

Une histoire du télégraphe à Jersey

1858 – 1940

Graeme Marett MIET

3ème partie

La Jersey and Guernsey Telegraph Company Ltd.

Source :

<http://www.marett.org/telecom/telegraph.pdf>

Traduction libre

La Jersey and Guernsey Telegraph Company Ltd.

L'histoire de cette entreprise est aussi brève et controversée. Avant de procéder à la description de l'entreprise, il sera d'abord nécessaire de décrire l'état de l'industrie du télégraphe à l'époque. En 1867, le gouvernement britannique a décidé que les entreprises privées télégraphiques dans le Royaume doivent être nationalisées. Le moteur de cette politique était l'éminent fonctionnaire Frank Ives Scudamore qui avait défendu les idées d'Edwin Chadwick, qui avait également été responsable de l'élaboration de la politique de santé publique. Il était entendu que les compagnies de télégraphe avaient souvent travaillé dans des ententes et les grandes entreprises avaient monopolisé les routes les plus rentables avec des accords de droit de passage qui ne sont souvent pas mis en œuvre. En conséquence les télégrammes entre les petites villes ayant à passer par de nombreuses mains le coût de ces messages était souvent prohibitif. Les hommes d'affaires, qui étaient pleinement conscients des avantages du commerce du télégraphe, ont tenu à mettre en place un système tarifaire plus uniforme pour tout le pays. Le gouvernement a nommé une commission chargée d'examiner la question et à la fin de l'année, le rapport qui en a résulté a suggéré que le système du télégraphe devait être regroupé sous la direction de la Post Office, qui a été désigné le messenger officiel du gouvernement.

Le rapport du gouvernement a abouti à la loi sur la télégraphie de 1868 qui prévoyait que le Post Office achèterait, à sa discrétion, toute compagnie de télégraphe opérant sur le continent britannique. Les conditions de rémunération ont été extrêmement généreuses. Ils comprenaient les coûts en capital des lignes et des équipements installés et également une formule qui permettait de compenser la perte de profits sur une période de 20 ans. L'annonce du projet de loi a donné lieu à une ruée des spéculateurs à installer des lignes télégraphiques là où il n'en existait pas, par exemple, pour les îles Scilly qui avaient longtemps été considérées comme une entreprise non-rentable. La Loi de 1868, a cependant, exclu les câbles étrangers et donc, pour les besoins de la Loi, ceux situés dans les îles Anglo-Normandes et l'île de Man.

Comme l'Electric and International Telegraph Company était principalement concernée par les routes, à l'intérieur des îles britanniques, les administrateurs ont protesté auprès du gouvernement parce qu'ils seraient marginalisés par ce projet de loi qui ne leur laissait qu'une seule liaison, vers la Hollande. Le gouvernement a donc modifié la Loi l'année suivante pour inclure le cas particulier du câble néerlandais. La Post Office par la suite a vendu ce câble sous-marin à la Submarine Telegraph Company. Cela a permis à l'Electric d'être entièrement liquidée et ainsi elle a pu libérer des capitaux pour spéculer sur des opérations à l'étranger.

Avec la porte ainsi ouverte, les administrateurs de l'île de Man Telegraph Company, qui avait été effectivement une filiale de l'Electric, et la Channel Islands Telegraph Company, avaient une opportunité de rentrer dans leur capital avec la vente de leurs entreprises à la Post Office. Par conséquent les démarches ont été entreprises auprès du gouvernement. La CITCo était, bien sûr, une société moribonde, mais néanmoins encore inscrite. Après des discussions avec le Post Office en Juillet 1869, les administrateurs locaux sont approchés par la société mère en vue de relancer l'entreprise et donc de bénéficier d'une vente ultérieure à la Post Office. Toutefois, le président de l'Electric, Robert Grimstone (43), était maintenant plus intéressé par le développement à l'étranger et a refusé de financer un nouveau câble avec l'argent de la vente de l'Electric. Cela a laissé les administrateurs locaux avec deux choix; financer l'entreprise eux-mêmes ou chercher du financement ailleurs.

Deux des administrateurs Phillip Gossett et F Carrel ont décidé d'essayer de relancer l'entreprise et ont approché le Globe Telegraph Trust, une société de capital-risque avec des bureaux à Nicholas Lane hors Lombard Street, Londres, qui a fourni des fonds pour des projets de câbles spéculatifs. Le Globe parut d'abord disposé à poursuivre le projet et pour le compte de la CITCo a ouvert des négociations avec le Conseil du Commerce pour les droits d'atterrissements. Une entreprise a été formée qui devait se faire appeler la Channel Islands Telegraph Association basée à 7 Great Winchester Street, Londres. La nouvelle association a entamé des pourparlers avec William Henley Telegraph Works pour la fourniture et la pose d'un nouveau câble.

