Fähren-Scout-Bericht über die Passage

# Rotterdam – Hull

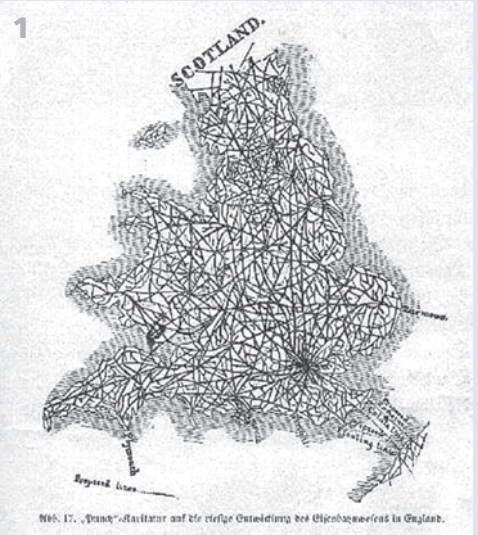
## mit der Fähre „Pride of Rotterdam“ von P&O Ferries (Überfahrten am 1./2. und 16./17. April 2016)

**von Harald Saul**

### Auswahl der Fährverbindung Rotterdam – Hull

Beim Blick auf die Gestalt der Britischen Insel kommt einem der aus weit zurückliegenden Schülertagen „hängen gebliebene“ Vergleich mit dem auf einem Schwein reitenden Mann in Erinnerung (Bild 1: Karikatur aus dem „Punch“). Um die folgenden anatomischen Assoziationen nachzuvollziehen, könnte es hilfreich sein, eine Atlaskarte o. ä. mit den Küstenumrissen Britanniens ergänzend heranzuziehen.

Den Vorderläufen des Schweins entsprechen die Umrisse von Devon und Cornwall im SW, den Hinterbeinen die Grafschaft Kent im SO. Die Küstenlinie um Pembroke und Fishguard in SW-Wales zeichnet die Umrisse der Schweineschnauze nach, während die Küste in NW-Wales mit der vorgelagerten Insel Anglesey den aufgerichteten Ohren ähnelt. Der hintere Schweineschinken ist dann in Norfolk und Suffolk im östlichen England zu erahnen; der geringelte Schwanz wäre hier vor der Küste dazu zu phantasieren, etwa bei Great Yarmouth. Die Karikatur deutet ihn – ungeringelt – als Schiffsroute über die Nordsee an. Der Körper des Reiters ist weniger deutlich (Oberkörper in der Karikatur nicht dargestellt; Atlaskarte hier hilfreich). Kopf, Arme und eine auf dem oberen Rücken getragene Kiepe können aber durchaus assoziiert werden. Im Hinblick auf die aktuelle politische Entwicklung in der EU lässt die Richtung des Schweinsgalopps gar Gedanken an den „Brexit“ aufkommen.



1

Deutlich wird in diesem Bild, dass der *Abstand* von den Lendenwirbeln des Reiters (bei Hull) bis zu den Schweinsöhrchen (bei Holyhead) *deutlich kürzer* ist als von der Schweineschnauze bis zur rückwärtigen Fußspitze des Schweines (bei Dover) – oder bis zu einem etwas oberhalb der Füße gelegenen, hinteren Körperteil, der hier nicht näher benannt werden soll (bei Harwich). Schwein und Reiter „verschlanken“ sich, kommt man weiter nach Norden!

Mit anderen Worten: Von Hull bis Holyhead sind es über M62, M56 und A55 nur 350 km, während von Dover/Folkstone oder Harwich nach Pembroke oder Fishguard – je nach gewählter Route – zwischen 525 und 560 km zurückzulegen sind. Will man über die Irische See vom Schweinenacken – Verzeihung: von Liverpool mit der Direktfähre nach Nordirland (Belfast) weiterreisen, so sind, wenn man in Hull angekommen ist, sogar nur wenig mehr als 200 km in England zu fahren.

Vergleicht man die Anreisestrecken auf dem Festland bis zum Fährhafen, so beträgt die Entfernung aus dem nord- und nordostdeutschen Raum nach **Rotterdam-Europoort** nur etwa 50 km mehr als nach Ijmuiden (bei Amsterdam; für Fährverbindung nach Newcastle, die aber weit in den Norden Englands führt). Die Fahrstrecke nach Hoek van Holland (für die Fähre nach Harwich)

2

3

ist etwa genauso lang wie zum Europoort. Von Hamburg sind es etwa 530 km bis zum Europoort. Für aus den westdeutschen Ballungsräumen Anreisende sind Rotterdam-Europoort und Hoek v. H. sogar die nächstgelegenen Fährhäfen (z.B. von Düsseldorf zum Europoort: nur etwa 240 km). Aber auch für Irland-Fahrer aus dem süddeutschen Raum liegt der Europoort um ungefähr 150 km näher als Calais (für die Fähre über den Ärmelkanal) und 350 km näher als Cherbourg (für die Direktfähre nach Irland).
Um die Nordsee zu überqueren und Irland näher zu kommen, spricht also Einiges für die Auswahl des Europoorts von Rotterdam als Fährhafen der P&O Ferries. Noch ein weiterer Vorteil liegt in der relativ langen Dauer der Überfahrt von Rotterdam nach Hull: Die Fähren sind etwa 12 Stunden unterwegs, so dass genügend Zeit zur Verfügung steht, ausgeruht in England anzukommen und sich dabei sogar von einem Hauch von Kreuzfahrt-Feeling umwehen zu lassen.

