

Fähren-Scout-Bericht über die Passage

Holyhead – Dublin

mit der Hochgeschwindigkeitsfähre „Dublin Swift“ / „Jonathan Swift“
von Irish Ferries am 2. April 2015.

von Harald Saul

Anreise

Mit dem PKW nach Irland Reisende aus dem nord-, west- und ostdeutschen Raum, die die Nordsee mit der Fähre von Rotterdam nach Hull überquert haben, wünschen sich für die Weiterfahrt durch England und Wales meist eine möglichst unkomplizierte und relativ kurze Fahrtstrecke. Für sie ist die Fährverbindung von Holyhead (Nordwest-Wales; im Folgenden abgekürzt: hier NW) direkt nach Dublin besonders geeignet. Als vorteilhaft erweist sich dabei, dass die West-Ost-Erstreckung von Großbritannien (hier: England und Wales) im Norden bedeutend schmaler ist als im Süden. Hull und Holyhead trennen also nur rund 350 Straßen-km, während z.B. von Dover bis Pembroke (SW-Wales) 525 km und bis Fishguard (ebd.) sogar 545 km zurückzulegen sind.

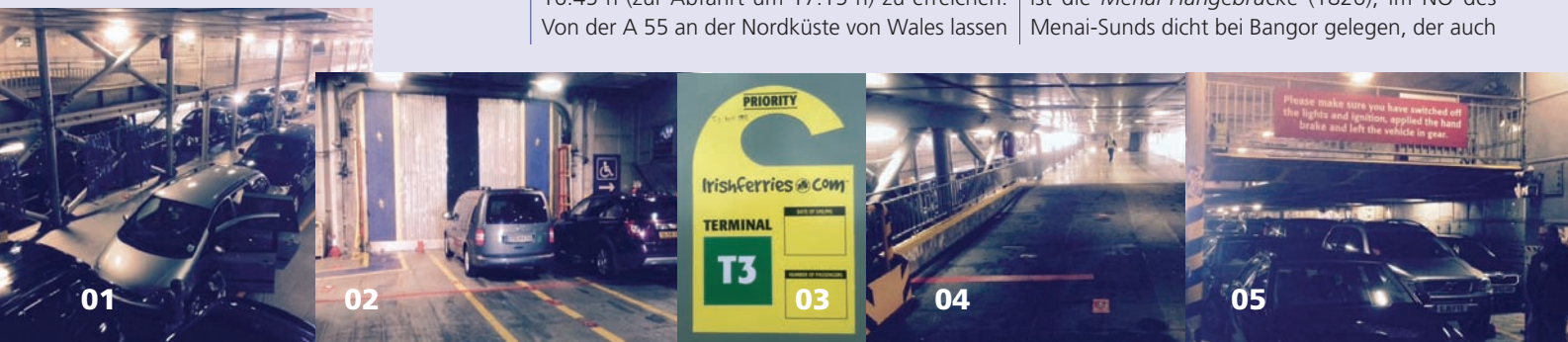
Die Fährverbindung von Holyhead nach Dublin wird u.a. von Irish Ferries mit zwei Fährschiffen

betrieben, der riesigen „Ulysses“, die – bezogen auf die Fahrzeugkapazität – als die größte Autofähre der Welt gilt und für die Überfahrt 3 ¼ Stunden benötigt, und dem erheblich kleineren, aber viel schnelleren Fähr-Katamaran „Dublin Swift“, der von Holyhead nach Dublin und zurück je zweimal täglich verkehrt und dafür laut Fahrplan nur 120 bzw. 109 Minuten braucht (in früheren Jahren werbewirksam mit sogar nur 99 Minuten Überfahrtszeit angekündigt). Diese Schnellfähre verlässt den Hafen von Holyhead täglich um 11:50 h und um 17:15 h. Die Zeit des Eincheckens endet bei allen Fähren von Irish Ferries über die Irische See erst 30 Minuten vor dem Ablegen. Wenn man in Hull um 8:00 h morgens – aus Rotterdam kommend nach geruhvoller Nacht – vom Schiff der P&O Ferries rollt, so bleibt genügend Zeit, ohne Hetze über die Autobahnen M 62, M 6 und M 56 und die durchgehend vierspurig ausgebaute A 55 die Schnellfähre in Holyhead am Nachmittag bis spätestens zum Verladeschluss um 16:45 h (zur Abfahrt um 17:15 h) zu erreichen. Von der A 55 an der Nordküste von Wales lassen

sich auf der Fahrt auch eindrucksvolle Ausblicke auf das Meer genießen.

