

# La poste cycliste de Fresno à San Francisco - juillet 1894

JEAN-PIERRE MANGIN et RENÉ GESLIN

22

En 1893, les États-Unis subissaient une crise économique grave. Ainsi, la Société Pulman (*Pulman Car Company*) dut licencier 4 000 des 6 000 ouvriers que comptait son usine de Chicago. Comme, depuis peu, ceux-ci appartenaient au même syndicat que les ouvriers de l'*American Railway Union (ARU)*, celui-ci prit la tête du mouvement de grève qu'avait déclenché ce licenciement massif. Le conflit dura jusqu'au début de l'été 1894. La direction de l'*ARU* refusant de boycotter les wagons de la *Pulman Car Company* avec laquelle elle était liée par contrat, l'ensemble de son personnel se mit alors en grève générale de solidarité le 26 juin 1894. Tout le trafic fut stoppé dans la région californienne. Ainsi, le courrier à destination de San Francisco ne pouvait aller plus loin que San Joaquin Valley et l'activité économique de la région en était totalement paralysée.

C'est dans ce contexte que devait naître la poste cycliste de Fresno - San-Francisco, "*The Fresno and San Francisco Bicycle Mail*".

## L'organisation matérielle du trafic.

La première personne à avoir l'idée d'utiliser des bicyclettes pour transporter le courrier fut John C. Mourse, le gérant de l'épicerie *Witham and Mourse* de Fresno. Celui-ci pensait que la distance de Fresno à San Francisco, qui est de 210 miles, pouvait, en étant divisée en relais, être parcourue en moins de 24 heures (via San José).

À cette époque, Arthur C. Banta, un jeune homme, à peine âgé de 25 ans, propriétaire des *Victor Cyclery*, était le seul marchand de cycles de la région. La société *Victor Cyclery* était l'agent des cycles *Overman Wheel Co.* de San Francisco.

Enthousiasmé par l'idée de John C. Mourse, Arthur C. Banta se mit à l'ouvrage, sé-

lectionna les cyclistes, étudia le parcours et inséra une publicité dans le journal local. Plusieurs milliers de tracts publicitaires furent alors imprimés et distribués dans Fresno et ses environs. Un dépôt fut organisé chez *Nees and Matthews*, épiciers à Selma, ainsi qu'au *Fowler Courier*, le journal local de Fowler. Une estafette cycliste était prévue pour établir quotidiennement une liaison avec ces deux villes situées en amont de la ligne Fresno - San Francisco. L'idée de traverser les montagnes rocheuses à bicyclette, sur un parcours de plus de 200 miles, pouvait paraître folle. Ceci d'autant plus que l'aller-retour devait être fait en moins de 2 jours et par des routes qui n'étaient pavées que dans les villes. Mais Arthur C. Banta avait pourtant tout à fait raison d'y croire. En effet, le 6 juillet à 16 heures, le premier cycliste quitta Fresno vers San Francisco.

Le secret de la réussite devait être la division du parcours en 8 relais. Ces relais étaient les suivants:

- 1er relais: 20 miles - de Fresno à «20 Miles House» sur la route de White's Bridge;
- 2e relais: 20 miles - de «20 Miles House» à *Firegaugh*;
- 3e relais: 35 miles - de *Firegaugh* à *Los Banos*;
- 4e relais: 20 miles - de *Los Banos* au pied des montagnes à 6 miles au-delà de *Saint-Louis-Ranch*;
- 5e relais: 15 miles - du pied des montagnes à *Bells Station* par la Pacheco Pass;
- 6e relais: 32 miles - de *Bells Station* à *Madrone*;
- 7e relais: 38 miles - de *Madrone* à *Menlo Park* via San José;
- 8e relais: 30 miles - de *Menlo Park* à San Francisco.

Le dernier cycliste C.S. Shaffer de Fresno repartait immédiatement de San Francisco pour Menlo Park, sans prendre aucun repos au relais.

Naturellement, l'arrivée à San Francisco était au bureau de l'*Overman Wheel Co.* dont A.C. Banta était le représentant à Fresno. Dès le 6 juillet, le service fut quotidien et dans les deux sens. Le délai de 18 heures fut toujours tenu. Les cyclistes étaient en bonne condition physique. Les seuls petits retards furent imputables à des crevaisons.

