

MOVING THE MAIL

Grégoire Teyssier

Necessity is the mother of invention, and communication is essential to the development of modern societies. Human beings have used every possible means of transportation to carry mail, and in the absence of ordinary means, their unrivalled imagination has transcended the limits and constraints imposed by circumstance to create *Boules de Moulins*, mail-boats and the *Ponchon*. Today, means of transportation and communication are still evolving to keep pace with rapid scientific advances. Let's take a look at some of the more surprising ways of conveying mail...

By Land

All overland mail is handled at some stage by a letter carrier, and letter carriers have generally shown themselves quick to adopt local ways of getting around in order to deal with obstacles created by climate or terrain. In many northern countries and mountain regions, skis and snowshoes have long been used to facilitate the work of rural letter carriers. Elsewhere, as in some parts of France, letter carriers have even been known to get around on stilts. More common throughout the world has been the use of animal force. Horses enabled Buffalo Bill — the most famous rider of the Pony Express — to carry mail across the United States in less than eight days. In other parts of the world where horses were not available, by the end of the 19th century, dogs harnessed to sleds or carts were widely used to carry mail. Attempts were also made to use animals in other ways. Two experiments involving dogs (Paris, 1871) and cats (Liège, Belgium, 1879) were carried out to see if they would distribute packets of mail. The animals proved unwilling and the experiments failed (*Fig. 1*). Elsewhere, oxen and mules provided regu-

LIVRER LE COURRIER

Grégoire Teyssier

La nécessité étant la mère de l'invention, et la communication, essentielle au développement de nos sociétés, tous les moyens semblent bons pour acheminer le courrier. Seule l'imagination sans égale de l'homme pouvait permettre de surpasser des situations et des contraintes, le plus souvent fortuites, en palliant à l'absence de moyens de transport plus traditionnels. Pensons, par exemple, aux célèbres *Boules de Moulins*, au *Bateau-Poste* (Mail Boat) ou encore au *Ponchon*. Cependant, les modes de transport et de communication évoluent encore et toujours au rythme rapide de l'avancement de la science. Certains modes d'acheminement du courrier peuvent donc nous étonner. À vous de les découvrir...

Par voie terrestre

Sur terre, tout objet confié à la poste passe, à un stade ou à un autre de son cheminement, entre les mains d'un facteur. Pour aller toujours

plus vite, ou pour faciliter les déplacements rendus difficiles par les conditions climatiques ou les accidents de terrain, ceux-ci ont vite adopté plusieurs modes de locomotion locale. C'est ainsi que dans de nombreux pays nordiques ou montagneux, les skis et les raquettes ont très tôt facilité les déplacements des facteurs ruraux. Ailleurs, comme dans certaines régions de France, on eut même recours aux échasses. En revanche, la plupart des services postaux de par le monde ont rapidement mis à contribution la force animale. Sans le cheval, par



Fig. 1

exemple, Buffalo Bill, le plus célèbre des chevaucheurs du Pony Express, n'aurait pu acheminer, en 1860, le courrier à travers les États-Unis en moins de 8 jours. Le cheval n'étant cependant pas présent dans toutes les parties du globe, les chiens furent aussi largement mis à contribution pour transporter le courrier. Dans de nombreux pays, à partir de la fin du XIXe siècle, ils tirèrent fidèlement, traîneaux ou charettes. Mais là ne s'arrête pas l'utilisation de l'animal. En effet, deux expériences, vouées à l'échec, furent tentées en 1871 à Paris et en 1879 à Liège (Belgique), alors que fut confiée à des chiens dans le premier cas, et à des chats dans le second, les uns et les autres tout aussi récalcitrants, la distribution de paquets de lettres... (*Fig. 1*). Ailleurs, des boeufs et des mulets permirent d'acheminer régulièrement le courrier sur de nombreuses routes postales

lar postal service along many postal routes (Fig. 2). Camels and dromedaries also accelerated postal deliveries in North Africa, the Middle East and Central Asia, and in parts of the United States such as Texas, New Mexico and Arizona (Fig. 3). In the 19th and 20th centuries, reindeer were harnessed to mail sleds in Scandinavia and Russia, while ostriches were used for the same job in Australia and Africa.

