

<b>Zeitschrift:</b>	Technische Mitteilungen / Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung = Bulletin technique / Administration des télégraphes et des téléphones suisses = Bollettino tecnico / Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung
<b>Band:</b>	18 (1940)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Die Anfänge der elektrischen Telegraphie = Au temps des premiers télégraphes électriques
<b>Autor:</b>	Annen, Charles
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-873290">https://doi.org/10.5169/seals-873290</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

stand, der sich auch in der Benützung des Telephons geltend machte, musste eine Taxänderung vermieden werden, die einen Einnahmeausfall hervorgerufen hätte. Für den Finanzhaushalt des Bundes galt ja die Wegleitung, die Einnahmequellen zu erfassen und zu halten, die Ausgaben einzuschränken.

Der Ausbruch des neuen Krieges hat die Wirtschaftslage nicht gebessert und der Geldbedarf des Bundes ist nicht kleiner geworden. Dagegen hat in den nach der Mobilmachung stark von Truppen besetzten Ortschaften am Abend, besonders von 19 Uhr an, ein sehr lebhafter Telephonverkehr eingesetzt. Bei dem Ansturm auf das Telefon konnten Militärpersonen das gewünschte Gespräch vielfach nicht führen, da sie wieder im Kantonement sein mussten. Auch die Teilnehmer waren in der Benützung des Telephons gehemmt. Durch eine Vermehrung der Sprechstellen, sowie durch technische und betriebliche Mittel, liessen sich die Mängel nur ungenügend heben.

Unter diesen Verhältnissen drängte sich das Bedürfnis auf, mit der früher bereits erwogenen Ausdehnung der Taxermässigung für Ferngespräche auf die Stunde von 18—19 Uhr eine Entlastung herbeizuführen, durch die Ueberleitung des zwischen 19 bis 21 Uhr bestehenden Spitzerverkehrs auf diese frühere Abendstunde. Die Ermässigung berührt nicht die Gesprächstaxen bis auf 30 Rp., sondern nur die Taxen von 50, 70 und 100 Rp. für Ferngespräche auf mehr als 30 km Entfernung. Aus dieser Erweiterung musste ein Einnahmeausfall entstehen:

- a) für den Verkehr in der Stunde von 18—19 Uhr,
- b) für den Verkehr, der aus der Zeit vor 18 Uhr auf die Stunde von 18—19 Uhr verlegt wird.

Nach den Erfahrungen vom Jahre 1929 kann aber auch mit einer Mehreinnahme gerechnet werden, hervorgerufen durch Verkehrszuwachs, als Folge der Taxermässigung. Auf Grund z. T. der genauen Verkehrszahlen des Jahres 1938, z. T. von Schätzungen, die sich auf die Wirkung der Taxänderung von 1929 stützen, wurde ein Taxausfall von Fr. 492 200 im Jahr oder Fr. 41 000 im Monat errechnet.

Glücklicherweise ist dieser errechnete Taxausfall nicht gleichbedeutend mit einem effektiven Rückgang der Gesprächseinnahmen, denn in den ersten 9 Monaten des Jahres 1939 (1. Januar bis 30. September) sind die Einnahmen aus Gesprächstaxen um 4 035 959 Franken gestiegen, gegenüber der nämlichen Periode des Vorjahrs, d. h. um durchschnittlich 336 328 Franken im Monat. Diese Zunahme der Gesprächseinnahmen, bzw. des Gesprächsverkehrs, ist nicht eine Erscheinung des Jahres 1939 allein. In den Kriegsjahren von 1915 bis 1918, und seither ununterbrochen, ist die Zahl der inländischen Ferngespräche Jahr für Jahr angestiegen; entsprechend stiegen auch die Einnahmen aus Gesprächstaxen.

Gestützt auf die vorstehend dargelegten Verhältnisse und Erwägungen hat der Bundesrat am 10. November 1939 beschlossen, die Taxermässigung für inländische Ferngespräche der II., III., und IV. Zone schon von 18 Uhr an einzuführen. Die Weiterung trat auf den 1. Dezember 1939 in Kraft.

## Die Anfänge der elektrischen Telegraphie.

Von Charles Annen, gew. Direktor.

621.394 (09)

Die Wissenschaft war um die Jahrhundertwende bereits derart fortgeschritten, dass die grossen Entdeckungen jener Zeit, die Röntgentechnik und die Radiotelegraphie — um nur diese beiden zu nennen — ohne allzu grosse Schwierigkeiten weiterentwickelt und in Gebrauch genommen werden konnten. Bei der auf Erwerb hinzielenden Einstellung der modernen Gesellschaft erfordert die Einführung einer Erfindung ins tägliche Leben nur verhältnismässig wenig Zeit.

Dass es vor hundert Jahren ganz anders war, zeigt der elektrische Telegraph, dieser bedeutende Spross der Erfindung Voltas.

Erst nach zwölf Jahren grosser Anstrengungen und harter Kämpfe gelang es dem amerikanischen Maler Samuel F. Morse, dem elektrischen Telegraphen, der seinen Namen trägt, zum Siege zu verhelfen. Handlicher und billiger als die andern Systeme, eroberte sich der Morsetelegraph als erster die Welt. (In diesem Zusammenhange sei darauf verwiesen, dass das von E. Eichenberger veröffentlichte Buch „Amerikanische Erfinder“ eine fesselnde Lebensbeschreibung Morses enthält.)

Zwar hatte England bereits im Jahre 1837 die erste Telegraphenverbindung erstellen lassen. Sie erforderte sechs Drähte und endete auf beiden Seiten

## Au temps des premiers télégraphes électriques.

De Charles Annen, ancien directeur.

621.394 (09)

La science a acquis, au déclin du XIX<sup>e</sup> siècle, un tel degré de développement que les grandes découvertes de l'époque, la radiographie, la radiotélégraphie, pour ne citer que celles-là, ont pu s'épanouir et être mises pratiquement en valeur sans de trop grandes difficultés. L'esprit spéculatif de la société moderne aidant, les nouvelles inventions gagnent le domaine pratique en un temps relativement court.

Il en allait autrement il y a quelque cent ans. Ainsi du télégraphe électrique, corollaire au premier chef de la découverte de Volta.

