Ombret-Rausa

Chapitre 7 – Industries

Section 7.1 Généralités

Dès avant le Moyen-Âge, l'importance du moulin à grains a provoqué la convoitise des seigneurs voisins.

En 1540[1], une forge et marteau[2] situés à Ombret (près de Huy) appartenant à un artisan émigré de Franchimont : Pirotte de Spa dit Barnavet. Dix-neuf ans plus tard, c'est le marchand liégeois Toussaint de Visé qui en est le propriétaire et ses locataires ne sont autres que les propres fils de Pirotte : Martin et Lynart. Comment s'est opéré cette substitution ? Pirotte est, par malheur, tombé sous la dépendance financière de Toussaint. En 1551 le premier s'engage, en effet, à travailler exclusivement durant deux ans au profit du marchand de Liége qui lui avance 1910fl13 et 72 et ½ poises de « cru de fer » payable par moitié. Au surplus, Toussaint est caution de Pirotte vis-à-vis des tiers et son créditeur pour 14 chars de minerais ? On imagine sans peine la suite : obligé de travailler en perdant le profit de ses ouvrages, Pirotte n'a pu s'acquitter et Toussaint de Visé fait opérer la saisie de ses biens. À l'exemple de Pirotte de Spa, la plupart des maîtres de forges et de clouteries – dont le nombre s'accroît au XVI^{e} siècle – doivent recourir à des marchands qui leur fournissant les fonds et matières premières et se réservent, en retour, la production – comme le faisait au moyen-âge, les marchands entrepreneurs dans les industries du drap et du laiton.

Joseph Delmelle en 1970 écrit dans 'Prospection littéraire du Brabant wallon, Éditions de la Librairie Encyclopédique, 1870' : Ce marché avait prévu que Riffart payerait sa reprise à Petitjean par la fourniture de 150 poises de fer ainsi … aux mains d'un certain Pirot de Sart di Barnavet que l'on retrouve, en 1540, comme maître d'une forge à Ombret.

Joseph Delmelle cite aussi que les maîtres de forge, de la vallée du Hoyoux ont, du 14ème au 16ème siècle cherché, trouvé et exploité forges à Ombret. Il écrit aussi que la veuve Mathy de Jupille céda sa propriété des mines et du fourneau d'Ombret (ri d'Oxhe) à sa fille Jehanne. Les traces de fer se trouvaient dans les schistes sans doute sous forme de pyrite, la concentration devait être très faible, et l'exploitation s'est certainement vite avérée non rentable.

La localisation de la forge d'Ombret n'est pas citée[3].

La situation du village en bordure de Meuse a été favorable au développement de chantiers navals. Les « Chantiers Navals Jabon Frères » ont acquis une réputation internationale notamment par la réputation de ses bateaux mouches et par la fourniture de bateaux jusqu'en Argentine.

La 'Poudrerie d'Ombret J. P. Gérard' a aussi contribué fortement au développement du village.

Les activités commerciales et artisanales ont été importantes en ces moments de vie sédentaire qui favorisait les liens locaux. Le grand nombre de débits de boissons en est une preuve. On ne vivait pas dans l'anonymat comme actuellement. Les difficultés de la vie conduisaient à une réelle solidarité et à un commerce local.

[1] Jean Lejeune, La Fédération du Capitalisme moderne dans la Principauté de Liége, 1939

[2] Aussi nommé en région liégeoise : maca, pilon de forge.

[3] Une hypothèse est qu'elle était située au lieu-dit 'La Forge' effectivement actuellement à Engis, sur l'Oxhe, mais plus proche du village d'Ombret que d'Aux Houx ou d'Engis.

Les articles suivants reprennent des exemples non exhaustifs des diverses activités.

Très probablement, les romains qui ont fondé leurs ponts successifs sur des pieux à pointe en fer forgé, ont déjà exploité de tels schiste ferrugineux.

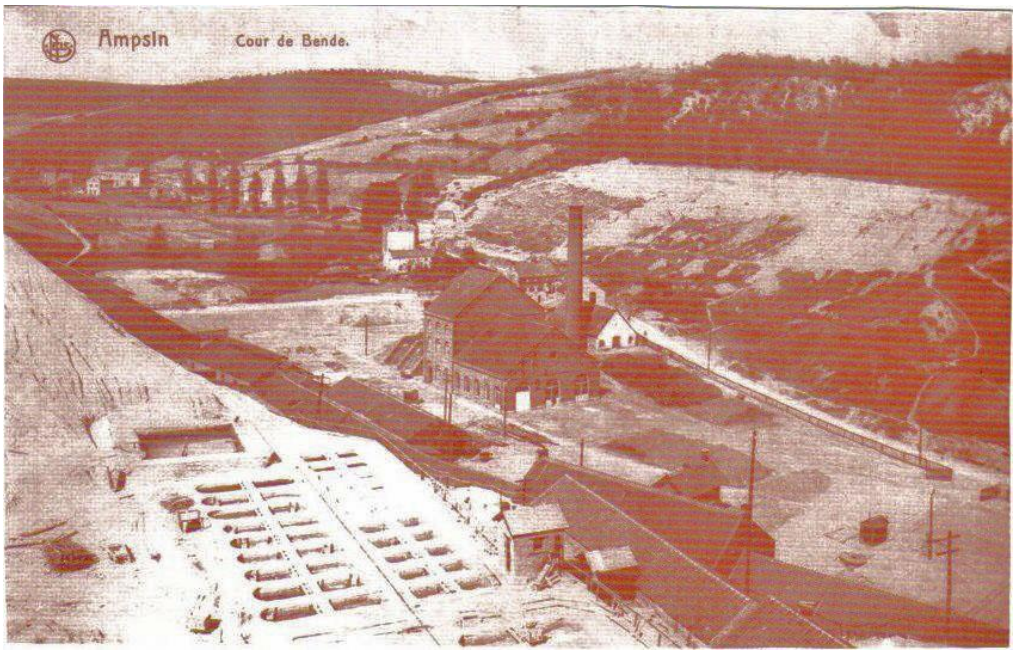
Au 19ème siècle, à l'époque de la « révolution industrielle » Ombret était proche de grandes activités industrielles et minières dans lesquelles travaillaient certains Ombretois. Le village n'avait pas de ressources minières et très peu de productions agricoles. Les activités industrielles consistaient donc en travaux de transformation ou de constructions métalliques. Depuis la nuit des temps, la ressource principale à Ombret-Rausa était le bois.

En 1880, le Collège cite qu'il existe à Ombret :

- une fabrique de poudre à tirer[4],
- trois moulins à farine[5],
- deux chantiers de construction de bâteaux,
- une chaudronnerie,
- une fabrique de poteries,
- trois marchands de grains,
- divers marchands de bois,

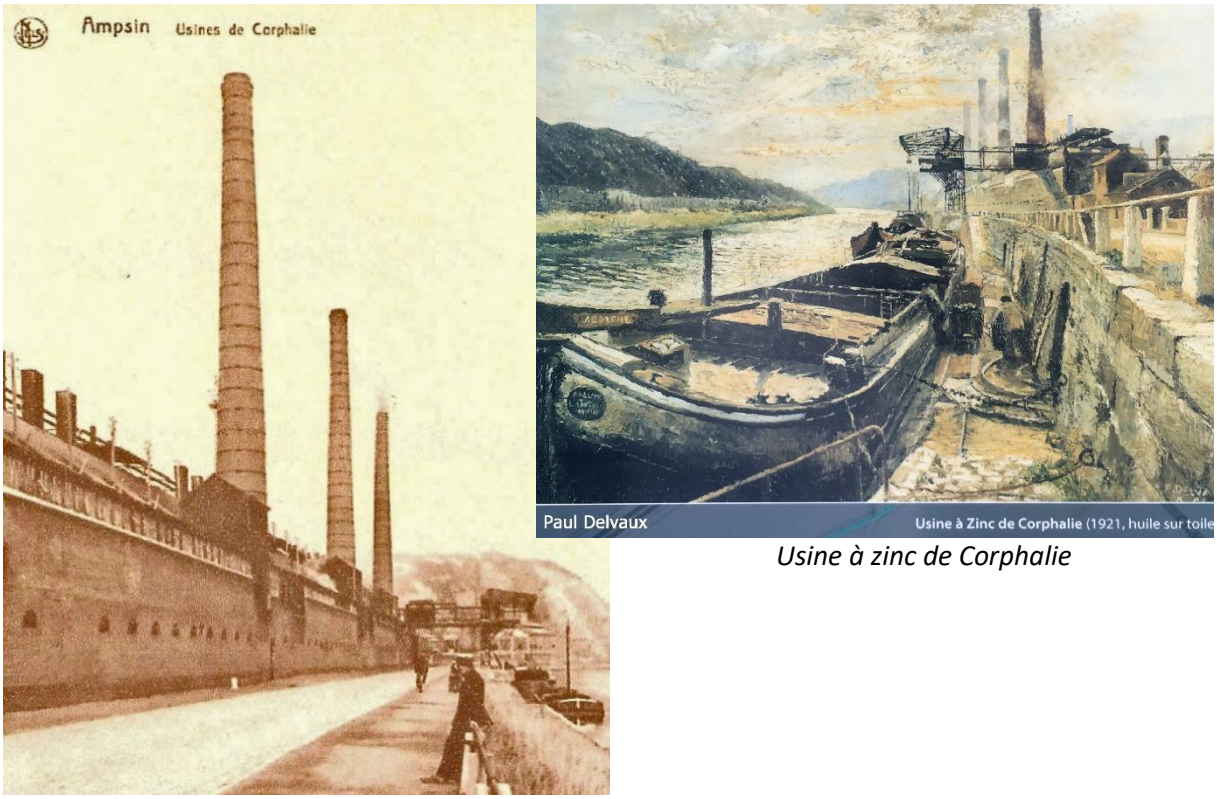
le tout en pleine activité.

Le Collège sollicite du Gouvernement protecteur de l'industrie et du commerce la construction de ports revêtus de murs à piédroits et assez élevés pour ne pas être trop tôt submergés, circonstance qui entrave actuellement et trop souvent l'usage du rivage destiné à servir avantageusement aux industries dont il est parlé plus haut.

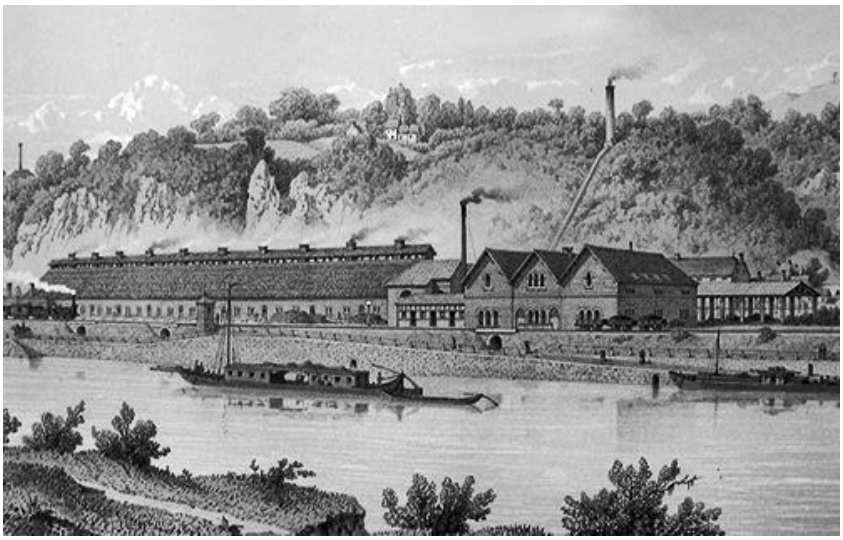


Usine d'alun en Bende à Ampsin

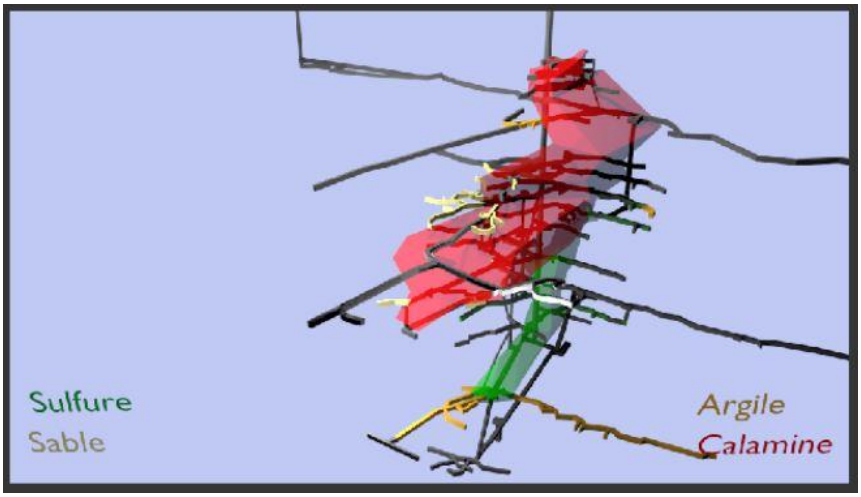
[4] Effectivement, elle se situe sur les trois communes limitrophes de Villers-le-Temple, Clermont-sous-Huy et Ombret-Rausa
[5] De même les moulins sont implantés sur trois communes limitrophes de Clermont-sous-Huy, Hermalle-sous-Huy et Ombret-Rausa



Usine à zinc de Corphalie



Usine à zinc de Flône



Vue 3D du puits et des galeries de lamine de calamine et de sulfures (blende et galène) de Pirka à Amay

Cejourd'hui le quinze du mois d'Avril mil huit Cent Quarante neuf à onze heures du matin, Pardevant Nous Joseph Mathieu Dorize, Bourgmestre de la Commune d'Ombret Rausa, sont Comparus Messieurs, Louis Joseph Edouard Louis Buttonier, Ecrivain, Domicilié à Flone & Louis Joseph Degee, Sans profession Domicilié à St Georges, Lesquels nous ont déclaré avoir Commencé des ce jourd'hui = travaux de recherches & avoir découvert des Minerais de Zinc, Plomb & autres Substances Metalliques,, Ce dont nous nous sommes assuré par nous même en nous rendant sur les lieux des travaux dans le bien appartenant à la famille Mosseux Hubert frères & Sœurs en cette Commune

La Présente Déclaration faite en Double à Ombret les jour, mois & an que dessus pour servir & valoir ce que de Droit

Les Déclarants

Le Bourgmestre

Buttonier

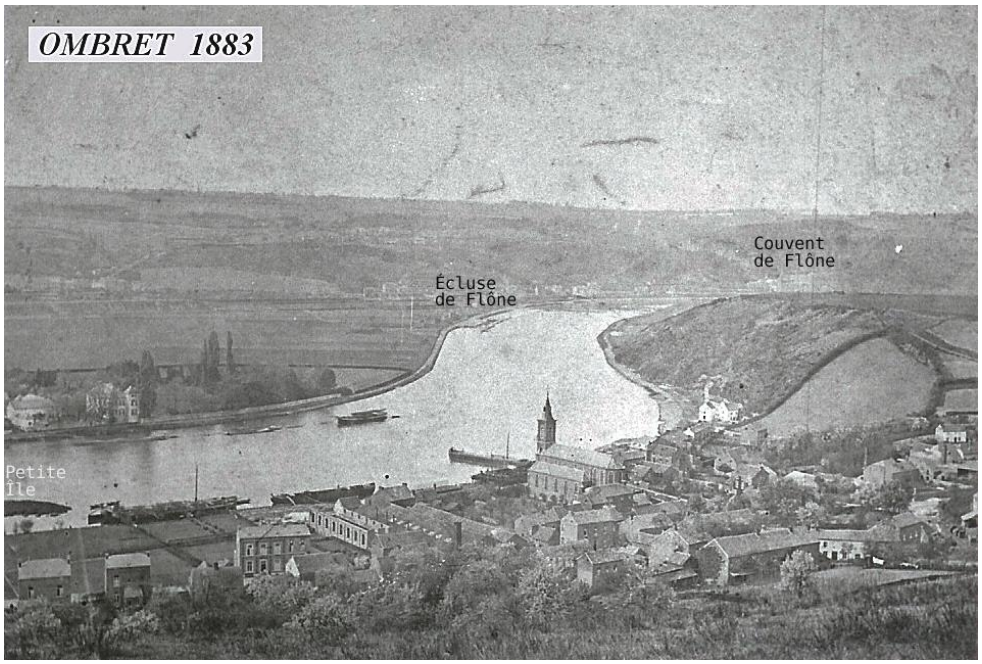
Louis

Degée

Section 7.2 – Chantiers navals

Article 7.2.1 - Introduction

Je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes qui m'ont aimablement fourni des informations pour écrire ce long chapitre qui reflète l'importance de l'activité industrielle la plus développée à Ombret. En particulier, Odette Maréchal et André Beaujean qui ont recueilli une formidable documentation privée sur Ombret et plus spécifiquement sur les « Chantiers navals Jabon Frères »[6], Olivier Lisein qui a publié la généalogie des Jabon, le Centre d'Histoire ouvrière et sociale (IHOES) de la Province de Liège qui a hérité d'archives du chantier et le Museum « aan de Stroom (MAS) d'Anvers » qui possède une collection de demi-maquettes qui furent utilisées au chantier.



Vue du centre d'Ombret prise du haut du versant vers Flône en 1883 montrant les trois ateliers du chantier (parallèles à l'église)

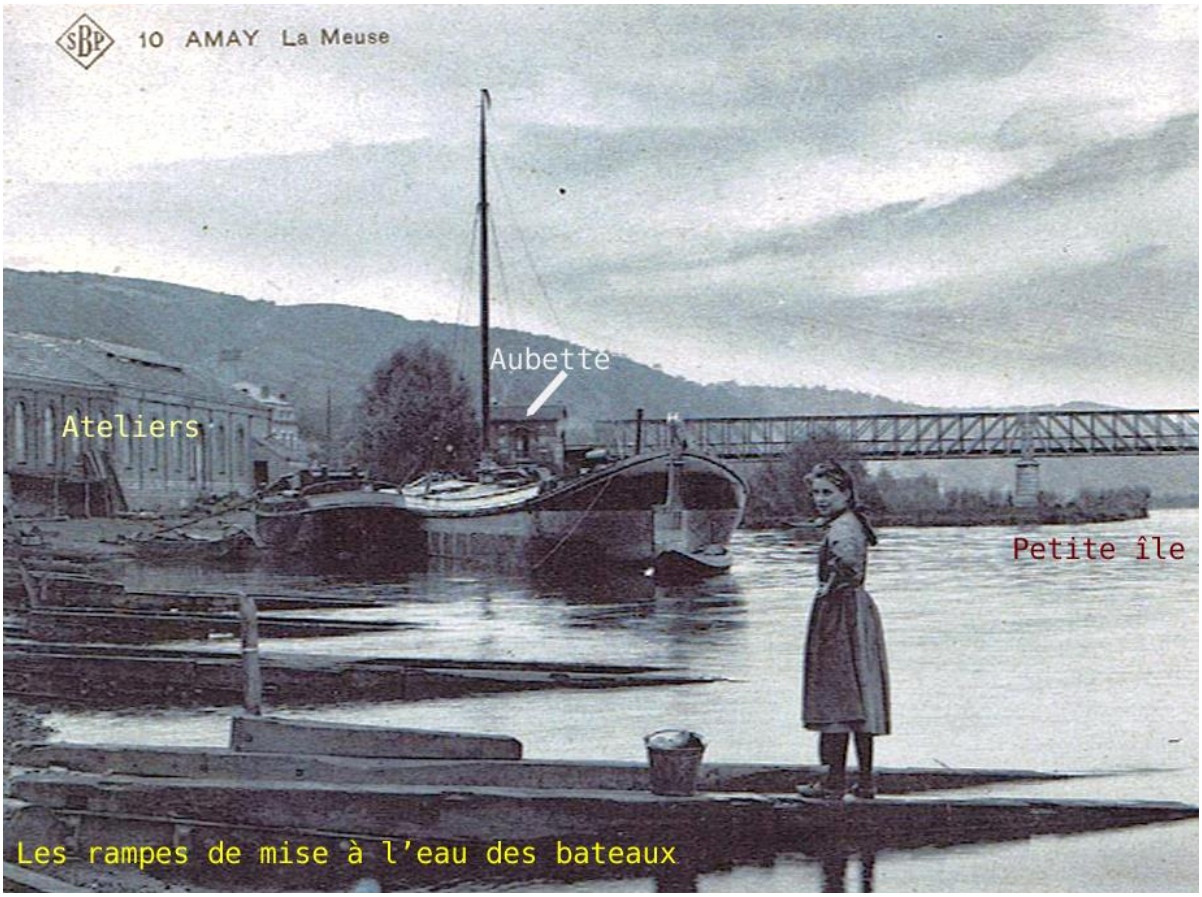
Claire Moreau dans une publication du Centre Hutois des sciences et des Beaux-Arts écrit : « Comme aujourd'hui encore, Ponthière s'étirait entre Meuse et le coteau couvert de forêts. Sa population comptait[7] certainement des forestiers, des ouvriers qui travaillaient le bois abattu et entre autres choses, construisaient des nefs destinées à circuler sur le fleuve. Le recensement – beaucoup plus tardif – de la population en 1830 est d'ailleurs éloquent à cet égard : on dénombre 22 bûcherons à Ponthière et 9 au Thier[8] de Ponthière. Au village d'Ombret proprement dit, on en trouve 20 et 10 constructeurs de bateaux ! ». Ombret a donc une très ancienne expérience dans le domaine du bois et des bateaux qui, en ces temps, étaient uniquement en bois.

Si les Chantiers Jabon sont quasi exclusivement bien connus, ils n'étaient pas les seuls. En atteste la demande d'autorisation d'établir un chantier de construction le long de la Meuse par J. J. Rorive le24 janvier 1848.

[6] Dans la suite du texte, je nommerai ceux-ci par « chantier » ou « chantiers ».
[7] Au 15ème et au 16ème siècles.
[8] Thier et thiers ne sont pas des termes cités dans les dictionnaires français ; en Belgique, et plus précisément en Wallonie, on utilise ce nom pour désigner la pente, le versant d'un mont.



En-tête de lettre montrant une vue artistique avantageuse du chantier

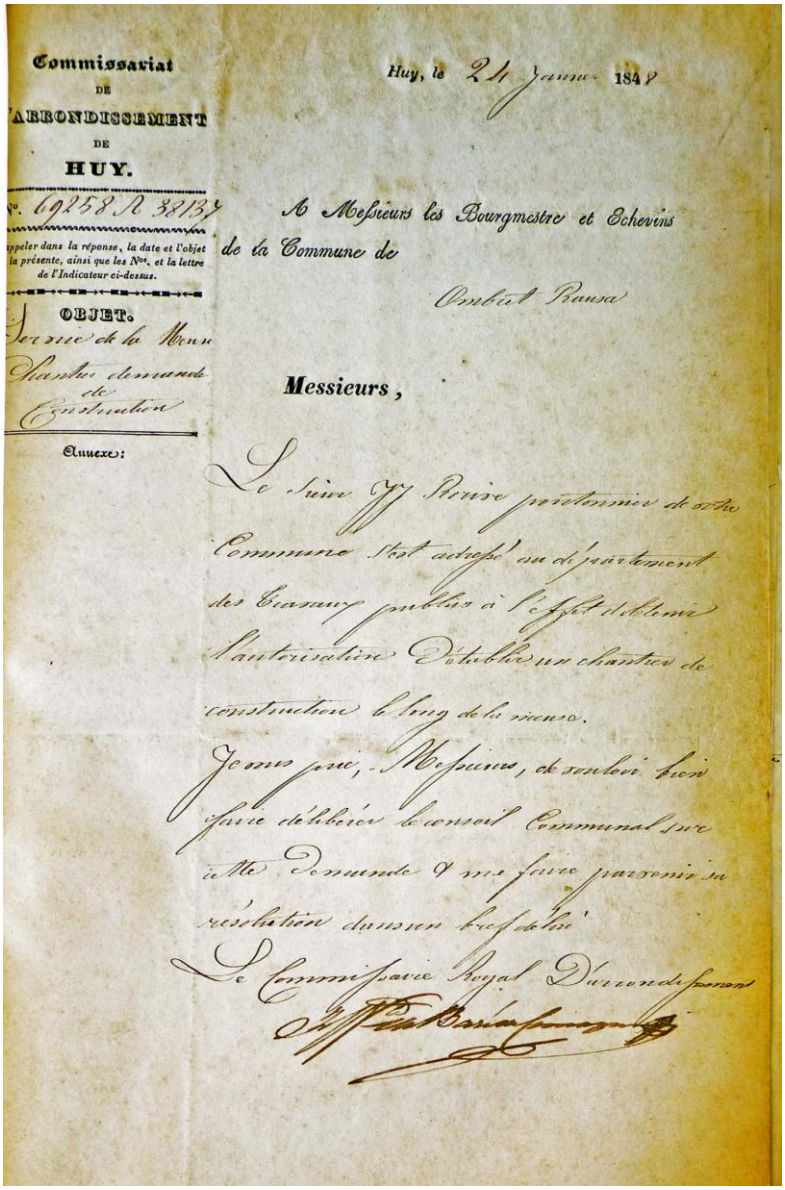


Le chantier de montage, une lavandière qui exécute sa tâche les pieds sur une rampe de mise à l'eau des bateaux construits sur la berge

Article 7.2.2 – Un peu d'histoire

Ombret a une très ancienne expérience dans le domaine du bois et des bateaux.

Le 25 mai 1817, un acte de vente est passé chez le notaire Jean-Charles Crousse de Flône entre le sieur Jean Hubert Jabon, faiseur de bateaux, domicilié à Ombret et le sieur Antoine Legrand, maître batelier, à Sclonia Vesin[9]. « Le premier s'oblige et s'engage … à faire et fournir au dit second pour le 15 septembre prochain un bateau nommé « Sambresse » bien conditionné et fait avec du bon bois de la longueur de 22m170mm, de la profondeur de 1m371mm, de la largeur de 2m772mm pour le prix de 876,90 florins[10].



Commissariat
DE
L'ARRONDISSEMENT
DE
HUY.

N°. 6958.R 3813

Huy, le 24 Juin 1847

A Messieurs les Bourgmestre et Echevins
de la Commune de
Ombret Rausa

Messieurs,

Le Sieur JJ Rorive propriétaire de cette Commune s'est adressé au département des travaux publics à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir un chantier de construction le long de la rivière.

Je vous prie, Messieurs, de vouloir bien faire délibérer le conseil Communal sur cette demande et me faire parvenir la résolution dans un bref délai.

Le Commissaire Royal Arrondissement

En juin 1848, le sieur J. J. Rorive, pontonnier[11], sollicite l'autorisation d'établir un chantier de construction le long de la Meuse[1]. Le document repris ci-après, relate cette demande, c'est la seule information qui m'est connue sur base officielle.

L'histoire du chantier Rorive reste pour moi très mystérieuse. En 1864, l'Atlas cadastral parcellaire établi par POPP indique à l'article 97 : Martin-Joseph Rorice, constructeur de bateaux.

La famille Rorive était réputée tout comme les Jabon, les de Sélys, les Dengis, les Poncin, les Mouton … qui monopolisaient les postes de bourgmestre, d'échevin et de conseiller. Un Rorive a occupé le poste de Bourgmestre au début de l'indépendance de la Belgique.

Je m'attacherai donc uniquement aux chantiers Jabon.

[9] Sclaigneaux Vezin

[10] Ces mesures au mm près sont le fait que les dimensions ont été effectivement pensées en mesures anciennes donc en pieds de St Lambert (291,778mm) et transformées en unités métriques depuis le régime hollandais (les dimensions du bateau étaient respectivement 76, 4.7 et 9.5 pieds). Le prix était encore pensé en monnaie française bien que Napoléon ait été battu 2 ans avant, soit 320 couronnes de France.

[11] Pontonnier a diverses significations qui ont évolué; à l'origine « passeur d'un bac à péage » ou « celui qui perçoit des droits pour le passage d'un pont, d'un bac, d'un port » ; dans le présent contexte : « celui qui construit des ponts, des pontons ou des bateaux voire qui les exploite »

La contribution « Une généalogie Jabon, constructeurs de bateaux à Ombret » [12] permet de mieux connaître la famille Jabon.

L'aïeul le plus ancien connu est Arnold Jabon qui en 1631 a épousé Catherine Versin à Vinalmont

Arbre généalogique de la famille Jabon d'Ombret

I.

Jean Hubert Jabon (1731-1799) Pontonnier, constructeur de bateaux à Chockier.

En 1756, épouse Anne Catherine **Boverie.**

En 1759, ils eurent un fils, **Jean Hubert**.

II.

Jean Hubert Jabon (1759-xxxx) Batelier ou Pontonnier, puis faiseur de bateaux à Ombret.

En premières noces, en 1779, épouse Marie Élisabeth **Dengis (**xxxx-1783),

1. Marie Catherine (1780-xxxx),
2. François Joseph (1782-xxxx).

En secondes noces, en 1802, épouse Marie Gertrude **de Lalay,** fille d'un meunier,

3. Jean François Joseph (1804-1804),
4. Jean Jacques Joseph (1805-1805),
5. Marie Augustine (1806-xxxx),
6. Pierre Joseph (1808-1822),
7. Anne Marie Catherine (1810-1811,)
8. Hubert Joseph Auguste (1812-1878),
9. Anne Marie (1812-xxxx),
10. Charles Hubert François (1819-1820).

III.

Hubert Joseph Auguste (1812-1878) constructeur de bateaux.

En premières noces, en 1838, épouse Marie Joseph Victoire **Heyne** (1806-1854), fille d'un maréchal ferrant.

1. Nicolas Auguste Alphonse (1842-1892), célibataire, échevin, industriel et constructeur de bateaux,
2. Victor Joseph Fortuné (1844-1902), épouse Marie Esther **Rorive,** fille d'industriel,

2a. Marie Marthe Laure (1870-xxxx),

2b. Marie Virginie Irma (1871-xxxx),

2c. Laure Marie Julie Lambertine (1879-xxxx),

3. Joseph Mathieu (1845-1845),
4. Marie Virginie Clémence[13] (1848-xxxx), en 1889, épouse Félix Armand **Lefèbvre, maître menuisier.**

En secondes noces, en 1857, épouse Henriette Lambertine **Lefèbvre** (1831-1895)**,** fille d'un menuisier.

5. Auguste Joseph (1858-1932)
6. Charles Joseph Camille (1861-1861),
7. Gustave François Joseph (1862-xxxx)

[12] Extrait de la publication d'Olivier Lisein ; « Une généalogie Jabon, constructeurs de bateaux à Ombret » éditée dans « Le Parchemin » 80e année, janvier-février, n° 415. Je réitère à Olivier Lisein mes vifs remerciements pour son aide précieuse et sa coopération particulièrement efficace.

[13] Elle eut un enfant naturel en 1873 qui décéda en 1886.

IV.

Auguste Joseph (1858-1932) dessinateur puis constructeur de bateaux et industriel, **bourgmestre** (1896-1921), directeur des chantiers navals avec son frère Gustave François Joseph.

En 1890, épouse Marie Martine Irma **Delcominnette** (1865-xxxx), négociante.

1. Alphonse Gustave Auguste Joseph (1891-xxxx)
2. Georges Auguste Hubert François (1893-xxxx) épouse Marie **Dethier,**
3. René Fortuné Auguste Ghislain (1896-xxxx) épouse en premières noces Leona Maria Eugénie **Theuwissen** et en 1934, en secondes noces Lambertine Guillemine **Van de Veire,**
4. Nelly, en 1923 épouse Jean **Vanwerts,**
5. Auguste Léon Antoine Ghislain (1910-xxxx) épouse Virginia **Troian (**de Belluno) (1915-xxxx).

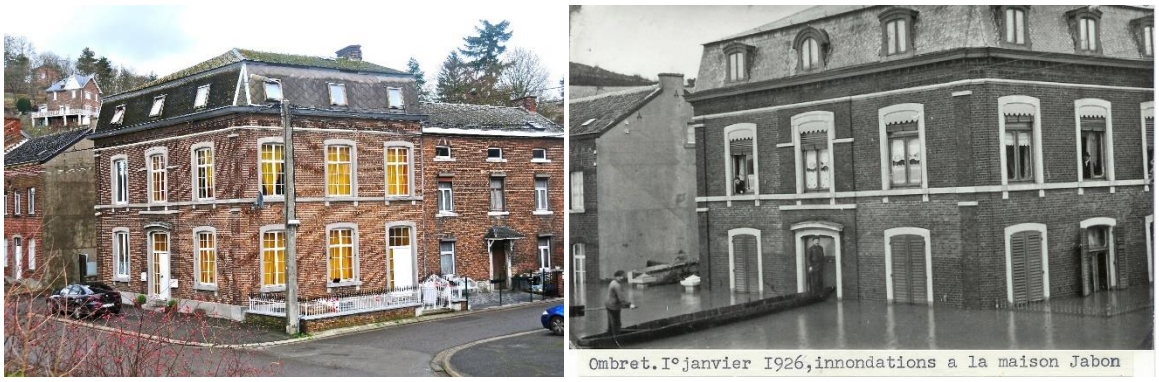
Gustave François Joseph (1862-1918) constructeur de bateaux, industriel, directeur des chantiers navals avec son frère Auguste Joseph.

En 1893, épouse Antoinette Marie Augustine Ghislaine **Tonglet,** fille d'un maître de carrières.

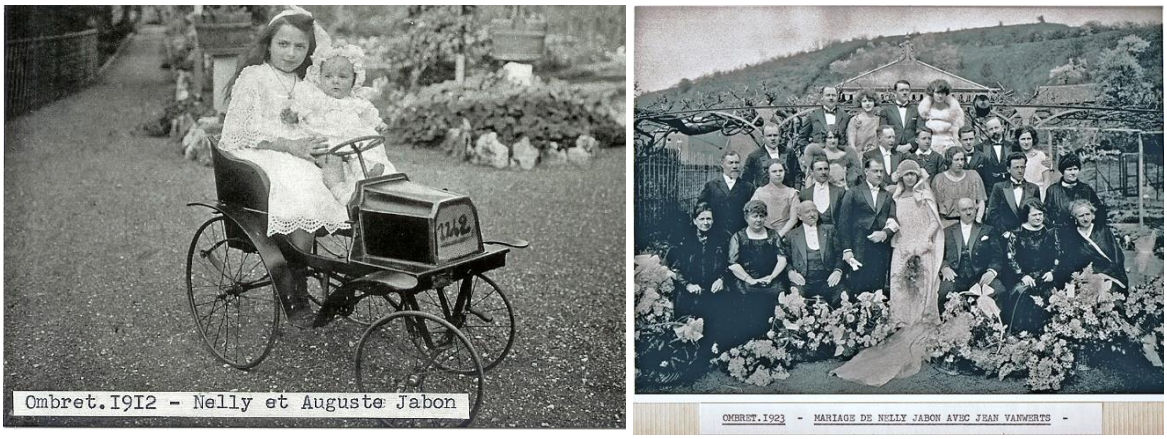
1. Madeleine Irénée Ghislaine Augustine (1894-1971),

en 1922, épouse Jean Antoine Joseph Ghislain **Averland**

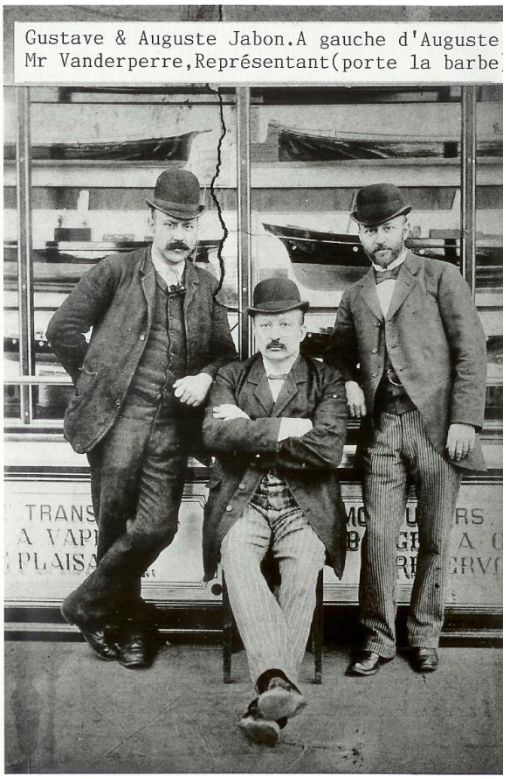
2. Camille Auguste Joseph Ghislain (1895-1895),
3. Gabrielle Marie Joseph Augustine (1899-1978), en 1923, épouse Clovis Sylvain Victor **Hacha (1880-xxxx),** ingénieur industriel en constructions métalliques,
4. Robert Félix Camille Ghislain (1900-1900)
5. Irénée Virginie Camille Ghislaine (1903-xxxx) épouse Léonard Mathieu Céline Ghislain **Van Thiel,** ingénieur hollandais,
6. Fortuné Émile Gustave Ghislain (1905-xxxx) épouse Vilda Pauline Ghislaine **Bernier**



Maison familiale des Jabon, faiseurs de bateaux, et parfois un bateau est bien utile pour rentrer chez soi



Dans le jardin des Jabon, Nelly et son frère Auguste Léon - Assis à droite Gustave Auguste, père de Nelly



Gustave François Joseph et Auguste Joseph devant le stand Jabon à l'Exposition de Bruxelles en 1910



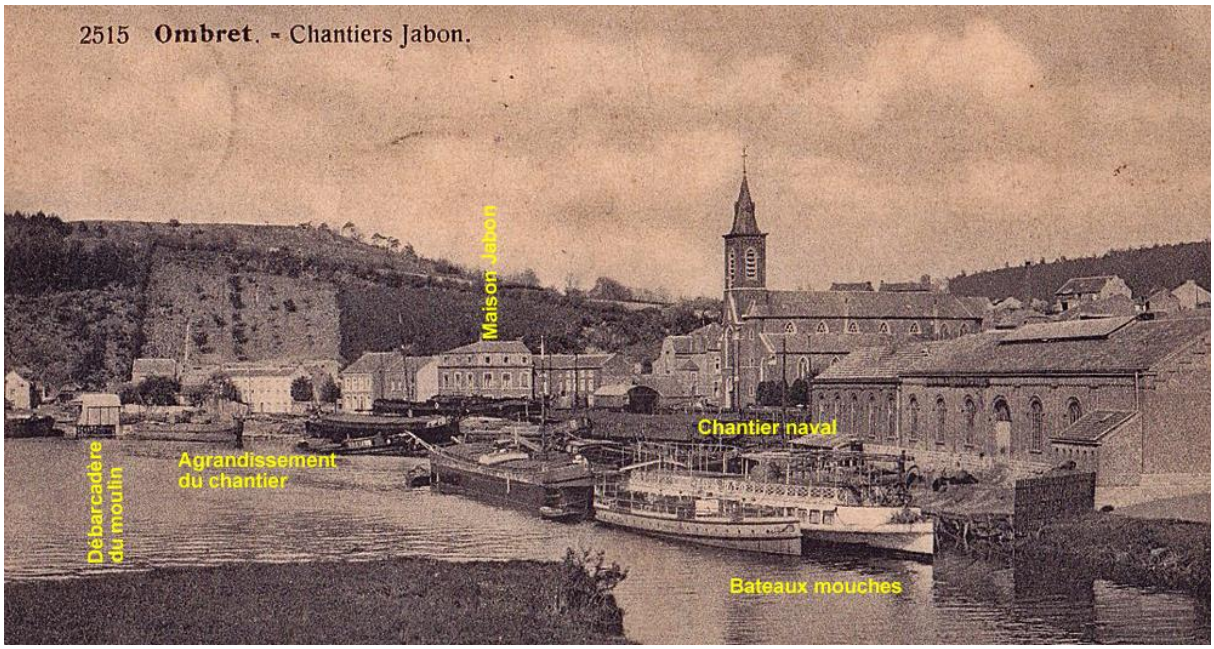




Gustave et son épouse Antoinette Tonglet



Leurs quatre enfants : Fortuné, Irénée, Gabrielle et Madeleine[14]



Vue du chantier (sans doute vers 1889, compte tenu de la présence du bateau-mouche décoré pour l'exposition de Paris en 1889), à gauche le débarcadère du moulin et à droite les ateliers de menuiserie établis sur la berge

[14] Fortuné est père de Luc scénariste du film « Le Maître de Musique » ; Irénée a épousé Léo Van Thiel et ont habité dans la côte d'Ombret et Gabrielle qui a épousé Clovis Hacha ont habité Grand'Route près de l'école.

En 1867, un port public a été construit en aval du chantier. Il représentait une grande facilité pour les moulins et le commerce du bois.

Les Chantiers Navals Jabon Frères, ainsi nommé, cache une activité d'atelier de mécanique et de construction. Le recueil des pièces imprimées par la Chambre des Représentants, session 1878-1879 indique que A. Jabon à Ombret était créancier pour l'État Belge pour la reconstruction en fer de la superstructure en bois des ponts tournants de Neerhaeren, Rothem et Geystrem, établis sur le canal de Maestricht à Bois-leDuc.

Plus tard les Chantiers Jabon reconstruiront les trois travées démolies en 1914, du pont d'Ombret.

En 1871-72 la chapelle qui empiétait sur l'espace convoité par le chantier a été détruite et remplacée par une église en retrait ce qui permit la réorganisation et l'agrandissement du chantier.

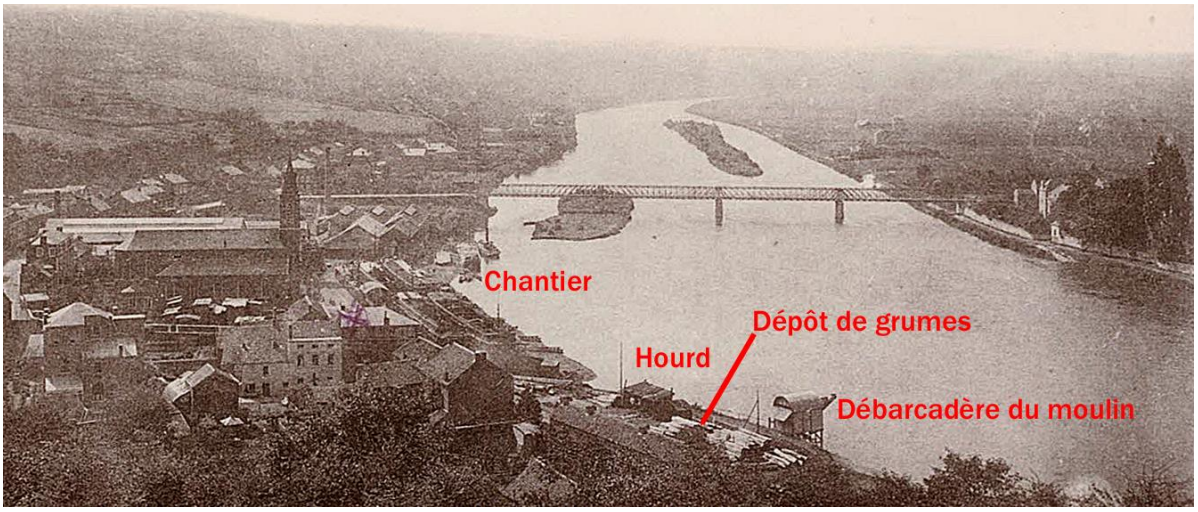
En 1884, les « Grands Magasins du Louvres » à Paris commandent un bateau-mouche destiné à transporter les visiteurs sur la Seine entre le Pont Royal et « l'Exposition universelle » de 1889. Ce fait était une reconnaissance majeure internationale du savoir-faire des « Chantiers navals Jabon Frères ».



Le bateau-mouche Jabon et trois autres naviguaient à Paris. L'exposition célébrait le centenaire de la révolution symbolisé par la toute nouvelle Tour Eiffel.

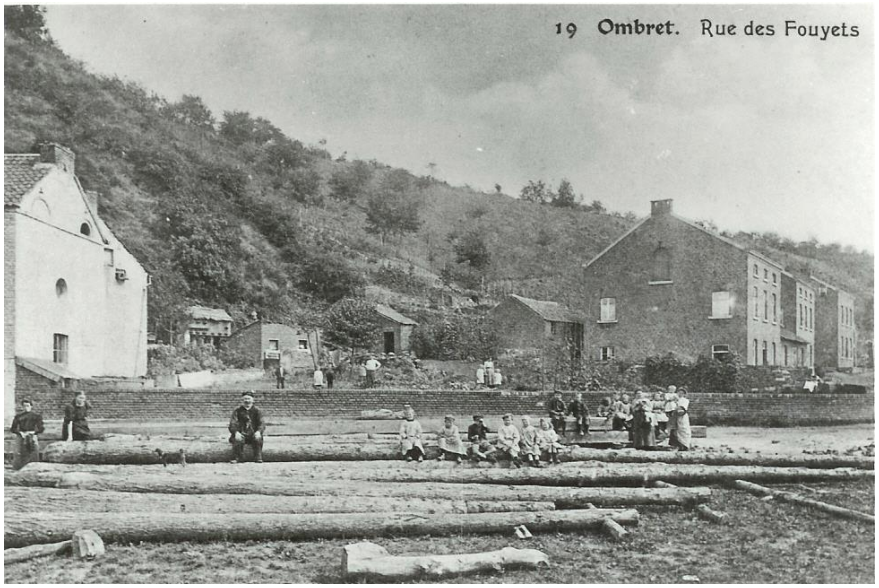
La décoration du bateau-mouche Jabon formée de coquillages, d'aigles, de chérubins, de draperies, …plaqués de feuilles d'or, en fit une attraction artistique remarquée.