Although it was never entirely abandoned, animal traction was gradually superseded by new means of transportation. Bicycles, which were regularly used to distribute mail by the early 1880s, soon became common throughout the world, and many private mail delivery services relied on this wonderful invention. Services of this kind operated sporadically in several countries, and other eclectic means of delivery were also devised. Postal transportation was revolutionized by the advent of motorized vehicles: the skidoo, for instance, provided service to many rural Canadian locations in the 1960s (Fig. 4). Meanwhile, the growth of cities accentuated the problems of urban mail delivery, leading to the use of streetcars in several major centres. Even quicker and more reliable, however, was mail delivery by pneumatic dispatch — a system of tubes through which cylindrical containers were propelled by air pressure. Established in metropolitan areas such as Berlin, London, Paris, Rome and Vienna, the pneumatic post provided almost immediate delivery of mail to every corner of the city.

By Water

Embarcations have been used to carry private messages from time immemorial, and when conventional means have been found to be lacking, people have turned to more unusual techniques. Putting a message in a bottle is a well-known example of this, and history also records many other ingenious methods. During the siege of Paris

(Fig. 2). Des chameaux et des dromadaires permirent aussi d'accélérer le service des postes dans plusieurs pays d'Afrique du Nord, du

Moyen-Orient et d'Asie centrale, voire même, dans quelques États américains, tels que le Texas, le Nouveau-Mexique et l'Arizona (Fig. 3). En Scandinavie et en Russie, aux XIXe et XXe siècles, des rennes étaient attelés à des traîneaux postaux, alors qu'en Australie et en Afrique, à la même époque, on eut surtout recours aux autruches pour accomplir cette tâche.



Fig. 2



Fig. 3

Mais la traction animale, sans être totalement abandonnée, fut peu à peu remplacée par de nouvelles techniques de locomotion. Ainsi, la bicyclette fut, dès les années 1880, mise au service régulier de la distribution postale, et son usage se répandit rapidement aux quatre coins de la planète. D'ailleurs, de nombreux services privés de distribution postale s'appuyèrent sur cette merveilleuse invention. Des services de ce genre furent opérés sporadiquement dans de nombreux autres pays. D'autres modes de transport hétéroclites virent aussi le jour, ici et là. L'avènement des véhicules motorisés révolutionna le transport postal, et parmi eux, la motoneige qui permit, en hiver, de desservir de nombreuses localités rurales canadiennes dans les années 60 (Fig. 4). Enfin, suite à l'essor de villes sans cesse plus importantes, le transport urbain du courrier posa vite un problème. C'est ainsi que, dans plusieurs d'entre elles, le tramway fut mis à contribution. Cependant, sa

rapidité et sa régularité ne battirent jamais l'acheminement du courrier par voie pneumatique. Constitué de réseaux de tubes parcourus par des boîtes cylindriques et acheminés par déplacement d'air, la poste pneumatique permettait, en quelques minutes, d'acheminer du courrier aux quatre coins de villes aussi importantes que Berlin, Londres, Paris, Rome ou Vienne.



