

développement moderne de la construction navale permet de faire revivre les projets des amiraux Makaroff et Koltchak.

Je soutiens que le brise-glaces de 20-25,000 tonnes, muni d'assez puissantes machines, peut, en été, utilisant les mouvements de la glace brisée, se déplacer dans la glace, et, une fois entré dans la glace près de la Terre de François-Joseph, il sera à même d'atteindre, en une seule navigation, le pôle Nord et de rentrer à sa base.

Afin de lui faciliter la reconnaissance de la route la plus praticable, le brise-glaces sera muni d'un avion éclairer qui utilisera le pont large et libre du navire pour l'atterrissage.

Les vastes installations intérieures du brise-glaces peuvent être converties en immenses laboratoires, et

un nombre considérable de savants de tous pays pourraient y être logés avec le plus grand confort, tant pour la vie que pour les travaux.

Les observations scientifiques faites à bord de brise-glaces seront remarquables par leur exactitude et leur précision.

Après avoir accompli son premier but, c'est-à-dire atteindre le pôle Nord, le brise-glaces serait mis à la disposition des autres expéditions polaires; il effectuerait le travail d'exploration et la découverte des terres nouvelles avec la différence que les travaux seraient exécutés avec grande rapidité et sans aucune privation pour l'équipage. Toutes les terreurs et peines des anciennes expéditions polaires resteront dans le domaine des légendes et de l'histoire.

Baron B. NOLDE.

Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich

101149

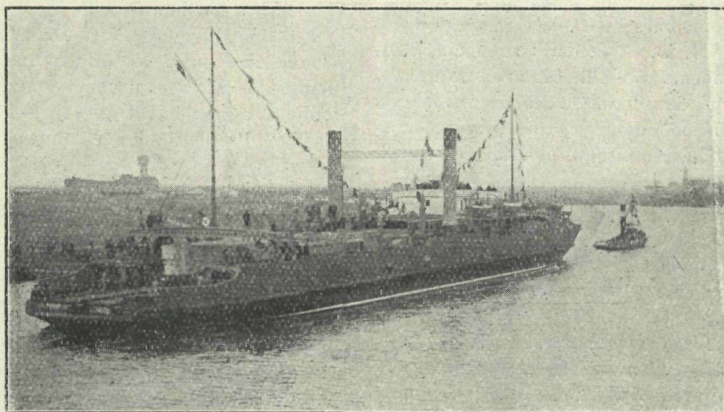
LE développement de ce service, inauguré il y a deux ans, a pris une extension considérable, dépassant de loin les prévisions les plus optimistes.

Alors que, en 1924, un fléchissement dans le tonnage avait été constaté depuis le mois d'octobre, les statistiques établies prouvent que les transports ont été en croissance constante en 1925, jusqu'à la fin de l'année

Voici, pour les quatre premiers mois de 1926, les chiffres relevés d'après les statistiques officielles, comparés avec ceux de 1925.

1925

Janvier 16	départs	365 wagons	3,022 tonnes
Février 16	»	470 »	3,619 »
Mars 17	»	426 »	3,443 »
Avril 17	»	384 »	3,566 »
Soit 1,645 wagons transportant		13,650 tonnes.	



Ferry-Boat.

Le tableau suivant donne un aperçu du tonnage transporté :

1924	
Septembre	5,119 tonnes
Octobre	4,246 »
Novembre	3,185 »
Décembre	2,672 »
1925	
Septembre	9,197 tonnes
Octobre	9,648 »
Novembre	11,858 »
Décembre	11,357 »

1926

Janvier 26	départs	743 wagons	6,746 tonnes
Février 23	»	814 »	6,590 »
Mars 27	»	1,027 »	8,346 »
Avril 29	»	1,156 »	9,416 »
Soit 3,740 wagons transportant		31,098 tonnes.	

Le poids moyen des marchandises chargées par wagon (8 tonnes en 1925 et 9 tonnes en 1926) est donc également en progrès, ce qui est d'ailleurs dans l'intérêt même des expéditeurs.

La grève générale, en Angleterre, a momentanément interrompu le trafic au début de mai.

Le service a recommencé à fonctionner le 13 mai par l'envoi d'un bateau complet et, bien que des ordres eussent été donnés pour suspendre les expéditions vers Zeebrugge, il restait encore à ce moment 180 wagons à Zeebrugge, prêts à être embarqués.

