

SOMMAIRE

LES PAQUEBOTS DE LA SUD-ATLANTIQUE.....	P.3
- La genèse.....	P.3
- Les paquebots <i>Gallia, Lutetia</i> et <i>Massilia</i>	P.9
L'ATLANTIQUE.....	P.9
- Description.....	P.9
- Penhoët.....	P.19
- Les paquebots concurrents.....	P.28
- Les incendies de paquebots français.....	P.28-29
LE PASTEUR.....	P.30
- Louis Pasteur.....	P.30
- Description.....	P.38
- La construction.....	P.55
- Les essais.....	P.57
- Landévennec.....	P.59
- Le transport d'or.....	P.59
LE TRANSPORT DE TROUPES BRITANNIQUES.....	P.60
- La saisie du paquebot.....	P.60
- 1941.....	P.62
- 1942.....	P.63
- 1943 à 1945.....	P.64
- Le retour du pavillon français.....	P.64
LE TRANSPORT DE TROUPES VERS L'INDOCHINE.....	P.65
- 1946.....	P.65
- 1947.....	P.67
- 1948 à 1952.....	P.68
- 1953 à 1956.....	P.69
- 1957.....	P.70
LE BREMEN DE LA NDL.....	P.70
- La NDL va acquérir le <i>Pasteur</i> , transport de troupe français désarmé.....	P.71
- La prise en charge du navire par la NDL et son transfert à Bremerhaven.....	P.73
- L'inspection du paquebot et sa préparation pour les travaux de reconstruction.....	P.73
- La reconstruction de <i>Pasteur</i> pour en faire <i>Bremen</i> !.....	P.74
- Le voyage inaugural de <i>Bremen</i> et les premières années d'opération.....	P.83
- Les choses se compliquent pour <i>Bremen</i>	P.87
LE PAQUEBOT BREBONNE REGINA MOSON.....	P.90
LE NAVIRE BARBOQUE SANDI PAUL I ET FILIPINAS SANDIA I.....	P.92
LA SUD-ATLANTIQUE APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE.....	P.95
ANNEXES	
LE PASTEUR TEL QUE L'ONT VU LES INDIGÈNES DE LA HAÏTI-BRÉSILIÈRE D'AÔÛT 1829.....	P.96-102
LES SEVEN SEA MONSTERS.....	P.104-116
LE PASTEUR DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE.....	P.118
SOURCES.....	P.118



Action originale émise par la nouvelle Compagnie de Navigation Sud-Atlantique. Collection AS

LES PAQUEBOTS DE LA SUD-ATLANTIQUE

La genèse

En 1908, les liaisons entre la France et l'Amérique Latine sont assurées par les Compagnies des Messageries Maritimes et des Chargeurs Réunis et la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur dont les bâtiments sont largement distancés pour la vitesse et le confort par les Britanniques, les Italiens et les Allemands.

Les Messageries Maritimes utilisent notamment les paquebots *Cordillère* (en service de 1897 à 1925), *Chili* (1896-1927) et *Amazone* (1897-1932) et commandent le *Buenos Aires*, rebaptisé *Paul Lecat* lancé en 1911 et utilisé jusqu'en 1928 sur la ligne d'Extrême-Orient.

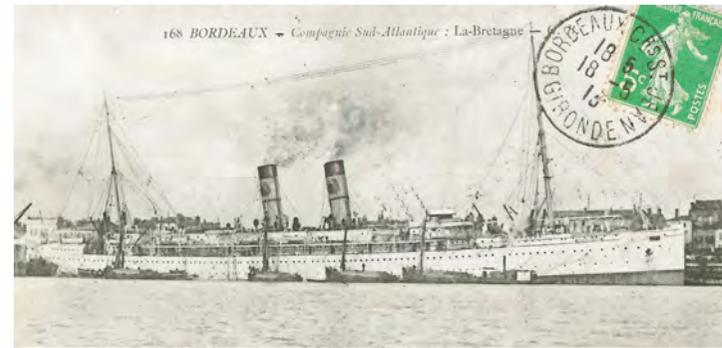
Les Chargeurs Réunis disposent de paquebots comme le *Paraguay* en service de 1888 à 1909.

La Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur dispose des *Cordoba*, *Formosa*, *Pampa*, *Plata* et *Parana* qui transportent essentiellement des émigrants embarqués à Gênes.

Georges Clemenceau, président du conseil des ministres depuis octobre 1906 a démissionné le 20 juillet 1909. Il embarque sur le paquebot italien neuf (1907) *Regina Elena* à Gênes le 30 juin 1910 pour faire une série de conférences en Argentine, en Uruguay et au Brésil. La comparaison du navire italien avec les Français en service sur la même ligne aboutit à une réaction de Clemenceau pour relever le prestige national.

Une Société d'Études et de Navigation est ainsi créée sous l'impulsion de Clemenceau par un groupe d'armateurs et de banquiers.