Le bateau-mouche Jabon devant la tour Eiffel



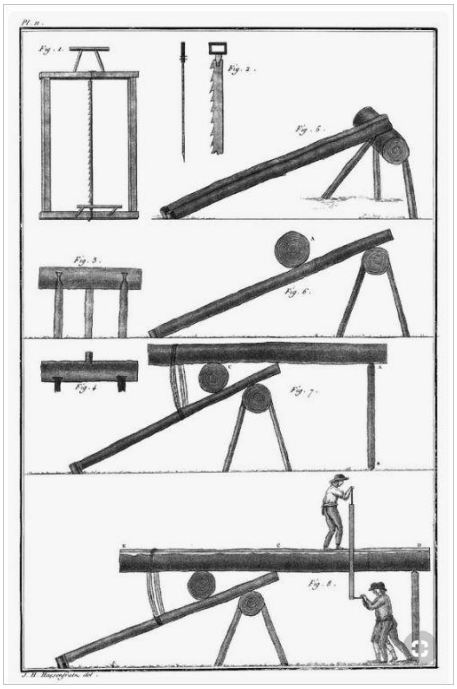
Vue depuis le Thier d'Olne, à l'avant le dépôt de bois et le hourd

Les Jabon étaient aussi, sinon d'abord, négociants en bois. Les grumes[15] étaient déposées sur la berge au pied du Fouyet, aux limites d'Ombret, de Clermont-sous-Huy et de Hermalle-sous-Huy jusqu'en face du débarcadère du moulin. Les grumes étaient ensuite débitées en tronçons à l'aide d'une longue scie à deux poignées (connue sous le nom de scie à receper ou recéper, en wallon de *« fièr à r'cèper ou de fièr-ricèprèsse*) ; les tronçons de grumes étaient hissés sur un hourd[16] pour y être débités en planches par des scieurs en long[17].



Les arbres étaient abattus à la cognée (*cougnèye*, hache)[18], les bases coupées en oblique un peu à la manière des castors.

Le dépôt de bois était un lieu de rencontre où étaient diffusées les nouvelles locales.



Scieurs en long et hourd



Scie à receper

[15] Grume=tronc d'arbre qui a encore son écorce

[16] Hourd=estrade ou échafaudage qui pouvait servir de tribune ou, dans ce contexte, de support pour les grumes débitées par des scieurs en (de) long, le terme actuel hourdi découle de hourd.

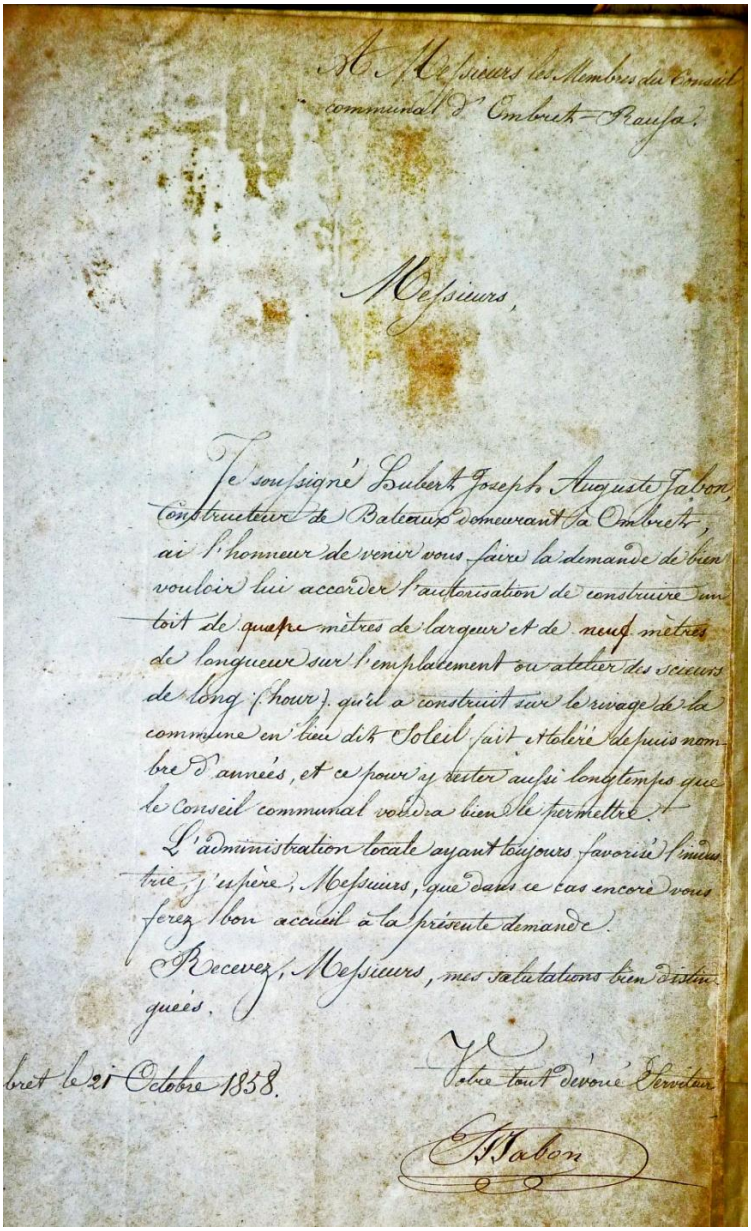
[17] Scieur en long ou de long=personne qui débite avec une longue scie (*fièr récèpresse*) des troncs d'arbres sur la longueur

[18] À Ombret en 1864, on peut relever, sur le plan parcellaire POPP, 6 marchands de bois, 17 bûcherons, 4 menuisiers, 3 scieurs de long, 2 pontonniers, 2 bateliers, 2 constructeurs de bateau (Matin Joseph Rorive et Hubert Joseph Auguste Jabon) et 2 ouvriers constructeurs de bateaux. Le plan POPP ne reprend que les propriétaires d'immeubles d'Ombret.



Hourd

Le 21 octobre 1858, Hubert Joseph Auguste Jabon demande officiellement au Collège communal l'autorisation de construire un toit de 4 x 9 m sur le rivage au lieu dit Soleil, qui a été toléré depuis de nombreuses années pour protéger les scieurs en long. Il s'agit du toit du hourd qui était localisé près du débarcadère du moulin.



A Messieurs les Membres du Conseil communal d'Ombret-Rausa.

Messieurs,

Je soussigné Hubert Joseph Auguste Jabon, Constructeur de Bateaux demeurant à Ombret, ai l'honneur de venir vous faire la demande de bien vouloir lui accorder l'autorisation de construire un toit de quatre mètres de largeur et de neuf mètres de longueur sur l'emplacement ou atelier des scieurs de long (hour) qu'il a construit sur le rivage de la commune en lieu dit Soleil fait et toléré depuis nombre d'années, et ce pour y rester aussi longtemps que le Conseil communal voudra bien le permettre.

L'administration locale ayant toujours favorisé l'industrie, j'espère, Messieurs, que dans ce cas encore vous ferez bon accueil à la présente demande.

Recevez, Messieurs, mes salutations bien distinguées.

Votre tout dévoué Serviteur

Jabon

Ombret le 21 Octobre 1858.

Les premiers bateaux construits à Ombret étaient en bois. Ils sont tous tombés en ruine.

Article 7.2.3 - Parenthèse

Je crois utile d'ouvrir une parenthèse pour décrire brièvement l'évolution de la navigation en rivières qui a induit l'évolution des bateaux.

Les chalands ont été longtemps mus par halage. Au début, lorsque les bateaux étaient petits, ils étaient tirés par des femmes et des enfants[19] puis par des chevaux ou des bœufs et ensuite par des engins mécanisés (tracteurs). Certains canaux étaient équipés d'une chaîne immergée sur laquelle s'accrochait un toueur qui tractait les péniches. Sur la photo, on voit l'engin qui hale un bateau qui émerge d'un tunnel.

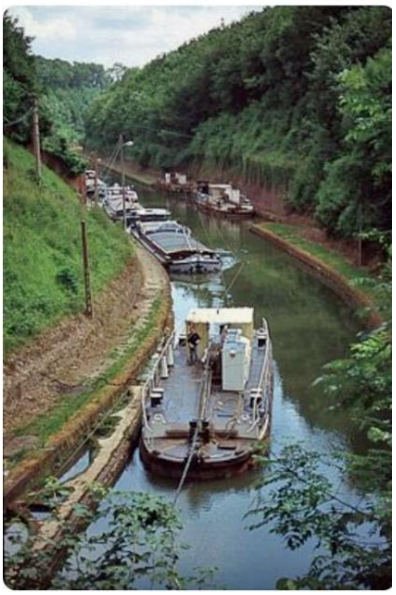




Halage hippomobile et humain



Halage mécanisé



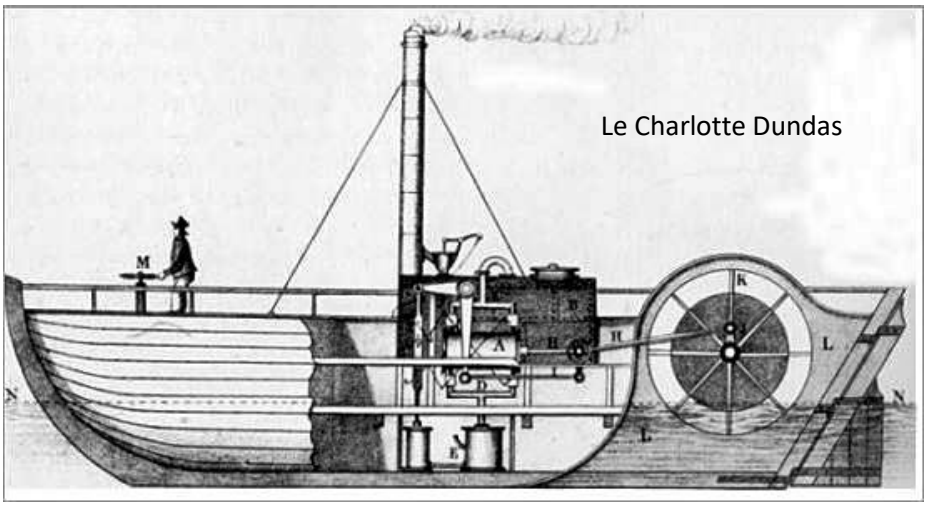
Touage à câble immergé

[19] Les haleurs se déplaçaient sur le chemin établi en berge et dénommé chemin de halage

L'utilisation de voiles en rivière présentait divers inconvénients, principalement, l'impossibilité de louvoyer comme il se pratique en mer pour avancer par vents de face ou de côté et aussi la difficulté de passer sous les ponts.

La machine à vapeur développait suffisamment de puissance pour propulser un bateau contrairement aux dispositifs précédents. Son avènement, au début du 18ème siècle, a donc révolutionné le transport fluvial. Comme pour les chemins de fer, c'est un anglais nommé Jonathan Hulls qui a déposé, en 1736, le premier brevet d'un remorqueur à vapeur et roues à aubes[20]. A ce moment il s'agissait de machine à dépression de vapeur par condensation du type New Comen[21]. Cependant, la performance d'un tel engin était trop faible pour être utile et donc pour développer ce type de propulsion.

Il faut attendre la fin du 18ème siècle et le développement industriel des machines à pression de vapeur actionnant des pistons à double effet pour obtenir une puissance suffisante pour actionner des bateaux. On considère souvent que le premier remorqueur (efficace) est le « Charlotte Dundas » construit en 1802. Il était équipé d'un piston horizontal qui entraînait une roue à aubes. Plus tard, la machine à vapeur entraînera une hélice.



Le Charlotte Dundas



Un Jupiter construit chez Jabon

[20] Les rivières étaient peu profondes donc les bateaux devaient avoir un faible tirant d'eau. Les roues à aubes paraissaient donc le bon système de propulsion. Elles sont d'ailleurs toujours utilisées, notamment, sur le Mississipi.

[21] De même type que celles installées sur les puits de mines d'Amay.

Pendant longtemps, les remorqueurs ont tiré des barges. Dans les années d'après guerre, circulaient encore sur la Meuse, des trains de barges (souvent 4).

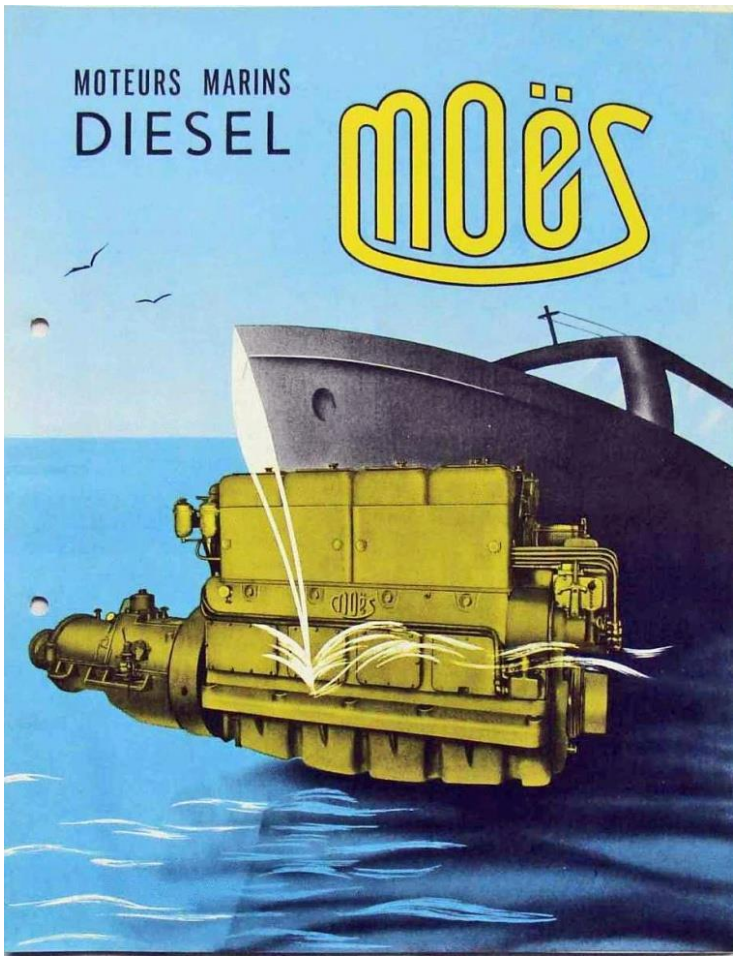
Petit à petit, les barges ont été munies de machines à vapeur, tout comme les premiers bateaux-mouches et ensuite de moteurs à combustion (diesel).

La construction de bateaux à vapeur a pris fin dans les années 1950.

En toute rigueur, on devrait pourtant classer dans la catégorie de vaisseaux à vapeur, les bâtiments nucléaires, tel que les sous-marins. Le réacteur nucléaire remplace simplement la chaudière à combustion. La pression de la vapeur obtenue, dans ce cas, est plus élevée que dans les chaudières à combustion et peut efficacement entraîner une turbine plutôt que des pistons.

Actuellement, les moteurs des bateaux sont des moteurs à combustion d'hydrocarbures lourds parfois très lourds comprenant beaucoup d'impuretés surtout du soufre.

Présentement, le système de barges se développe à nouveau sur nos rivières et canaux pour des raisons économiques. Elles sont de grande capacité[22] et peuvent être accouplées par trois, elles sont mues par des pousseurs.



Le chantier installait le plus souvent des moteurs « Moës » fabriqués à Waremme mais aussi d'autres marques telles que « MAN ». Auguste Moës, autodidacte de Bleret, construisit son moulin à vapeur à Waremme et finalement son usine de moteurs à combustion.

[22] La Meuse à Amay est au gabarit de 9.000 tonnes (souvent 3 barges de 3.000t).

Les anciens Ombretois racontaient, avec fierté, que c'était au chantier Jabon que les premières péniches métalliques avaient été fabriquées en Belgique et que de ce fait le chantier avait acquis une réputation internationale.

Ils disaient aussi que la main d'œuvre y était très qualifiée et que plusieurs ouvriers avaient été débauchés comme moniteurs par un chantier français (probablement Rouen). Une des difficultés du métier de constructeur de bateaux pour construire de belles embarcations[23] était en ce temps le formage des tôles qui s'effectuait par martelage à la masse souvent après chauffage.

Ce qui est certain, c'est qu'un des effets du martelage et du rivetage (la technique de soudage n'étant pas encore développée), sans le port de protections auditives, assourdissaient les ouvriers, à un point tel que les Ombretois étaient devenus des « gueulards ». À cette époque il n'y avait pas d'aides auditives … si ce n'est le cornet acoustique peu pratique.

Article 7.2.4 – Mais reprenons les faits chronologiquement.

En 1878, Hubert Auguste Jabon décède.

En 1880, ses quatre fils encore en vie, de deux lits[24], Nicolas Auguste, Victor Joseph Fortuné, Auguste Joseph et Gustave François et sa veuve Lambertine Lefèbvre décidèrent de constituer une société pour l'exploitation de l'*Industrie* qu'ils possédaient. Ils formèrent une société en commandite[25] simple dénommée « A. Jabon et frères » pour une durée de dix ans trois mois et elle a été renouvelée deux fois. Le but était d'exploiter les ateliers de construction qu'ils possédaient pour la construction de bateaux en bois et en fer ainsi que pour toutes autres occupations qui s'y rattachaient.

Les associés gestionnaires étaient Auguste Joseph Jabon et Gustave François Jabon tous les deux constructeurs de bateaux. Les associés bailleurs de fonds étaient Lambertine Lefèbvre, sans profession, Nicolas Auguste Alphonse Jabon, constructeur de bateaux et Victor Joseph Fortuné Jabon, marchand de bois (cf photo ci-avant devant le stand).

En avril 1885, le Collège transmet au Ministre la demande du chantir d'obtenir le couchage momentanné de quelques fermettes des barrages de la Meuse en aval d'Ombret afin de pouvoir lancer le bâteau Wodan après le moment de fermeture de la navigation à 19h. La demande de la Commune est très élogieuse, elle argumente sur le fait que les Chantiers Jabon qui occupe entre 100 et 125 ouvriers, sont la mère nourricière de toute la population de la Commune d'Ombret-Rausa. Elle soutient le fait que par temps de crise, les mesures de faveur doivent nécessairement être accordées à l'industrie[26].

En 1904, la société demande le renouvellement de l'autorisation d'exploiter les installations.

Cette demande, reprise ci-après, décrit en détail les installations qui contiennent des outils performants. Des vues de ces installations seront données dans la suite.

[23] Beaux bateaux à la proue fendant calmement les flots et à la poupe ne créant pas de remous. Ils semblent donc glisser sur les flots.
[24] Sa première épouse Marie Joseph Victorine Heyne décède en 1854, il épouse en 1857 Henriette Lambertine Lefèbvre.
[25] Société en commandite = société commerciale comprenant des associés gestionnaires et personnellement responsables et des associés bailleurs de fonds, responsables à concurrence de leurs apports.
[26] Le Collège de l'époque comprend le bourgmestre Émile Mouton propriétaire des moulins et l'échevin Alphonse Jabon propriétaire des chantiers navals.

Certificat de Publication.

L'an mil neuf cent quatre, le vingt-quatre du mois de Juin, Comme suite à la demande de Messieurs A. Jabon et Frères, Industriels à Ombret qui sollicitent:

1°/ Le renouvellement pour un terme de 30 ans de l'autorisation leur accordée par la Députation Permanente du Conseil Provincial de Liége le 18 janvier 1875, 1ère Pcr. n° 16878 d'établir à Ombret-Rausa sur les parcelles cadastrées section A n°s 70n et 74a un atelier de construction pour la fabrication de bateaux en fer comprenant:

a) deux perçoirs, cisailles à tôles et cornières, planeuses, forceuses, chanfreineuses, meules, un tour mécanique, toutes ces machines destinées à la préparation des tôles, cornières et profilés destinés pour la construction de bateaux.

b) un dépôt de bois ouvrés et non ouvrés également destinés à la construction de bateaux;

c) une scierie de bois en grand comprenant scies circulaires et à ruban, raboteuse, mortaiseuse et déjauchisseuse à bois;

d) un atelier de charpentier;

e) un atelier de menuisier;

f) un dépôt de pétrole, couleurs, huile et autres marchandises combustibles en petite quantité;

g) Trois forges de maréchaux; h) un dépôt de charbons.

2°/ L'autorisation nécessaire pour installer dans une nouvelle halle à côté sur la parcelle cadastrée section A n°85c un atelier de montage comprenant:

a) un perçoir, meule, graisseur, machine à cintrer, machine à forer et autres destinées à la préparation des tôles et cornières pour la construction de bateaux;

b) deux forges de maréchaux;

c) un petit four destiné au pliage des cornières.

d) un magasin renfermant en petite quantité du pétrole, de l'huile de térébenthine, des couleurs et autres marchandises pour la construction de bateaux;

2°) L'autorisation nécessaire pour placer dans l'atelier spécifié sous le numéro 1 une dynamo motrice et dans l'atelier spécifié sous le numéro 2 une dynamo réceptrice destinées à fournir l'électricité nécessaire pour 1°) éclairer leurs chantiers et ateliers et 2°) faire marcher à l'aide d'un transport de force électrique les machines spécifiées sous le numéro deux.

Et en exécution des arrêtés royaux du 29 janvier 1863, 27 X^bre 1886 et du 31 mai 1887;

Nous, Echevin premier en rang de la Commune d'Ombret-Rausa dûment délégué aux fins des présentes, déclarons:

1°) Que des affiches annonçant la demande du pétitionnaire ont été placardées le 8 juin 1904 aux endroits ci-après désignés;

A) sur la porte de l'établissement projeté;

B) sur la maison communale

Et qu'elles sont restées pendant quinze jours révolus aux dits endroits;

2°) Que les propriétaires et locataires compris dans le rayon de 200 mètres ont été informés par écrit de l'enquête de commodo et incommodo qui a lieu à la date de ce jour ainsi que Monsieur l'Ingénieur en Chef Directeur des Ponts & Chaussées de la province de Liège.

De tout quoi, nous avons dressé le présent procès-verbal pour servir et valoir où de droit.

Dont acte à Ombret-Rausa, date que dessus.

P.J. Pourier

Le répertoire, ci-après, met en évidence l'intense activité du chantier au début du 20ème siècle

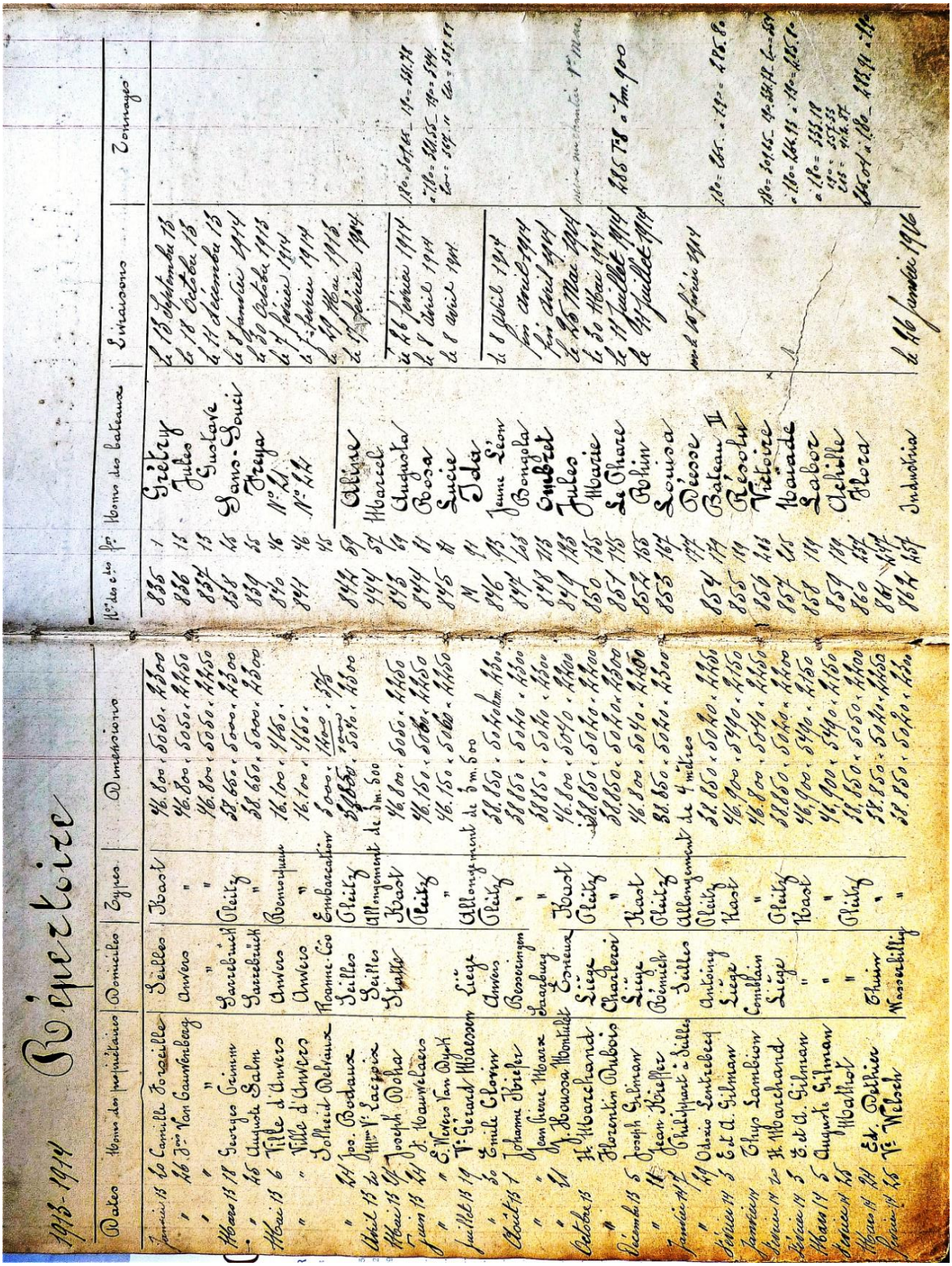


Tableau de la production du chantier entre le 13 septembre 1913 et le 26 février 1916

Le 13 mai 1927, la société en commandite simple est transformée en société anonyme dénommée « Chantiers navals Jabon Frères ». Cette société a un objet très large et très divers (cf. les copies d'actions ci-après).

En résumé :

« La société a pour objet toutes constructions métalliques et de bateaux, l'équipement, « l'exploitation, l'affrètement, l'acquisition, la location et la vente de tous bateaux ainsi que le « transport de tous produits et marchandises et toutes opérations nécessaires à ces fins.

« Elle pourra faire toutes opérations industrielles, financières, commerciales et immobilières se « rattachant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet ou de nature à « développer ses affaires. »

Cette société est constituée par :

1. La société en commandite simple représentée par Auguste Jabon,
2. Clovis Hacha, industriel, Ombret,
3. Michel Gendarme, industriel, Flémalle-Haute,
4. Camille Hacha, industriel, Flémalle-Haute,
5. Fernand Michotte, industriel, Flémalle-Haute,
6. Jean Boussart, industriel, Flémalle-Haute,
7. Paul Bertrand, chef de comptabilité, Liège,
8. Georges Jabon, industriel, Ombret.


Chantiers Navals

JABON FRÈRES

SOCIÉTÉ ANONYME

établie à

Ombret-Rausa

constituée par acte reçu par Maître Ferdinand DETIENNE, notaire à Liége, le 13 Mai 1927, publié aux annexes du *Moniteur Belge* des 30-31 Mai 1927, sous le n° 7567.

FONDS SOCIAL

représenté par 3.000 actions sans désignation de valeur.

Il est en outre créé 1.500 parts de fondateur, dont le nombre ne pourra jamais être augmenté, même par voie de modifications aux statuts.

ACTION DE CAPITAL

SANS DÉSIGNATION DE VALEUR

№ 2819

OMBRET-RAUSA

Un Administrateur, *Un Administrateur,*

On s'aperçoit que le chantier devient administrativement de moins en moins ombretois mais les personnes actives dans le chantier, Auguste Jabon, Clovis Hacha et Georges Jabon sont du cru.

CHANTIERS NAVALS JABON FRÈRES

SOCIÉTÉ ANONYME

A OMBRET-RAUSA

EXTRAIT DES STATUTS

ARTICLE 1. — La Société est anonyme et porte la dénomination de « CHANTIERS NAVALS JABON FRÈRES ».

ARTICLE 2. — Le Siège social de la Société est établi à Ombret-Rausa.

Il peut être transféré dans toute autre ville ou commune du royaume par décision du Conseil d'Administration, dûment publiée. La Société peut établir par décision du Conseil d'Administration, des sièges d'exploitation, ainsi que des succursales et agences, tant en Belgique qu'à l'étranger.

ARTICLE 3. — La Société est constituée pour une durée de 30 ans à partir du 13 mai 1927. Elle pourra être prorogée ou dissoute anticipativement. Elle pourra prendre des engagements pour un terme dépassant sa durée.

ARTICLE 4. — La Société a pour objet toutes constructions métalliques et de bateaux, l'équipement, l'exploitation, l'affrètement, l'acquisition, la location et la vente de tous bateaux ainsi que le transport de tous produits et marchandises et toutes opérations nécessaires à ces fins.

Elle pourra s'intéresser dans d'autres entreprises similaires, même à l'étranger, par voie d'apport, de fusion et de participation financière et, en général, faire toutes opérations industrielles, financières, commerciales et immobilières, se rattachant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet ou de nature à développer ses affaires.

ARTICLE 5. — Le fonds social est représenté par 3000 actions sans désignation de valeur.

Il existe en outre 1500 parts de fondateur dont le nombre ne pourra jamais être augmenté, même par voie de modifications aux statuts.

ARTICLE 6. — La Société en commandite simple, en liquidation « A. JABON ET FRÈRES » a fait apport à la Société :

1. — D'un chantier naval, sis à Ombret-Rausa, en lieu dit « Ombret », comprenant : trois halls contigus, magasin, maison, bureau, atelier de pontonniers, salle de machines, ancien atelier de trois halls, cour, terrain, hangar et maison à côté des bureaux, le tout repris au cadastre sous les numéros 78, 70 °, 69 ᵇ, 66 ᶜ, 67 ᵈ, 77 ᵉ, 77 ᵈ, 70 ᵍ et 80 ʰ, section A, pour 66 ares 38 centiares ;

2. — De l'outillage, machines, outils, accessoires et mobilier.

En rémunération de ces apports, il a été attribué à la Société apporteuse en liquidation, 1250 actions sans désignation de valeur, entièrement libérées.

Les 1750 actions restantes ont été souscrites en numéraires.

Les 1500 parts de fondateur ont été attribuées aux souscripteurs et apporteurs à raison d'une part pour deux actions, et ce, à titre d'avantage réservé à leurs souscriptions et à leurs apports.

ARTICLE 25. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit le premier mardi d'avril à 2 heures et demie, à Liége ou dans la commune du siège social, dans le local à désigner dans les avis de convocation.

ARTICLE 31. — L'excédent favorable du bilan, défalcation des charges sociales et des amortissements et moins values, jugées nécessaires ou utiles par le Conseil d'Administration, constitue le bénéfice net de la Société.

Sur ce bénéfice net, il doit être prélevé :

1. — Cinq pour cent qui seront affectés à la formation d'un fonds de réserve légale. Lorsque celui-ci aura atteint la somme de cent-cinquante-mille francs, ce prélèvement cessera d'être obligatoire ;

2. — Un premier dividende de cinq pour cent aux actions sur le montant dont elles se trouvent libérées et au prorata du temps ;

Sur le surplus, il sera prélevé :

Quinze pour cent pour le Conseil d'Administration, à répartir également entre ses membres, et les tantièmes qu'il conviendra à l'assemblée générale de fixer pour les commissaires ;

Le solde reviendra indistinctement à toutes les actions et parts de fondateur.

Toutefois, l'assemblée générale pourra décider d'affecter tout ou partie de ce solde, à la dotation d'un fonds de réserve extraordinaire ou d'un fonds de prévision ou à toute autre destination sociale.

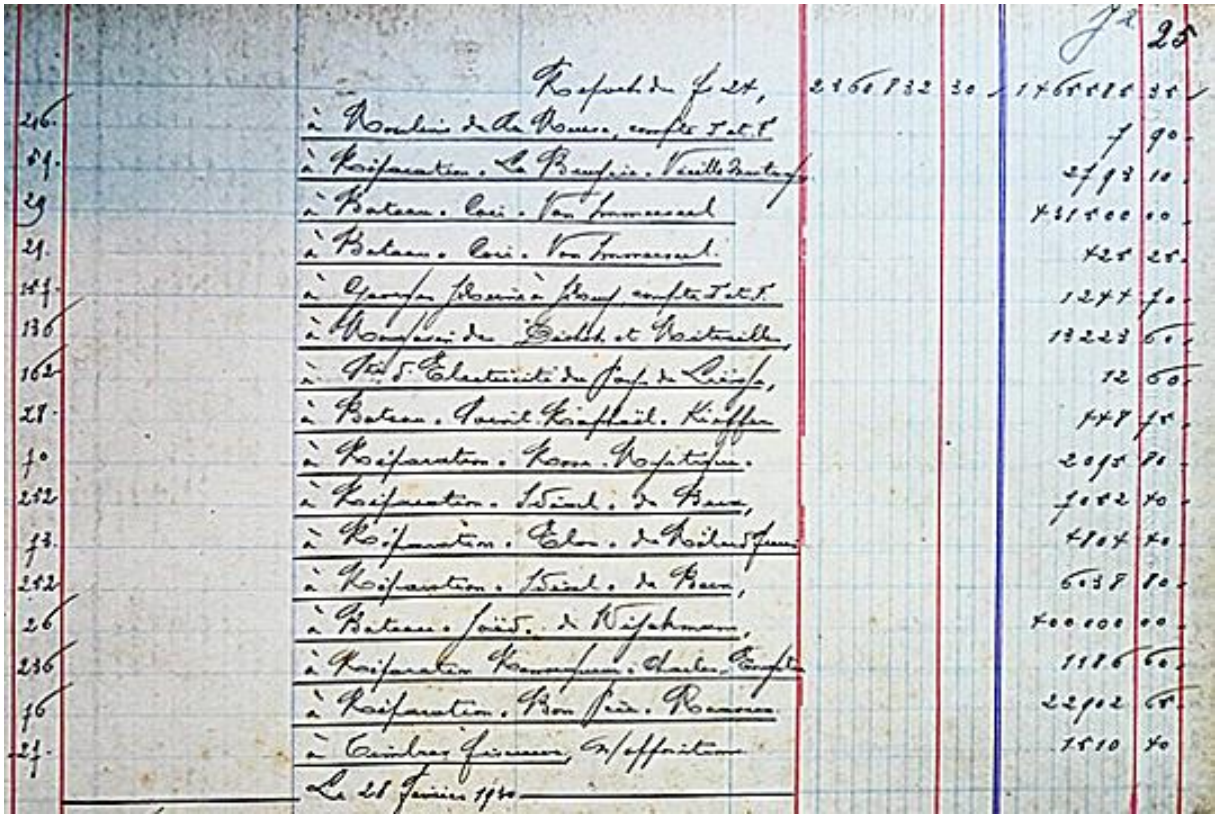
ARTICLE 34. — Après apurement du passif et paiement d'une somme de cinq cents francs à chaque action, le solde de l'avoir social sera réparti indistinctement entre toutes les actions et parts de fondateur.


Chantiers Navals
JABON FRÈRES
SOCIÉTÉ ANONYME
établie à
Ombret-Rausa
constituée par acte reçu par Maître FERDINAND DETIENNE, notaire à Liége, le 13 Mai 1927,
publié aux annexes du Moniteur Belge des 30-31 Mai 1927, sous le nº 7567.
FONDS SOCIAL
représenté par 3.000 actions sans désignation de valeur.
Il est en outre créé 1.500 parts de fondateur, dont le nombre ne pourra jamais être augmenté,
même par voie de modifications aux statuts.
PART DE FONDATEUR
№ 1500
Un Administrateur,
Un Administrateur,

Un extrait du livre comptable de février 1930 fait apparaître que la plupart des travaux étaient des réparations.

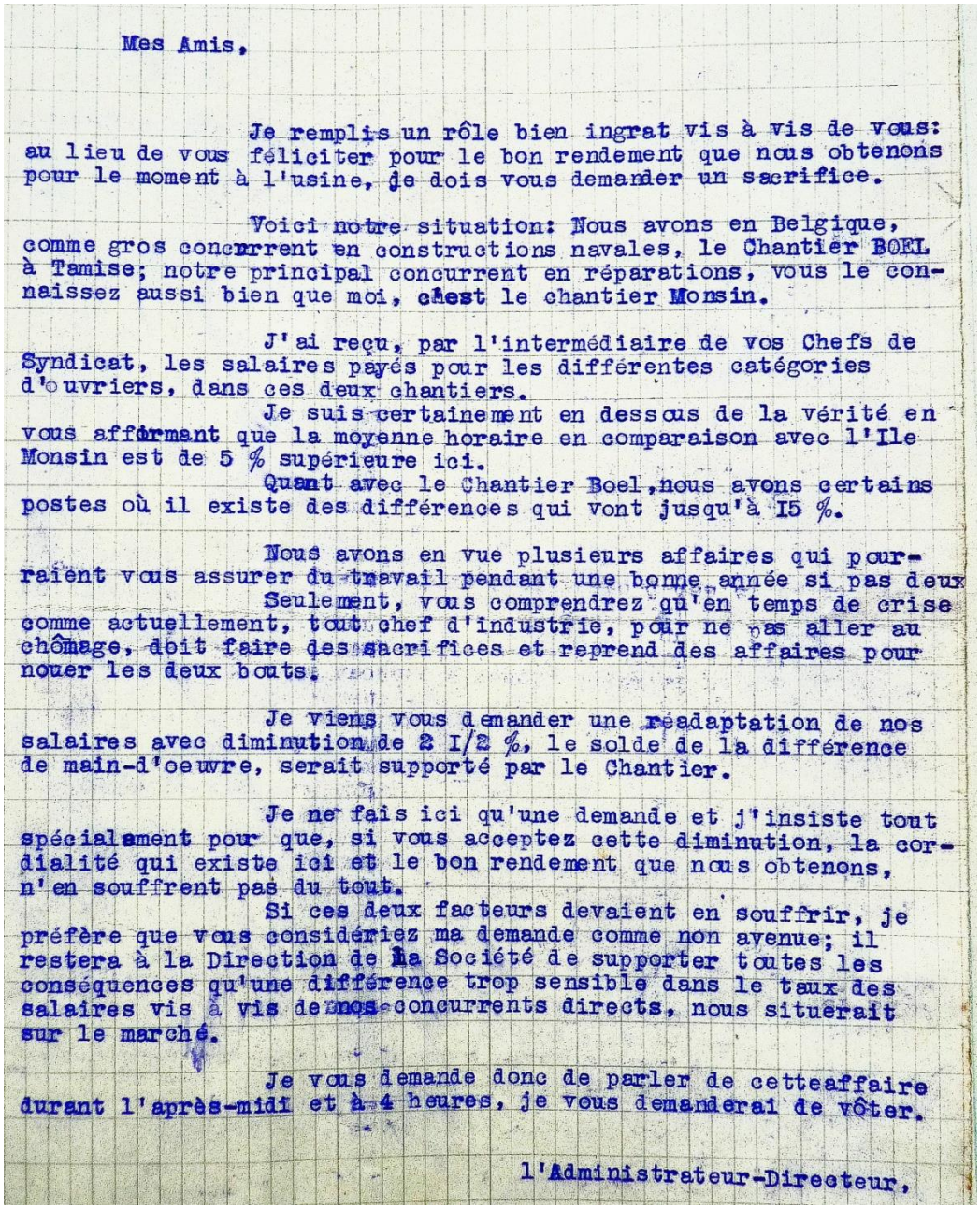
Le prix d'un bateau neuf variait suivant sa taille et son équipement de ~250.000 à ~450.000 fr. Les bateaux Jabon sont vendus actuellement entre ~80.000 et ~250.000 €.

Sachant que 100 fr de 1930 valent environ 55€ d'aujourd'hui ; 100.000 fr correspondent donc à 55.000€, un bateau coûterait donc sensiblement le même prix d'occasion maintenant que neuf à l'époque.



Le 1er janvier 1935, un contrat est signé entre, d'une part, le chantier représenté par Clovis Hacha et d'autre part, Léo Van Thiel. Ce dernier aura la direction du chantier et un traitement de 5.000 fr minimum net par mois, indexé, et il bénéficiera d'une participation aux bénéfices de 5%. Il est, en plus, autorisé à rester Conseiller des Carrières d'Anton et exploitant d'un bateau.

Comme dans quasi toutes les entreprises, lors de moments difficiles tel que la crise des années 1930, il faut prendre certaines mesures pour assurer la viabilité, si possible en concertation, et sur bases justifiées.



Mes Amis,

Je remplis un rôle bien ingrat vis à vis de vous: au lieu de vous féliciter pour le bon rendement que nous obtenons pour le moment à l'usine, je dois vous demander un sacrifice.

Voici notre situation: Nous avons en Belgique, comme gros concurrent en constructions navales, le Chantier BOEL à Tamise; notre principal concurrent en réparations, vous le connaissez aussi bien que moi, c'est le chantier Monsin.

J'ai reçu, par l'intermédiaire de vos Chefs de Syndicat, les salaires payés pour les différentes catégories d'ouvriers, dans ces deux chantiers.

Je suis certainement en dessous de la vérité en vous affirmant que la moyenne horaire en comparaison avec l'Ile Monsin est de 5 % supérieure ici.

Quant avec le Chantier Boel, nous avons certains postes où il existe des différences qui vont jusqu'à I5 %.

Nous avons en vue plusieurs affaires qui pourraient vous assurer du travail pendant une bonne année si pas deux

Seulement, vous comprendrez qu'en temps de crise comme actuellement, tout chef d'industrie, pour ne pas aller au chômage, doit faire des sacrifices et reprend des affaires pour nouer les deux bouts.

Je viens vous demander une réadaptation de nos salaires avec diminution de 2 I/2 %, le solde de la différence de main-d'oeuvre, serait supporté par le Chantier.

Je ne fais ici qu'une demande et j'insiste tout spécialement pour que, si vous acceptez cette diminution, la cordialité qui existe ici et le bon rendement que nous obtenons, n'en souffrent pas du tout.

Si ces deux facteurs devaient en souffrir, je préfère que vous considériez ma demande comme non avenue; il restera à la Direction de la Société de supporter toutes les conséquences qu'une différence trop sensible dans le taux des salaires vis à vis de nos concurrents directs, nous situerait sur le marché.

Je vous demande donc de parler de cetteaffaire durant l'après-midi et à 4 heures, je vous demanderai de vôter.

l'Administrateur-Directeur,

Le 9 mars 1935, la Société Générale écrit à Paul Lisein-Thirifays, fermier à Amay, qu'elle accepte les garanties solidaires et indivisibles pour la SA Chantiers navals Jabon à concurrence de 500.000 fr[27]

Le 2 août 1935, Michel Gendarme vend ses actions à Paul Lisein, fermier à Amay. C'est sans doute le premier acte de prise de pouvoir de Paul Lisein dans la gestion du chantier.

[27] Ce montant était relatif à l'achat d'actions du chantier, c'est donc à ce moment que Paul Lisein a pris pied dans le chantier.

Les en-têtes se modernisent. Le nom de la société est apparemment Chantier, au singulier, bien que la dénomination ne soit en rien changée. Pour continuer à faire authentique les activités anciennes sont reprises à l'identique. Les bateaux à moteur diesel sont « oubliés » bien qu'ils soient construits depuis des dizaines d'années.


CHAUDRONNERIE
SPÉCIALITÉ DE BATEAUX DE TRANSPORTS EN ACIER
Bateaux à Vapeur
REMORQUEURS, DRAGUEURS
YACHTS, CANOTS
EXPORTATION
RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS
D'ANVERS 1885_PARIS 1889
ANVERS 1894
DIPLÔME D'HONNEUR
GRAND PRIX
LIÉGE 1905_BORDEAUX 1907
BRUXELLES 1910_GAND 1913
Chantier Naval
Jabon Frères
SOCIÉTÉ ANONYME
D/G
Ombret, le (AMAY) Ier juillet 19 39.
TÉLÉPHONE AMAY N°4
Monsieur Paul LISEIN
à
AMAY

Le 15 avril 1938, le moniteur belge publie la démission du conseil d'administration de deux membres : Clovis Hacha et Georges Jabon au 5 avril 1938.

A cette date,

- le conseil d'administration du chantier est composé de :
  - Léonard (dit Léo) Van Thiel-Jabon ;
  - Paul Lisein ;
  - Gaston Limbort ;
  - Albert M. Smits ;
- et le conseil de surveillance de
  - Alexandre Van Thiel ;
  - Fernand Parmentier.

Le 9 juillet 1938, le découvert à la Société Générale est ramené de 500.000 à 317.000 fr.

Le 12 avril 1939, le Comptoir d'Escompte ouvre un crédit de 700.000 fr à Paul Lisein, à son épouse Irène Thyrifays et à Esther Dengis (mère d'Irène).