Da es sicherer erscheint, an solchen Anreisetaugen die zusätzlich möglichen Besichtigungen und Pausen eher auf den späteren Streckenabschnitt zu konzentrieren, seien hier drei – ganz verschiedene Interessen ansprechende und unterschiedlichen Zeiteinsatz erfordernde – Highlights in NW-Wales empfohlen:

- ▶ Es ist sehr lohnend, der kleinen Stadt *Conwy* einen Besuch abzustatten. Sie ist mit mittelalterlichen Befestigungsanlagen, welche begehrbar sind und spektakuläre Ausblicke bieten, (fast) rundherum umgeben.
- ▶ Holyhead liegt auf der vorgelagerten Insel Anglesea, die mit dem Festland durch zwei eindrucksvolle Brücken aus dem 19. Jahrhundert über den Menai-Sund verbunden ist. Die ältere ist die *Menai-Hängebrücke* (1826), im NO des Menai-Sunds dicht bei Bangor gelegen, der auch



die ältere Fernstraße A 5 folgt. Diese Brücke wurde 2005 für die Aufnahme in die Weltkulturerbe-Liste der UNESCO vorgeschlagen.

Reizvoll erscheint jedoch auch, der A 55 über die im SW der Menai-Brücke errichtete *Britannia-Brücke* zu folgen. Dies ist eine zweigeschossige, kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke. Errichtet wurde sie 1850 als schmiedeeiserne Konstruktion zwischen hohen Mauerwerkspfeilern, mit großen steinernen Löwen an beiden Einfahrten. Sie wurde 1972/80 modernen Erfordernissen angepasst, aber immer noch mit schmaler Fahrbahn.

► Nach dem Überqueren des Menai-Sunds, auf welcher Brücke auch immer, besteht die Möglichkeit für eine Pause an einem Kuriosum, der sehenswerten kleinen Bahnstation mit dem längsten walisischen Ortsnamen:

Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwllllantysilioogogoch (phonetisch: *chlenfär...* usw.).

Ein weiträumiger Parkplatz vor dem Bahnhof lädt dazu ein, den Wagen noch etwas stehen zu lassen und einen Rundgang durch den großen Shop von *James Pringle Weavers* anzuschließen, einen an dieser Stelle nicht erwarteten „Ableger“ Schottlands. Hier wird von Kilts und jeder anderen Art Bekleidung über Scotch Whisky (mit der Möglichkeit zu verkosten), Marmelade, Butterkekse bis hin zu DVDs alles angeboten, was Touristen gern für sich und die Daheimgebliebenen aus Schottland mitbringen. Zudem hält ein Café Erfrischungen für eine letzte kleine Pause vor dem Überqueren der Irischen See bereit.