Dans le même temps deux autres administrateurs ont décidé de former une nouvelle société. Cette société, qui a été appelée la Jersey et Guernesey Telegraph Company (JGTCo), a été fondée par William Henry Le Feuvre , un ingénieur civil flamboyant né localement et entrepreneur qui avait également des intérêts dans la Société des eaux de Jersey et la Société des chemins de fer et des tramways de Jersey ainsi que dans plusieurs entreprises au Royaume-Uni , et le mal aimé Jurat David De Quetteville. La société a publié ses statuts le 26 Janvier 1870, après avoir ouvert des négociations préliminaires avec la Chambre de Commerce au cours de la dernière partie de 1869. Parmi les actionnaires il y avait William Preece, un ami personnel de William Le Feuvre , qui, après la disparition de l'Electric, avait été nommé ingénieur en chef (Southern District) des télégraphes de la Post Office. La société a été constituée le 4 Février 1870 une émission de 15 000 £ 2 actions, seulement 2 jours avant l'expiration de l'introduction d'un délai d'option d'achat imposé par la Post Office et deux jours après avoir reçu une licence pour l'atterrissement du câble de la Chambre de Commerce . Le nouveau conseil d'administration de la société est composée de

M. W Le Feuvre président
M. C E Philips
M. Hemery Le Breton
Le très hon E Haviland-Burke MP
Capitaine Thomas Carr
M.? Gauntlet secrétaire

William Preece a été nommé ingénieur en chef de l'entreprise.

Pendant ce temps, en raison d'une erreur d'écriture par un clerc à la Chambre de Commerce, le Globe a reçu une lettre qui laisse entendre que la licence d'atterrissement serait accordée exclusivement à eux. Cela a conduit Nathaniel Holmes et Louis Stoffel, deux des principaux cadres de la compagnie de conclure des négociations durant Février avec avec William Henley pour la pose d'un nouveau câble. Toutefois, pendant les quelques semaines qui suivirent le Globe apparemment eu peur et n'a pas réussi à trouver les fonds attendus. Néanmoins, William Henley a commencé la fabrication du câble nécessaire et a fait des plans pour la pose d'un câble de Start Point à Guernesey.

Dans le même temps la JGTCo a nommé Bullivant et Allen Ltd de Millwall comme maîtres d'œuvre pour la pose du câble. Ce fut un choix étrange car ils étaient principalement des fabricants de cordages et non producteurs de câbles. En fait Bullivant et Allen ont approché William Henley pour un devis pour la fourniture d'un câble. Henley leur a offert le câble Globe après l'ajout d'un pourcentage aux £ 25,000 qu'il avait déjà indiqué. Finalement, Bullivant et Allen ont acheté le câble aux rivaux de Henley Glass, Elliot et Compagnie de Greenwich (44).

Le devis de Bullivant et Allen à la JGTCo déclarait que:

Le câble doit être composé de trois fils de cuivre de jauge n ° 16 BWG recouverts de trois couches de gutta-percha n ° 4 BWG servi avec du fil bien solutionné.

La section haute mer sera recouverte de 9 fils de fer de n ° 4 BWG et le câble d'atterrissement de No 0 BWG (45).

Les conditions de l'offre stipulent que 90 noeuds marins seront fournis pour la somme de £ 25 000 - 0 - 0d et que si le câble fini devait dépasser cette longueur, Bullivant et Allen pourraient choisir de combler la différence avec des actions JGTCO. Ils ont également déclaré cinq ans d'entretien pour la somme de £ 1000 - 0 - 0d par an.

À la fin d'Avril Les entrepreneurs de la ligne terrestre, Warden et Co de Birmingham sont arrivés dans les îles pour poser les câbles. La nouvelle société a acquis des bureaux dans Hill Street et un câble a été posé dans des canalisations en fer vers le site de la nouvelle voie ferrée sur le front de mer de la baie de St Aubin. La JGTCO et le chemin de fer Jersey Co (46) s'étaient partagés un certain nombre de directeurs et sans doute cette relation a contribué à l'utilisation immédiate du terrain de la Société des chemins de fer pour planter les poteaux télégraphiques pour l'acheminement des câbles aériens. De là, la ligne a longé le parcours du chemin de fer jusqu'à Beaumont. De là, une nouvelle route de poteaux télégraphiques a amené la ligne jusqu'à Plémont via St Pierre et St Ouen (voir figure 6). Le chemin de fer a également ses propres lignes télégraphiques privées le long de cette voie qui a continué à St Aubin. En conséquence le bureau de poste de Saint-Aubin a également été relié au circuit télégraphique dès le début des opérations.