Fig. 4

by Prussian forces in 1871, for instance, mail from the provinces to the besieged city was centralized at Moulins, in the Allier department, where it was placed in water-tight zinc spheres to be dropped in the Seine. The spheres, known as *Boules de Moulins*, were intended to be fished out of the river in Paris. Fifty-five spheres were dropped into the river, but none was retrieved before the end of the siege (Fig. 5). In 1876, a man named John Sands, exiled for several months on St. Kilda, used pieces of hollow wood to send messages to the rest of the world. This special form of postal conveyance, known as a "mail-boat", was regularly used by the islanders up until 1930. In fact, beginning in 1906, the Post Office even offered 2 shillings 6 pence to anyone who brought in a mail-boat. In Canada, following the rupture of a telegraphic cable, an embarcation called the *Ponchon* — a barrel equipped with a sail — was used to carry mail from the Magdalen Islands to the mainland on February 10, 1910. A forerunner of this improvised craft had appeared in 1909 in the Cocos Islands, whose inhabitants received mail and supplies in barrels from ships unable to put into harbour. In the Tonga Islands, tin cans were used for the same purpose beginning in 1921. The Tin Can Mail was created as an exceptional measure by Stuart Ramsay after a native swimmer responsible for carrying mail was killed by a shark. The postmaster of the islands, Walt Quesnel, reestablished the custom in 1932 (Fig. 6). In Brazil, letters from the penal island colony of Fernando de Noronha were also put into floating barrels or biscuit tins.

While embarcations of all kinds, from canoes to gondolas, are still regularly used to carry mail, postal authorities intent on speed and efficiency have also turned to more modern means of transportation. In many areas, submarines and jet-foils are now used to accelerate delivery. (Fig. 7 and 8).

Par voie maritime

L'utilisation d'embarcations diverses, pour le transport des messages d'origine privée, remonte à la plus haute Antiquité. Par contre, plusieurs techniques inusitées, dont la plus connue est sans aucun doute la traditionnelle bouteille jetée à la mer, ont permis aux hommes de communiquer en palliant à l'absence de moyens plus traditionnels. C'est ainsi que, durant le Siège de Paris, en 1871, le courrier de province à destination de la ville assiégée par les Prussiens était

centralisé à Moulins dans l'Allier, et placé dans des sphères étanches de zinc, appelées *Boules de Moulins*, lesquelles étaient confiées au courant de la Seine, pour être ensuite repêchées. Cinquante-cinq boules furent ainsi envoyées, mais aucune ne parvint à destination avant la fin du siège (Fig. 5). En 1876, un dénommé John Sands, exilé à Saint-Kilda durant plusieurs mois, utilisa pour sa part des morceaux de bois creux pour faire parvenir ses messages au



Fig. 5

reste du monde. Ce mode de transport postal particulier, appelé *Bateau-poste* fut, jusqu'en 1930, employé de façon régulière par les habitants de cette île. Le Service des postes de sa Majesté offrit même, à partir de 1906, 2 shilling et 6 pence à quiconque rapporterait des *bateaux-poste*. Au Canada, suite à la rupture d'un câble télégraphique, un tonneau muni d'une voile, appelé *Ponchon*, servit, le 10 février 1910 à transporter de façon exceptionnelle le courrier des Îles-de-la-Madeleine jusqu'à la terre ferme. Ce moyen de fortune d'acheminement du courrier a cependant eu, quelques années auparavant, un antécédent. En effet, en 1909, des tonneaux furent utilisés pour acheminer aux habitants des îles Cocos, vivres et courrier provenant des bateaux qui ne pouvaient accoster. Aux îles Tonga, ce sont plutôt des boîtes métalliques qui remplirent, dès 1921, cette fonction. Ce service exceptionnel fut créé à l'initiative de Stuart Ramsay, après qu'un nageur indigène, chargé du transport du courrier, ait été tué par un requin. Le maître de poste des îles, Walt Quesnel, réinstaura ce service en 1932 (Fig. 6). Enfin, le courrier de

l'île pénitentiaire brésilienne de Fernando da Noronha fut également inséré dans des barils flottants ou des boîtes à biscuits.

Si des embarcations de toutes sortes, tels canots, barques et même gondoles ont servi et servent encore régulièrement de nos jours, le désir d'efficacité de la distribution postale a poussé plusieurs administrations postales à avoir recours à des moyens de



Fig. 6

locomotion de plus en plus modernes. C'est ainsi que des sous-marins ou des hydroglisseurs sont venus accélérer la distribution vers de nombreux endroits (Fig. 7 et 8).