Ce ne fut qu'après plus de douze ans d'efforts et de luttes ardues que l'artiste peintre américain Samuel F. Morse parvint à faire triompher le système de télégraphe qui porte son nom. Plus pratique et moins onéreux que les autres systèmes, le télégraphe Morse fut le premier à conquérir l'univers. (Rappelons à ce sujet la captivante biographie de Morse contenue dans l'ouvrage de M. E. Eichenberger: „Inventeurs américains“.)

L'Angleterre avait bien fait établir en 1837 la première ligne télégraphique selon le système Wheatstone, ligne composée de six fils aboutissant chacun et à chaque extrémité à une rangée de touches se jouant comme celles d'un piano. Mais ce système, quoique simplifié dans l'intervalle, ne fut employé

an einem Nadeltelegraphen System Wheatstone. Aber dieses System, das bald wesentlich verbessert wurde, fand nur in England grössere Verbreitung. In den übrigen europäischen Ländern fiel die Entscheidung zugunsten des Morseapparates.

In der Schweiz, die sich langsam von einer langen politischen Krise erholte, welche im Sonderbundskrieg ihren Abschluss gefunden hatte, konnte das Publikum seine Nachrichten dem elektrischen Telegraphen erst vom 5. Dezember 1852 an zur Beförderung anvertrauen.

Das erste Gesetz über die Errichtung von elektrischen Telegraphen datiert vom 23. Dezember 1851. Die Festschrift zum fünfzigjährigen Bestehen der Telegraphenverwaltung, welche die Telegraphendirektion im Jahre 1902 unter dem Titel „Das Telegraphen- und Telephonwesen in der Schweiz“ herausgab, enthält erschöpfende Auskünfte über die gesetzgeberischen Arbeiten. Der neue Nachrichtendienst wurde am 5. Dezember 1852 mit 26 Bureaux und 1920 km Leitung eröffnet. Es war zweifelsohne eine Höchstleistung, denn rings um uns war man noch nicht über die Tastversuche hinausgegangen. Wenn das Ziel erreicht wurde, so schulden wir dies dem Eifer, der Hingabe und der Unternehmungslust derjenigen, denen diese Aufgabe anvertraut wurde, eine Aufgabe, die ihnen neu und unbekannt war und die sie mit recht unvollkommenen Mitteln lösen mussten.

Die Eidgenossenschaft von 1848 war voller Jugendkraft. An ihrer Spitze standen Männer, die der Zukunft mit Vertrauen entgegenblickten und unter anderem auch darnach trachteten, die Verkehrsmittel auszubauen — 1849 übernahm der Bund den Postbetrieb — oder deren neue zu schaffen, z. B. Eisenbahnen und Telegraphen.

Dem Post- und Baudepartement, dessen Leitung Bundesrat Naeff innehatte, war auch ein Eisenbahnbüro angegliedert, welchem Ingenieur Koller vorstand. Dieses hatte unter anderem das Projekt zu prüfen, das von der ersten Eisenbahnunternehmung der Westschweiz, der Westbahn (Direktor William Fraisse), im Hinblick auf den Bau einer Linie Morges — Yverdon mit Abzweigung Bussigny — Lausanne eingereicht wurde. Das Projekt sah zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs vor, dass sämtliche Stationen der Linie mit Morseapparaten auszurüsten seien. Dieser Umstand erklärt, weshalb sich das Eisenbahnbüro mit der Einführung des Telegraphenbetriebes zu befassen hatte. Auf Grund eines Bundesratsbeschlusses vom 9. Januar 1852 berief das genannte Bureau Professor Steinheil aus München als technischen Berater und Ingenieur Baumgartner als Leiter der Bauarbeiten.

Die Archive enthalten keine Auskünfte über die Einstellung der Beamten, denen die Bauarbeiten in den verschiedenen Landesgegenden übertragen wurden. Wahrscheinlich begnügte man sich mit mündlichen Abmachungen, z. B. im Falle des Ingenieurs Charles-Louis Curchod, dem das Gebiet der Kantone Genf, Waadt, Freiburg und Neuenburg übertragen wurde. In dieser Aufzählung fehlt der Kanton Wallis, und zwar deshalb, weil die Strecke Vevey — Simplon erst in einer späteren Bauetappe erstellt werden sollte. Vorerst mussten sich die sardischen

qu'en Angleterre; il céda la place au système Morse, que d'autres pays de l'Europe occidentale ne tardèrent plus à adopter.

Cependant, ce ne fut que le 5 décembre 1852 que le citoyen suisse se relevant péniblement de la longue crise politique dont le Sonderbund fut l'épilogue, put confier au courant électrique la transmission de son premier message télégraphique.

La première loi concernant l'installation du télégraphe électrique date du 23 décembre 1851. L'ouvrage „Das Telegraphen- und Telephonwesen in der Schweiz“, que la direction des télégraphes publia en 1902 pour commémorer le 50<sup>e</sup> anniversaire de l'administration, donne tous les détails sur les travaux législatifs à ce sujet. Le nouveau service de communications fut inauguré le 5 décembre 1852 avec 26 bureaux et 1920 km de lignes. On peut dire que ce fut un record redénable sans conteste, alors qu'autour de nous on tâtonnait encore, au zèle, au dévouement et enfin à l'initiative personnelle de tous ceux qui furent appelés à l'œuvre dans des conditions nouvelles pour eux tous et avec des moyens bien rudimentaires.

La Confédération, issue de 1848, refaisait sa jeunesse. Elle avait placé à sa tête des hommes qui regardant l'avenir avec confiance, cherchaient, entre autres problèmes, à développer les communications existantes — nous citons le service postal qu'elle reprit à sa charge en 1849 — comme aussi à en créer de nouvelles, les chemins de fer, puis le télégraphe.

Le département des postes et des travaux publics, à la tête duquel se trouvait le conseiller fédéral Naeff, avait un „bureau des chemins de fer“ dirigé par l'ingénieur Koller. Ce bureau des chemins de fer avait à examiner, entre autres, le projet présenté par la première entreprise ferroviaire de la Suisse romande, la Compagnie de l'Ouest-Suisse, direction William Fraisse, pour la construction d'une ligne de Morges à Yverdon, avec rebroussement à Bussigny sur Lausanne. Le projet prévoyait que toutes les stations de cette première ligne de chemin de fer seraient équipées d'appareils Morse afin d'assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Ce fait explique pourquoi ce fut au bureau des chemins de fer à s'occuper de la mise en œuvre du nouveau service des télégraphes. De ce bureau partit, en exécution de ce que le Conseil fédéral décida en séance du 9 janvier 1852, l'appel du professeur Steinheil de Munich au titre d'expert-conseil et de l'ingénieur Baumgartner en qualité de directeur des travaux.

