

**HEMLIN (John Teodor)**, Capitaine au long cours (Skövde-Suède, 16.3.1877 - Göteborg, 20.6.1957). Fils de C.G. Hemlin, éditeur de journal, et de Carlson, Mathilde; époux de Koch, Elin, père de Harriet, Anna-Gretha, Inga et Gustaf.

Après avoir fréquenté pendant cinq ans l'école d'enseignement secondaire, Hemlin passa en 1892 à l'Ecole navale dont il suivit le cycle de cours de capitaine en second jusqu'en 1895. Puis il navigua de 1895 à 1898 en mer du Nord, dans l'Atlantique sud et dans l'Océan Pacifique. En 1899, il fut nommé second et jusqu'en 1901, il suivit, avec succès, les cours de capitaine au long cours pour devenir capitaine de steamer.

En 1902, Hemlin partit au Congo, pour le service hydrographique de l'île de Mateba, en qualité de capitaine en second. A cette époque, on ne connaissait encore que très sommairement l'hydrographie de l'estuaire maritime et, en particulier, de la zone divaguante. Aussi, Hemlin fut-il astreint à effectuer de nombreux sondages dans les différents chenaux ; de plus, il eut à fixer à des arbres repérés des signaux de balisage, afin de guider la marche des navires dans cette section difficile. Il dut également reporter ses levés sur carte et en faire des reproductions. Ces dispositions se rapportaient à la partie du fleuve s'étendant de Fetish Rock au banc de Mateba.

Pour la mesure des profondeurs dans les chenaux, Hemlin avait imaginé, en 1903, un astucieux système qui consistait en une masse de plomb suspendue à un fil étalonné en pieds. Pour maintenir ce fil en position verticale, la masse de plomb était raccordée par un autre fil en un point à l'avant du bateau ; ce dispositif permettait de régler la profondeur sous l'eau de la masse de plomb et de déterminer par points, pendant la marche, le contour d'une ligne d'un niveau de cote donnée à l'avance.

A partir de 1904, Hemlin fut affecté au service de

pilotage de Banana et c'est en cette qualité qu'il conduisit des navires de la Compagnie Maritime Belge du Congo C.C.M.B.C., et d'autres, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à Matadi. Ensuite, il prit le commandement d'un bateau de 350 t, le *s/s Cockerill*. En réalité, celui-ci avait été construit comme drague à godets et était arrivé au Congo le 7 novembre 1897. Les résultats furent si mauvais que, dans la suite, il fut utilisé, d'abord comme bateau de service, puis, finalement, comme barge servant de magasin à combustible constitué de bois qu'on allait chercher à la scierie de Malela.

A l'époque où Hemlin séjournait au Bas-Congo, les bateaux pouvaient emprunter deux passes : ou bien celle longeant l'île de Mateba, ou bien la passe dite portugaise, qui longeait la rive de l'Angola. Cette dernière était considérée comme la plus stable, mais, aux basses eaux, la barre de Fetish Rock ne présentait pas plus de 14 pieds de mouillage et c'est la raison pour laquelle on avait décidé de procéder à des dragages.

Au mois de mai 1905, Hemlin conduisit un bateau de l'Etat Indépendant au dock de Saint Paul de Loanda, où il séjourna trois mois pour surveiller la réparation de la coque dont le fond dut être renouvelé. Ce capitaine quitta le Congo en novembre 1905, ayant accompli son terme de trois ans. Par son travail, il avait contribué à porter le mouillage maximum dans les passes de 15'8" à 18'.

Rentré au pays, il continua à naviguer sur les bateaux de la marine suédoise et accomplit, notamment, le tour du monde. Il décéda à Göteborg le 20 juin 1957, à l'âge de 80 ans.

*Distinctions honorifiques* : Médaille commémorative, Etoile de service, Médaille du Cinquantenaire.

[M.L.]

23 janvier 1984.

A. Lederer.

*Sources* : Fiche signalétique de l'ARSOM. — DEVROEV, E. & VAN DERLINDEN, R. 1951. Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie, Bruxelles, pp. 57-59 et 317. — *La Revue congolaise illustrée* (Bruxelles), 1952, n° 1, p. 12.