Début 1939, une convention est signée entre Van Thiel et Lisein :

- Van Thiel vend la totalité de ses actions et parts de fondateur,
- donne sa démission le 31 mars 1939 avec 18.000 fr de préavis,
- prête à la Société 100.000 fr portant intérêts de 6 % ,
- sera agent de vente de la Société du 31 mars 1939 au 31 décembre 1939 et recevra 1.500 fr / mois+ 2 ou 3 % sur les ventes ; il garantit un chiffre d'affaire de 500.000 fr.

La prise de pouvoir de Paul Lisein continue donc, la convention citée ci-avant le prouve.

Le 2 avril 1940, la convention entre le médecin Xavier Swinnen et Paul Lisein donne à Swinnen une part des bénéfices du chantier pour le fait que l'intervention du docteur « a été prépondérante pour asseoir la situation de Paul Lisein-Thirifays, au sein de la Société ». Rétribution d'un lobbying donc.

Le 10 mai 1940, les troupes allemandes entrent en Belgique.

Par la suite, Paul Lisein prend réellement la direction du chantier. La gestion de l'époque est mal connue, par exemple les bilans n'ont pas été retrouvés. Il y a lieu cependant de constater que le chantier prospère.

Le 7 février 1941, Le Conseil communal accède à la demande d'extension du chantier vers l'aval à condition de laisser un couloir de 2,50 m pour accéder au passage d'eau et de maintenir une voie d'accès du moulin Courtois à son embarcadère en Meuse. Il fixe le prix de la location à 3.000 fr.

En 1942, les chantiers navals demandent un seconde extension des installations sur les terrains communaux, en aval du chantier, en face du passage d'eau. Le Conseil[28] est réticent car le passage d'eau serait déplacé, une nouvelle fois, vers l'aval et le trajet des usagers serait allongé à nouveau, dans ce cas, de 500 m. Le Conseil émet le voeu de le déplacer vers l'amont. Finalement, il sera décalé un peu vers l'aval.

Le style de la réponse est assez typique du Collège présidé par un bourgmestre imposé par la Kommandantur. En ce temps, les chantiers construisaient principalement des bateaux de guerre allemands.

L'après-guerre a été très chaotique.

Pendant la seconde guerre, les 81 % du chiffre d'affaires ont été réalisés pour des clients allemands et notamment pour l'armée allemande ce qui a conduit à mettre le chantier sous séquestre dès la fin de la guerre. Il est apparu que l'Office des Séquestres était incapable de gérer une telle industrie. L'Office finit d'ailleurs par abandonner.

Une telle entreprise nécessite des agents commerciaux qui visitent les clients potentiels, des dirigeants (directeurs et contremaîtres) capables de mener les ouvriers des constructions métalliques, les menuisiers et ébénistes, les mécaniciens, tous très spécialisés dans leur domaine.

Le personnel d'avant-guerre avait acquis tout le savoir-faire nécessaire.

La fermeture effective du chantier en fin de guerre a conduit le personnel spécialisé à s'orienter vers les usines métallurgiques et mécaniques du bassin liégeois. Il devenait alors quasi impossible de réactiver le chantier. Ce ne fut pas le cas chez certains concurrents qui ont pu continuer, notamment les chantiers de Beez, de Sint-Niklaas (Boels) et de Hoboken.L'abandon de l'activité, jadis prospère, a été une des causes de la disparition des quelques sous-traitants et du déclin du centre du village.

[28] À cette époque, le Conseil communal et le Collège étaient présidés par le bourgmestre Gilot imposé par la tutelle allemande.

En 1971, la succession est clôturée et le chantier n'existe plus même si effectivement son état n'était plus qu'administratif depuis 1945.

Un des nœuds du problème est la situation de l'actionnaire principal Paul Lisein qui a été incarcéré dès la fin de la guerre et jugé. Je ne relaterai que quelques faits sans me permettre de les commenter, d'autant plus que la chose a été jugée et que d'ailleurs je ne connais pas l'ensemble des faits.

Pour que le lecteur puisse appréhender certains faits et ainsi pouvoir peaufiner sa vérité, je me permets de communiquer une note de faits directoires rédigée par l'État-Major pour le procès de Paul Lisein au Conseil de guerre. Il s'agit donc d'une note de défense de l'État.

« Pour l'État-Major

Plaise au Conseil de Guerre

Dès le début de septembre 1940, Paul Lisein engage un représentant allemand pour le chantier. Il est mandaté pour acheter au nom du Ministère des Communications du Reich.

Paul Lisein accepte la collaboration moyennant une commission d'import de 3 à 5 %. C'est ce représentant qui, pour mieux s'introduire dans les milieux officiels allemands, dira que le chantier est sans reproche au point de vue politique, qu'il a la tournure de l'esprit germanique et que le frère de Paul Lisein, Alfred est capitaine de la Légion Wallonie et se trouve actuellement au front russe.

Le nombre d'ouvriers et d'employés pendant la guerre a doublé. Les ordres qu'il donne sont durs. Aucun sabotage n'est permis[29].

Paul Lisein menace de sanctions, il n'hésite pas à déclarer que la déportation de 11 ouvriers ne gênerait pas la production de son chantier.

Il recherche le bénéfice, en augmentant la production de bateaux et en diminuant les réparations.

Dès le 24 septembre 1941, Paul Lisein traite une affaire à Hambourg en collaboration avec Jonckheer.

Le 28 octobre 1942, Paul Lisein écrivait à la Ruchtrugs Kommando pour solliciter des commandes.

En décembre 1942 et janvier 1943, l'État du Reich le convoque d'urgence à Berlin.

C'est Jonckheer qui déclare que Lisein a accepté de traiter avec les Allemands immédiatement avec satisfaction, sinon enthousiasme.

Sur ces fournitures, les prévenus et leur Société réalisèrent d'importants bénéfices qu'il est impossible de déterminer exactement. »

[29] Et pourtant, parmi les riveteurs, certains travaillaient consciemment mal. Les vieux Ombretois racontaient que certains bateaux prenaient rapidement eau et que plusieurs ont coulé avant d'atteindre l'écluse de Flône. Souvent, Alfred Lisein, en tenue de lieutenant SS saluait le lancement de bateaux de guerre.
Une source bien informée rapporte qu'un membre de l'armée secrète était venu prévenir certains voisins d'ouvrir les fenêtres car la nuit un bateau serait explosé face au chantier.

Du 1er janvier 1940 au 31 août 1944, le chantier construisit des bateaux pour un montant de 25.534.592 fr réparti comme suit :

- pour le compte de clients belges : 2.391.915 fr,
- pour le compte de la marine allemande : 2.802.700 fr,
- pour le compte de clients allemands : 17.885.062 fr,
- pour le compte de divers : 2.454.062 fr.

Donc, 81% de la production était la réalisation de commandes Allemandes.

Les pots de vin (vins, cigarettes, etc …) aux amis allemands ont atteint quasi 300.000 fr.

Paul Lisein appartenait à une famille notoirement rexiste. Son frère Alfred fut, très tôt, dirigeant de Rex et proche collaborateur de Léon Degrelle, puis lieutenant de la Légion Wallonie[30] et député permanent nommé par Romsée.

Jonckheer, directeur des Chantiers, était proche de Lisein qui ne traitait jamais une affaire sans son avis.

L'activité criminelle des prévenus a été de nature à provoquer un tort considérable à l'État qui est en droit de réclamer une compensation.

Cette compensation devrait être égale au chiffre d'affaire réalisé avec les Allemands.

Il est constaté que ce montant dépasse de loin la valeur des biens des prévenus.

Fin de la note de faits directoires

Le 16 février 1946[31], les chantiers de Hoboken qui avaient pourtant collaboré comme les chantiers Jabon ont lancé le « Bastogne » et ont été honorés par les pouvoirs publics, le premier ministre en tête.

Le 21 janvier 1947, Paul Lisein écrit depuis « le Centre d'internement de Nimy[32].».)

De nouveau, je reproduis cette lettre pour éviter toutes les interprétations personnelles et laisser à chacun la complète liberté de se forger une opinion.

Ce qui me paraît devoir être signalé, ce sont les réactions différentes entre les gestionnaires flamands et wallons.

[30] D'après certaines sources d'informations, il a été Capitaine de la Légion Wallonie et ensuite, après avoir été sur le front russe, Lieutenant 'SS' donc de l'armée allemande.
[31] « Le Soir » du 16 avril 1946
[32] Par la suite, Paul Lisein sera transféré à la « Ferme de Saint-Hubert ». C'est en 1906 qu'une ferme a été construite pour les enfants du juge. En 1944, l'endroit est devenu le « Centre pénitentiaire agricole » (établissement semi-ouvert) et en 1945 un camp y a été établi pour désengorger les prisons.

Paul LISEIN
N°84.IIè.Sect.
C.I. Nimy

21/I/47

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du I8crt.J'ai immédiatement demandé une demi journée de congé pour vous répondre,sans attendre Dimanche et gagner du temps.

Avant d'aborder tout autre point,je vous remercie sincèrement de m'avoir répondu avec autant de franchise. Ainsi,j'espère mettre au point certains différents certains différends qui existent entre nous,car d'après votre lettre,je vois que vous me jugez très mal. J'attribue celà au fait que vous ne me connaissez pas du tout,et que comme beaucoup vous me jugez très mal sur la foi d'une campagne de journaux calomnieuse,de jaloux,et même de concurents qui souhaitent voir disparaître ma firme.

Je vais donc répondre à votre lettre,point par point:

Je serais heureux de profiter de vos relations et surtout de l'amitié que vous porte S.E. M.le Ministre LILLAR.

Vous me demandez de vous affirmer que je veux être utile à mon pays,et ne vouloir qu'une chose: servir.Je vous certifie que je n'ai jamais eu qu'un but: faire mon devoir.Du reste dans son réquisitoire,M.l'Auditeur WILMAR l'a reconnu .Mon passé n'est que travail et honnêteté et à vingt-neuf ans,j'étais chevalier du travail.

J'ai débuté dans l'agriculture et les résultats obtenus sont magnifiques. Voyez au Palmarès les nombreux prix que j'ai obtenu de I928 à I93I,les prix remportés aux concours chevalins de I932 à I934,pour Liège,Namur et Limbpurg.J'ai les plus belles plantations fruitières de la région,elles feront toujours honneur à ma famille. En sylviculture,ma propriété de La Fagne, est un modèle ,et M.l'Inspecteur Principal COLLIGNON ne me démentira pas. Quant à l'Industrie,je me suis lancé dans la construction navale en I935,sans la moindre compétence,il est vrai. Mais,il est aussi vrai que 4ans plus tard j'étais membre du Comité de Direction,et que quand il fallu discuter avec le commissariat aux Prix & Salaires,c'est à ma comptabilité qu'on eût recours.

Vint la guerre. Malgré de nombreuses rafales de mitrailleuse,j'ai rempli mon devoir en toute simplicité et sans forfanterie,j'ai rempli l'importante mission qui m'était confiée.

A mon retour de Vichy le 26Juin 40,j'ai trouvé une population abandonnée et sans ressources. J'ai rempli mes devoirs de patrons en donnant du travail. Je pense que si c'était à refaire,j'agirais de même ,à moins qu'on ne me prévienne qu'il faut laisser crever l'ouvrier et qu'il m'est permis de vivre de spéculations,ce qui était plus facile et plus lucratif que de faire marcher une industrie. Contrairement aux autres industriels de marégion,j'ai aidé les familles de prosonniers.

En usant exclusivement de mon argent,j'ai tiré des mains des allemands,trente malheureux prisonniers,et je suis intervenu dans de nombreux cas.L'argent a suffi,car alors comme maintenant,vous le savez,le veau d'or est toujours debout.

La répression économique est l'exemple péremptoire.

Mieux que moi,vous savez ce qui s'est passé dans de nombreux chantiers navals.Je ne vous citerai qu'un nom: BOEL de Tamise. Demandez donc l'avis de M.le Professeur DAUWE de Louvain,de M.CLINGE,inspecteur aux affaires économiques,.

Je suppose que ce qui précède suffit pour répondre au Ier paragraphe de votre lettre.

Parlons des ex-rexistes. J'ai démissionné au début de 38,ma lettre de démission fut remise à M.le Sénateur PETIT,et à cette même époque je reçus des avances de la Franc-Maçonnerie.

J'eus de la guerre deux entrevues avec DEGRELLE,mais pas à des fins politiques: la Ière était une démarche pour la libération de prisonniers et la seconde pour lui dire ce que je pensais. Du reste dès Février 43,je n'eus plus aucune relation avec lui et aujourd'hui je le condamne publiquement : ce n'est qu'un ambitieux qui a trompé la masse d'honnêtes gens qu'il avait derrière lui en 36. Jamais,pendant la guerre,je n'eus le moindre rapport avec la Permanence Rexiste de Huy et je ne pense pas que la loi puisse me punir si mon frère a commis une faut

Vous concevez bien mal l'esprit qui règne dans les prisons pour écrire ce que vous écrivez. Ici,Monsieur,il n'y a que des malheureux,engagés,par misère dans diverses formations quelques voleurs qui ont voulu éviter le châtiment,et aussi quelques pauvres idéalistes.Ce sont les plus malheureux.

Croyez-moi,99% des détenus sont pleins de fiel,et si cette tragédie perdure,il y aura de tristes réveils.

Vous ne croyez pas à la cabale,dites-vous. Que penser alors des paroles de l'Auditeur WILMAR: " Si vous n'aviez pas gagné tant,je vous libérerais"??

Quant au fameux résistants de Huy,leur résistance a consisté à calomnier,à se garer,à ne prendre aucune responsabilité. Bien peu,parmi eux,ont rendu les services que j'ai rendu au peuple.

Oubliez-vous ,que bravant la peine de mort,j'ai documenté les services d'espionnage. En 43,ma propriété de Frausa n'abritait-elle pas des réfractaires,prionniers russes évadés etc...

Je vous saurais infiniment gré de me dire quels actes je dois regretter,en tenant compte de ce que je suis acquitté au sujet de l'affaire des vedettes rapides.

Pourquoi le bâtonnier de Huy,m'a-t-il empêché de conserver mon avocat? Pourquoi COLLIGNON, VAN LYSSEL et DE TERNICOURT,se sont-ils désistés?? Aujourd'hui,je suis à même de traîner dans la boue les personnes qui m'ont calomniées,qui m'ont fait du tort. Pourquoi a-t-on nommé DIJON,député de Huy,comme avocat de JONCHEER? J'ai la réponse,mais le jour de la publier n'est pas encore arrivé,et je souhaite qu'il n'arrive jamais.

Je ferai mes I5ans s'il le faut,mais la vérité sera connue,et je suis à la veille de documenter un journal sur certains scandales. Justice,où es-tu ??

Quant aux honoraires,je vous dirai que mon passé répond de mon présent.J'ai un passé de commerçant,et ma parole fut toujours honorée même en pari.Mon honneur est intact.Je pourrais fournir des preuves éclatantes d'honnêteté,ceci avec M.Corneil VAN ROSMALENS sur un pari de 50.000francs,sans papier

Je répète que la somme de 50.000francs a été fixée comme suit avec Me Dubois alors que vous n'étiez pas encore mon défenseur.La question des honoraires a été posée par moi,il m'a déclaré qu'il voulait la même somme que Me DEHIN soit la somme de 50.000frs.A votre arrivée dans mon affaire,vous avez déclaré devant Me DUBOIS que vous vouliez les mêmes honoraires que lui à ce moment il a fait remarquer que lui avait fait certains frais.J'ai admis que ces frais seraient réglés en plus.Répondez, vous étiez présent oui ou non,souvenez-vous et vous serez d'accord avec moi: mais ce qui me déplait souverainement c'est cette phrase: " je sais bien que les promesses faites avant les débats par les détenus,doivent être acceptées sous bénéfice d'inventaire." Je vous prie de retirer cette phrase à la réponse de la présente car en cas contraire je ne vous répondrai même plus,comme votre attitude à mon égard le mériterait en l'occurence.

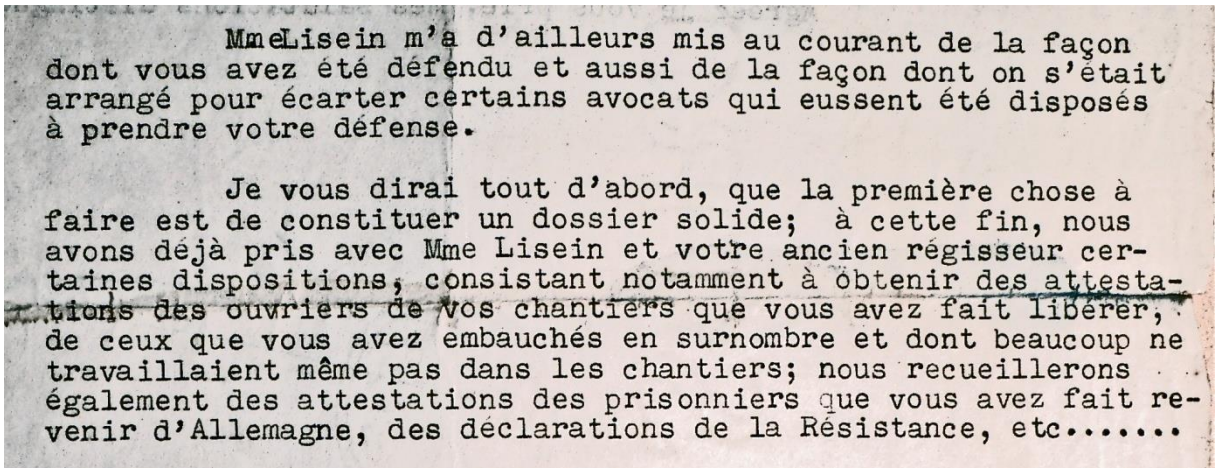
J'ai bien promis ces honoraires, mais vous obliez que c'était à la condition de mon ACQUITTEMENT.- Après mon condamnation en en cour Militaire, je ne vous ai vu que deux fois: à St-Gilles le Ière fois, fin Juillet 45 où vous êtes venu me proposer un de vos amis comme avocat pour la cassation, la seconde fois c'est 4 jours avant de com araître devant LOPPENS . Vous étiez tellement pressé que nous n'avons même pas parlé de mon affaire. Vous avez si vous vous en souvenez, un rendez-vous avec le Ministre GREGOIRE à Bruxelles. Vous n'avez même pas plaidé et celà sans me consulter. Je réprouve cette façon d'agir vu que les tailleurs de Binche qui ont passé le mois suivant n'ont plus ou presque plus été condamnés en dommages intérêts.

Vous parlez du fisc et vous êtes étonnés de devoir payer des sommes que vous jugez considérables mais moi je suis habitué; vous seriez étonné de connaître les sommes que j'ai payé depuis 20ans. Des centaines de milliers de francs certaines années sans compter les contributions indirectes.

Je vous remercie encore pour la finale de votre lettre et je compte qu'après réflexion vous userez de votre puissance auprès du ministre de la justice afin que mon pays répare la grave erreur judiciaire commise contre moi et mes enfants, et pour me faire libérer d'urgence.

A vous lire, en m'excusant si mes termes sont parfois trop sincères, recevez mes salutations distinguées.-

Le 23 janvier 1947, Me Henry Mons de Liège, avocat de Paul Lisein, lui écrit. Un extrait de cette lettre est repris ci-après :



Mme Lisein m'a d'ailleurs mis au courant de la façon dont vous avez été défendu et aussi de la façon dont on s'était arrangé pour écarter certains avocats qui eussent été disposés à prendre votre défense.

Je vous dirai tout d'abord, que la première chose à faire est de constituer un dossier solide; à cette fin, nous avons déjà pris avec Mme Lisein et votre ancien régisseur certaines dispositions, consistant notamment à obtenir des attestations des ouvriers de vos chantiers que vous avez fait libérer, de ceux que vous avez embauchés en surnombre et dont beaucoup ne travaillaient même pas dans les chantiers; nous recueillerons également des attestations des prisonniers que vous avez fait revenir d'Allemagne, des déclarations de la Résistance, etc.....

Réflexions personnelles.

Effectivement, Paul Lisein a dû vouloir s'enrichir le plus possible et il voyait une possibilité dans la collaboration, d'autant plus que son frère Alfred était complètement impliqué dans le Rexisme. Il est, d'autre part, certain qu'il a aidé de nombreuses personnes à ne pas subir la déportation et les maltraitances de l'autorité nazie et qu'il a aussi favorisé le rapatriement de certains « travailleurs forcés » d'Allemagne. Je ne citerai qu'un coiffeur qui a été inscrit au chantier, pendant quelques semaines seulement mais comme d'autres n'y a jamais mis les pieds. Sur le total des 480 personnes inscrites sur la liste du personnel du chantier en fin de guerre, quelque 145 avaient été désinscrits.

Le 26 janvier 1948, la famille Thirifays rembourse 316.273 fr au Comptoir d'Escompte.

Le 27 février 1948, l'Office des Séquestres demande de rendre la gestion du chantier à Paul Lisein sous le contrôle des Séquestres …. Car la gestion actuelle manque de compétences mais la reprise devenait déjà bien mal aisée.

Le 14 octobre 1966, Paul Lisein décède à Rochefleurie, Vouvray (Cher et Loir).

En juin 1969, Louis Lisein et ses deux sœurs Geneviève et Claudine, seuls propriétaires des titres du Chantier et seuls héritiers de leur père Paul dont les biens avaient été placés sous Séquestre le 17 janvier 1945, déchargent le Séquestre de toutes responsabilités.

Ce n'est seulement qu'en 1971 que la liquidation de la Société anonyme « Chantiers navals Jabon Frères » a été clôturée soit plus de vingt années après la fin effective des activités.

Note de synthèse

Sur base de l'analyse d'un avocat, la situation globale de la succession du chantier peut se résumer comme transcrit ci-après.

La S. A. Chantiers navals Jabon Frères a été constituée le 13 mai 1927.

En 1935, le chantier est acheté par Paul Lisein et son épouse Irène Thirifays.

Le 5 avril 1938, le conseil d'administration du chantier est composé de :

- Léonard (dit Léo) Van Thiel-Jabon ;
- Paul Lisein ;
- Gaston Limbort ;
- Albert M. Smits ;
- Clovis Hacha et Georges Jabon sont démissionnaires.

Et le conseil de surveillance est composé de :

- Alexandre Van Thiel
- Fernand Parmentier.

Au lendemain de la guerre 1940-1945, le chantier est mis sous séquestre. C'est donc l'«Office des Séquestres » qui a la charge complète de la gestion.

Le 25 juin 1969, Louis Lisein[33] est nommé liquidateur de la SA « Chantiers navals Jabon frères » .

A ce moment, les actions se répartissaient entre :

- L'État belge ;
- Mme Geneviève Lisein ;
- Mme Irène Thirifays ;
- Mme Ghislaine Lisein ;
- M Louis Lisein.

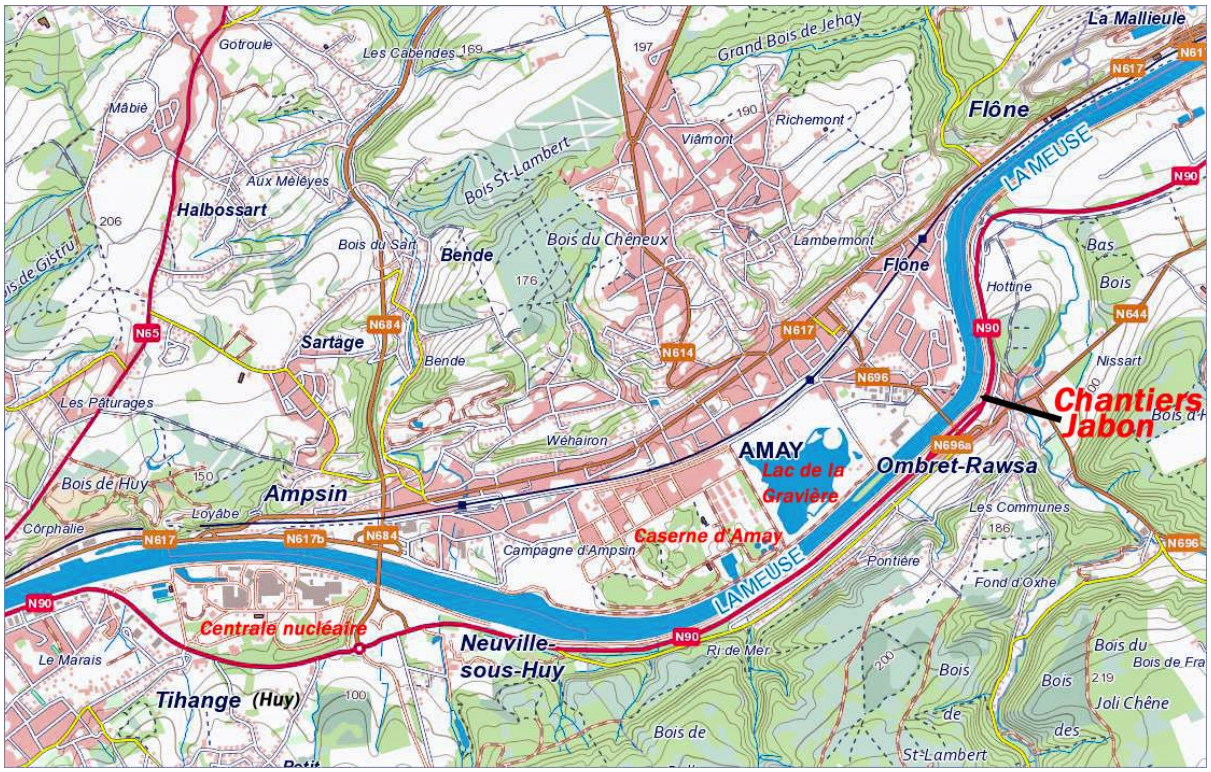
Le 31 décembre 1960, le passif exigible était de 11.354.849 fr et le compte pertes et profits est porté à l'actif pour 12.114.592 fr. L'absence de toute comptabilité pour la période 1948-1959 ne permet pas de justifier les montants.

Il apparaît cependant que le créancier principal de la Société a toujours été l'État belge. En 1960, les frais de gestion du Séquestre sont de 1.996.000 fr sans pièces justificatives. De 1960 à 1961, le compte « amendes et comdamnations » passe de 6.543.778 fr à 7.226.822 fr. Cette situation a sans doute conduit au désintéressement de l'État dans la gestion de la Société. La Société établie en 1927 pour 30 ans n'aurait donc plus dû exister depuis 1957.

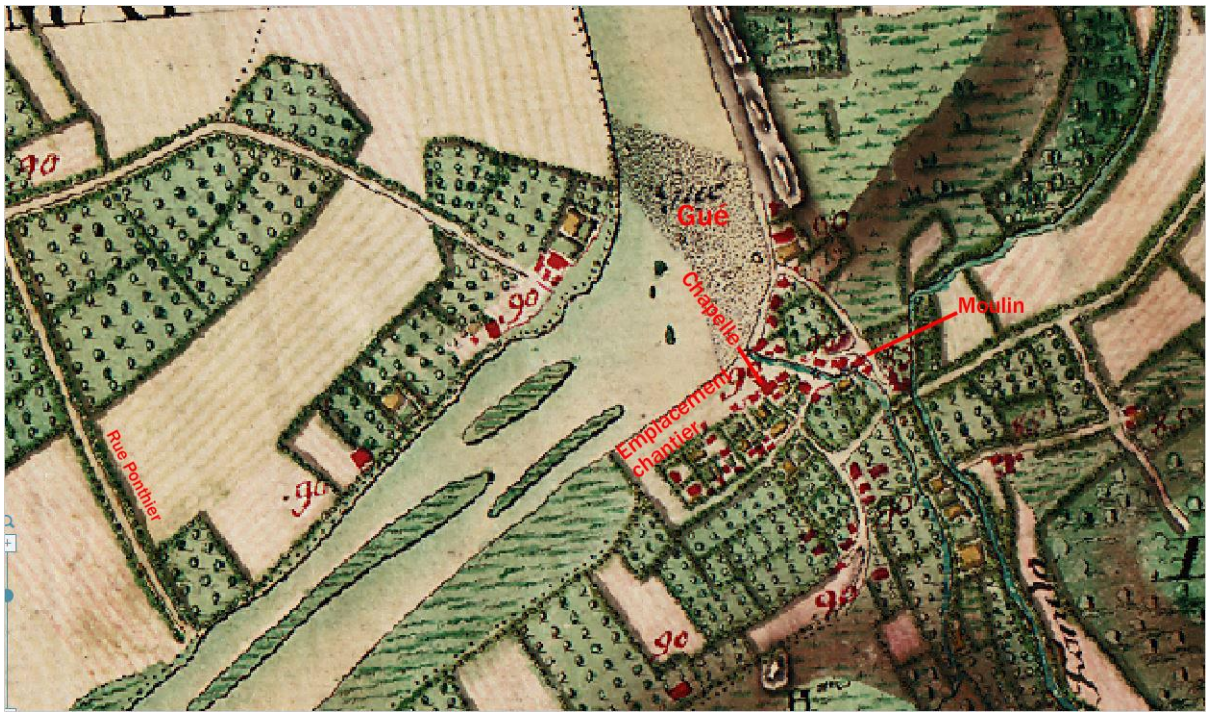
La Société était devenue une enveloppe vide de toute substance, elle avait de fait cessé ses activités en 1945.

[33] Fils de Paul

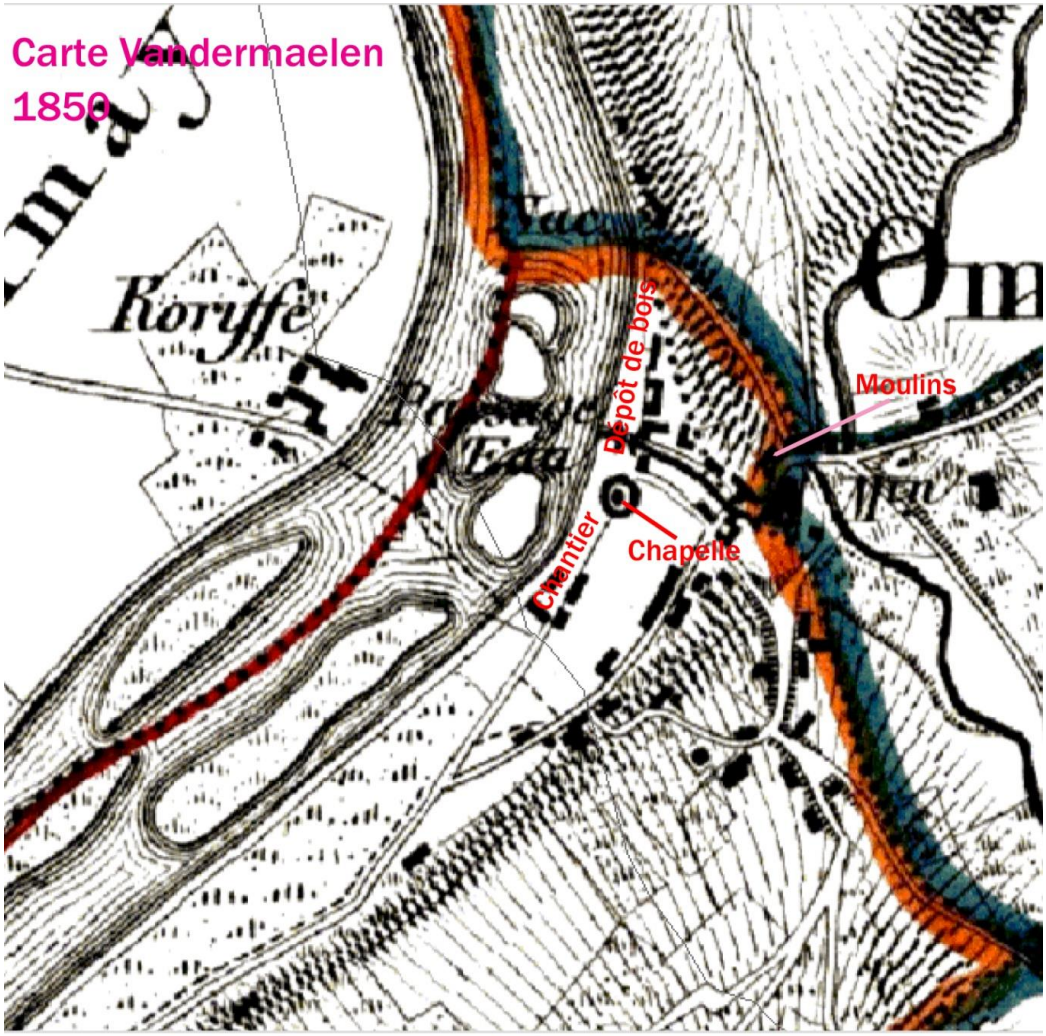
Les ‘Chantiers navals Jabon Frères’ se trouvaient à côté de l’église d’Ombret.



La carte Ferraris de 1777 ne pouvait pas être très précise, même si c’était un exploit de réaliser un lever de terrain avec les moyens topographiques de l’époque. On y voit la position du gué à la sortie de la courbe de la Meuse. En comparant avec les cartes suivantes, on peut observer que les îles se meuvent naturellement, principalement au gré des crues.



Les lieux ont été considérablement transformés depuis le milieu du 19ème siècle ; alors que jusqu'à cette époque, ils n'avaient quasi uniquement subi que des modifications naturelles et très peu d'actions anthropiques.



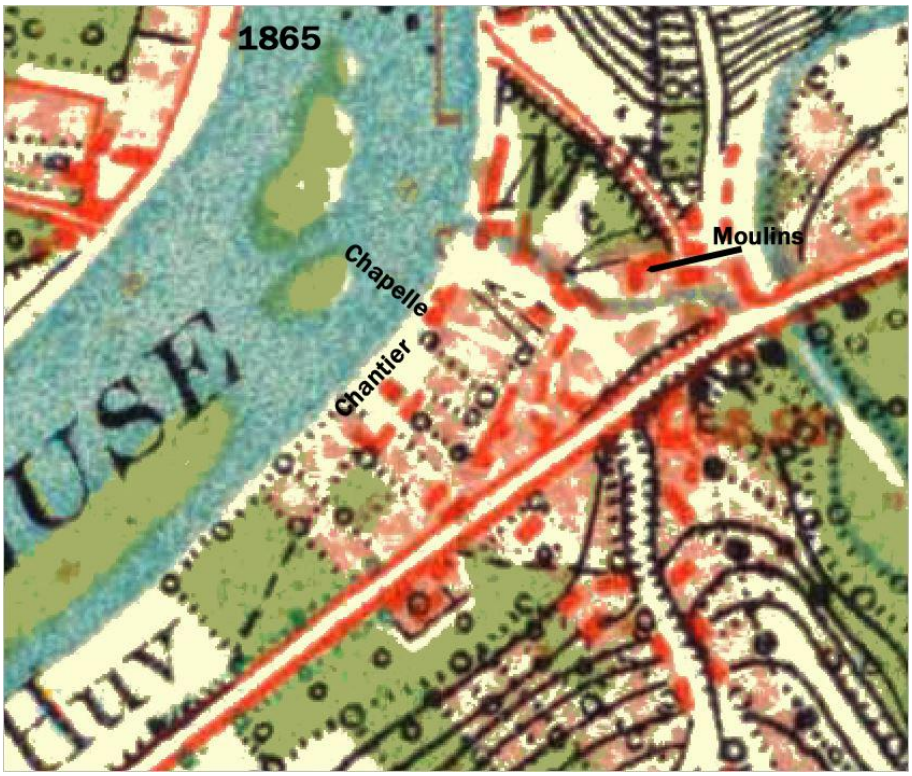
La Meuse, comportait sept îles répertoriées principalement sur le territoire d'Ombret.

Fin du 19ème siècle, lorsque le fleuve a été rendu navigable aux bateaux de 300 tonnes par dragage et établissement d'écluses (à Flône et à Ampsin)[34], cinq îles situées dans la courbe ont été enlevées. Les berges en aval du débarcadère du moulin ont été aménagées pour permettre les chargements et déchargements de matériaux, notamment les bois (entre autres du marchand Jabon).

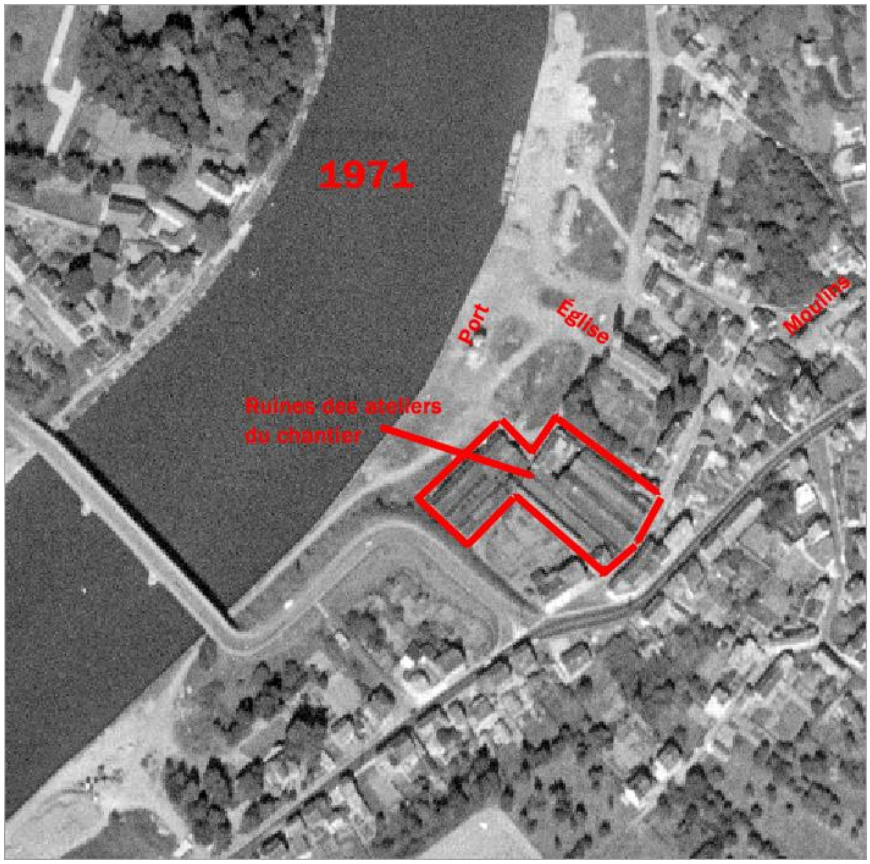
La traversée de la Meuse se faisait dans une 'nacelle' (barque).

La route Huy-Ramet a été construite fin des années 1850, elle a grandement facilité l'accès au chantier. Le premier pont moderne[35] fut ouvert à la ciculation en 1875, il facilitait beaucoup le transport des marchandises de et vers la gare d'Amay.

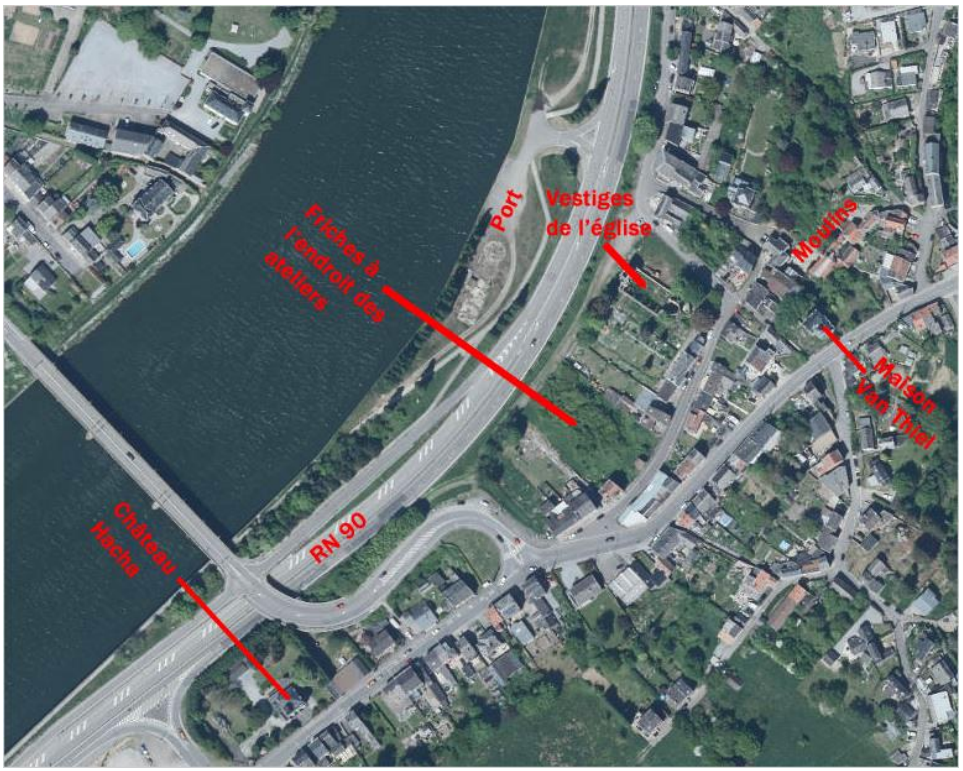
[34] La navigation à pleine charge n'était cependant pas possible lors des étiages et, lors des crues, les moyens de traction n'étant pas suffisants pour permettre le pilotage en toute sécurité.
[35] Le premier pont fut construit à l'époque romaine au début de notre ère, il y a 20 siècles.



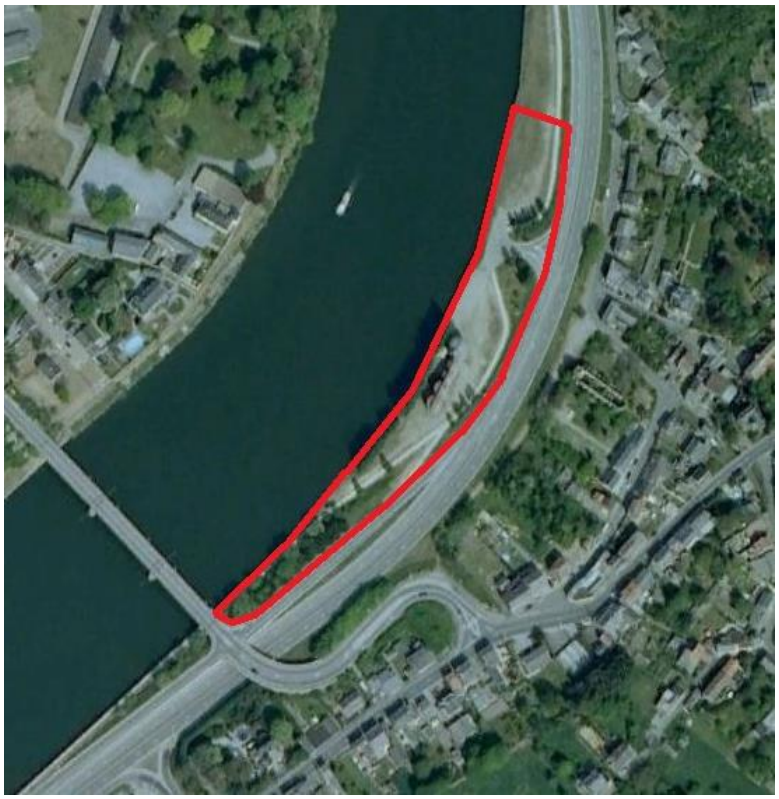
La « Carte du dépôt de la guerre », première carte d'aspect dit militaire, date de 1865



L'orthophotoplan du SPW en 1971 montre les ruines des ateliers du chantier et la disparition de l'aire de montage des bâteaux due à la rectification du fleuve et de l'établissement d'un port (longtemps utilisé par le moulin).



L'orthophotoplan de 2018 fait apparaître qu'il ne subsiste plus rien du chantier et que la RN 90 a complètement séparé le village de la rive de la Meuse



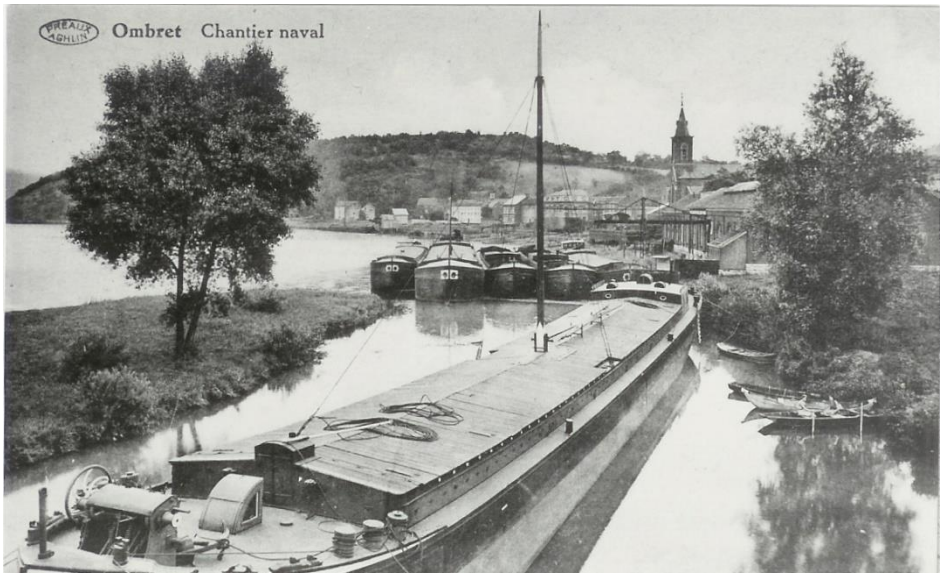
Les activités anthropiques ont pollué le sol. La SPAQUE[36] a défini la zone à dépolluer (encadré rouge).