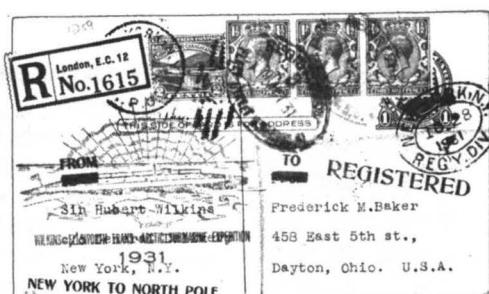


Fig. 7



Fig. 8

By Air

The first references to messages being sent through the air date from the 5th century B.C. At the siege of Potidaea, in Macedonia, arrows were used to carry messages out of the besieged city, and in China, letters were sent by kite as early as 549 B.C. Early use of carrier pigeons supplemented these exceptional methods. In Sri Lanka, for instance, a pigeon mail service was established in 1855 to carry news of the Crimean War between Galle and Colombo. The French Post Office also used pigeons during the siege of Paris in 1870-71; pigeons flew into the capital bearing thousands of microfilmed dispatches attached to their main tail feather. Another pigeon post service operated between the islands of the Great Barrier Reef and Auckland, New Zealand, from 1896 to 1908, to make up for the absence of a telegraph line. More recently, in 1949, the islands of Guernsey and Helm enjoyed a regular service provided by feathered carriers. Figure 9 appears to indicate that postal service by balloon dates from the 18th century; however, the first official conveyance of mail by balloon did not take place until August 17, 1859, when the *Jupiter* travelled between Lafayette and Crawfordsville, Indiana (Fig. 10). During the siege of Metz, in France, in September and October 1870, 31 free balloons were sent up, each carrying 150 to 200 handbills. The inhabitants of Paris, also under siege at the time, used unmanned balloons to communicate with the provinces and the rest of the world. Sixty-five balloons of this kind left the capital carrying loads of mail of varying weight addressed to the provinces and other countries; some were taken by the enemy or lost. As for airships, they had their finest hour between the First and Second World Wars, with Germany, in particular, making significant use of them until they were superseded by airliners. Human beings also demonstrated their

Par voie aérienne

Les premières mentions de transmission de messages par la voie des airs remontent au Ve siècle av. J.C., alors que durant le siège de Potidée, en Macédoine, les assiégés communiquèrent leurs messages à l'aide de flèches. En Chine, des missives furent transmises par cerf-volant, dès 549 av. J.C.. Hormis ces moyens de transport exceptionnels, on se servit très tôt de pigeons voyageurs. L'utilisation de ces derniers fut d'ailleurs généralisée. Ainsi fut créé en 1855 au Sri Lanka, un service qui permit d'acheminer les nouvelles de la guerre de Crimée, entre Galles et Colombo. Les Postes françaises les



Fig. 9

adoptèrent durant le Siège de Paris, en 1870-71. Ils rejoignaient la capitale avec, fixées à la plume maîtresse de leur queue, des milliers de dépêches microfilmées. De 1896 à 1908, pour pallier à l'absence



Fig. 10

d'une ligne télégraphique, un service de pigeons voyageurs fut également établi entre les îles de la Grande-Barrière et Auckland, en Nouvelle-Zélande. Plus récemment, en 1949, les îles de Guernesey et d'Helm bénéficiaient d'un service régulier assuré par cette gent ailée. Si l'on en juge par l'illustration de la figure 9, la poste aérienne par ballon, remonterait au 18e siècle. Cependant, le premier transport officiel de courrier par ballon eut lieu le 17 août 1859 entre Lafayette et Crawfordsville, dans l'état de l'Indiana, par le ballon *Jupiter* (Fig. 10). Puis, durant le siège de la ville française de Metz, en septembre-octobre 1870, 31 ballons libres transportant chacun de 150 à 200 papillons, furent lâchés. À la même époque, les habitants de Paris assiégée purent com-