## Anfahrt zum Fährhafen in Rotterdam-Europoort

Aus dem ***N oder NO Deutschlands*** wird man im Allgemeinen über die A12 ***von Utrecht*** kommen und bei Gouda (nach der Ausfahrt 11) auf die A20 in Richtung des Nadelöhrs Rotterdam abzweigen. Entscheidet man sich – je nach Wochentag und Verkehrsfluss – für die zwar ein paar Kilometer längere, aber ***der City fernere Umfahrung Rotterdams im O und S***, dann ist *nach* Ausfahrt 16 (die AB-Abzweigungen und -Kreuze zählen bei der Durchnummerierung der AB-Abfahrten nicht mit!) an der AB-Abzweigung *Knooppunt Terbregseplein* rechts abzubiegen auf die A16 nach S (östl. Teilabschnitt der Ringroad um Rotterdam). Der Weg zur P&O-Fähre ist nicht gut ausgeschildert (bei weitem nicht so frühzeitig wie zur Fähre der Stena Line ab Hoek van Holland), deshalb erscheint hier eine etwas detailliertere Beschreibung der Anfahrt sinnvoll. Eindrucksvoll ist die Fahrt über die hohe Brücke, auf der die A16 die Nieuwe Maas überspannt.

Nach etwa 9 km auf der A16 ist am *Knooppunt Ridderkerk* rechts abzuzweigen auf die A15 nach W (hier südlicher Teilabschnitt der Ringroad). Weiterhin sind keine Hinweise auf unsere Fähre zu entdecken, aber man kann jetzt immer den Schildern Richtung Europoort folgen. Nach etwa 13 km darf man am *Knooppunt Benelux* (*nach* Ausfahrt 18) *nicht* weiter der Ringroad folgen (die hier als A4 rechts abzweigt), sondern muss geradeaus weiter auf der A15 bleiben. Jetzt erscheint auf einer Hinweistafel über den Fahrbahnen erstmals ein kleines Schiffssymbol als Hinweis auf die Fähre (aber ohne Fahrzeugsymbol im „Bauch" des Schiffes). Falls hier schon die Dämmerung eingesetzt hat, ist das Piktogramm kaum erkennbar. Insofern sollte man am besten immer weiter der A15 folgen zum Europoort (diese Ausschilderung ist deutlich leichter zu erkennen, besonders im abendlichen Gegenlicht bei der Fahrt nach W bzw. bei einsetzender Dämmerung).

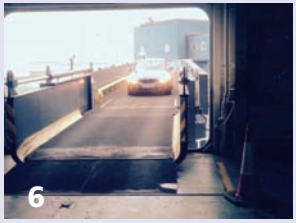
Etwa 20 km nach Verlassen der Ringroad (A15 geht ab Ausfahrt 14 in N15 über, bleibt aber vierspurig; unterwegs sind der Botlek-Tunnel unter der Oude Maas und ein weiterer Tunnel unter dem Hartelkanaal zu durchfahren) erscheint nun erstmals der Hinweis auf die Fähre nach England. Man verlässt die N15 an Ausfahrt 10 und folgt nun der Beschilderung. Zu beachten ist, dass eine andere hier angezeigte (Fracht-)Fähre nach Harwich unterwegs ist, nicht nach Hull. Der Weg zur gewünschten Fähre nach Hull ist dann ausgeschildert, aber man muss zunächst noch an der Einfahrt für LKWs vorbei zur PKW-Einfahrt. Hier ist nun bis allerspätestens 90 min (!) vor Abfahrt einzuchecken.

Falls man sich – etwa an einem verkehrsärmeren Sonntagnachmittag – entscheidet, ***Rotterdam citynäher im N und W zu umfahren***, so verbleibt man nach der Ausfahrt 16 noch länger auf der A20 und folgt dem nördlicher Abschnitt der Ringroad. Erst nach Ausfahrt 10 biegt man auf den Westabschnitt der Ringroad ab (nun A4). Unter der Nieuwe Maas führt der Beneluxtunnel hindurch. Kurz danach am *Knooppunt Benelux* ist nach rechts auf die A15 Richtung Europoort abzubiegen (ab hier weiter wie oben beschrieben).
Wer *nicht* von Utrecht her nach Rotterdam anreist, sondern ***von O her vom Niederrhein*** über dem Raum Arnhem/Nijmegen, befindet sich bereits auf der A15. Man muss nur darauf achten, dass nach der Ausfahrt 21 die A15 und A16 zusammengeführt werden und dass man nach 3 km am *Knooppunt Ridderkerk* von der A16 wieder abzuzweigen und nur der A15 Richtung Europoort zu folgen hat (im weiteren Verlauf wie oben).

Wenn Sie ***aus südlicheren Regionen Deutschlands über die südlichen Niederlande*** anreisen (Eindhoven oder Breda), werden Sie im Normalfall den wasserreichsten Arm des Rheindeltas, das Hollandse Diep, auf der A16 überqueren und Dordrecht passieren. Sie kommen dabei nach der Ausfahrt 23 – genau wie soeben beschrieben – zur Zusammenführung der A16 mit der A15 und kurz darauf zum *Knooppunt Ridderkerk*. Dort zweigen Sie auf der A15 ab in Richtung Europoort (im weiteren Verlauf wie oben).

4

5


6

7

8

Zu allen Routen-Varianten bietet die aktuelle *Michelin-Karte 532 (Regional Benelux, Südliche Niederlande)* eine ausgezeichnete Orientierungshilfe, schon für die Anreise im Maßstab 1:200.000, insbesondere aber für den Großraum Rotterdam mit dem vergrößerten Kartenausschnitt 1:100.000.

## Brielle – ein lohnendes Extra bei vorzeitigem Eintreffen im Europoort

Über den ganzen Streckenabschnitt südlich der Maas auf der A15/N15 beherrscht der Ölhafen das Bild, mit Tanks, Raffinerien und chemischer Weiterverarbeitung (Bild 2). Die Schnellstraße 15 führt (fast) die ganze Strecke direkt am Hartelkanaal entlang (auf dessen Nordseite), vorbei an Rozenburg. 1,5 km südlich der Strecke liegt das sehenswerte Städtchen Brielle (über Ausfahrt 12 nach 5 km zu erreichen, falls noch genügend Zeit zur Verfügung steht). Brielle lohnt einen Abstecher (zumal von hier bis zum Fährhafen nur noch höchstens 20 min zu fahren sind) wegen seines historischen Stadtbildes, seiner Catharijne-Kerk und der noch weitgehend vollständig erhaltenen Vauban´schen Befestigungsanlagen (Wall mit Bastionen, Ravelins und Stadtgraben).