Le Gouvernement et les Messageries Maritimes signent un accord le 11 juillet 1911. Il entre en vigueur le 22 juillet suivant. La Société d'Études et de Navigation devient la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique le 8 février 1912. La ligne, aussi appelée du Rio de la Plata, au départ de Bordeaux, passe à Lisbonne, Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo et se termine à Buenos Aires avec un départ tous les quatorze jours. Six paquebots sont prévus dont quatre qui doivent être rapidement construits en France. Les premiers bâtiments sont des paquebots achetés d'occasion.



La Bretagne, ex-paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, repeint aux couleurs de la Sud-Atlantique. Notez les immenses coqs rouges peints sur les cheminées. Photo DR - Collection AS

Lutetia dans la tempête.
Carte postale avec une mise
en scène typique du début du
XX^e siècle.

Photo DR – Collection AS



Le paquebot allemand *Kaiser Friedrich* de la North German Lloyd est acheté en mars 1912. Il devient le *Burdigala*. L'*Ormuz* de l'Orient Line devient le *Divona*.

Deux paquebots de la Compagnie Générale transatlantique sont repris par la Sud-Atlantique, ils conservent leur nom : *La Gascogne* et *La Bretagne*.

Deux bâtiments de l'Union Castle Line sont aussi acquis : le *Tintagel Castle* devient le *Liger* et l'*Avonvale Castle* devient le *Garonna*. Le *Staffordshire* de la Bibby Line est rebaptisé *Samara*. Un dernier paquebot est enfin acheté en septembre, le *City of Corinth* devient alors le *Séquana*.

Malheureusement, ces achats ont été trop tardifs et il faut retarder le début des opérations et, en plus, affréter un paquebot des Messageries Maritimes, l'*Atlantique*, pour le premier voyage qui part de Bordeaux le 22 septembre 1912.

Le *Burdigala*, après des travaux à Hambourg puis au Havre, part à son tour de Bordeaux le 5 octobre 1912. Ce dernier revient à Bordeaux mais a alors besoin de travaux qui empêchent son second appareillage le 14 décembre 1912. Il reste indisponible et est finalement désarmé début 1914. Réquisitionné, il sera coulé le 14 novembre 1916 par le sous-marin allemand *U 73*.

Le *Liger* est bien parti à son tour le 12 octobre mais le *Divona* doit transférer ses passagers à Dakar après des problèmes de gouvernail. L'arrêt du *Burdigala* conduit à le remplacer par *La Champagne* affrété. Ce dernier, abordé par le *Desna*, reste quelques jours à Lisbonne pour réparations. Le 28 décembre, c'est *La Gascogne* qui s'échoue à l'embouchure de la Gironde.

En décembre 1913, une réorganisation aboutit à la prise de contrôle de la Sud-Atlantique par la Compagnie Générale Transatlantique (CGT). Sud Atlantique va alors affréter les *Flandre*, *Pérou*, *Floride* et *Guadeloupe*.

La guerre qui commence, pour la France, le 3 août 1914, voit la réquisition de la plupart des paquebots de la Sud Atlantique utilisés comme transports de troupes ou navires-hôpitaux.

En 1916, la Compagnie des Chargeurs Réunis remplace la CGT à la direction de la Sud-Atlantique. Cette dernière achète le *Prinz Adalbert*, un allemand de la HAPAG saisi par les Britanniques. Rebaptisé *Alésia*, il appareille de Cardiff pour Bordeaux quand il est torpillé et coulé le 6 septembre 1917 par le sous-marin *UC 69* puis achevé par l'*UC 50* au large d'Ouessant. La Sud-Atlantique perd, outre le *Gallia*, le *Séquana* torpillé le 8 juin 1917 au large de l'île d'Yeu par l'*UC 72*.

La Compagnie reçoit en 1920, au titre des réparations, le *Sierra Ventana* rebaptisé *Alba*. Elle commande à la fin de la guerre deux paquebots mixtes aux Chantiers Swan Hunter & Wigham Richardson à Newcastle on Tyne, le *Méduana*, lancé le 30 septembre 1920 et le *Mosella* le 3 septembre 1921. Ils vont devenir les *Kerguelen* et *Jamaïque* des Chargeurs Réunis en mai 1928.

Après la Grande Guerre, le service de La Plata est assuré par le *Lutétia* rejoint par le *Méduana*, le *Mosella* et le *Massilia*, ce dernier mis en service en 1920. Un nouveau paquebot, baptisé *L'Atlantique*, est lancé par la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët) le 15 avril 1930 pour la ligne de l'Atlantique Sud.

Les paquebots Gallia, Lutetia et Massilia.

La relève des bâtiments d'occasion est en chantier et les deux premiers, le *Lutétia* et le *Gallia* vont être mis en service fin 1913.

La future compagnie de navigation Sud Atlantique a commandé le 2 janvier 1912 deux paquebots de 14 800 tonneaux. Deux bâtiments identiques sont ensuite commandés pour disposer d'une flotte homogène mais ce programme va être bouleversé par la première guerre mondiale.



