

L'article de la semaine : "La poste de poneys de Wells Fargo et Cie"

Peut-être avez-vous rêvé, enfant, en lisant dans des illustrés les aventures des cavaliers du Pony Express, un service de livraison du courrier par cavaliers, à l'époque de la conquête de l'Ouest ? Voici leur véritable histoire, telle que racontée par Géo Carion, dans le numéro du 10 janvier 1912 du Timbre-poste. L'occasion d découvrir des timbres et des lettres que l'on ne voit que très rarement en France !

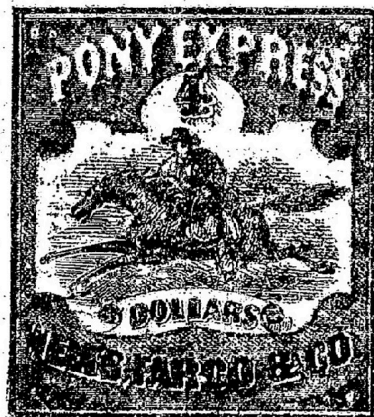
La Poste de Poneys de Wells Fargo et Cie

Dans l'Ouest des Etats-Unis

Le service de la poste à cheval fut le précurseur du service postal par voitures et par chemin de fer.

En 1859, il n'y avait pas un mètre de voie ferrée à l'Ouest de la rivière Missouri. — L'extrême point terminus était Saint-Joseph, dans l'état de Missouri, et le seul moyen de transport des centres manufacturiers de la côte de l'Atlantique était, par voie ferrée jusqu'à Saint-Joseph et de là à cheval, par mules ou par attelage de bœufs au travers des plaines

Pendant l'hiver de 1859-60, le sénateur W. M. Gwin, M. Alexander Majors, le plus ancien entrepreneur de transports à travers les plaines et M. Daniel E. Phelps, qui avait été directeur d'une des lignes de diligences pendant plusieurs années, se rencontrèrent à Washington et recevant l'assurance de commerçants importants de New-York et de Boston ainsi que de membres du gouvernement des Etats-Unis, qu'une ligne de transports rapides, partant de la rivière Missouri et allant en Californie, aurait leur



Original



Réimpression

désertées pendant plus de deux mille kilomètres, jusqu'à la base des montagnes de la Sierra Nevada et alors au travers des défilés et des précipices dangereux des montagnes pendant onze cents kilomètres, jusqu'à Sacramento la capitale de la Californie.

Entre la Californie et la rivière Missouri, il y a environ trois mille deux cents kilomètres sur lesquels deux mille sept cents kilomètres se trouvaient compris à cette époque, dans une région aride habitée par de grandes bandes d'Indiens guerriers et des millions de buffles.

Le chemin était indiqué pendant des centaines de kilomètres par les monticules formés

clientèle et leur patronage, décidèrent la création d'un service de transports à cheval.

Une compagnie fut créée malgré le discrédit qu'on chercha à jeter sur l'entreprise et sur son manque de sens pratique !

Dans le mois de mai, le sénateur W. M. Gwin et M. Alexander Majors fournirent le capital nécessaire à l'exploitation et donnèrent l'ordre de commencer immédiatement l'entreprise.

Des agents furent envoyés le long de la frontière et au Texas pour acheter six cents bronchos, sorte de petit cheval associant à la légèreté, la souplesse, la vigueur et l'endurance.

Les chevaux furent prêts au mois de sep-

par les tombes élevées au-dessus des gens tués
par les sauvages au morts de maladie et de fati-
gue pendant le voyage.

Le temps moyen nécessaire pour se rendre de
Saint-Joseph, (Missouri) en Californie était de
deux mois et demi.

tembre qui suivit.

Soixante-quinze hommes furent engagés
comme cavaliers dont aucun ne pesait pas plus
de cinquante kilogrammes et quelques-uns
guère plus de quarante-cinq.

Les cavaliers furent choisis parmi les jeunes

— 771 —

LE TIMBRE-POSTE. — 10 Mars 1912 (Vol. III), n. 15.

60

“En 1859, il n'y avait pas un mètre de voie ferrée à l'Ouest de la rivière Missouri. L'extrême point terminus était Saint-Joseph, dans l'état de Missouri, et le seul moyen de transport des centres manufacturiers de la côte de l'Atlantique était, par voie ferrée jusqu'à Saint-Joseph et de là à cheval par mules ou par attelage de boeufs au travers des plaines désertes pendant plus de deux mille kilomètres, jusqu'à la base des montagnes de la Sierra Nevada et alors au travers, des défilés et des précipices dangereux des montagnes pendant onze cents kilomètres, jusqu'à Sacramento la capitale de la Californie. (...)

Le chemin était indiqué pendant des centaines de kilomètres par les monticules formés par les tombes élevées au-dessus des gens tués ou morts de maladie et de fatigue pendant le voyage.

Le temps moyen nécessaire pour se rendre de Saint-Joseph, (Missouri) en Californie était de deux mois et demi.

Pendant l'hiver de 1859-60, le sénateur W. M. Gwin, M. Alexander Majors, le plus ancien entrepreneur de transports à travers les plaines et M. Daniel E. Phelps, qui avait été directeur d'une des lignes de diligences pendant plusieurs années, se rencontrèrent à Washington et recevant l'assurance de

commerçants importants, de New-York et de Boston ainsi que de membres du gouvernement des Etats-Unis qu'une ligne de transports rapides, partant de la rivière Missouri et allant en Californie aurait leur clientèle et leur patronage, décidèrent la création d'un service de transports à cheval. (...)



