

S(C)HAGERSTRÖM (*Karl Gotfried*), Capitaine de steamer (Wenersborg, Suède, 8.1.1863 - Matadi, Congo belge, 7.8.1896). Fils de Johan et de Molinder, Emilie (Note complémentaire au tome III, col. 804-805).

Le jeune S(c)hagerström avait la passion de la mer. N'ayant pas encore atteint l'âge de quinze ans, il s'embarquait comme mousse le 1^{er} mai 1878, avant d'entrer à l'École de navigation de Göteborg le 1^{er} janvier 1880. Il s'embarquait à nouveau, cette fois comme élève officier, le 3 avril 1881, et obtenait son brevet de capitaine au long cours le 26 avril 1884, à peine âgé de 21 ans. Moins d'un an plus tard, le 24 mars 1885, il conquit le diplôme spécial de capitaine de steamer.

Au moment où il voulut partir pour l'Etat indépendant du Congo, son chef, le commandant Johansson, du steamer «Théodore Manheim», lui remit une attestation élogieuse, affirmant qu'il avait accompli d'une façon parfaite le service entre Göteborg et Otterbaken, d'une longueur de 200 milles, dans une zone aux passes très difficiles.

Engagé pour l'E.I.C. comme capitaine de 3^e classe avec un traitement de 3 000 F, S(c)hagerström arrivait à Boma le 29 mai 1886, après un voyage de 45 jours. Là, il fut désigné comme second du s/w «Stanley» qui était affecté à une ligne du Haut-Congo ; son traitement fut porté à 3 500 F le 1^{er} avril 1887.

Au cours de ses voyages, il leva les cartes du Congo et du Kasai sur lesquelles figuraient la route de navigation et des indications rudimentaires sur les repères et les points remarquables de la rive. Le tracé était fait sur des feuilles volantes à une échelle arbitraire ; chaque longueur de feuille représentait deux heures de navigation à la montée.

Du 15 novembre 1887 au 1^{er} janvier 1888, le s/w «Stanley» conduisit le capitaine Albert Thys lors de son exploration du Kasai. Le bateau était sous la conduite de S(c)hagerström ; grâce aux croquis que ce dernier avait établis de la rivière, Thys put dresser une carte de navigation complétée par de nombreuses indications. Elle fut publiée à Bruxelles dans le courant de l'année 1888.

Le 27 octobre 1888, S(c)hagerström fut nommé capitaine de 1^{re} classe et son traitement, de 3 500 F, passa à 4 000 F le 1^{er} octobre 1888.

Alors que S(c)hagerström se trouvait à Léopoldville, il fut le seul marin à encourager Liebrechts à construire un *slipway* pour la mise à sec des bateaux. Les autres opinèrent pour la construction d'une cale sèche, ce qui n'était pas très réaliste, vu la différence du niveau des eaux en période de crue et à l'étiage. Alors qu'on construisait sur le *slipway* le s/w «Roi des Belges», on fut amené à sortir de l'eau le s/w «Stanley» pour carénage. Pour la première fois, pareille opération était tentée avec un bateau aussi lourd. On ne disposait que d'un treuil pour une ancre de 75 kg. A ce moment, le brave S(c)hagerström était alité, atteint de fièvre bilieuse. Cependant, il aida Liebrechts de ses conseils, faisant multiplier les brins des moufflages. Aucun autre marin ne voulut se montrer ce jour-là, de peur d'endosser une part de responsabilité.

Après que l'expérience eut parfaitement réussi, chacun aurait voulu revendiquer une part du succès et participer au halage suivant. Ainsi que le disait Liebrechts : «C'est l'éternelle histoire de toute initiative en lutte avec la routine et l'apathie».

Fin de terme, il quittait Boma le 2 avril 1889 et rentra à Anvers le 21 mai à bord du s/s «Ambriz». Il signa un nouveau contrat de deux ans et partit de Liverpool le 12 novembre pour arriver à Boma le 22 décembre 1889. Son traitement fut porté à 4 300 F.

A cette époque, Léopold II désirait assurer l'occupation et l'organisation de la région de l'Ubangi. L'expédition Vangele, à bord du s/w «En Avant», quitta Léopoldville fin décembre 1889. S(c)hagerström réussit à faire franchir les rapides de Zongo au bateau

et organisa pendant plusieurs mois un service sur le Haut-Ubangi, ce qui constituait un véritable exploit. D'autres bateaux qui s'y essayèrent n'y réussirent pas et le s/w «Ballay», dans une pareille tentative, fut perdu corps et biens.

Le 4 janvier 1892, à titre personnel, S(c)hagerström prenait rang dans la catégorie II et son traitement était porté à 5 000 F le 1^{er} juillet suivant. Fin de terme, il quittait Boma le 17 octobre, à bord du s/s «Lulu Bohlen» pour arriver à Anvers le 11 novembre 1892.

Il signait un nouveau contrat de trois ans le 6 mai 1893, cette fois comme capitaine de steamer de 1^{re} classe, son traitement étant porté à 6 000 F, puis à 7 000 F le 1^{er} juin 1894.

Au cours de ce terme, il explora la Haute-Mongala et remonta le cours d'un affluent, l'Ikema, en traversant une forêt luxuriante. Les sources de cette rivière se trouvaient à l'intérieur de la bouche de l'Ubangi, à une faible distance de Banzyville.

Du 22 juin au 31 août 1895, S(c)hagerström fut chargé du service du Stanley Pool. Le 18 novembre 1895, il était à nouveau envoyé en mission dans l'Uélé qu'il connaissait si bien. Mais il avait trop présumé de ses forces et revint malade à Léopoldville le 13 juillet 1896. Le médecin décida de le renvoyer en Europe. Dès le 17 juillet, S(c)hagerström quittait le Stanley Pool pour Boma. Il n'atteignit jamais cette ville, car il devait s'arrêter épuisé à Matadi où il expira le 7 août 1896. L'Etat indépendant perdait un de ses meilleurs serviteurs qui avait rendu des services immenses à la navigation.

Distinctions honorifiques : Etoile de service (28 mai 1889) ; Chevalier de l'Ordre royal du Lion (22 novembre 1892) ; Etoile de service à 2 roues (25 novembre 1892) ; Etoile de service à 3 roues (1^{er} juin 1896).

15 mars 1982.

A. Lederer (†).

Sources : WAUTERS, A.J. 1892. Le capitaine Schagerström. *Le Congo Illustré*, Bruxelles, p. 81. — De Banzyville à Mobeko à travers le bassin de la Mongolla. *Le Mouvement Géographique*, Bruxelles, 1894, p. 15. — LOTAR, L. 1937. La grande chronique de l'Ubangi. *Mém. de l'I.R.C.B.*, Bruxelles, t. VII, fasc. 2. — LIEBRECHTS, Ch. 1909. Congo, Léopoldville, Bolobo, Equateur, 1883-1889, Bruxelles. — *La Belgique Coloniale*, Bruxelles, 1896, p. 13 ; 1895, p. 38. — LEDERER, A. 1965. Histoire de la navigation au Congo. Publ. du M.R.A.C., Tervuren, *Sci. Hist.*, n° 2.