Einschiffung und Wagendecks

Der Fährhafen von Holyhead liegt etwa eine halbe Autostunde von Llanfairpwllgwyngyll... entfernt. Die Einschiffung auf die Schnellfähre „**Dublin Swift**“ kann wegen der auf 200 PKWs (oder 10 Lastwagen und 70 PKWs) begrenzten Ladekapazität und der guten Befahrbarkeit der beiden Wagendecks 2 und 3 sehr zügig erfolgen (Bild 01). Um eine besonders schnelle Ent- und Beladung in beiden Fährhäfen zu ermöglichen, ist die Fähre nicht nur mit einer Heck-, sondern zusätzlich mit einer Bugklappe ausgestattet. Deshalb können die Fahrzeuge bis ans entgegengesetzte Ende des Schiffes hindurchfahren und es dort wieder verlassen. Damit entfallen Wendemanöver der Schnellfähre, die das Anlegen verzögern würden, im Hafenbecken vor den Anlegerampen. Außerdem sind keine – Anweisungen durch Fährpersonal erfordernde und Zeit kostende – Richtungsänderungen der PKWs auf dem Fahrzeugdeck vor der Entladung mehr nötig, wie sie auf den größeren Schiffen meist noch erforderlich sind. In der Fährn-Mittelachse, deren Gesamthöhe die beiden Wagendecks 2 und 3 umfasst, können die etwas höheren PKWs in drei Fahrspuren transportiert werden (ggfs. auch LKWs, dann auf zwei Fahrspuren reduziert), während an der Backbord- und Steuerbord-Seite des Schiffes auf den Decks 2 und 3 je drei Fahrspuren für die normal hohen PKWs zur Verfügung stehen. Die Fähre verfügt also insgesamt über 15 Fahrspuren.

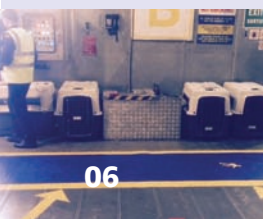
Als Fährn-Scout genoss ich am 2. April 2015 den Vorzug, mit meinem Wagen – als dem ersten eingeschifften Fahrzeug – durch die geöffnete Klappe am Heck (= Stern) über die middle-

ren Fahrspuren des Decks 2 ganz nach vorn bis an die verschlossene Klappe am Bug (= Bow) fahren zu können (Bild 02). Diese frühe „Prioritäts-Einschiffung“ (Bild 03) ermöglichte, Fotos während des weiteren Beladungsvorgangs anzufertigen. Dass einzelne Fotos, die kurz danach entstanden, die Passagierdecks in noch recht unbelibtem Zustand zeigen (Bild 04), ergab sich ebenfalls aus dem frühen Zeitpunkt, zu dem ich die „Dublin Swift“ schon betreten konnte; das Schiff war kurz darauf gut gefüllt (Bild 05). Die maximale Aufnahmefähigkeit beträgt 746 Personen (Passagiere einschließlich Crew).

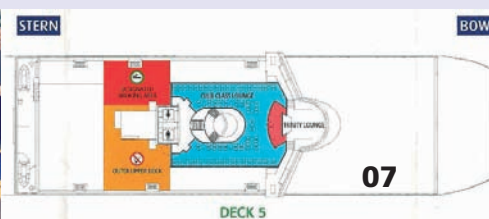
Wegen der relativ kurzen Überfahrtdauer mit dieser Schnellfähre dürfen mitgeführte Hunde – falls gewünscht – sogar im Fahrzeug verbleiben (bei etwas geöffneter Seitenscheibe). Alternativ können kleine Hundekäfige (= Kennels) angemietet werden, die ganz vorn auf der Steuerbordseite des Wagendecks 2 (nahe dem Treppenaufgang B zum Passagierdeck 4) stehen (Bild 06). Auf den Passagierdecks 4 und 5 sind Tiere nicht erlaubt (außer Hunden zur Begleitung Behinderter).

Überfahrt auf den Passagierdecks

Von den vier Treppenaufgängen jeweils ganz vorn und ganz hinten auf der Backbord- und der Steuerbordseite erreicht man das geräumige Passagierdeck 4. Als ich mich dort an der Rezeption als Fährn-Scout vorstellte, war man bereits auf mein Kommen vorbereitet. Der Kontakt zum *Cabin Manager Mindaugas Lankutis*, einem litauischen Schiffsoffizier, der für die Betreuung der Passagiere zuständig ist, wurde sogleich hergestellt (seine Funktionsbezeichnung ist insofern etwas irreführend, als sich auf dieser Schnellfähre gar keine Kabinen befinden). Ich konnte vor-



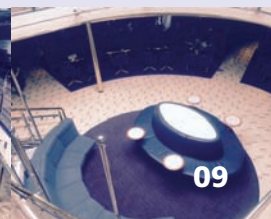
06



07



08



09



10

tragen, was ich zu sehen und wen ich zu sprechen wünschte, und wurde von ihm während der nächsten zwei Stunden immer wieder zwischen seinen eigentlichen dienstlichen Aufgaben zuvorkommend betreut. Meiner Bitte, kurz mit dem Kapitän sprechen zu können, werde nachgekommen; dies könne natürlich erst nach dem Ablegemanöver vom Kai in Holyhead geschehen.