Les archives sont muettes quant à l'engagement des agents qui, dans les diverses régions du pays, furent appelés à conduire les travaux pour la construction des lignes. Les engagements ont vraisemblablement eu lieu à la suite d'entretiens verbaux, ainsi celui de l'ingénieur Charles-Louis Curchod, auquel fut assigné le territoire des cantons de Genève, Vaud, Fribourg et Neuchâtel. Le canton du Valais manque dans cette énumération. La raison en est qu'une ligne télégraphique ne serait construite que lors d'une étape ultérieure du programme, au-delà de Vevey jusqu'au Simplon. Il fallait attendre la réponse des Etats sardes à la question posée par la Suisse de savoir s'ils voulaient consentir de leur côté à construire une ligne jusqu'aux Alpes.



Prof. Steinheil (Nach der Medaille von Karl Goetz, Medailleur, München).  
(Médaille frappée par Karl Goetz, médailleur, Munich.)

Staaten zu der von der Schweiz aufgeworfenen Frage äussern, ob sie gewillt seien, die Linie auf der Südseite der Alpen weiterzuführen.

Gleichzeitig unterhandelte der Bundesrat durch Vermittlung von Bevollmächtigten mit Kantonen, Gemeinden, Genossenschaften und Handels- und Industriekreisen wegen der Beschaffung eines unverzinslichen Darlehens von 400 000 Franken, das die Erstellungskosten decken und in einem Zeitraum von fünf Jahren zurückbezahlt werden sollte. Bevollmächtigter für die welsche Schweiz war der waadtländische Staatsrat und spätere Bundesrat Fornerod.

Das Departement wollte das Zeichen zum Beginn der Arbeiten nicht geben, ohne sich zuerst von der Güte der Erfindung Morses überzeugt zu haben. Mit Genehmigung der Burgergemeinde Bern wurde ein lackierter Eisendraht von der Murtenstrasse, wo er an den Alleeäumen aufgehängt werden konnte, nach dem Knabenwaisenhaus und bis hinter das Rathaus gezogen.

Nachdem der Versuch günstig ausgefallen war, begannen die Bauarbeiten am 1. Juni 1852. Man rechnete damit, sie bis Ende Juli beenden zu können. Aber der Sommer war sehr schlecht und unaufhörliche Regengüsse behinderten die Durchführung der Arbeiten. Erst in den letzten Tagen des Monats August konnten die ersten Versuche vorgenommen werden: zwischen Lausanne und Genf vom 20., zwischen Lausanne und Vevey und zwischen Vevey und Bern vom 25. an. Die Verzögerung ist aber nicht bloss der Ungunst der Witterung zuzuschreiben; sowohl auf waadtländischem als auf freiburgischem Boden kamen böswillige Beschädigungen vor, was aber den Eifer der Bauleute nicht im geringsten zu dämpfen vermochte.

Das Programm für die welsche Schweiz umfasste die Errichtung eindrächtiger Leitungen zwischen Lausanne und Genf, zwischen Lausanne, Le Locle und La Chaux-de-Fonds über Yverdon und Ste-Croix und zwischen Lausanne und Bern über Vevey, Bulle und Freiburg. Ein zweiter und ein dritter

Parallèlement avec les travaux préparatoires, le Conseil fédéral engageait, par le truchement de mandataires, des tractations avec les cantons, communes, corporations et milieux industriels et commerçants aux fins d'obtenir un prêt de fr. 400,000 sans intérêts, mais remboursable dans les 5 ans pour couvrir les frais de premier établissement. Le mandataire pour la Suisse romande était le conseiller d'Etat vaudois Fornerod, conseiller fédéral dans la suite.

Le département ne voulut pas donner le signal de commencer les travaux avant de s'être rendu compte de visu du fonctionnement de l'invention de Morse. Avec le consentement de la commune bourgeoisiale de Berne, un fil de fer, enduit d'une couche de vernis, fut tendu dès la route de Morat en prenant appui aux arbres des allées d'accès à la ville, vers l'orphelinat des garçons, puis de là jusque derrière le Rathaus.

Le résultat de l'épreuve ayant satisfait, les travaux de construction furent entrepris le 1<sup>er</sup> juin 1852. On comptait les achever à fin juillet. Mais l'été fut particulièrement mauvais. Des pluies torrentielles gênèrent considérablement les travaux; ce n'est que les derniers jours du mois d'août que les premiers essais purent être entrepris, entre Lausanne et Genève dès le 20 et entre Lausanne et Vevey et entre Vevey et Berne dès le 25. Le retard ne peut pas être imputé à la seule inclémence du temps; tant sur Vaud que sur Fribourg des déprédatations furent commises sans que, pour autant, l'entrain des constructeurs en fut refroidi. Bien au contraire.

Pour la Suisse romande, le programme comportait l'établissement d'une ligne à un fil, mais susceptible de recevoir plus tard un deuxième et un troisième fil, de Lausanne à Genève, de Lausanne au Locle et La Chaux-de-Fonds par Yverdon et Ste-Croix et de Lausanne à Berne, par Vevey, Bulle et Fribourg. Le tracé en avait été établi par le délégué du bureau des chemins de fer, l'ingénieur Daniel de Rham.

L'ingénieur Curchod, nommé en mai à la fonction d'inspecteur du 1<sup>er</sup> arrondissement, organisa 3 équipes, la première avec Rosenbusch comme chef

Draht konnten nötigenfalls später nachgezogen werden. Das Tracé war durch den Vertreter des Eisenbahnbureaus, Ingenieur Daniel de Rham, festgelegt worden.

Ingenieur Curchod, der im Mai zum Inspektor des I. Kreises ernannt worden war, stellte drei Arbeitergruppen auf: eine erste auf der Strecke Lausanne—Genf mit Vorarbeiter Rosenbusch, eine zweite auf dem Abschnitt Lausanne—Vaulruz mit Bauaufseher Vuistaz und eine dritte zwischen Vaulruz und Neuenegg, über welche Raetzo die Aufsicht führte. Die Strecke Lausanne—Neuenburger Jura wurde von den Gruppen Rosenbusch und Vuistaz gemeinsam gebaut.

