

UN MOUILLEUR DE MINES HOLLANDAIS COULÉ DANS LES EAUX HOLLANDAISES. — Ci-contre, à gauche, le navire mouilleur de mines « Willem van Ewijk » de la flotte hollandaise qui a heurté une mine près de l'île de Terchalling. Le bateau a coulé en moins d'une minute, et sur l'équipage composé de cinquante et un hommes, vingt-neuf ont disparu. Un officier a été blessé.



LE CARGO BELGE « ALEX VAN OPSTAL » S'OMBRE DANS LA MANCHE. — La nuit du 15 au 16, une explosion a envoyé au fond de la Manche le bateau belge « Alex Van Opstal », parti de New-York le 7 septembre avec 4.500 tonnes de marchandises et des passagers, sous les ordres du capitaine Delacroix. Equipage et passagers ont pu être sauvés. Les versions sur la catastrophe sont contradictoires, les Anglais affirmant qu'elle est due à une action ennemie.

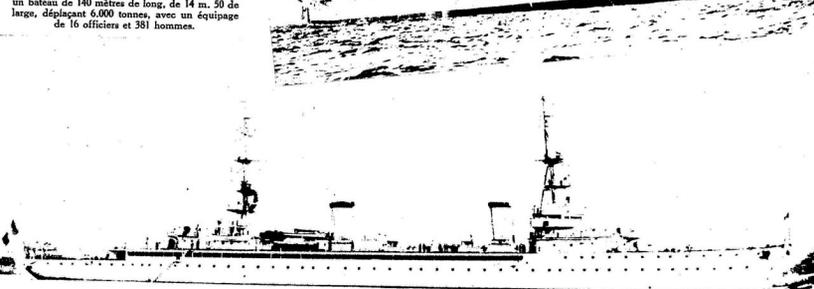
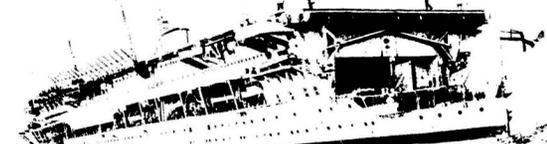


La guerre sur mer.

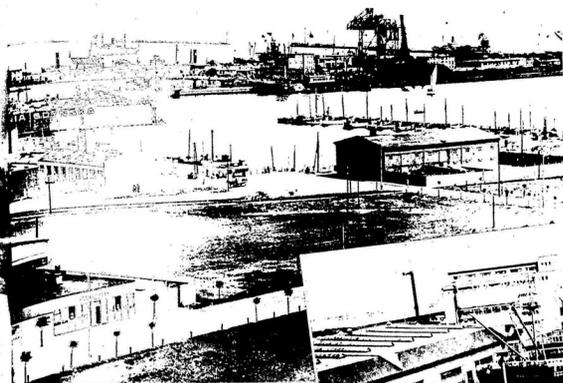
Un vapeur belge  
coulé dans la Manche.

LE « BOSNIA » COULÉ DANS L'ATLANTIQUE. — Ci-dessus, le vapeur anglais « Bosnia » termine son agoué par un dramatique plongeon en pleine Atlantique. La photo a été prise du pont d'un navire norvégien qui a recueilli l'équipage du bateau anglais torpillé par un sous-marin, croiseur.

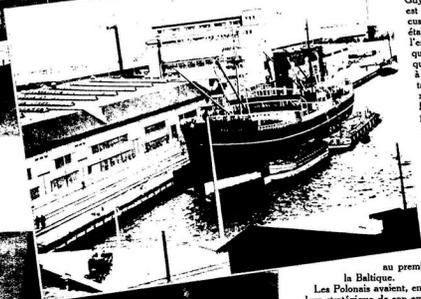
LA PERTE D'UN PORTE-AVIONS ANGLAIS. — Ci-contre, à droite, silhouette du navire porte-avions « Courageous » de la marine anglaise, coulé avec tous les avions qu'il portait. LE MOUILLEUR DE MINES « PLUTON » qui a sauté à Casablanca, alors qu'il embarquait des explosifs. (Photo ci-dessous.) Le « Pluton » est le premier navire de guerre perdu par la France depuis l'ouverture des hostilités. C'était un bateau de 140 mètres de long, de 14 m. 50 de large, déplaçant 6.000 tonnes, avec un équipage de 16 officiers et 381 hommes.



Les allemands  
à  
Gdynia, ville et  
port modernes.



LE PORT DE GDYNIA. — Deux aspects des grandes installations maritimes qui ont fait de Gdynia la sixième port du continent. Ci-dessus, une vue générale de la rade avec la grue géante et, dans le fond, le phare au bout d'un « môle ». A droite, le quai de l'Inde avec ses entrepôts dernier cri.



Dès le début de la guerre, la ville et le port de Gdynia, dont le nom est revenu dans les accusations allemandes, étaient encerclés par l'ennemi. Ce ne fut que le 14 septembre que celui-ci parvint à en réduire la résistance. Un nouveau nom s'était inscrit, dans la suite de la Westerplatte et de Varsovie, dans la série des vaillants combats de l'armée polonaise. En 1930, Gdynia s'était encore qu'un simple havre de pêcheurs. Mais quelques années plus tard, une ville moderne s'y déployait avec un port qui se caractérise, aujourd'hui, au premier rang des ports de la Baltique.

Les Polonais avaient, en effet, reconnu la valeur stratégique de son emplacement et sa rade s'offrait naturellement aux navires de guerre et aux hydravions. Peu après, ce fut la création d'un port houiller pour l'exportation des charbons de Silésie. Les Français y collaborèrent avec les Polonais et, cette même année, M. de Monzie inaugura le dernier tronçon du chemin de fer reliant le centre industriel polonais au nouveau port, dont l'outillage comporte les plus récentes réalisations de la technique: réfrigérateurs, élévateurs, entrepôts spéciaux pour la conservation des fruits et autres marchandises périssables, etc.



LA FIN DE LA RESISTANCE. — Après de longs jours de combat, le président du port de Gdynia, M. Slopian (à gauche), négocie la reddition de la ville avec les représentants du Reich, moment historique et pénible que représente la photo ci-dessus. L'ENTRÉE DES TROUPES. — Les soldats allemands pénètrent dans les rues aux imposantes « buildings » de la ville moderne. Les barages, dressés par les défenseurs (à droite), entravent leur marche.



DANS LES RUES VIDES. — Groupes d'artilleurs allemands, accompagnés des forces du Reich, parcourent les rues désertes de Gdynia. Les larges artères aux bâtiments neufs contrastent avec les châtiments d'antan, dont quelques-unes ont été conservées en souvenir d'un humble passé.