Mit der Bereitstellung eines Zugangs-Codes wurde ich eingeladen, während der Überfahrt die exklusive *Club Class* zu besuchen, deren Buchung auch das *Priority Boarding* mit einschließt. Über den zentral im Schiff gelegenen, großzügig gestalteten Treppenaufgangsbereich vom Deck 4 zum Deck 5 (Bilder 07, 08 u. 09) ist die räumlich etwas begrenztere *Club Class Lounge* für den angemessenen pauschalen Aufpreis von € 18 pro Person zugänglich. Dort stehen reservierte Sitzplätze zur Verfügung (Bild 10). Mit Kaffee, Tee, heißer Schokolade, Wein, Softdrinks sowie kleinen Häppchen kann man sich kostenfrei versorgen (Bild 11). Weitere eingeschlossene Service-Angebote sind Zeitungen und Zeitschriften (Bild 12) und ein WiFi-Zugang (Bild 13).

Vom Tresen des *Trinity Lounge* aus wird dem in der *Club Class* Reisenden auch eine Auswahl warmer und kalter Speisen (i.d.F. gegen Bezahlung) angeboten, die direkt am Platz serviert werden. Da ich kurz nach Betreten der *Club Class Lounge* von *Mindaugas Lankutis* zu einer war-

men Mahlzeit meiner Wahl eingeladen worden war, die gerade in dem Augenblick serviert wurde, als er mich – nach dem Ablegen – zur Brücke führen wollte, beförderte man in umsichtiger Weise mein Gericht sofort in die Küche zurück und hielt es dort warm. Es wurde in perfekt temperiertem und wohlschmeckendem Zustand nach meiner Rückkehr vom Besuch auf der Brücke erneut zu meinem Tisch gebracht. Der Service war hier ganz ausgezeichnet!

Auf dem Standard-Passagierdeck 4 stehen weitaus mehr Sitzplätze als im *Club Class Lounge* zur Verfügung, meist in Sitzgruppen um Tische angeordnet (Bilder 14, 15 u. 16). Für das leibliche Wohl der Passagiere wird hier an mehreren Tresen gesorgt (mit Selbstabholung). So bietet *Boylan's Brasserie* (Bilder 17 u. 18) eine recht vielseitige Speisekarte, differenziert nach den Überfahrten am Vor- und Nachmittag. Angeboten werden morgens z.B. ein *Irish Breakfast „Full House“* mit 7 Beilagen (€ 12,35) und am späten Nachmittag u.a. traditionelle Gerichte wie „*Fish'n'Chips*“ (€ 11,35) oder „*Irish Stew*“ (€ 12,50). Nebenan sind im *Café Lafayette* kleinere Speisen wie Sandwiches oder Muffins sowie heiße und kalte Getränke zu bekommen (Bild 19); ein Cappuccino oder ein Becher Kaffee kosten z.B. € 2,50.

Am entgegengesetzten Ende des Fahrgastraumes offeriert die *Temple Bar* Getränke und ebenfalls Snacks (Bild 20). Die Bezeichnung dieser Bar spielt auf das Stadtviertel Dublins unmittelbar südlich

der Liffey an, in den letzten Jahrzehnten zum Viertel der touristischen Pub-Szene Dublins geworden, und ist zugleich der Name einer bestimmten Bar in diesem Viertel. Es ist weniger bekannt, dass die Bezeichnung „*Temple Bar*“ vom Namen der einflussreichen Familie Temple, ursprünglich aus Surrey, England, abgeleitet wurde. Dies erfährt man auf einer dekorativen Informationstafel zum Namen der „*Dublin Swift*“ (Näheres s.u.) auf Deck 4 quasi nebenbei. Sir William Temple war Anfang des 17. Jahrhunderts Dekan des Trinity College; er wohnte in seinem Haus in der Nähe des College, wo sich heute das Viertel *Temple Bar* befindet.