In seinem Gutachten vom 11. Februar 1852 empfahl Professor Steinheil, stärkere Stangen zu verwenden und sie im Boden besser zu befestigen. Dies bedeutete die Ablehnung der amerikanischen Bauweise. Da sich aber die Kosten, die in der Botschaft des Bundesrates auf 600 Franken pro Wegstunde (4800 m) veranschlagt waren, um 125% erhöht hätten, konnte sich der Bundesrat nicht dazu entschliessen, den Anträgen des Sachverständigen beizupflichten.

Mit den kantonalen Behörden wurde vereinbart, dass deren Strassenbauingenieure die Angebote für die Lieferung von Stangen entgegenzunehmen und die Einhaltung der Bestimmungen des Pflichtenheftes zu überwachen hätten. Das Abfallholz verkauften sie zu Tagespreisen. Die Stangen aus Tannenholz mussten fünf bis sieben Meter lang sein und am Fussende achtzehn, am Zopfende zehn Zentimeter Durchmesser haben. Um sie vor Fäulnis zu schützen, brannte man sie am Fussende an; im Kanton Waadt wurden sie allerdings von Anfang an mit Kupfer- oder Eisenvitriol imprägniert.

Die Stangen wurden 1,50 m tief eingesetzt und zwar — in Ermangelung von Erfahrungen — ungefähr so, wie man Zaunpflocke aufstellt. Dies ist auch die Erklärung für die auf den ersten Blick befremdliche Bemerkung von Inspektor Curchod, der in seinem Bericht vom 27. Juni 1852 anführt, dass es der Mannschaft Rosenbusch gelungen sei, an einem einzigen Tage achtzig Stangen zu stellen!

Der mit einer Lackschicht überzogene Eisendraht von 4 mm Dicke wurde ohne Bindedraht dreimal um den Hals des grünen Glasisolators geschlungen, der die Spitze der Stange krönte. Die Isolatoren stammten aus den Glashütten Semsales, Küssnacht, Schwyz und Mels. Die Entfernung zwischen den Stangen betrug gewöhnlich 65 Meter. Da es noch keine Lötlampen gab, musste die Arbeitergruppe ein Kohlenbecken mitführen und ständig dafür sorgen, dass zur Verbindung der Drähte untereinander Feuer vorhanden war. Ein Werkzeuginventar haben wir nicht entdecken können; es ist aber anzunehmen, dass ganz im Anfang auch die Steigesen fehlten, und dass die Arbeiter Leitern zu Hilfe nehmen mussten, um den Gipfel der Stangen zu erreichen.

Bei einer so leichten Bauweise mussten sich notgedrungen Störungen einstellen. Für Wind und Schnee war es eine Kleinigkeit, das Werk des Menschen zu zerstören. Daneben gab es aber noch an-

d'équipe sur Lausanne—Genève, la seconde avec le piqueur Vuistaz pour le tronçon Lausanne—Vaulruz et la troisième conduite par Raetzo de Vaulruz à Neuenegg. Le tronçon Lausanne—Jura neuchâtelois fut construit par les équipes Rosenbusch et Vuistaz réunies.

Dans son mémoire du 11 février 1852, le professeur Steinheil préconisait en finale l'emploi de supports plus robustes et leur implantation plus solide, ce qui revenait à ne pas adopter la méthode appliquée par les constructeurs américains. Le coût qui, dans le message aux Chambres, avait été devisé à fr. 600.— la lieue suisse (4800 m) aurait dû être majoré du 125%. Le Conseil fédéral ne crut pas pouvoir se ranger à l'avis de l'expert.

Il fut convenu avec les autorités cantonales que leurs ingénieurs des ponts et chaussées s'occuperaient des soumissions pour la fourniture — aux meilleures conditions du jour pour le bois à brûler — des poteaux et qu'ils surveilleraient l'exécution du cahier des charges. Les poteaux, en bois de sapin, devaient mesurer de 5 à 7 mètres de long avec 18 cm de diamètre à la base et 10 au sommet. Pour les garantir de la pourriture, on procédait à la carbonisation de leur pied, mais dans le canton de Vaud on pratiqua d'emblée l'imprégnation au sulfate de cuivre ou au sulfate de fer.

Le poteau était planté à 1,50 m de profond et cela de façon rudimentaire, un peu comme on enfonce les pieux d'une palissade. Nous avons là l'explication de l'information étrange au premier abord qu'on peut lire dans le rapport de l'inspecteur Curchod en date du 27 juin 1852 que l'équipe Rosenbusch avait réussi avec ses 10 hommes à planter 80 poteaux en une seule journée!

Le fil de fer de 4 mm, recouvert d'une couche de vernis, était simplement, c'est-à-dire sans fil d'attache, entouré à 3 tours autour du cou de l'isolateur en verre de couleur verte fixé au sommet du poteau. Les isolateurs provenaient des verreries de Semsales, Küssnacht, Schwyz et Mels. L'équidistance entre poteaux était généralement de 65 m. La lampe à souder n'existe pas; pour jonctionner le fil au fer à souder, l'équipe devait transporter un brasero, dont le feu devait être constamment alimenté par du charbon de bois. Nous n'avons pas trouvé d'inventaire de l'outillage, mais on peut supposer que tout au début le fer à grimper n'existe pas, les ouvriers s'aidaient d'échelles pour atteindre le sommet du poteau.

Une construction aussi légère devait forcément exposer la ligne à des perturbations. Le vent et la neige avaient beau jeu pour détruire l'œuvre des hommes. Et il y avait encore d'autres „malfaiteurs“. Ainsi les postillons qui en faisant claquer leur fouet pour annoncer le passage de la diligence, envoyoyaient la longue lanière s'enrouler autour du fil et en voulant la dégager faisaient sauter celui-ci hors de ses appuis. Il arriva aussi que le fil de Lausanne—Genève, tiré au travers de l'anse au-delà de Coppet, fut arraché par le mât d'une barque à voile allant décharger sa cargaison au port de Versoix.

En règle générale, la ligne à construire devait suivre la route avec ses innombrables méandres. Les cantons, communes et corporations autorisaient bien

dere „Missetäter“. Wenn ein Postillon die Peitsche knallen liess, um die Durchfahrt seiner Kutsche zu verkünden, so konnte es vorkommen, dass sich die lange Peitschenschnur im Draht verfing und nicht freigemacht werden konnte, ohne dass sich der Draht von den Stützpunkten löste. Oder der Mast eines Segelschiffes, dessen Ladung im Hafen von Versoix gelöscht werden sollte, konnte das über die Bucht hinter Coppet gezogene Teilstück des Drahtes Lausanne—Genf zu Fall bringen.

