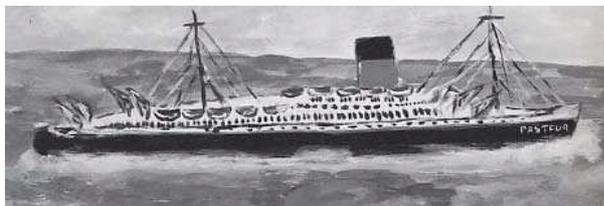


Le Paquebot *PASTEUR* 1938-1980

Gravure publiée dans « Propulsion des navires
d'hier et d'aujourd'hui », A Bragagnolo, 1998



Caractéristiques techniques

- Construit aux Chantiers Penhoët de Saint-Nazaire, pour la Compagnie Sud Atlantique
- Lancé le 15 février 1938, mais achevé en août 1939... (son voyage inaugural, prévu le 10 septembre sur Buenos-Aires, est évidemment annulé)
- Longueur : 212 m, largeur : 26 m, jauge brute : 29 250 tx
- Puissance de propulsion : 60 000 ch
- Vitesse : 26 nds
- Propulsion : 4 turbines à engrenages Parsons, alimentées en vapeur par 10 chaudières à tubes d'eau Penhoët timbrées à 31 kg/cm², avec surchauffe à 385 °C

Missions

- 2 juin 1940 : il quitte Brest pour rallier Halifax (Canada) avec une partie des réserves d'Or de la Banque de France (cf. précédent mèl FM)
- Août 1940 : il passe sous pavillon britannique et sert pendant cinq ans pour le transport de troupes (sous la responsabilité de la Cunard White Star)
- 1946 : il est restitué à la Compagnie Sud Atlantique, mais continue de servir au transport des troupes, mais cette fois-ci vers l'Indochine ; il transportera ainsi une grande partie du Corps Expéditionnaire Français, faisant la navette Marseille-Saïgon-Tourane-Haïphong (Baie d'Along). Ce sera le seul paquebot à assurer la ligne jusqu'à la fin de la Guerre d'Indochine. Ce fut enfin le plus rapide des transports d'Extrême-Orient (26 nds)
- 1956 : il revient à Brest où il est désarmé, non sans avoir reçu au préalable la « Croix de guerre » pour ses vaillants services
- Septembre 1957 : il devient propriété de la North German Lloyd (Brême)
- Janvier 1958 : après d'importants travaux (nouvelles chaudières, entre autres) aux chantiers Vulcain (Brême), il est utilisé comme navire de croisières, sous le nom de **BREMEN**, sur la ligne Brême-New York
- Octobre 71 : revendu à la Compagnie International Cruises du Pirée, il devient le **REGINA MAGNA**, et poursuit sa vie de paquebot de croisières
- Octobre 1974 : il est désarmé au Pirée
- Novembre 1977 : il devient bateau-logement pour travailleurs philippins, à quai à Jeddah, sous le nom de **SAUDIPHIL I**
- Début 1980 : il est repris par Philsimport International (Hongkong), rebaptisé **FILIPINAS SAIDI I**
- Novembre 1980 : il est pris en remorque vers son chantier de démolition (Kaohsiung), mais... dans un dernier sursaut de gloire, il n'arrivera pas jusqu'aux porteurs de chalumeaux et fera son trou dans l'eau dans l'Océan Indien



Pasteur en 1940, après ses essais (extraite de la Lettre des Paquebots n° 53, mars 2005)

Une dernière anecdote

« Modeste Enseigne de vaisseau sur un escorteur côtier, j'ai accompagné un instant son dernier voyage lorsqu'il rentrait d'Indochine après Dien Bien Phu. Chargé de légionnaires, le paquebot était rentré par la route du Cap et devait donc passer par le détroit de Gibraltar. Craignant que ce passage ne favorise les

désertions, deux escorteurs de Casablanca, l'*Emporté* et le *Voltigeur*, avaient été dépêchés dans le détroit pour surveiller les abords. Mais il faisait un si mauvais temps entre les colonnes d'Hercule que les deux pauvres escorteurs avaient bien du mal à soutenir... 10 nds, et encore au prix de pas mal de casse (...). Nous n'avons jamais pu rattraper le paquebot qui est passé à plus de 20 nds au milieu du détroit... sans même nous voir !

Pendant, l'état de la mer n'a pas dû inspirer de désertions ce jour là. »

Anecdote relatée par M. Tizzano, dans la Lettre des Paquebots, n° 53, sus-mentionnée)