[36] SPAQUE : Société publique d'aide à la qualité de l'environnement.

Vues du chantier depuis le pont métallique

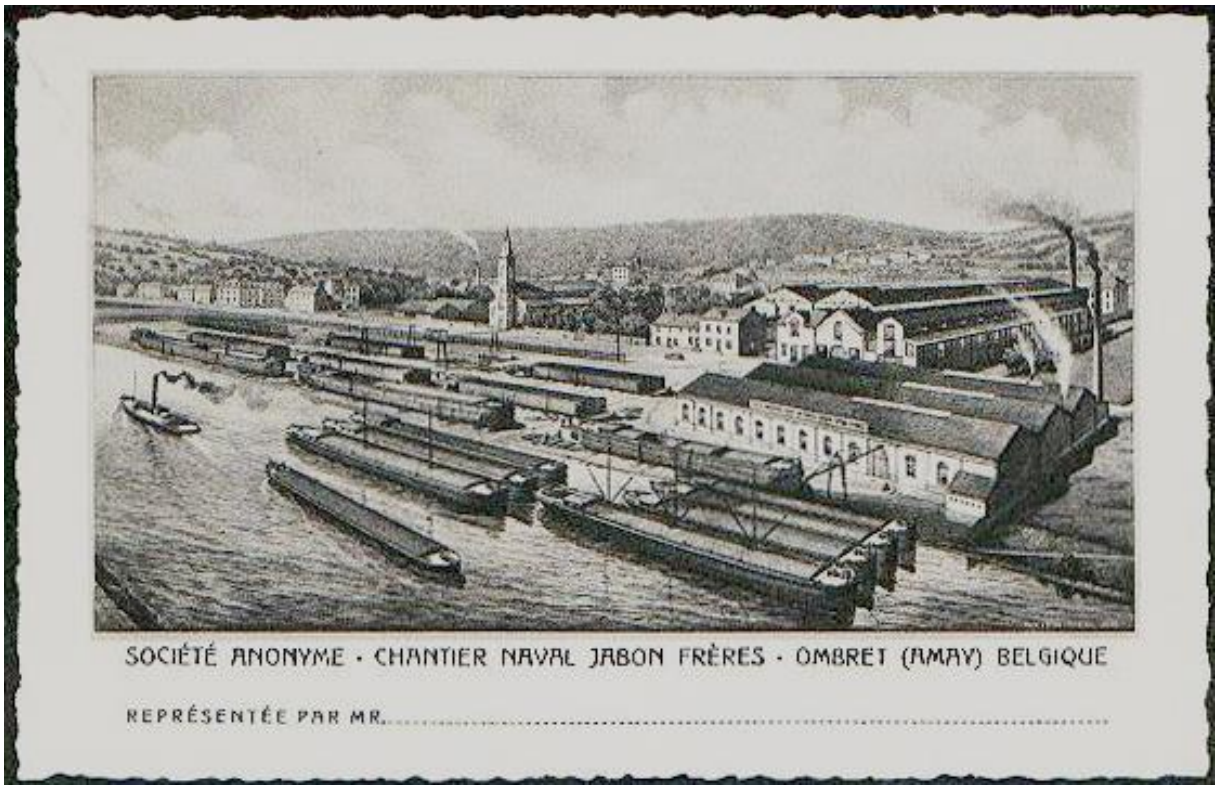


Vue du chantier et de l'île du Centre depuis le pont

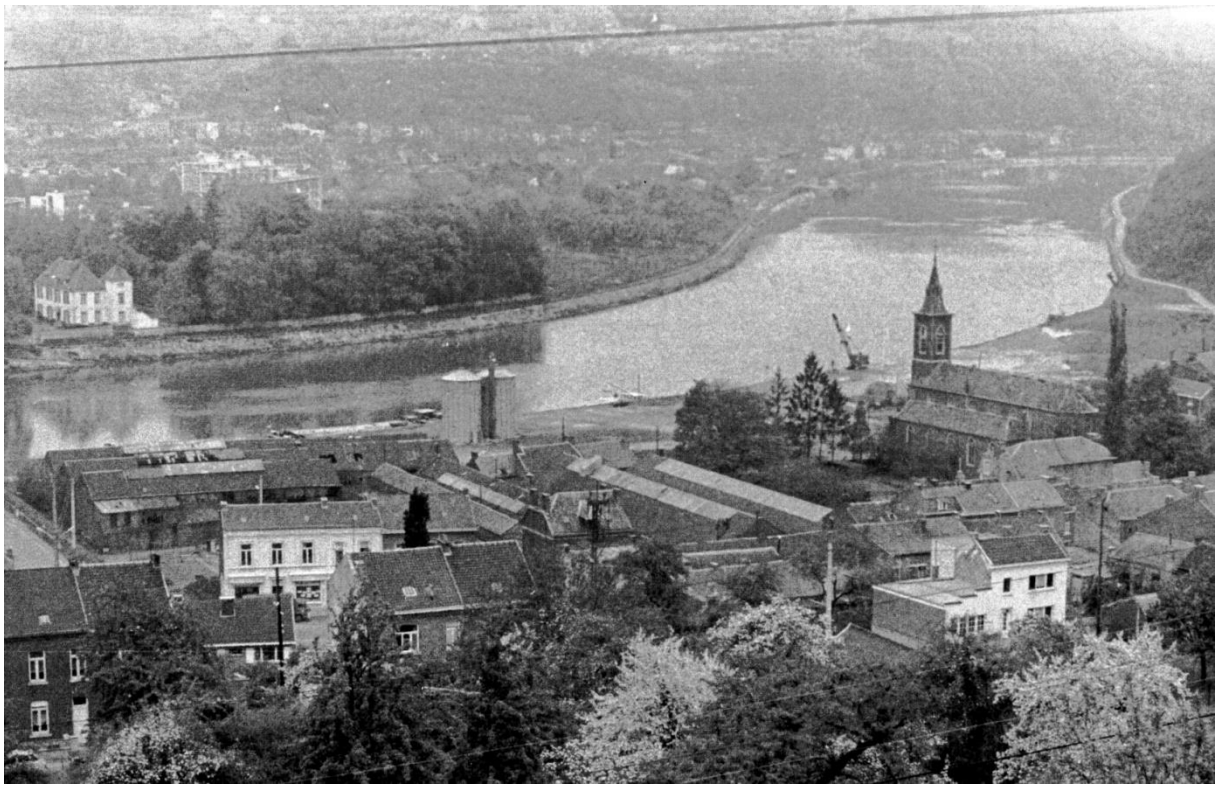


Vue de la palissade devant l'église en 1948

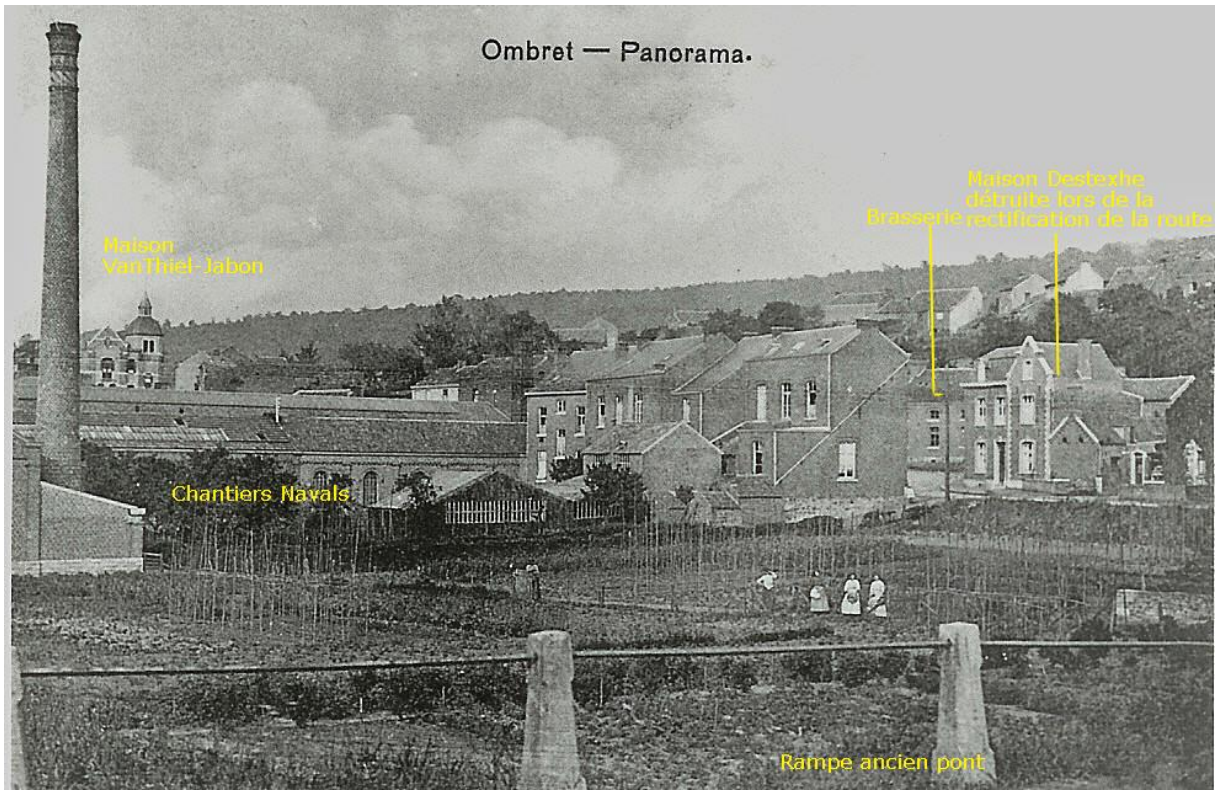




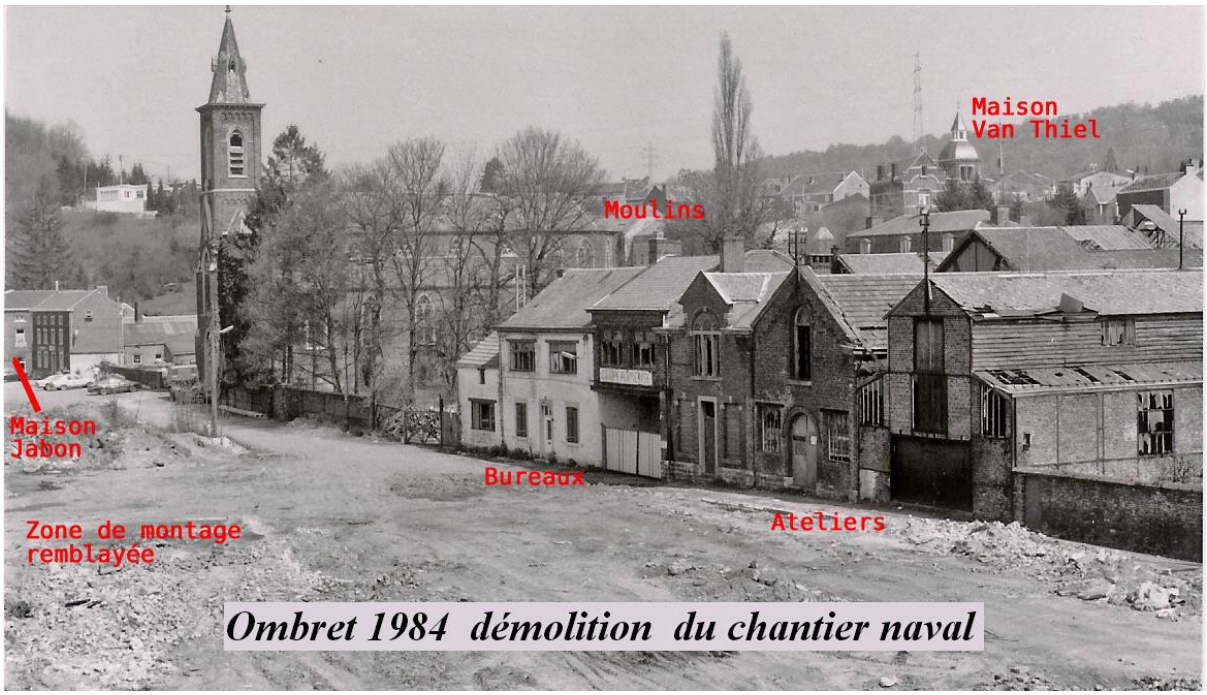
Vue générale du chantier, belle carte de visite des dirigeants et vendeurs du chantier



Vue des ateliers du chantier, en ruine, après aménagement du mur de quai et installation de silos à grains du moulin. (vers 1985/1990)



Vue du chantier depuis la rampe du pont détruit lors de la seconde guerre



L'aire de montage des bateaux a été remblayée et un mur de quai a été construit pour transformer la berge en un port et préparer l'assiette de la route régionale N90



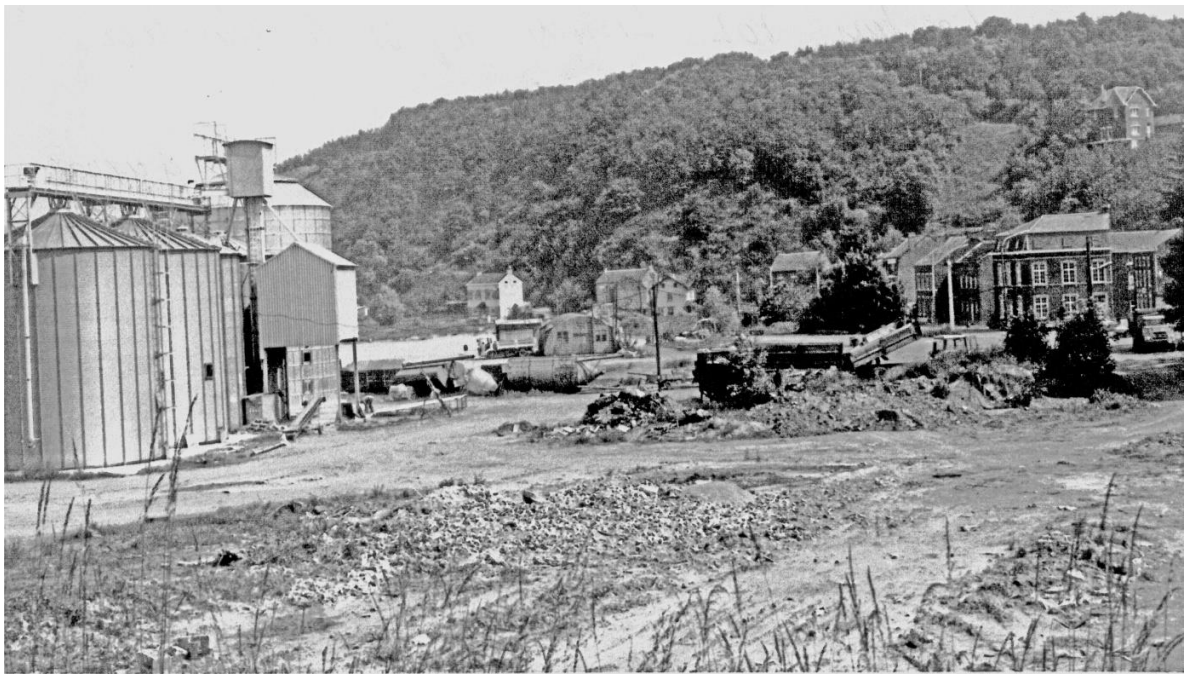
Halls en bordure de Meuse en cours de démolition



Démolition des ateliers de préparation



Suite des démolitions



Installation des silos du moulin le long du nouveau mur de quai

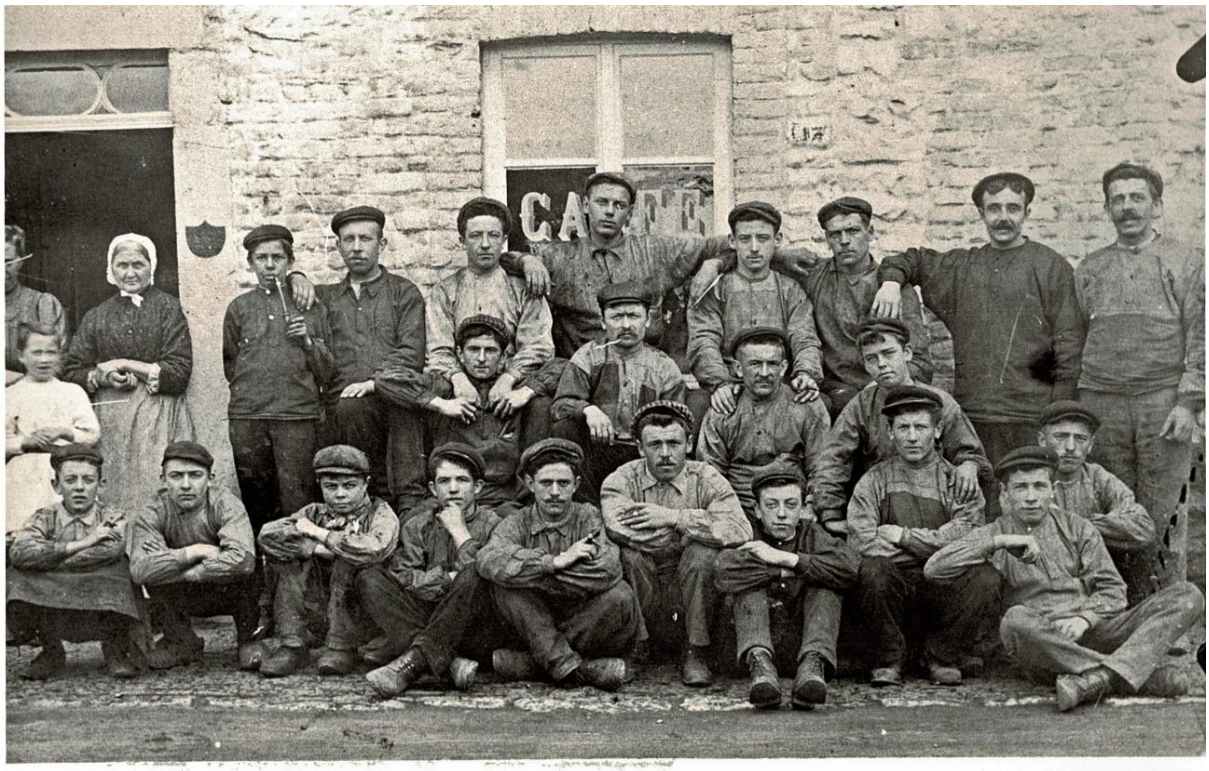
La grande réputation du chantier était basée sur le savoir-faire de chaque intervenant. Au début du 20ème siècle, quelque 200 personnes y travaillaient ; pendant la seconde guerre, il y en avait le double et, lors de la mise sous séquestre en 1945, il ne restait plus aucun actif.



L'arrière plan de la photo est un bateau sur blocs dans le chantier d'assemblage (dernière décennie 19ème s.)



Un groupe d'ouvriers devant le café « chez Lagasse »



SEPTEMBRE 1912
OUVRIERS DU CHANTIER NAVAL D'OMBRET EN FACE DU CAFE (LAGASSE)

1°RANG EN HAUT DE G. A DROITE	2°RANG	3°RANG
.LAMBERTINE LIMBORD(LAGASSE)	I.HORTENSE LIMET	I.LEOPOLD HAIDON
.GRAND'MERE LIMET(OUDA)	2.LEON PIRET	2.FERNAND PIRET
.....	3.ERNEST WATHIEU	3.DESIRE DUCHENE
.JOSEPH CHERPION	4.VICTOR PIRET	4.MARCEL PIRET
.PIERRE PIRET	5.FIRMIN KINABLE	5.....WILLIQUET
.FLORENT DUVIVIER		6.DONNE LAY
.RICHARD LIMET		7.....
.ADOLPHE DUVIVIER		8.CHARLES WATHIEU
.LEON MARECHAL		9.ALPHONSE DELVAUX
.ARMAND FOUARGE(CLAPETTE)		10.HENRI LIMET

Une autre photo d'un groupe d'ouvriers sur arrière plan du « Café Limbord », dit aussi Chez Lagasse[37] *en septembre 1912*

[37] Lagasse = *L'aguèsse* = la pie.



SEPTEMBRE 1912

OUVRIERS DU CHANTIER NAVAL D'OMBRET EN FACE DU CAFE(LAGASSE)

1° RANG EN HAUT DE LA DROITE	2°RANG	3°RANG
1. FIRMIN KINABLE	1.LEON LIMBORD(LAGASSE)	1.LEOPOLD HAIDON
2. FERNAND PIRET	2.....VANVUK(FORAIN)	2.ALEXANDRE DEVAUX
3. DESIRE. DUCHENE	3.NICOLAS DOMINIQUE	3.....
4.	4.MARCEL PIRET	4.FLORENT LIMET
5.	5.ARMAND COLLIGNON	5.....
6. JOSEPH CHERPION		6.CHARLES SARTO
7.FLORENT DUVIVIER		7.MAXIMILIEN WATHIEU
		8.LOUIS MOSSOUX
4°RANG		9.....SARTO
		10.....
1. HENRI LEGRAND(en tablier blanc)		11.LEON MARECHAL
2. GEORGES MOSSOUX		12.PIERRE HERMAN
3. ARTHUR JAME... (dit POMPOM)		
4. .....WILLIQUET		
5. DONNE LAY		
6. JOSEPH KINABLE		

ASSIS A L'AVANT PLAN

1.CHARLES WATHIEU
2.FELIX DELVAUX(petit garçon)
3.ALPHONSE DELVAUX

Autre groupe d'ouvriers

Le métier s'apprenait dès l'enfance. C'était l'époque des montres à gousset et des pipes longues [38].

[38] J'ai une pensée émue pour le petit gamin (Félix Delvaux), en costume de marin qui fut mon professeur de français.



SEPTEMBRE 1912

OUVRIERS DU CHANTIER NAVAL D'OMBRET EN FACE DU CAFE LIMBORD(LAGASSE)

1°RANG EN HAUT DE G. A D.	2°RANG	DERRIERE LES VELOS
1.FIRMIN KINABLE	1.FERNAND PIRET	(TETE) de VICTOR PIRET
2.....	2.....	FLORENT DUVIVIER
3.....WILLIQUET	3.EUGENE SAUVEUR	RANG DES VELOS
4.HENRI LIMET	4.....	1.RICHARD LIMET
	5.MARCEL PIRET	2.ALPHONSE DELVAUX
	6.DESIRE DUCHENE	3.LEON MARTIN
	7.MAXIMILIEN WATHIEU	4.JOSEPH CHERPION
	8.DONNE LAY	5.FELIX DELVAUX(petit garçon)
		6.ARTHUR. JAM...(dit POMPOM)
		7.LEON MARECHAL
		8.FLORENT LOUMAYE
		9.ADOLPHE DUVIVIER
		10.LEOPOLD HAIDON
		11.....

Les vélos étaient encore très simples, pignon fixe, pas de changement de vitesses et ils étaient équipés d'éclairage au « carbure »[39]

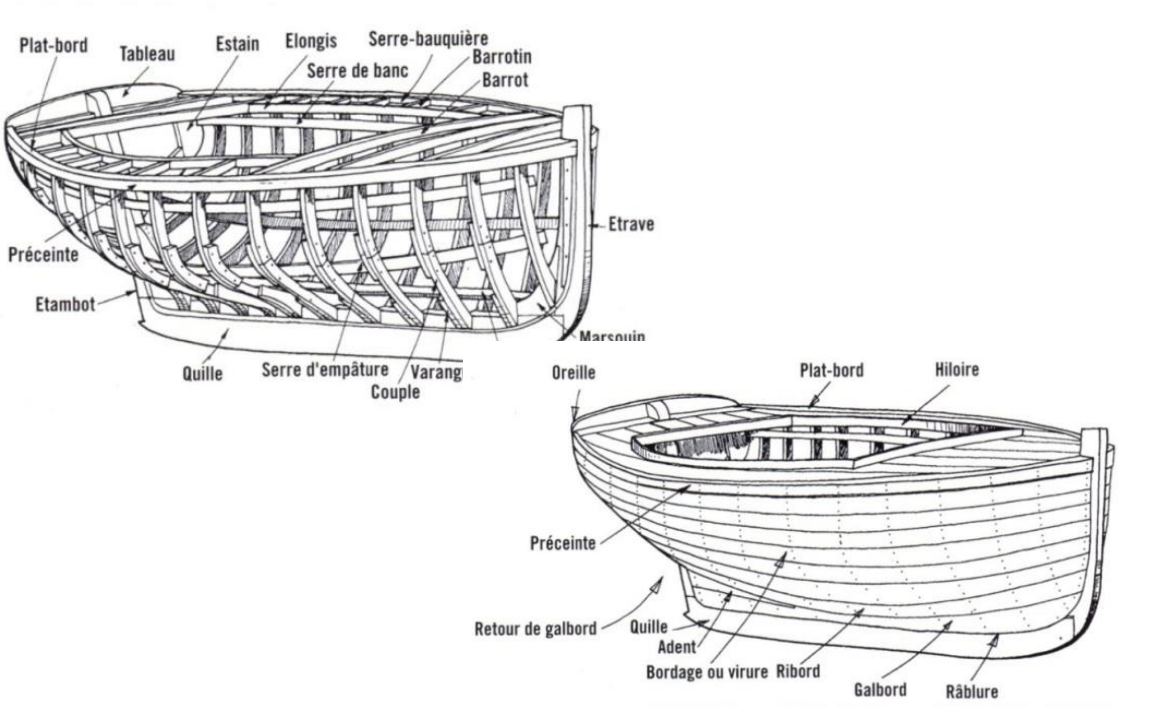
[39] Ces lampes étaient équipées d'un réservoir de carbure de calcium CaC_2 et d'un réservoir d'eau H^2O. L'eau était libérée goutte à goutte sur le carbure, il se formait de la chaux CaO et de l'acétylène C^2H^2, celui-ci était enflammé et produisait une faible lumière vascillante.



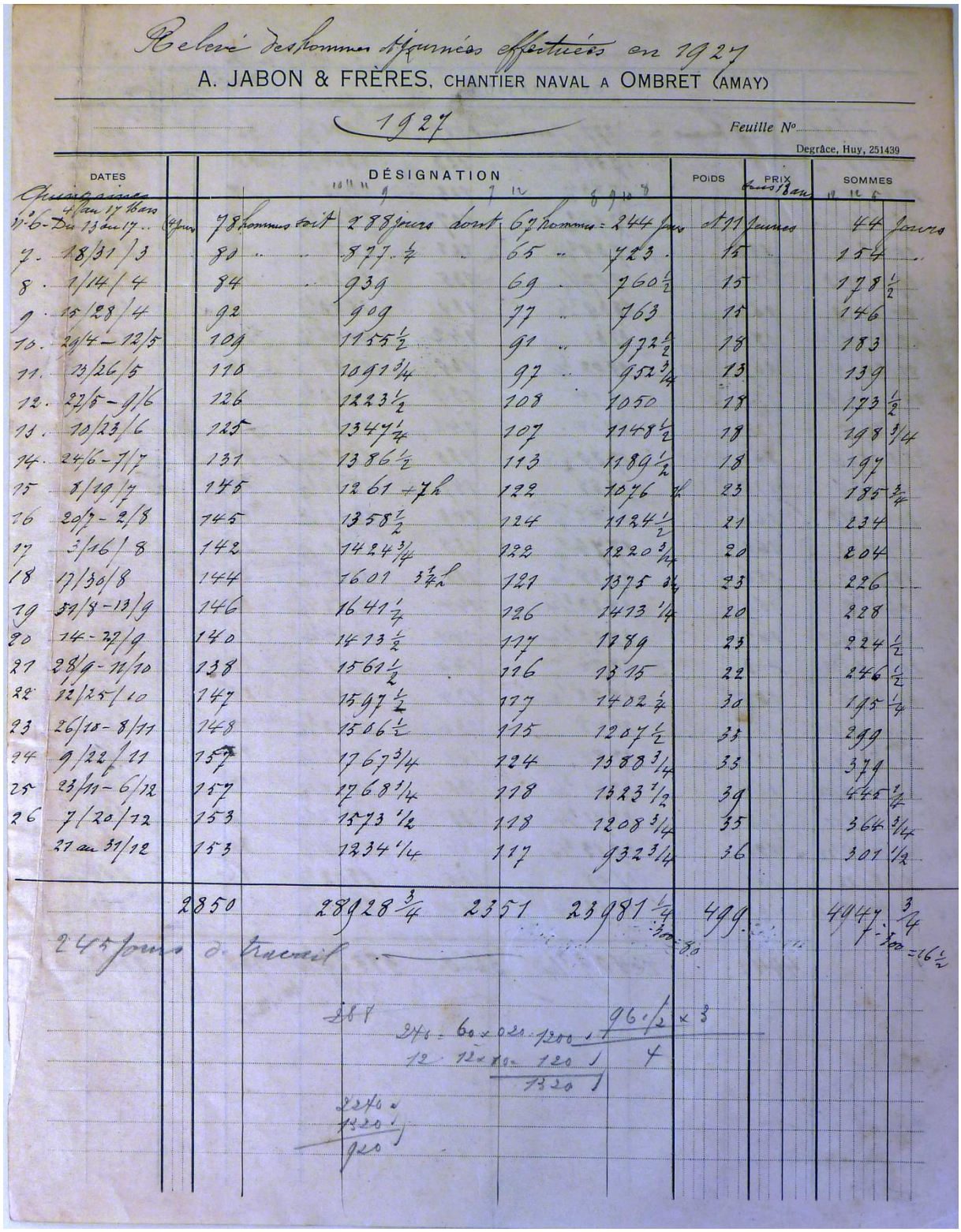
Courte interruption du travail pour immortaliser le montage d'un bateau.

Le fond, raidi par les varangues, est construit sur des supports qui sont de simples tronçons d'arbres. Ensuite, les demi-couples, préalablement cintrés, sont rivetés au fond. Leur fonction est de raidir le bordage qui y sera riveté. Ensuite, c'est le plat-bord (sur lequel courent les bateliers) qui contribuera aussi à la raideur de l'embarcation. Finalement, ce sont les aménagements adaptés aux souhaits du propriétaire qui sont installés.

Définition des éléments de la charpente d'un bateau



Source : Chasse Marrée Hors Série n°1H été 2006



Relevé des hommes-journées effectuées en 1927

A. JABON & FRÈRES, CHANTIER NAVAL A OMBRET (AMAY)

1927

Feuille N°

Degrâce, Huy, 251439

DATES	DÉSIGNATION				POIDS	PRIX	SOMMES
Quinzaines							
1-6 Du 1 au 17 Janv. 4 jours	78 hommes fait	288 jours dont	67 hommes = 244 jours		11 jeunes		44 jours
2. 18/31/3	80	877 ½	65	723	15		154
8. 1/14/4	84	939	69	760 ½	15		178 ½
9. 15/28/4	92	909	77	763	15		146
10. 29/4 – 12/5	109	1155 ½	91	972 ½	18		183
11. 13/26/5	116	1091 ¾	97	952 ¾	13		139
12. 27/5 – 9/6	126	1223 ½	103	1050	18		173 ½
13. 10/23/6	125	1347 ¼	107	1148 ½	18		198 ¾
14. 24/6 – 7/7	131	1386 ½	113	1189 ½	18		197
15 8/19/7	145	1261 + 7h	122	1076 7h	23		185 ¾
16 20/7 – 2/8	145	1358 ½	124	1124 ½	21		234
17 3/16/8	142	1424 ¾	122	1220 ¾	20		204
18 17/30/8	144	1601 ¾ h	121	1375 ¾	23		226
19 31/8 – 13/9	146	1641 ¼	126	1413 ¼	20		228
20 14 – 27/9	140	1413 ½	117	1289	23		224 ½
21 28/9 – 11/10	138	1561 ½	116	1315	22		246 ½
22 12/25/10	147	1597 ½	117	1402 ¼	30		195 ¼
23 26/10 – 8/11	148	1506 ½	115	1207 ½	33		299
24 9/22/11	157	1767 ¾	124	1588 ¾	33		374
25 23/11 – 6/12	157	1768 ¾	118	1323 ½	39		422 ¼
26 7/20/12	153	1573 ½	118	1208 ¾	35		364 ¾
27 au 31/12	153	1234 ¼	117	932 ¾	36		301 ½
	2850	28928 ¾	2351	23981 ¼	499		4947 ¾

244 jours de travail

288

24 = 60 × 020 = 1200 / 12 = 12 × 10 = 120 / 1320 / 96 ½ × 3 / 4

2240 / 1320 / 920

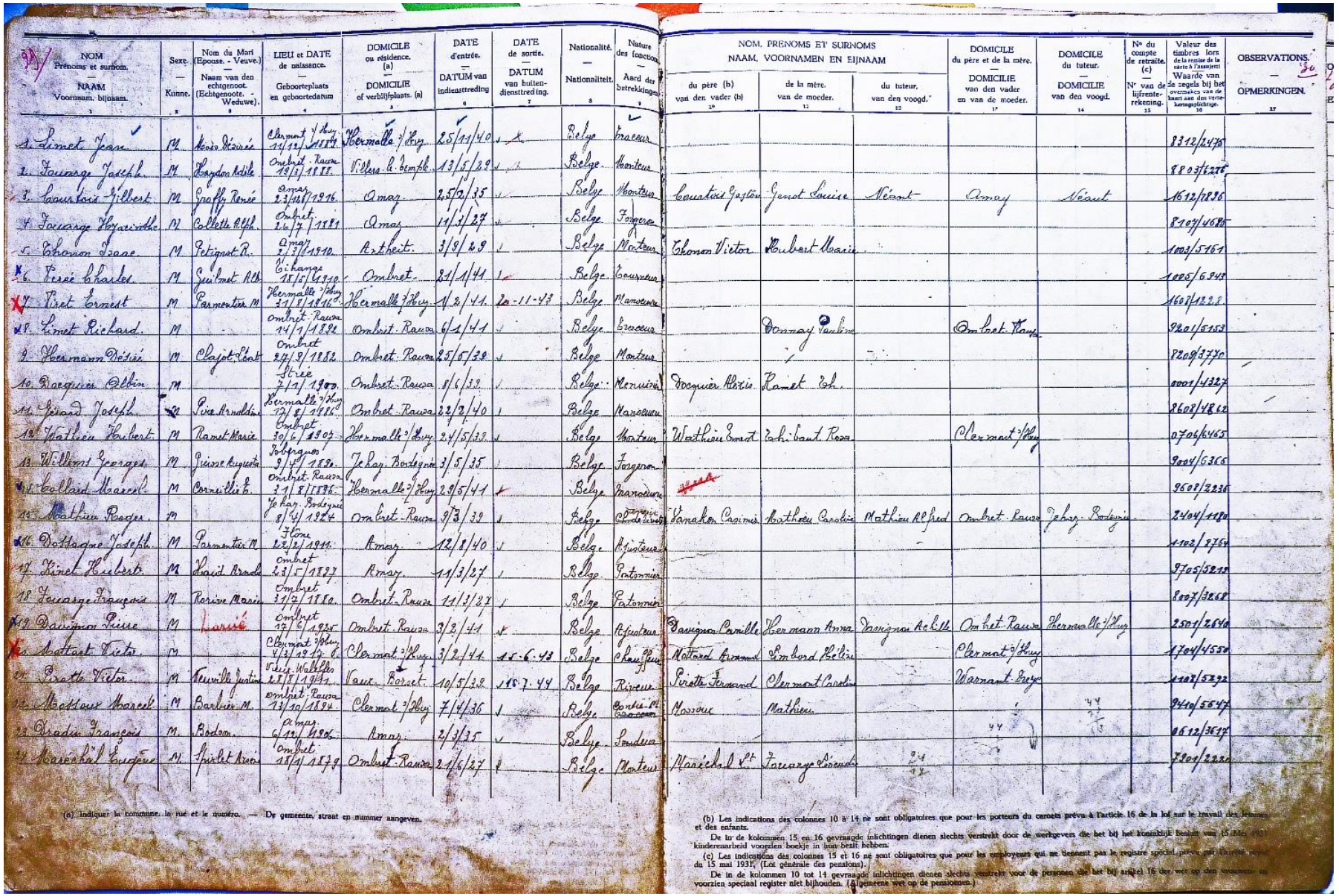
Relevé des prestations de l'année 1927

Le nombre d'ouvriers a doublé en 1927, de 78 en janvier à 157 en décembre. Au début de ce dernier mois, il y avait 118 adultes et 39 mineurs (sous 18 ans).

En 1928, le personnel comptait 174 ouvriers.

Pendant la seconde guerre, le nombre de travailleurs a atteint un maximum d'environ 350.

Premières pages du registre du personnel en début d'occupation allemande



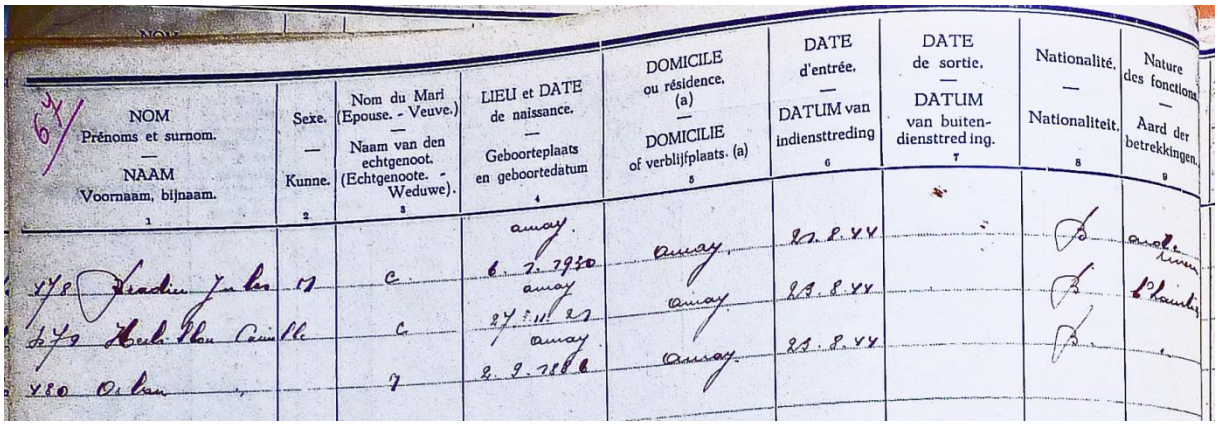
N°	NOM Prénoms et surnom. — NAAM Voornaam, bijnaam.	Sexe — Kunne.	Nom du Mari (Epouse. - Veuve.) — Naam van den echtgenoot. (Echtgenoote. - Weduwe).	LIEU et DATE de naissance. — Geboorteplaats en geboortedatum	DOMICILE ou résidence. (a) — DOMICILIE of verblijfplaats. (a)	DATE d'entrée. — DATUM van indiensttreding	DATE de sortie. — DATUM van buiten-dienststreding.	Nationalité. — Nationaliteit.	Nature des fonctions — Aard der betrekkingen
1	Limet Jean	M	Marie Désirée	Clermont s/Huy 11/12/1884	Hermalle s/Huy	25/11/40		Belge	Graveur
2	Fauvarge Joseph	M	Haydon Adèle	Ombret-Rausa 19/3/1888	Villers-le-Temple	13/5/29		Belge	Monteur
3	Courtois Gilbert	M	Graffy Renée	Amay 23/12/1916	Amay	25/2/35		Belge	Monteur
4	Fauvarge Hyacinthe	M	Collette Alph.	Ombret 26/7/1881	Amay	11/3/27		Belge	Forgeron
5	Thonon Isaac	M	Petignat R.	Amay 27/3/1910	Arbeit.	3/8/29		Belge	Monteur
6	Perée Charles	M	Jeulmet Alb.	Tihange 15/5/1919	Ombret	21/1/41		Belge	Couvreur
7	Piret Ernest	M	Parmentier M.	Hermalle s/Huy 31/8/1916	Hermalle s/Huy	1/2/41	20-11-43	Belge	Manoeuvre
8	Limet Richard	M		Ombret-Rausa 14/1/1891	Ombret-Rausa	6/1/41		Belge	Graveur
9	Hermann Désiré	M	Clajot Léon	Ombret 22/9/1882	Ombret-Rausa	25/5/39		Belge	Monteur
10	Racquier Albin	M		Jehay-Bodegnée 7/7/1900	Ombret-Rausa	8/6/39		Belge	Menuisier
11	Jérard Joseph	M	Lix Arnoldine	Hermalle s/Huy 12/8/1885	Ombret-Rausa	22/2/40		Belge	Manoeuvre
12	Vathieu Hubert	M	Ramet Marie	Ombret 30/6/1903	Hermalle s/Huy	24/5/39		Belge	Monteur
13	Willems Georges	M	Guisse Auguste	Jehay-Bodegnée 3/4/1896	Jehay-Bodegnée	3/5/35		Belge	Forgeron
14	Collard Marcel	M	Corneliis L.	Ombret-Rausa 31/8/1896	Hermalle s/Huy	29/5/41		Belge	Manoeuvre
15	Mathieu Rosier	M		Jehay-Bodegnée 8/4/1924	Ombret-Rausa	9/3/39		Belge	Ouvrier d'usine
16	Dottaigne Joseph	M	Parmentier M.	Jemeppe 22/2/1911	Amay	12/8/40		Belge	Ajusteur
17	Rinet Hubert	M	Laid Arnold	Ombret 23/5/1897	Amay	11/3/27		Belge	Patronnier
18	Fauvarge François	M	Poirier Marie	Ombret 31/7/1880	Ombret-Rausa	11/3/27		Belge	Patronnier
19	Davignon Pierre	M	Marié	Ombret 12/6/1905	Ombret-Rausa	3/2/41		Belge	Ajusteur
20	Mottard Victor	M		Clermont s/Huy 4/3/1917	Clermont s/Huy	3/2/41	15-6-43	Belge	Chauffeur
21	Siretta Victor	M	Neuville Justine	Vieux-Waleffe 28/8/1914	Vaux-Borset	10/5/38	15-7-44	Belge	Ouvrier
22	Mathieux Marcel	M	Barbier M.	Ombret-Rausa 13/10/1894	Clermont s/Huy	7/4/36		Belge	Contre-Maître
23	Bradin François	M	Bodem	Amay 6/12/1906	Amay	2/3/35		Belge	Soudeur
24	Maréchal Eugène	M	Spirlet Marie	Ombret 18/4/1879	Ombret-Rausa	21/6/27		Belge	Monteur

(a) Indiquer la commune, la rue et le numéro. — De gemeente, straat en nummer aangeven.

NOM, PRENOMS ET SURNOMS NAAM, VOORNAMEN EN EIJNAAM			DOMICILE du père et de la mère. — DOMICILIE van den vader en van de moeder.	DOMICILE du tuteur. — DOMICILIE van den voogd.	N° du compte de retraite. (c) — N° van de lijfrente-rekening.	Valeur des timbres lors de la remise de la carte à l'assuré — Waarde van de zegels bij het overmaken van de kaart aan den verze-keringsplichtige.	OBSERVATIONS. — OPMERKINGEN.
du père (b) van den vader (b)	de la mère. van de moeder.	du tuteur, van den voogd.					
						8312/2478	
						8803/6226	
Lauvaux Gaston	Genot Louise	Néant	Amay	Néant		1612/1836	
						8107/4686	
Thonon Victor	Hubert Marie					1003/5161	
						1005/6943	
						1607/1228	
	Donnay Pauline		Ombret-Rausa			9201/5153	
						8209/3770	
Jacquier Alexis	Ramet Ch.					0001/4227	
						8608/4812	
Wathieu Ernest	Ch. Laut Rosa		Clermont s/Huy			0706/6465	
						9004/6356	
						9609/2236	
Vanaken Casimir	Mathieu Caroline	Mathieu Alfred	Ombret-Rausa	Jehay-Bodegnée		2404/1190	
						1102/8764	
						9705/5219	
						8007/3265	
Davignon Camille	Hermann Anna	Davignon Achille	Ombret-Rausa	Hermalle s/Huy		2501/2646	
Mottard Ernand	Embond Pélin		Clermont s/Huy			1704/4558	
Siretta Fernand	Clermont Cécile		Warnant-Dreye			1102/5232	
Mosseux	Mathieu					9410/5647	
						0612/3619	
Maréchal Vt	Fauvarge Léonie					7904/2220	

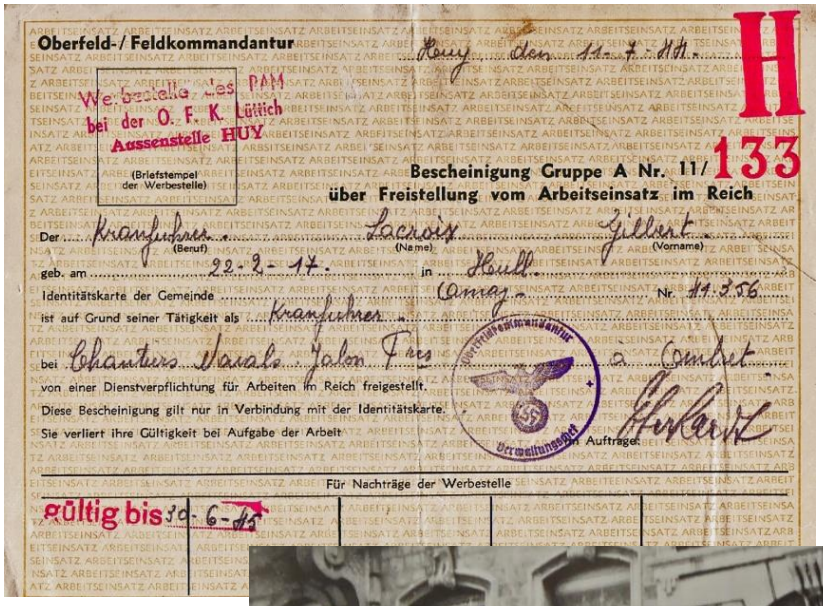
(b) Les indications des colonnes 10 à 14 ne sont obligatoires que pour les porteurs du carnets prévu à l'article 16 de la loi sur le travail des femmes et des enfants.
De in de kolommen 15 en 16 gevraagde inlichtingen dienen slechts verstrekt door de werkgevers die het bij het Koninklijk Besluit van 15 Mei 1937 kinderenarbeid voorzien boekje in hun bezit hebben.