Im allgemeinen folgte die Linie allen Strassenkrümmungen. Kantone, Gemeinden und Genossenschaften gaben ihre Einwilligung zur Benutzung ihres Grund und Bodens ohne grosse Umschweife. Es kam aber vor, dass Privatland in Anspruch genommen werden musste, und in solchen Fällen konnten die Inspektoren, wie man zu sagen pflegt, „etwas erleben“. Es war schwer, die Vorschrift des Departementes genau einzuhalten, wonach mit dem Stellen der Stangen erst begonnen werden durfte, nachdem die Zustimmung aller beteiligten Grundeigentümer vorlag. Inspektor Curchod erachtete es als angezeigt, für die Strecke Lausanne—Vevey ein anderes Verfahren einzuschlagen. Die einzige Strasse, die sich durch die Felsen des Rebgebietes von Lavaux zwängte, folgte sämtlichen Ein- und Ausbuchtungen des Seeufers. Da es unmöglich war, in diesem Gelände Stangen zu stellen, musste man wohl oder übel die Weinberge durchqueren. In dem Masse, wie die Arbeiten forschritten, unterhandelte der Inspektor mit dem nachfolgenden Rebbesitzer und legte ihm dar, dass die bereits gestellte Stange im Gelände des Nachbars die Bebauung des Grundstückes nicht hindere. So ging es bis nach Jongny, wo die Linie einerseits nach Vevey, anderseits nach Bulle abzweigte. Auf diese Weise waren die Zusagen verhältnismässig leicht zu erlangen; vorbehalten blieb, dass allfällige Entschädigungsansprüche geprüft würden. Forderungen dieser Art werden aber in den Berichten von Inspektor Curchod nicht erwähnt.

Wie bereits angedeutet, waren Eifer und Hingabe der Baubeamten über alles Lob erhaben. Man versetze sich in ihre Zeit zurück: Niemand hatte Erfahrung im Linienbau, Eisenbahnen gab es sozusagen keine, und das Automobil trat erst ein halbes Jahrhundert später auf den Plan. Die Kreisinspektoren hatten keine Stellvertreter; sie mussten selber umherreisen, um die Arbeiten der einzelnen Baugruppen zu leiten und zu beaufsichtigen. Konnten sie eine Strecke nicht einfach zu Fuss zurücklegen, so kam als raschestes Verkehrsmittel die Postkutsche in Betracht. Es gab aber nur zwei Fahrten im Tag, und nach Genf brauchte man von Lausanne aus sechs, nach Vevey zwei Stunden. Erreichte der Inspektor am Abend müd und matt den Rastort, so musste er noch Briefe schreiben und seine Berichte absenden. Schreibmaschine und Kohlenpapier standen ihm nicht zur Verfügung. Vom Telephon schon gar nicht zu sprechen! Und die Gelegenheit zum Uebernachten war auch wenig einladend. Mancherorts fand der Inspektor leichter im Pfarrhaus Unterkunft als in der Dorfherberge, wo er auf seine Frage nach einer leiblichen Stärkung öfters die Antwort bekam: „Es langt gerade für uns.“ Die Materialien wie Isolatoren und Drähte trafen nur unregelmässig

la libre utilisation de leur terrain. Le cas se présentait cependant où il fallait emprunter la propriété privée. Et c'est alors que les inspecteurs commencèrent effectivement, comme dit le populaire, „à voir du pays“. La tâche était lourde de suivre à la lettre la prescription du département qu'avant d'entreprendre l'implantation des poteaux, il fallait tout d'abord obtenir l'autorisation de tous les propriétaires fonciers intéressés. Pour sa part, l'inspecteur Curchod jugea opportun de procéder autrement sur le parcours de la ligne de Lausanne à Vevey. L'unique route taillée dans le roc au travers du vignoble de Lavaux, épousait toutes les sinuosités du rivage. Impossible d'y planter des poteaux, force était de passer au travers des vignes. Au fur et à mesure de la construction, l'inspecteur appelait le vigneron et lui faisait constater que le poteau placé dans la vigne du voisin précédent ne gênait pas la culture. Et ainsi de suite jusqu'à Jongny, où la ligne bifurquait sur Vevey et sur Bulle. Les autorisations furent ce faisant obtenues sans longues discussions, réserve étant faite que les demandes d'indemnisation qui pourraient être formulées, seraient examinées. Il n'y a pas trace de prétentions de ce genre dans les rapports de l'inspecteur Curchod.

Nous avons souligné l'activité pleine de zèle et de dévouement des agents constructeurs. Qu'on se reporte à leur époque alors qu'on ne disposait pas encore d'expérience dans ce domaine. Les inspecteurs d'arrondissement n'avaient pas de second; ils étaient seuls à se déplacer constamment pour suivre les travaux de leurs équipes. Le moyen le plus rapide, si le parcours ne pouvait décidément pas être fait à pied, était de prendre la diligence, car l'automobile était inexistante et le chemin de fer très peu développé. Or, il n'y avait que deux courses par jour et il fallait 6 heures pour atteindre Genève et 2 pour se rendre à Vevey. Arrivé harassé le soir à l'étape, l'inspecteur avait encore à faire sa correspondance et à expédier ses rapports. Il ne possédait ni machine à écrire, ni papier-carbone, ni téléphone! Et l'étape était peu confortable. En bien des lieux, l'inspecteur était plus sûr de trouver un gîte convenable à la cure ou au presbytère, plutôt qu'à l'auberge du village où à sa demande de pouvoir se restaurer, il recevait facilement la réponse: „On a juste pour nous.“ Les matériaux, isolateurs et fils, n'arrivaient qu'irrégulièrement et lentement. Même les fonds faisaient parfois défaut au moment de payer la quinzaine des ouvriers. L'inspecteur Curchod fait remarquer qu'il est obligé de parer à cette lacune en avançant les fonds de sa poche, voire même en recourant à un emprunt.