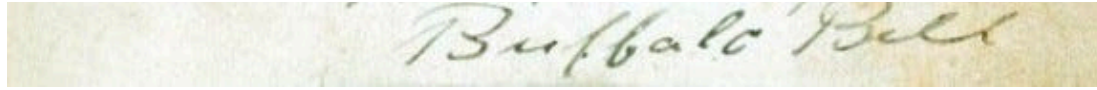
Carte de la route du Pony Express.

Des agents furent envoyés le long de la frontière et au Texas pour acheter six cents bronchos, sorte de petit cheval associant à la légèreté, la souplesse, la

vigueur et l'endurance. Les chevaux furent prêts au mois de septembre qui suivit.

Soixante-quinze hommes furent engagés comme cavaliers dont aucun ne pesait pas plus de cinquante kilogrammes et quelques-uns guère plus de quarante-cinq. Les cavaliers furent choisis parmi les jeunes gens des plaines en raison de leur bravoure, leur entraînement à supporter de longues privations de nourriture et de boisson, et leur faculté de pouvoir couvrir à cheval deux cent cinquante à trois cents kilomètres d'une seule traite, quand cela était nécessaire. Ils furent aussi choisis pour leur habileté de tireurs et leurs connaissances des ruses et modes d'attaques des Indiens. (...)





Buffalo Bill, un des cavaliers les plus célèbres du Pony Express.

Des relais furent établis sur les 3 200 kilomètres de la route. Des chevaux bronchos et plusieurs hommes armés de fusils et de pistolets furent postés dans chacun d'eux.

Entre Sait Lake City et-Sacramento où les chemins étaient encore plus déserts que dans les plaines, et où des tribus hostiles étaient fort nombreuses, des relais de poste furent établis tous les soixante kilomètres environ.

Le service postal rapide par poneys fut ouvert le lundi 3 avril 1860. A midi précis, ce jour-là, M. Henry Wallace partit de Saint-Joseph, emportant un message de congratulation du Président Buchanan des Etats-Unis au Gouverneur de Californie. Un paquet des derniers journaux de New-York et de Chicago, ainsi que des lettres de change, des chèques et des lettres importantes pour les mineurs et gens d'affaires de San Francisco remplissaient la poche de cuir appelée « moquilla » du premier courrier à cheval. (...)



Un cavalier du Poney Express, aquarelle de William Henry Jackson.

Les courriers à cheval traversant les Sierras avaient habituellement à se frayer un passage dans de grands bancs de neige et à suivre dans les montagnes d'étroits sentiers bordés de grands précipices. Pendant deux ans tous les jours dimanches exceptés, un courrier partit de Saint-Joseph à midi et de Sacramento à 8 heures du matin. C'est le 24 octobre 1861, que le premier télégraphe transcontinental commença ses transmissions, et dès lors, le service postal par courriers à cheval fut supprimé.

Le coût du port d'une lettre ou d'un paquet de Saint-Joseph à Sacramento et vice versa était de cinq dollars, soit 26 francs par once ou environ 30

grammes. Pour des trajets moins longs, le coût était réduit proportionnellement. De nos jours cela ne coûte que 10 centimes.

Bien qu'émis par une compagnie indépendante du gouvernement, des timbres furent autorisés par le corps législatif des Etats-Unis et furent en usage non seulement dans tous les Etats de la côte du Pacifique, mais également dans les Etats de l'Est jusqu'à Saint-Joseph et affranchirent toutes les correspondances provenant des grandes villes du pays et d'Europe.



Lettre transportée par le service Pony Express de la Wells Fargo en 12 jours de San Francisco à New York en juin 1861.

Les timbres sont au nombre de huit, non compris, bien entendu, les variétés de nuances que l'on est toujours susceptible de trouver dans toute émission, nous avons donc : 10 cents brun foncé. 25 cents carmin rose. 25 cents bleu. 1 dollar carmin. 2 dollars vert. 2 dollars rouge. 4 dollars vert. 4 dollars noir.



Le timbre à 25 cents bleu.



Le timbre à 1 dollar carmin.

Les timbres furent dessinés par Mr. J. J. Rey et imprimés par la maison Britton et Rey de San-Francisco. (...) La distance entre les timbres eux-

mêmes n'était que de un millimètre et demi, verticalement et horizontalement, ce qui explique le peu de marge des rares exemplaires que l'on rencontre.
(...)

A la fin de mars 1897 eut lieu la seule réimpression, commandée par les directeurs de Wells Fargo et Cie à Messieurs Britton et Rey qui imprimèrent les originaux. A l'examen, le dessin original fut trouvé tant soit peu usé par endroits et dut être retouché, avant que des reports satisfaisants pussent être faits. (...)

D'après Mr. A. H. Weber qui les a soigneusement vérifiées, les quantités des timbres réimprimés en avril 1897 sont les suivantes : 92 de 10 cents brun. 132 de 25 cents rouge foncé. 116 de 25 cents bleu. 112 de 1 dollar rouge clair. 108 de 2 dollars vert. 132 de 2 dollars rouge foncé. 108 de 4 dollars vert. 116 de 4 dollars noir. Comme on le voit, ces quantités sont peu importantes et ces réimpressions sont beaucoup plus rares que les originaux de ces timbres intéressants à plus d'un titre.

Géo CARION."



Les différentes oblitérations utilisées sur les courriers transportés par Pony Express.

- **Le lien** pour lire en ligne l'intégralité du numéro du 10 janvier 1912 du *Timbre-poste* : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6121726z/f77.item>