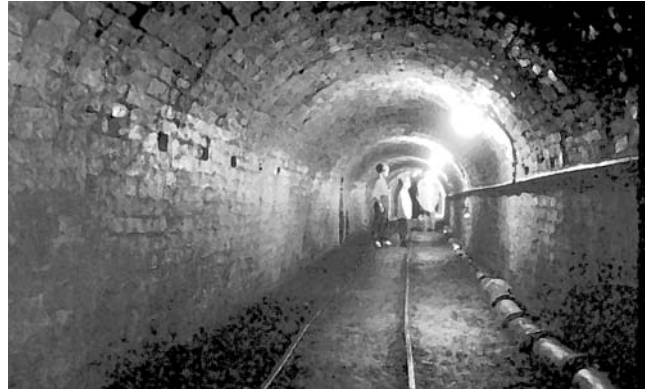


The TAR TUNNEL

Tar Tunnel

Tapie au creux des flancs tranquilles de la gorge d'Ironbridge se cache une curiosité naturelle. Tar Tunnel, le tunnel du goudron, est une galerie creusée dans la roche sur les parois de laquelle suinte du goudron naturel noir et gluant.



En Octobre 1786, William Reynolds, maître des forges local, entama la construction d'un tunnel qui devait relier une prairie bordant la Severn et le puits de mine de Blists Hill. Ce tunnel, dont la majeure partie est doublée par des briques devait être transformé en canal pour acheminer le charbon extrait des mines.

Après avoir creusé le tunnel sur environ 275 mètres, les ouvriers tombèrent sur une source de goudron noir et gluant, ou plus précisément, de bitume naturel. William Reynolds se rendit immédiatement compte du potentiel scientifique et commercial d'une telle découverte. On se mit alors à recueillir le bitume dans des puits, et à l'entrée du tunnel, on le faisait bouillir dans de grands chaudrons pour le transformer en poix, utilisée pour la conservation du bois. Une partie du goudron naturelle était conditionnée et utilisée comme vernis ou comme combustible pour les lampes. Le goudron était aussi transformé en "British Oil" (Pétrole britannique), une préparation médicinale utilisée en traitement des rhumatismes et des problèmes de peau.

Plus de 20 000 litres de bitume étaient recueillis chaque semaine au moment où la source fut découverte, mais peu à peu les ressources s'amenuisèrent. Autour de 1820, on en extrayait environ 10 barils par an, et les ventes de goudron finirent par s'arrêter complètement vers 1840. En 1847, l'entrée du tunnel fut bouchée par la construction d'une maison. On ne pouvait plus y accéder que par la cave de cette dernière.

Il est peu probable que Tar Tunnel ait jamais abrité un canal, mais il était utilisé pour acheminer le charbon des puits de Blists Hill ainsi que pour drainer et ventiler les mines. Des témoignages datant de 1790 décrivent que le tunnel faisait 1 006 mètres de longueur, soit la distance jusqu'aux mines de Blists Hill. Beaucoup de mineurs locaux pensaient qu'il allait jusqu'aux puits de Madeley situés plus au Nord. Le tunnel fut utilisé par les mines de charbon locales jusque dans les années 1930, et servit d'abri anti-aérien pendant la Seconde Guerre Mondiale. Il tomba ensuite dans l'oubli jusqu'à ce que le Shropshire Mining Club le redécouvre et l'explore en 1965.

On peut aujourd'hui en visiter les 92 premiers mètres, avant d'arriver à une porte en fer empêchant toute avancée. On peut voir un peu partout le goudron suinter à travers les joints en mortier du parement en briques. Sur votre droite, vous verrez deux puits à goudron illuminés.

Derrière la porte de fer, à environ 247 mètres de l'entrée, la largeur du tunnel est doublée pour permettre le croisement des trains. Vient ensuite une zone dans laquelle le plafond s'est écroulé, puis une section non doublée dont les parois sont en pierre de couleur brillante. Ensuite, le tunnel n'est rien de plus qu'un simple boyau avec un canal de drainage ouvert. A 361 mètres, on trouve un passage latéral, aujourd'hui bloqué, qui permettait sans doute de se rendre jusqu'aux puits inférieurs de Blists Hill. Le tunnel principal se réduit considérablement au bout de 673 mètres, à tel point que la progression devient impossible. Cependant, si le tunnel avait continué en ligne droite, il aurait atteint les puits supérieurs de Blists Hill.