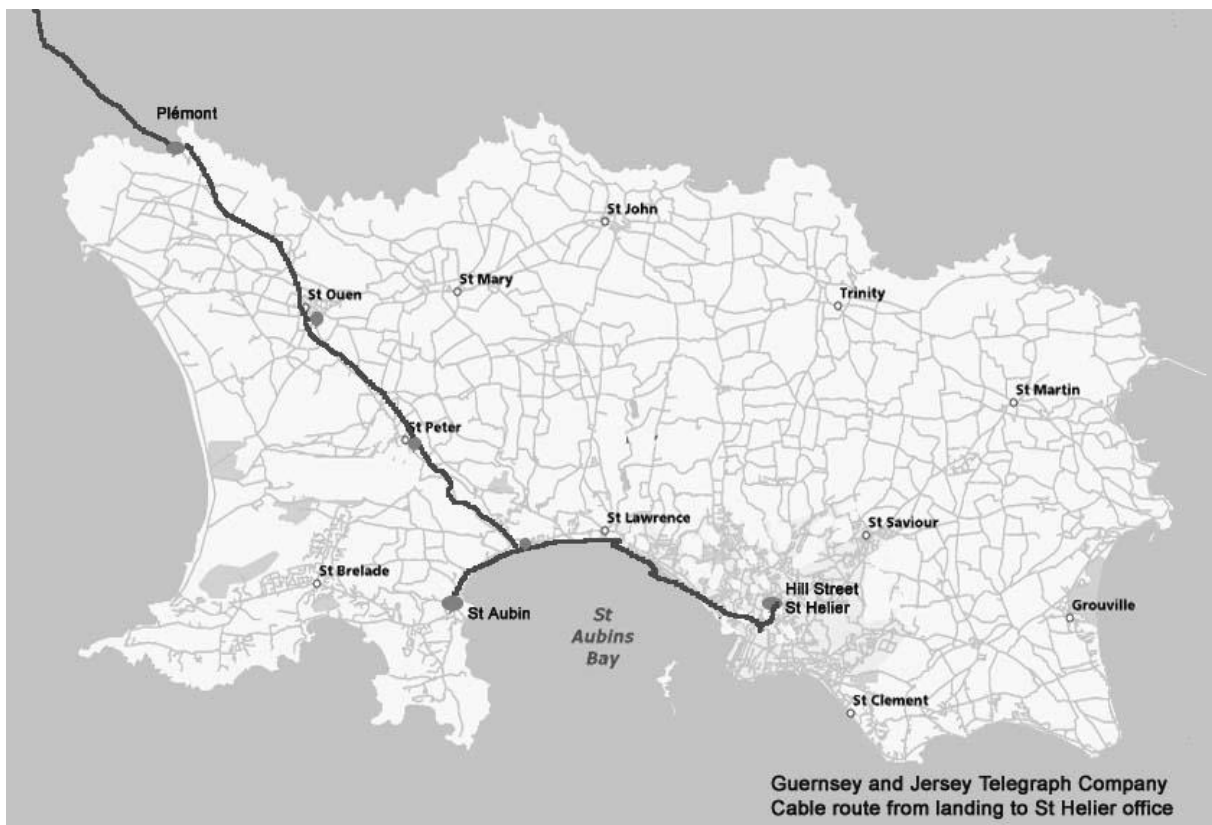


Fig 6

Alors que la JGTCO était occupée à établir des lignes terrestres, le navire câblé de William Henley la *Caroline*, un bateau à aubes qui avait été utilisé dans la pose de l'atterrissement du premier des deux nouveaux câbles Atlantiques posés en 1865/6 (47), est arrivé à Saint-Hélier avec le nouveau câble à bord. Grâce à une combinaison de mauvais temps et de problèmes juridiques le navire n'a pu entamer sa pose qu'à la fin du mois suivant.

Le 20 mai 1870 la JGTCO a tenu sa première assemblée générale ordinaire. Ici, sous les questionnements des actionnaires, les administrateurs ont réfuté l'allégation du Globe des droits d'atterrissage affirmant qu'ils avaient demandé deux ans de permis. C'est étrange car à cette date la CITCo était encore moribonde et par conséquent, avait toujours droit à la licence originale. William Le Feuvre a admis que, techniquement, il était encore directeur de l'ancienne société, un aveu qui doit l'avoir mis dans une position difficile, et pourtant, la réunion a produit la majorité des deux tiers nécessaire pour mener les discussions du rachat par la Post Office.

