

= San Francesco Di Paola =

Een Italiaanse ferry zocht toevlucht in Oostende (1999-2004)

door Frederic LOGGHE



Technische karakteristieken

Afmetingen

- . Lengte (volledig): 129.02 meter
- . Breedte (volledig): 17.75 meter
- . Lengte (geregistreerd): 124.07 meter
- . Breedte (geregistreerd): 17.38 meter
- . Tonnage: 4030.38 ton

Motors en aandrijving

Hoofdaandrijving:

- Merk: Burgmeister & Wain
- . ◦ Type: 650 VBF 90
- Serienummers: 6113A en 6113B
- Cilinders: 6

Schroeven:

- . ◦ Aantal: 2 stuks (+ 1 boegschroef)
- Bladen: 4 (elk)

◦ Fabrikant: Kamewa

◦ Diameter: 3.5 meter

Snelheid: 18 knopen

Generatoren (hoofd):

◦ Merk: Burgmeister & Wain

◦ Type: 25 MT (B) H 40

◦ Serienummers : 6389 A/B/C

◦ Kracht : 510 PK 't stuk

◦ Fabrikant: Napier

Capaciteit

Capaciteit als treinferry:

◦ Sporen: 4

◦ Auto's: 180

◦ Passagiers: 1784

Naamgeving

Gedurende haar levensloop is het schip meermaals van naam en eigenaar veranderd. Hieronder volgt een overzicht van de naamsveranderingen van het schip:

Naam	Eigenaar	Thuishaven	Functie	Periode
San Francesco Di Paola	Italiaanse Spoorweg	Messina	Treinferry	1964-1998
Princess Christine	Audrey Ventures Ltd	San Lorenzo	Cruiseschip	1998-2000
San Francesco Di Paola	Floating Services Ltd	?	Cruiseschip	2000-2003
Francesco Di Paola	Indisch sloopbedrijf	Belize	Sloop	2003-2004



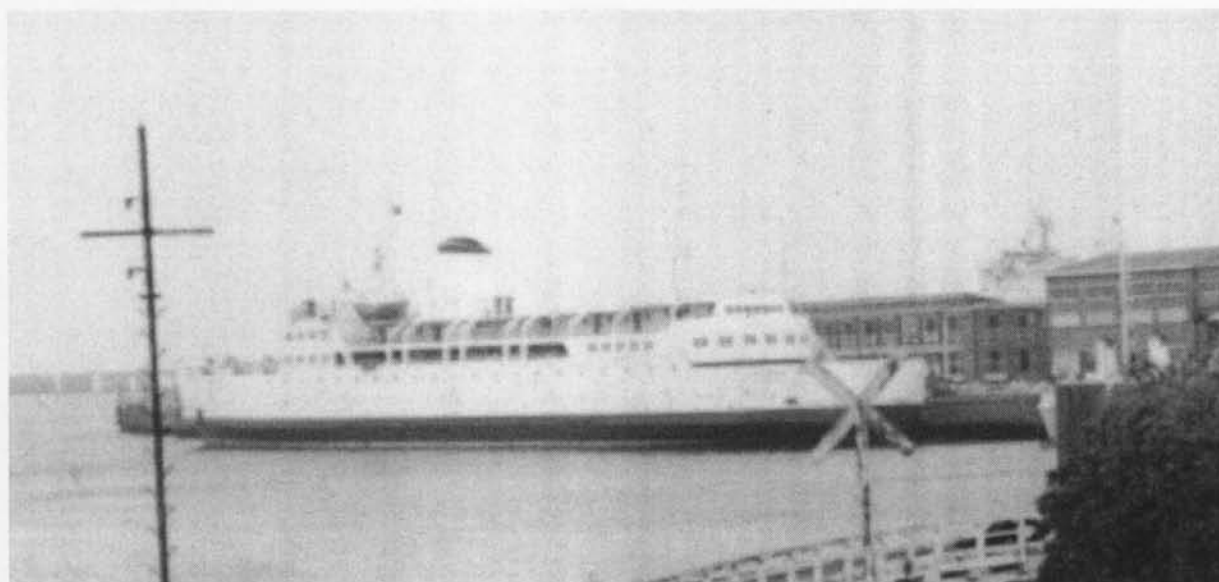
Figuur1: Naamgeving in mei 2003

Geschiedenis

De San Francesco Di Paola werd gebouwd door de Cantieri Navale di Tirreno Riva uit Trigoso in Italië. In 1964 werd ze door de Italiaanse Staatsspoorwegen in dienst genomen en op de route Villa San Giovanni -Messina ingezet.

