

LE PONY EXPRESS

Cow-boys et indiens tenaient une grande place dans nos rêves d'enfants. Mais outre les Buffalo Bill et autre Sitting Bull, certains héros s'illustrèrent dans un tout autre domaine que l'exploit guerrier et entrèrent dans la légende de l'ouest américain.

Ceux du "pony express" (une organisation de transport du courrier) en sont un bel exemple.

Le cavalier solitaire conduisait sa monture à bride abattue. Après avoir traversé le désert aride et ayant abordé la grande plaine herbeuse, il poursuivait sa route. Bientôt, à un demi-mile, au sommet d'une crête rocheuse et basse, il vit s'élever la silhouette d'un indien dressé sur son mustang. Peu après, une vingtaine de ses congénères se déployèrent sur la crête aux fins bien évidentes de lui barrer le passage.

"Les Paiutes" se dit le cowboy, "je ne peux les contourner, il faut passer au milieu". Il aurait pu faire demi-tour, car sa jument pouvait rivaliser de vitesse avec les mustangs des indiens. Mais il avait une mission à remplir. Aussi, après avoir vérifié ses pistolets, il fonça. Visant calmement lorsqu'il fut à portée, il abattit les deux Paiutes les plus proches. Quand il traversa leur ligne, il se retourna et continua à tirer avant de distancer ses poursuivants...

Moins d'une heure plus tard, le cavalier arrêtait sa monture écumante devant le relais de poste de Dry Creak, dont les gardiens sortirent alertés par le bruit des sabots de son cheval.

De la main il désigna deux sacoches pendues à sa selle et ne prononça qu'un mot : "courrier", puis il s'écroula mort sur le sol. "Seigneur" s'écria l'un des gardiens, "ce pauvre Joe a au moins une douzaine de flèches dans le corps". Mais déjà un autre cowboy s'élançait sur la piste de l'ouest après avoir enfourché une jument fraîche et piaffante.

Ceci n'est qu'un des nombreux épisodes qui illustrent le fanatisme et l'héroïsme avec lesquels ces "facteurs" remplissaient leur mission, librement acceptée, car ils connaissaient les dangers avant de s'engager.

Ce sont eux qui firent la gloire du Pony Express qui, pourtant, ne vécut que dix-neuf mois : d'avril 1860 à octobre 1861.

Le personnel du Pony Express, outre les gardiens et les palefreniers attachés aux divers relais, n'était composé que d'une centaine de cavaliers qui avaient à leur disposition un peu plus de cinq cents chevaux. Le courrier était transporté de relais en relais sur trois mille deux cents kilomètres, reliant St-Joseph, dans le Missouri, à Sacramento, en Californie.

Dans les premiers jours de 1860, un jeune cocher de diligence, nommé Sawed off Cumbo, fut abordé dans un bar par un homme d'affaires de San Francisco qui lui déclara : "J'ai entendu dire que vous aimiez monter à cheval". L'homme d'affaires, aux allures de gentleman était un des agents de la Compagnie Russels Majors and Waddel, en quête de cavaliers émérites et, en plus, excellents tireurs, avec lesquels la dite compagnie comptait organiser la "Horse Express", destinée au transport du courrier de New-York à San Francisco en dix jours. Peu après une équipe était réunie dans laquelle les sujets les plus calmes se nommaient Bronco Charlie, Randal coup de fouet et Cyclone Thompson.

En même temps, la société faisait l'acquisition des plus beaux chevaux connus dans l'Ouest, payant jusqu'à deux cents dollars par tête (le prix normal étant de cinquante dollars en moyenne). Des relais furent établis tout au long de la piste, tantôt dans des cabanes en rondins, tantôt dans des cavernes à flanc de montagne. Bon nombre de ces relais portent des noms évocateurs : Fort Kearney, Fort Laramie, Fort Bridger, Carson City, etc...

Le 3 avril 1860, les Etats-Unis étaient en effervescence. Ce jour-là, en effet, le Pony Express devait pour la première fois enlever le courrier à Saint-Joseph et le délivrer, dix jours plus tard, à San Francisco. Primitivement appelé "Horse Express", il avait été rebaptisé sous le nom de "Pony Express", car le cheval utilisé était le pony. Le pony n'est pas un poney, comme pourrait le faire croire le nom français, mais bien un petit cheval sauvage vivant dans le Sud-Ouest de l'Amérique du Nord.

Il faut dire également que la Compagnie, qui avait englouti une énorme fortune dans cette entreprise, n'avait reçu aucune aide des Postes officielles, le Postmaster General estimant qu'il fallait d'abord qu'elle fasse ses preuves. Aussi, les paris allaient bon train : le courrier passerait-il ou ne passerait-il pas ?

