

POUGIN (E.-F.-Z.), Officier de Marine 29.6.1819 - ?).

Le 10 juin 1836, quelques jours avant d'avoir dix-sept ans, Pougin était déjà nommé aspirant de deuxième classe et embarqué à bord des unités de la Marine royale. Le 2 mai 1837, il est désigné pour la *Clotilde*; ce trois-mâts barque de la flotte commerciale avait été notifié pour faire un premier essai de navire école afin de former les futurs officiers de la marine militaire belge. La *Clotilde* entreprit un voyage à la côte occidentale d'Afrique qui dura du 17 juin au 2 octobre 1837. Le navire était sous les ordres du lieutenant de vaisseau Nuewens, un chef intransigeant et sévère, qui s'efforçait d'inculquer aux élèves les notions d'une stricte discipline. Le voyage fut long et monotone, la *Clotilde* n'ayant fait escale dans aucun port et, seul, le passage de l'Equateur fut l'occasion d'une joyeuse diversion.

Promu aspirant de première classe le 1^{er} avril 1840, Pougin fut appelé à faire partie de l'équipage de la *Louise-Marie* le 30 avril. Ce bateau baptisé en l'honneur de la première reine des Belges fut mis sous les ordres du lieutenant de vaisseau Eyckholt. La goëlette fit un premier voyage vers l'Islande du 5 juillet au 19 octobre 1840.

Pougin fut affecté le 7 novembre 1840 à une canonnière d'instruction, pour passer le 17 mai 1842 à bord d'un navire de commerce, le *Macassar*, conduit par un équipage de la Marine royale. Ce trois-mâts de 700 tonneaux était sous les ordres du lieutenant de vaisseau Van den Broecke et avait pour mission de se rendre aux Indes néerlandaises pour tenter de trouver des débouchés pour les produits de l'industrie belge. Le voilier quitta Anvers le 18 juin 1842, croisa au large de Plymouth et se rendit, notamment, à Singapour; si le voyage se passa bien, il ne fut pas un succès au point de vue commercial, car les hommes d'affaire belges, trop timorés, n'avaient pas osé confier des marchandises intéressantes pour les pays visités. Le *Macassar* revint au pays après un an d'absence.

Le 1^{er} septembre 1843, Pougin repassa de nouveau sur la *Louise-Marie*. A cette époque, la goëlette était affectée aux voyages entre la Belgique et la colonie qu'elle venait de fonder à Santo-Thomas au Guatemala, malgré les avis défavorables du lieutenant de vaisseau Petit et du chirurgien Dechange. Cette entreprise, qui avait été montée par des aventuriers peu scrupuleux, fit éprouver bien des déboires aux Belges qui avaient été dupés. Finalement l'opinion publique s'émut de l'état de la colonie, surtout en apprenant les décès nombreux qui y étaient survenus. Finalement, lorsque la *Louise-Marie* quitta Ostende le 29 avril 1845, elle emportait le diplomate Blondeel van Cuelebroeck, en qualité de commissaire du gouvernement, chargé de faire une enquête sur l'état de la colonie. La goëlette, pour ce voyage, était placée sous les ordres du lieutenant de vaisseau Van den Broecke.

Santo-Thomas fut atteint le 28 juin; cinq mois auparavant, une épidémie avait sévi et les décès avaient été nombreux. Les survivants étaient découragés et généralement en mauvaise santé; leur désir de retourner dans leur patrie était presque sans espoir. Pendant le séjour à la côte du Guatemala, la *Louise-Marie* avait dû être transformée en hôpital flottant et le commissaire de bord, Palmaert, mourut.

L'état-major de la goëlette fut mis à la disposition de Blondeel van Cuelebroeck pour

dresser le rapport sur l'état de la colonie. Pougin, pour sa part, fut chargé de la topographie du site de Santo-Thomas et du levé du cours de la rivière Montagua, dont certains avaient espéré pouvoir se servir comme voie de pénétration.

La goëlette quitta ces lieux insalubres le 28 janvier 1846, emportant de nombreux malades à son bord. Avant d'atteindre New-York, le navire essuya une tempête qui causa des dégâts tels qu'il fallut les réparer dans le grand port américain. Entre New-York et Ostende, une partie du bastingage fut arrachée par les lames d'eau contre lesquelles le bateau luttait. Le 15 avril 1846, la *Louise-Marie* était de retour à Ostende en état si pitoyable que la réparation qu'il dut subir était presque une reconstruction.