Hinter der *Temple Bar* auf der Fähre werden in der *Travel Galleria*, einem Shop, wie er ähnlich – nur meist größer – auf allen Irland-Fähren vertreten ist, Parfüms (Bild 21), Spirituosen, Süßigkeiten, Bekleidung und Souvenirs, darunter die obligatorischen von GUINNESS lizenzierten Artikel, angeboten (Bild 22). Aus eigener Erfahrung kann ich empfehlen, sich während manchmal rauerer Überfahrten mit der Schnellfähre (bei Windstärke 6 oder 7) im Shop nicht allzu tief zu den unteren Regalen hinab zu beugen. Anderenfalls könnte die Folge eintreten, dass die weitere Überfahrt nicht mehr in dem Maße genossen werden kann, wie man ursprünglich beabsichtigt hatte. Am 2. April 2015 bereitete mir dies aber keinerlei Probleme.

Auf Deck 4 wird das Angebot für die Fahrgäste abgerundet von der *TV Lounge* (einer Sitzgruppe, die auf einen großen Bildschirm hin ausgerichtet ist; Bild 23), von einem – an dieser Stelle – kostenpflichtigen Internet-Zugang *SurfBox*, von einem Geldwechsel-Schalter sowie von der unvermeidlichen *Games Zone* mit mehreren Spielautomaten.



Auf der Brücke

Als ich vom Cabin Manager Mindaugas Lankutis kurz nach dem Ablegen eingeladen wurde, ihm nun auf die Brücke zu folgen, geschah dies zu einem Zeitpunkt, der sich als besonders reizvoll erwies, denn die – im wahrsten Sinne des Wortes – Hochgeschwindigkeitsfähre („Fast Ferry“) hatte nun volle Fahrt aufgenommen. Auf anderen größeren Fährschiffen hatte ich bisher nur Gelegenheit gehabt, der Brücke vor dem Ablegen einen kurzen Besuch abzustatten, also die Fährn nur im „Stillstand“ zu erleben. Nun konnte ich hinter den nach innen abgeschrägten Frontscheiben der Brücke mit verfolgen, wie wir mit beeindruckender Geschwindigkeit über die Irische See „bretterten“ (Bilder 24, 25 u. 26).

Der Cabin Officer hatte mich zunächst mit dem Kapitän Krzysztof Paciozek (Bilder 24 u. 25) und dem Chefindgenieur David James bekannt gemacht. Kaffeemaschinen scheinen zur Standardausrüstung auf der Brücke von (Fähr-)Schiffen zu gehören, und mir wurde sogleich eine dampfende Tasse in die Hand gedrückt.

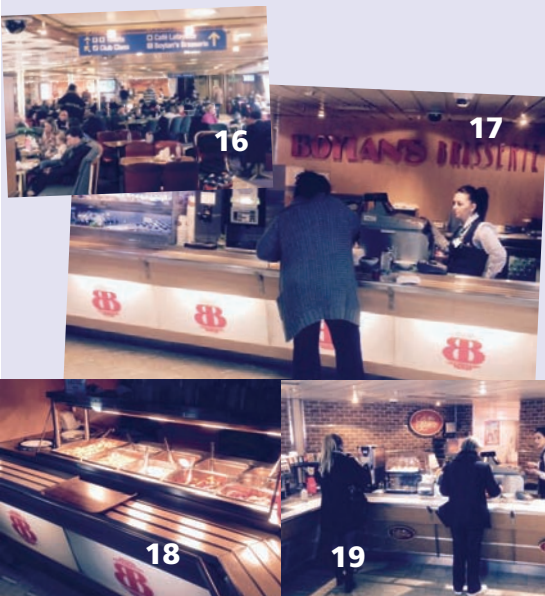
Die beiden Offiziere erläuterten mir, dass wir uns bei dieser ruhigen See mit einer Geschwindigkeit von bis zu 40 Knoten fortbewegten (entspricht 74 km/h; 1 knot = 1,852 km/h). Der Katamaran werde von vier großen Schrauben-Turbinen angetrieben (28.800 kW), durch die unter gewaltigem Druck pro Sekunde 60 Tonnen Seewasser hindurchgepumpt würden. Dazu seien für eine Hin- und Rückfahrt über die Irische See (eine Strecke: 60 Seemeilen = 111 km) 15 Tonnen Dieselloil erforderlich.