Le 6 Juin, la *Caroline* a quitté le port de Saint-Hélier, au son de la cloche de McKey et a fait route vers la Greve au Leçon (Plemont) pour tenter de poser le câble. Cependant, le gouvernement britannique avait envoyé un petit navire de guerre, le HMS *Dasher*, à ce point et avec les hommes du 17^e Régiment sur la rive ils ont empêché la pose de l'atterrissement. Tous ces événements ont été suivis par une petite foule de gens du pays. La *Caroline* a finalement reculé et se retira dans la direction de Guernesey.

Le 8 Juin un autre événement étrange s'est produit. Un certain Henry Jones a été arrêté par les gendarmes de Saint-Ouen à Plemont, accusé d'avoir coupé et enlevé un câble télégraphique. Il est venu devant le juge le 21 Juin pour répondre de l'accusation. Son avocat a affirmé qu'il avait suivi les instructions émises par un certain M. Bennett de la CITCo. Le magistrat n'a pas pu déterminer immédiatement cela et a appelé des témoins, l'affaire a été renvoyée au 12 Juillet. Quand les témoins sont apparus, parmi eux figurait William Le Feuvre qui a confirmé les dires de la défense en prétendant que la lettre signée par M. Bennett était authentique et que le secrétaire de la société avait le pouvoir d'ordonner la coupe d'un câble. L'affaire a donc été rejetée. Il semble n'y avoir aucune raison pour cette action. Certes, M. Bennett était encore secrétaire de la société moribonde mais un possible avantage d'avoir coupé le câble reste un mystère. Il se pourrait que cela soit une vaine tentative pour empêcher la nouvelle société d'utiliser une partie du terrain occupé par l'ancien câble mais la nouvelle ligne aérienne était déjà en place à cette époque, ce qui rend cette proposition peu probable.

Le 1^{er} Juillet, l'enquête parlementaire du Comité spécial sur les demandes d'indemnisation associées aux câbles des îles anglo-normandes a été ouverte à Londres. Les demandeurs étaient la Channel Islands Telegraph Company, la Jersey et Guernesey Telegraph Company, William Henley, le Globe Telegraph Trust, la Société des chemins de fer et des tramways Jersey et la Submarine Telegraph Company. Le cas du chemin de fer Jersey a été traité rapidement le président jugeant que comme ils n'avaient pas de télégraphe relié directement ou indirectement avec la Post Office leur demande n'était pas valide. L'étude des cas restant a été beaucoup plus longue. Le Globe a affirmé avoir eu des droits d'atterrissage exclusifs accordés à la Channel Islands Telegraph Association (CITA). Le Directeur Général de la Post, M. Frank Ives Scudamore, a réfuté cette allégation suggérant que ce devait être une erreur d'écriture. La seule licence a été accordée à la JGTCO. Ils ont nié tout lien entre la CITA la CITCo tout en admettant le partage des administrateurs. William Henley a fait valoir qu'il avait eu à faire face à des dépenses considérables pour la production d'un câble et pour garder un navire câblé sur la station pendant plusieurs semaines alors que le gouvernement tergiversait. La STC a fait valoir que le projet de loi Telegraph 1868 a défini les îles anglo-normandes comme « îles au large de l'Europe » et ainsi a identifié les îles comme étrangères au regard de la loi aussi une compensation était due pour la perte de trafic en raison du nouveau câble direct. La Jersey et Guernesey Telegraph Company a cherché à s'imposer comme la seule entreprise légitime desservant les îles.

La commission a travaillé longtemps, de très nombreux mois. Au moment de la première audience, la loi prolongeant les termes du projet de loi pour inclure les îles Anglo-Normandes et l'île de Man venait tout juste de passer à la Chambre des Lords. La séance initiale a défini les entreprises télégraphiques qui devaient être incluses dans le projet de loi Telegraph (1870). À la fin du mois,

cependant, le projet de loi avait traversé toutes les étapes parlementaires et avait été adoptée. Il ne restait que les questions concernant les conditions dans lesquelles la JGTCO serait transférée à la Post Office. Le Globe et la CITCo n'ont pas été inclus.

Incroyablement, au moment où ces négociations étaient en cours, le câble télégraphique de la JGTCO n'avait même pas été immergé. Il y avait une certaine inquiétude lors du retour à Jersey car la Chambre de Commerce a accusé certains Etats membres de complicité pour l'exclusion de l'ancienne société du projet de loi étendant la loi sur la télégraphie aux îles(48). Le président de la société, WH Le Feuvre a tenté d'apaiser la communauté des affaires locales en publiant une lettre dans la presse britannique en expliquant que les portions de ligne terrestre travaillaient déjà et que les équipements pour le fonctionnement avaient été installés.