In 1981 werden er wijzigingen aan de accommodatie in het schip uitgevoerd.

De San Francesco Di Paola werd in oktober 1998 verkocht en ingeschreven onder de naam Princess Christine voor Audrey Ventures. Het schip stond geregistreerd in Honduras (IMO N° 6418699; MMSI N° 334563000 en Call sign HQUP2). Over Audrey Ventures is er niets bekend. Het schip verliet Sicilië in November 1998 met bestemming België.



Figuur 2: Schip in de havengeul

In januari 1999 arriveerde het schip op eigen kracht toe bij Wyndham te Antwerpen voor ombouw.

Op 2 februari 1999 kwam het schip, op sleeptouw in Oostende om effectief tot cruiseschip omgebouwd te worden. Alvorens het vaartuig hier toekwam, werd het droog gezet op de scheepswerf Cantiere E. Noe in Sicilië. Aldaar werden verschillende werken aan het onderwatergedeelte uitgevoerd, waaronder het vervangen van de anodes op het schip, de boegschroef gereviseerd en de andere schroeven gepolierd. Nieuwe lagen verf en beschermmiddel werden op de romp geplaatst en metingen uitgevoerd.

In maart 1999 stelde het bedrijf Eurospares uit Le Havre een offerte op voor het aanbrengen van klimatisatie-elementen.

Volgens de studie, uitgevoerd door Eurospares betroffen de aanpassingswerken een totaal van 30 cabines, elk tussen de 50 en 60 m³, en 2 gemeenschappelijke zalen, elk tussen de 600 en 700 m³. Iedere cabine zou een convector ventilator krijgen met elektrische weerstand en een luchtafvoer met drie klepjes, regelbaar via thermostaat. De twee gemeenschappelijke ruimtes zouden elk een centrale verwerking met gekoeld ijs, gekoppeld aan een blaaskoker, en werkende op batterij krijgen. De koker was in metaal. Om de condensatie op te vangen, zou er een aparte leiding in PVC aangelegd worden. Dit en nog enkele kleinere werken zouden in totaal 2.200.000 Franse Franken kosten. Of deze werken ook effectief zijn uitgevoerd is mij tot op heden onduidelijk.

Een jaar later veranderde het schip opnieuw van eigenaar en kreeg het terug haar originele naam, de San Francesco Di Paola. Het schip was nu eigendom van de Floating Services Ltd. De eigenaar liet in Oostende verschillende werken uitvoeren, onder andere door SKB en IDP. Gezien de schulden die zich verder opbouwden, werd het vaartuig aan de ketting gelegd. Na enige tijd is het schip terug vrijgegeven. De ferry werd verslept naar het Houtdok in augustus 2002 (1).

Op een verkoopsannonce (2) van het schip, opgesteld op 11 mei 2003 wordt het vaartuig, beschreven als een 'ferry, deels tot cruiseschip omgebouwd', te koop aangeboden voor 1 miljoen Dollar. Ook wordt vermeld dat een extra 1.5 miljoen Dollar zal nodig zijn om de boot af te werken.

Op 15 september 2003 wordt het schip verkocht aan een Indisch sloopbedrijf. Het wordt twee maand later herdoopt in Francesco Di Paola en geregistreerd in Belize (Honduras).

Van oktober 2003 tot eind januari 2004 werd de Francesco Di Paola door een tiental Russische bemanningsleden vaarklaar gemaakt. Gedurende deze periode was het officieel niet gekend wat de bestemming van de ferry zou worden. Volgens de bemanning was het Indië voor sloop, volgens de manager Pakistan voor conversie.