Besonders der Chefindgenieur schien Freude an der kleinen Ablenkung von seiner täglichen Routine zu haben. An einem unter Glas auf der Brücke ausgestellten Modell (Bild 27) erläuterte er mir Daten zur „Dublin Swift“ und erklärte ausführlich technische Zusammenhänge. Gebaut worden sei der Katamaran für 29 Mio. IR£ in einer Werft in Freemantle, Australien, und dort im Februar 1999 vom Stapel gelaufen; er sei – mit „eigener Kraft“ – in Etappen nach Europa transferiert worden und im Mai d. J. in Dublin eingetroffen. Im Dienst auf der Irischen See sei diese erste „Fast Ferry“ von Irish Ferries seit Juli 1999. Aus einer Wandplakette auf dem Passagierdeck (Bild 28) hatte ich schon zuvor entnehmen können, dass das Schiff („m v“ = motor vessel) am 10. Juni 1999 von *Celia Larkin* auf den Namen „Jonathan Swift“ getauft worden war. Von mir zunächst vermutete weitläufige verwandtschaftliche Bande zwischen Frau Larkin und dem Gewerkschaftsführer James Larkin aus den Jahren vor dem Osteraufstand 1916 ließen sich nicht belegen. Die bei der Schiffstaufe für das Zerschmettern der Champagnerflasche am Schiffs-

rumpf erforderliche Prominenz verdankte Frau Larkin eher der Tatsache, dass sie in den Jahren um 1999 die Partnerin des damaligen irischen Taoiseachs (= Premierminister) Bertie Ahern war und in dieser Eigenschaft auch gelegentlich öffentliche Funktionen wahrnahm.

Mir war aufgefallen, dass an der Bordwand am Bug des Schiffes der Name „Jonathan Swift“ erscheint, auf den Celia Larkin die Fähre ja auch getauft hatte, während mittschiffs in großer Schrift die Bezeichnung „Dublin Swift“ prangt. Der Chefindgenieur machte mich nun auf den Doppelsinn aufmerksam:

► Vordergründig ist der Name natürlich zu Ehren des bedeutenden anglo-irischen Schriftstellers und Satirikers *Jonathan Swift* (*1667 in Dublin) gewählt worden. Dies ergibt auch insofern einen besonderen Sinn, weil Swift viele Jahre seines Lebens in London verbrachte und deshalb oft zwischen Holyhead und Dublin die Irische See überqueren musste. Dies geschah damals allerdings unter unsäglich primitiven Bedingungen, zu denen er sich sogar poetisch äußerte. Der junge Swift war 10 Jahre lang in England Sekretär von Sir William Temple (s.o.). Lange nach seiner Rückkehr nach Irland wurde Swift 1713 zum Dekan an St. Patrick's Cathedral in Dublin ernannt. Dieses Amt übte er bis zu seinem Tode 1745 aus. Swift erfuhr eine hohe Achtung durch das irische Volk, da er sich in zahlreichen Schriften immer wieder gegen dessen Unterdrückung einsetzte. Er war der Autor von u.a. „*Gullivers Reisen*“ (4 Bde., 1721-26), vordergründig ein Reisebericht, aber eigentlich intendiert als bissige Satire gegen Re-



gierung, Justizwesen und Geistlichkeit. Weil das Werk – sprachlich virtuos – in einem kindlich-naiven Stil verfasst war, verkannte man seinen kritisch-anklagenden Ansatz bzw. ignorierte ihn bewusst. So wurden „Gullivers Reisen“ als Abenteuer-Roman zu einem der beliebtesten Kinderbücher der Literaturgeschichte.