muniquer avec la province et l'étranger grâce aux fameux ballons montés. Soixante-cinq ballons de ce type quittèrent la capitale, avec à leur bord, un chargement plus ou moins important de courrier destiné à l'étranger et à la province. Plusieurs connurent des fortunes diverses: pris par l'ennemi ou perdus corps et biens. Les ballons dirigeables connurent, quant à eux, leurs heures de gloire entre les deux guerres. Utilisés par plusieurs pays, mais spécifiquement par l'Allemagne, ils furent détrônés par les avions gros porteurs. L'imagination humaine n'ayant pas d'égale, des planeurs furent utilisés pour le transport postal à maintes occasions, dès 1923, en Allemagne, en Angleterre et en Autriche, pour ne citer que ces pays. Vaincre la vitesse étant le leitmotiv de toute administration postale, en 1928, un

ingenuity by using gliders to carry mail — a practice that began in Germany, England and Austria, among other countries, in 1923. Meanwhile, postal authorities everywhere were determined to increase the speed of postal delivery. In 1928, to shorten the transatlantic crossing by one day, a seaplane was launched from the *Île-de-France* (a French liner) as it approached the French coast; the German Post Office followed suit in launching seaplanes from several Atlantic liners during the 1930s (Fig. 11). In 1934 the autogiro, an aircraft halfway between a helicopter and an airplane (Fig. 12), was used for the first time to carry mail at the APEX exhibition, then used again for the same purpose in Australia. After these trial runs, in 1938 Eastern Airlines inaugurated an official autogiro mail service between Philadelphia and Camden in the United States. However, autogiros were eventually replaced by helicopters. To carry mail faster and farther, rockets were used as early as 1928 in Australia. Since then, many other countries have employed this form of transportation (Fig. 13). In 1995, a Russian SS-18 missile required only 20 minutes to carry 1,270 letters over a distance of nine time zones between Moscow and Kamchatka. Less useful but equally spectacular was Apollo 11's conveyance of letters to the moon in 1969, and a number of subsequent space missions, including the space shuttles (Fig. 14), have also taken mail into space. How far can we go? As the Marquise de Sévigné so truly said: "What a wonderful invention is the mail!"



Fig. 11

pour la première fois en 1934, lors de l'exposition APEX. La même année il servit en Australie, et suite à ces essais, un service postal officiel fut inauguré en 1938 par les *Eastern Air Lines*, entre Philadelphie et Camden aux États-Unis. Il fut remplacé par l'hélicoptère.

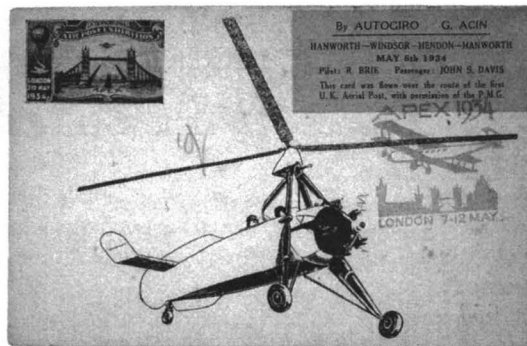


Fig. 12

le Kamchatka. Moins utile, mais tout aussi spectaculaire, la fusée Appollo 11 emporta du courrier jusqu'à la Lune en 1969, et plusieurs autres missions postérieures, dont les navettes spatiales (Fig. 14), emportèrent elles aussi du courrier dans l'espace. Où et quand cela s'arrêtera-t-il? Vraiment, comme s'exclamait si bien la Marquise de Sévigné: «Quelle belle invention que la poste!».

hydravion fut catapulté du paquebot *Île de France* à l'approche des côtes françaises, afin de gagner une journée sur la traversée de l'Atlantique. Cette idée fut reprise par les postes allemandes à bord de plusieurs transatlantiques durant les années 1930 (Fig. 11). L'autogire (Fig. 12), cet engin volant mi-avion, mi-hélicoptère, transporta pour sa part du courrier