Op 28 januari 2004 is het schip vertrokken uit Oostende, en aangekomen op 28 februari te Alang, Indië. Greenpeace heeft zich lange tijd verzet tegen het vertrek van het schip, omwille van eventuele asbest problemen aan boord en de gevolgen voor het milieu en de arbeiders in Indië. De Oostendse havenautoriteiten hielden zich vast op het verhaal van de manager, namelijk een conversie in Pakistan. Het probleem van de asbest stak tijdens de verbouwingen ook al de kop op. De kost voor het verwijderen van de asbest was groter dan het beschikbare bedrag om het vaartuig op te knappen.

Of het schip ook daadwerkelijk gesloopt is, kan ik niet bevestigen.

Beschrijving van het schip

Voor de beschrijving van het interieur baseer ik me voornamelijk op de rondleiding die ik gekregen heb van één van de bemanningsleden, eind oktober 2003. Helaas waren vele publieke plaatsen, waaronder het restaurant, van hun meubilair en bekleding ontdaan.



Figuur 3: Bovenbouw van de San Francesco Di Paola

Treindek

Het schip binnengaan kon via een zijdeur, die onmiddellijk toegang gaf tot het treindek. Op het treindek lopen er vier sporen. Het volledige verdiep is in drie stroken ingedeeld. De middelste strook biedt twee sporen, de andere elk één. Iedere strook was gescheiden door een perron. Vanop

het perron waren er trappen naar een bovenliggende verdieping (passagiersaccommodatie) en naar beneden (machinekamers). Zowel de achter- als voorboeg konden open.



Figuur 4: Treindek met trap naar accommodatie aan linkerzijde

Brug

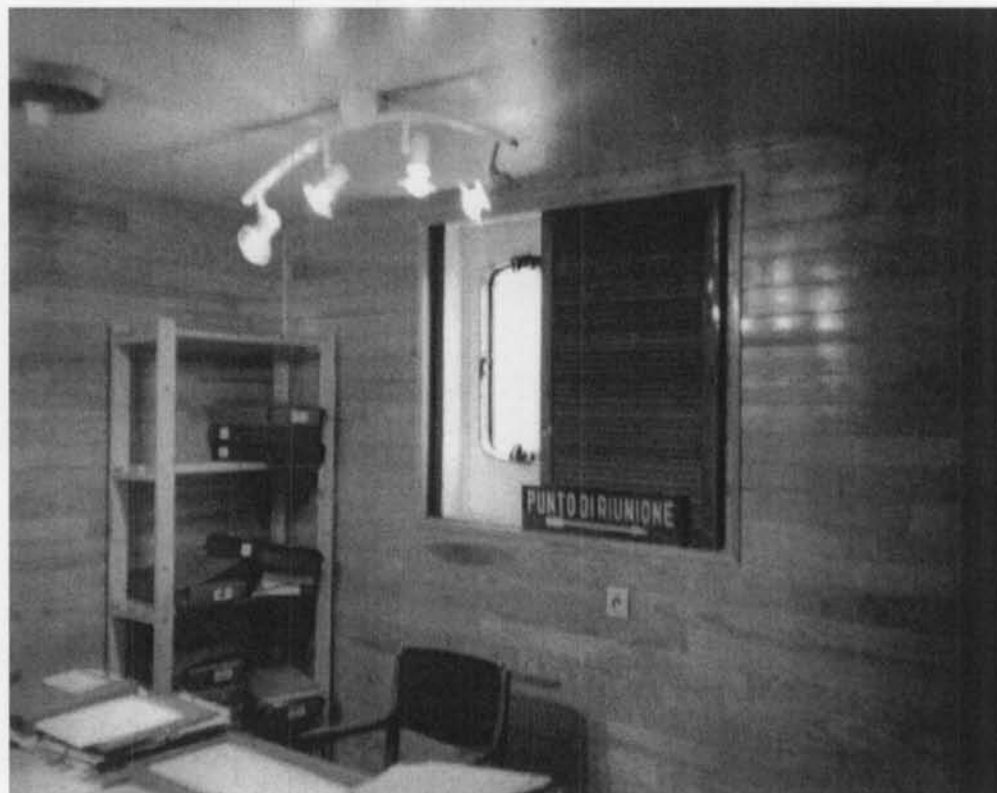
De brug van het schip was, tijdens mijn bezoek, nog in originele Italiaanse stijl. Alle navigatietoestellen waren aanwezig, net als de koperen afwerking ervan. Net achter de brug was er de kaartenkamer die de volledige breedte van het schip innam.



