

# Die Schwelle zur Industriellen Revolution

## Der Museumsverbund Ironbridge Gorge im Tal des Severn

**E**in beschaulicher Ort westlich von Birmingham, eine Ansiedlung, scheint es, ohne rechtes Zentrum. Was man heute kam mehr glauben mag: Hier in Ironbridge und dem nahen Coalbrookdale, beides Ortsteile der heutigen Stadt Telford, begann die Industrialisierung Großbritanniens, und so hat sich die Ortschaft mit der Bezeichnung »Birthplace of Industry« geschmückt. Schon seit Beginn des Mittelalters lag der Geruch von Schwefel und Rauch, von verbranntem Holz und Metall in der Luft. Nachts, so erzählten Reisende, war das ganze Tal hell erleuchtet. Die Gebäude, die bewaldeten Hänge, der Himmel – alles glühte förmlich im Widerschein der Hochöfen. Die Schlucht des Severn: ein loderndes Inferno. Rot färbte sich zeitweise der Fluss, zeigte die Farbe des Eisens. Ein Geschenk der Natur, die alle Rohstoffe zur Eisengewinnung in den Hängen des Tales bereithielt: Lehm und Kalk, Kohle, Holz und Eisenerz. Schon seit dem 17. Jahrhundert hatte sich das romantische Hügelland um den Fluss Severn in eine frühindustrielle Landschaft verwandelt, weithin sichtbar durch den aufsteigenden Rauch.

Abraham Darby III. war gerade 13 Jahre alt, als sein Vater starb und er Erbe einer Industrie-Dynastie wurde, die seit Generationen im Tal des Severn Industriegeschichte geschrieben hatte. Ende des 18. Jahrhunderts war das Tal durch die Darbys zum fortschrittlichsten Ort der industriellen Entwicklung gewachsen: Räder und Kessel für große Dampfmaschinen wurden hier ebenso gegossen wie Töpfe für den Haushalt. Mit 18 übernahm der junge Darby die Geschäftsleitung der Coalbrook Company. Fünf Jahre später, 1773, schlug ihm der Architekt Thomas Pritchard den Bau einer Eisenbrücke über den Fluss vor – ein Plan, der den Eisenwarenfabrikanten sofort begeisterte. Bisher regelten sechs bis sieben Fähren den Waren- und Menschentransport über den Severn. Eine unbefriedigende Lösung, denn der Fluss war nur wenige Monate im Jahr – begrenzt durch Hochwasser im Winter und Niedrigwasser im Sommer – zuverlässig schiffbar. Die Brücke sollte nun einen über das ganze Jahr zuverlässigen Transportweg schaffen. Darby ließ eine Zeichnung seiner Vision anfertigen, die ahnen ließ, wie fortschrittlich, ja revolutionär, das neue Bauwerk aussehen sollte. Für eine Brücke dieser Art, die sich 30 Meter frei über das Tal wölben sollte, gab es keinerlei Erfahrung und keine Vorbilder.

1780 fertig gestellt, ist die »Iron Bridge« in der Tat das erste markante Bauwerk der modernen Industriegeschichte. Eine Geschichte, die im immer schnelleren Takt der Dampfmaschinen das Tal des Severn, Mittelengland und danach die gesamte Welt verändern sollte. Die Verwendung von Eisen beim Brücken-, Schiff- und Hausbau machte die Schlucht (engl. gorge) zu einem der größten Eisenproduktionszentren der Welt. Der industrielle Niedergang

im 20. Jahrhundert führte zu seinem Verfall, doch inzwischen wurden zahlreiche Produktionsstätten in der Ironbridge Gorge restauriert. Heute bilden die faszinierenden Industriedenkmale an den bewaldeten Ufern des Severn einen beeindruckenden Museumsverbund. Sein Wahrzeichen ist die Brücke, in deren Umgebung der nach ihr benannte Ort Ironbridge entstand.