(c) Les indications des colonnes 15 et 16 ne sont obligatoires que pour les employeurs qui ne tiennent pas le registre spécial prévu par l'article 29 du 15 mai 1931, (Loi générale des pensions).
De in de kolommen 10 tot 14 gevraagde inlichtingen dienen slechts verstrekt voor de personen die het bij artikel 16 der wet op den arbeid van vrouwen en voorzien speciaal register niet bijhouden. (Algemene wet op de pensioenen.)



NOM Prénoms et surnom. — NAAM Voornaam, bijnaam. 1	Sexe. — Kunne. 2	Nom du Mari (Epouse. - Veuve.) — Naam van den echtgenoot. (Echtgenoote. - Weduwe). 3	LIEU et DATE de naissance. — Geboorteplaats en geboortedatum 4	DOMICILE ou résidence. (a) — DOMICILIE of verblijfplaats. (a) 5	DATE d'entrée. — DATUM van indiensttreding 6	DATE de sortie. — DATUM van buiten-diensttred ing. 7	Nationalité. — Nationaliteit. 8	Nature des fonctions — Aard der betrekkingen. 9
478 Dradin Jules	M	C	6. 2. 1930 away	away	22. 8. 44		B	manœuvre
479 Heli Elon Camille		C	27. III. 21 away	away	23. 8. 44		B	chauffeur
480 Orban		V	2. 9. 1886	away	23. 8. 44		B	

La dernière inscription au registre du personnel, celle du nommé Orban, date du 23 août 1944 donc deux semaines avant la libération d'Ombret. L'écriture est nettement moins soigneuse et complète que précédemment. Le sieur Orban était âgé de 58 ans et sa fonction non définie. Une autre inscription, deux jours avant fut celle de Jules Dradin, gamin de 14 ans en tant qu'aide riveur.



Oberfeld-/ Feldkommandantur Huy, den 12. 7. 44.

Werbestelle bei der O. F. K. Lüttich Aussenstelle HUY (Briefstempel der Werbestelle)

H 133

Bescheinigung Gruppe A Nr. 11/

über Freistellung vom Arbeitseinsatz im Reich

Der Kranführer (Beruf) Lacroix (Name) Gilbert (Vorname)

geb. am 22-9-17. in Huy. Nr. 11.256

Identitätskarte der Gemeinde Amay.

ist auf Grund seiner Tätigkeit als Kranführer

bei Chantiers Navals Jules Frey a. Amay

von einer Dienstverpflichtung für Arbeiten im Reich freigestellt.

Diese Bescheinigung gilt nur in Verbindung mit der Identitätskarte.

Sie verliert ihre Gültigkeit bei Aufgabe der Arbeit

Im Auftrage:

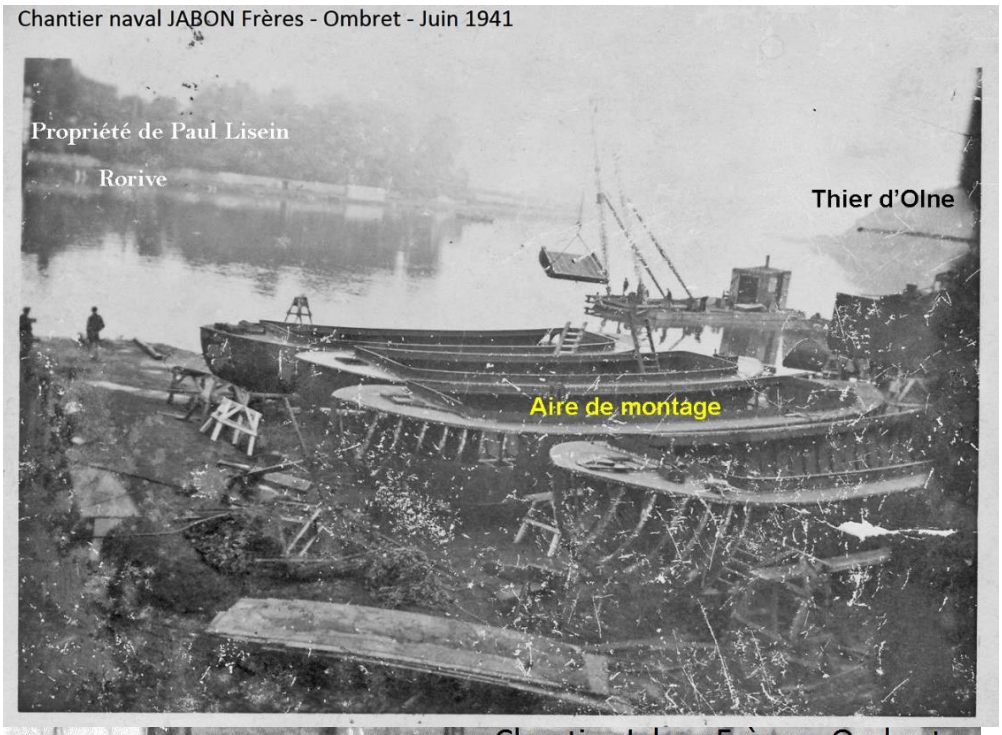
Für Nachträge der Werbestelle

gültig bis 30. 6. 45

Pour travailler au chantier, il fallait, pendant la guerre, le visa de la Kommandantur. À titre d'exemple, voici l'autorisation accordée, le 13 juillet 1944, à Gilbert Lacroix afin d'être engagé comme grutier au chantier, ce qui lui permettait d'éviter de devoir effectuer du travail forcé en Allemagne.



En 1941, Jean-Claude Marshall a réalisé des photos[40] principalement de barges de débarquement et de barges à clapets utilisées lors de travaux hydrauliques pour transporter des matériaux en vrac (souvent des terres, du sable ou du gravier) extraits par dragage et pour les déposer en les laissant tomber en ouvrant simplement les clapets[41] du fond de la barge.



Aire de montage des bateaux



[40] Certaines photos sont vieillies mais elles n'en constituent pas moins des documents de grande valeur historique.
[41] Les personnes du métier emploient plutôt le terme d'origine ancienne de 'marie-salope'. Ce n'est qu'au XIX^{ème} siècle qu'il a pris un sens péjoratif.

Le bateau "Éburon" a été coulé dans le canal Albert en mai 1941, très probablement par un groupe de résistants. Il a été ramené aux chantiers Jabon qui étaient sous l'étroite surveillance de la Kommandantur. La seconde photo montre une sentinelle allemande de garde dans l'épave. La troisième figure présente la partie supérieure d'une enveloppe qui a été ouverte par le commandement de la Wehrmacht (armée du III^{ème} Reich) dans le cadre de la censure du courrier.

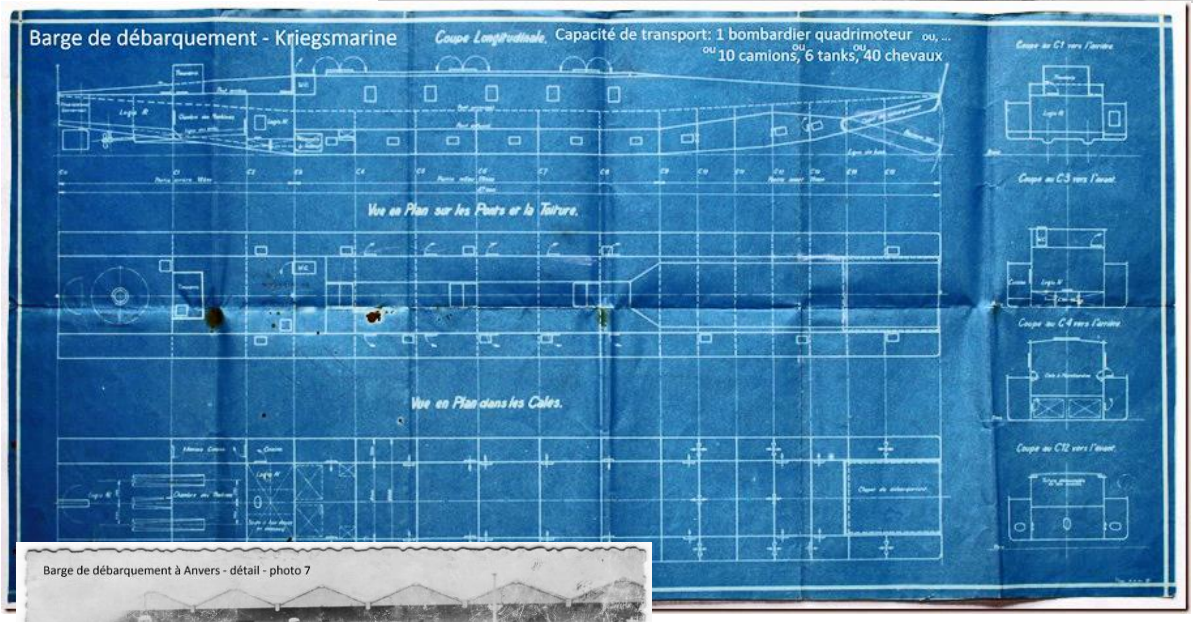


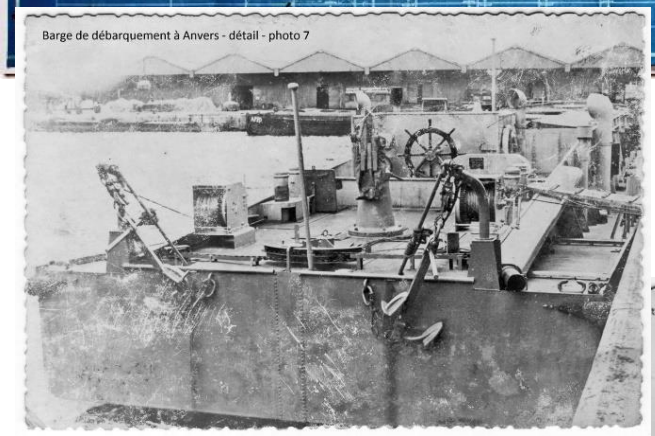


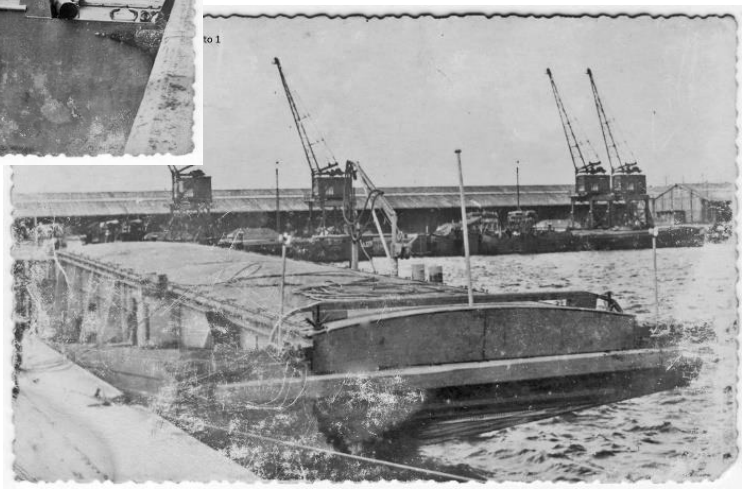


Outre les travaux pour les privés, les chantiers Jabon travaillaient pendant la seconde guerre principalement pour la Wehrmacht. Ci-après, on découvre deux exemples de bâtiments construits pour ce client, barge de débarquement et barge à clapets. D'autres exemples suivent encore.



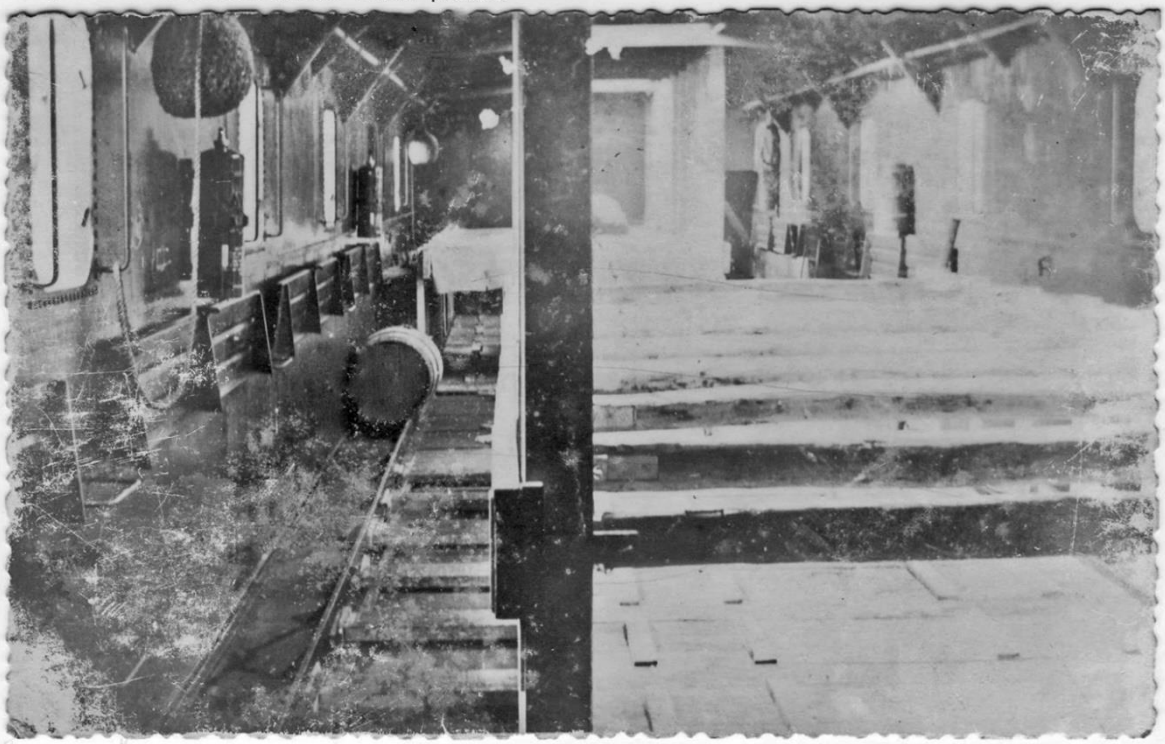




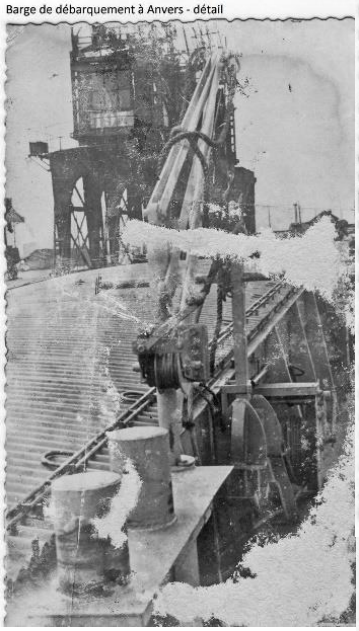


Les barques de débarquement pour l'armée allemande comprennent un pont inférieur qui peut être complètement fermé. Lors du débarquement, la sortie se fait par un grand clapet qui pivote en proue et se pose sur la berge (voir le plan bleu typique de l'époque).

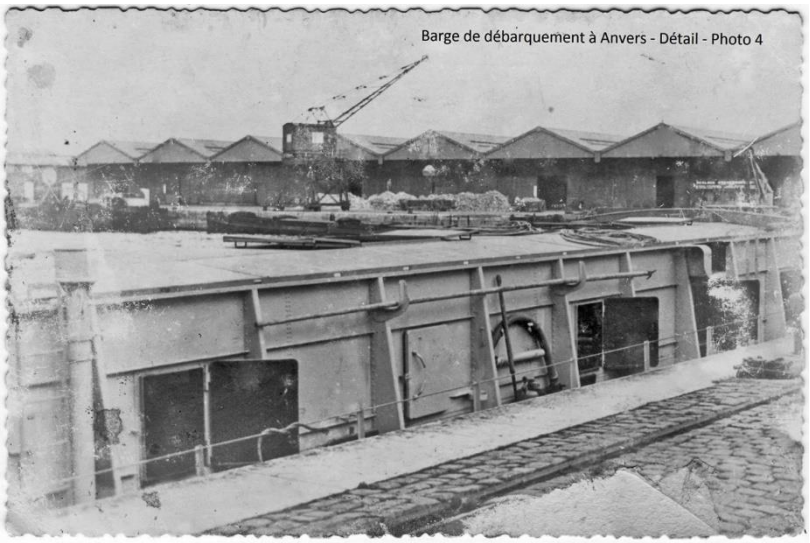
Barge de débarquement à Anvers - Détail - photo 5



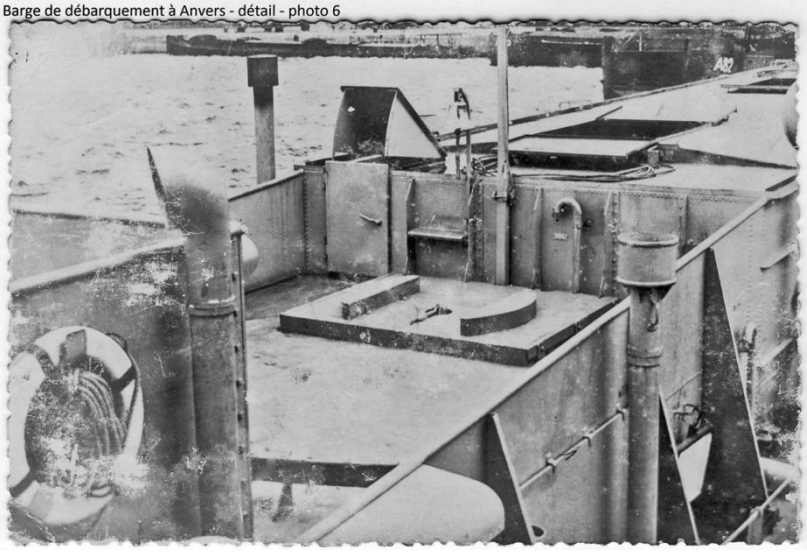
Barge de débarquement à Anvers - détail



Barge de débarquement à Anvers - Détail - Photo 4

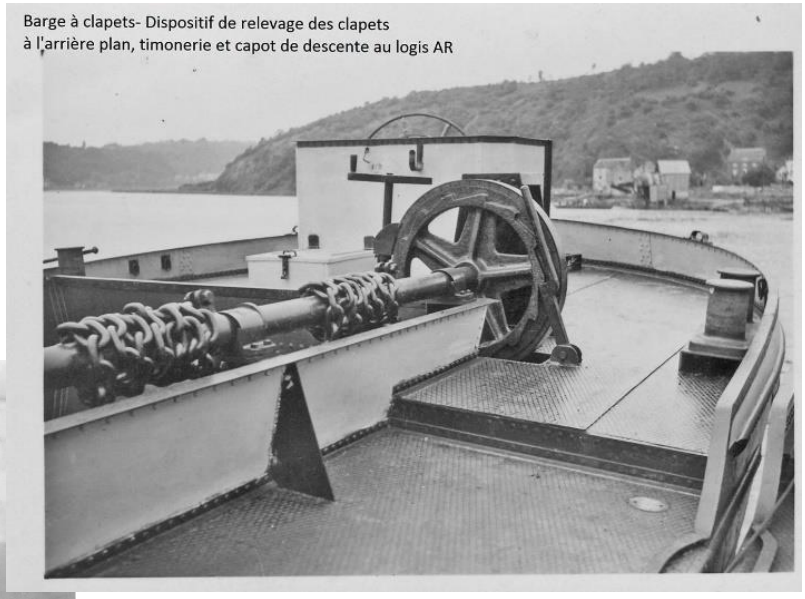


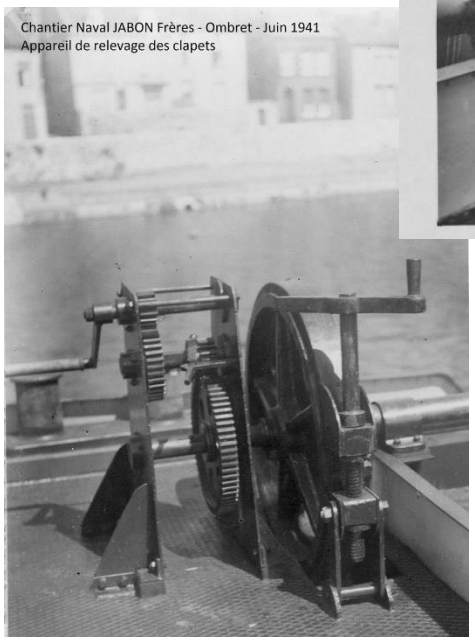
Barge de débarquement à Anvers - détail - photo 6

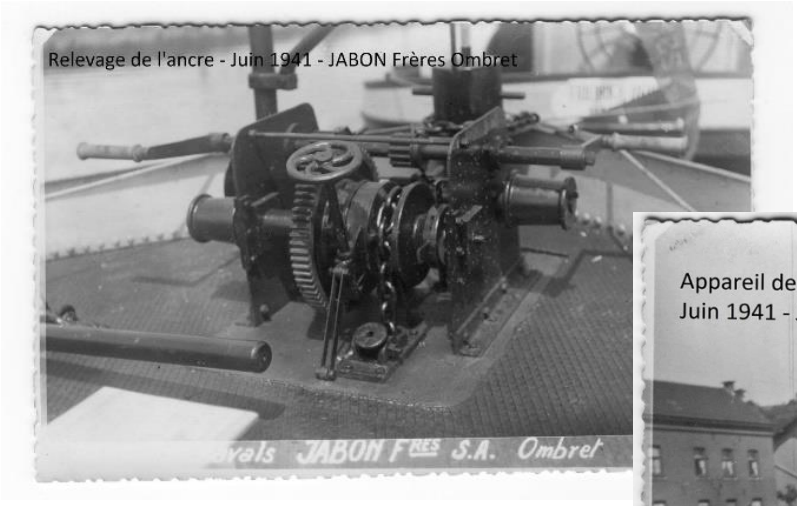




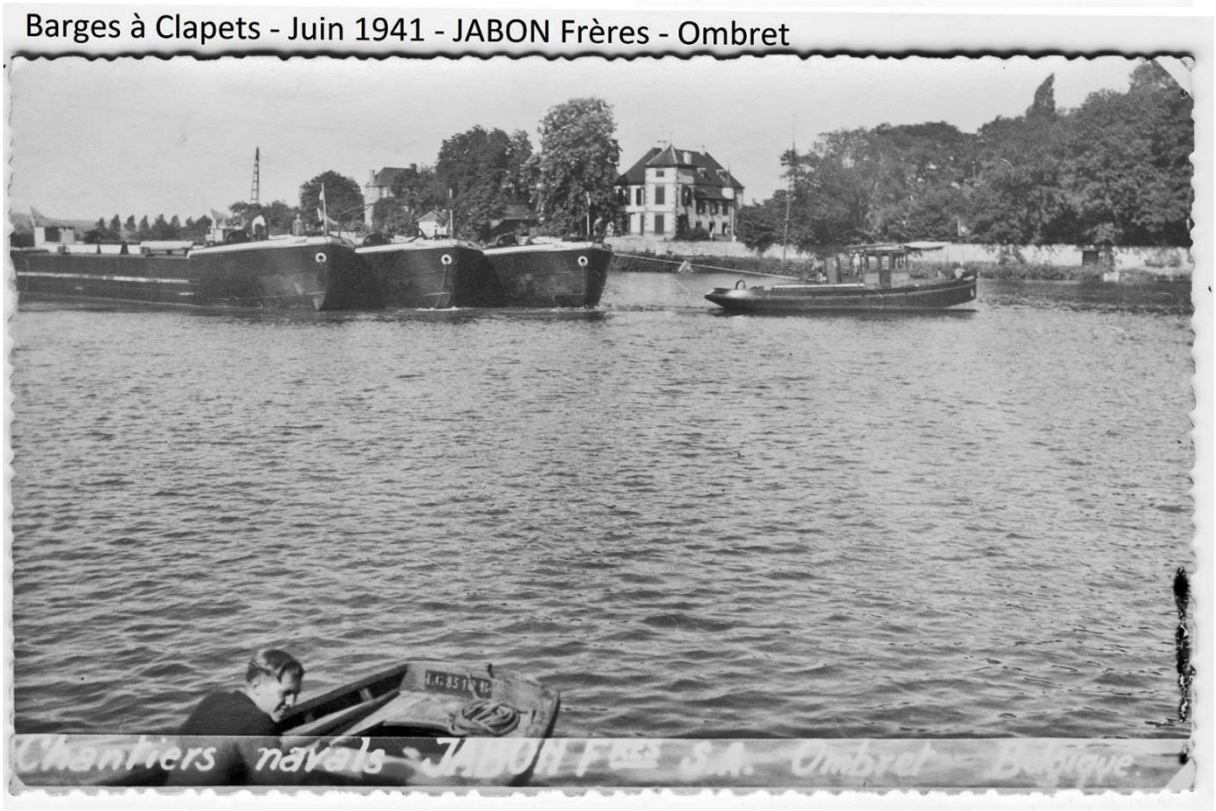
Ci-après quelques vues de 'maries-salopes'



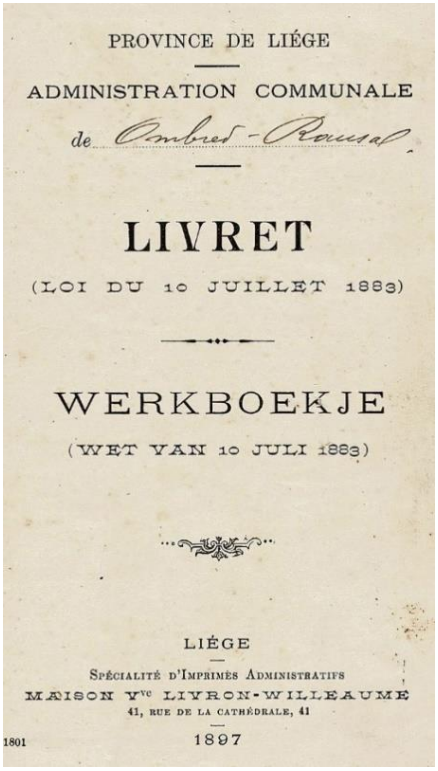



Relevage de l'ancre - Juin 1941 - JABON Frères Ombret
JABON Frès S.A. Ombret


Appareil de gouverne
Juin 1941 - JABON Frères - Ombret
Chantiers navals JABON Frès


Barges à Clapets - Juin 1941 - JABON Frères - Ombret

Au 19ème siècle et au début du 20ème, les travailleurs devaient être munis d'un 'livret de travail'. En exemple, le carnet de Jean Limet qui a travaillé à Cockerill du 14 mai 1902 au 23 mai 1903, est entré au chantier le 26 mai 1903 et a quitté le 20 avril 1907 puis a été engagé à Ougrée-Marihaye du 5 novembre 1919 au 5 mai 1921 et finalement, du 13 décembre 1921 au 4 mars 1922.



PROVINCE DE LIÉGE

ADMINISTRATION COMMUNALE

de Ombret-Rausa

LIVRET

(LOI DU 10 JUILLET 1883)

WERKBOEKJE

(WET VAN 10 JULI 1883)

LIÉGE

SPÉCIALITÉ D'IMPRIMÉS ADMINISTRATIFS

MAISON Vve LIVRON-WILLEAUME

41, RUE DE LA CATHÉDRALE, 41

1801 1897



Exécution de la loi du 10 juillet 1883 sur les livrets.

N° 9 1re feuillet

(1) Premier Livret délivré sur sa demande à

M. Jean-Joseph-Adolphe Limet

né à Ombret-Rausa province de Liège

le 11 Décembre 1883, exerçant la

profession de frappeur

Ombret-Rausa, le 15 mai 1902.

Le Bourgmestre,

(2) Signature du Titulaire: Limet Jean

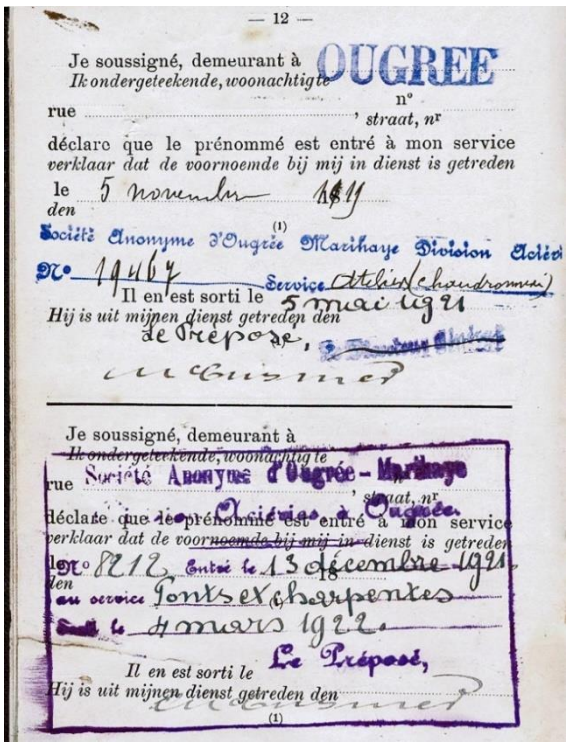
A. Jabon

(3)

(1) Indiquer si ce livret est le premier, le deuxième, etc., délivré à l'intéressé.

(2) Si le titulaire ne sait pas écrire, cette signature sera remplacée par celle de deux témoins.

(3) Sceau de l'Administration communale.



— 12 —

Je soussigné, demeurant à OUGREE

Ik ondergeteekende, woonachtig te

rue ..... n° .....

straat, nr

déclare que le prénommé est entré à mon service

verklaar dat de voornoemde bij mij in dienst is getreden

le 5 novembre 1919

den

Société Anonyme d'Ougrée Marihaye Division Aciérie

N° 19467 Service Atelier (chaudronnerie)

Il en est sorti le 5 mai 1921

Hij is uit mijnen dienst getreden den

Le Préposé,

(1)

Je soussigné, demeurant à

Ik ondergeteekende, woonachtig te

rue Société Anonyme d'Ougrée-Marihaye n° .....

straat, nr

déclare que le prénommé est entré à mon service

verklaar dat de voornoemde bij mij in dienst is getreden

le n° 8212 Entré le 13 décembre 1921

den 18

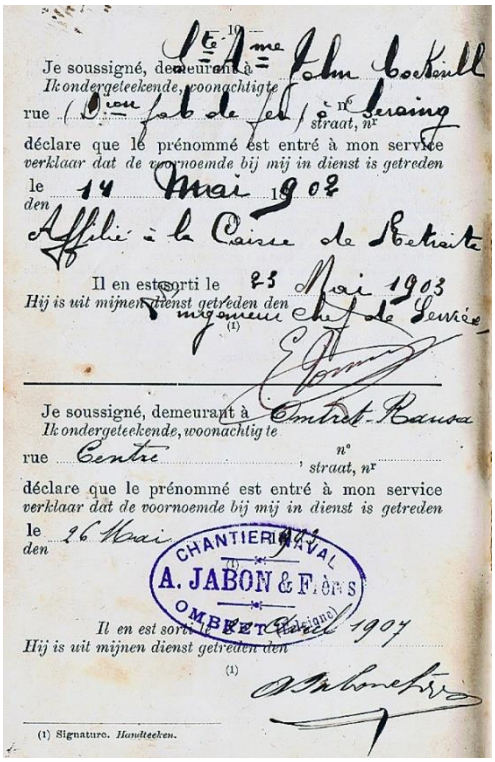
au service Fonts et charpentes

Sorti le 4 mars 1922.

Il en est sorti le Le Préposé,

Hij is uit mijnen dienst getreden den

(1)



19—

Je soussigné, demeurant à Ste Anne John Cockerill

Ik ondergeteekende, woonachtig te

rue Pont de fer n° 8 straat, nr Seraing

déclare que le prénommé est entré à mon service

verklaar dat de voornoemde bij mij in dienst is getreden

le 14 Mai 1902

den

Affilié à la Caisse de Retraite

Il en est sorti le 23 Mai 1903

Hij is uit mijnen dienst getreden den

(1)

Je soussigné, demeurant à Ombret-Rausa

Ik ondergeteekende, woonachtig te

rue Centre n° .....

straat, nr

déclare que le prénommé est entré à mon service

verklaar dat de voornoemde bij mij in dienst is getreden

le 26 Mai

den

CHANTIERS NAVAL A. JABON & Fils OMBRET

(1)

Il en est sorti le 20 Avril 1907

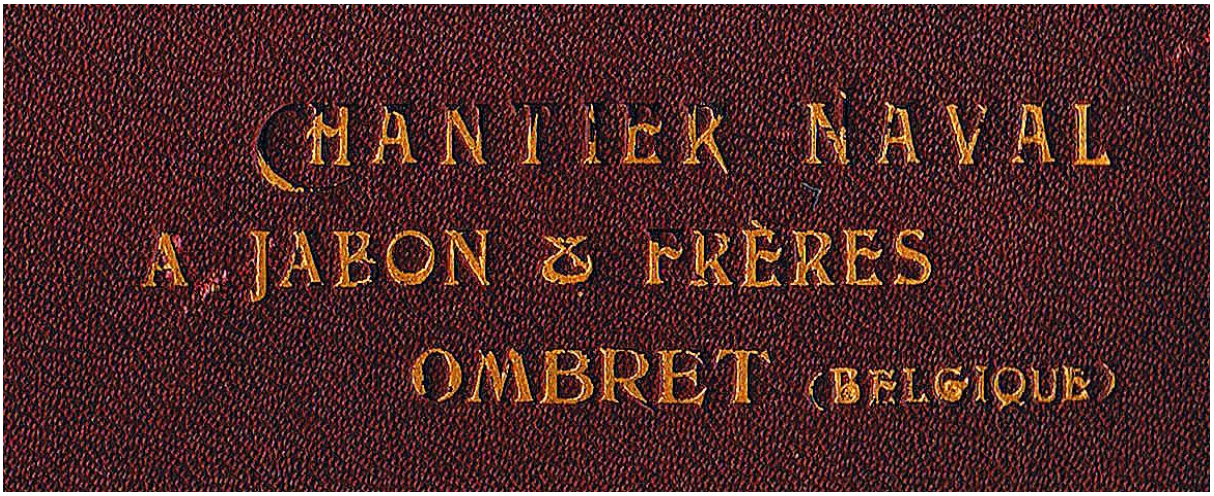
Hij is uit mijnen dienst getreden den

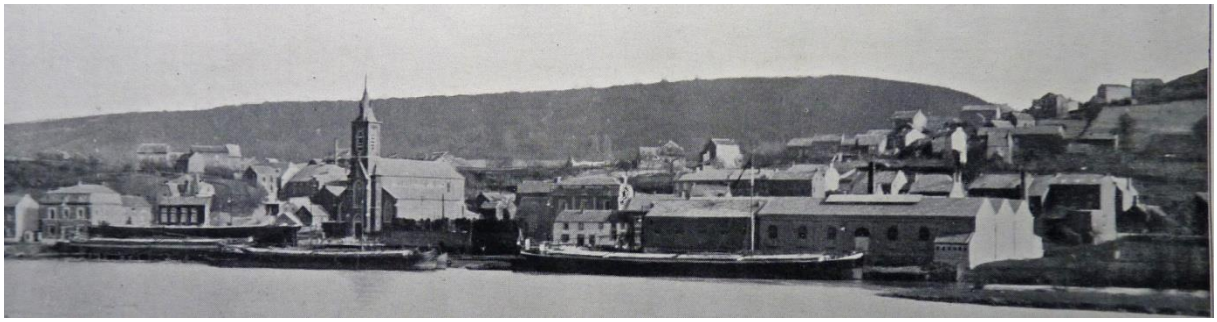
(1)

(1) Signature. Handteeken.

Ce carnet devait être présenté à l'Administration communale à chaque modification du statut. Il était contraignant et quelque peu injuste car l'employeur pouvait y inscrire des commentaires considérés comme incontestables.

Catalogue (1907)



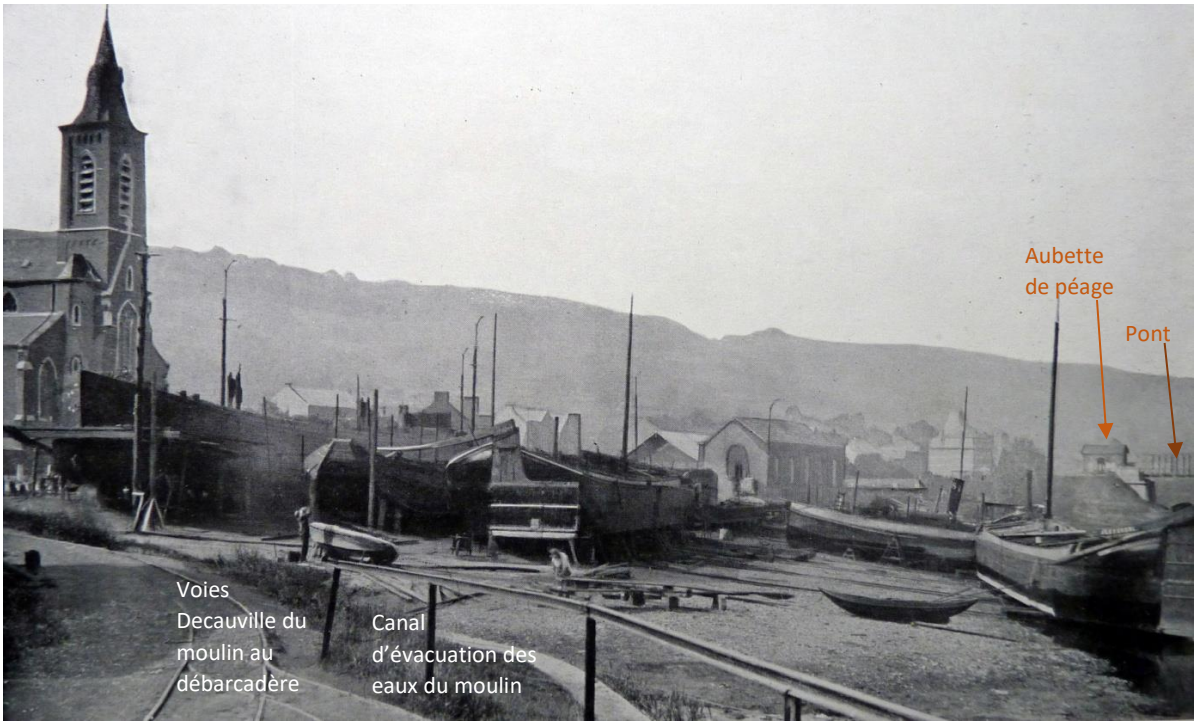


Vue générale des installations

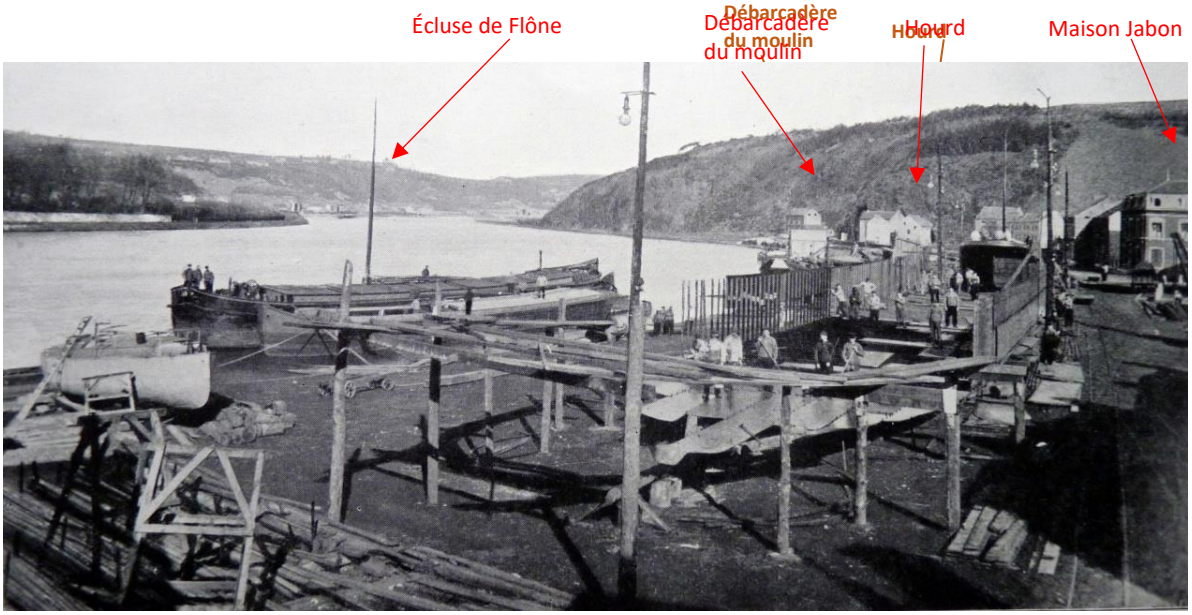


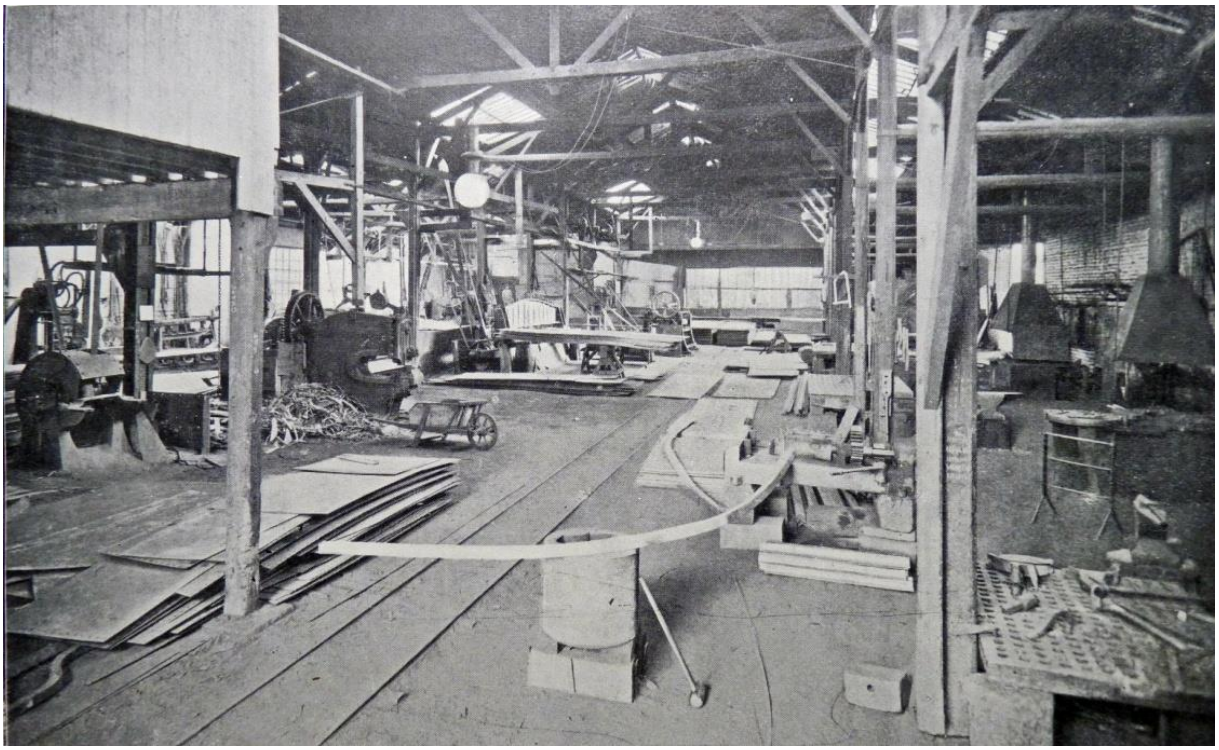
Types de bateaux construits[42]

[42] Barges à clapets : à fonds articulés s'ouvrant sous le poids des produits de dragage aussi appelées « Marie-salope ». Baleinières : 1. embarcations légères pointues aux deux bouts, employées autrefois pour harponner les baleines, 2. dans ce cadre, canots de service utilisés par les bateliers = chaloupes.