Juxtapositions de vues des paquebots Gallia, Lutetia et Massilia. Notez, encore une fois les magnifiques et peu discrets coqs gaulois peints en rouge sur les cheminées de Gallia et Lutetia. Brochure Sud-Atlantique / Photos DR – Collection AS.

Brochures éditées par la Compagnie Sud-Atlantique pour la promotion du service avec les paquebots Gallia, Lutetia et Massilia. Brochures Sud-Atlantique – Collection AS

LES PAQUEBOTS
GALLIA & LUTETIA
DE LA
COMPAGNIE DE NAVIGATION
SUD-ATLANTIQUE

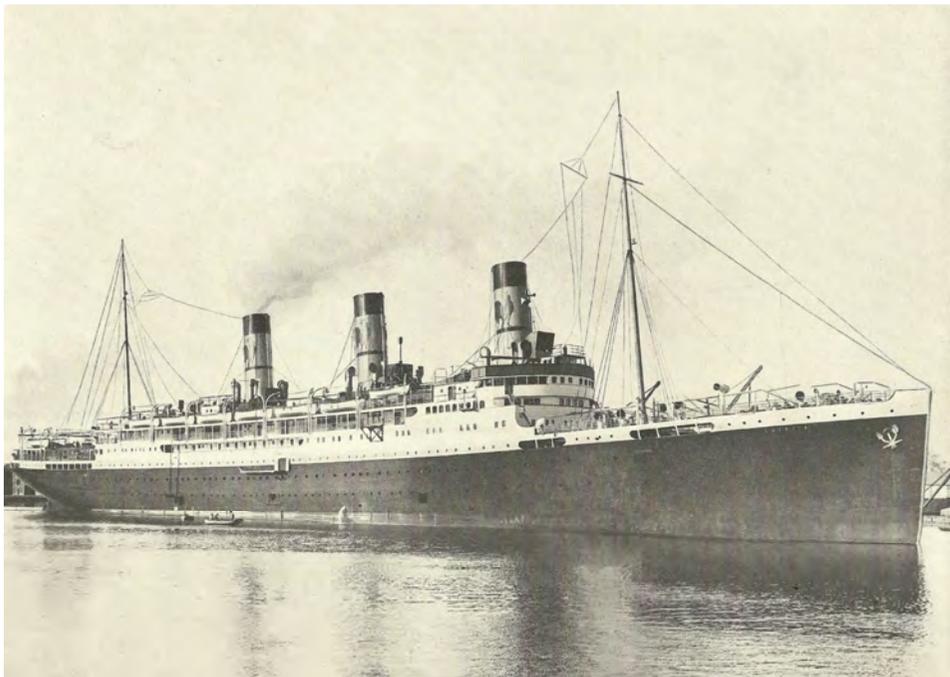
COMPAGNIE DE NAVIGATION
SUD-ATLANTIQUE
3, BOULEVARD MALESHERBES, PARIS

SERVICE MARITIME POSTAL
PAR LES PAQUEBOTS DE GRAND LUXE EXTRA-RAPIDES
"LUTETIA" ET "MASSILIA"
au départ de
BORDEAUX
pour
VIGO - LISBONNE - RIO-DE-JANEIRO
SANTOS - MONTEVIDEO - BUENOS-AIRES

DE QUAI A QUAI SANS TRANSBORDEMENT

BRÉSIL - ARGENTINE - URUGUAY
PAR LES PAQUEBOTS DE LA C. DE NAVIGATION
SUD-ATLANTIQUE

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS SUR LES SERVICES DE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE,
S'ADRESSER AUX AGENTS ET REPRESENTANTS DONT LA LISTE FIGURE PAGES 10 ET 11



Lutetia flambant neuf dans le bassin de Penhoët. Brochure Penhoët – Collection AS

Le Lutetia est construit aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire. Il part le 1^{er} novembre 1913 pour sa première traversée. Pendant la guerre, il est réquisitionné et sert de transport de troupes, de croiseur auxiliaire et de navire-hôpital. Il est restitué à la Sud-Atlantique en 1919 et reprend son service. Il est retiré de la ligne en 1931 à l'arrivée de *L'Atlantique*.

Le Gallia est construit aux Forges & Chantiers de la Méditerranée à La Seyne sur Mer. Il appareille le 29 novembre 1913 pour sa première traversée. Réquisitionné, il est utilisé comme transport de troupes. Le 4 octobre 1916. Il est en route pour Salonique avec 3 000 soldats à bord quand il est torpillé par le