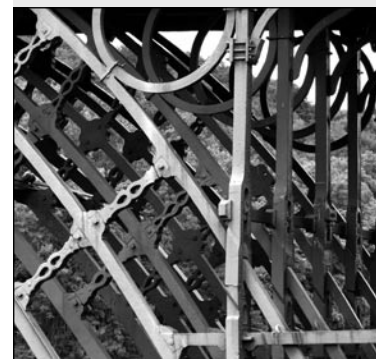
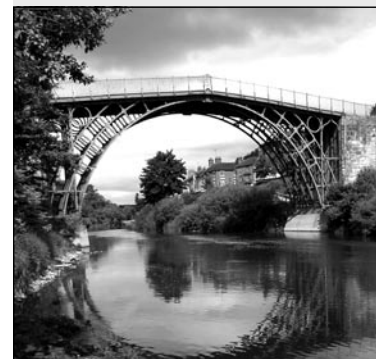
### Die Iron Bridge

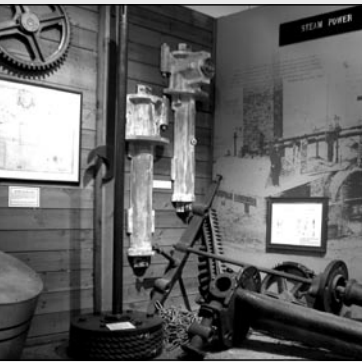
Der Bau der Brücke über den Severn repräsentiert den Schnittpunkt zwischen herkömmlichen Bauweisen mit Stein und Holz und der Einführung neuer Materialien in den Brückenbau. Die Iron Bridge war die erste Brücke ganz aus Gusseisen. Mit ihr beginnt eine Ära, die später in die Konstruktion riesiger Stahlbrücken münden sollte. Das Haupttragwerk der Brücke besteht aus insgesamt fünf halbkreisförmigen Bögen, die jeweils aus zwei vorgefertigten Teilen zusammengesetzt wurden. Im Bogenscheitel sind die beiden gegenüberliegenden Bogenhälften mit Schlusseisen verklammert. In der Nähe des Widerlagers wird die Fahrbahn durch senkrechte Stäbe unterstützt, die von der Basis des Bogens aufsteigen. Die einzelnen Bögen sind zusätzlich durch Querriegel miteinander verbunden.

Obwohl die tragenden Teile der Brücke vollständig aus Eisen bestehen, griffen die Konstrukteure auf Arbeitsweisen zurück, die aus dem Holzbau bekannt waren. Man findet Details wie Schlitz-, Schwalbenschwänze, Zapfen- und Fugenverbindungen. Dagegen sucht man die später im Stahlbau üblichen Bolzen oder Nieten vergebens. Mit dem neuen Material hatte man zur Zeit des Baus nur wenig Erfahrung. Aus heutiger Sicht sind viele Teile der Brücke überflüssig, was wohl auf ein Unterschätzen der konstruktiven Möglichkeiten – oder schlicht: auf mangelndes Vertrauen in das verwendete Material zurückzuführen ist. Das Vertrauen nahm jedoch erheblich zu, nachdem im Jahr 1795 ein Hochwasser fast alle Holzbrücken über den Severn zerstörte, die Eisenbrücke bei Coalbrookdale jedoch völlig unversehrt blieb.

378 Tonnen verflüssigtes Eisen waren nötig, um die Teile der Brücke zu gießen. Die Menge entsprach einem Drittel der gesamten Jahresproduktion. Zugunsten der ehrgeizigen Vision eines 23-Jährigen schwanden weitere Waldflächen aus dem Tal des Severn: Abraham Darby III. ließ neue Hochöfen bauen. 3.000 Pfund kalkulierte er damals an Materialkosten, was heute etwa einer Million Euro entspräche. Am Ende kostete die Brücke mehr als

von oben:  
1-3 Iron Bridge  
4, 5 Coalbrookdale Museum of Iron





das Doppelte, das meiste zahlte Darby aus eigener Tasche. 1779, sechs Jahre nach den ersten Entwürfen, begann die Produktion der Brückenteile. Die fünf großen Halbkreise, die die Brücke tragen sollten, wurden in den Sommermonaten gegossen und montiert. Sechs Tonnen wog allein jede einzelne der gewaltigen Rippen.