Aux soucis des inspecteurs viennent encore s'ajouter les déboires que leur causent les déprédatations commises aux travaux en cours d'exécution. Tant sur territoire vaudois que sur territoire fribourgeois, des poteaux sont arrachés la nuit, après le départ des équipes. La recherche des coupables demeure vaine. Par la suite, l'intervention de la justice va être réglée provisoirement, c'est-à-dire en attendant la promulgation d'une loi fédérale devant assurer la sécurité de l'exploitation du télégraphe, en ce sens que les tribunaux appliqueront le code pénal du canton dont ils relèvent. Le 4 novembre 1852 la ligne Lausanne—Vevey est interrompue. Aux Banne-

und langsam ein. Bisweilen bot sogar die Auszahlung des Zahltages Schwierigkeiten, weil die Mittel nicht zur Stelle waren. Inspektor Curchod bemerkt, dass er genötigt gewesen sei, das Geld aus seiner Tasche vorzuschießen, oder es sogar zu entlehnen.

Zu diesen Sorgen der Inspektoren gesellte sich noch der Verdruss über Beschädigungen, die an den begonnenen Bauten verübt wurden. Sowohl auf waadtländischem als auch auf freiburgischem Boden wurden in der Nacht nach dem Weggang der Arbeitergruppen Stangen ausgehoben. Die Nachforschungen nach den Schuldigen blieben erfolglos. Später wurde dann das gerichtliche Verfahren provisorisch geregelt, und zwar in dem Sinne, dass die Gerichte bis zum Erlass eines Gesetzes zum Schutze des Telegraphen das in ihrem Kanton geltende Strafgesetzbuch anwenden sollten. Am 4. November 1852 war die Linie Lausanne—Vevey unterbrochen. In Bannérettes rième Lutry waren zwei Stangen ausgehoben worden; der Draht lag auf dem Boden. Der Richter verfügte aber die Einstellung des Verfahrens mit folgender Begründung: „Es steht fest, dass nicht Böswilligkeit die Ursache dieser Störung ist; vielmehr handelt es sich um Wirkungen der letzten Sturmäste.“ Die Untersuchungskosten im Betrage von Fr. 3.85 wurden der Eidgenossenschaft auferlegt. Dagegen verurteilte das Strafgericht von Morges am 23. Dezember desselben Jahres einen der Haft entlassenen Sträfling wegen Stangenbeschädigung zu acht Monaten Zuchthaus.

Auch die Linie Yverdon—Le Locle, welche die Jurawiesen durchquerte, war Beschädigungen ausgesetzt. Nur waren hier nicht Menschen am Werke, sondern Kühe, die sich an den Stangen rieben und sie streckenweise niederlegten, statt friedlich das Gras abzuweiden. Hier konnte man natürlich nicht daran denken, die Hüter der öffentlichen Ordnung herbeizurufen; dafür umgab man die Stangenfüsse mit Schutzpfählen.

Das Telegrapheennetz vermochte all diesen Prüfungen in seiner ersten Form nicht standzuhalten. Schon nach zwei Jahren war man gezwungen, es sozusagen vollständig umzubauen und dabei nach strenger Regeln zu verfahren. So wurden die Stangen verkeilt, und es wurden auch stärkere und höhere Stangen verwendet. Uebrigens war es von 1854/55 an möglich, die eidgenössischen Telegraphenlinien den sich rasch entwickelnden Bahnen entlang zu bauen.

Den Inspektoren, die mit der Leitung des Linienbaues vollauf zu tun hatten, konnte man wirklich nicht zumuten, Apparate einzurichten und den zukünftigen Telegraphisten das Morsealphabet und den Gebrauch der Morsetaste beizubringen. Zu ihrer Ehre sei aber bemerkt, dass sie diese Gebiete keineswegs vernachlässigten, sondern sich auch mit der Einrichtung der Bureaux, mit der Handhabung der Apparate und mit der Hebung von Störungen vertraut zu machen suchten.

Auf Grund eines Beschlusses sollten — zum mindesten im Anfang — die Postbüros den Telegraphendienst besorgen. Die ersten Telegraphisten wurden denn auch dem Postpersonal entnommen. Zahlreiche Postbeamte drängten sich um die Stellen,



Inspecteur Curchod.

rettes rième Lutry 2 poteaux ont été arrachés, le fil traînait dans les vignes. Après enquête, le juge de paix rend un non-lieu en disant: „Il est constant que la malveillance n'est pas l'organe de ce dérangement et ne doit être l'effet que du temps orageux des dernières nuits.“ Les frais d'enquête sont mis par fr. 3.85 à la charge de la Confédération. En revanche, le 23 décembre de la même année, le tribunal correctionnel de Morges condamne un détenu libéré à 8 mois de réclusion pour dégâts aux poteaux.

Dans les pâturages jurassiens, la ligne Yverdon—Le Locle se trouvait exposée à des dégradations, elle aussi. Mais là, ce n'était plus œuvre d'hommes, mais celle des bestiaux. Au lieu de paître paisiblement, les vaches allaient se frotter au pied des poteaux, en en démolissant par lignées. L'intervention de la force publique ne pouvait décemment être requise; il fallut garnir le pied de tous les poteaux de piquets de protection.

Tel qu'il avait été construit, le premier réseau télégraphique ne pouvait pas résister à tous ces avatars. Force fut bien de procéder, après 2 ans déjà, à une reconstruction quasi complète, en adoptant des normes plus sévères, entre autres le calage des poteaux dont les dimensions, au surplus, furent augmentées. Au reste, fin 1854 et début de 1855, on put commencer à construire les lignes du télégraphe fédéral le long des voies de chemins de fer en rapide développement.

Installer les appareils, enseigner l'alphabet Morse aux futurs télégraphistes et leur apprendre à „jouer“, c'est-à-dire à se servir du manipulateur pour la transmission des signes, c'était là une tâche que l'on ne pouvait raisonnablement pas imposer aux inspecteurs, suffisamment occupés qu'ils étaient à faire activer la construction des lignes. Disons à leur louange que, loin de s'en désintéresser, ils se mirent, eux aussi, à s'initier au montage des bureaux, à la manipulation des appareils et à la recherche et à la levée des dérangements affectant ces derniers.

wo sie die Bekanntschaft der Fee Elektrizität machen konnten. Einige unter ihnen arbeiteten sich so rasch in das neue Gebiet ein, dass sie schon im Herbst 1852 in andere Bureaux versetzt werden konnten, wo sie nun ihrerseits Unterricht im Telegraphieren erteilten.