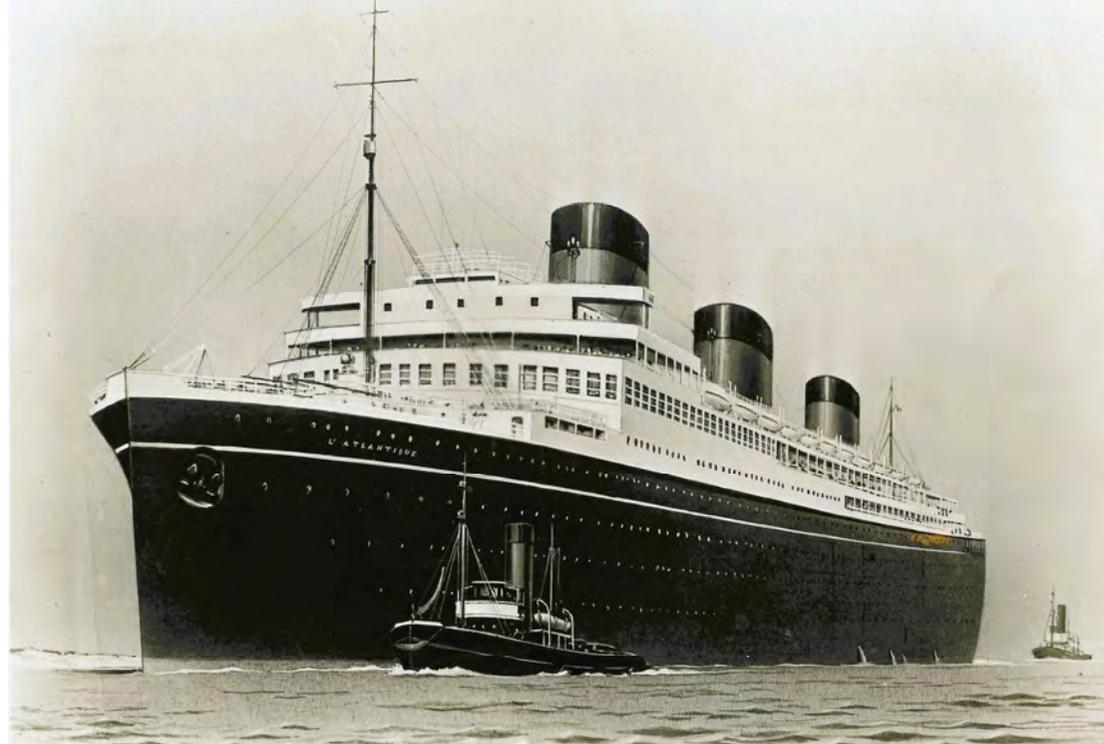
sous-marin allemand U 35 commandé par Von Arnaud de la Perrière à l'ouest de la Sardaigne. Le naufrage rapide cause la perte de plus de 1 000 soldats.

Le Massilia est lancé le 30 avril 1912 aux Forges & Chantiers de la Méditerranée à La Seyne sur Mer et n'est mis en service que le 30 octobre 1920 sur la ligne de la Plata. En octobre 1939, il transporte de La Palice à Buenos Aires des intellectuels et artistes espagnols anti franquistes. Après des transports de troupes, il est surtout connu pour avoir embarqué à Bordeaux le 21 juin 1940 des personnalités et hommes politiques qui sont débarqués à Casablanca le 24 juin. Le paquebot assure des rapatriements de troupes de Liverpool à Marseille en novembre 1940 puis du Levant en métropole en juillet et août 1941. Il est immobilisé à Marseille le 11 septembre 1941 et est sabordé dans la passe Nord de Marseille le 22 août 1944.

Le Gergovia, le quatrième paquebot, est abandonné.

L'ATLANTIQUE

L'histoire de *L'Atlantique* est particulière. Une première partie jusqu'à l'incendie se déroule, au propre et au figuré, « sans histoire » mais se complique à partir de l'incendie, avec un sauvetage épique et une fin... sans fin ou presque. Il a navigué 15 mois et l'épave est restée 37 mois à Cherbourg.



Après la Grande Guerre, les paquebots de la Sud-Atlantique ne peuvent manifestement plus assurer un service de qualité face à la concurrence ; un nouveau paquebot devient de plus en plus nécessaire. Les hommes politiques et les responsables de l'activité économique font pression notamment à partir de 1926. Le 31 janvier 1928, un nouveau traité

de concession prévoit la construction de deux paquebots pour la ligne de Buenos Aires. Le traité est approuvé par une loi promulguée le 6 avril 1928. Un premier navire est commandé dès la mise en vigueur du contrat. Le ministre des finances a été opposé à la commande de deux bâtiments.

Impression d'artiste de L'Atlantique. L'artiste a amélioré l'aspect du navire en retravaillant les formes de l'avant. Photo argentine originale DR – Collection AS

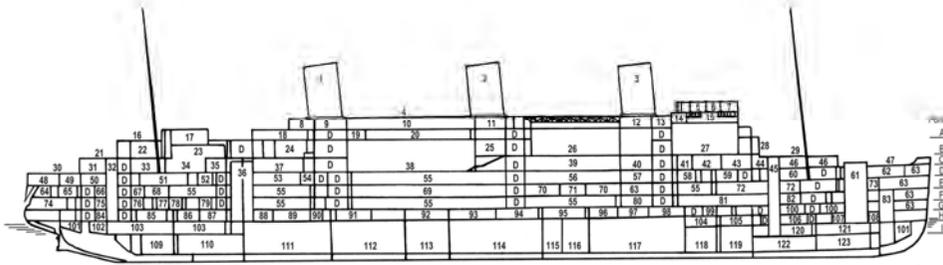
Massilia à quai dans le port de Bordeaux. Photo DR – Collection AS