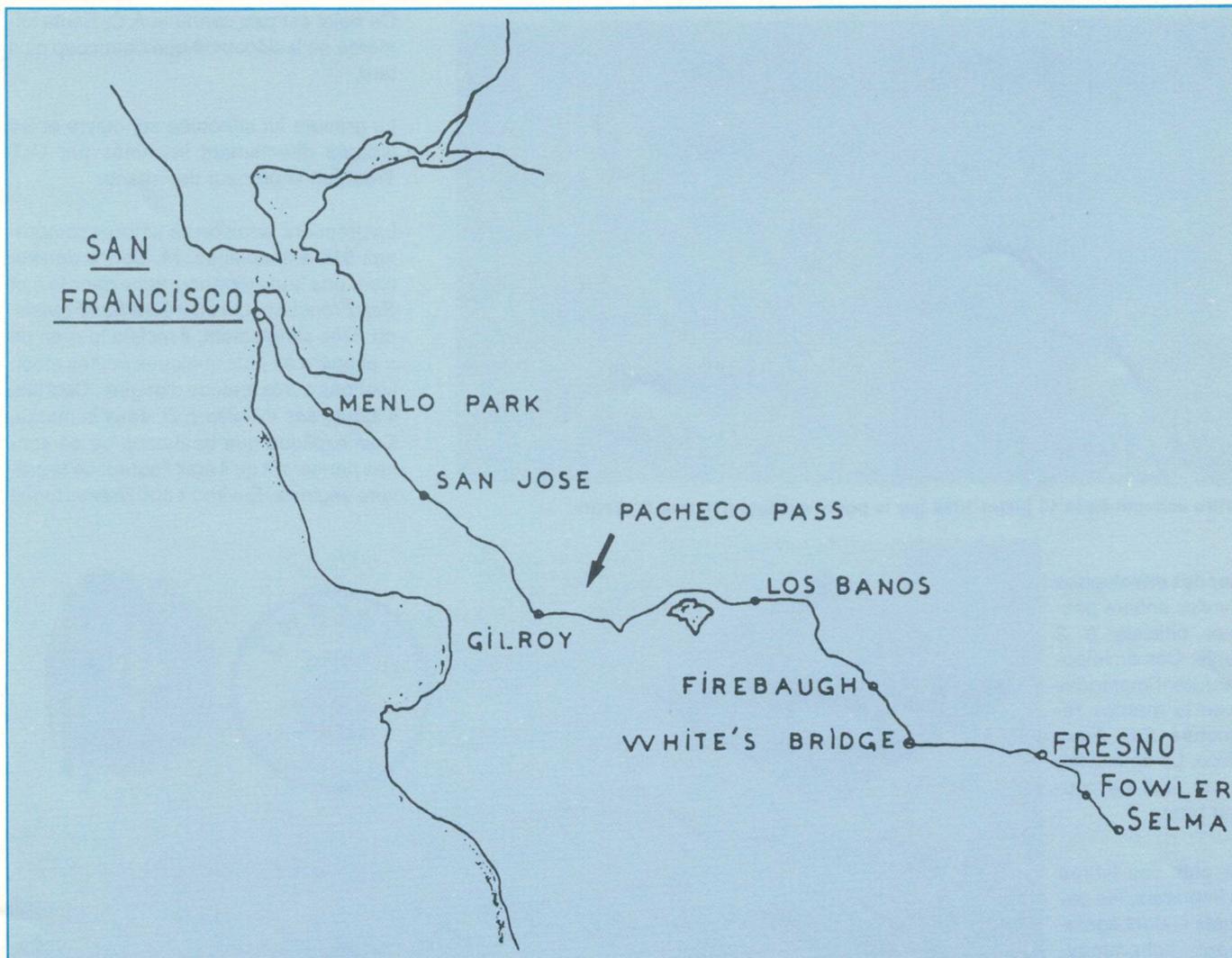
En cas d'incident mécanique sérieux, les cyclistes avaient reçu pour instruction de continuer le plus vite possible à pied. Passé un certain délai, le cycliste suivant allait à sa rencontre et essayait de rattraper une partie du temps perdu. A.C. Banta, en personne, le 13 juillet, jour de son 25<sup>e</sup> anniversaire, remplaça au pied levé un cycliste défaillant.