Ganz besonders erlebnisreich ist ein Besuch Brielles am 1. April. An diesem Tage wird alljährlich mit einem großen Stadtfest gefeiert, dass die Wassergeusen das nahe der Mündung der Maas gelegene Brielle am 1. April 1572 mit dem gewaltsamen Rammen eines Stadttores mittels eines Schiffsmastes eingenommen und damit den freien Zugang zum Meer erobert hatten. Dieser erste Teilsieg hatte schließlich zur endgültigen Befreiung der Niederlande von der spanischen Besatzung im Jahre 1648 geführt. René, der Küchenchef des Fernfahrer-Restaurants auf der *„Pride of Rotterdam"*, der aus Brielle stammt, weiß hierzu lebendige Geschichten zu erzählen. Im Übrigen ist in Brielle an der örtlichen Shell-Tankstelle – im Hinblick auf die Kraftstoffpreise jenseits der Nordsee – auch ein letztes Auftanken vor der Überfahrt nach England zu empfehlen.

## Einschiffung

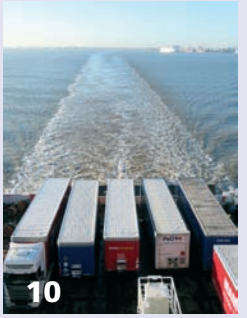
Für die Reederei *P&O Ferries* verkehren auf der Route Rotterdam – Hull zwei Fährschiffe, die *„Pride of Rotterdam"* (Bild 3) und die *„Pride of Hull"*, die beide 1999/2000 auf der Marghera-Werft in Venedig gebaut wurden. Sie sind baugleich und einheitlich ausgestattet (bis hin zur Bezeichnung der Räumlichkeiten. Die im Folgenden dargestellten Erfahrungen/Recherchen des Fähren-Scouts beruhen auf Fahrten mit der *Pride of Rotterdam*, können jedoch unmittelbar auf das Schwesterschiff *Pride of Hull* übertragen werden. Beide Fährschiffe führen auf dieser Route nur Nachtfahrten durch, mit jeweils alternierenden Abfahrtshäfen (alle 2 Tage im gleichen Hafen).

Beim Einchecken erhält man die Boarding Card und Chipkarten, die als Schlüssel für die Kabinentür dienen, ausgehändigt. Die zugewiesene Kabinennummer ist immer nur auf der Boarding Card vermerkt; aus Sicherheitsgründen fehlt sie bei den Schlüsselkarten. Der Fähren-Scout wurde, als er sich beim Einchecken als solcher zu erkennen gab, bevorzugt behandelt und bekam eine *Lane* zugewiesen, von der aus er dann als einer der ersten aufgefordert wurde, an Bord zu fahren (*Priority Boarding*, das sonst extra mitzubuchen wäre).

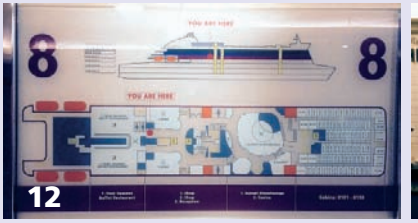
Beim näheren Heranfahren an die *Pride of Rotterdam* wird die für Fährschiffe ungewöhnliche Vorrichtung sichtbar, wie PKWs im Europoort an Bord kommen. Sie fahren *nicht* etwa durch die Heck- (oder Bug-)Klappe ein und dann auch *nicht* im Inneren des Schiffsrumpfs über eine Rampe auf ein noch höheres Wagendeck. Vielmehr erreichen sie über eine hohe, freistehende, aufgeständerte, mehrfach geschwungene Zufahrtsrampe, die zur Backbord-Seitenwand der Fähre hochführt (Bilder 4-5), schon außerhalb des Schiffes eine gewisse Höhe, um dann durch eine Öffnung in der Bordwand das wiederum relativ hoch gelegene **PKW-Wagendeck 7** zu erreichen (Bild 6). Auf diesem Deck 7 verbleibt über meinem 1,86 m hohen Fahrzeug ein deutlich höherer Freiraum, als PKWs dieser Größenordnung ihn benötigen. Laut Buchungstabelle beträgt die zulässige Höhe maximal 2,40 m. Hier könnten von daher auch etwas höhere Fahrzeuge als das meinige stehen, die aber über die enge äußere Rampe nicht auffahren können (z. B. niedrigere Wohnmobile). Zwei nach unten zum nächst tieferen Deck 5 hydraulisch absenkbare Rampen befinden sich zusätzlich mittschiffs auf dem Wagendeck 7 (Bild 7). Vielleicht dienen sie dem Zweck, höheren Fahrzeugen die Zufahrt zum Deck 7 zu ermöglichen, blieben während meiner Überfahrten aber geschlossen.

Da das Schiff im Nebensaison-Monat April nicht voll besetzt ist, werden die PKWs auf beiden Schiffsseiten sehr großzügig in nur je drei Fahrspuren aufgereiht; die gelbe Markierungen auf der blitzsauberen und trockenen Decksfläche (eine angenehme Folge der 12-stündige Liegezeit im Hafen) wären eigentlich für vier Spuren eingerichtet. Diese großzügige Flächenaufteilung

9


10

11



12

13

lässt den Fahrgästen beim Einfahren und beim Be- und Entladen des Nachtgepäcks erfreulich viel Platz ohne gegenseitige Behinderung (Bild 8). Auf Deck 7 befinden sich auch die Käfige für mitreisende Tiere (meist Hunde), die sog. *Kennels*, zu denen ich am späteren Abend Informationen und Zugang erhalten habe (s. u.).
Die LKWs fahren inzwischen durch die geöffnete Heckklappe auf die darunterliegenden überhohen **Wagendecks 3 und 5**, wobei letzteres auch während der Überfahrt zum Heck hin zum Teil offen liegt (Bilder 9-10). Wie später zu erfahren ist, umfasst die Ladekapazität maximal 250 PKWs, 285 Trailer mit 12-m-Containern und außerdem noch Stellplätze für 125 doppelt gestapelte Container.