Description

Caractéristiques de <i>L'Atlantique</i>	
Longueur hors tout	226,65 m
Largeur maxi à la flottaison	28,05 m
Creux sur quille au pont C	20,50 m
Jauge brute	44 941 tx
Déplacement	40 270 t
Port en lourd	10 000 t
Tirant d'eau (à 40 518 t)	9,25 m
Propulsion	16 chaudières (340°, 16 kg/cm²)
	4 groupes turbo-réducteurs Parsons
	4 hélices
Puissance	61 000 ch
Vitesse normale	21 nd
Equipage	662
Passagers	1 238

Coupe longitudinale détaillée du navire - Légendes de la coupe. Schéma J Moulin



Légendes de la coupe longitudinale de L'Atlantique.

- 1 Cheminée 3
- 2 Conduit de fumées chaufferie Av
- 3 Conduit de fumées chaufferie Ar
- 4 Passerelle Td et Bd au-dessus du Tennis
- 5 Bureau du commandant
- 6 Chambre de veille
- 7 Abri de navigation
- 8 Ventilateurs
- 9 Panneau des turbines
- 10 Tennis
- 11 Panneau chaufferie Ar
- 12 Panneau chaufferie Av
- 13 Local des télégrammes
- 14 Local TSF
- 15 Logements officiers Td et Bd
- Pont A**
- 16 Bains de soleil
- 17 Dôme de la piscine
- 18 Salle de jeux et salle à manger des enfants
- 19 Salle de bains des mécaniciens
- 20 Dôme de la salle à manger de 1^{re} cl
- Pont B**
- 21 Terrasse 1^{re} cl
- 22 Cabines
- 23 Piscine
- 24 Café 1^{re} cl
- 25 Vestiaire
- 26 Grand salon
- 27 Petit salon
- 28 Passerelle vitrée
- 29 Promenade 3^e cl
- Pont C**
- 30 Terrasse 2^e cl
- 31 Fumoir 2^e cl
- 32 Panneau pour les entreponts
- 33 Hall 2^e cl
- 34 Bassin de la piscine
- 35 Salle de jeux des enfants Bd, cambuse et dynamo de secours Td
- 36 Panneaux de cales n°3 et n°4
- 37 Office Bd, restaurant 1^{re} cl Td
- 38 Salle à manger 1^{re} cl
- 39 Balcon hall d'embarquement, appartements grand luxe Td et Bd
- 40 Passagers 1^{re} cl, panneaux chaufferie Av à Td et Bd
- 41 Compas gyroscopique
- 42 Cabines 1^{re} cl
- 43 Visite des bagages, cale de prévoyance
- 44 Office
- 45 Panneau cale 2
- 46 Hall 3^e cl
- 47 Plage avant
- Pont D**
- 48 Plage arrière
- 49 Fumoir 2^e cl
- 50 Infirmerie Bd, cabines 2^e cl
- 51 Salle à manger 2^e cl
- 52 Offices
- 53 Cuisine 1^{re} et 2^e cl
- 54 Couloir
- 55 Cabines 1^{re} cl Td et Bd
- 56 Balcon hall d'embarquement, appartements de grand luxe Td et Bd
- 57 Coursive, dépôt de bagages, panneau chaufferie Bd et Td
- 58 Cabines 1^{re} cl
- 59 Hôpital hommes
- 60 Salle à Manger 3^e cl
- 61 Panneau cale n° 1
- 62 Moteurs de cabestans
- 63 Magasin
- Pont E**
- 64 Repassage et buanderie
- 65 Moteur du guindeau
- 66 Salon de coiffure
- 67 Embarquement 2^e cl
- 68 Coursive passagers 1^{re} cl
- 69 La rue de l'Atlantique, cabines de 1^{re} cl Td et Bd
- 70 Hall d'embarquement 1^{re} cl, renseignements, boutiques
- 71 Sas d'entrée
- 72 Hôpital
- 73 WC, Bains, douches
- Pont F**
- 74 Appareil à gouverner
- 75 Office d'étage
- 76 Passagers 2^e cl
- 77 Femmes de chambre
- 78 Nurse
- 79 Bains dames
- 80 Panneaux chaufferie Av, Td et Bd
- 81 WC, bains
- 82 Passagers 3^e cl
- 83 Puits aux chaînes
- Pont G**
- 84 Magasin électricité
- 85 Soute à bagages 2^e cl
- 86 Ventilateurs
- 87 Carré des garçons
- 88 Magasin machines
- 89 Cuisine équipage
- 90 Souillarde
- 91 Tableau électrique principal
- 92 Carré des chauffeurs
- 93 Lavabos des chauffeurs
- 94 WC urinoirs des chauffeurs
- 95 Réfectoire des garçons
- 96 Lavabos, douches des garçons
- 97 Local ventilation
- 98 Lavabos, douches des matelots
- 99 Carré des matelots
- 100 Passagers 3^e cl
- Pont H**
- 101 Peak
- 102 Entrepont frigorifique
- 103 Chambres frigorifiques
- 104 Soute à linge sale
- 105 Soute à linge propre
- 106 Soute à bagages 1^{re} cl
- 107 Soute à dépêches
- 108 Valise diplomatique
- Fonds**
- 109 Cale à eau
- 110 Machines frigorifiques, Tunnel Td et Bd
- 111 Compartiment des turbines Ar
- 112 Compartiment des turbines Av
- 113 Tunnel et auxiliaires, soute à mazout Td et Bd
- 114 Chaufferie Ar
- 115 Soute de décantation
- 116 Tunnel des auxiliaires, soutes à mazout Td et Bd
- 117 Chaufferie Av
- 118 Soute à mazout
- 119 Citerne à eau douce
- 120 Soute à bagages 3^e cl
- 121 Garage pour automobiles
- 122 Cale n° 2
- 123 Cale n° 1