Erstaunlicherweise kann man heute nur vermuten, wie die Brückenteile transportiert und errichtet wurden. Es gibt keine Protokolle über den Bauhergang, keine Abhandlungen oder Zeichnungen. Fest steht, dass sie am Neujahrstag 1781 eröffnet wurde. Zwei Jahre hatten die Arbeiter von Coalbrookdale an der ersten gusseisernen Brücke der Welt gebaut: 384 Tonnen schwer, die Spannweite 30 Meter bei einer Bogenhöhe von zwölf Metern. Am Tag ihrer Eröffnung begann ein Parlamentsbeschluss wirksam zu werden, der die Iron Bridge als Privatbrücke von Abraham Darby III. auswies. Jeder, der sie überqueren wollte, musste eine Maut entrichten. Das galt auch für das Militär und die englische Krone. Im »Tollhouse« – der ehemaligen Mautstelle am Südufer – ist heute ein Museum untergebracht, das den Bau der Brücke erläutert. Die Iron Bridge selbst, 1934 unter Denkmalschutz gestellt und für den Autoverkehr gesperrt, ist Teil dieses Museums und wird von Radfahrern und Fußgängern auch mehr als 220 Jahre nach ihrer Errichtung noch rege benutzt.

## Das Museum of Iron

Die Herstellung brauchbaren Roheisens mit Koks gelang erstmals dem englischen Eisenhüttenmann Abraham Darby (1676–1717), dem Großvater des Erbauers der Iron Bridge. Dabei kam ihm zugute, dass bei Coalbrookdale, wo Darby ein aufgelassenes Eisenwerk zunächst gepachtet hatte, Flöze schwefelarme Kohle unmittelbar zugange traten, die zu Koks verschwelt werden konnten. Das damit geschmolzene siliziumreiche Roheisen enthielt im Vergleich zum Eisen, das mit Holzkohle gewonnen wurde, immer noch zu viel Schwefel, als dass es zur Herstellung von Schmiedeeisen im Frischeherd geeignet gewesen wäre. Es war jedoch dünnflüssig und in Sandformen gut vergießbar. Der Eisenguss verdrängte daher gegen Ende des 18. Jahrhunderts die geschmiedeten Erzeugnisse auf vielen Anwendungsgebieten. Das Roheisen wurde dabei entweder direkt vom Hochofen in Sandformen oder zu Kokillen gegossen, die nach dem Umschmelzen im Herdofen in die gewünschte Gebrauchs-Sandform gegossen wurden.

Das »Museum of Iron« erzählt die Geschichte des Eisens und der Männer, die es herstellten. Die Entdeckung von Abraham Darby I., dass Eisenerz auch mit Hilfe von Koks geschmolzen werden kann, ermöglichte die Massenproduktion von Eisen und bereitete der Großindustrie den Weg. Eine Vielzahl von Gründen lässt sich anführen, warum England der Ausgangspunkt jener epochalen Umwälzungen

gewesen ist, für die sich die Bezeichnung »Industrielle Revolution« durchgesetzt hat. Dazu gehört die Tatsache, dass England reich an Kohle war und von diesem Rohstoff früher und umfassender Gebrauch machte als andere Staaten, da sein Waldbestand stark dezimiert war. Schon im ausgehenden 17. Jahrhundert hatte England fünfmal so viel Kohle gefördert wie das gesamte übrige Europa zusammen. Außerdem verfügte das Land über Eisenerz. Die Kohleförderung regte die Entwicklung der Dampfmaschine an und schuf die Basis für eine Eisenproduktion großen Stils. Der originale Schmelzofen bildet das Herzstück des Museums in Coalbrookdale. Es verteilt sich auf eine Anzahl von Gebäuden, die mit der einflussreichen Coalbrookdale Company zu tun hatten. Hier wurden die ersten Eisenräder und -zylinder für die erste Dampfmaschine hergestellt. Eine restaurierte Lokomotive und gusseiserne Statuen, viele davon zur Weltausstellung von 1851 geschaffen, befinden sich unter den ausgestellten Produkten der Coalbrookdale Company.