Figuur 5: Brug

Kamers voor bemanningsleden

Op dezelfde verdieping als de brug en de kaartenkamer is er een gang met verschillende kamers voor de belangrijkste bemanningsleden, waaronder de kapitein, stuurmannen en de verantwoordelijken voor de machinekamer. Het zijn ruime hutten met een uitgebreide accommodatie. Naast een bed en enkele kasten bevat iedere kamer een degelijke bureau en genoeg ruimte om nog meer gerief te plaatsen.



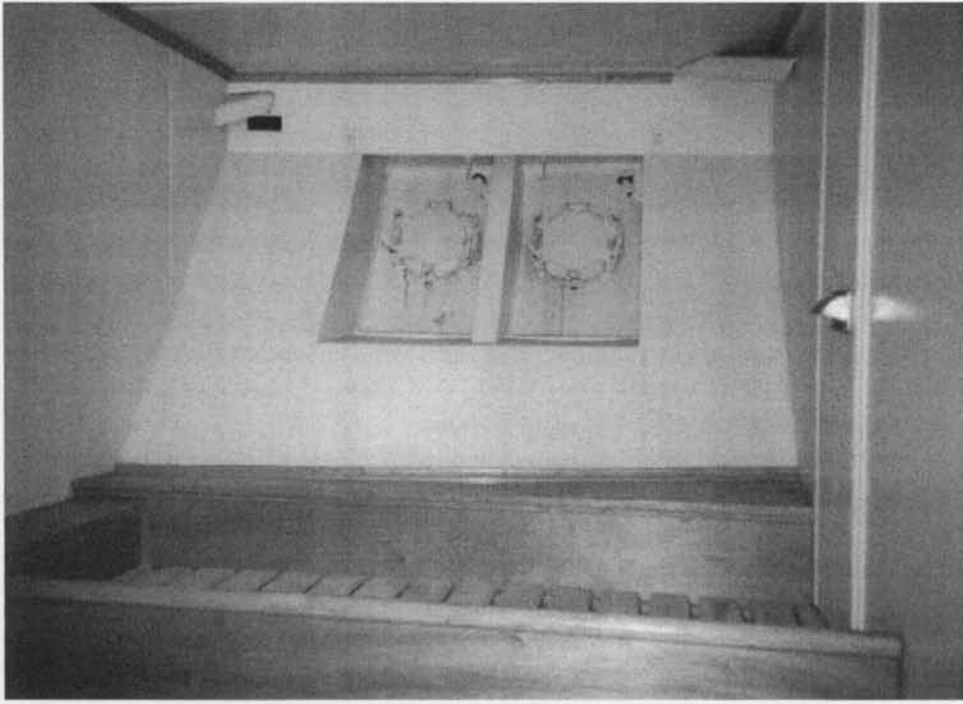
Figuur 6: Bureau kapitein

Restaurant

Het restaurant bevond zich achteraan op de derde verdieping, tellend vanaf het treindek. Het was er behoorlijk donker en naast de bar was de ruimte volledig leeg en tevens voor een groot stuk ontdaan van de betimmering.

Kajuiten

De kajuiten lagen verspreid over het schip, de meesten op het tweede dek. Velen waren in goede staat en nog betimmerd. Linnengoed en matrassen waren echter niet meer aanwezig. De kajuiten hadden geen eigen sanitair; deze was gemeenschappelijk en gecentraliseerd per gang.



Figuur 7: Eénpersoonskamer

Machinekamer

De machinekamer zag er kraaknet uit. Aan beide zijden twee grote motoren, de Burgmeister & Wain zorgden voor de hoofdaandrijving. In het midden, tussen beide exemplaren stond een controleruimte met een paneel waarop de situatie kon gevolgd worden, net als die van de vier generatoren wat verderop. Alle labels waren afwisselend in het Frans en het Italiaans.