Le premier parcours, évidemment, ne fut pas sans histoire.

- Bill Richardson, que le sort avait désigné pour avoir l'honneur de parcourir le premier relais vers l'Ouest, arpentait nerveusement la gare de St-Joseph, car le train qui devait apporter le courrier avait deux heures de retard. Aussi, dès son arrivée, sans attendre les discours officiels, Bill bondit sur le paquet de lettres qu'il enfourna dans ses sacs spéciaux et sauta sur son cheval. Il était déjà loin de la ville lorsque l'orateur commença : "Mesdames et Messieurs, ..."

Moins d'une heure après, Bill arriva au premier relais, à plus de vingt miles (trente deux kilomètres), où l'attendait le gardien tenant à la main un cheval frais et sellé. "D'où arrives-tu avec deux heures de retard ?" dit-il au cavalier. Mais celui-ci ayant sauté d'un cheval sur l'autre sans attendre, repartait en lui répondant "...t'expliquerai plus tard, pas le temps". Après avoir encore parcouru quatre-vingts miles (cent trente deux kilomètres) au grand galop, épuisé cinq à six chevaux, ce n'est qu'avec une heure de retard qu'il passa les sacs de courrier à Bob Rising, qui prenait sa suite.

Du côté de la Californie, le premier départ fut plus normal, du moins au début.

- Après la cérémonie, Hank Hamilton, premier cavalier à s'élancer vers l'Est, accomplit la première étape en bateau jusqu'à Sacramento. Mais à peine accosté, Hank débarqua à cheval et il était déjà loin lorsque la sirène du bateau le salua pour lui souhaiter bonne chance. Il arriva sans encombre à Placerville, avec une demi-heure d'avance, où l'attendait Warren Upson son remplaçant.

Ce dernier avait devant lui la partie la plus difficile des trois mille deux cents kilomètres de la piste : il lui fallait franchir le terrible "Johnson Pass" où, à cette époque de l'année, des congères de quinze mètres de haut étaient signalées. Malgré les avis défavorables, il se mit en route sans hésiter.

Après une chevauchée rendue difficile par la neige et le blizzard, il arrivait en vue du col lorsqu'il vit se déclencher une avalanche formidable et quelques tonnes de neige et de glace vinrent obstruer le passage. "Tant pis", se dit Hank, "je passerai par la montagne". Et après maints efforts obstinés et éreintants il arriva au sommet.

Là, il lâcha la bride de son cheval qui, d'un sabot sûr, l'amena à la piste. Au premier relais rencontré, la bête dut prendre un repos bien mérité. Le cavalier avait encore cent trente cinq kilomètres à parcourir et à changer cinq fois de monture avant d'arriver à Carson City.

Quelques jours plus tard, dans l'immense étendue du "Grand désert" américain, deux cavaliers se croisèrent, ayant à peine le temps d'échanger un signe de la main. Dans des conditions parfois impossibles, ils arrivèrent à destination, réalisant l'exploit de relier l'Est et l'Ouest en dix jours, soit moitié moins que le meilleur temps réalisé jusqu'alors.

Ces intrépides chevaucheurs devinrent les héros du jour dans tous les Etats-Unis... sauf pour les services des Postes officielles qui continuèrent à verser la somme de cinquante mille dollars par mois au diligences Butterfield qui transportaient des nouvelles qui, à leur arrivée, étaient largement périmées.

Peu après avoir commencé, le service du Pony Express avait déjà perdu trois hommes, tués par les indiens entre Placerville et Salt Lake City; de plus, quelques autres démissionnèrent en apprenant la nouvelle. Mais ceux qui restèrent avaient pour devise: "Sauver d'abord le courrier, ensuite le cheval, et enfin sa propre peau".

Lorsque les déserts torrides, les blizzards glacés ne pouvaient venir à bout de ces hardis cavaliers, les indiens s'en chargeaient. Les risques étaient encore augmentés par l'obligation qu'avaient ces coureurs de suivre la piste d'un relais à l'autre, car ils devaient inexorablement changer de cheval pour pouvoir continuer. Il était donc très facile à quelques Peaux-Rouges bien décidés de se placer en embuscade pour attendre le cavalier qui ne pouvait rien faire pour les éviter.

Néanmoins, malgré toutes ces difficultés, une seule paire de sacoches fut perdue. En effet, un de ces "postiers" partant d'un relais de poste au Nevada, disparut, absorbé par le désert sans que l'on puisse jamais retrouver sa trace.

En mai 1860, malgré la révolte de près de dix mille indiens Païutes et malgré les centaines de colons tués, les cavaliers du Pony Express pas toujours sans difficultés, passaient.