Pendant ce temps, sans se laisser décourager par la complexité juridique de la question de l'indemnisation, William Henley a procédé à la pose de son câble comme prévu. La *Caroline* une fois de plus a mis les voiles de Cable Works à Henley jusqu'à Woolwich le 17 Septembre et se dirigea vers les îles anglo-normandes. Son intention était de poser la section d'Alderney - Guernesey après quoi le navire irait compléter la liaison Guernesey - Jersey, qui avait été interrompue au printemps. La partie en eau profonde avait déjà été posée. La *Caroline* allait remonter la partie immergée la raccorder à l'atterrissement pour terminer le parcours. À 19h00 le 26 Septembre la *Caroline* amarrée à Guernesey avait terminé la section Alderney - Guernesey. Le bateau est resté en place jusqu'au mercredi 28 Septembre à cause du brouillard, mais est arrivé à Greve au Leçon à 12 heures. Un câble de 20 tonnes par noeud avec un diamètre de 3 ½ "a été débarqué. La presse britannique a rapporté:

"Soixante hommes nageant et en bateaux ont amené le câble à terre. Se bousculant comme des chats, ils ont transporté le câble jusqu'au haut de la falaise dans un grand exploit d'ingénierie et ont attaché le câble au poste de la JGTCO. Le président WH Le Feuvre était présent avec William Preece et très peu de spectateurs. L'événement a été enregistré par la caméra de M. Sharpe de King Street Un toast a été porté par le commandant de la *Caroline*, le capitaine Galelio représentant M. Henley "

Le câble a été testé par les électriciens locaux M. Mayo, M. Winter et en présence de l'électricien de la STC M. Gerhardi.

Le 18 Septembre la *Caroline* avait fini tout l'atterrissement des sections de Guernesey à Jersey et de Guernesey à Alderney, les deux câbles ayant été testés prêts à être raccordé. Il semble, cependant, que William Henley ait décidé de ne pas poursuivre avec ce câble pour traverser la Manche jusqu'au Point de départ.

Le 8 Octobre l'*International* a quitté la Tamise sous le commandement du capitaine Beesley avoir chargé le câble «officiel» de Glass, Elliot & Co de Greenwich. Le 11 Octobre, il récupéra le capitaine Carr, l'un des directeurs de la JGTCO, à Douvres et partit pour Dartmouth. Le mauvais temps est intervenu et le navire s'est mis à l'abri à Portland jusqu'au 22 Octobre. Ce jour-là M. Bullivant un des entrepreneurs officiels, a annoncé que le navire avait appareillé de Dartmouth, mais parce que le mauvais temps avait empiré il a dû rester plus longtemps à Plymouth. L'*International* était un nouveau navire de 1381 tonnes et 240 pieds de long qui avait été spécialement construit pour la India Rubber, Gutta Percha and Telegraph Works Company (49) entré en service au début de 1870. Le câble Dartmouth - Guernesey était son premier contrat. L'itinéraire a été choisi en raison des conditions favorables offertes par le fond de la mer sur cette voie. Le premier câble avait subi un préjudice grave en raison du fond rocheux à Portland, même si dans les années qui ont suivi, la technologie de construction des câbles s'était grandement améliorée. Néanmoins, il est toujours

important d'utiliser le meilleur itinéraire pour un câble immergé pour minimiser la potentialité d'échec.

L'*International* est finalement arrivé à Dartmouth le 26 Octobre et a jeté l'ancre dans la baie Stonehole entre Salcome et Bolt Head. Encore une fois, il y avait des retards car l'itinéraire initial du câble d'atterrissement avait rencontré des problèmes de droit de passage. D'autres retards ont eu lieu lorsque l'*International* perdu son ancre et a dû accoster dans le port de Dartmouth pour effectuer les réparations. Enfin, le 2 Novembre, la pose du câble en mer profonde a pu commencer. Le câble a été posé à l'Ancrese Bay à 20 heures ce soir-là et a été mis sur bouée (voir figure 7).