Nach Durchführung der ersten Programmetappe konnte der Telegraphenbetrieb am 5. Dezember 1852 aufgenommen werden. In der welschen Schweiz bestanden damals Bureaux in Genf, Lausanne, Vevey, Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Neuchâtel. Freiburg wurde erst 14 Tage später, nämlich am 20. Dezember, eröffnet. Der Hauptort des Kantons Wallis musste noch zwei Jahre warten, bis er sein Telegraphenbureau erhielt, denn die sardischen Staaten stimmten erst im Jahre 1853 dem schweizerischen Vorschlage zu, die Leitung über den Simplon zu führen.

In den Bureaux Genf, Lausanne und Vevey besorgte der Sohn von Professor Steinheil den Unterricht. Er unterbrach vorübergehend seine Studien an der Universität München und folgte dem Rufe seines Vaters, den er in seiner Aufgabe unterstützen sollte.

Es war vorgeschrieben, den Morseapparat im Postlokal selbst aufzustellen. Lausanne, wo sich die Postkutschen aus der Zentralschweiz, Italien und Frankreich trafen, machte eine Ausnahme von dieser Regel. Es war nämlich unmöglich, in dem überfüllten Postbüro, das damals in einem Gebäude westlich der Kirche St-François untergebracht war, ein freies Plätzchen zu finden. In Ermangelung von etwas Geeigneterem beschloss das Departement, in der Postkutschenremise, unmittelbar über den Ställen, zwei Lokale herrichten zu lassen, von denen das eine als Telegraphenbureau, das andere als Bureau des Kreisinspektors dienen sollte.

Als in den letzten Tagen des Monats August 1852 die ersten Telegraphieversuche unternommen wurden, drängten sich sowohl in Genf, als auch in Vevey und Lausanne zahlreiche Schaulustige herbei, um das Arbeiten der Apparate mitanzusehen. Inspektor Curchod widersetzte sich diesem Andrang nicht, denn — sagte er — „das ist eine vorzügliche Gelegenheit, die Bevölkerung mit dieser neuen Art der Nachrichtenübermittlung bekanntzumachen.“ In Vevey arbeitete der Apparat anfänglich nicht ganz einwandfrei, weil die Erdplatte fehlte. Steinheil Sohn verlangte in aller Eile eine in Bern, da es ihm nicht möglich war, in ganz Vevey eine Kupferplatte von 1 Quadratmeter Fläche aufzutreiben! Und dabei gab es in Vevey weithin bekannte Kupferschmieden.

Wir haben gesehen, dass die Schweiz am 5. Dezember 1852 ganze 26 Telegraphenbureaux zählte. Natürlich durfte die Auswechselung von Telegrammen nicht das Vorrecht derjenigen Ortschaften bleiben, die mit einem Morseapparat ausgerüstet waren. Auch die Bewohner der später an das Netz anzuschliessenden Ortschaften konnten das neue Verkehrsmittel benutzen, allerdings nicht ohne Umständlichkeiten und Mehrkosten. Wollte beispielsweise jemand von dem Städtchen Morges aus telegraphieren, das noch kein Telegraphenbureau besass, so begab er sich in

En conformité de la décision prise, le service télégraphique devait, dans les débuts du moins, être assuré par les offices postaux. Les premiers télégraphistes furent recrutés parmi le personnel postal. Nombreux furent les postiers qui sollicitèrent avec empressement leur désignation pour faire la connaissance de la fée électricité. D'aucuns d'entre eux se mirent si rapidement au courant de leur nouvelle activité qu'en automne 1852 déjà ils purent être détachés dans d'autres localités pour remplir à leur tour la tâche d'instructeur.

La première étape du programme achevée, l'exploitation télégraphique put être inaugurée le 5 décembre 1852 après l'installation, pour ce qui concerne la Suisse romande, des bureaux de Genève, Lausanne, Vevey, Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Fribourg est ouvert deux semaines plus tard, soit le 20 décembre. Le chef-lieu du Valais ne fut doté de son bureau des télégraphes que deux ans plus tard, les Etats sardes n'ayant adhéré qu'en 1853 à la proposition suisse de construire une ligne par dessus le Simplon.

Dans les bureaux de Genève, Lausanne et Vevey, l'instruction des nouveaux télégraphistes eut lieu par les soins du fils du professeur Steinheil, qui interrompit momentanément ses études à la faculté des sciences de Munich pour venir en Suisse, d'où son père l'appelait afin de le seconder.

Il était prescrit de placer l'appareil Morse dans le local même du service postal. Relais très important des diligences postales venant de la Suisse centrale, d'Italie et de France, Lausanne devait faire exception à cette règle. L'encombrement y était tel qu'aucun recoin libre n'avait pu être découvert dans le bureau de la poste, logé à l'époque dans un immeuble à l'ouest de l'église de St-François. Faute de mieux, le département décida d'aménager dans la remise des diligences, immédiatement au-dessus des écuries, deux locaux, l'un pour y installer le service télégraphique, l'autre pour servir de bureau à l'inspecteur d'arrondissement.

Lors des premiers essais du fonctionnement du télégraphe, les derniers jours d'août 1852, les curieux tant à Genève qu'à Lausanne et à Vevey, se pressaient en grand nombre pour voir fonctionner les appareils. L'inspecteur Curchod ne s'oppose pas à ce que cette curiosité soit satisfaite, car — dit-il — „c'est là un excellent moyen de populariser l'admirable perfection de ce moyen de communication“. L'appareil de Vevey ne fonctionne pas du premier coup à entière satisfaction, parce qu'il n'a pas de plaque de terre. Steinheil fils en réclame une d'urgence à Berne, vu qu'il ne lui a pas été possible de découvrir dans toute la ville de Vevey une planche de cuivre de 1 m<sup>2</sup>! Et pourtant, la cité veveysanne comptait à l'époque des ateliers de chaudronnerie de renom.

Nous avons vu que, le 5 décembre 1852, la Suisse ne comptait en tout et pour tout que 26 bureaux télégraphiques. Or, l'échange des télégrammes ne pouvait, bien entendu, demeurer le privilège des seules localités dotées d'un appareil Morse. Les populations des autres localités à relier plus tard au réseau, avaient la possibilité d'user du nouveau moyen de communication non, il est vrai, sans inconvénient.

das dortige Postbüro, wo ihm „gestattet“ war, seine Nachricht mit Tinte — ja nicht mit Bleistift — auf ein Formular zu schreiben, für welches er fünf Rappen zu bezahlen hatte. Dieses Telegramm wurde dem Postillon übergeben, wenn er binnen angemessener Frist vorbeikommen musste; andernfalls nahm es ein reitender Bote in Empfang, der ermächtigt war, sein Pferd nach den vorgeschriebenen sechs Wegstunden nicht zu wechseln. Der Telegraphist in Lausanne, der das Telegramm entgegennahm, bestätigte dem Boten den Empfang und machte sich ungesäumt daran, die Botschaft telegraphisch an den Bestimmungsort weiterzuleiten.