- Av : avant
- Ar : arrière
- Bd : bâbord
- cl : classe
- D : descente
- Td : tribord

Cette coupe n'est pas une coupe longitudinale axiale, certains éléments, notamment des descentes et des panneaux de cale étant positionnés hors axe d'un bord ou de l'autre.

Le paquebot déplace 40 270 tonnes. La longueur hors tout est de 226,65 m et entre perpendiculaires de 217,50 m. L'étrave est droite et la poupe de type appelé croiseur. La coque est construite selon le système transversal sauf les ponts C et D avec le système longitudinal. La coque est en acier Siemens-Martin qualité Véritas et le bordé en acier à haute résistance ainsi que les plafonds de ballasts, le pont de résistance et les gouttières du pont inférieur. Les doubles fonds sont de type cellulaire.

La coque est divisée en 13 compartiments étanches. On a 5 ponts complets et 4 partiels. On trouve un joint glissant à l'arrière de la salle à manger et un à l'arrière du grand salon.

Le paquebot est équipé avec deux lignes de mouillage à l'avant et une, dans l'axe, à l'arrière. Les ancres sont de type Union Becker, à pattes rentrantes. Le bâtiment embarque trois ancres de 10 160 kg, une de 7 620 kg et une de 3 455 kg. Pour les ancres, on a deux cabestans à l'avant et un à l'arrière. Six cabestans sont utilisés pour le halage.

La drome est constituée de 22 canots de sauvetage en acier de 9,40 m de long d'une capacité de 88 personnes. Il y a aussi 2 canots à moteur en acier de 9 m de long pour chacun 88 personnes, une baleinière, un youyou et 22 radeaux.

La capacité de cales et entreponts à marchandises totalise 3 580 m³. On y accède par 5 panneaux de cale grâce à 10 mâts de charge et à 8 treuils de 3 tonnes et 2 de 6 tonnes. La capacité des locaux frigorifiques est de 1 650 tonnes. On trouve aussi 14 soutes à provisions.



L'ATLANTIQUE " DEVANT PONTAILLAC

Le bâtiment est équipé avec cinq ascenseurs, quatre monte-charges deux monte-bagages, et deux monte-plats.

À l'arrière du bâtiment, un circuit de ventilation envoie de l'air frais ozonisé dans un circuit fermé pour les chambres froides, les soutes à provisions, les entreponts réfrigérés et les refroidisseurs d'eau des offices. À l'avant, les chambres froides des offices sont refroidies par neuf appareils Hallmark Duplex. On trouve deux chambres froides Frigidaires pour offices et deux chambres froides Kelvinator pour les offices des suites de luxe.

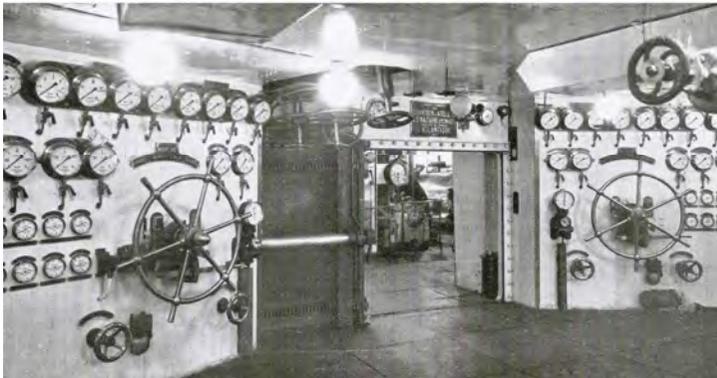
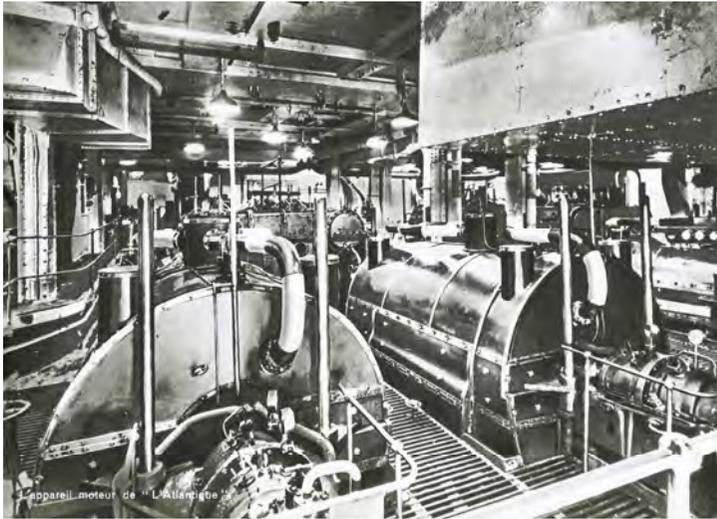
Le navire est équipé de water-ballasts, 4 000 tonnes pour de l'eau douce et 1 400 tonnes pour de l'eau de mer.