Die Entwicklung neuer Verfahren zur Eisengewinnung beflügelte die Visionen der Ingenieure, das Material auf immer neuen Gebieten anzuwenden. Die Iron Bridge ist dafür ein frühes Beispiel. Mit ihrer Vollendung erfüllte sich Abraham Darby III. einen Jugendtraum. Darüber hinaus war aber auch das Kalkül des nüchtern rechnenden Geschäftsmann aufgegangen: Der Werbeeffect, den ein solch spektakuläres Bauwerk für seine Produkte und das Tal des Severn auslösen würde, war schon dem 23-Jährigen bewusst. Mit der Iron Bridge schob er alle Vorurteile gegenüber den industriellen Errungenschaften beiseite. Der Glaube an die technischen Möglichkeiten, die geschmolzenes Eisen eröffnete, hat entscheidend das Gesicht der Welt verändert. Eisenbahnen, Autos, Wolkenkratzer und nicht zuletzt zahlreiche Eisenbrücken sind die technischen Kinder der Iron Bridge des Abraham Darby.

Eine Abteilung des Museums of Iron behandelt die Geschichte der Quäkergamilie Darby und ihren Einfluss auf die Gemeinde Coalbrookdale. Aus diesem Blickwinkel lässt sich auch der Bau der Iron Bridge betrachten. Die Bereitschaft, die Brücke über den Severn weitgehend aus eigener Tasche zu bezahlen, entsprach dem Glauben des Industriellen, denn die Darbys waren Quäker seit Generationen und als solche mehr dem Gemeinwohl verpflichtet als dem persönlichen Profitstreben. Mit der gleichen Hartnäckigkeit und Disziplin, mit der Darby III. seine Brückenpläne verfolgte, protokollierte er allabendlich seine Ausgaben. Mit der Rechenschaftspflicht des Quäkers sich selbst gegenüber führte er Buch über die Tagesgeschäfte – Aufzeichnungen, die bis heute den einzigen Nachweis darüber bilden, unter welchen Bedingungen und zu welcher Zeit die Brücke Form annahm. Die »Darby Houses«, die Häuser der Fabrikanten-Familie in Coalbrookdale, können besichtigt werden. Eines dieser Häuser ist das »Rosehill House«, das im viktorianischen Stil eingerichtet ist und veranschaulicht, wie es sich an der Spitze einer Industriegesellschaft gelebt hat, die zwischen 1715 und 1900 aufstieg und zur Blüte kam. Das der Geschichte des Eisens gewidmete Museum beleuchtet aber auch die Kehrseite dieser industri-

von oben:

- 1–3 Coalbrookdale Museum of Iron
- 4 Darby House
- 5 Museum of the Gorge

ellen Blütezeit. Die sozialen Verhältnisse waren von scharfen Gegensätzen bestimmt: Wohlstand auf der einen, Armut und harte Arbeitsbedingungen auf der anderen Seite. So sah das Leben der rasch wachsenden Schicht der Arbeiter aus, die manchmal 24 Stunden am Stück schufteten mussten.

## Das Museum of the Gorge

Nicht weit von der Iron Bridge entfernt, nach einem kurzen Spaziergang am Fluss entlang, stößt man auf ein merkwürdiges Gebäude. Im Jahr 1834 im gotischen Stil errichtet, mutet es mit seinen Zinnen und Türmen beinahe wie ein Sakralbau an. Seine Zweckbestimmung war jedoch profaner Art. Errichtet hatte es die Coalbrookdale Company als flussnahes Lagerhaus für ihre Waren. Heute beherbergt es das »Museum of the River« mit Ausstellungen über die Geschichte des Severn und die Entwicklung des Transport auf dem Wasser. Denn der Fluss war nicht nur ein Hindernis für den Warentransport von einem zum anderen Ufer – eines, das durch den Bau der Iron Bridge zuverlässig überwunden wurde. Bevor Mitte des 19. Jahrhunderts das Zeitalter der Eisenbahn begann, war der Severn zugleich der Haupttransport- und Verbindungsweg von und zum Gorge. Ein besonders zuverlässiger Verkehrsweg war er indessen nicht: Mal führte der Fluss zu wenig Wasser, dann wieder Hochwasser. Um 1890 wurde der Transport auf den Flüssen gänzlich eingestellt. Das Glanzstück des Museums ist ein zwölf Meter langes Modell der Schlucht zwischen Dale End (Coalbrookdale) und dem Coalport Porzellan-Werk, wie sie um 1769 ausgesehen hat – sehr anschaulich mit Lastkähnen auf dem Wasser, am Ufer Gießereien und wachsende Dörfer.