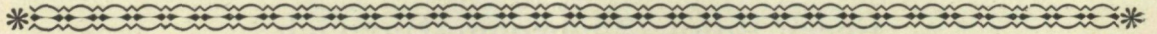
Les vastes abattoirs construits à Zeebrugge par les soins de l'Anglo Belgian Fresh Meat C^o offrent un intérêt tout particulier. Le bétail argentin qui arrive par vapeur spéciaux, est parqué dans des terrains clôturés, en attendant l'abattage et l'envoi à Londres.

Une voie de raccordement relie l'abattoir aux installations des Ferry-Boats; les quartiers de viande pendus dans des wagons spécialement aménagés arrivent donc, sans manipulation ni transbordement quelconques sur le marché de Londres où la

vente commence, dès 5 heures le lendemain matin.

Cette nouvelle installation, qui est venue se greffer » au service des Ferry-Boats, prouve l'utilité de cette nouvelle ligne; d'ailleurs, le succès toujours croissant qu'elle a obtenu depuis sa création, témoigne des avantages incontestés qu'elle offre aux exportateurs.

Avant de terminer, mentionnons que les listes de cargaison renseignent souvent, pour un seul départ les noms de huit pays d'origine différents: Belgique, France, Hollande, Allemagne, Tchéco-Slovaquie, Autriche, Suisse, Italie; cette énumération prouve que le Continent accorde ses préférences à la ligne des Ferry-Boats et nous devons nous en réjouir d'autant plus, que tous ces transports, enlevés aux ports étrangers, augmentent sensiblement les recettes de nos chemins de fer belges.



Section Régionale du Brabant

Le Scoutisme Marin

Conférence de M. C. VANDER MEER



LE 23 avril dernier, M. C. Vander Meer, membre du Conseil général de la L. M. B. et commissaire général des Baden Powell Belgian Sea Scouts, a donné, dans la salle des Beaux-Arts de l'Union Coloniale, une conférence sur le Scoutisme marin, conférence avant tout de propagande et, peut-on dire, d'enseignement, en vue du Congrès international qui aura lieu à Anvers en août.

M. Vander Meer s'attache, en premier lieu, à définir un aspect du mouvement scoutiste, qu'il représente comme un retour à la nature, à la vie primitive, destiné à apprendre aux jeunes gens à utiliser des instincts et facultés naturels engourdis par le développement du confort et de la civilisation modernes, tout en les écartant des entraînements corrélatifs à l'existence dans les grandes villes. Si cette tentative a, pour le scoutisme terrestre, un caractère quelquefois artificiel, il n'en est pas de même du scoutisme marin. La vie du marin, surtout à bord des voiliers, n'a pas changé, depuis des siècles, avec l'intensité de celle des citadins, et même des campagnards; elle est en contact permanent avec les immensités de la mer et de l'air et nécessite une vigilance toujours en éveil. Le scoutisme marin répond donc bien au but poursuivi. En outre, il a pour lui le rapprochement de l'idéal scout et de l'attachement traditionnel des marins à la patrie et au devoir, symbolisés par le pavillon; dans ces conditions, il

devait prendre, dans les nations maritimes, un développement considérable.

En Belgique, où la tradition maritime est moins vivace, il a fallu les efforts incessants de quelques hommes éclairés et dévoués pour mettre sur pied les troupes actuellement constituées, et dont l'enthousiasme, d'ailleurs, les récompense de leurs peines; à Anvers, Gand et Bruxelles, les troupes rivalisent de zèle; leurs flottilles s'augmentent petit à petit de nouvelles unités, grâce souvent à leur propre travail, et ils entreprennent des croisières fluviales ou maritimes de grande envergure.

La conférence était accompagnée de projections lumineuses des plus intéressantes, rappelant principalement des épisodes de l'existence de la troupe d'Anvers, la plus ancienne et, par la force des choses, la plus nombreuse. Outre ses excursions à voile sur l'Escaut et en mer, elle a entrepris l'exploration des voies réputées navigables les moins connues de Belgique, ce qui contribuera à donner à ses membres des notions de géographie exactes dont ils pourront être fiers; après leur excursion sur le Démer, dont une relation a paru dans la *Revue de la Ligue Maritime Belge*, ils pourraient entreprendre l'exploration du canal de la basse Colme et des canaux provinciaux des deux Flandres.

Cette conférence, instructive et humoristique grâce à la verve bien connue du conférencier, aura, nous l'espérons, contribué à une compréhension meilleure du rôle du sea scout et au recrutement de quelques nouveaux adeptes.

CH. VAN HALTEREN.