## Aufbau und Angebote der *„Pride of Rotterdam"*

Über eine zentral im Schiffsrumpf gelegene Treppe ist vom Wagendeck 7 aus unkompliziert das **Deck 8** zu erreichen, auf dem sich die *Rezeption* befindet.
Nach meiner Vorstellung dort und dem Vortrag meines Anliegens wurden bei beiden Überfahrten bestimmte zeitliche Absprachen getroffen, zu denen bei der ersten Überfahrt im April 2015 auch ein Besuch auf der Brücke gehörte.
Da es nicht ganz leicht fällt, sich auf dem riesigen Fährschiff zurecht zu finden, soll hier zunächst der weitere Aufbau der *Pride of Rotterdam* vorgestellt werden (Bild 11).
Außer der Stellfläche für PKW, die etwa zwei Drittel der Decksfläche beansprucht, sind auf **Deck 7** noch einfache Kabinen im Heck untergebracht, die als Unterkunft für die Fernfahrer dienen. Fast alle Verpflegungs- und Vergnügungsangebote befinden sich auf dem sog. **„roten" Deck 8** und dem **„blauen" Deck 9**. Darüber hinaus sind einzelne Angebote nur noch auf dem „Sky Lounge Deck" 12 zu finden. Im Folgenden werden, um das Preisniveau zu verdeutlichen, bei einzelnen Getränke- und Essensangeboten beispielhaft Preise aufgeführt.
Neben der Rezeption weist das rote **Deck 8** (Deckplan in Bild 12) zwei Shops, u. a. für Parfüms, und das Büfett-Restaurant *„The Kitchen"* auf (Bilder 13 - 14). Hier betrugen die Erwachsenen-Pauschalpreise (reduzierte Preise für Kinder) für die Selbstbedienung am reichhaltigen Büfett im April 2016 für das Dinner £ 21.00 und für das Breakfast £ 11.50. Als besonderes Angebot kann beides zusammen an Bord vorab für £ 26.00 bestellt werden.

Wünschte man bar mit Euro zu bezahlen, so wurden zu diesem Zeitpunkt – mit einer Wechselkurs-Rate von 1,4517 – hierfür die folgenden Beträge gefordert: € 30,49 bzw. € 16,69 bzw. € 37.74. Der bei Euro-Zahlungen an Bord angewendete Wechselkurs ist recht ungünstig im Vergleich zum amtlichen Wechselkurs (im April 2015 lag die Rate sogar bei 1,5918!). Derartige Beträge sollten an Bord also besser mit Kreditkarte in Pfund Sterling (£) bezahlt werden, weil dabei ein günstigerer Umtauschkurs zugrunde gelegt wird.
In der der Rezeption benachbarten *„Sunset Show Lounge"* mit Bühne, Tanzfläche und Bar wird Unterhaltung geboten (z. B. am 16. April 2016 ein Abend-Programm mit eigener Band aus drei Personen; Bild 15). Über der Tanzfläche und Bühne ist der Raum offen zum **Deck 9** hin. Von dort kann man von einer Art Galerie aus das Geschehen ein Deck tiefer mitverfolgen. Aus der Perspektive beider Decks ist eine große Video-Projektionsfläche über der Bühne einzusehen (Bild 16). Den Sitzplätzen – rund um den Durchblick nach unten – auf der Galerie von Deck 9 ist ebenfalls eine Bar zugeordnet, die *„Irish Bar"* (Bild 17). Was an ihr – außer einem Wand-Schaukasten mit Guinness-Werbeartikeln – spezifisch *irisch* sein soll, hat sich mir während der Überfahrten nicht erschlossen. *Guinness* ist jedenfalls auch in den anderen Bars zu bekommen; 1 Pint kostete im April 2016 wie ein Jahr zuvor unverändert £ 3.90 (im April 2016 bar in €: 5,66).
Auf **Deck 8** befindet sich außerdem in einer Nische randlich zur Showlounge ein Casino (Bild 18). Dort Fotos zu machen, war dem Fähren-Scout während des abendlichen Spielbetriebs verständlicherweise nicht möglich. Am nächsten Morgen konnten die an der Casinowand ausgestellten Regeln von *American Roulette* (Bild 19) und *Pontoon*, einem Kartenspiel, eingesehen werden.
Schließlich befinden sich bugwärts, auf etwa einen Viertel der Grundfläche von Deck 8, auch noch Kabinen.

Der etwa mittschiffs gelegene Bereich des blauen **Decks 9** (Deckplan in Bild 20) mit der galerieartig angeordneten Lounge und der *Irish Bar* wurde bereits vorgestellt. Weiterhin bietet dieses Deck die *„Brasserie"*, in der Dinner und Breakfast à la carte (mit Service am Tisch) angeboten werden sollen. Das *Full English Breakfast* war hier im April 2015 für £13.00 zu erhalten.
Ob dieses Restaurant auch während der Überfahrt im April 2016 möglicherweise geöffnet war, ist dem Fähren-Scout entgangen, wohl auch wegen dessen etwas abgelegener Position in der

14

15

16

17

Nähe des Hecks auf der Backbordseite. Vor bzw. neben der *Brasserie* befindet sich die *Business Lounge*, die – abgetrennt – auch als Konferenzraum gebucht werden kann und entsprechend medial ausgestattet sein soll. Am gleichen Gang gegenüber sind eine *Weinbar* und ein *Ruheraum* untergebracht. Zentraler auf Deck 9 gelegen als diese Räumlichkeiten und ein von den Passagieren häufig besuchter Ort ist das *„Continental Café"* (Bild 21: *„We proudly serve Starbucks"*). Ein großer Cappuccino kostete hier im April 2016 £ 2.85 (= € 4,14). Er wird – was bei Starbucks-Kaffee nicht überrascht – im Pappbecher serviert; einen Löffel zum Cappuccino zu erhalten, bedarf einer speziellen Rückfrage! Einzelne kleine Speisen (Snacks) werden in diesem Café auch außerhalb der begrenzten Restaurant-Öffnungszeiten angeboten. Darunter befinden sich Hot Dogs (*„sausage in roll"* für £ 3.99 (= € 5,79), die an die Ikea-Legenden (mit Gurkenscheibchen und Röstzwiebeln) hinter den dortigen Check-outs erinnern. Die *Sausages in Roll* können allerdings mit den Hot Dogs von Ikea nicht im Entferntesten mithalten.