Figuur 8: Controlepaneel motoren

Losse beelden

Hieronder volgen nog enkele losse beelden genomen in de periode dat het schip in Oostende verbleef...

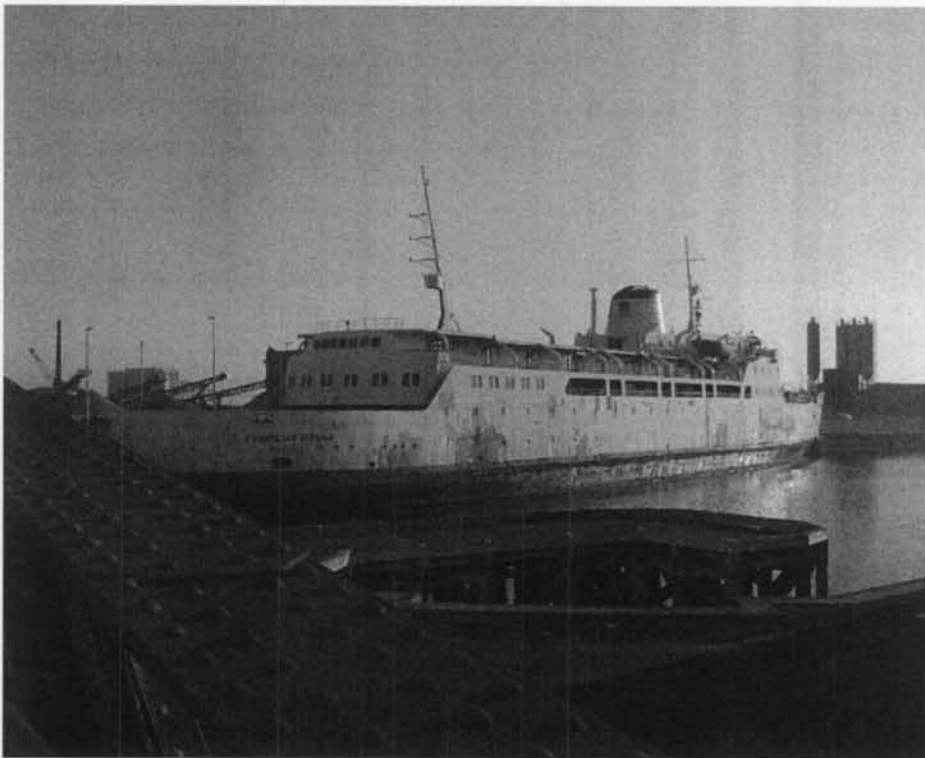
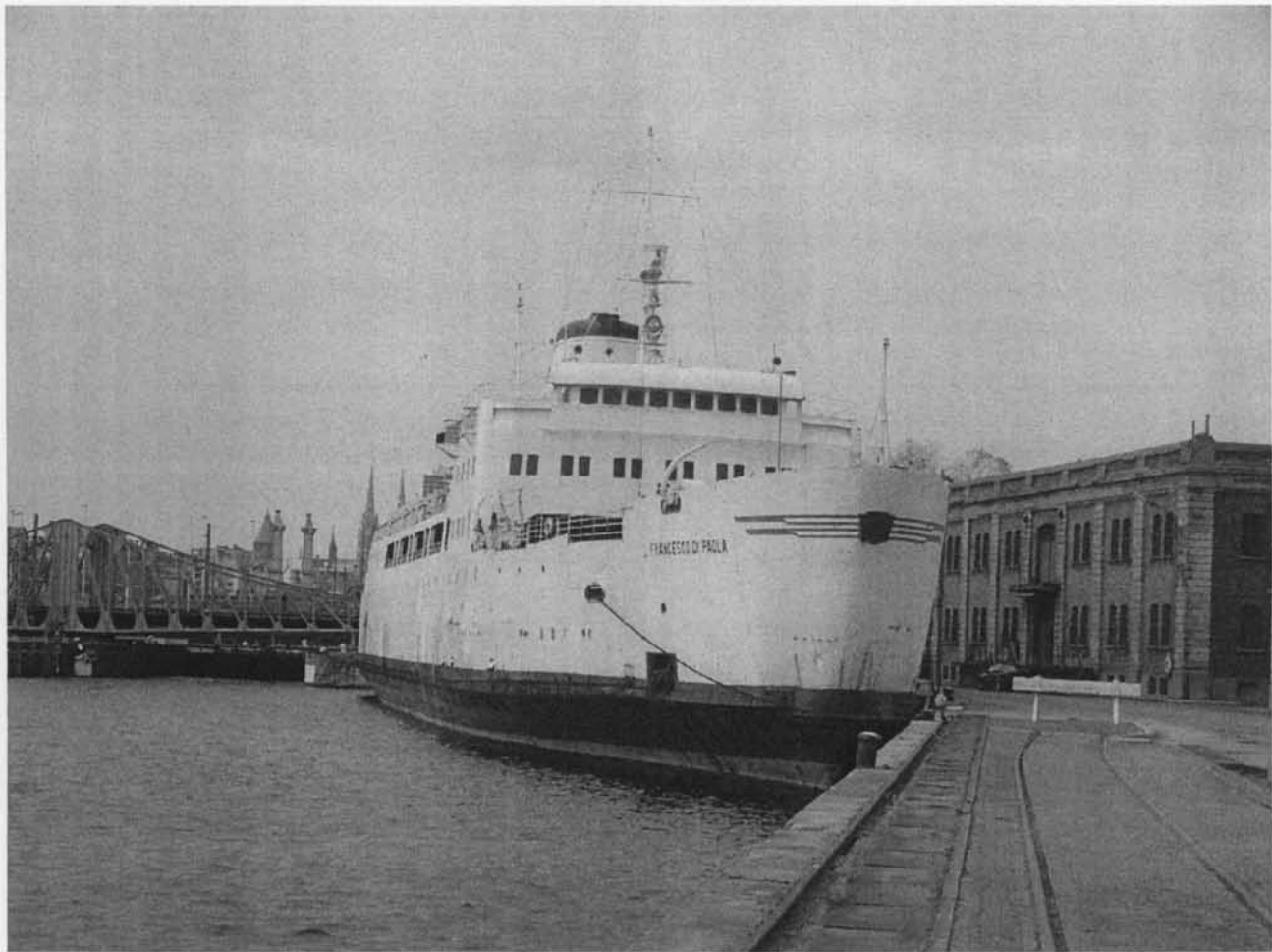