## Das Coalport China Museum

Das Porzellan, das sich von dem italienischen Wort für Muschel (»Porcella«) herleitet, ist eine chinesische Erfindung aus der Zeit der T'ang Dynastie (618–906 n. Chr.) Es besteht aus Kaolin, einem feuerbeständigen Zersetzungsprodukt des Feldspats, Feldspat als Flussmittel und Quarz. In Europa blieb das Porzellan bis in das 16. Jahrhundert hinein weitgehend unbekannt. Lediglich einzelne Stücke waren als Herrschergeschenke in die Sammlungen europäischer Fürsten gelangt. Das änderte sich zunächst wenig, als die Portugiesen in Handelsbeziehungen mit dem chinesischen Reich traten und regelmäßig den Hafen Kanton anlaufen durften. Erst seit der Gründung der Ostindischen Kompanien zu Beginn des 17. Jahrhunderts gelangte Chinesisches Porzellan in Mengen nach Europa.

Das englische Wort für Porzellan, china, erinnert an die Herkunft des ersten in Europa bekannten Porzellans, das wohlhabende Leute zugleich mit dem ersten Auftauchen der Genussmittel Tee, Kaffee und Kakao zu schätzen lernten, namentlich seine Beständigkeit gegen plötzliche Hitze und seine Widerstandsfähigkeit gegen chemische Einwirkungen. Vor allem aber war es die Schönheit der dünnwandigen, lichtdurchlässigen Gefäße, die Entzücken hervorrief und neben denen die hier gebräuchlichen

Steingutgeschirre und Fayencen geradezu plump wirkten. Der hohe Preis des Porzellans, aber auch die Abhängigkeit von den Importen hatten schon sehr früh Töpfer und Alchemisten angespornt, das streng gehütete Geheimnis der Porzellanherstellung zu enträtseln. Die Erfindung des europäischen Hartporzellans gelang 1707 in Dresden. Knapp 90 Jahre Später, im Jahr 1796, eröffnete John Rose das Coalport Porzellan-Werk (Coalport Works). Am Shropshire Canal errichtet, wuchs die Fabrik; Mitte des 19. Jahrhunderts war Coalport Works eine der größten Porzellanmanufakturen Britanniens, ihr Name steht für feines Porzellan.

Coalport stellt noch immer Porzellan her, allerdings ist das Werk seit langem in Stoke-on Trent angesiedelt. Die alte Porzellanmanufaktur ist nun ein Museum, in dem Besucher bei Vorführungen die verschiedenen Schritte der Porzellanherstellung verfolgen können, so die Kunst des Gefäßformens, des Bemalens und Vergoldens. In einem der charakteristischen flaschenförmigen Öfen ist eine wunderbare Sammlung von Porzellan aus dem 19. Jahrhundert ausgestellt. In solchen Öfen gelang es vordem, die zur Herstellung von Hartporzellan notwendige Temperatur von 1.400 Grad Celsius zu erreichen. Produziert wurde hier bis 1926; seit 1997 ist der Standort als national bedeutend eingestuft.

Im nahe gelegenen **Tar Tunnel** wurde im 18. Jahrhundert nach 110 Metern Vortrieb ein wichtiges Bitumenvorkommen entdeckt. 1786 hatte man bei Coalport den Tunnel in den Hang getrieben, um die unterirdischen Anlagen der Blist Hills Minen mit dem neuen Coalport Kanal und dem Severn zu verbinden. Als jedoch das Bitumenvorkommen entdeckt wurde, erwies es sich als lukrativer, es auszuheben, statt den Tunnel wie ursprünglich vorgesehen als Verbindungsweg zu nutzen, ein Beispiel für die innovative, pragmatische Denkweise der Industriellen des 18. Jahrhunderts. Zum Bau eines Chemiewerks ist es allerdings nicht mehr gekommen. Ein Teil des Stollens, aus dessen Wänden Bitumen sickert, ist heute zu besichtigen.