Ein von außen gut einsehbarer Kinderspielraum (Bild 22), zwei kleine Kino-Säle sowie ein weiterer Shop vervollständigen das Angebot auf Deck 9. Die insgesamt drei (oder sogar noch mehr?) Läden auf den Decks 8 und 9 haben unterschiedliche Warenschwerpunkte:

- Parfüms (mit *„20 % off"* beim Kauf alles Wohlriechenden wurde an Bord auch vor einem Jahr schon geworben; es scheint also eher ein Standardpreis zu sein),
- Spirituosen/Wein/Bier sowie Tabakwaren (Bild 23) zu Preisen, die mit deutschen Einzelhandelspreisen nicht konkurrieren können,
- ein breites Angebot an diversen Schokolade-Produkten und anderen Süßigkeiten,
- Mitbringsel für die Daheimgebliebenen oder Souvenirs mit Artikeln englischen und irischen Bezugs (z. B. die üblichen Marketing-Produkte von *Guinness*)
- und aktuelle Presseerzeugnisse, Lesestoff, Straßenkarten zur Umgebung der beiden Fährhäfen sowie CDs und DVDs.

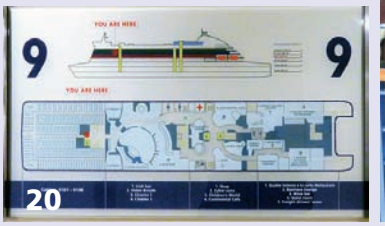
Im Bug des blauen Decks 9 befinden sich wiederum Kabinen, auf etwa der gleichen Grundfläche wie auf dem darunter liegenden Deck. Schließlich ist auch das öffentlich nicht zugängliche Restaurant für die Fernfahrer sowie deren Bar und Lounge auf diesem Deck auf der Steuerbordseite in Hecknähe untergebracht. Dort speisen sie auf Einladung der Reederei – wie wohl auf allen Fähren – umsonst; die Getränke an der Bar sind dagegen von ihnen selbst zu bezahlen. Die Fernfahrer werden hier von den turnusmäßig wechselnden Küchenchefs Donna bzw. René mit ihrem Personal sehr herzlich und umsichtig versorgt. Die oberen drei Decks brauchen an dieser Stelle nur kurz angesprochen zu werden, da die Breite ihrer Angebote mit derjenigen der Decks 8 und 9 gar nicht zu vergleichen ist. **Deck 10** ist das **„grüne" Deck**, auf ihm sind ausschließlich Kabinen untergebracht. Am Heck befindet sich ein zugänglicher kleiner Außendecksbereich (Bilder 24 - 25).

**Deck 11** bleibt fast ganz der Besatzung vorbehalten; nur das Sonnendeck und eine Bar mit Lobby sind im Bereich des Hecks zugänglich. Das oberste **Deck 12** wird als *„Sky Lounge Deck"* bezeichnet. Die Brücke vorn und der für die beiden Schwesterschiffe sehr charakteristisch aerodynamisch geformte Bereich um die Abgas-abgabe im Heckbereich (Bild 26; man mag zu einer solch avantgardistischen Form gar nicht mehr „Schornstein" sagen) sind natürlich *nicht* direkt zugänglich. Aber das Außendeck steht den Gästen als Sonnendeck ebenso zur Verfügung wie die vom Licht durchflutete, aber windgeschützte *Sky Lounge* mit der Piano-Bar, die trotz geringer Nachfrage sogar im April am frühen Abend geöffnet war. An einem Flügel bietet dort ein Pianist eine angenehm dezente musikalische Unterhaltung (Bild 27). Das ausgedehnte Sonnendeck zwischen der Brücke und der Sky Lounge kann, sollte während der 12-stündigen Überfahrt ein Notfall entstehen, auch als Landeplatz für einen Helikopter dienen.

Die aufgeführten Beispiele machen deutlich, dass die Angebote für Speisen und Getränke an Bord nicht gerade als preiswert zu bezeichnen sind, insbesondere wenn man bar mit Euro bezahlt. Neben der Empfehlung, für Mahlzeiten oder größere Einkäufe die Kreditkarte zu verwenden, ist also zu raten, einige £ Sterling in Bargeld (die man in England ohnehin gebrauchen kann) schon vor der Fahrt einzutauschen, um die Wechselkurs-Rate zu vermeiden, die an Bord gilt.
Aus der Sicht des Fähren-Scouts wäre ein Essensangebot der mittleren Kategorie – zwischen den Restaurants *The Kitchen* und *Brasserie* einerseits und dem *Continental Café* auf der anderen Seite – mit Tablett-Selbstbedienung an einem Tresen

18

19



20

21

mit Kasse am Ende, aber ohne einen gehobenen Pauschalpreis wie in *The Kitchen*, durchaus wünschenswert.
Eine aufeinander abgestimmte Benennung der Bars, Restaurants usw. nach übergreifendem Konzept (wie z. B. auf dem Fährschiff *Oscar Wilde*) wurde auf der *Pride of Rotterdam* nicht vorgenommen.

