

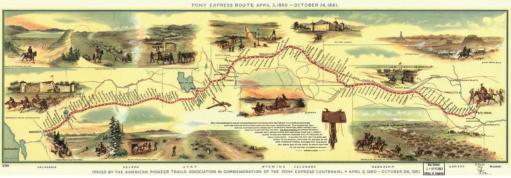
L'epopea americana prima dell'avvento del treno e del telegrafo, quando la comunicazione per posta era di primaria necessità

ohn Fry issò rapidamente sul dorso del cavallo la mochila, una speciale bolzetta (obisaccia per la posta) dotata di quattro tasche contenti lettere e giornali. Tre erano state chiuse a chiave in partenza a St. Joseph in Missouri, solo quella che conteneva posta governativa non era sigillata. Le tasche chiuse sarebbero state aperte in alcune stazioni intermedie e all'arrivo a San Francisco, sulla costa ovest americana, a 1.800 miglia di distanza.

John saltò in sella, fece compiere al pony una breve sgambata e poi, con alcuni colpi di sperone, mise il cavallo al galoppo in direzione della successiva stazione di Rock Creek. Era la sera del 22 febbraio dell'anno 1861. Quel giorno aveva già galoppato per 180 miglia e gliene mancavano solo 15 per completare il percorso giornaliero.

John Fry era un Pony Express, cioè uno degli 80 (e anche qualcuno in più) corrieri arruolati l'anno precedente dalla C.O.C &P.P., meglio conosciuta come la Pony Express Co, con uno speciale contratto per portare la posta a cavallo in 10 giorni da una costa albaltra degli Stati Uniti. Prima di questo servizio le missive impiegavano da 25 giorni a un mese per arrivare a destinazione viaggiando su un lungo percorso via terra di 2.800 miglia in parte accidentato o desertico e privo di acqua, oppure transitando da Panama e quindi usando vie d'acqua e da un oceano all'altro risalendo poi la costa sul versante occidentale degli States.

John si calò per bene il cappello in



testa mentre le prime ombre scendevano sul sentiero. Si sentiva ancora pieno di energia, nonostante le tante miglia percorse. Sin da piccolo aveva imparato a cavalcare, a pelo o con la sella, e non avrebbe mai pensato che quel suo svago si sarebbe trasformato in un lavoro... e anche ben remunerato! John stava infatti pensando che anche quel mese avrebbe incassato oltre 100 dollari, almeno 20 volte la paga di un cow boy qualunque. L'ultima volta aveva utilizzato parte del salario per sistemare, nel piccolo cimitero di Platte River, la tomba del padre vicino a quella della mamma, che era morta dopo averlo dato alla luce.

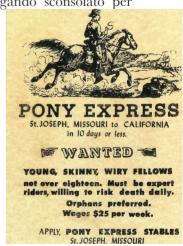
Fra i cactus apparve la sagoma di un grosso animale, il cavallo scartò nitrendo, ma John lo controllò facendo una rapida conversione, allontanandosi in fretta dal pericolo. Impedimenti di ogni tipo s'incontravano spesso lungo il percorso. Una volta guadando un fiume era quasi stato travolto dalla corrente, un'altra era passato in un territorio sacro agli indiani e a stento era riuscito a sfuggire alla loro ira.

E quando non c'erano indiani,

animali o ladri di cavalli era il fango o la pioggia scrosciante a ostacolare i prodi pony express. Una mantella li proteggeva dal maltempo e una pistola che portavano addosso insieme alla Bibbia completava la dotazione di John e dei suoi 80 colleghi.

La pistola veniva usata a scopo intimidatorio o per difesa. John non l'aveva mai usata contro banditi o contro gli Indiani. Mentre si avvicinava alla stazione di posta di Rock Creek, dove finalmente si sarebbe fermato per la notte e per rifocillarsi, il giovane Pony Express ripensò al giorno in cui, girovagando sconsolato per