Figure 9: San Francesco Di Paola in het Houtdok



Figuur 10: Rook van het proefdraaien



Bronnen

Archieven

- . Privé-archief Frederic Logghe
- . Mediargus

Getuigenissen

Getuigenissen van de 1ste stuurman en de werktuigkundige van het team dat het schip naar zijn eindlocatie bracht.

(1) Bron: Het Laatste Nieuws, 30 augustus 2006, 'Roestende ferry versleept naar achterhaven'.

(2) Bron: The Shiplink.info; ref. nr. ss2328.

ERFGOEDBIJBEL HERLEEFT

Vijftig jaar na de eerste editie brengt uitgeverij Lannoo einde mei opnieuw de *Gids voor Vlaanderen* uit. Deze gids voor het Vlaamse cultuurhistorische erfgoed verschijnt voor het eerst in kleur, en voor het eerst ook met (meer dan) duizend foto's.

Wie wilde weten in welk jaar pakweg de Sint-Jan-De-Doperkerk van Schriek werd gebouwd en welke kunstwerken daarin te zien zijn, kon die informatie vinden in de Gids.

De voorbije vijftig jaar zijn er honderdduizenden exemplaren van verkocht.

De nieuwe uitgave wordt een turf van een kleine 1.400 bladzijden. Aan deze versie hebben vijfhonderd medewerkers gewerkt.

Elke Vlaamse deelgemeente wordt beschreven, alle informatie is nauwkeurig gecontroleerd.

De nieuwe uitgave blijft de nadruk leggen op het cultuurhistorisch erfgoed. Het wordt als het ware de erfgoedbijbel voor Vlaanderen.

Uit: Het Volk; donderdag 10 mei 2007.