Pour aller toujours plus vite ou plus loin, des fusées furent utilisées dès 1928 en Australie. Ce mode de transport fut repris dans de nombreux pays depuis ce jour (Fig. 13). Dernièrement, en 1995, il ne fallut que 20 minutes au missile russe SS-18 pour acheminer 1,270 lettres, sur une distance de 9 fuseaux horaires, entre Moscou et



Fig. 13



Fig. 14

BIBLIOGRAPHY / BIBLIOGRAPHIE**General Works / Ouvrages généraux**

La poste, lien universel entre les hommes, ouvrage préfacé par A. H. Ridge, Lausanne, Vie-Art-Cité, 1974, 188 p.

Charbon, Paul, *Quelle belle invention que la poste*, Paris, La Découverte, 1991, 144 p.

Mackay, James, *The Guinness Book of Stamps, Facts & Feasts*, 1982, pp. 212 p..

_____, *Le livre Guinness des timbres*, Londres, Éditions no 1, 1983, 204 p.

Wood, Kenneth A., *This is Philately*, Albany, Van Dahl Publications, 1982, vol. 3, 756 p.

Specialized Works / Ouvrages spécialisés

American Airmail Catalogue, 4e édition, 1966-77, 4 volumes.

Rocket post pricelist, 1953, 28 p.

Zeppelin-Weltfahrten Buch I-II, 1967, 2 vol.

Boesman, J., *The History of some Interesting Balloon Post Flights*, 1968, 67 p.

Clark, L., *Tin Can Mail*, 1983, 95 p.

Cooper, L., *Fresno and San Francisco Bicycle Mail of 1894*, 1982, 134 p.

Haberer, E., *Katalog über die Katapult Teil 1 und Teil 2*, 2 vol. (1: 80 p.; 2: 111 p.)

L'Héritier, G., *Les Ballons Montés, Boules de Moulins, Pigeongrammes, Papillons de Metz: historique, évaluation, classification, cotation*, 1990, 251 p.

Kronstein, M., *Rocket Mail Flights of the World*, 1986, 310 p.

Walker, J.-R., *New Zealand: 1898-18999, Great Barrier Pigeon Post stamps*, H.-L. Chisholm & H.-M. Goodhind, 1969.

Articles et extraits de monographies / Articles and Excerpts from Monographies

Edmonton Sun, 10 juin 1995, p. N22

La Patrie, 16 février 1910, p. 1

Vente aux enchères Jamet-Beaudot, no 161 et 162, Juin 1993.

"The Cocos Barrel...a unique mail delivery system", *Canadian Stamp News*, 10 avril 1984, p. A21.

"The Pony Express: Riders Were Special", *Canadian Stamp News*, 3 octobre 1977, p. 6.

Vente aux enchères Jamet-Beaudot, no 161 et 162, Juin 1993.

"Yukon Dog Teams Mush Across Cover", *Canadian Stamp News*, 20 février 1978, p. 56.

Des Rivières, Guy, "La malle par cométique sur la Basse Côte Nord durant les années 1926 à 1929", *Philatélie Québec*, no 76, 1983, pp. 207-210.

Landry, Frédéric, *Ancrées au large*, nd, pp. 23-24.

Mangin, Jean-Pierre, "Le Virginia Pony Express, 1862-1865", *Le Monde des Philatélistes*, no 482, février 1994, pp. 31.

Rosenthal, Max, "Northern Canada's dog post", *BNA Topics*, vol. 37, no. 3, 1980, p. 12-13.

ROBERT L. MARKOVITZ

QUALITY INVESTORS LTD.

**Builders - Buyers - Sellers of specialized
United States and worldwide collections**

P.O. Box 891
Middletown NY 10940 U.S.A.

914 • 343 • 2174

ASDA PTF APS