Pour le premier voyage, le courrier fut retiré aux postes de San Francisco et de Fresno. Par la suite, les estafettes cyclistes en prenaient livraison directement au bureau de l'*Overman Wheel Company* à San Francisco et chez A.C. Banta à Fresno. Ce courrier était distribué de la poste par les services postaux gouvernementaux.

## L'organisation postale du trafic.

A.C. Banta avait, en effet, été très attentif à ce que son entreprise ne soit pas en contravention avec la loi, le transport du courrier étant, ne l'oublions pas, un monopole gouvernemental. Le 5 juillet, c'est-à-dire la veille du premier voyage, le Maître de poste de Fresno avait été consulté. Il avait été constaté que le service gouvernemental était toujours à même d'effectuer le ramassage et la distribution du courrier, par contre, en ce qui concernait son transport de ville à ville, avec la grève, il lui était tout à fait impossible de l'assurer.

Il avait donc été convenu entre A.C. Banta et le Maître de poste de Fresno, qu'un tim-



Trajet du Fresno and San-Francisco Bicycle Mail.

bre gouvernemental de 2 cents devait être apposé sur les plis. Cette taxe matérialisait la prise en charge par les services postaux gouvernementaux des opérations de ramassage et de distribution.

Compte tenu de cet accord, et uniquement pendant la durée de la grève des chemins de fer, A.C. Banta était autorisé à effectuer le transport de ville à ville avec ses estafettes cyclistes, sans se trouver en infraction avec la loi.

Il fut d'autre part décidé que la taxe perçue par le Fresno and San Francisco Bicycle Mail serait une taxe unique de 25 cents.

Les timbres étaient imprimés en feuilles de six unités, non dentelés, une roulette étant passée au centre de la feuille. Ainsi, après découpage, les timbres sont non

dentelés sur certains côtés et perforés à la roulette sur d'autres.

L'annulation des timbres et des entiers postaux émis par le Victor Bicycle Messenger Service s'effectuait à l'aide de deux

réglettes d'imprimerie accolées. L'aspect de l'oblitération est donc celui de deux barres parallèles légèrement hachurées.

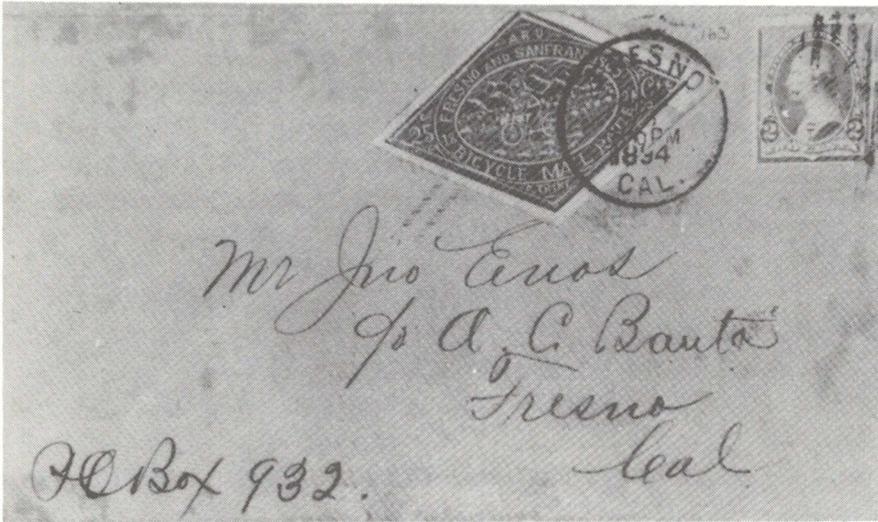
De manière à offrir un matériel postal complet à sa clientèle, A.C. Banta fit imprimer



1re émission San Francisco



2e émission San Francisco



Lettre acheminée le 13 juillet 1894 par la poste cycliste d'Arthur C. Banta.

Ce point est peu connu et A.C. Banta lui-même ne le découvrit que beaucoup plus tard.

La gravure fut effectuée sur cuivre et les timbres directement imprimés par O.J. Treat, un imprimeur de Fresno.

