

# 1847. Le dernier aller-retour du paquebot Union

Robert ABENSUR

" PIÈCE DU MOIS " DU 5 MAI 2024

---

L'histoire brève et peu glorieuse de la première compagnie française de navigation à vapeur transatlantique, Hérout & de Handel, est bien connue et a déjà été largement explorée par la littérature philatélique<sup>1</sup>. On connaît sa marcophilie exceptionnelle et colorée. Elle a opéré entre juin 1847 et février 1848 et n'a fait que 10 voyages, dont un interrompu pour voie d'eau à l'aller.

Deux lettres du 5<sup>e</sup> voyage par le paquebot *Union*, l'une illustrant le voyage aller (31.8 Cherbourg, 16.9 New York), l'autre montrant le retour (30.9 New York, 18.10 Cherbourg) et l'*Avis de l'arrivée* ci-contre de ce retour, adressé au directeur général des postes et complété par l'agent des postes embarqué qui n'était autre qu'Émile Maurin<sup>2</sup>, permettent de revenir sur ce périple.

Comme on peut le lire dans le court rapport transmis par Maurin à l'administration des postes, le voyage a connu cinq jours de retard à cause d'une panne de machine et d'avaries à la coque suite à des coups de vent. Ce document confirme, s'il en était besoin, le manque de puissance et de fiabilité des navires mis à disposition de la compagnie par la Marine française par comparaison avec ceux de la *Cunard* britannique largement mieux équipée et subventionnée.

La presse rapporte de plus les circonstances de l'arrivée du paquebot dans la nuit devant Cherbourg, avec l'attente d'un pilote qui ne se présente qu'au matin, et la nécessité de débarquer les dépêches postales à Cherbourg du fait de la morte-eau en rade du Havre, ce qui a retardé les nouvelles, finalement arrivées plus vite par voie anglaise.

DÉPARTEMENTS. — On lit dans le *Courrier du Havre* :  
Le bateau à vapeur *l'Union*, de la compagnie Hérout et de Handel, s'est présenté dimanche, dans la nuit, devant le port de Cherbourg, où il a dû attendre un pilote. Lundi matin, ce bâtiment avait débarqué ses passagers et livré sa correspondance. S'il avait pu venir directement au Havre, ce que la morte-eau seule a empêché, notre commerce aurait eu ses lettres et dépêches avant celles que le bateau anglais nous a apportées par Liverpool.

*Gazette Nationale*, 22.10.1847.

---

<sup>1</sup> Walter Hubbard, Richard Winter, *North Atlantic Mail Sailings 1840-75*, 1988, pp. 91-94. Michèle Chauvet, La Compagnie Générale des Paquebots Transatlantiques dite Hérout & de Handel. Le 1<sup>er</sup> voyage du paquebot *Union*, *Documents Philatéliques* n° 171, 2002. Michèle Chauvet, *Introduction à l'Histoire Postale des origines à 1849*, 2002, pp. 320-322.

<sup>2</sup> Le *New York Herald* du 1.10.1847 signale sa présence et son écriture sur le document est caractéristique. Émile Maurin (1815-1904) a fait toute sa carrière (1837-1867) à l'administration des postes. Il devint successivement : agent des postes sur les paquebots de la Méditerranée, sous-chef du bureau de la correspondance étrangère (1842), agent des postes sur les lignes transatlantiques (1847), remplaçant puis chef du bureau de la correspondance étrangère (1848), administrateur des postes (1864). Ses archives abondantes et essentielles ont été versées aux Archives nationales et sont conservées à Roubaix aux Archives nationales du monde du travail (fonds 6 AQ).