L'Atlantique vue de profil. L'aspect du paquebot reste assez lourd malgré ses cheminées rehaussées.
Photo DR – Collection AS

Vue plongeante sur la plage avant de L'Atlantique. Photo argentine originale DR – Collection AS



L'appareil moteur de L'Atlantique – En haut deux groupes turbo réducteurs. En bas le tableau de commande de deux groupes de turbines, dispositions typiques des chantiers Penhoët. Brochure Penhoët – Collection AS



La propulsion

La puissance des machines varie selon la source : 58 000 ch selon le chantier, 61 000 ch pour le Bureau Veritas. Le placement des conduits d'aération et de fumées sur les flancs pour libérer l'axe du bâtiment au profit des aménagements des passagers dont la salle à manger de la 1^{re} classe et de la « Rue de l'Atlantique »

L'appareil évaporatoire est construit par Penhoët. Il occupe deux compartiments contigus, chacun avec trois rues de chauffe dont une double. On a 8 chaudières à 8 foyers et autant à 6 foyers. Les huit chaudières à huit foyers ont un diamètre intérieur de 5,40 m et une longueur de 6,85 m. Les huit chaudières à six foyers ont un diamètre de 4,95 m et font 6,85 m de long. Chaque chaudière est équipée de deux surchauffeurs de la Compagnie des Surchauffeurs

Les 112 brûleurs sont de type Wallsend-Howden. La surface totale de chauffe est de 10 552 m². La Vapeur est produite à une

pression de 16 kg/cm² et à une température de 340° C. Les 8 chaudières à 8 foyers produisent 19 000 kg de vapeur par heure. Les chaufferies sont équipées de 8 ventilateurs de chauffe, type Howden d'un débit horaire de 80 000 m³. Les chaudières sont équipées pour utiliser du mazout et sont à tirage forcé mais peuvent aussi marcher en tirage naturel.

Chaque chaufferie dispose de trois réchauffeurs à mazout et deux pompes électriques de mise en pression à mouvement rotatif. À puissance maximum, une pompe et deux réchauffeurs sont utilisés. Une pompe à vapeur est réservée pour le service du port.

87 ventilateurs de 30 000 m³/h de la société Rateau assurent la ventilation des chaufferies. 144 chasse-suies des Anciens Établissements André Dalmar assurent le nettoyage des chaudières.

L'appareil moteur, aussi construit par Penhoët, est constitué par quatre groupes de turbines, chacun avec une turbine haute pression, une moyenne pression et deux turbines basse pression, ces dernières travaillant en parallèle.

La marche arrière est couplée sur les turbines moyennes et basse pression.

Chaque ligne d'arbres est équipée avec deux condenseurs principaux dont la circulation est assurée par une turbopompe de 3 000 m³/h. L'eau condensée est extraite par une pompe électrique, le vide est assuré par un éjecteur d'air à deux actions (étages).

Une ligne d'arbres utilise deux pompes de graissage avec autant de refroidisseurs d'huile, un étant en principe en réserve. On peut séparer le graissage des turbines de celui des réducteurs.

Une pompe alternative alimente les chaudières en eau au port. À la mer, on utilise deux pompes rotatives avec une alimentation à basse et à haute pression. Les chaudières sont alimentées avec de l'eau à 141° C.

Deux évaporateurs peuvent produire 100 tonnes d'eau douce par 24 heures et deux condenseurs de distillation de 30 tonnes par 24 heures.

L'huile de graissage passe par quatre filtres magnétiques de Fryer & Compagnies. Le bord est aussi équipé avec trois séparateurs d'huile et d'eau, type L.J. de 30 tonnes de la Société Provençale de Constructions Navales.

La capacité des soutes à mazout est de 6 100 tonnes.