Chantier de montage des bateaux

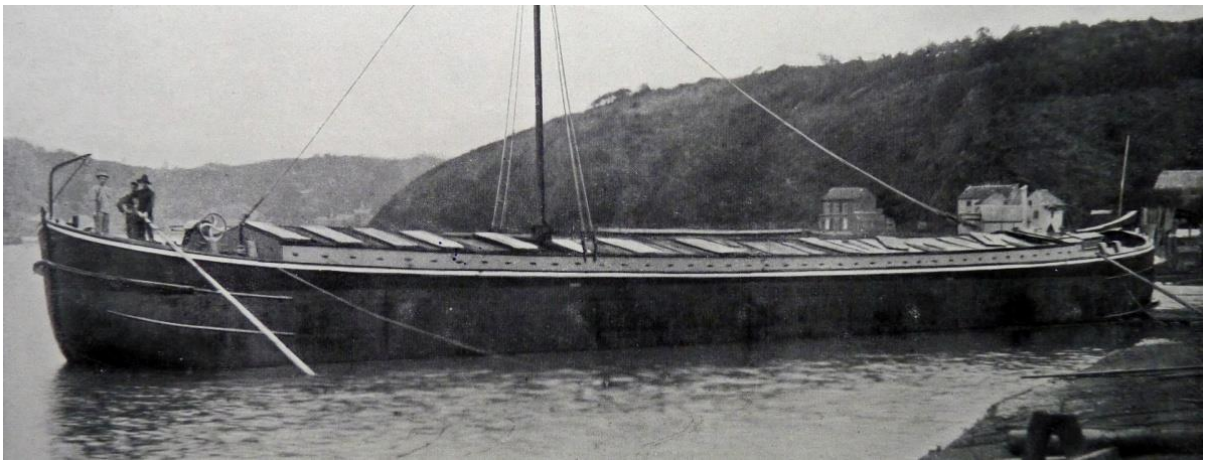




Atelier de préparation



Hall de préparation

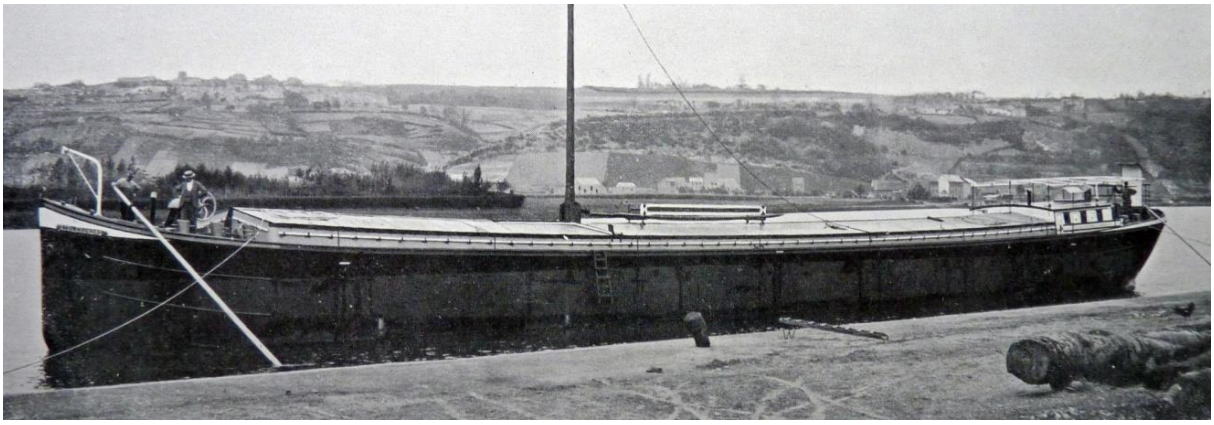


„Bateau Pleitz“ de 285 tonnes

Longueur	38m50
Largeur	5m00
Hauteur	2m20

Bateaux construits : 135

Bateaux pointus (spits) construits : 60



„Bateau Kast“ de la Meuse

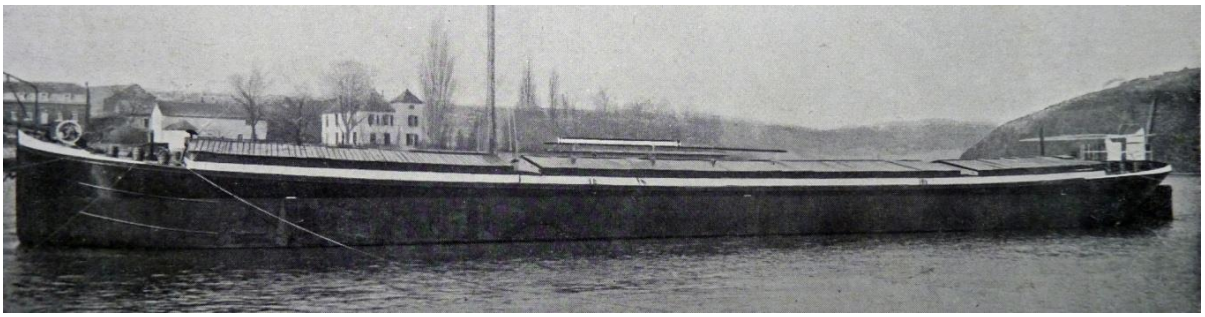
Longueur	46m00	335 tonnes,
Largeur	5m00	
Hauteur	2m20	

Bateaux construits : 33

et

Longueur	46m00	350 tonnes,
Largeur	5m50	
Hauteur	2m20	

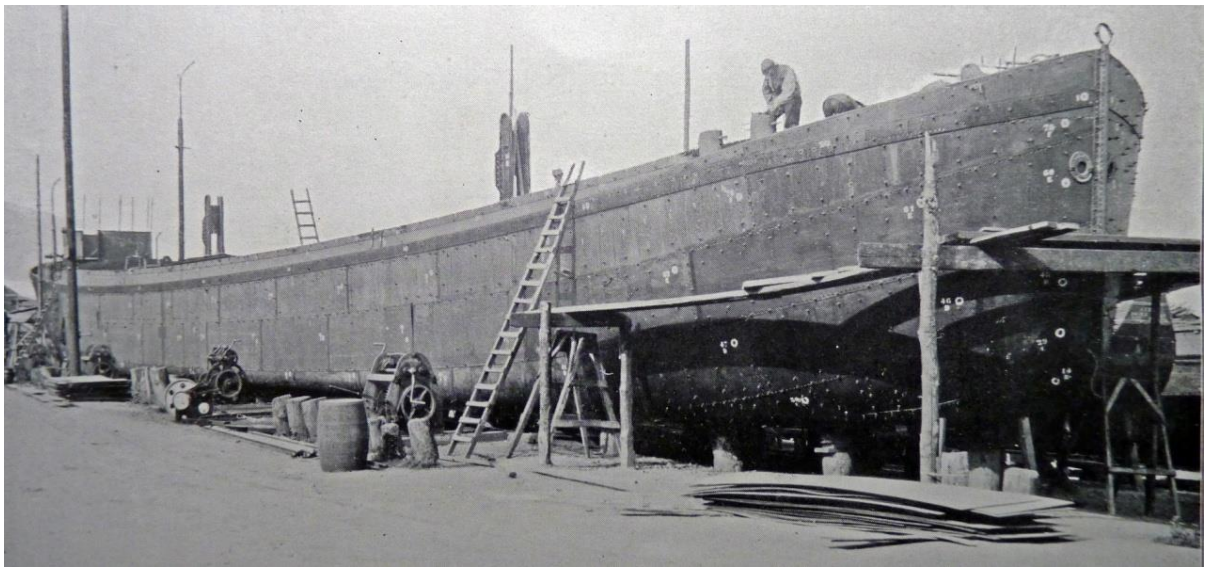
Bateaux construits : 60



„Bateau Kast“ de 500 tonnes

Longueur	50m00
Largeur	6m50
Hauteur	2m20

Bateaux construits : 82 — Bateaux de 700 à 1200 tonnes construits : 12

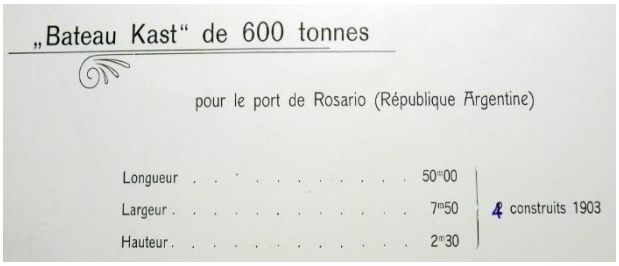


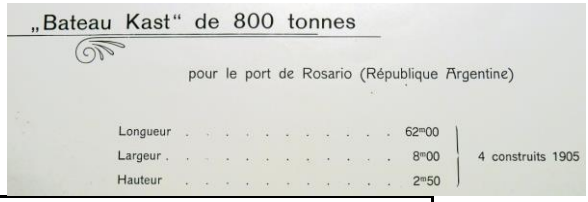
„Bateau Kast“ de 500 tonnes

pour le port de Rosario (République Argentine)

Longueur	50m00	16 construits 1903–1904
Largeur	6m50	
Hauteur	2m30	

Procédés de construction

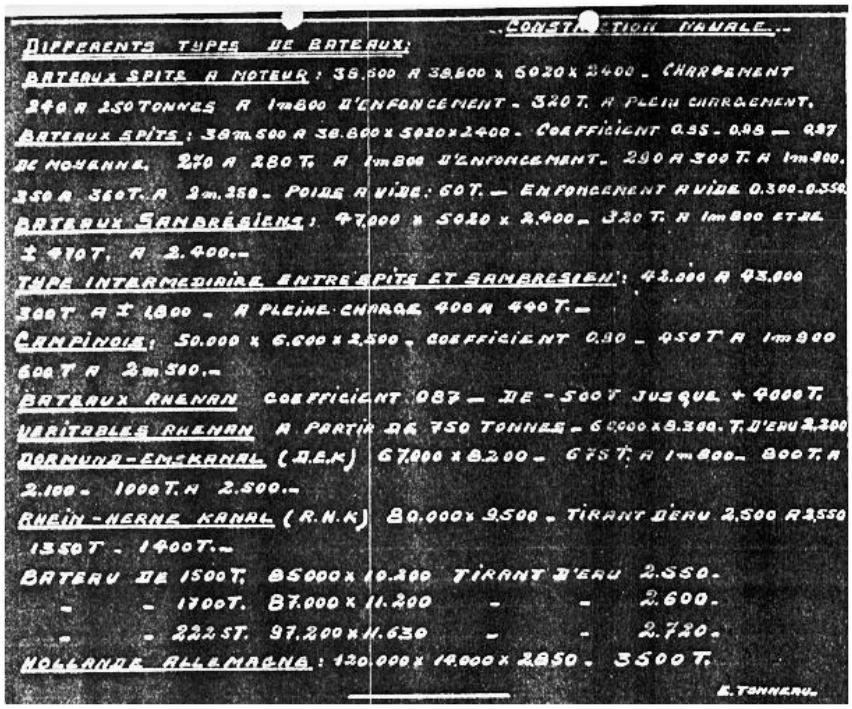




Nombre de bateaux construits jusqu'en 1907	
Pleitz de 285 t	135
Spitz (pointu)	60
Kast de la Meuse de 335 t	62
Kast de la Meuse de 350 t	70
Kast de 500 t	52
Kast de 700 à 1200 t	12
Kast de 500 t (pour le port de Rosario, Argentine)	6
Kast de 600 t (pour le port de Rosario, Argentine)	4
Kast de 800 t (pour le port de Rosario, Argentine)	4
Remorqueurs de la Meuse, Jupiter (300 CV, 21 mètres)	35
Remorqueurs de la Meuse, Goliath (350 CV, 23 mètres)	?
Steam yachts	12
Bateaux-mouches	6
Bateaux de 50 à 100 t	42
Bateaux de 100 à 200 t	60
Bateaux de Herna 250 à 300 t	42
Coques de dragueurs à godets	27
Barges à clapets de 200 à 600 t	10
Coques de dragues suceuses à sable	5

Petits canots et embarcations divers	50
Total	**plus de 703**

Les types de bateaux sont désignés par différents noms suivant les régions ou les chantiers de construction. Par exemple, une mignole, telle que Laure[43], peut s'appeler bricole sarroise, bateau meusan ou prussien, ardennais, herna, sambresse, cailloutien, …



Quelques caractéristiques de bateaux

[43] Voir page 81

Il ne subsiste plus de bateau meusan en bois, il semble que le dernier se soit disloqué dans un bras mort dans le Nord de la France dans les années 1980.

Plusieurs modèles métalliques subsistent. Par exemple, l'un d'eux a été aménagé en restaurant sur l'Adour, un autre est amarré à Saint-Mammès[44].

L'antenne d'Amay d'Entr'âges a rapporté dans sa publication « La petite et la grande histoire industrielle d'Amay », le témoignage de Marcel Lobet, ancien ouvrier au chantier. Ce récit relate parfaitement l'ambiance de travail de l'époque. Madame Schelstreate m'a aimablement autorisé à reproduire cette intervew, je lui en sais gré.

Diverses photos des lieux sont données dans la présente publication[45], elles pemettent de mieux réaliser l'environnement de travail décrit par Marcel Lobet.

Témoignage de **Marcel Lobet**, né en 1921, recueilli en 2009.

« En 1935, j'avais 14 ans. J'ai commencé à travailler au Chantier JABON après l'école primaire jusqu'en 1944. Au moment d'être réquisitionné par les Allemands pour aller travailler en Allemagne, j'ai pris le large.
J'ai quelques souvenirs. Des berges de la Meuse, en pente douce, partaient des rails jusqu'aux ateliers de préparation. C'est ainsi que des wagonnets apportaient les matériaux nécessaires à la construction des bateaux jusqu'aux halls. Il y en avait 3.
Dans un bâtiment indépendant des halls se trouvaient des bureaux occupés par le comptable, le contremaître, le magasinier.

Le premier hall

À gauche, en montant dans ce hall, nous trouvons une taque avec des trous, des cisailles pour couper les tôles, les « équerres » de différentes longueurs et épaisseurs. Celles destinées au-dessous du bateau étaient plus épaisses et plus grandes.
Il y avait également une « perceuse » pour faire des trous dans les tôles, une machine pour « fraiser », une table pour tracer les tôles ainsi qu'un tableau électrique pour mettre le courant et actionner les machines.
Du mur du fond (vers Huy) se trouvait une grande porte, qui permettait de décharger les tôles.
Nous redescendons, il y a deux forges, chauffées au charbon. La forge fonctionne avec de l'air comprimé. Le forgeron aidé d'un manœuvre travaille d'après les gabarits.
Un magasin où l'on allait chercher boulons, rivets, clous, marteaux.
On y trouve un tableau avec des crochets numérotés correspondant à chaque travailleur. Moi, j'avais le n°13. En arrivant, chacun accrochait sa rondelle. En partant, nous la reprenions, ainsi il était possible de voir qui était au travail. C'était le magasinier qui s'en occupait.
Les « chauffeurs de clous » avaient une caisse contenant marteaux, rivets, une petite pelle (pour mettre le charbon dans la forge), tenaille, pince.

Le deuxième hall

Il y avait un dépôt du matériel : madriers, planches pour les échafaudages, des déchets de tôles. Un compresseur qui alimentait le « sentier ». C'était aussi l'atelier des ajusteurs. Un monteur, aidé de 2 manœuvres, arrondissait les tôles pour l'avant et l'arrière du bateau en frappant avec une masse, l'un après l'autre.
Du côté de la Meuse, une porte vers le Pont au-dessus de la Meuse, direction les toilettes.
Des bancs, des chaises. C'est là que nous pouvions manger nos tartines à midi.

Le troisième hall

Il était défendu d'entrer, c'était celui des « pontonniers ». Le pontonnier aidé des manœuvres construisait des chaloupes, des planches pour le fond des bateaux, des cabines.

[46]

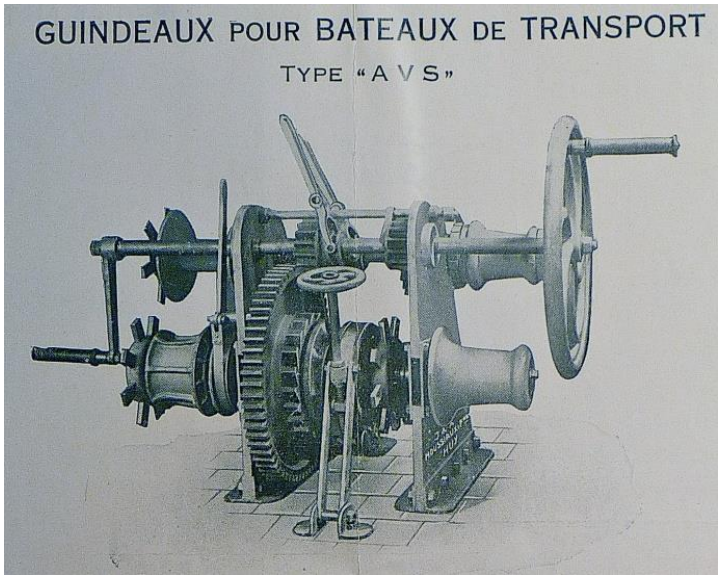
[44] Sur la Seine en amont de Paris
[45] Principalement les photos extraites du catalogue.
[46] « le forgeron aidé de deux manœuvres …. »; les deux manœuvres martelaient la tôle avec de lourdes masses à l'endroit indiqué par le bâton du forgeron jusqu'à obtenir la bonne déformation qui était contrôlée par des gabarits.
Le contrôle des présences par rondelles numérotées est semblable à celui des mineurs quand ils prenaient leur lampe.

Passons maintenant ***au « sentier »*** *où j'ai commencé à travailler comme manœuvre. Ce sentier partait du pont d'Ombret jusqu'au-delà de l'église. Sur ce sentier, longé d'une palissade, il y avait des bateaux en construction, en réparation ou à l'entretien. Pour l'entretien, on se servait d'un « scrapet » pour gratter la coque où boue et saletés s'étaient agglutinées, ensuite la coque était remise en couleur.*

Il y avait 4 « capistans » ce qui permettait de sortir les bateaux de l'eau. À l'extrémité de chacun d'eux, une manivelle actionnée chacune par deux hommes, le bateau montait très lentement. Ensuite, il était placé sur des « ABLOTS ».
Toujours sur ce sentier était installée une canalisation d'air comprimé, au bout de quelques mètres une vanne raccordée à un tuyau qui arrive au pistolet à air comprimé. Le fond du bateau est assuré par des spécialistes, les uns à l'avant, les autres à l'arrière du futur bateau jusqu'à ce qu'ils se rejoignent. Bien sûr, au fur et à mesure que le bateau montait, des échafaudages, des échelles étaient nécessaires tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ensuite, le monteur avec un manœuvre place les tôles préparées, percées, à l'avant et l'arrière du « bateau ». À ce moment la forge a toute son utilité. À chaque forge, 1 riveur, 1 « stockeur » (celui qui tient le rivet avec un « goumet » (outil) et deux gamins qui aident. Le « riveur » portait des lunettes et des gants pour ce travail. Il fallait protéger les yeux, en rivetant des éclats pouvaient tomber dans les yeux. Mon premier travail consistait à chauffer les rivets à la forge. Pour cela, j'avais une platine avec des trous, pour mettre chauffer les rivets, également un marteau et une clé pour serrer le tuyau de l'air comprimé. Je lançais le rivet au moyen de la tenaille à

l'intérieur du bateau. Un autre gamin, prenait un rivet, le plaçait dans le trou prévu dans la tôle à l'intérieur du bateau, le riveur à l'extérieur, fixe le rivet au moyen du pistolet à air comprimé et le « stockeur », à l'intérieur du bateau, le maintient à l'aide du « goumet » (il y avait 3 modèles différents). Pour la réparation des « bateaux », c'est avec un chalumeau que les rivets étaient enlevés, ils étaient brûlés pour les sortir. J'ai aussi travaillé avec un pontonnier, toujours à l'extérieur. Nous fabriquions des chaloupes pour les différents bateaux. Le bois nécessaire était mis en forme sur un trépied grâce à la chaleur du feu sous le trépied. J'ai aussi peint l'intérieur des « bateaux » avec une peinture spéciale, cela montait à la tête comme si j'avais bu… il était temps de me remplacer… d'aller prendre l'air. La coque recevait 3 couches de peinture : 2 couches de couleur, cela sentait mauvais et une troisième plus légère ! Sur la quille, à l'extérieur il y avait également différentes couleurs, je ne me rappelle plus lesquelles donnaient une indication quant au tonnage de la cargaison. Après la guerre, j'ai travaillé comme terrassier dans plusieurs entreprises. »





Les 'capistans' pour remonter les bateaux sont tout à fait semblables aux guindeaux pour manœuvrer les ancres. Ils sont munis d'un frein. Ce sont des treuils à axes horizontaux. En général, les cabestans ont des axes verticaux.

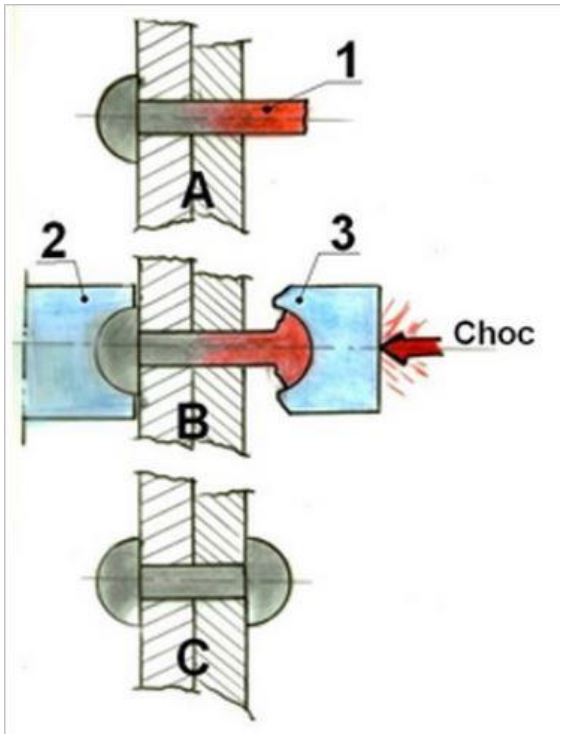
A l'époque, les outils et accessoires étaient fabriqués dans la région. Par exemple, les guindeaux et autres treuils étaient fabriqués à Huy.

Scrapet = grattoir, racleur, ou 'scraper' en anglais, il existe d'autres similitudes '*sèwe*' et 'sewage'=drainage et bien sûr '*louke*' et 'look'=regarde ; '*Capistan*' = cabestan= treuil ; '*Goumet*'=boutrolle Les chaloupes sont parfois nommées baleinières.



De gauche à droite : teneur de tas, teneur de bouterolle, riveur, chauffeur de rivets

Une équipe de riveurs (ou riveteurs) au travail. Dans le récit de Marcel Lobet, les chocs sont donnés par un marteau pneumatique comme à la figure inférieure droite.







1 :rivet ; 2 :tas (ou coutrebouterole) ; 3 : bouterole

Les rivets, en refroidissant, se contractent et resserrent les tôles.

Description d'un chaland élévateur (projet 2482) qui définit précisément les caractéristiques à respecter lors de la fourniture.

Description d'un chaland élévateur de 155 m³

Projet n° 2482

I Caractéristiques

Longueur	32,20 m
largeur hors membrures	6,40 m
Creux de côté au milieu	1,75 m
contenance du caisson (fruit)	155, m³
longueur de la partie droite du caisson	22,50 m
largeur du caisson en dessous	2,40 m
largeur du caisson au dessus	4,70 m
hauteur du demi-bord	0,30 m
longueur du fruit au dessus	24,60 m
longueur du compartiment avant	4,85 m
longueur du compartiment arrière	4,85 m

II Aménagement:

Dans le sens de la longueur, le bateau sera divisé en 5 compartiments, à savoir: des coqueron avant et arrière et 3 divisions dans chaque couloir. On aura accès à ces couloir par des portes, pratiquées dans les cloisons qui seront au nombre de quatre.

On aura accès aux coquerons par des écoutilles placées sur le pont AV et AR.

III Construction:

Fond: en tôle de 6 mm d'épaisseur.

Muraille: en tôles de 6mm d'épaisseur.

Pont: à l'avant et à l'arrière en tôle de 5 mm.

Plat bord: en tôle de 5 mm

Varangues: en fer U de 160 mm de hauteur, écartées de 0,50 m d'axe en axe. Dans les coquerons cet écartement sera ramené à 0,25 m

Membrures de muraille: en L de 63 x 50 x 6

Barrots: en T de 75 x 50 x 6 mm.

Barrotins: en T de 63/50/6 mm.

Renforts du caisson: en T 63.50.6

Goussets: partout en tôles de 6 mm,

Caisson: entièrement en tôle de 6 mm, avec un demi-bord de 0,30 m bordé au bord supérieur d'une T 60/60/6 et supporté par des goussets, en tôle de 6 mm, espacés de 1,50 m

Garde-fief: en fer plat 40/15. soudé sur des bouts de fer plat de 15 mm d'épaisseur

Bouchain: en T 70/70/70/mm

Cornière bauquière: 60/60/6

Defense en fer plat 180/8.

Cornière d'attache du plat bord au demi-bord 60/60/6.
Cloisons : en tôle de 5 mm ; avec des cadres en cornière de 50/50/5 et des renforts en T 50×50×5 espacés de 96 m maximum
Ecoutilles : en tôle de 5 mm une filoire de 0,3 m de hauteur, et une T d'attache au pont de 50/50/5 ; les couvercles seront pourvus de charnières et un dispositif de fermeture par cadenas.
Gouvernail : en tôle de 6 mm, avec mèche de gouvernail de 85 ϕ un cadre en acier forgé et une barre franche.
Etambot : en tôle de 10 mm d'épaisseur avec des T d'attache et de T bordure de 60/60/6.
Bitte d'amarre : en fonte, 4 sur le pont avant et 4 sur le pont arr. sous les boulards, il y aura une tôle doublante de 7 m/m ép.
Bitte de remorque : en tube d'un ϕ de 250 m/m environ
Ecuil d'ancre : à l'avant, avec une empreinte pour chaîne de 14
Ancre : une Klépancre de 125 kg.
Chaîne d'ancre : 14 m/m ϕ et 40 m de longueur.
Ecubiers d'ancre : en fonte, fixé dans le pavois avant.

IV Divers

Une échelle métallique dans le coqueron arrière.
des oeillets à écharpe en face des bitte d'amarre.
des anneaux de mariage sur le pont arrière
6 bouchons de cadre de pompe dans les plat-bords.

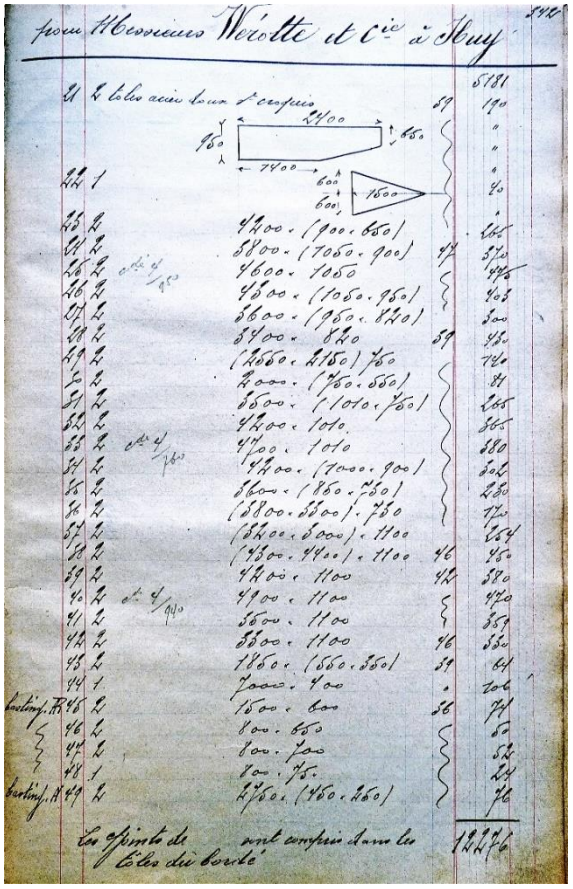
V Logis

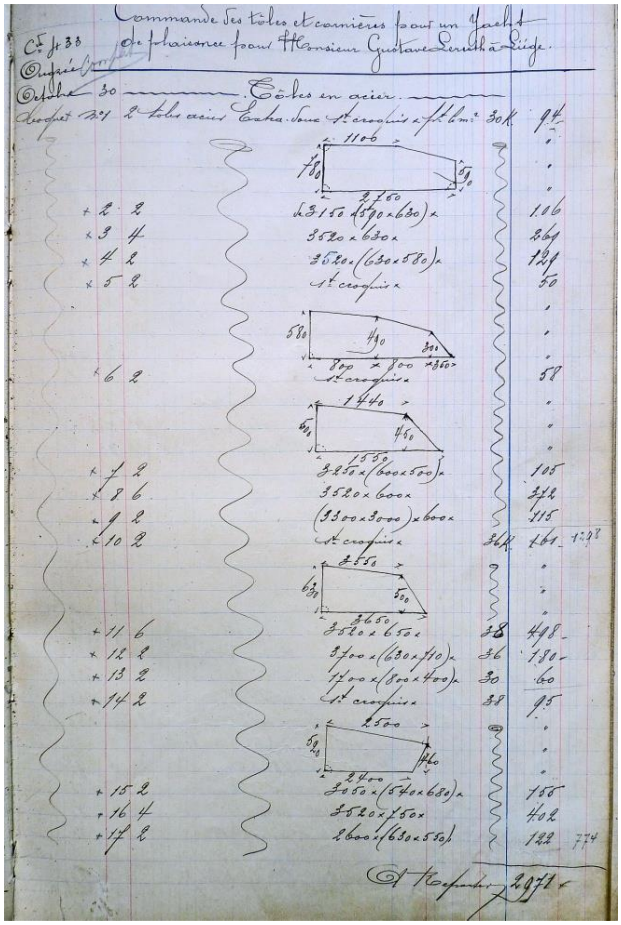
A l'av., il y aura un simple logis en bois blanc comprenant deux lits, deux armoires, 1 table, 3 tabourets et 1 escalier, le tout recouvert de 2 couches de couleur grise. Les ressorts de lit et les literies ne font pas partie de la fourniture.

VI Peinturage

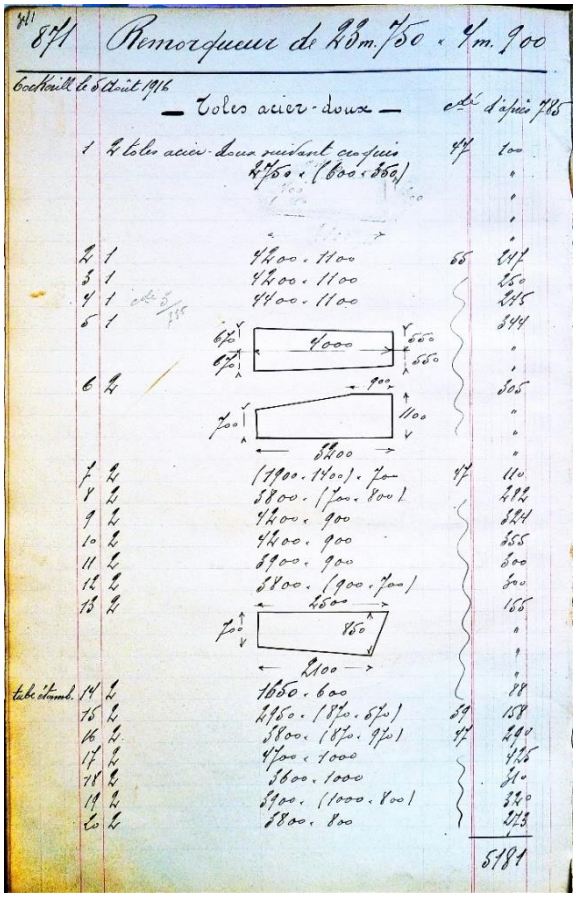
A l'extérieur : le fond et les bouchains recevront deux couches de goudron des pavois deux couches de peinture grise.
A l'intérieur : le coqueron avant recevra une couche de minium de fer le restant sera brulé.

Chaque pièce était détaillée et son poids calculé.

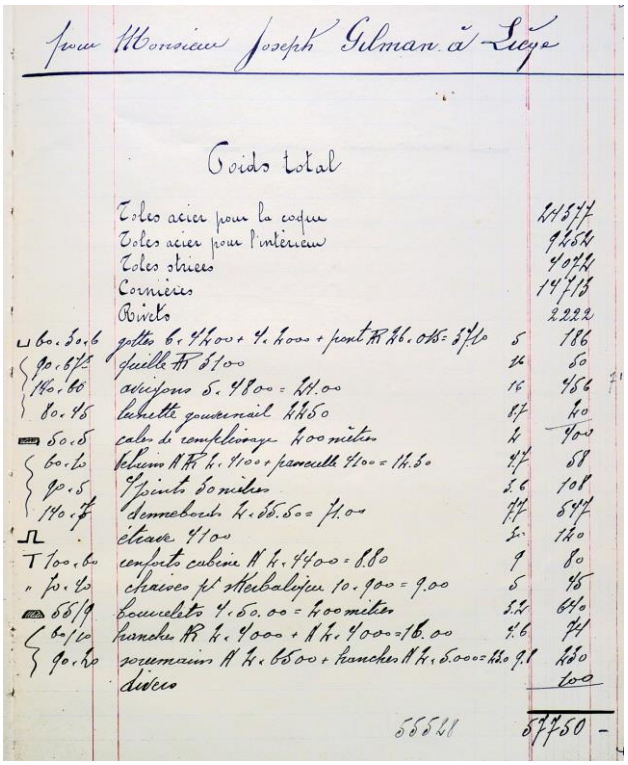

pour Messieurs Wérotte et Cie à Huy


Commande des tôles et cornières pour un Yacht de plaisance pour Monsieur Gustave Leruth à Liège.

Octobre 30 — Tôles en acier.


871 Remorqueur de 28m.750 × 4m.900

Cockerill le 5 Août 1916 — Tôles acier-doux —

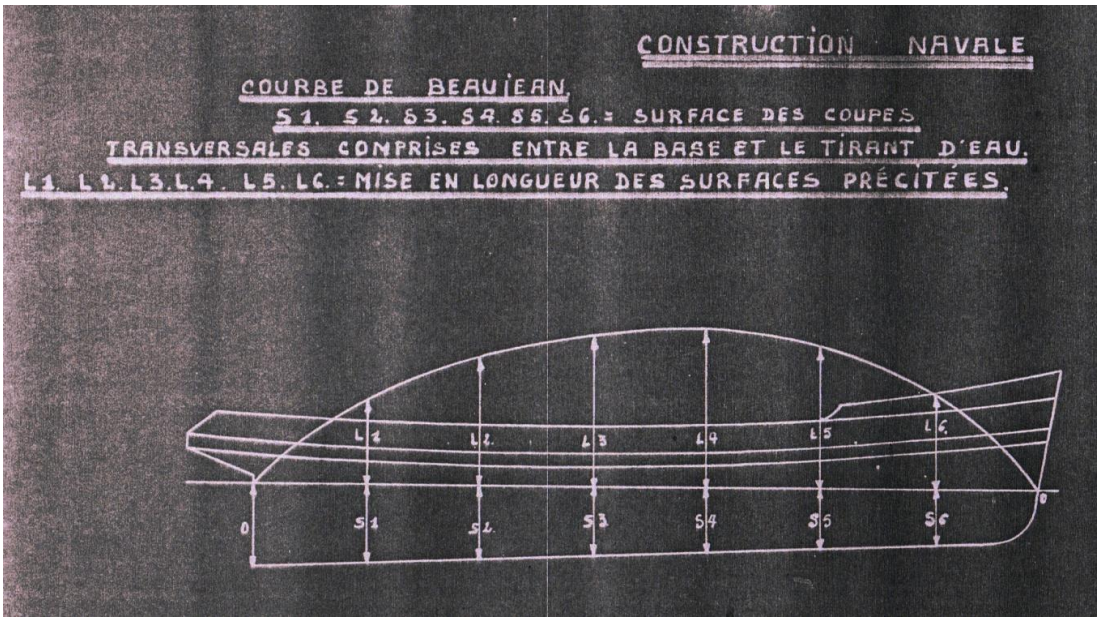

pour Monsieur Joseph Gilman à Liège

Poids total

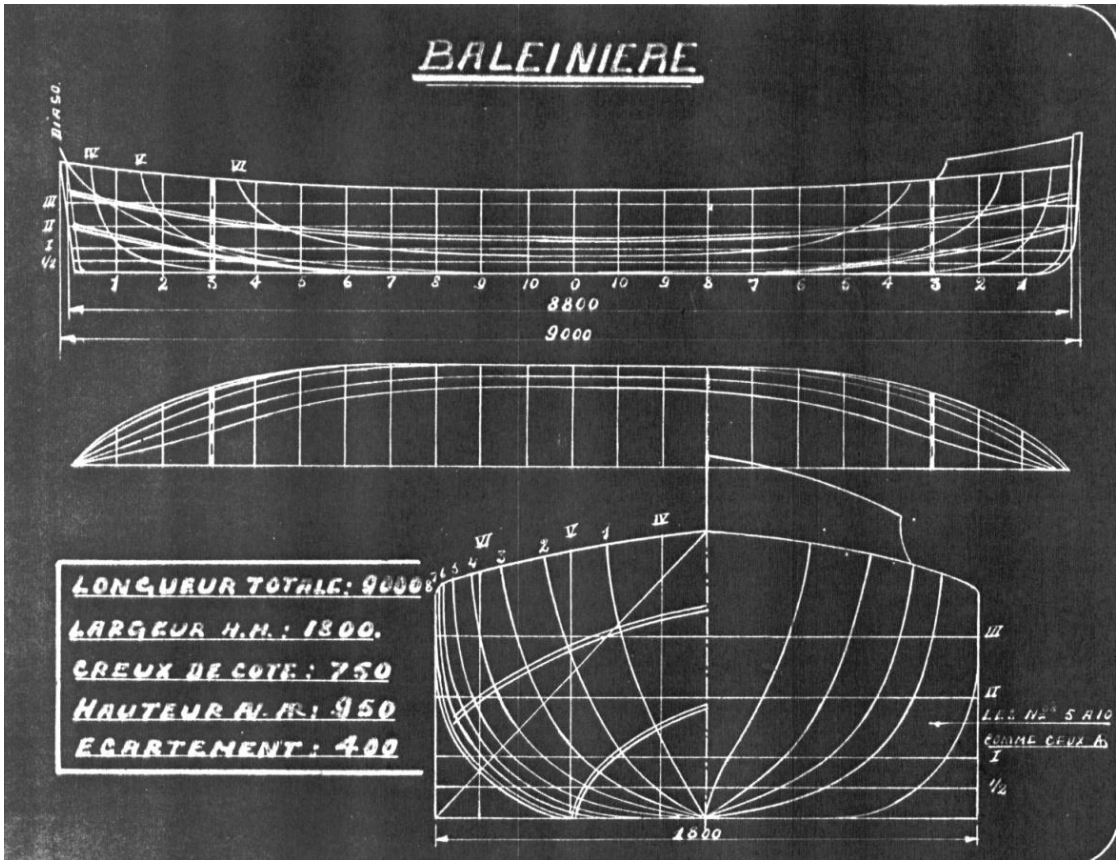
	Tôles acier pour la coque		211577
	Tôles acier pour l'intérieur		92617
	Tôles diverses		40774
	Cornières		14713
	Rivets		2222
⌴ 80.80.8	quilles 6. 4400 + 4. 4000 + pont AR 46.085 = 5710	5	186
90.65	feuille AR 5100	24	60
140.80	adipons 5. 4800 = 24.00	16	456
80.45	tablette gouvernail AR 50	87	40
50.5	calos de remplissage 200 mètres	2	400
60.8	tôlerie AR AV. 4100 + parcelle 4100 = 14.80	47	68
90.5	4 pointes 20 mètres	5.6	108
140.7	demi-bordé 4. 66.500 = 74.00	47	647
⌶	étraves 4100	2.	140
T 100.6	cornière cabine AR 4. 4400 = 880	9	80
" 50.40	chaises pl. Herbaljeu 10. 900 = 9.00	5	45
66/9	bouchetto 4. 50.00 = 400 mètres	5.2	640
60/10	hanches AR 2. 4900 + AR 4. 4000 = 16.00	2.6	74
90.20	serremains AV 4. 6500 + hanches AR 4. 5.000 = 220	9.1	220
	divers		100
		55641	57750 -

La plupart des plans ont disparu, il n'en subsiste que quelques uns parmi lesquels j'ai dû choisir pour illustrer ce texte.

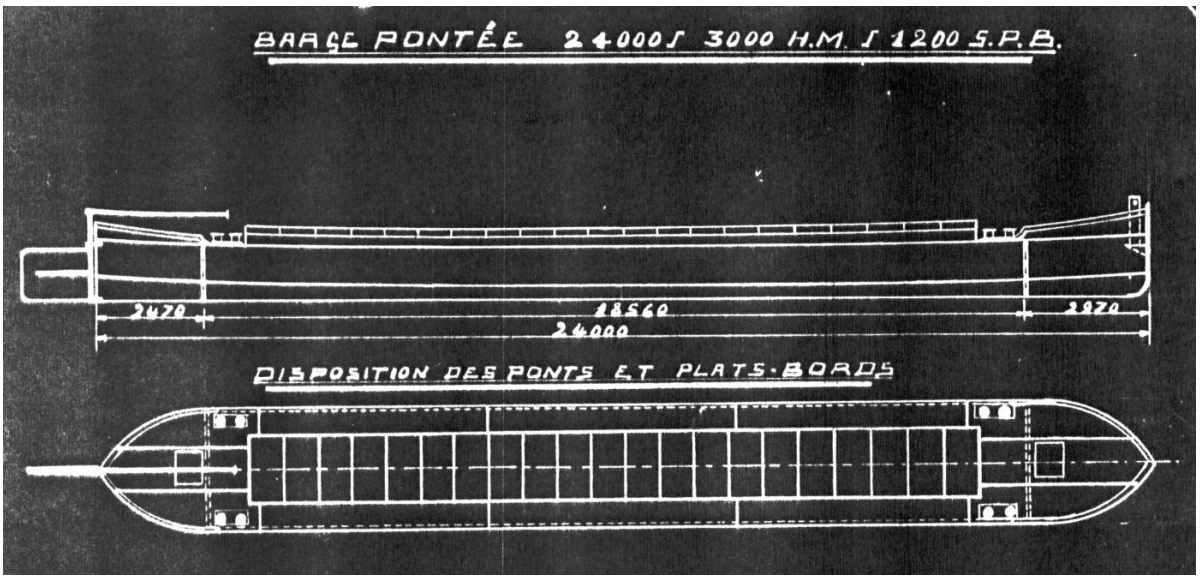
À l'époque, il n'existait pas de machines à calculer et encore moins d'ordinateurs, on se basait sur des calculs graphiques et des abaques. Les plans étaient dessinés à la main et reproduit par des procédés peu performants (plans en négatif, souvent à fond bleu, tirés à l'ammoniaque).



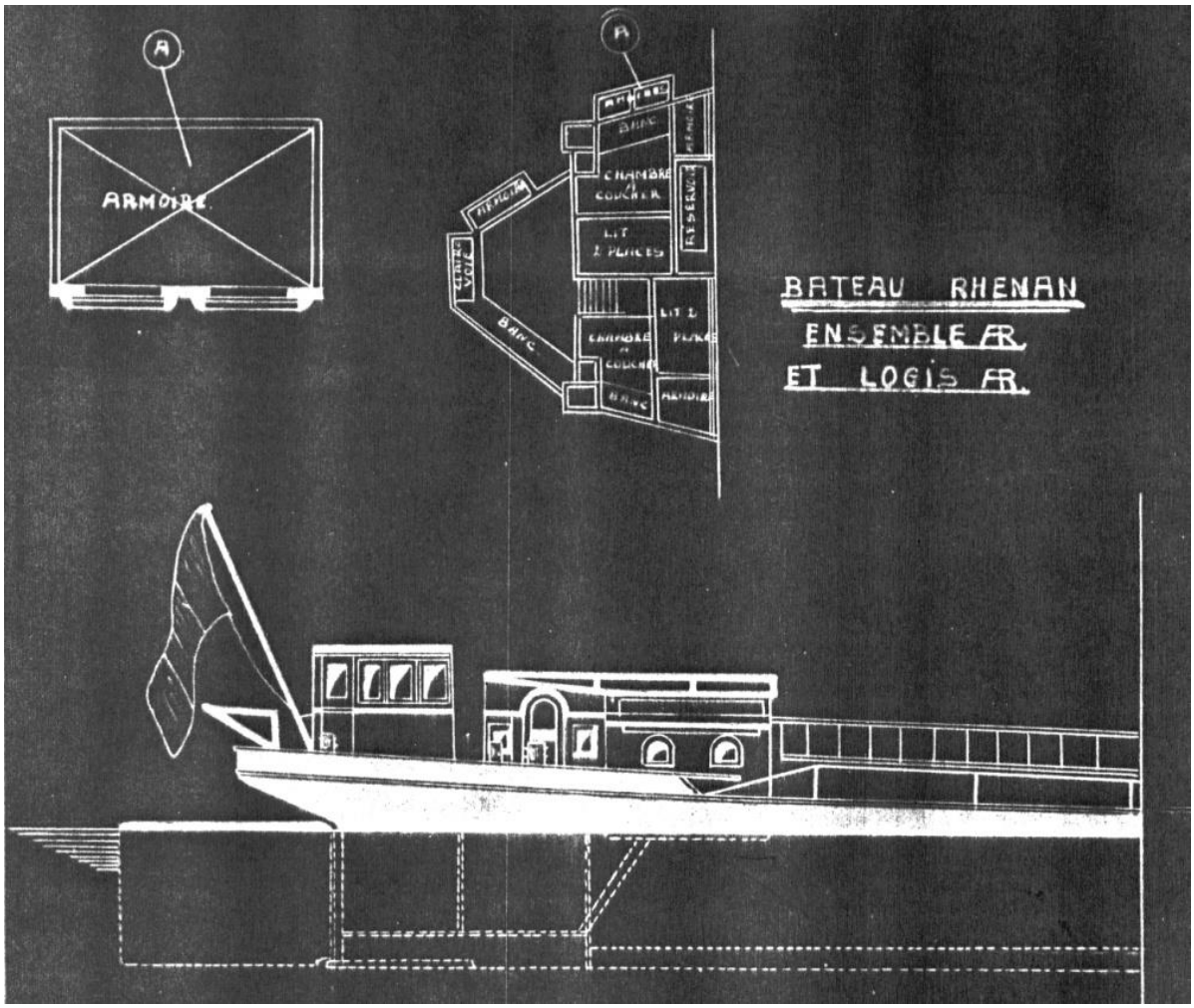
Des abaques avaient été établis pour concevoir les bateaux, telle la courbe de Beaujean.