Lorsque le navire est arrivé à l'Ancrese Bay il a été rejoint par WH Le Feuvre et son électricien M. Winter. La section suivante allait de la pointe St Martin à Plemont. Il a été décidé de le faire partir de Jersey et ainsi le navire a pu hisser ses voiles pour Plemont dès le lendemain matin. À l'arrivée d'un télégramme a été envoyé à la ville pour inviter M. Gerhardi de la STC et M. Edward Le Couteur de la South Western Co à rejoindre le navire. L'atterrissement a été posé et hissé jusqu'au haut de la falaise à l'aide de deux chevaux. Il y avait eu un accident mineur ayant eu pour témoins le Rev P A LeFeuvre (le frère du président) et quelques dames qui étaient venues regarder. Un des ouvriers a glissé et est tombé dans le réservoir à câble à bord de l'*International*. Le Lt Gouverneur, le major-général Guy CBE, est également arrivé dans la matinée et les événements ont été enregistrés par MM Asplet et Green, photographes. Le câble a finalement été posé, sécurisé et la fin des travaux déclarée après quoi les hommes se rendirent à la Picnic Room, à mi-chemin de la colline, pour un grog. Ensuite, il y eut des remerciements pour le gouverneur et pour M. Vincent qui avait prêté les chevaux. Les hommes ont rejoint le navire l'accidenté ayant été blessé à la cheville.

Le bateau est parti à la voile pour la pointe St Martin à 15h00 et a sécurisé la section de câble la mer à une bouée. Un nouvel atterrissement a été posé à côté du câble Henley. Les extrémités ont été jointées; "d'abord les extrémités de cuivre ont été brasées ensemble puis recouvertes de gutta-percha et de composés Chatterleys pour achever le joint." Des fils de protection ont été épissés sur le joint et le câble a été enterré. Les câbles de Henley sont représentés par des lignes en pointillés dans la figure 7.

Le premier télégramme a été envoyé le 8 Novembre à partir de Compass Bay vers l'Ancrese Bay, :

Preece Exeter à Winter, Guernesey. Il y aura au moins quinze jours avant que l'atterrissement soit prêt. Je voudrais vous voir à Southampton dès que Clarke (*l'homme de la liaison local*) aura commencé la pose de la ligne Alderney et vous serez libéré.

Peu de temps après, un différend a surgi entre un propriétaire foncier du fond de Dartmouth qui s'est opposé au passage du câble à travers sa propriété. Il a été décidé de déplacer l'atterrissement au port de Dartmouth, mais durant le déménagement le garde-côtes est arrivé et a chassé les ouvriers avec son coutelas. Apparemment, l'ordre du gouvernement publié en Avril pour empêcher la *Caroline* (le navire de Henley) d'effectuer la pose du câble n'avait pas été oublié!

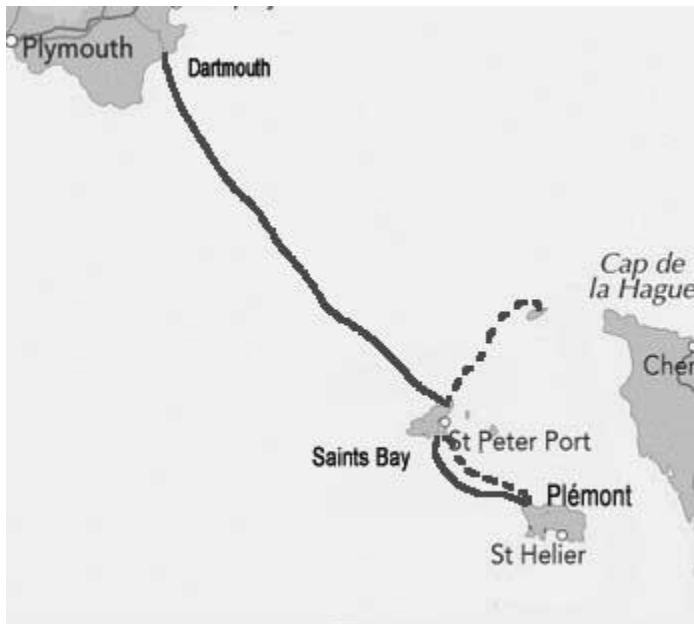


Fig 7

Le 16 Décembre le nouveau télégraphe a été installé dans les bureaux JGTCO dans Hill Street. L'ouverture officielle était prévue pour le 21 Décembre, mais en attendant il y a eu un dîner de fête qui s'est tenu au Royal Yacht Club Hôtel (maintenant appelé le Royal Yacht Hôtel) à Weightbridge, St Helier. Parmi les 120 invités figuraient les dirigeants de la compagnie, le lieutenant-gouverneur le major-général Guy CB, le doyen Rev WC Le Breton, le comte allemand von Maltke, Jurat Le Bailey et le bailli. Dans la soirée, une démonstration de lumière électrique a été présentée par un M. Browning. Les télégrammes inauguraux ont été envoyés à la reine Victoria à Osborne, au marquis de Hartington, au PDG et à M. F Scudamore.