► Zugleich spielt die Bezeichnung „Swift“ in der Bedeutung „schnell“ auch auf die außergewöhnliche Geschwindigkeit dieser „High Speed Ferry“ an.

Alle meine Fragen wurden mit großer Freundlichkeit und Geduld beantwortet. Ich erfuhr auch, dass der Bruder des Kapitäns aus Polen ebenfalls ein Fährschiff verantwortlich über die Irische See führe. Mein Besuch auf der Brücke dauerte erheblich länger, als ich ursprünglich erwartet hatte.

Einige Daten zum Schiff aus den Erläuterungen des Chefindgenieurs bzw. aus Informationsmaterial, das an Bord erhältlich ist, seien hier noch ergänzt:

Länge des Katamarans: 87 m
Breite: 24 m
Länge an der Wasserlinie: 74 m
maximaler Tiefgang: 3,20 m
Bruttoregistertonnen (BRT): 6.000 t
Ladekapazität: 400 t
Nothalt: stoppt nach 242 m (etwa drei Schiffslängen)

Zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1999 ermöglichte die „Dublin Swift“ für Irish Ferries zwischen Dublin und Holyhead – damals noch zusammen mit der größeren „Isle of Inishmore“, die heute zwischen Rosslare und Pembroke pendelt, – einen Transport von 15.200 Passagieren und 4.800 PKWs täglich.

Auf dem äußeren Oberdeck und Annäherung an die irische Küste

Nach dem Gespräch auf der Brücke und meinem anschließenden von Irish Ferries gesponsorten Dinner verblieb mir noch genug Zeit, um den auf der Heckseite offenen Teil des Decks 5, das äußere Oberdeck, zu betreten und mir den Wind um die Ohren wehen zu lassen. Hier befindet sich auch der einzige Bereich an Bord, in dem Rauchen zugelassen ist (Bild 07). Dabei machen die tatsächlichen Windbedingungen verständlich, dass die Raucher es mit der engen Abgrenzung

und Ausschließlichkeit dieses Areals nicht zu genau nehmen (Bild 29).

Eindrucksvoll ist, die durch die Turbinen gepressten Wassermengen zu sehen, die unter dem Heck der Schnellfähre herausgepeitscht werden, sowie die Heftigkeit des Fahrtwindes bei einer Geschwindigkeit von 40 Knoten zu erleben (Bild 30). Allmählich wurde es Zeit, mit einem voraus gerichteten Blick über die seitliche Reling Ausschau nach der irischen Küste zu halten. Die Einfahrt des Dubliner Hafens ist schon aus größerer Entfernung an den beiden hohen, rot-weiß gestrichenen Schornsteinen des Kraftwerks auszumachen. Ein Foto, bei ganz anderer Abendbeleuchtung aufgenommen, als sie am 2. April 2015 bei der in diesem Bericht dargestellten Überfahrt herrschte, mag den „Wahrzeichen“-Charakter der beiden Schornsteine verdeutlichen (Bild 31). Im gleichen strahlenden Abendlicht zeigte sich die „Dublin Swift“ an jenem anderen Abend vor Anker im Dubliner Hafen (Bild 32).

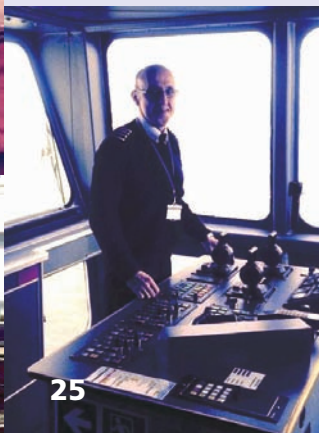
Diese beiden letzten Bilder von der Ankunft in Dublin sollen den Bericht von der Fährpassage Holyhead - Dublin mit der Hochgeschwindigkeits-Fähre „Jonathan Swift“ alias „Dublin Swift“ der Irish Ferries beschließen. Die Fährpassage mit diesem Katamaran über die Irische See ist ein besonderes Erlebnis. Sie kann Irland-Reisenden in jeder Hinsicht empfohlen werden.