Baleinière (chaloupe)



Barge pontée (munie d'un plancher de fermeture) avec gouvernail mu par une barre en bois[47]



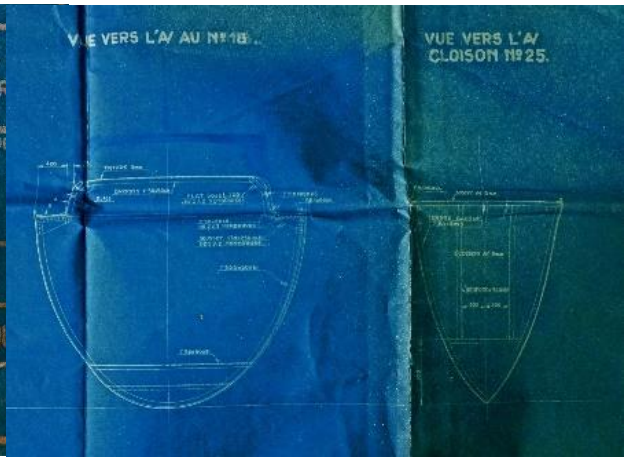
Cabine de pilotage (à barre circulaire) et de l'habitation du batelier

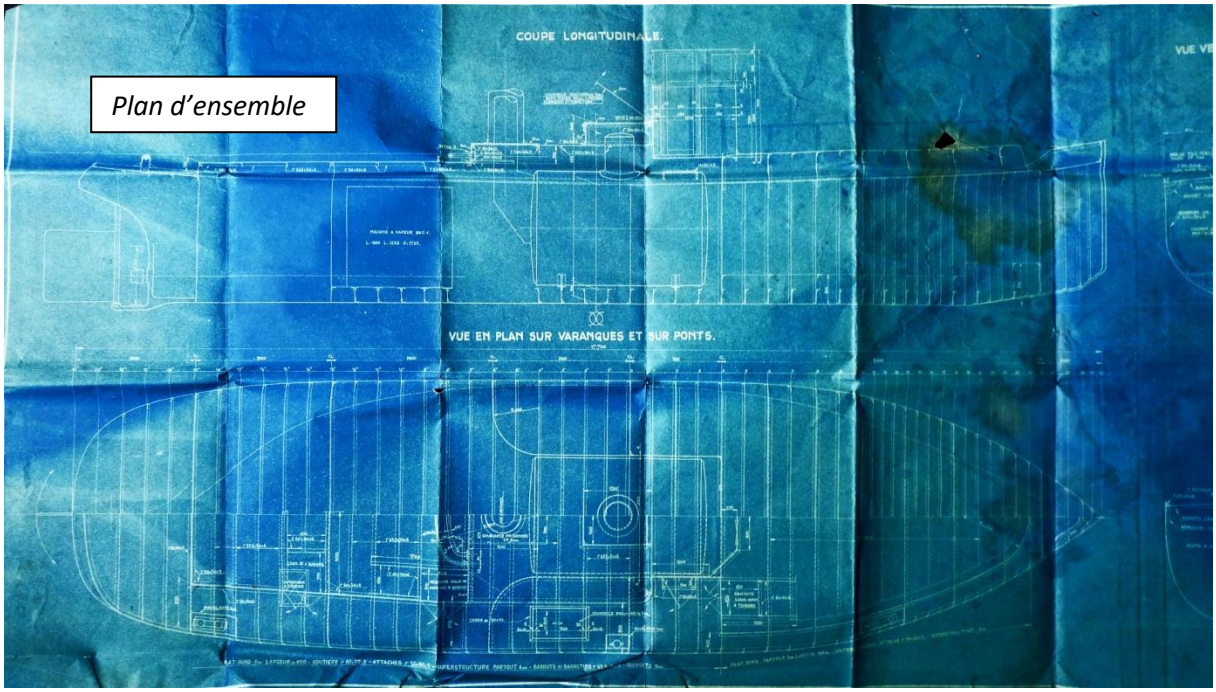
[47]Cette barre timon a été remplacée par une commande par grande roue qui a conservé le nom de barre malgré sa forme circulaire. La barre timon était le plus souvent poussée par l'arrière-train du timonier qui, en fin de course de la barre, risquait de tomber à l'eau, de plus il barrait à tous vents car le grand déplacement de la barre ne permettait pas de construire une cabine.

Transformation d'un remorqueur

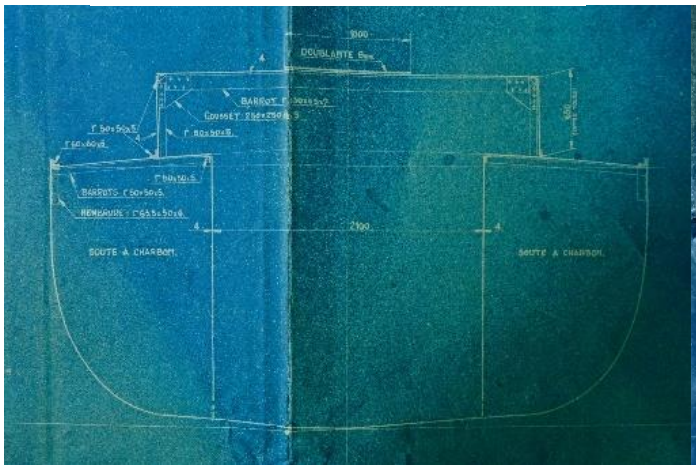


Coupe en travers de la proue

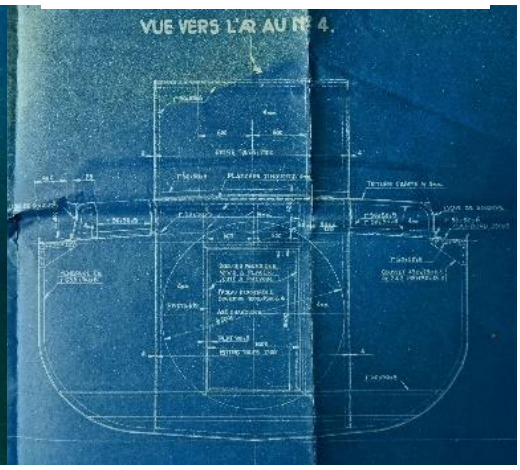




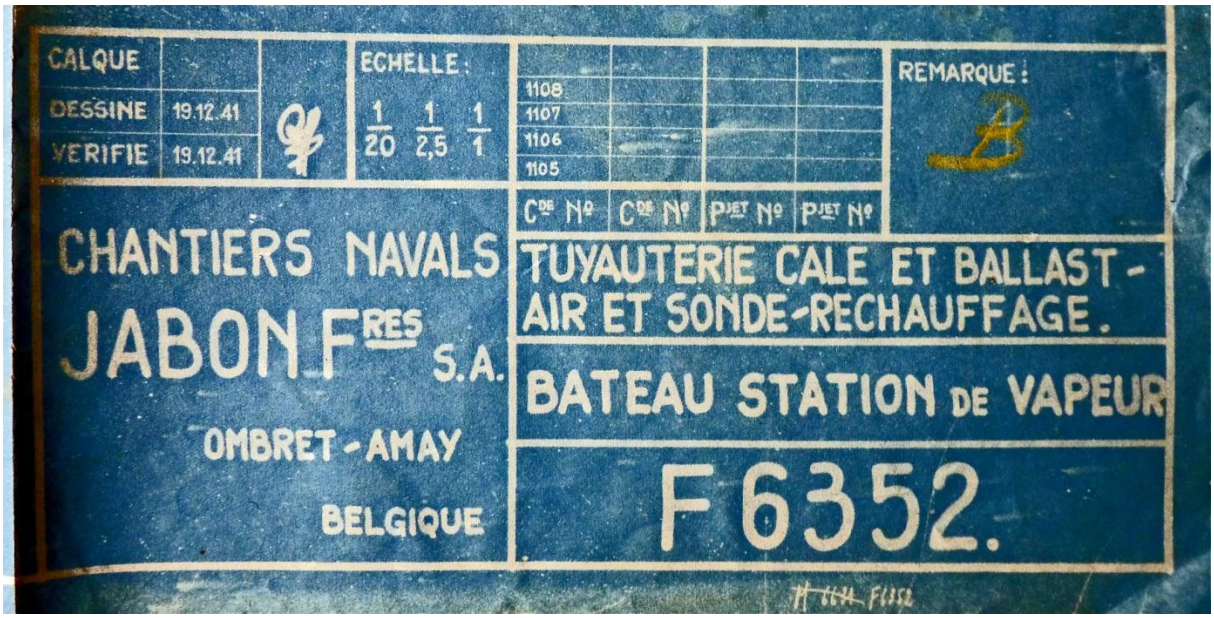
Coupe en travers des cales à charbon

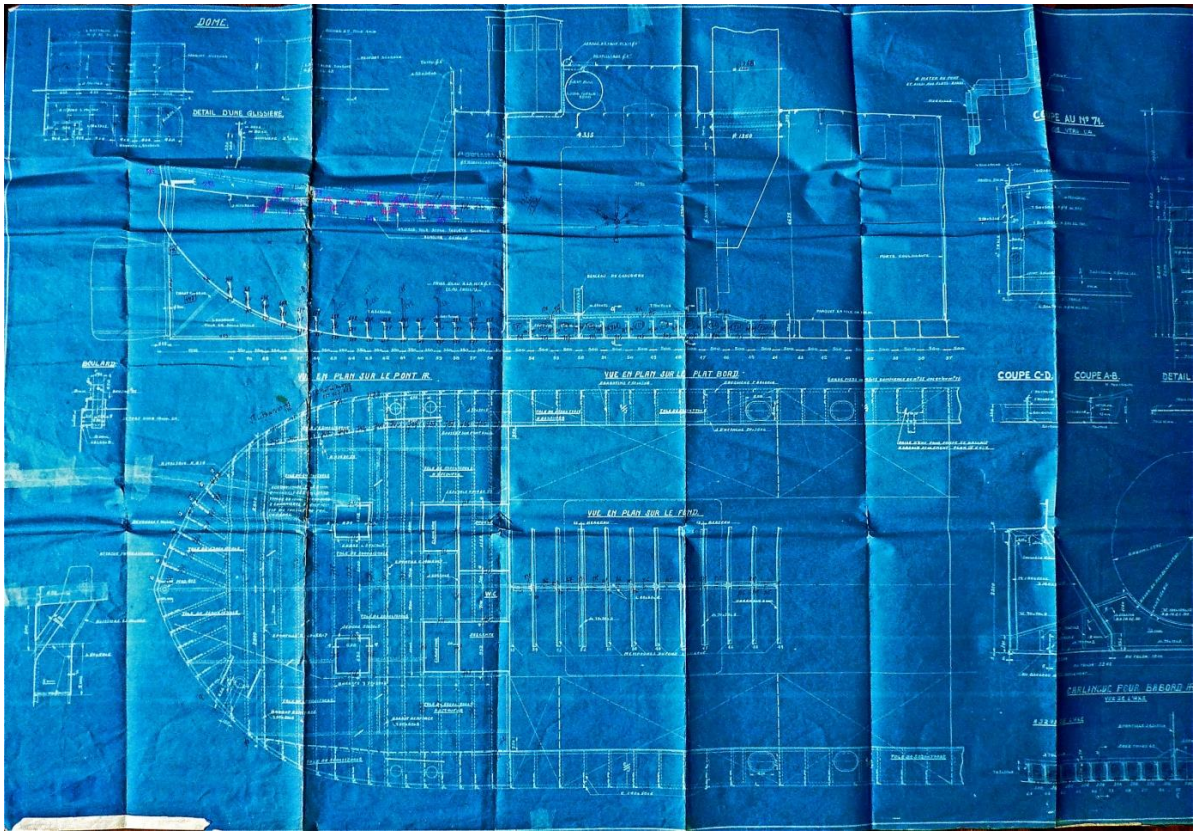


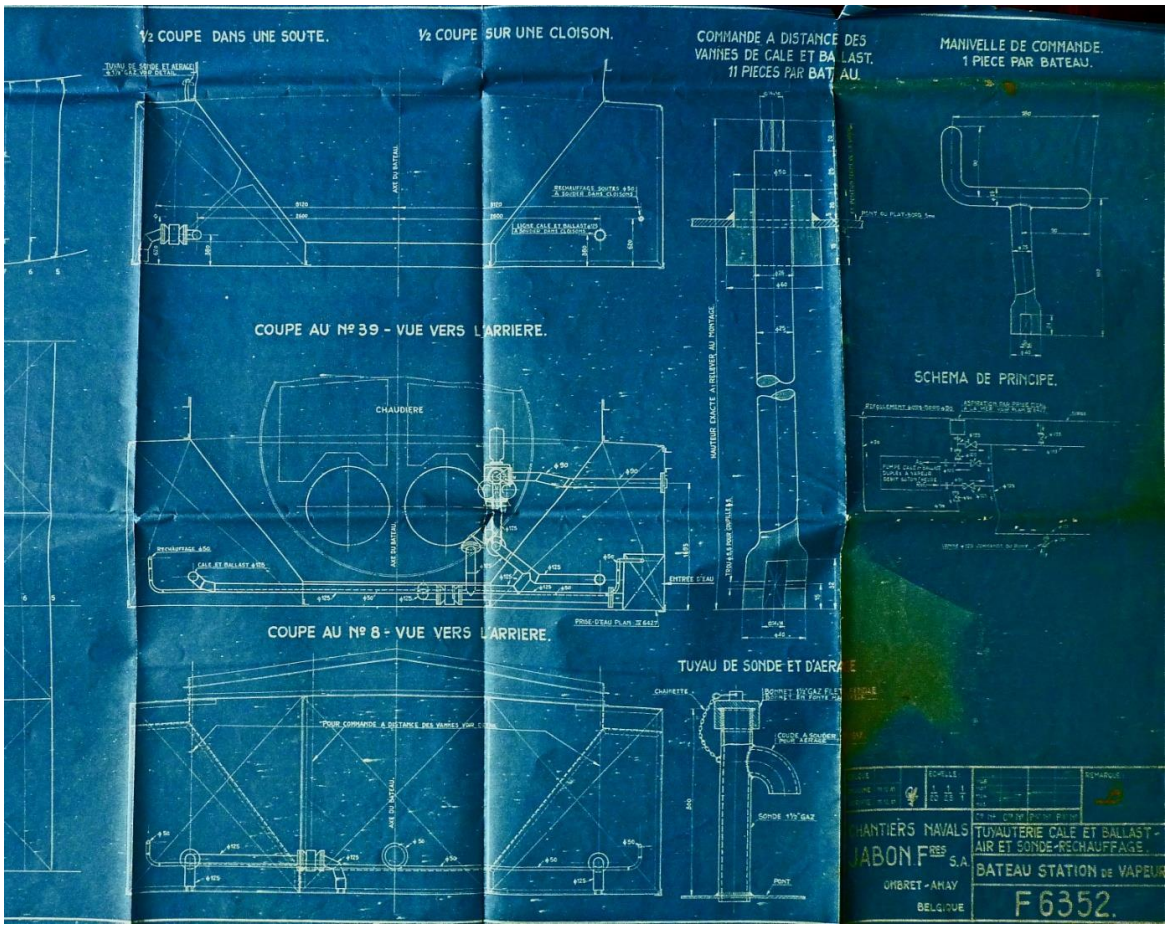
Coupe en travers de la chaudière



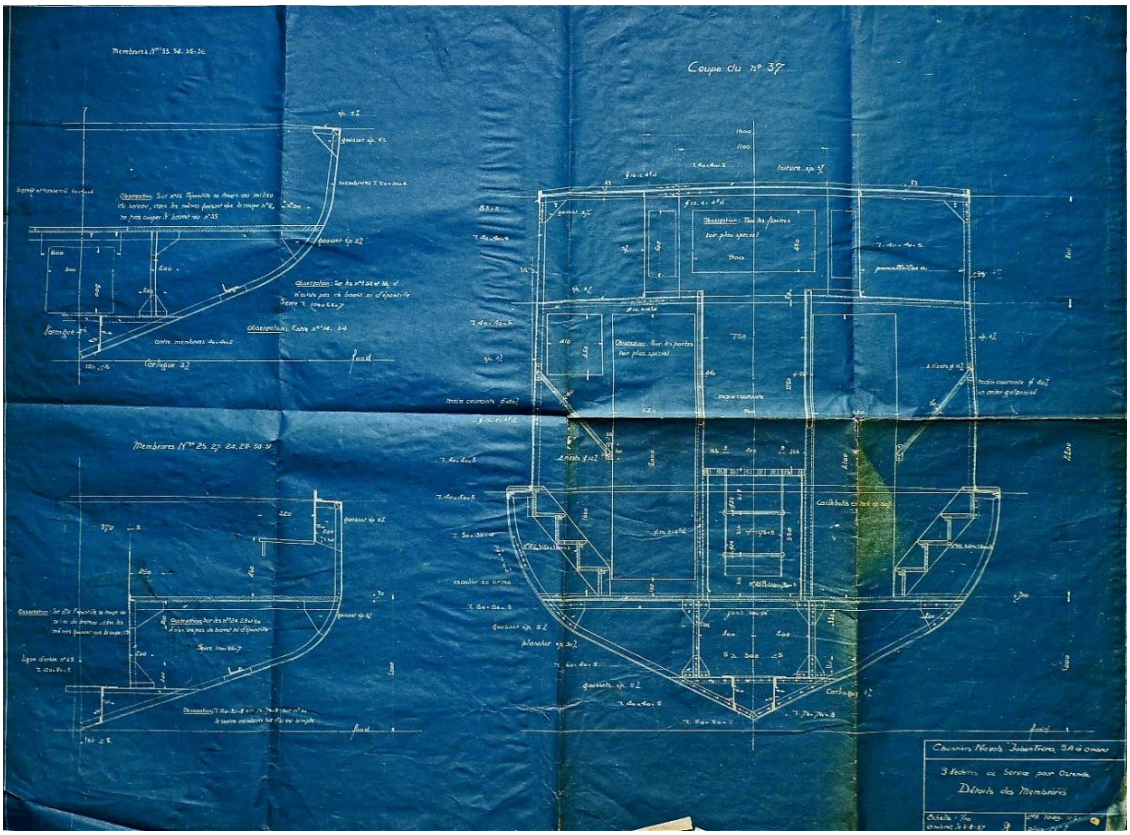
Des stations de vapeur ont été construites pour produire de la vapeur sous pression qui était transfusée dans les chaudières des bateaux de guerre qui pouvaient ainsi naviguer quasi immédiatement, sinon, il fallait plusieurs heures avant de pouvoir démarrer la machine à vapeur.





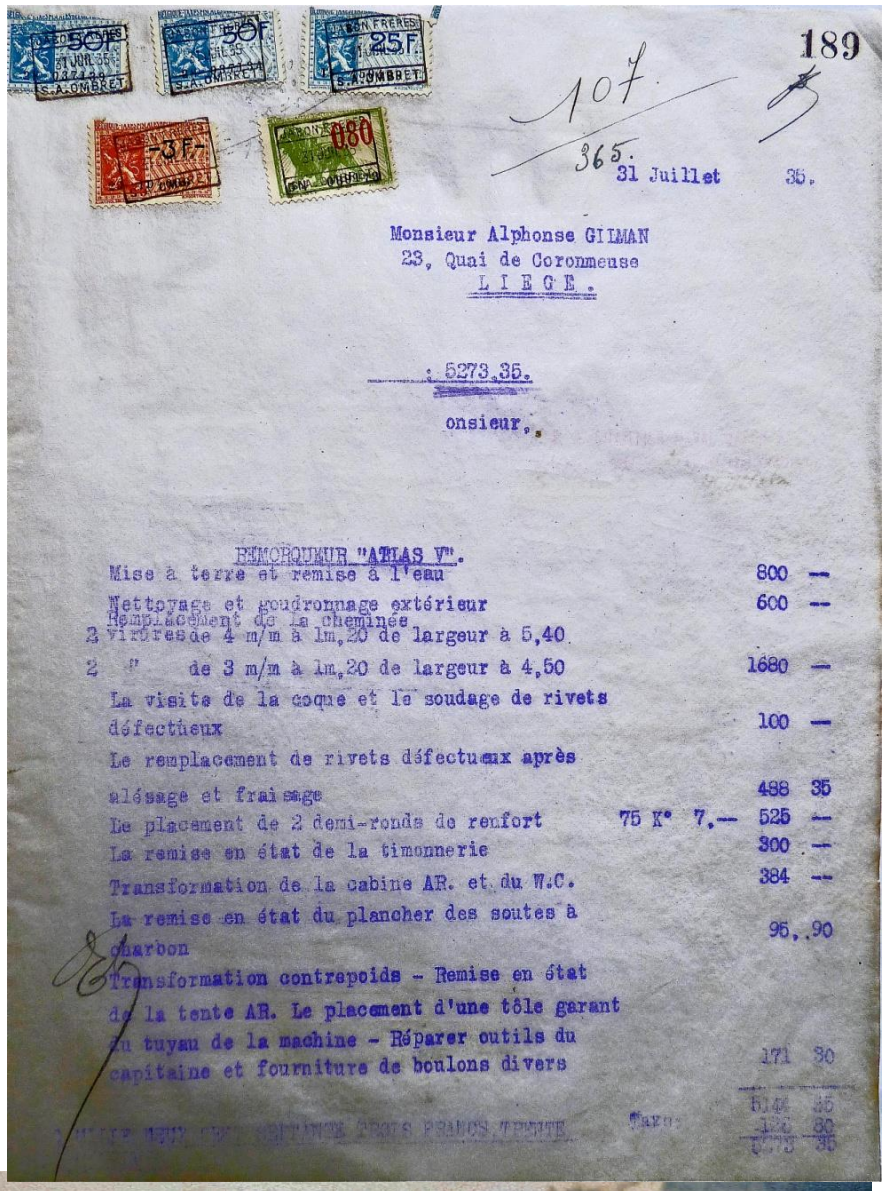


Coupes en travers, en haut de la chaudière et en bas, du logement



Atlas V

Des archives du chantier, j'ai extrait une facture de réparation, datée du 21 juillet 1935, **de l'illustre remorqueur « Atlas V ».** L'épopée de l'Atlas V a été maintes fois relatée. J'ai aussi choisi de reproduire un article de la Gazette de Liège du 8 janvier 2017.



189

107.

365.

31 Juillet 35.

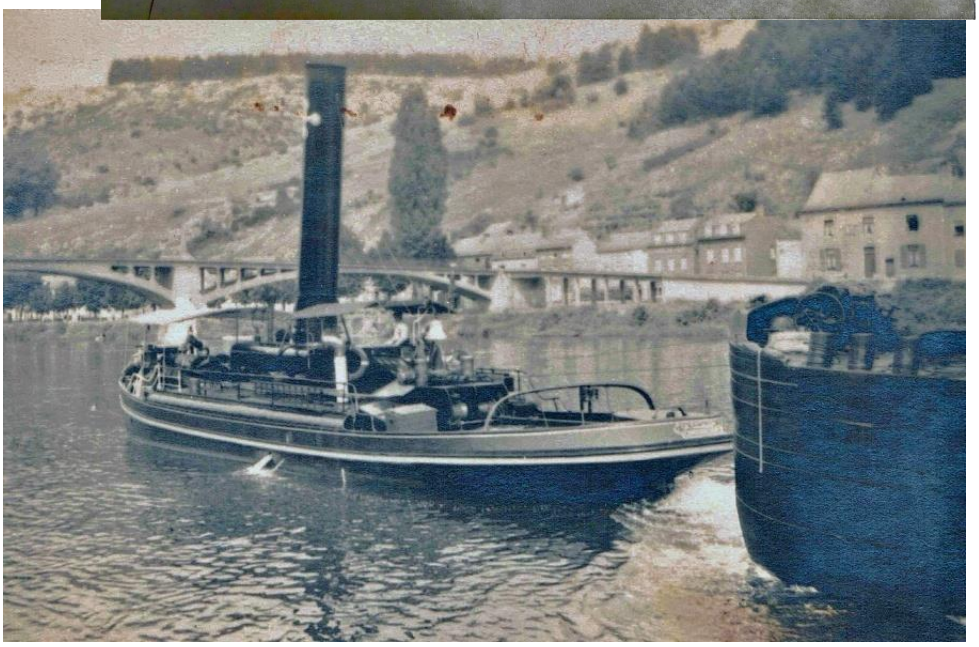
Monsieur Alphonse GILMAN
23, Quai de Coronmeuse
L I E G E .

: 5273,35.

onsieur,

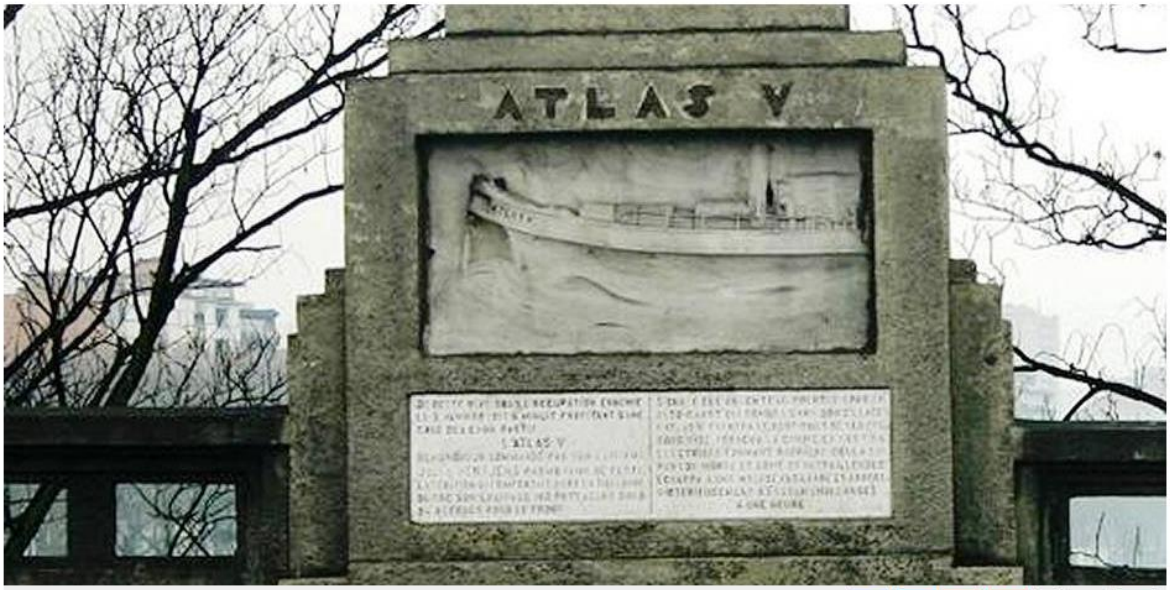
REMORQUEUR "ATLAS V".

Mise à terre et remise à l'eau		800 —
Nettoyage et goudronnage extérieur		600 —
Remplacement de la cheminée		
2 virures de 4 m/m à 1m,20 de largeur à 5,40		
2 " de 3 m/m à 1m,20 de largeur à 4,50		1680 —
La visite de la coque et le soudage de rivets défectueux		100 —
Le remplacement de rivets défectueux après alésage et fraisage		488 35
Le placement de 2 demi-rondes de renfort	75 K° 7,—	525 —
La remise en état de la timonnerie		300 —
Transformation de la cabine AR. et du W.C.		384 —
La remise en état du plancher des soutes à charbon		96,.90
Transformation contrepoids - Remise en état de la tente AR. Le placement d'une tôle garant du tuyau de la machine - Réparer outils du capitaine et fourniture de boulons divers		171 80
		5044 35
	Taxe:	129 80
		5273 35



Il y a 100 ans, l'épopée héroïque de l'Atlas V

ABONNÉS **JEAN-MICHEL CRESPIN ET LILY PORTUGAELS** Publié le dimanche 08 janvier 2017 à 19h42 - Mis à jour le dimanche 08 janvier 2017 à 19h51



GAZETTE DE LIÉGE Beaucoup de Liégeois empruntent le pont Atlas quotidiennement. Peu d'entre eux savent que ce nom évoque une épopée exceptionnelle de la Guerre 14-18.

- Liège : c'est arrivé près de chez vous
- Radicalisation: une dure lutte

En effet, la nuit du 3 au 4 janvier 1917, il y a donc un peu plus de 100 ans, des bords de la rive gauche de la Meuse à hauteur de Coronmeuse, un petit remorqueur s'éloigne, sans bruit, se laissant porter par le courant du fleuve grossi par la crue.

Le petit remorqueur est l'Atlas V et son capitaine est le Herstalien Jules Hentjens, secondé par le pilote, un Dinantais, Charles Balbour.

103 passagers dont 94 jeunes recrues

Outre l'équipage de quatre personnes, l'Atlas V emporte dans sa cale 103 passagers dont 94 jeunes recrues qui veulent rejoindre le front en passant par les Pays-Bas. La nuit est bien noire et ce n'est qu'à hauteur d'Argenteau que le remorqueur est repéré par des sentinelles allemandes.

À cause de la crue, les barrages sont couchés mais des îlots rendent la navigation extrêmement dangereuse, surtout de nuit et à pleine vitesse. Un auto-canot qui poursuivait le remorqueur coule dans son sillage.

En aval du pont de Visé, un pont de service avait été construit en bois par les Allemands. Des Allemands sont sur le pont et mitraillent le bateau. Le capitaine fonce droit sur les arches, arrachant un pilier. Le pont cède sur une longueur de 20 mètres.

Presqu'arrivé à la frontière hollandaise, un radeau-phare chargé de plusieurs mitrailleurs garde le passage. Le capitaine fonce et éperonne le radeau qui coule en se disloquant. Un câble et des chaînes traversent la Meuse sur sa largeur. Lancé à toute vitesse, le bateau rompt les chaînes et le câble et entre dans les eaux hollandaises.

Avec les volontaires de guerre, Jules Hentjens (1883-1938) gagna la France via la Grande-Bretagne et s'engagea dans l'armée belge, se battant sur le front de l'Yser. Sa femme et sa sœur furent arrêtées pour complicité jusqu'à la fin de la guerre.

Un pont et une stèle

On a donné le nom de l'Atlas V au pont construit à Coronmeuse pour l'Exposition internationale. À l'entrée du pont éponyme, une stèle rappelle l'héroïque odyssée du petit remorqueur liégeois.

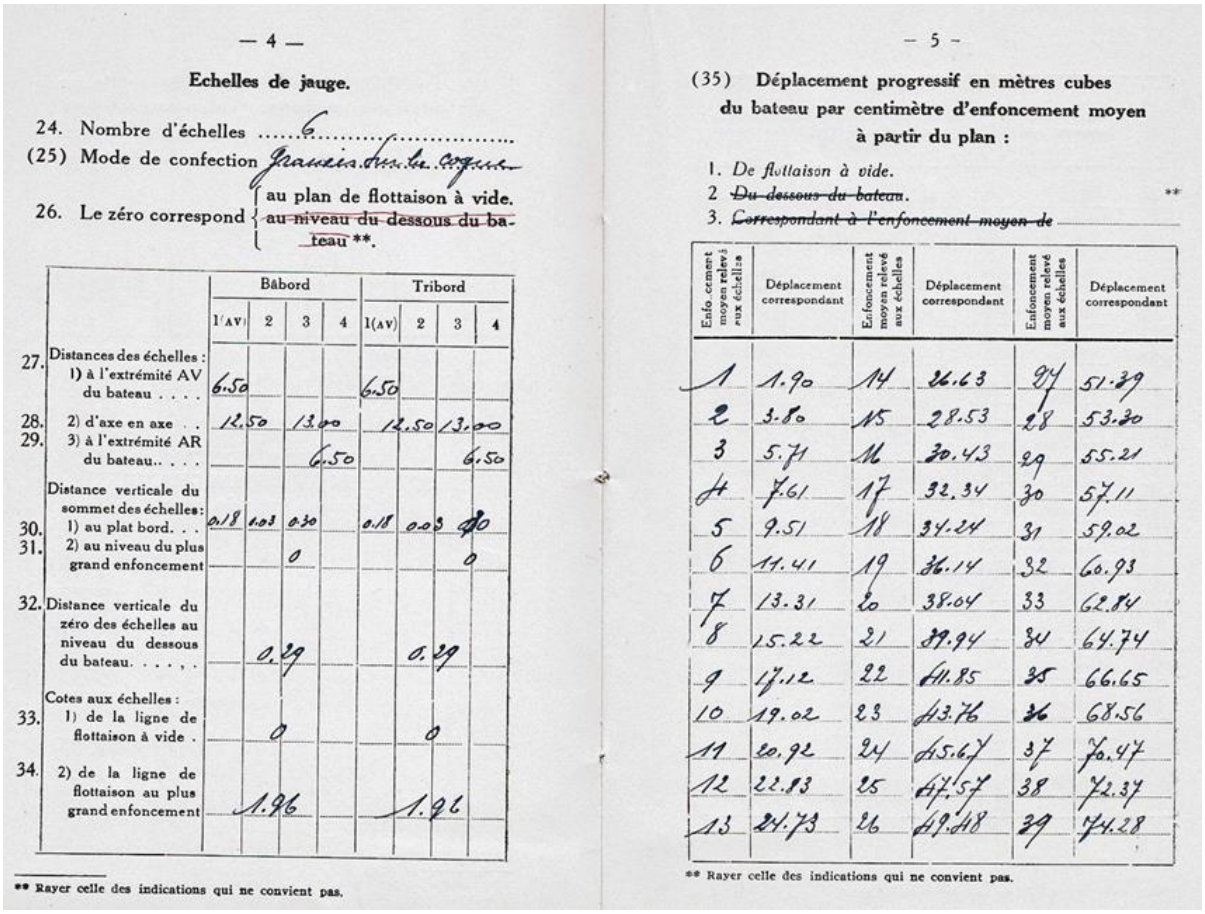
Le 2 mai 2015, une autre stèle à la mémoire de la famille Hentjens a été inaugurée sur le pont Atlas. Elle a pour objet le rappel de l'équipée de l'Atlas V mais aussi la conduite héroïque de Franz Hentjens (1913-2012) pendant la Seconde Guerre mondiale. Il fut le fondateur d'un réseau de renseignement et de presse clandestine et resta prisonnier en Allemagne jusqu'en 1945.

Son frère Jean (1922-2002), membre du réseau, fut arrêté mais réussit à prendre le maquis jusqu'à la Libération.

En hommage à l'épopée de l'Atlas V, un pont a été édifié à Coronmeuse en 1930. Détruit en 1940, il fut reconstruit en 1947 et baptisé pont de l'Atlas V.

Jaugeage

Chaque bateau doit être muni d'échelles de jauge qui indiquent l'enfoncement du bateau et par déduction le tonnage de sa cargaison. Les échelles sont tracées par un organisme agréé.



— 4 —

Echelles de jauge.

24. Nombre d'échelles ..... 6 .....
(25) Mode de confection *Gravées sur la coque.*
26. Le zéro correspond { au plan de flottaison à vide. / ~~au niveau du dessous du bateau~~ **.

		Bâbord				Tribord			
		1(AV)	2	3	4	1(AV)	2	3	4
27.	Distances des échelles : 1) à l'extrémité AV du bateau	6.50				6.50			
28.	2) d'axe en axe . .	12.50	13.00			12.50	13.00		
29.	3) à l'extrémité AR du bateau.. . . .			6.50				6.50	
	Distance verticale du sommet des échelles :								
30.	1) au plat bord. . .	0.18	0.03	0.30		0.18	0.03	0.30	
31.	2) au niveau du plus grand enfoncement			0				0	
32.	Distance verticale du zéro des échelles au niveau du dessous du bateau.		0.29				0.29		
	Cotes aux échelles :								
33.	1) de la ligne de flottaison à vide .		0				0		
34.	2) de la ligne de flottaison au plus grand enfoncement		1.96				1.96		

** Rayer celle des indications qui ne convient pas.

— 5 —

(35) **Déplacement progressif en mètres cubes du bateau par centimètre d'enfoncement moyen à partir du plan :**

1. *De flottaison à vide.*
2. ~~*Du dessous du bateau*~~. **
3. ~~*Correspondant à l'enfoncement moyen de*~~

Enfoncement moyen relevé aux échelles	Déplacement correspondant	Enfoncement moyen relevé aux échelles	Déplacement correspondant	Enfoncement moyen relevé aux échelles	Déplacement correspondant
1	1.90	14	26.63	27	51.39
2	3.80	15	28.53	28	53.30
3	5.71	16	30.43	29	55.21
4	7.61	17	32.34	30	57.11
5	9.51	18	34.24	31	59.02
6	11.41	19	36.14	32	60.93
7	13.31	20	38.04	33	62.84
8	15.22	21	39.94	34	64.74
9	17.12	22	41.85	35	66.65
10	19.02	23	43.76	36	68.56
11	20.92	24	45.67	37	70.47
12	22.83	25	47.57	38	72.37
13	24.73	26	49.48	39	74.28

** Rayer celle des indications qui ne convient pas.

Demi modèles

Les plans sont, comme dirait jacques II de Chabannes de la Palice, plans. Les bateaux sont à trois dimensions. Il n'est donc pas très facile d'élaborer dans son cerveau une bonne représentation de l'objet à construire à partir seulement de plans.

Pour mieux se représenter les formes dans l'espace les menuisiers 'sculptaient' des modèles réduits (effectivement des demi-modèles). Ils étaient constitués des planches assemblées par superposition. Chaque planche correspondait à une coupe horizontale du bateau, il suffisait alors de raboter les surlargeurs pour obtenir la forme spatiale.

Les demi-modèles du chantier se trouvent dans les réserves du musée MAS d'Anvers. Je remercie vivement le conservateur du musée de nous avoir ouvert les lieux et fait sortir les demi-modèles des boîtes stockées dans les réserves.

















Bateaux-mouches

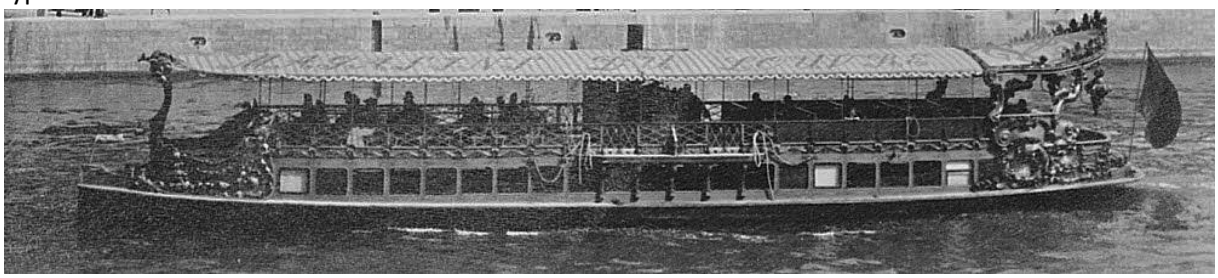




Bateau-mouche Jabon à l'exposition universelle de Paris en 1889

Les bateaux-mouches construits au chantier Jabon ont grandement contribué à la réputation de ce dernier.

Le terme « bateau-mouche » daterait du milieu du 19ème siècle. Sur les rives de la Saône, dans une banlieue sud de Lyon, d'anciens bras ont été comblés en vue d'assainir les quartiers marécageux. Dans le quartier nommé « Mouches » un chantier naval a été établi et a reçu une commande pour des bateaux de transport de personnes qui navigueraient à Paris lors de l'exposition de 1862. Le nom 'bateau-mouche' commémore donc le toponyme du lieu de construction des premiers bateaux de ce type.



Les décorations dorées mal aisées à entretenir ont été par la suite enlevées

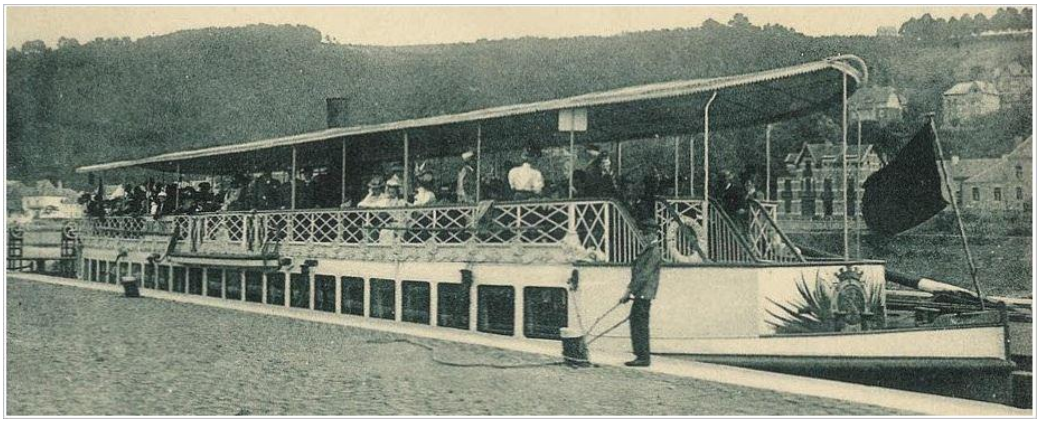
En 1884, les « Grands Magasins du Louvre » à Paris commandent un bateau-mouche destiné à naviguer sur la Seine parisienne entre le Pont Royal et le site de l'Exposition internationale de Paris de 1889. Celle-ci célébrait le 100ème anniversaire de la révolution. C'est à cette occasion que fut érigée la Tour Eiffel.

En 1891, Ernest Maréchal-Gesnot, commerçant à Namur, acheta le bateau. Il créa la S. A. des Bateaux à Vapeur de Namur pour assurer la liaison fluviale entre Namur et Dinant. Le bateau fut rebaptisé « Namur Touriste » et entra en service en juin 1892[48].

En 1899, un second bateau-mouche fut acheté aux Jabon et baptisé « Namur Touriste II ».

Et en 1904, un troisième.

Et en 1907, un quatrième ; cette année-là la société fusionne avec un concurrent sous la dénomination « Compagnie des Bateaux Luxe Namur Dinant Touriste ». Les activités de cette société se poursuivent encore actuellement sous le nom « Compagnie Générale des Bateaux Touristes de la Meuse ».



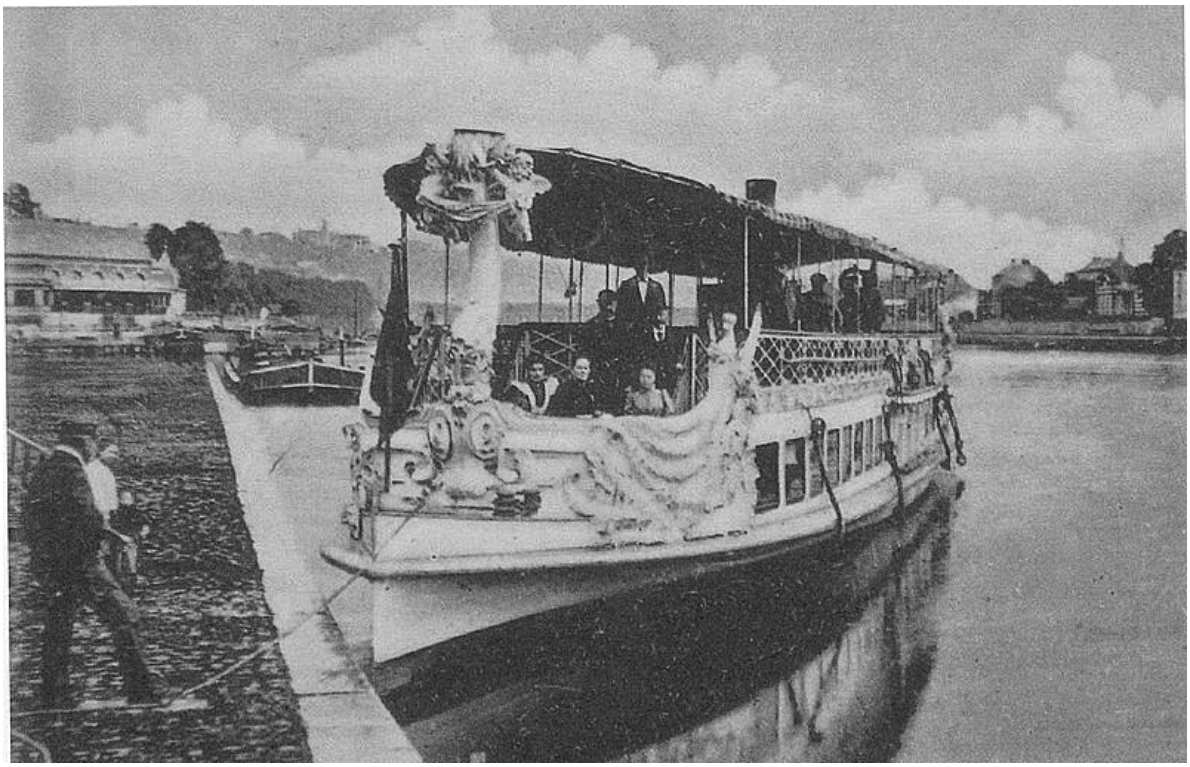
Version vapeur sans enluminures

[48] A cette époque, les liaisons par le fleuve entre villes mosanes représentaient une excellente alternative aux diligences, le train n'existant pas encore.