- Ainsi, arrivant un soir devant le relais de Cold Spring, Bob Haslam le trouva en feu et les gardiens ligotés, morts dans les flammes. Remontant alors sur son cheval, il galopa d'une traite jusqu'au relais suivant, celui de Sans Creek. Le palefrenier en sortit et lui annonça que les indiens avaient "eu" son collègue parti à la chasse. Bob lui dit alors : "Prends le cheval qui te reste, enfourche-

le et suis moi, celà vaut mieux". Arrivés au-dessus de la colline, à une demi-heure de là, ils se retournèrent et virent le poste de relais qui flambait avec autour une horde d'indiens dansant. Un peu après avoir repris leur route et contourné un gros rocher, ils tombèrent en plein milieu d'une bonne vingtaine de guerriers Pa'utes qui se reposaient. Ne perdant pas son sang froid, Bob à son compagnon : "Suis-moi". Ils chargèrent, tirant des coups de feu sans arrêt, bousculant les indiens qui durent s'écarter pour laisser passer ces deux démons. Certains tentèrent d'épauler leur fusil, mais les balles des deux cavaliers ne leur laissèrent pas le temps de tirer. Les deux hommes étaient déjà loin quand les Indiens revinrent de leur surprise.

L'un des plus fameux cavaliers de la compagnie fut sans conteste Bill Cody qui, plus tard, fut mieux connu sous le nom de Buffalo Bill. C'est lui qui établit le record de rapidité en parcourant cinq cent quinze kilomètres en vingt et une heures et quarante minutes.

En arrivant au relais de Three Crossing, après avoir galopé durant cent vingt kilomètres, Bill apprit que son relayeur avait été tué la veille. Sans hésiter il enfourcha le cheval frais et entreprit de parcourir l'étape du mort, soit cent trente sept kilomètres. Mais ce jour était néfaste, car en arrivant au relais de Rocky Bridge, il apprit que le remplaçant avait, lui aussi, été tué. Haussant les épaules, il changea de cheval et continua la route comme si rien n'était, toujours aussi dispos. Malgré les difficultés de tous ordres qu'il rencontra au cours de son existence, le Pony Express ne s'arrêta jamais. Mais la compagnie qui facturait ses services à raison de cinq dollars l'once (28,35 gr.), y perdait largement car, en fait, cette once lui coûtait au moins seize dollars pour le transport. De plus, beaucoup d'hommes et de chevaux mouraient, ce qui rendait le service de plus en plus difficile à assurer. Alors, Russel et Majors, les fondateurs, ayant englouti une fortune dans l'affaire, se décidèrent à faire appel aux autorités pour obtenir une protection de l'armée. Mais il fallut attendre que plus de cent hommes soient tués avant que l'on se décide à envoyer des troupes.

Le service fut ainsi assuré d'une façon plus régulière. Mais le déficit de la société s'alourdissant de jour en jour, les dirigeants se virent contraints de la vendre à la "Wells-Fargo", société concurrente qui effectuait ses transports en diligence. Ce n'est qu'alors que le Gouvernement accorda un subside de un million de dollars au Pony Express. Mais cela ne suffit pas à la maintenir en vie, car il était une chose que les meilleurs hommes, les chevaux les plus rapides ne pouvaient vaincre : le télégraphe.

Or, en octobre 1861, une ligne continue traversant tout le continent fut terminée, sous les auspices du Gouvernement. Il fallut alors se rendre à l'évidence, le système de transport à cheval du courrier était dépassé et n'offrait plus d'intérêt essentiel si ce n'est pour les lettres ordinaires.

Assez curieusement, le cavalier dont nous avons parlé en premier, Sawed off Cumbo, fut aussi le dernier à effectuer l'ultime relais.

- Bill Cates, qui assurait le dernier parcours, vit son cheval se prendre la patte dans un terrier, l'entraînant dans sa chute. La bête ne se fit aucun mal, mais Bill eut la jambe cassée sous le poids de l'animal. A ce moment arrivait une diligence qui s'arrêta à sa hauteur et Sawed off Cumbo en descendit. S'adressant à l'homme encore étendu il lui dit "Comment vas-tu Bill", si tu veux je peux te relayer!". Levant alors les yeux vers son interlocuteur et l'ayant reconnu, Bill lui rétorqua : "Un homme du Pony Express! Qu'attends-tu pour partir?". Sawed off Cumbo sauta en selle et partit sur le cheval de Bill. Celui-ci l'ayant regardé disparaître derrière le premier tournant, grogna entre ses dents : "damnée jambe... mais le courrier arrivera à temps, avec un bon cheval et un bon cavalier...".

Le Pony Express avait vécu grâce à ces hommes qui ne faillirent jamais à leur devoir, même devant la mort. En leur tirant notre chapeau, nous aurons une pensée reconnaissante pour ces pionniers de la Poste.

A. Kempeneers