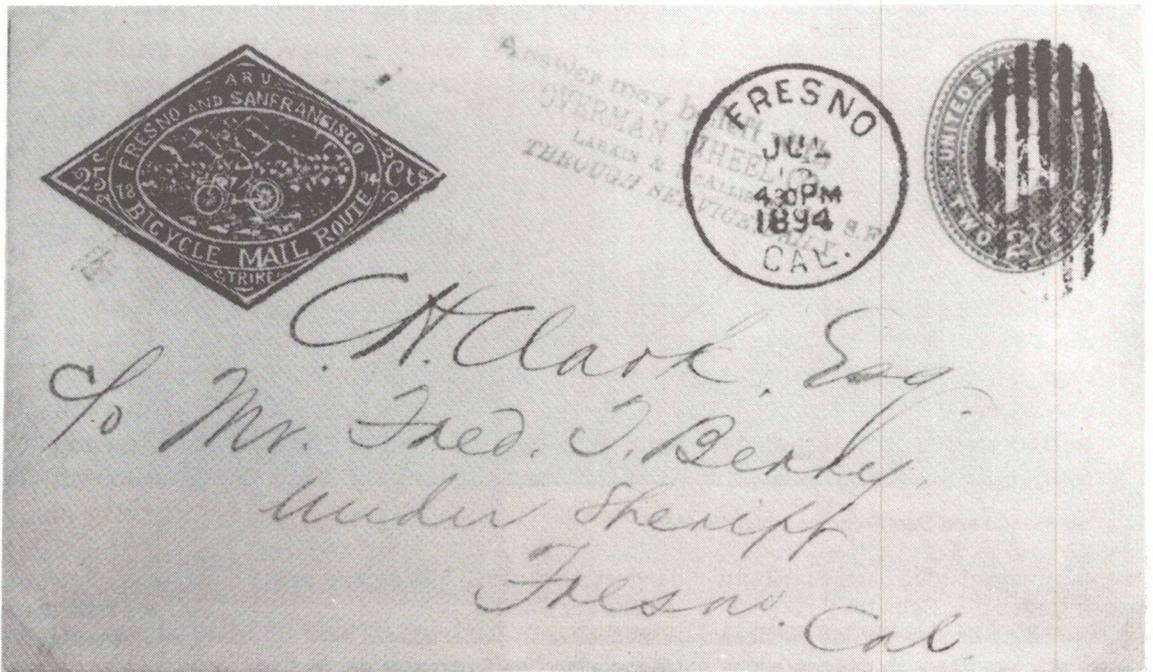
La première livraison de timbres comprenait 816 exemplaires. M. Donze détecta alors une faute d'orthographe dans le mot *San Francisco*, qui était écrit *San Fransisco*. Très simplement, il rectifia le *s* en un *c* et opéra en plus quelques petites modifications sur la matrice d'origine. Ceci fait, il ajouta ses initiales *E.D.* dans la marge. Ceci explique que beaucoup de personnes pensèrent qu'il était l'auteur de la gravure originale. Environ 1 000 timbres furent

24

mer des enveloppes sur des entiers postaux officiels à 2 cents. Ces enveloppes furent imprimées avec la matrice retouchée *San Francisco*. Le timbre imprimé était de couleur brune.

En plus des lettres et imprimés, les paquets étaient également acheminés. On relève ainsi, dans les archives d'A.C. Banta, que le photographe local reçut du nitrate d'argent, le dentiste un paquet contenant un lot de dents, le boulanger de la levure, le pharmacien de la quinine.

L'idée d'émettre un timbre pour affranchir les lettres en complément de l'affranchissement gouvernemental fut suggérée par Eugène Donze, un graveur sur métaux de la maison *Hall Brothers* entreprise de pompes funèbres. Celui-ci accepta de fournir la matrice et dessina un projet de timbre, mais la gravure fut faite par J.C. Duelle, un graveur du gouvernement des États Unis qui, en retraite, s'était retiré près de Fresno à *Central Colony*.





imprimés avec cette matrice retouchée. À la livraison, on s'aperçut aussi que la qualité du papier employé pour cette 2<sup>e</sup> émission était légèrement différente de celle de la 1<sup>re</sup> émission. Mais ce point est un détail qui n'avait, bien entendu, aucune importance pour A.C. Banta et Eugène Donze.

Timbres et entiers postaux étaient disponibles aux bureaux de l'*Overman Wheel Company* à San Francisco et à celui d'A.C. Banta à Fresno.