Lors du dîner Robert Pipon Marett (50), un actionnaire et avocat local bien connu et plus tard bailli de Jersey, a fait un discours plein d'esprit en mentionnant le coût de l'installation du câble qui a été estimé à £ 30 000. Il a également évoqué le récent incident de la coupure du vieux câble CITCO et se réjouit de la réussite de la nouvelle entreprise. On a également mentionné le fait que, depuis la prise de contrôle du service télégraphique par la GPO plus de neuf millions de messages ont été envoyés laissant £ 250,000 pour le gouvernement, ce qui est plus que la somme soulevée par le service postal. Le bureau du télégraphe serait ouvert avec un prix uniforme du message de 1 / - jusqu'à 20 mots, à l'exception des messages pour Sark. La GPO avait également acceptée d'acheter le câble Henley de Guernesey à Aurigny.

Le 23 décembre le nouveau bureau a été décoré d'une affiche éclairée à la lumière du gaz des plumes de Princes de Galles et les mots "Ich Dien". M. Waterman a été le premier employé de bureau télégraphiste nommé.

Le 11 Mars 1871, les statistiques suivantes ont été publiées dans le New Jersey Times et la presse britannique montrant le trafic de l'ouverture au 1er Mars:

Station	Date d'ouverture	Chiffre d'Affaire	Messages envoyés			Messages reçus
			Extérieurs	Locaux	Total	
Guernsey	21/12/70	£126-18-6	1716	359	2075	2452
Jersey	21/12/70	£298-12-7	3947	308	4255	5264
St Aubin	21/12/70	£3-6-0	49	14	63	80

St Ouen's	21/12/70	£1-1-0	7	14	21	14
St Peter's	21/12/70	£3-12-3	49	18	67	62
St Saviour's	21/12/70	£13-13-1	166	48	214	251
Alderney	18/1/71	£11-7-1	85	113	198	151
		£458-10-9	6019	874	6893	8274

Table 3

Cela illustre la popularité de la baisse du prix, qui a permis à plus de gens de profiter du service. Cela a aussi montré le marché beaucoup plus actif de Jersey, qui représentait près de 3 fois plus de trafic que les deux autres îles ensemble.

Le 12 mai, une nouvelle analyse statistique du trafic a été publiée pour les quatre semaines se terminant le 18 Mars:

Messages gouvernementaux	20
Maritime	558
Banque et Bourse	154
Beurre	22
Pêche	9
Fruits et Légumes	28
Elevage	32
Commerce	1101
Affaires domestiques	1031
Continent	85
Prépayés	31
Divers	21
Courses et sport	2
TOTAL	3124

Table 4

Cela montre encore l'importance du télégraphe pour les entreprises, mais aussi montre qu'il devenait populaire pour les messages internes aussi, avec plus d'un tiers de tous les messages.

Cette augmentation du trafic a conduit à des changements dans la technologie utilisée. Un bon opérateur clé Morse pouvait en moyenne traiter environ 35 mots par minute, mais le prix actuel du trafic commençait à fatiguer les opérateurs. De plus il y avait seulement une seule ligne vers le Royaume-Uni qui a été partagée avec Guernesey, il a donc été décidé de mettre en place l'équipement du télégraphe automatique de Wheatstone qui pouvait envoyer plus de 100 mots par minute à l'aide d'une bande perforée. Cela a permis aux messages d'être préparés "hors ligne", puis envoyés par lots lorsque la ligne est libre. La préparation était effectuée sur un Wheatstone à poinçon "bâton" (51). Il s'agissait d'un instrument de perforation qui a été exploité par le télégraphiste à l'aide de marteaux en caoutchouc, un peu comme la lecture d'un xylophone avec seulement trois notes. Chaque poinçon représentait soit un "point", un "tiret" ou un espace. Cet appareil était installé uniquement au bureau principal. Les messages entrants sont enregistrés sur une bande dans le code Morse et ensuite transcrits à la main sur les formulaires télégraphiques pour livraison par les garçons télégraphiques.

Le 16 Juin la remise à neuf du bureau de poste principal de la Queen Street est terminée et une nouvelle entrée a également été créée à partir de Hill Street. Le lendemain, le bureau J & GTCO a été transféré à la PO principale.

Dans l'intervalle, la J & GTCO était en grande discussion pour un arbitrage équitable avec les commissaires de la Poste pour ce qui concerne l'achat de la société en accord de la Loi Telegraph

1868 qui serait bientôt prolongé par le Décret de 1870 pour inclure les îles anglo-normandes et île de Man (52).

Les arbitrages avec le bureau de poste se sont tenus devant le très honorable Russell-Gurney, l'enregistreur de la City de Londres et se sont terminés le 24 mai 1871. Cela a permis au conseil d'administration de J & GTCO de convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire le 27 Juillet à St Antholins Chambers, 26 Bridge Street, à Londres. Le président, M. FW Lefevre, a lu le rapport du conseil d'administration, les minutes ont été prises par le secrétaire général M. Gauntlet.