Gegen einen kleinen Aufpreis ergänzend buchbare Zugänge zu abgetrennten, per Zifferncode zu betretenden Räumen, in denen dem Gast kleinere Snacks, Kaffee, Tee und der „Hauswein" zur Verfügung stehen, sind nach dem Kenntnisstand des Fähren-Scouts in diesen P&O-Fähren nicht vorgesehen. Es gibt sie zum Teil auf den Fährschiffen anderer Reedereien unter Bezeichnungen wie *VIP Lounge*, *Sea Lounge*, *Plus Lounge* oder *Club Class*. Der Begriff *Club* wird auf der *Pride of Rotterdam* statt dessen für die höheren Kabinenkategorien verwendet.
Ein sicher für manche Passagiere wichtiges, auf diesem Fährschiff nutzbares Angebot sei abschließend genannt: Auf Deck 8 besteht die Möglichkeit, für 90 min den Service des sog. *„Wi-Fi That Works"* gegen Zahlung von £ 3.00 zu nutzen.

## Besatzung

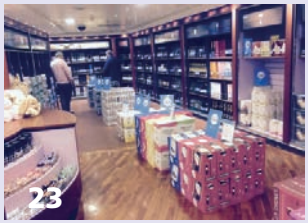
Bei der Überfahrt nach Hull am 1./2. April 2015 hatten *Kapitän Ben Kollen* und der *1. Offizier Dowan van Hijum* Dienst auf der Brücke (als Fähren-Scout hatte ich Gelegenheit, mit ihnen ein Gespräch zu führen: s.u.), während am 16./17. April 2016 *Fred Jonkman* als *Kapitän* und *Jeroen van Doesburg* als *1. Offizier* im Einsatz waren.
Im April 2015 hat mir *Melissa van Leuwen* als *„Receptionist"* zur Beantwortung von Fragen geduldig zur Verfügung gestanden. Da nicht nur die Führungspositionen auf der Brücke, sondern auch die weiteren leitenden Positionen bei der Überfahrt im April 2016 anders besetzt waren als im Vorjahr, erklärte sich diesmal *John Hudson,* der *„Manager Food & Beverage"*, also eigentlich zuständig für Verpflegung und Getränke, bereit, mich durch einige Kabinen zu führen und dazu die erbetenen Informationen zu geben. Außerdem beantwortete der *Receptionist Carlos Arroyo* aus Spanien eine Reihe von Fragen des Fähren-Scouts. Ihnen allen sei herzlich gedankt.
Hinsichtlich der Zuständigkeitsbereiche sind die Führungspositionen nicht bei allen Fährschiff-Reedereien in gleicher Weise strukturiert. Manche Reedereien setzen für den gesamten *nicht* unmittelbar nautisch-technischen Bereich (für welchen natürlich *Kapitän*, *Chief Officer* und *Chief Engineer* verantwortlich sind) die oder den *„Chief Purser"* (Zahlmeister/in) ein mit einem sehr breiten Verantwortungsbereich für alles, was die Passagiere betrifft. Andere Reedereien, darunter auch P&O, fächern diesen Verantwortungsbereich weiter auf: Neben den oben bereits genannten Positionen gibt es einen *„Manager Customer Services"*, einen *„Head Chef"* als obersten Küchenchef und mehrere *„Assistant Managers"*.

Die Führungs-Crew besteht meist aus Holländern, außerdem gehören Engländer, ein Schotte und ein Spanier dazu. Die Besetzung dieser Positionen wird alle 14 Tage komplett durchgetauscht. Praktisch ist also jeder Posten zweifach besetzt, und an zwei Wochen Dienst rund um die Uhr schließen sich zwei dienstfreie Wochen an.
Die dem Fähren-Scout zugänglichen Zahlen zur Gesamtgröße der Besatzung bewegen sich zwischen 133 und 152 Mitgliedern (wobei letztere Angabe der möglicherweise nicht mehr ganz aktuellen, an der Rezeption ausliegenden Auflistung „Technische Daten" zu entnehmen ist). Ein großer Teil der im Wechsel zwischen Wagendecks, Maschinenräumen, Küchen/Restaurants/Bars, Kabinen, zu reinigenden oder zu wartenden Bereichen der Fähre tätigen Besatzungsmitglieder sind Philippiner. Diese Mannschaft bleibt im Allgemeinen länger an Bord als 14 Tage, bevor wieder durchgetauscht wird (die philippinischen Mitglieder der Besatzung bleiben zum Teil sogar bis zu einem halben Jahr durchgehend an Bord).
Auffällig gering ist der Anteil an Frauen. Unter einem solch hohen Anteil an Männern zu arbeiten, sei nicht ganz einfach, wurde mir von einem weiblichen Besatzungsmitglied mit Augenzwinkern gesagt. Insgesamt gehören der Besatzung nur 5 bis10 Frauen an, je nach der aktuellen Crew-Zusammensetzung. Sie sind hauptsächlich an der Rezeption und am Geldwechsel-Schalter tätig.

## Kabinenbeispiele

Im April 2016 zeigte mir auf meine Bitte hin *John Hudson* einige Beispiele von nicht besetzten Kabinen verschiedener Kategorien. Die folgende Darstellung und die dazugehörigen Fotos beruhen auf den bei diesem Rundgang vorgeführten Beispielen sowie den eigenen Erfahrungen in den selbst gebuchten Kabinen. Da viele Kabinen besetzt waren, konnten nicht aus sämtlichen Kategorien Beispiele gezeigt werden.

22


23

24

25

John Hudson ist Schotte; er stammt aus Glasgow (Bild 28). Auf Rückfrage outete er sich als Anhänger von *Celtic Glasgow* (nicht etwa als ein solcher der *Glasgow Rangers*). Celtic Glasgow besitzt viele Fans im Nordosten Irlands; bei einer Fährüberfahrt von nordirischen Häfen wie Belfast nach Schottland (in die Nähe Glasgows) zu einem Heimspiel von Celtic Glasgow können die Decks durchaus gefüllt sein mit Anhängern in grün-weißen Jerseys. John erwies sich auch als gut informiert in Sachen der langjährigen Partnerschaft zwischen Celtic Glasgow und dem FC St. Pauli.