Selbstverständlich wurde das Telegraphennetz in den folgenden Jahren in beschleunigtem Tempo ausgebaut. Um 1860 ging der Reiterdienst immer mehr zurück und verschwand schliesslich vollständig.

Uebrigens wurde schon früh auch der Bahntelegraph zur Beförderung von Privatnachrichten herangezogen. Im Jahre 1858 griff die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates die Sache auf, vielleicht wegen eines Zwischenfalles, den der Friedensrichter von Cossonay im Jahre 1855 heraufbeschworen hatte. Um die Verfolgung eines Verbrechers zu beschleunigen, hatte der genannte Richter den Bahnhofsvorstand von Cossonay überredet, ein Telegramm über den Bahndraht zu befördern.

Bank-, Industrie- und Handelskreise wussten das neue Verkehrsmittel von Anfang an zu schätzen. Zunächst allerdings in bescheidenem Masse: Vom 5.—11. Dezember 1852 beförderte das Amt Lausanne sage und schreibe 60 Telegramme, die eine Einnahme von Fr. 90.50 ergaben!

Aber auch das Kleine wird gross und stark. Der Telegraph ist so kräftig geworden, dass er den furchtbaren Angriffen seines Gegners, des Telephons, standgehalten hat. Und obschon seine Bedeutung in den letzten zwanzig Jahren wesentlich zurückgegangen ist, ist er immer noch ein wertvolles Werkzeug zur Festigung der Beziehungen zwischen den Menschen.

Das bereits angeführte Werk „Das Telegraphen- und Telephonwesen in der Schweiz“ enthält alle wünschenswerten Auskünfte über die Telegrammtaxen und die Gesetze und Vorschriften, die bei der Geburt unserer Verwaltung erlassen wurden. Unsere Leser werden uns Dank wissen, wenn wir nicht darauf zurückkommen. Die vorstehenden Zeilen sind übrigens nicht als tiefschürfende Untersuchungen zu bewerten, sondern möchten bloss einige alte Geschehnisse vor Augen führen, die sich — wir möchten dies gleich beifügen — nicht auf den Kreis Lausanne beschränkten. Dieselbe Betriebsamkeit musste auch in den Kreisen Zofingen, St. Gallen und Bellinzona entfaltet werden. Immerhin kann unser Rückblick einen Begriff vom Werk unserer Vorfahren geben, die beim damaligen Stande der Elektrizitätswissenschaft nur über sehr unvollkommene Mittel verfügten und die trotzdem die Anfänge unseres Fernmelde- netzes zu schaffen vermochten, eines Netzes, dessen Einschätzung wir heute ruhig dem Urteil der Welt überlassen dürfen.

Wir glauben gerne, dass unsere junge Generation diese Pioniere der ersten Tage in dankbarer Erinnerung behalten wird.

nients et surcroît de frais. Voulait-on, par exemple, télégraphier de Morges qui n'avait pas encore de bureau ? On se rendait au bureau des postes de cette ville, où il était „permis“ d'écrire — à l'encre, pas au crayon — son message au guichet sur un formulaire que l'on obtenait à raison de 5 ct. Le télégramme était remis au conducteur de la diligence, si son passage ne devait pas tarder trop, sinon à une estafette autorisée à conserver sa monture au-delà des 6 lieues prescrits pour relayer les chevaux. A Lausanne, le télégramme était reçu par le télégraphiste, lequel en ayant donné quittance à l'estafette, se mettait immédiatement en devoir d'expédier le message vers sa destination. Comme bien l'on pense, l'installation du télégraphe fut poursuivie en 1853 et les années suivantes à un rythme accéléré, si bien que dans les années de 1860 le service des estafettes devint de plus en plus rare, pour disparaître complètement.

On ne tardera du reste pas à songer à utiliser le télégraphe des gares pour la correspondance privée. La chose fut préconisée en 1858 par la commission de gestion du Conseil national, laquelle pourrait bien s'être faite l'écho d'un vif incident créé en 1855 par le juge de paix de Cossonay. En vue de hâter l'arrestation d'un malfaiteur, ce magistrat réussit, à force d'insistance auprès du chef de gare de Cossonay, à faire passer un télégramme par le fil du chemin de fer.

Les milieux de la banque, de l'industrie et du commerce apprécieront dès le début le nouveau moyen rapide de correspondance. Bien modestement, cependant. Ainsi du 5 au 11 décembre 1852, Lausanne expédie en tout et pour tout 60 télégrammes, qui produisent une recette de fr. 90.50 !

Mais... petit poisson est quand même devenu grand. Il est devenu si robuste qu'il a résisté aux morsures redoutables de son concurrent, le téléphone. Et bien que son importance ait considérablement diminué ces vingt dernières années, le télégraphe n'en demeure pas moins un auxiliaire précieux dans les rapports entre les individus.

L'opuscule „Das Telegraphen- und Telephonwesen in der Schweiz“, déjà cité, donne les renseignements les plus détaillés sur les taxes télégraphiques et la réglementation mise en vigueur à la naissance de notre administration des télégraphes. Nous ne pensons pas que nos lecteurs prennent plaisir à leur répétition. Au reste, les lignes qu'ils viennent d'avoir sous les yeux, ne doivent pas être envisagées comme une étude; elles sont la simple évocation de quelques faits anciens qui, nous nous empressons de le dire, ne sont pas propres au seul arrondissement de Lausanne. La même activité a été déployée dans les autres arrondissements de Zofingue, St-Gall et Bellinzone. Cette évocation peut donner une idée du travail que nos devanciers ne disposaient que de moyens rudimentaires à une époque où la science de l'électricité commençait seulement à s'asseoir sur des bases solides, ont dû accomplir pour créer l'embryon d'un réseau de télécommunication que notre pays peut de nos jours soumettre à la critique universelle.

Nous aimons à croire que les collaborateurs de la jeune génération ne refuseront pas une pensée de reconnaissance à ces pionniers de la première heure.