Pougin fut promu enseigne de vaisseau le 28 février 1846. Le 20 août suivant, au dernier moment, il reçut l'ordre de monter à bord de l'*Emmanuel* qui devait se rendre aux Indes néerlandaises sous commandement du lieutenant de vaisseau Van den Broecke. Ce voyage dura jusqu'au 29 juillet 1847.

A cette époque, la Marine royale ne jouissait pas des faveurs des politiciens; aussi de nombreux officiers étaient découragés car leurs perspectives d'avenir étaient assez sombres. Après les services qu'il avait rendus, Pougin fut mis en non-activité le 4 septembre 1847, pour être rappelé le 27 février 1848, être mis à la réserve le 30 décembre de la même année et démissionné le 20 mai 1849.

Pougin, comme d'autres officiers de la Marine royale, se laissa tenter par l'offre du docteur Drakenfeld, démarcheur de la Confédération germanique, qui recrutait des officiers pour constituer une marine de guerre. Il fut nommé lieutenant de vaisseau et devint chef d'état-major de l'amiral Bromme. A la suite de dissensions entre la Prusse et l'Autriche, cette flotte fut dissoute en septembre 1852 et Pougin se trouva sans situation.

Le 21 octobre 1853, trois hommes audacieux, Spilliaert, Notteboom et Posnoz, créaient à Bruxelles la « Société anonyme belge des bateaux à vapeur transatlantiques », au capital de cinq millions de francs, en vue d'établir une ligne régulière entre Anvers et New-York. Il fallait du courage à l'époque pour se lancer dans pareille entreprise car, quelques années auparavant, une tentative identique menée par l'Etat s'était soldée par un coûteux échec. Les nouveaux armateurs firent construire deux navires, la *Belgique* et la *Constitution*. Ce dernier fut lancé en Hollande aux chantiers Paul Van Vlissingen et Cie, le 27 juillet 1855 et arriva en Belgique environ cinq mois plus tard, avec un an de retard sur le délai promis. Pougin en reçut le commandement.

La *Belgique* et la *Constitution* donnèrent lieu à bien des difficultés, car ils étaient de mauvaise construction. Fort de l'expérience de la *Belgique*, la *Constitution* fut soumise à des essais préalables. Bien que remède ait été porté à un certain nombre de défauts, à l'arrivée à New-York lors du premier voyage, les machines furent trouvées en si mauvais état qu'elles durent subir une réparation dont le montant s'élevait à 250 000 francs, alors que le bateau entier avait été vendu par le chantier hollandais au prix de 883 000 francs.

La *Constitution* ne fit que trois voyages sur New-York. La société était mal dirigée et après dix mois d'une exploitation désastreuse, la nouvelle société suspendit les services de navigation et revendit les bateaux. Déjà le 28 décembre 1856, Pougin, ayant compris qu'on allait à un désastre financier, donna sa démission et fut remplacé par un certain

Frantzen, capitaine non diplômé. Dans un article écrit en 1892, Pougin critiqua sévèrement le gouvernement de n'avoir pas donné son appui à cette entreprise, ni d'avoir utilisé la compétence des officiers de la Marine royale pour la conseiller. Par son attitude, le Gouvernement découragea pour longtemps les financiers de consacrer des capitaux à l'industrie maritime et les hommes d'affaire belges furent contraints de confier leurs transports à ceux qui étaient en même temps leurs concurrents.

Pougin, découragé, se fit planteur à Porto-Rico. En 1861, lorsque Léopold 1^{er} envoya Eloin et Michel en Océanie, il confia à Pougin, à ses propres frais, une mission de prospection en Amérique centrale. A la suite de celle-ci, il publia en 1862 une étude sur *L'Etat de Costa-Rica et ce qu'on pouvait y faire dans l'intérêt de l'industrie, du commerce et de l'émigration belges*.

Nous ignorons le lieu et la date du décès de Pougin.

11 juillet 1971.
A. Lederer.

Leconte, L.: Les ancêtres de notre Force navale.