23



24



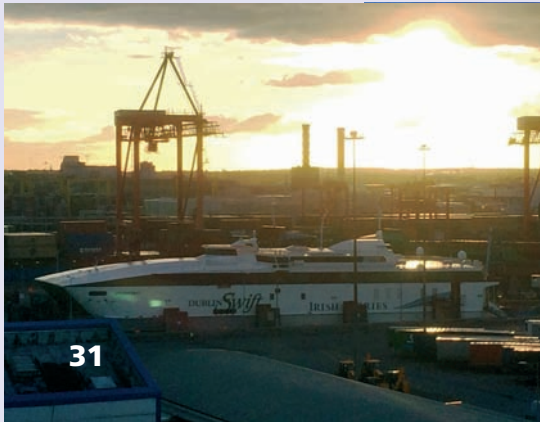
25



26



27



Fährplan hin – von Holyhead nach Dublin:

Fährschiff – täglich	02:40	05:55
Fährschiff – von Di. bis Sa.	08:00	11:30
Schnellfähre – täglich	11:50	13:39
Fährschiff – täglich	14:10	17:25
Schnellfähre – täglich	17:15	19:15
Fährschiff – von Di. bis Fr.	20:00	23:15

Fährplan zurück – von Dublin nach Holyhead:

Fährschiff – von Di. bis Sa.	01:55	05:25
Fährschiff – täglich	08:05	11:30
Schnellfähre – täglich	08:45	10:45
Fährschiff – von Di. bis Fr.	14:15	17:45
Schnellfähre – täglich	14:30	16:30
Fährschiff – täglich	20:55	00:20

Eingeschränkter Service an Weihnachten.

Fotos in der Reihenfolge,
in der sie im Text angesprochen werden:

- 01 Beladung der Mittelachse und der Steuerbordseite von Deck 2 (Deck 3 noch leer)
- 02 Fährn-Scout-PKW an der Bugklappe
- 03 Priority Boarding
- 04 noch unbeladene Backbordseite des oberen Wagendecks 3
- 05 beladene Backbordseite von Deck 2 mit Instruktionen zum Verlassen des Fahrzeugs
- 06 Hundekäfige (Kennels) auf Deck 2
- 07 Übersicht Deck 5 (mit äußerem Oberdeck und Raucherbereich)
- 08 u. 09 zentraler Bereich des Treppenaufgangs von Deck 4 zum Deck 5
- 10 (noch nicht gefüllte) Club Class Lounge
- 11 kostenfreie Erfrischungen in der Club Class
- 12 Angebot aktuellen Lesestoffs in der Club Class Lounge
- 13 freier WLAN-Zugang im Bereich der Club Class
- 14 Übersicht Deck 4
- 15 u. 16 Sitzbereich auf Deck 4
- 17 u. 18 Boylan's Brasserie
- 19 Café Lafayette
- 20 Temple Bar
- 21 Shop „Travel Galleria“, Parfüm-Abteilung
- 22 Shop „Travel Galleria“, Süßigkeiten und GUINNESS-Artikel
- 23 TV Lounge auf Deck 4
- 24, 25 u. 26 auf der Brücke, mit abgeschragten Frontscheiben (Bilder 24 u. 25 mit Kapitän Krzysztof Paciozek)
- 27 Modell der „Dublin Swift“ bzw. „Jonathan Swift“
- 28 Plakette zur Taufe des Schiffs
- 29 „wildes“ Rauchen im Nichtraucher-Bereich
- 30 Strömung am Heck und heftiger Fahrtwind
- 31 Kraftwerks-Schornsteine als „Wahrzeichen“ an der Dubliner Hafeneinfahrt
- 32 „Dublin Swift“ in Ruheposition im Hafen von Dublin

Fotos: H. Saul
außer: M. L. v. Oertzen (31 u. 32);
Irishferries.com (7 u. 14)