De plus, deux tampons en caoutchouc furent utilisés:

- l'un était appliqué au verso des correspondances et représentait le dernier modèle des cycles Victor, avec pour texte: *Victor Bicycle Messenger Service* au-dessus de la bicyclette, et *Fresno and San Francisco* au-dessous;

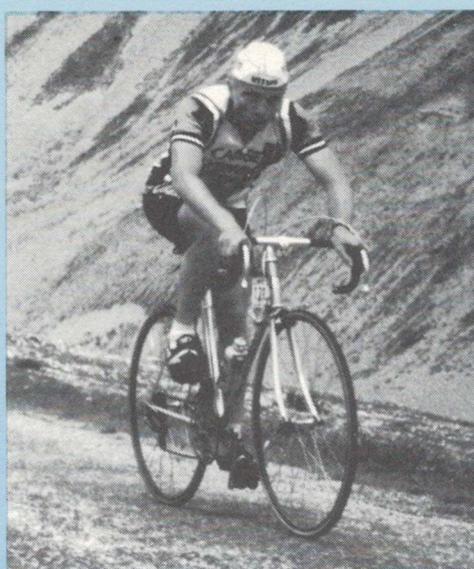
- l'autre, qui était appliqué indifféremment au recto et au verso a pour traduction: la réponse peut être faite par l'*Overman Wheel Co.* Larkin and MacAllister Streets, San Francisco Californie. Service quotidien.

Le service avait commencé le 6 juillet, il cessa le 18 juillet à midi avec la fin de la grève. La totalité de plis transportés fut répertoriée dans un livre d'enregistrement. Il est donc possible d'affirmer qu'entre le 6 et le 18 juillet, 380 lettres ont été transportées dont 315 affranchies avec un timbre et 40 étant des entiers postaux. La différence de 25 est constituée par les plis non affranchis transportés au début du service, alors que les timbres n'étaient pas encore disponibles.

(À suivre)

*Cet article est tiré du récent livre «Le Cycle et la Poste» dont Jean-Pierre Mangin et René Geslin sont les auteurs. Voir «J'ai lu» dans le numéro d'octobre 1988 de Philatélie Québec.*

*Nous tenons à remercier bien vivement les auteurs de nous avoir permis de reproduire quelques pages de ce volume des plus intéressants sur ce thème.*



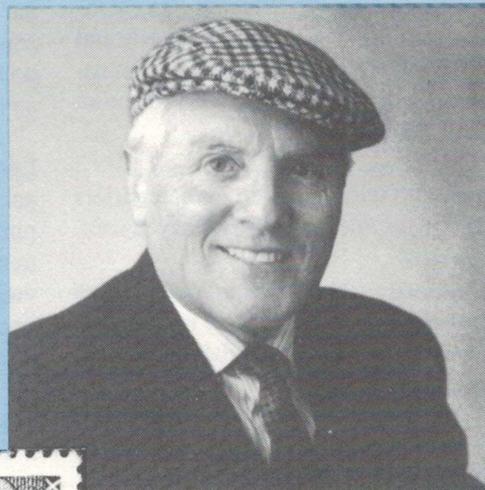
René Geslin.

C'est un vieux philatéliste et un grand amoureux de la bicyclette :

Il a tout fait dans ce domaine :

- son premier vélo à 3 ans,
- coureur cycliste à 20 ans,
- fabricant de cycles à 30 ans.

Il se tourne vers l'expertise, mais son cœur reste attaché à la Petite Reine. Collectionneur dans l'âme, il trouve dans la philatélie le moyen de conjuguer son amour de la bicyclette et sa passion pour les timbres.



Sa plus grande satisfaction, il l'a obtenue en contribuant à l'émission et à la réalisation du timbre de France *Le Vélocipède* honorant Pierre et Ernest Michaux.



Sa plus grande satisfaction, il l'a obtenue en contribuant à l'émission et à la réalisation du timbre de France *Le Vélocipède* honorant Pierre et Ernest Michaux.

**GRATIS**  
500 POINTS-BONI  
AVEC VOTRE PREMIÈRE  
SÉLECTION



## CANADA ET PROVINCES

Timbres neufs et oblitérés de qualité. Liste de prix gratuite! Plan-boni gratuit! Escompte sur chaque achat! Découvrez notre service unique de timbres à choix du Canada et des provinces! Demandez votre première sélection dès aujourd'hui!

**QUÉBÉPHIL**

C.P. 68, Dept. Q, St-Jérôme (Québec) J7Z 5T7

DÉCEMBRE 1988 • NO 133 • PHILATÉLIE QUÉBEC