La société avait été formée 18 mois plus tôt et avait progressé jusqu'à une situation où elle était viable et donc prête à être achetée par la Post Office. Les négociations avec la PO avaient abouti à un règlement de £ 54 920 plus les intérêts encourus. Les frais de l'arbitrage devaient être payés par la Post Office, cela équivalait à £ 2500. En outre, il y avait la taxe due pour une somme de £ 1000 à £ 1500, l'avocat de la société Mr G Bristow permettrait de résoudre ce problème. Une fois que les impôts seraient payés, la société pourrait être dissoute et un dividende final payé aux actionnaires. M. E Haviland-Burke MP a appuyé la proposition du président et la résolution a été adoptée. L'assemblée se plaignait que les actions de M. Henley le « flibustier » pouvaient avoir influencé le paiement final, qui, les participants l'ont estimé ainsi, n'était pas aussi généreux que celui des premiers établissements. Il a également été noté que d'autres entreprises avaient connu "des difficultés" à recevoir l'argent de la Poste.

M. Bennett a été nommé commissaire et M. Buchan a annoncé que le bénéfice final pourrait être de £ 1-7-6d par action.

Cela aurait pu mettre un terme à cette aventure car la société avait été formée comme une entreprise spéculative pour capitaliser sur les conditions généreuses offertes par la Post Office dans le processus de nationalisation. Le projet de loi initial ne comprenait pas les îles et ce n'est que par une campagne vigoureuse que la loi a été étendue. L'ingénieur en chef de la société était William Preece, qui était aussi un actionnaire important. Au moment où la société a été créée Preece a également été employé par la Post Office et était ingénieur en chef de la région sud. En ces jours de transactions financières étroitement réglementées ceci serait presque certainement considéré comme délits d'initiés. Il est extraordinaire que même à l'époque victorienne que le double rôle de Preece n'ait pas été déclaré scandaleux par la presse. L'enquête publique a mis en lumière cette question, mais quand Preece a été interrogé dans le box des témoins, il a refusé de divulguer ses liens financiers avec la compagnie, indiquant simplement qu'il avait été employé comme un «Consultant Ingénieur».

Toutefois, l'entreprise n'a pas été liquidée après le transfert des actifs à la Post Office. Il restait un différend persistant entre le conseil d'administration et la Post Office sur l'allocation faite par la Post Office pour la «bonne volonté» de prise de contrôle et la prévision de la croissance du trafic. La société a fait valoir que la GPO avait sous-évalué cela et ils ont continué à faire pression pour un nouvel accord. La somme réglée par les présidents était de £ 11 118 - 10-5d, et, plus tard, un autre de £ 300 - 0 - 0d pour frais juridiques. Ce différend a continué pendant de nombreuses années. La Post Office a fait une offre de £ 6350 - 17 - 4d le 15 Avril 1874. La société a refusé de se contenter de cette somme et a continué la pression pour obtenir la demande complète. Finalement, en Janvier 1879, le conseil a accepté l'offre de la Post Office au motif que les frais juridiques ont été payés. La société a finalement été liquidée le 29 Janvier 1879.

Notes

⁴³ Robert Grimston prepared and published “The Statement of the Case of the Electric & International Telegraph Company against the Government Bill for Acquiring the Telegraphs” in 1868

⁴⁴ Glass, Elliott and Co merged with the Gutta Percha Company in 1864 to form the Telegraph Construction and Maintenance Company.

⁴⁵ BWG is the Birmingham Wire Gauge. No 16 is 0.0625” diameter, No 4 is 0.2253” and No 0 is 0.3240”.

⁴⁶ The Jersey Railway (J.R.& T.), N.P.R. Bonsor, Oakwood Press 1986

⁴⁷ Cable Ships and Submarine Cables, K R Haigh, Adlard Coles 1968

⁴⁸ Telegraph Act 1870, 1870 CHAPTER 88 33_and_34_Vict, An Act to extend the Telegraph Acts of 1868, 1869, to the Channel Islands and the Isle of Man.

⁵⁰ Balleine's History of Jersey Balleine, G. R.; Syvret, Marguerite; Stevens, Joan (ISBN: 0850334136 / 0-85033-413-6)

⁵¹ Post Office Electrical Engineering Journal, Telegraphy Vol 49 p166 - 171

⁵² Telegraph Act 1870 CHAPTER 88 33_and_34_Vict An Act to extend the Telegraph Acts of 1868, 1869, to the Channel Islands and the Isle of Man. 9th August 1870