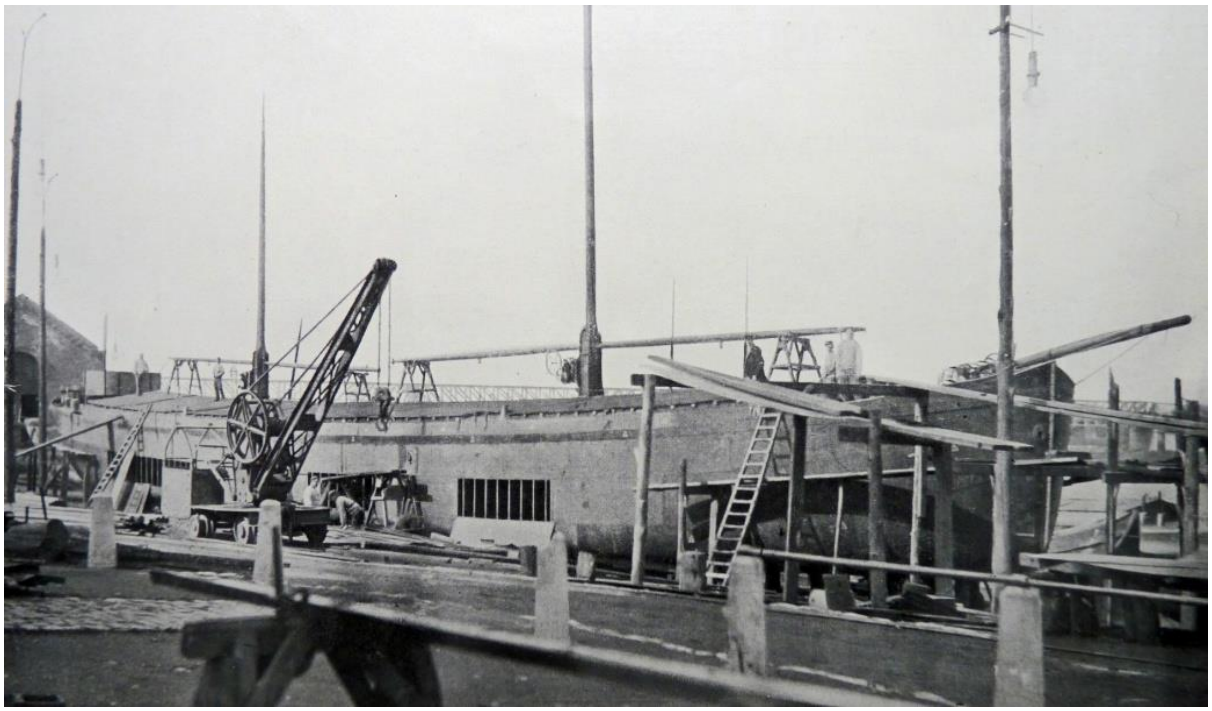
En 1950, la machine à vapeur du 'Touriste I' a été remplacée par un moteur diesel. Depuis peu, il n'est plus autorisé à naviguer (la règlementation actuelle exige pour des questions de sécurité une double coque). Sa mise en ordre aurait été ruineuse et, de plus, elle aurait modifié son aspect. 'Tourist I' est repris à l'inventaire du Patrimoine mosan.

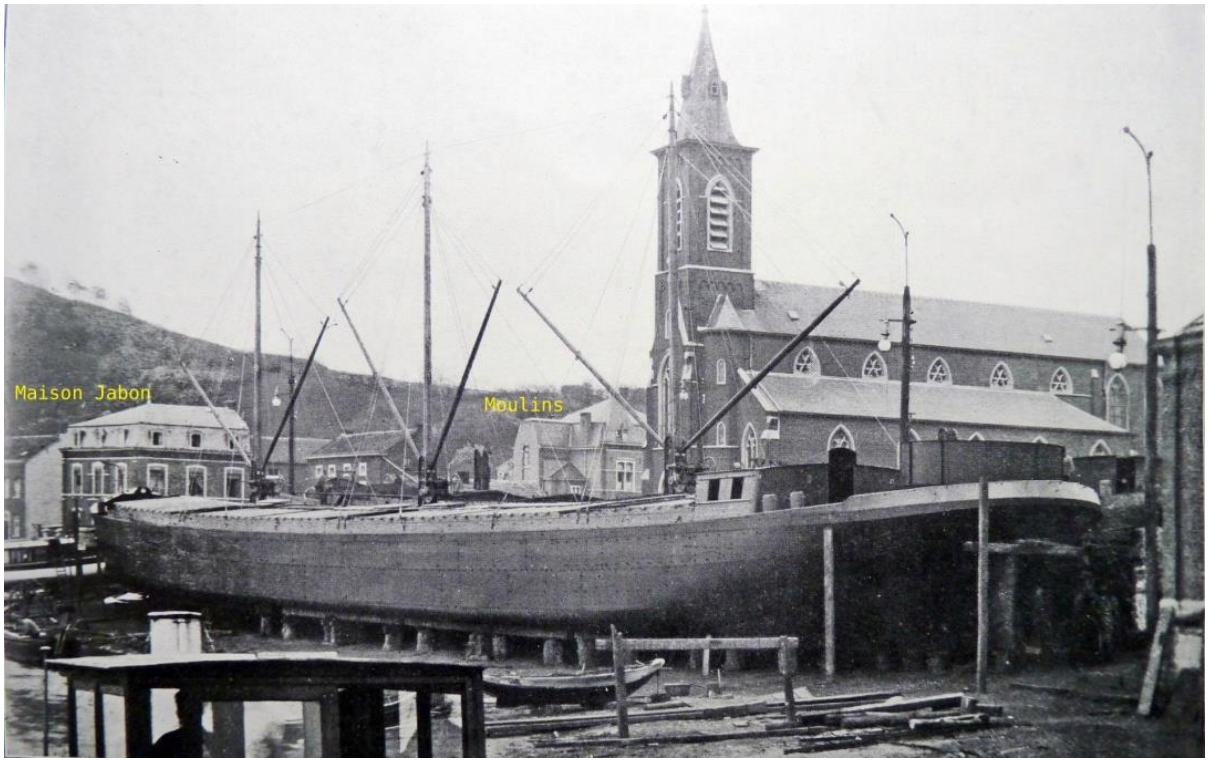


Le 'Touriste IV', version diesel, avant sa mise hors services, il n'y a que quelques années



Un dernier regard aux décorations dorées (à l'époque les photos en couleurs n'existaient pas !)




Maison Jabon
Moulins



Remorqueur de la Meuse „Jupiter“

Longueur	21m00
Largeur	4m80
Creux	2m80

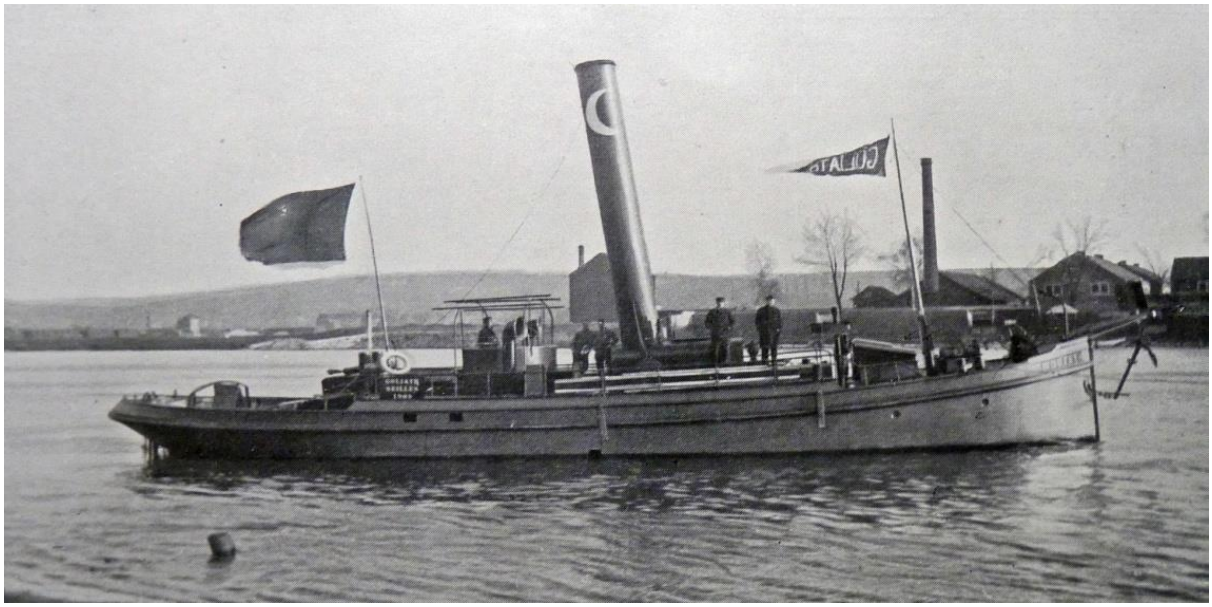
Machine à triple expansion 300 chevaux indiqués

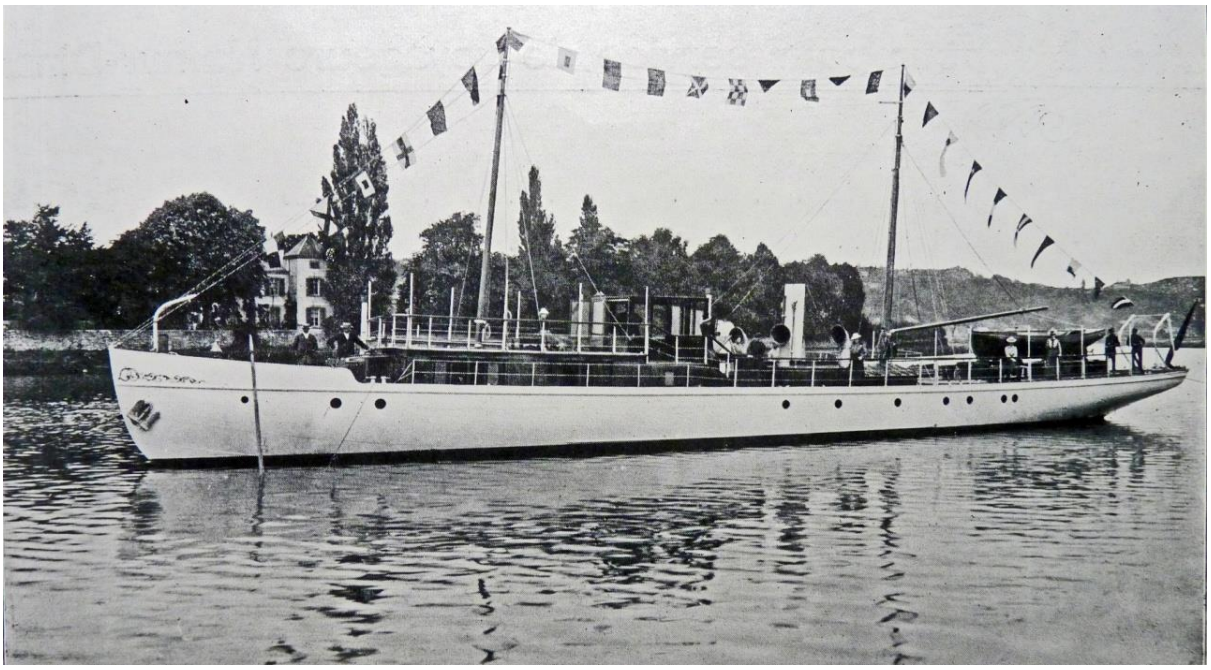
35 remorqueurs divers construits

Remorqueur de la Meuse „Goliath“

Longueur	23m00
Largeur	5m00
Creux	2m80

Machine à triple expansion 350 chevaux indiqués





Steam Yacht „Jean Louis“

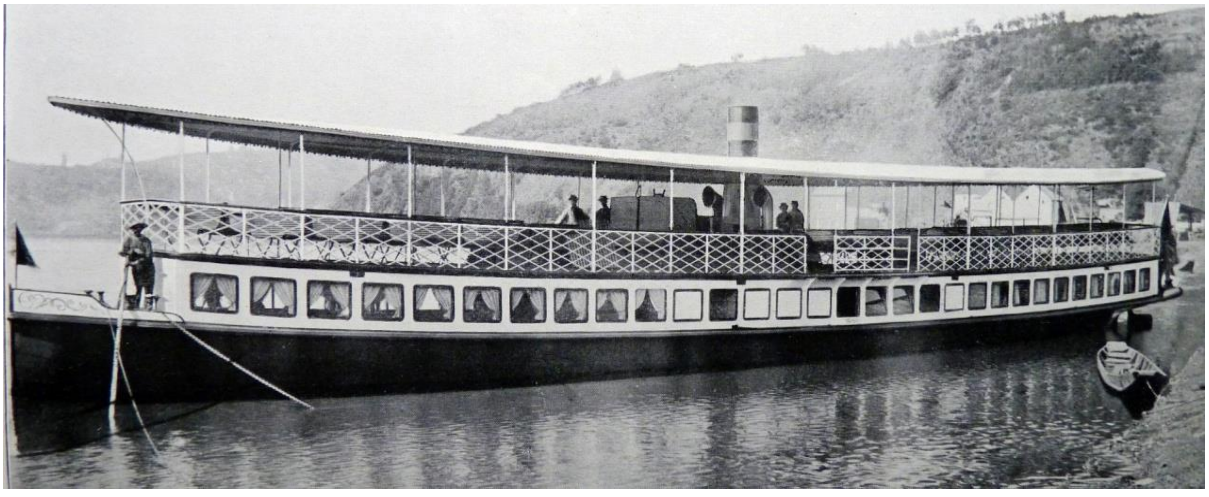
Longueur	37m00
Largeur	5m00
Creux	2m80

10 Steam Yachts de différentes grandeurs construits

Bateau à vapeur pour service de voyageurs Namur-Dinant

Longueur	35m00
Largeur	5m50
Creux	3m20

6 DE CONSTRUITS



Quelques survivants

En 2024, le « TOURISTE IV » est en calle sèche au chantier « Batia Mosa Shipyard Andenne ».

Le directeur l'a acheté, il est en train d'être rénové, il sera équipé d'un moteur électrique et pourrait de nouveau naviguer



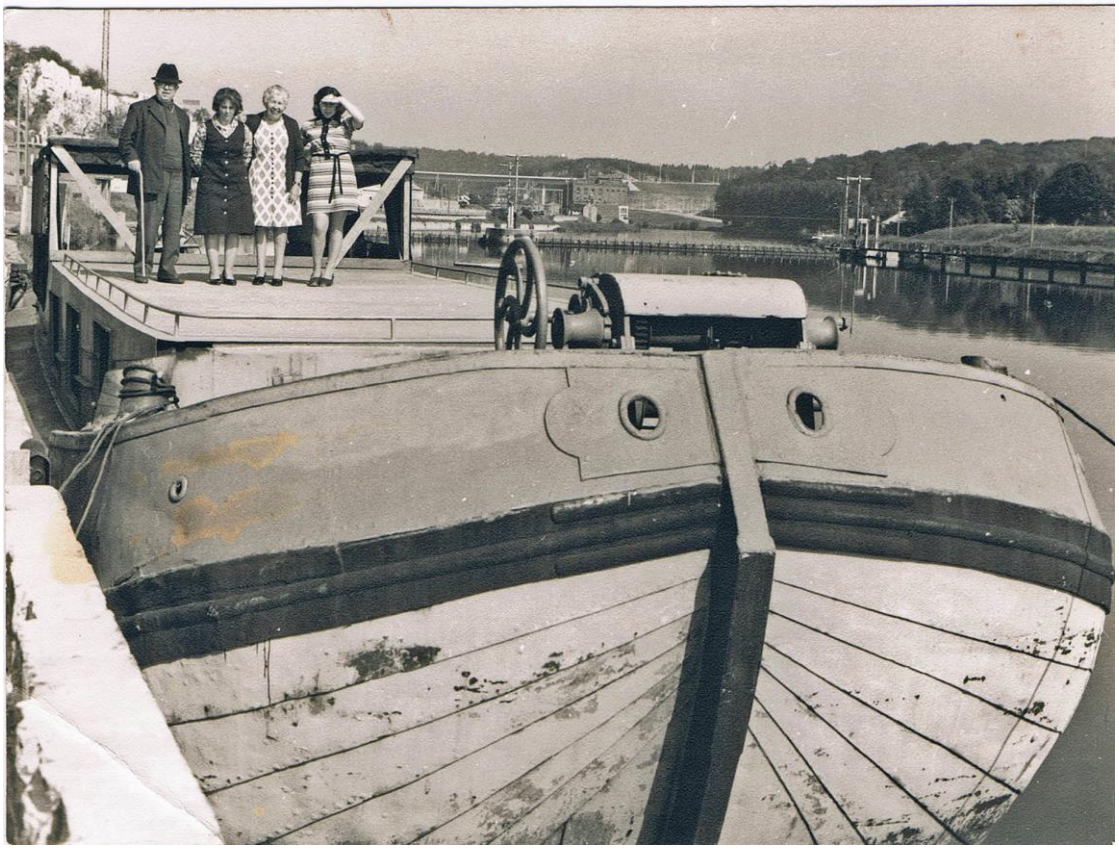






«André», remorqueur Jabon, des Entreprises Duchêne
lors du réaménagement du quai de Namur à Huy





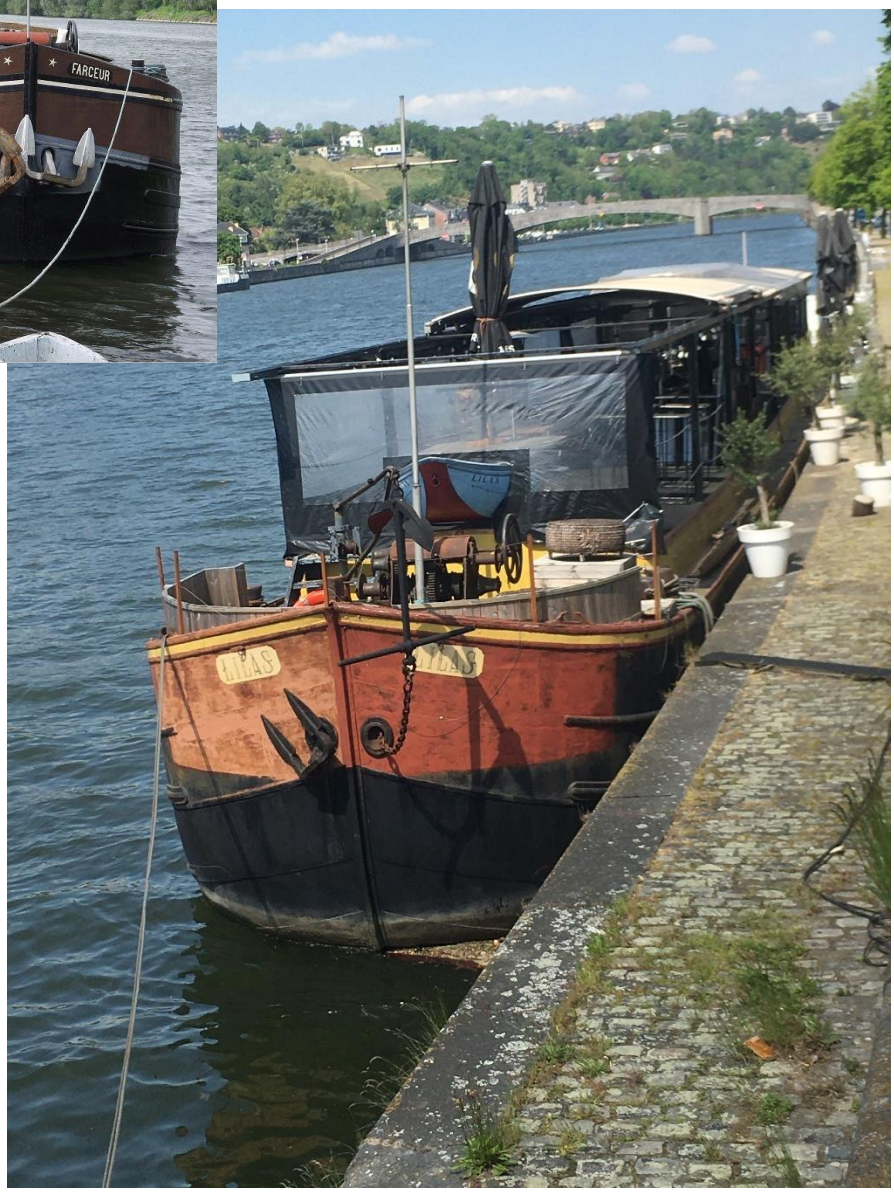
Certains passionnés, tel Léon Bolinger, ont acheté de vieilles barges pour les transformer en seconde résidence. D'autres les ont aménagées en résidence ou valorisées en kots d'étudiant, en théâtre, en hôtel, en restaurant ou en objet culturel.



Péniche logement



Certains propriétaires ont profité de l'occasion pour exprimer leur autodérision.



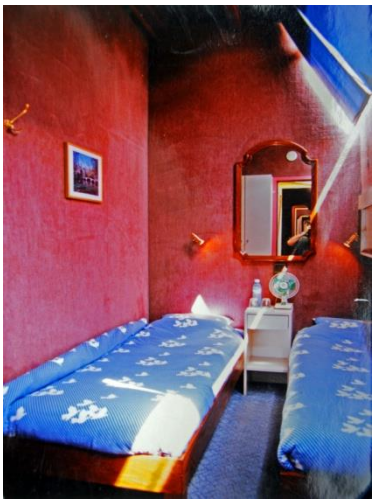
Lilas a été aménagé en restaurant et est ammaré en 2024 à Huy, quai d'Autrebande en face de la Komandantur (cf. p 52)

La famille de bateliers Delva, constatant que l'« Embrun », son Jabon de 38 mètres, n'était plus rentable pour le transport de matériaux par rapport aux grandes barges, l'a aménagé en restaurant-hôtel ambulant. Il a, par exemple, été affrété par une compagnie de théâtre pour participer au festival d'Avignon.









Laure



En 1986, la « Communauté française de Belgique » a acquis une Mignole ardennaise construite par Jabon en 1892 et baptisée Laure. Le but était de conserver un témoin du patrimoine industriel. Cette péniche est aménagée pour recevoir des écoles et montrer aux élèves les avantages du transport fluvial. Elle est le plus souvent à quai sur la Sambre à Merbes-le-Château (Erquelines)[49].

Cette péniche Herna, de la première génération de bateaux métalliques, proche d'une Mignole est caractérisée par ses levées à la proue et à la poupe. Les tôles sont simplement courbées (surfaces cylindriques simples à réaliser).

Plus tard, les tôles de proue et de poupe seront martelées pour former des surfaces gauches (courbées dans toutes les directions).

Laure est inscrite à l'inventaire de la « Collection du Patrimoine culturel de la Communauté française ». Elle est gérée par l'A. S. B. L. « Nature et évasion » dont l'objectif est de faire découvrir les richesses du patrimoine batelier, de la faune et de la flore des voies d'eau[50]

[49] Voir photos en fin de publication

[50] Informations auprès de M Jean-Marie Rivière ; naturevasion@hotmail.com





Guindeau d'ancre

Et pour qui souhaiterait connaître une vie au calme sur les flots, des péniches Jabon sont encore régulièrement présentées à la vente,

C'est ainsi que la péniche Lilas, (péniche restaurant amarrée à Huy (cf. page 91) était reprise sur Immoweb).



Article 7.2.5 – Témoignages d'Irénée Van Thiel et de Charles Hacha

J'ai encore pu rencontrer, en février 2014, les deux derniers petits enfants de Gustave Jabon et Antoinette Tonglet dont les pères ont été impliqués directement dans la gestion des « Chantiers navals ». Irénée (dite Pépé) Van Thiel, fille d'Irénée Virginie Camille Ghislaine Jabon et de Léonard Mathieu Céline Ghislain Van Thiel et Charles Hacha fils de Gabrielle Marie Ghislaine Augustine Jabon et de Clovis Ghislain Victor Hacha Cette rencontre a permis de collecter des informations, des témoignages et des anecdotes authentiques.



Pépé Van Thiel et Charles Hacha

Irénée Van Thiel qui réside dans l'arrière pays niçois et **Charles Hacha**[51], accompagné de son épouse Berthe (dite Betty) Kelecom qui habitent la région de Leuven, sont revenus sur les lieux de leurs racines en février 2014 ; ils étaient pilotés par Olivier Lisein et son épouse Patricia (dite Patty) de Beck.

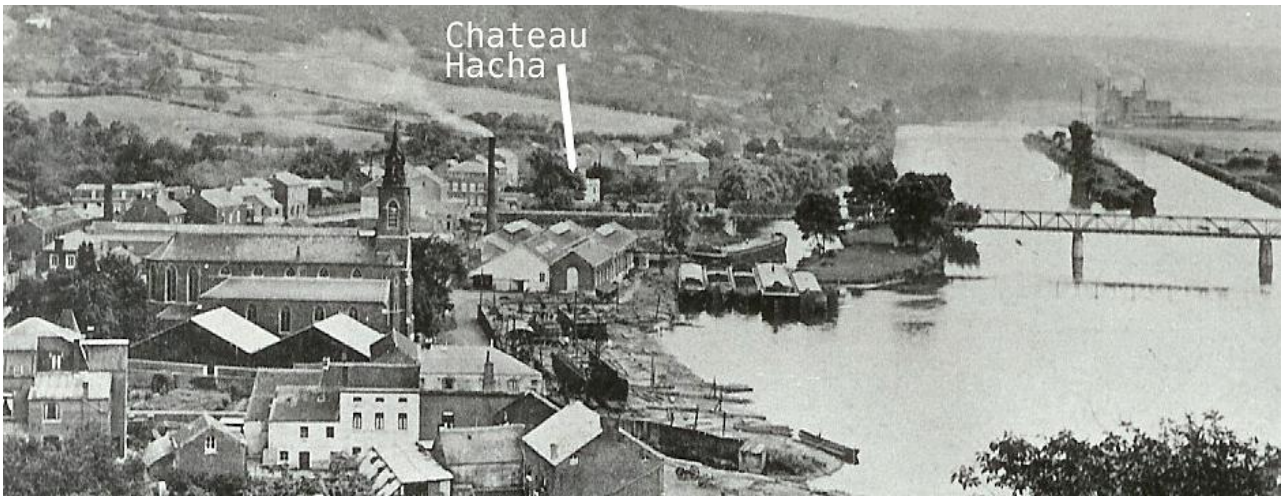
Une grande tristesse a troublé les deux anciens Ombretois en regardant les lieux de leur enfance.

Avant la seconde guerre, le paysage était globalement champêtre et très localement industrieux, il est devenu un horrible lieu bétonné, asphalté, emmuré ou en friche. Une végétation sauvage a envahi les lieux et les constructions subsistant, notamment, l'église qui s'écroule petit à petit. Il n'y a plus de berges paisibles au fond des jardins, le vacarme des véhicules perturbe la quiétude qui y régnait d'antan.

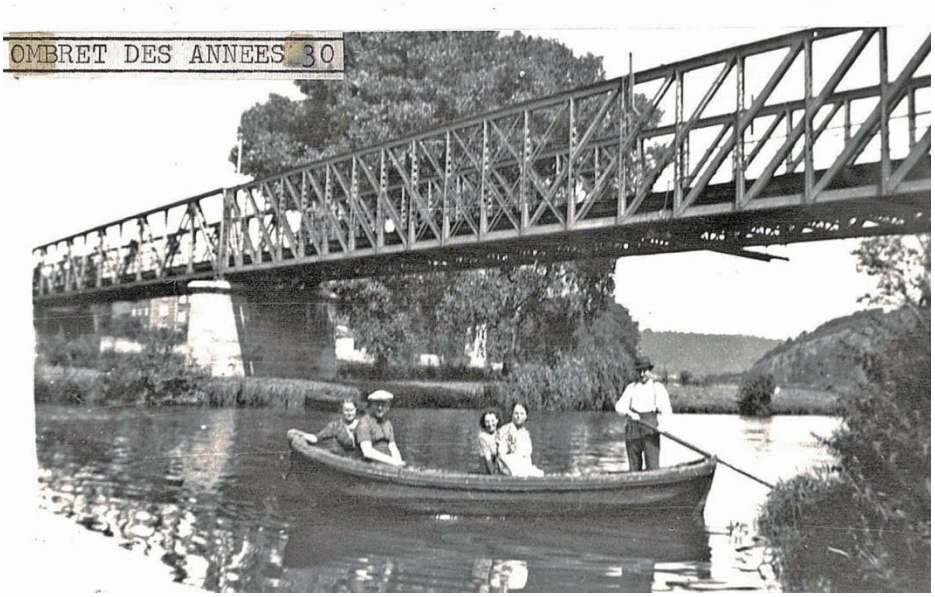
Charles Hacha est le premier de deux cousins à revoir sa maison natale (Grand-Route, n°42, nommée par les Anciens Ombretois : château Hacha), héritage de sa maman Gabrielle Jabon. A l'époque, la propriété était beaucoup plus vaste, elle s'enfonçait dans le bras de la Meuse qui contournait l'île (Petite Île ou Île du Centre) dans laquelle était fondée une pile du pont en fer détruit en 1940, la propriété jouxtait l'école communale.

Présentement, il n'est évidemment plus envisageable de taquiner le brochet assis les pieds dans l'eau claire du fleuve à l'abri d'un saule. Il est aussi devenu impossible de monter dans une baleinière et de ramer au fil de l'eau, de prendre des leçons de natation ou encore de conduire ses moutons paître sur l'île qui a été enlevée lors de la rectification de la Meuse et du dragage pour valoriser le gravier et permettre la navigation de bateaux de plus grand enfoncement

[51] Décédé en 2018



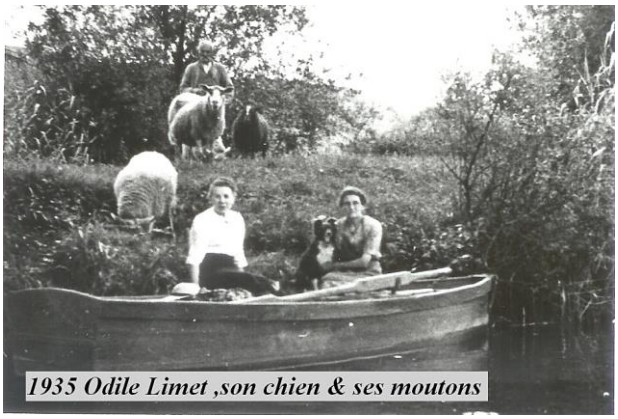
Vue d'Ombret depuis le Thier d'Olne dans les années 1930. Le château Hacha est caché par un hêtre, seulement la rotonde blanche côté Meuse est visible. La berge est abondamment arborée



La berge de la propriété Hacha était un peu en amont du pont, le bras de Meuse côté Ombret ne permettait pas la navigation commerciale, c'était donc un endroit calme, idéal pour se détendre au fil de l'eau.



La maison de Charles Hacha était idéalement située en bordure, fortement arborée, de Meuse

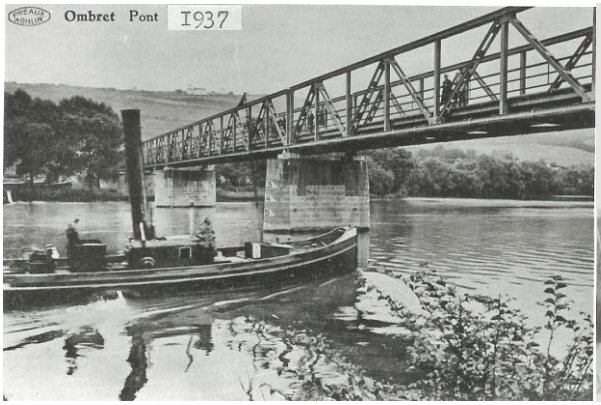




Les moutons étaient transférés en barque sur l'île en traversant un bras calme de la Meuse, à l'eau claire, dans lequel on nageait agréablement.

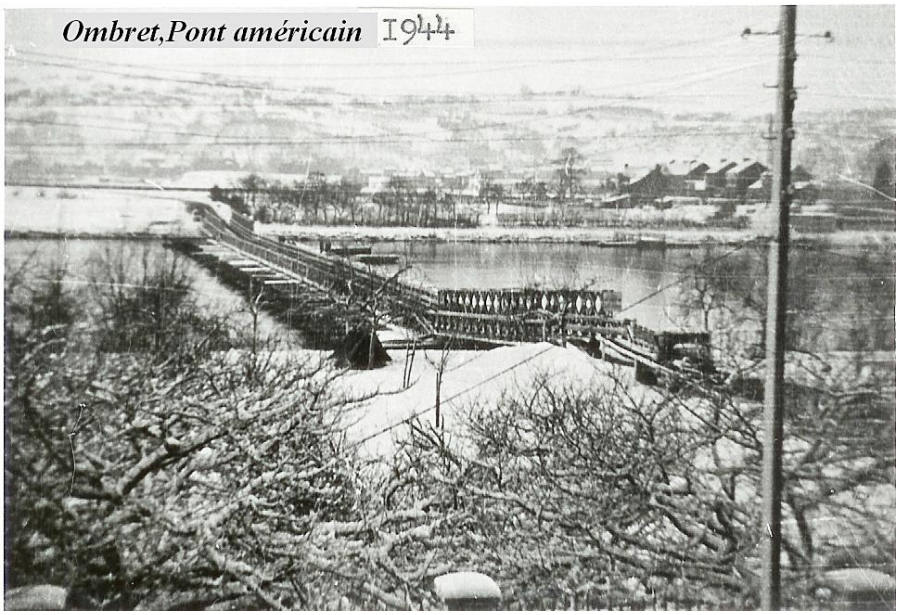








Au début de la seconde guerre, le pont métallique à été détruit en coupant les poutres près des appuis



En 1944, l'armée américaine a lancé un pont flottant qui aboutissait sur la propriété Hacha tout contre l'école communale d'Ombret

Charles se souvient.

Le jardin s'étendait jusqu'à l'école et au logement de l'institutrice, Madame Lambert.

Pendant la guerre, la petite fabrique[52] de jardin, d'abord pigeonnier, a abrité des moutons.

C'est Clovis Hacha, le père de Charles, qui a fait ériger la rotonde dans le prolongement de la terrasse à l'arrière, côté Meuse.

La maison était entourée de parterres d'iris.

La voiture était garée de l'autre côté de la rue chez le chauffeur. Le garage qui existe toujours servait de remise au jardinier.

La maison a connu d'importantes modifications intérieures depuis le début des années 50. Elle a été achetée par M. Capelle avocat à Huy puis louée par Jean Delvaux, chef coq. Il y exploitait le restaurant, « Le Val d'Ombret », puis une famille de glaciers s'y est installée. Il y a 4 ans, elle a été revendue à un

[52] Fabrique = construction d'un édifice particulièrement d'une église.

couple de Bruxellois, collectionneur de voitures anciennes et passionné de modèles réduits de bateaux.

Charles Hacha se souvient que dans le hall d'entrée se trouvait un long meuble. Face à l'escalier, pendait un imposant trophée de chasse : une tête de cerf 10 cors. Elle faisait très peur au petit Charles, qui y était confronté chaque fois qu'il descendait l'escalier.

A droite du couloir, le salon est constitué de 2 pièces successives, la cheminée et les colonnes en marbre actuelles ne sont sans doute plus d'époque. Le très long meuble placé contre le mur du hall d'entrée et le meuble aux multiples tiroirs « à secrets » ont été déménagés.

Dans la suite du salon, la belle pièce au plafond stuqué a conservé la splendide cheminée. Face à celle-ci, Gabrielle Jabon, la mère de Charles, aimait jouer du piano. La pièce suivante est la rotonde d'où l'on observait la Meuse et l'île du Centre, c'était un lieu très agréable et lumineux où la famille se tenait très souvent.

À gauche de l'entrée du hall, en façade, se trouvait, un petit salon. À l'arrière de celui-ci, se trouvait la cuisine puis l'arrière cuisine.

Ces 2 dernières pièces ont été transformées d'abord en cuisine du restaurant et actuellement en atelier de modélisme.

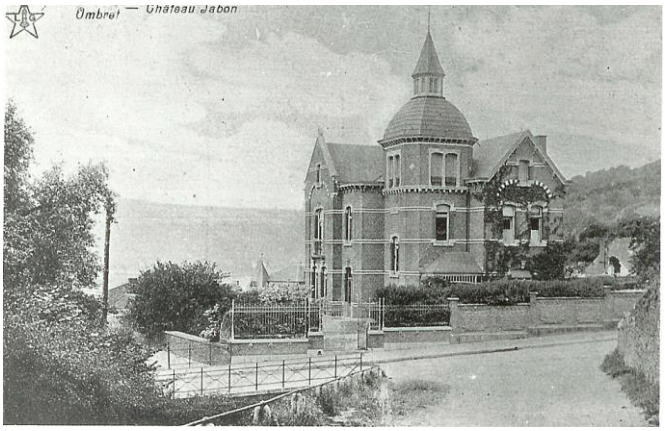
Irénée Van Thiel revoit sa maison construite en 1906 dans la côte d'Ombret. Le propriétaire actuel résidant à New-York , elle est inhabitée depuis plusieurs dizaines d'années et inaccessible pour des raisons de sécurité pendant les travaux.



Maison Van Thiel en 2014

Irénée[53], née en 1933, n'y a vécu que peu de temps. Après avoir fréquenté l'école primaire d'Ombret, elle a été pensionnaire au couvent de Flône et au pensionnat de Sainte-Marie à Huy. Elle vit actuellement à La Colle-sur-Loup, près de Saint-Paul-de-Vence.

[53] Communément appelée : Pépé



Dans les années 1930.

Elle se désole de voir Ombret et Huy désindustrialisés alors que ces lieux autrefois débordaient d'activités et de vie ; elle rêve que l'on y remette les jeunes chômeurs au travail.

Arrêts sur image…

Petit, Charles était espiègle et téméraire.

La proximité de la Meuse a causé des frayeurs à ses parents notamment lorsque, seulement âgé de 3 ou 4 ans, il a glissé sur la traversine[54] accédant à la péniche de leurs voisins, les dénommés Rorive, qui était amarrée au fond du jardin. Il a glissé sur le givre et est tombé dans la Meuse, entre la berge et le bateau. La batelière l'a repêché à l'aide de sa gaffe[55] puis déshabillé et frictionné au pècket pour le sécher et le réchauffer. Suite à cela, il a été obligé d'apprendre à nager. À l'époque, on apprenait dans la Meuse.

Un peu plus tard, il s'exerçait au tir à la carabine à plomb sur les poules du jardin Jabon dont la propriété s'étendait jusqu'au Thier d'Olne. Une nuit, 2 poules sont mortes. Charles a dû casser son « cochon » et présenter ses excuses à sa grand-mère Antoinette Tonglet, épouse d'Auguste Jabon directeur des chantiers navals. Comme punition, sa chère grand-mère lui a servi un bon chocolat chaud dans une tasse blanche au liseré doré.

Charles aimait chausser ses patins à roulettes et dévaler les trémies des moulins Courtois[56] ce qui n'était pas sans danger !

Il se souvient, tout comme sa cousine Irénée van Thiel, de ses instituteurs de l'école d'Ombret :

- d'abord de Madame Lambert. Elle enseignait en première et deuxième années. Son fils Roger était son copain de classe. Charles avait de nombreuses copines mais sa préférée était Laurette à qui il a tenu d'aller dire bonjour,
- ensuite, en troisième et quatrième années, ils gardent un souvenir très précis de Monsieur Filée. Comme tous les élèves, ils ont dû subir ses « tortures » car il n'hésitait pas à taper sur les

[54] Traversine = planche utilisée comme passerelle pour se rendre de la rive sur un bateau ou pour traverser d'un bateau à un autre.
[55] Gaffe = perche en bois munie d'un pic et d'un croc
[56] Situé tout contre la maison de sa cousine Pépé.

- doigts ou encore la nuque avec sa lourde règle carrée en bois dur et aux arêtes de cuivre. Ils se souviennent particulièrement comme plusieurs générations d'élèves, que Monsieur Filée pinçait et tordait l'oreille à la moindre incartade.
- et enfin de l'instituteur en chef, M. Dieudonné Motard. En bon pédagogue, il savait amener ses élèves à une réflexion générale en partant de l'étude du milieu local.

Homme de gauche, il enseignait à l'école communale, sous une des pancartes portant la sage inscription : « Aid'-tu, èt Djèw t'aidrèt. »[57].
Charles a aussi un bon souvenir des Jésuites de Saint-Servais. Ils apprenaient à leurs élèves à forger leur esprit critique en leur faisant lire une fois par mois « Le Drapeau rouge »[58].

De la guerre, il se souvient d'un acte de justice sommaire : un collaborateur a été abattu au moment où il sortait de la barque du passage d'eau après avoir vérifié son identité en lui demandant simplement son nom.

Charles raconte qu'au moment de la libération d'Ombret, les Américains avaient établi un pont sur des flotteurs à l'endroit exact du raccordement de la grand-route à la RN90, près de l'école sur la propriété Hacha. Ce pont flottant a été détruit par un avion allemand, camouflé en avion de l'US Army venant de Flône en rase-mottes. Ce pont avait été réparé à l'aide de bateaux militaires allemands, générateurs de vapeur[59], construits aux chantiers. Ceux-ci auraient dû rejoindre le port d'Anvers. Le pont était à double sens pour les petits véhicules et à sens unique pour les tanks et les poids lourds qui risquaient de faire couler les barges.

Irénée raconte, qu'à la fin de la guerre, elle avait déplacé les plaques routières allemandes indiquant la voie de la retraite, en les orientant vers le chemin étroit des Croupets, provoquant ainsi un embouteillage monstre. Les Allemands, furieux, menacèrent de faire sauter la maison. Tous les occupants ont alors quitté les lieux en descendant l'escalier arrière menant aux moulins Courtois.

Charles a servi dans la marine de guerre puis dans la marine marchande à la « CMB »[60]. Un jour, au début de sa carrière, alors qu'il comptait les 220.000 peaux de vaches chargées dans 'son' navire amarré dans le port de Rosario, en Argentine, quel ne fut pas son étonnement de voir passer une péniche de type Kast avec la plaque « Chantiers Jabon, Ombret » ! Ce Kast, quelque peu transformé (aplani), naviguait sur le fleuve Parana[61].

Charles a épousé une Néerlandophone et a fait construire sa maison à Winksele, près de Leuven.
Dans les années 70, c'est l'époque du « Walen buiten ». Charles se fait agresser et bloquer dans les manifestations. En retournant à la maison, il entre dans le café voisin, tout dépité et raconte sa mésaventure. Les habitués le réconfortent en lui payant une bière, puis une deuxième, une troisième…, tant et si bien qu'il a dû être ramené chez lui…en brouette !

Le lendemain matin, quand il s'est présenté pour payer sa note, la tenancière lui a annoncé que tout était déjà réglé et lui a offert un verre, histoire de le retaper.

---

[57] Textuellement : « Aide-toi et Dieu t'aidera », souvent sous la forme : « Aide-toi et le ciel t'aidera » expression qui peut s'expliciter : « Avant de se plaindre, il faut examiner et tenter toutes les solutions possibles. Une fois ces efforts accomplis, on peut s'en remettre à la providence. Beaucoup de personnes croient, à tort, que cette maxime est issue de la bible.
[58] Journal officiel du « Parti communiste ».
[59] Les plans bleus sont repris dans ce chapitre.
[60] « Compagnie Maritime Belge »
[61] Effectivement, en 1903-1904, 20 Kasts construits à Ombret avaient été livrés à Rosario.Les péniches Kast de 500 ou 600 tonnes mesuraient 50 m de long, elles étaient séparées en 2 – moitié proue et moitié poupe- pour pouvoir être chargées sur le pont des navires, puis assemblées par rivetages à Rosario