Die preislich günstigste Kabine (****Standard-2-Bett-Innenkabine**, viele davon auf Deck 10) ist recht eng. Sie besitzt sog. *bunk beds*, d.h. Etagenbetten, von denen das obere bei Einzelbenutzung an der Wand hochgeklappt werden kann. Manche dieser Kabinen können bei mehr als zwei zusammengehörigen Personen über eine Tür in der den Betten gegenüberliegenden Wand mit der benachbarten Kabine verbunden und zusammen gebucht werden. Es ist aber auch möglich, **Standardkabinen mit vier Betten zu buchen, sowohl als Innen- (Bild 29) als auch als Außenkabine (mit Aussicht auf das offene Meer). Besonders die Nasszelle des hier beschriebenen Kabinentyps wirkt recht beengt.
Auffällig war, dass in allen besichtigten Kabinen die Toilettendeckel offen standen. Es scheint hier eine Anweisung für das Kabinenpersonal zu geben, deren Grund dem Fähren-Scout nicht bekannt ist. Die Sitzposition auf der Toilette kann nur benutzt werden, wenn man zugleich seitliches Anlehnen an das Waschbecken in Kauf nimmt (Bild 30).

Die *****Premium-2-Bett-Kabine** (auf den Decks 9 und 10 vorhanden) weist zwei einander gegenüberliegende untere Betten auf, die einen etwas größeren Abstand voneinander haben. Innen- und Außenkabinen (Bild 31) mit zwei Betten werden angeboten. Auch bei den ***Premium-4-Bett-Kabinen (dann wieder mit Etagenbetten; auf der Fährverbindung Rotterdam – Hull nur Innenkabinen dieses Typs) ist der Abstand zwischen den Betten größer als in den Standardkabinen. Die Nasszellen der Premium-Kabinen sind ebenfalls etwas geräumiger als die der Standardkabinen.

John Hudson machte es außerdem möglich, den Blick in eine ******Deluxe-5-Bett-Außenkabine** zu werfen, von denen es 14 an Bord der *Pride of Rotterdam* gibt (Bilder 32-34). Ein komfortables Doppelbett steht hier zur Verfügung, gegenüber ein Sofa, das zum Bett für eine dritte Person umfunktioniert werden kann. Sollten allerdings tatsächlich 4 oder 5 Personen in diesem Kabinentyp übernachten, dann müssen doch wieder 1 oder 2 Etagenbetten (über dem Doppelbett und dem Sofa) an der oberen Wand herausgeklappt werden. Die Kabine ist mit einem Flachbild-TV ausgestattet. Das Mobiliar besteht nicht nur aus den typischen Schiffskabinen-Einrichtungen der einfacheren Kategorien von Kabinen. Was die Ausstattung der Kabine mit Wanddekorationen betrifft, die eine wohnlichere Atmosphäre schaffen könnten, sind allerdings noch deutliche Verbesserungen denkbar. Die zugehörige Nasszelle wirkt schon recht komfortabel.
An Bord gibt es außerdem sechs Suiten der höchsten Kategorie, zu dieser Überfahrt sämtlich gebucht und daher für den Fähren-Scout leider nicht einsehbar.

Schließlich stehen noch sechs 4-Bett-Kabinen mit Rollstuhlzugang für Behinderte zur Verfügung, in die dem Scout ebenfalls kein Einblick gegeben werden konnte.

Insgesamt werden auf der *Pride of Rotterdam* 546 Kabinen angeboten. Dieses Angebot macht es möglich, bis zu 1360 Passagieren einen Schlafplatz während der Überquerung der Nordsee zur Verfügung zu stellen. Die Buchung einer Kabine ist auf dieser Fährstrecke verpflichtend.

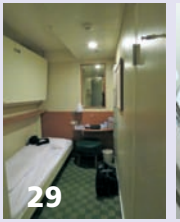
## Besuch auf der Brücke

Das erste, was man als Passagier von der Brücke zu hören bekommt, ist die Stimme des Kapitäns mit einer Durchsage zum erwarteten Wetter während der Überfahrt. *Kapitän Ben Kollen* kündigte am Abend des 1. April 2015 Windstärke 4 - 5 an, was ich nach einer sehr stürmischen Anreise über die deutschen und niederländischen Autobahnen geradezu als Erleichterung empfand. Der Kapitän war über den Fähren-Scout an Bord vorinformiert. Nachdem telefonisch von der Rezeption aus mit ihm eine geeignete Zeit zu einem kurzen Besuch noch vor dem Ablegen abgesprochen worden war, führte mich die *Rezeptionistin Melissa van Leuwen* (Bild 35) vier Decks hinauf zur Brücke. Dort waren zur Zeit meines Besuchs fünf Besatzungsmitglieder im Einsatz.

Nach dem Bekanntmachen und einem kurzen Informationsaustausch über das Anliegen eines Fähren-Scouts bekam ich sogleich eine Tasse Kaffee aus der vorhandenen Kaffeemaschine des Fabrikats Philips Senseo (aus den Niederlanden) in die Hand gedrückt. Als ich äußerte, dass ich mich – wegen der gleichen Kaffeemaschine wie bei mir zuhause – schon fast heimisch fühle, gab