L'électricité du bord est produite par trois turbodynamos de 1 100 kW. La tension est de 220 V. Une surcharge de 25 % est possible pendant deux heures. Un secours peut être fourni par un groupe Shinag constitué d'un moteur diesel de 80 kW avec deux dynamos de 40 kW produisant du 115 V. L'éclairage fonctionne avec du 110 V. 850 km de câbles électriques parcourent le bord.

Les deux tableaux électriques principaux ont été fournis par Siemens France, les tableaux auxiliaires par Brandt et Fouilleret et les tableaux spéciaux pour les locaux communs par Baco.

Naviguant jusque sous l'équateur, la ventilation est importante et nécessite de grands mouvements d'air. Les locaux communs et les cabines sont chauffés et ventilés par du matériel de Thermo-tank Système Punkah Louvre qui assure notamment la ventilation des cuisines, magasins, soutes à bagages, blanchisserie, garages, locaux des tableaux électriques et des machines frigorifiques. 90 groupes Thermo-tank alimentent 18 km de conduits d'aération.

Les installations de lutte contre les incendies peuvent utiliser de l'eau de mer, de la vapeur et de la mousse carbonique. Deux pompes alimentent le collecteur d'incendie en eau salée. Les deux pompes sanitaires peuvent aussi refouler dans le collecteur d'incendie. 208 postes d'incendie sont desservis. L'installation vapeur protège les cales et les entreponts à marchandises. L'installation d'extinction par la mousse carbonique est constituée d'installations fixes pour les chaufferies et mobiles pour les compartiments des turbines et des auxiliaires avec deux appareils de 154 litres quatre de 45 litres sur chariot et 18 appareils de 9 litres et 127 extincteurs. 50 postes avertisseurs d'incendie sont reliés à un tableau dans le compartiment machine et un dans la timonerie.

L'installation d'eau sanitaire est l'œuvre de Rud Otto Meyer. Deux pompes verticales Drydale assurent la circulation de l'eau de mer froide qui est stockée dans deux réservoirs de 5 000 litres. L'eau douce est filtrée par des filtres Wersé.

L'eau de mer et l'eau douce chaudes sont distribuées par deux pompes de circulation après passage dans un des deux réchauffeurs. On trouve 197 baignoires à bord, des douches, 865 lavabos, 342 WC et 65 urinoirs.

Les eaux usées sont rassemblées dans un égout collecteur et évacuées par un éjecteur pneumatique. Six réservoirs à eaux usées de 1 000 litres sont vidés par un éjecteur pneumatique avec de l'air comprimé à 4 kg/cm² produit par deux compresseurs électriques.

Passagers et équipage

Le nombre de passagers varie légèrement selon les sources. 1 204 ou 1 210 passagers répartis entre 160 en appartement de luxe et 302 en 1^{re} classe proprement dite, 86 ou 82 en 2^e classe et 660 ou 662 en 3^e classe.

L'équipage totalise 662 personnes.

Les officiers sont le commandant, le commandant en second, 7 officiers de pont, 1 chef mécanicien, 17 officiers mécaniciens, 4 commissaires, 2 médecins et 3 radiotélégraphistes.

Le personnel machine totalise 124 personnes.

Le personnel hôtelier rassemble 97 maîtres d'hôtel et employés pour le service des cabines, 151 pour les salons et salles à manger, 70 cuisiniers, 14 pâtisseries, 5 bouchers, 11 sommeliers, 11 blanchisseurs auxquels il faut ajouter les barmans, 9 coiffeurs, des masseurs, un pédicure, une manucure, un maître d'armes, un photographe et un jardinier-fleuriste.

L'*Atlantique* peut ainsi prendre la mer avec près de 1 900 personnes.

Une rubrique qui interpelle toujours le grand public au sujet des grands paquebots est celle des approvisionnements. L'*Atlantique*, pour chaque voyage, embarque 15 tonnes de viande, 6 t de volailles, 50 000 œufs, 40 000 litres de vin en cuve, 10 000 bouteilles de vin, 4 000 bouteilles de champagne, 15 000 litres de bière, et 12 000 bouteilles d'eau minérale.

La concurrence entre les paquebots de l'époque est rude pour attirer une clientèle fortunée et les emménagements rivalisent par leur luxe. Les compagnies, au moins sur les lignes principales passent des commandes à des artistes à la mode pour la décoration des locaux affectés aux passagers de la 1^{re} classe. Tout, ou presque, est fait pour que le passager oublie qu'il se trouve sur un bateau au milieu de l'océan.

Une particularité de L'*Atlantique* est la disposition de la salle à manger de la 1^{re} classe, sur un pont élevé le pont C qui permet aux convives d'avoir vu sur la mer. Cela est possible car le paquebot est destiné à naviguer dans des eaux tropicales en principe calmes. Sur les paquebots de l'Atlantique Nord, la salle à manger est au contraire au centre du navire, sans vue sur la mer pour épargner les estomacs des convives. . .

Les cabines de 1^{re} classe et presque toutes de 2^e classe sont placées à l'extérieur, avec hublots ou fenêtres sur la mer.