Sacramento, era capitato davanti a un singolare manifesto. S'invitavano giovani al massimo diciottenni, non molto pesanti (non più di 54 chili), abili cavalieri, preferibilmente orfani a presentarsi





negli uffici della Pony Express. L'allettante paga di 25 dollari a settimana era scritta a chiare lettere e così quando entrò nell'ufficio per comprendere meglio in cosa consistesse il lavoro, trovò una lunga fila di persone, di ogni età e peso, che lo precedeva. Ma lui aveva tutti i requisiti, compreso – purtroppo - quello di aver perso entrambi i genitori e dopo una rapida prova per saggiarne le abilità di cavaliere, era stato assunto. Aveva anche dovuto giurare che non avrebbe bestemmiato, che non si sarebbe ubriacato né che avrebbe giocato d'azzardo. Giurò anche di non trattare gli animali crudelmente e, riassumendo, di comportarsi da gent-

Gli fu anche spiegato che doveva percorrere circa 200 miglia al giorno, che ogni 70-100 miglia c'erano delle stazioni di posta e che fra l'una e l'altra, a una distanza che variava da 10 a 16 miglia, vi erano luoghi per il cambio dei cavalli. Gli animali utilizzati erano robusti pony o mustang, a secondo del tipo di terreno, ma non potevano sopportare più di 65 kg di peso fra cavaliere e i circa 10-15 kg di posta trasportata, e questo spiegava perché uomini più robusti di lui erano stati scartati.

Per quanto tempo ancora sarebbe durato il suo lavoro? John se lo chiedeva... aveva saputo che la ferrovia che avrebbe unito la costa Est con l'Ovest era in fase avanzata di costruzione, ma ancora peggiore era la notizia che un non meglio identificato dispositivo che si chiamava telegrafo avrebbe potuto trasmettere dati e informazioni in pochi minuti fra due città distanti anche 2.000 chilometri, sempre che i pali che reggevano i cavi di trasmissione fossero installati sui percorsi stabiliti.

Nell'anno precedente il servizio settimanale da e per San Francisco non si era mai interrotto, tranne quando la sollevazione di una tribù indiana aveva bloccato il trasporto per un mese nel giugno del 1860.

L'obiettivo del servizio dei Pony Express era quello di collegare in 10 giorni le due estremità del percorso, migliorando notevolmente il collegamento postale: chi voleva utilizzare questo servizio

pagava 5 dollari per ogni mezza oncia di peso (14 grammi). L'importo fu dimezzato (2,5 dollari per 7 grammi) quando la Wells, Fargo & Co subentrò alla C.O.C &P.P. Addirittura nell'ultimo periodo del servizio, fra

il 15 aprile e il 30 giugno 1861 e poi sino a novembre 1961, il prezzo scese a 2 dollari e infine a uno solo, sempre per mezza oncia.

Saltato a terra e mangiato una grossa bistecca contornata da patatine e innaffiata da dell'acquavite scadente, John

scambiò due chiacchiere con il sovraintendente della stazione che gli parlò della possibilità di una brutta guerra fra gli Stati del Nord e quelli del Sud. La possibilità era più che teorica e di certo lo scoppio della guerra avrebbe ostacolato e bloccato il servizio postale. John ci teneva troppo a quel lavoro e si augurò che quanto detto dal sovraintendente fossero solo dicerie.

Poi John piombò in un sonno profondo, probabilmente senza sogni. La mattina dopo di buonora, quando il sole non era ancora spuntato, saltò su un altro cavallo e ripartì al galoppo, in testa un solo motto: "La Posta doveva essere consegnata con qualunque tempo e in qualunque circostanza". Sarà poi la

realtà dei fatti a impedire a John di continuare oltre il 20 novembre del 1861 quello che considerava il più bel lavoro del mondo. Molti furono gli avvenimenti che portarono alla cessazione del servizio: prima vi fu l'avvicendamento societario a favore della Wells, Fargo & Co, poi ci fu lo scoppio, il 12 aprile del 1861, della guerra di secessione americana, ma il colpo di grazia fu il completamento, nell'ottobre 1861, della Transatlantic telegraph line fino a San Francisco, mentre la Transcontinental railroad, la ferrovia, era ormai prossima a essere funzionante sull'intero percorso.

In relazione ai Pony Express le Poste statunitensi hanno emesso un francobollo da 4 cent il 19 luglio del 1960, in concomitanza con il centenario del servizio.



Molto più interessanti per i collezionisti sono i 4 francobolli raffiguranti un pony rider a cavallo e le speciali buste appositamente preparate dalla Wells, Fargo & Co ed emessi nell'aprile 1861.





Da ricordare che prima dell'utilizzo di queste buste e dei francobolli, sul piego si scriveva semplicemente l'importo pagato.

• • • •