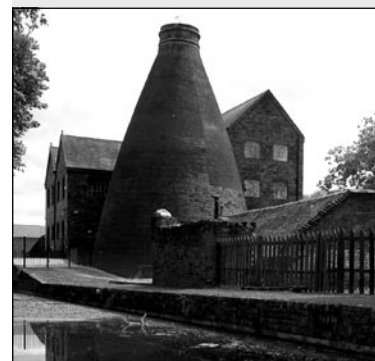
Vor dem Zugang zum Tar Tunnel beeindruckt die Schienenanlage des Schrägaufzuges **Hay Inclined Plane**, mit deren Hilfe zwischen zwei Kanalabschnitten von 1792 bis 1894 Lastkähne den Abhang über eine Höhendifferenz von rund 63 Metern hinauf und hinunter transportiert wurden.

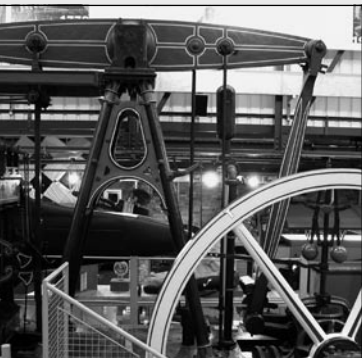
## Das Jackfield Tile Museum

Seit dem 17. Jahrhundert gab es in dieser Gegend Töpfereien, doch erst mit der Begeisterung für dekorative Fliesen wurde Jackfield berühmt. Zwei Fabriken, Maw & Co und Craven Dunhill, produzierten aus dem in der Nähe vorkommenden Ton in großen Mengen Kacheln, die mit den unterschiedlichsten Motiven bemalt wurden. Zwischen 1871 und 1874 war es Henry Dunhill gelungen, aus einer schlichten Töpferei einen vorbildlichen Betrieb zu schaffen, dessen Logistik die gesamte Produktion vom

von oben:

- 1, 2 Coalport China Museum
- 3–5 Blists Hill Victorian Town





**Text:**  
Frieder Bluhm,  
Köln

**Fotos:**  
Rainer Klenner,  
Kaarst

Rohstoff bis zum Vertrieb umfasste. Alle späteren Innovationen kamen im »Kachel- und Dekorationsfliesenwerk« unter Craven Dunhill zum Zuge. Dessen gut belüfteten und beheizten Räume fanden schon bei den Zeitgenossen Beachtung. Die Fliesen und Keramikacheln aus diesem Werk waren von erlesener Qualität, so dass auch der Fliesenmacher-Pionier Maw & Co. aus Shropshire seinen Standort nach Jackfield verlegte. Als Maw & Co. 1883 seine neue Fabrik eröffnete, war es die größte weltweit, die den internationalen Rang des Unternehmens untermauerte.

Millionen von Jackfield-Fliesen zieren Hunderte Gebäude im gesamten Britischen Empire. Das ist der Unterschied zu allen anderen örtlichen und nationalen Herstellern von Fliesen. In lichten Galerien und Schauräumen stellt das Jackfield Tile Museum eine Sammlung dekorativer Boden- und Wandfliesen aus. Besucher können bei Vorführungen in dem alten Fabrikgebäude mit den Brennöfen für Biskuitporzellan und den Malwerkstätten zusehen, wie nach traditioneller Weise Fliesen hergestellt werden. Die Great Rock Sandwich-Ausstellung erläutert die geologischen Gegebenheiten unter den Füßen der Besucher – und damit einige der Voraussetzungen, die unter anderem eine Produktion großen Stils an Ort und Stelle begünstigen.

### Das Broseley Pfeifen-Werk

Zwei Meilen von der Iron Bridge entfernt liegt Broseley, Heimat eines der profitabelsten Tontabakpfeifen-Fabriken Britanniens. In den 1950er Jahren lief die Produktion aus. Die Produktionsstätten bleiben unberührt, bis das Werk 1996 als Museum wiedereröffnet wurde. Der Besucher hat das Gefühl, eine Zeitkapsel zu betreten – so wenig hat sich geändert, seit der letzte Arbeiter die Fabrik verlassen hat. Das Museum bewahrt einen speziellen Teil der lokalen Industriegeschichte, nachvollziehbar an der originalen Ausrüstung, die in den 1880er Jahren installiert wurde und bis Ende der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts in Gebrauch war. Erläutert wird die Geschichte der Tontabakpfeifen-Industrie von ihrem Ursprung im späten 16. Jahrhundert bis 1960.

### Das Museum Blist Hills Victorian Town

Das größte und populärste Museum des Ironbridge Gorge Museums-Verbundes ist Blist Hills, ein Freilichtmuseum auf einer Fläche von 20 Hektar, eines der größten in Britannien. Auf dem Gelände einer ehemaligen Kohlenmine, die die Eisenfabriken von Ironbridge belieferte, entstand aus translozierten oder rekonstruierten Häusern aus dem 19. Jahrhundert eine kleine viktorianische Stadt. Hier lässt sich nachempfinden, wie das Leben in einer Arbeiterstadt wie Ironbridge vor 100 Jahren aussah. Zu besichtigten sind Wohnhäuser jener Zeit mit Haus-

gärten, in denen Schweine, Hühner und anders Kleinvieh gehalten werden. Im Zentrum gibt es eine Bank, eine Kirche, eine viktorianische Schule. Besonders lebendig wird die Stadt im Sommer, wenn Angestellte in historischer Kleidung den viktorianischen Arbeitsalltag vorführen – vom Kerzenziehen bis zum Blechschmieden.

Eine der Hauptsehenswürdigkeiten von Blist Hills ist die Gießerei, die noch immer Schmiedeeisen herstellt und deren Produkte als Souvenir verkauft werden. Besucher können Geld in alte Münzen und Scheine tauschen und damit frische Backwaren kaufen oder einen Drink im Pub bezahlen. Süßwarenladen und Apotheke haben geöffnet, besichtigt werden können eine Arztpraxis und eine Salzmühle. Wie die Türme eines verlassenen Schlosses überragen die mächtigen Hochöfen der Madeley Wood Company den kleinen Ort; bis 1912 waren sie in Betrieb.

### Enginuity – das zehnte und neueste Museum

Die neueste Attraktion des Museums-Komplexes öffnete im August 2002 unter dem Namen »Enginuity«: ein interaktives Design- und Technologiezentrum. Mit Betreten der Ausstellung werden Besucher zu Lehrlingen der Ingenieurskunst, die mit Geräten experimentieren und herausfinden können, wie Dinge des täglichen Gebrauchs hergestellt werden. Man kann eine echte Lokomotive bewegen, mit Wasser einen Stromgenerator betreiben oder seine Geschicklichkeit und Geschwindigkeit mit einem Industrieroboter messen.

So setzt Enginuity spielerisch fort, was diesen Ort über zwei Jahrhunderte auszeichnete: die Verwirklichung von Ideen, die zu einigen der bedeutsamsten Entwicklungssprünge in der Geschichte des Ingenieurwesens und der Technik führten. 1986 erklärte die UNESCO Ironbridge Gorge zum Weltkulturerbe – es war das erste Mal, dass dieser Rang einem Industriestandort zuerkannt wurde. Sinnbild seiner großen Bedeutung ist die eiserne Brücke über den Severn. Seit ihrer Fertigstellung kamen Besucher aus der ganzen Welt, um das filigrane Bauwerk aus gegossenem Stahl zu studieren. Manche waren von der eisernen Nacktheit, die mehr als 100 Jahre später auch der Eiffelturm zeigte, schockiert, andere waren fasziniert von der Kühnheit und Eleganz der Konstruktion. Mit nostalgischem Charme beeindruckt sie den heutigen Betrachter, der weiß, dass die Iron Bridge ein Anfang war. Sie symbolisiert die Schwelle zur Industriellen Revolution, die den Lauf der Menschheitsgeschichte vermutlich mehr als jede politische Revolution beeinflusst hat.

Ironbridge Gorge Museums  
Ironbridge Gorge Museum Trust  
Coach Road, Coalbrookdale  
Telford TF8 7DQ  
Shropshire, West Midlands, England  
Tel.: 0044/1952/884391  
www.ironbridge.org.uk

von oben:

- 1 Tar Tunnel
- 2 Jackfield Tile Museum
- 3 Broseley Pfeifen-Werk
- 4 Enginuity