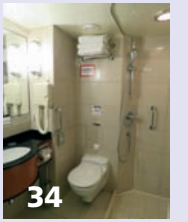
26

27


29

30

31


34

mir Ben Kollen den Tipp, bei welcher niederländischen Supermarkt-Kette man die Kaffee-Pads dazu besonders günstig erhalten könne. Seine Lieblingssorte sei *„extra strong“*, äußerte der Kapitän (Bild 36). Außer mit ihm hatte ich Gelegenheit, auch mit dem *Chief Officer Dowan van Hijum* (Bild 37) während des Brückenbesuchs zu sprechen.
Über die aktuelle Wettersituation einschließlich des Sturms und der Orkanböen der vorhergehenden Tage Ende März 2015 über dem westlichen Mitteleuropa kam das Gespräch auf die statistisch relativ hohe Wahrscheinlichkeit einer solchen Wetterlage zu dieser Zeit der Äquinoktial-Stürme in den Tagen um den Frühlings- und den Herbstbeginn. Ben Kollen wies auf die Erleichterung für die Passagiere bei stärkerem Seegang durch die Stabilisatoren hin, die – seitlichen Flossen vergleichbar – bei solchen Bedingungen eingesetzt würden und sich schon bei 4-5 m hohen Wellen als sehr wirkungsvoll erwiesen (siehe dazu die Abb. im Irland-Journal, Heft 1/2016, S. 51, Bild 30). Entsprechend habe es keinerlei Zeitverzögerungen im Fährplan durch die Stürme der letzten Tage gegeben; auf Derartiges sei das Schiff eingerichtet. Das Ablegen habe immer pünktlich um 21.00 Uhr erfolgen können, eher ein paar Minuten früher, wenn das Beladen schon abgeschlossen sei. Auf solche Zuverlässigkeit und zeitliche Unabhängigkeit von den natürlichen Störfaktoren sind Schiffsleiter offensichtlich besonders stolz, was dem Fähren-Scout auch schon aus anderen Gesprächen dieser Art deutlich geworden war.

Ebenfalls mit einem gewissen Stolz wurde angesprochen, dass das Schiff (zusammen mit der *Pride of Hull*) mit einer Bruttoraumzahl (BRZ) von fast 60.000 eines der größten Roll-on-Roll-off-Fährschiffe überhaupt sei, auf der Nordsee wohl das größte. Die Reederei *Color Line* betreibe seit einigen Jahren noch ein größeres, das aber keinen Fährdienst über die Nordsee nach Britannien leiste.

Einige weitere Daten zur *Pride of Rotterdam*, die zum Teil auch an der Rezeption erfragt oder einem dort erhältlichen Informationsblatt entnommen wurden, seien hier wiedergegeben:

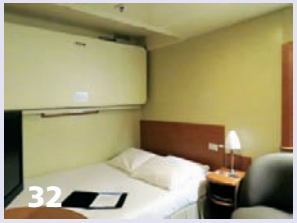
- Länge: 215 m
- Breite: 32 m
- maximaler Tiefgang: ca. 6 m
- Tragfähigkeit: 8.850 tdw (tons deadweight)
- Wasserverdrängung: 25.113 t
- Länge der Fährstrecke Rotterdam-Europoort – Hull: 204 sm (Seemeilen oder nautische Meilen zu je 1,852 km: 378 km)
- Höchstgeschwindigkeit: 22 Knoten (1 knot = 1,852 km/h, also 41 km/h)
- Antrieb: 4 Dieselmotoren mit insg. 37.800 kW

Mir wurde erläutert, dass die Trinkwasserversorgung an Bord aus in den beiden Häfen aufzufüllenden Frischwassertanks erfolge (bisher nicht durch eine langfristig wohl günstigere Meerwasserentsalzung).
Getauft worden sei die *Pride of Rotterdam* im April 2001 von Königin Beatrix.

Bei dem kurzen Rundgang über die Brücke wirkte nicht nur der Hightech-Charakter dieser „Schaltstelle“ beeindruckend, sondern auch deren Weite (Bild 38). Die beidseitigen Überstände der Brücke über die Außenwände darunter sind eine Voraussetzung für präzise Feinarbeit beim An- und Ablegen (Bild 39).
Auf die Frage an den Kapitän nach eventueller Vertrautheit auch mit irischen Gewässern erzählte er, dass er vor der irischen Ostküste schon gesegelt sei, sonst aber die irischen Gewässer nicht näher kenne. Mit dem Dank an die Schiffsführung für die Bereitschaft, zur Darstellung im Irland-Journal Einblicke zu ermöglichen und Informationen zu geben, verabschiedete ich mich, um die Antworten auf noch offene Fragen auf den tiefer gelegenen Decks zu finden .

## Die „Kabinen“ für vierbeinige und für flugfähige Passagiere

Haustiere der Passagiere dürfen nicht auf die Passagierdecks mitgenommen werden (mit Ausnahme registrierter Blinden- und Gehörlosenhunde, die sogar umsonst mitreisen). Ganz überwiegend für Hunde, aber auch für Katzen und manchmal auch Falken stehen in zwei durch Stahltüren verschlossenen, klimatisierten, sehr sauberen Räumen auf dem Wagendeck 7 Zwinger oder Käfige (**Kennels**) zur Verfügung. Meist wird nur der Raum „Kennel 2“ benötigt. Dort befinden sich 17 neue Edelstahl-Kennels in drei verschiedenen Größen, die als Einzel- oder Doppelzwinger genutzt werden können (Bild 40). In den „kleinen Zwingern“ auf der *Pride of Rotterdam* (86,6 cm x 80 cm x 70 cm) können Tiere bis maximal 20 kg Gewicht aufgenommen werden; hierfür werden pro Tier und Strecke € 22,00 berechnet werden. Die Gewichtsobergrenzen für die teureren „großen“ und die „extra großen Zwinger“ betragen 35 kg bzw. 45 kg. Der Raum „Kennel 1“ wird nur selten benötigt; darin befindet sich eine ältere Ausstattung. Dem Fähren-Scout war der Einblick in beide Räume möglich, auch unabhängig von den offiziellen Besuchszeiten.
Den Tierhaltern wird angeboten, sich gegen 10:15 p.m. an der Rezeption einzufinden, um dann gemeinsam mit einem Mitglied der Besatzung auf das


32

33

28

35

## Die 11 größten Irrtümer

**Eine Kreuzfahrt haben Sie schon hinter sich. Fähren sind nichts anderes als eine Kreuzfahrt in klein.**

**1. Eine Fährüberfahrt dauert lange**
Eine Fährüberfahrt kann von ein paar Minuten bis zu einigen Stunden dauern. Jedoch ist es genau das, was eine Fährüberfahrt ausmacht. Nämlich eine wohlverdiente Pause von der manchmal anstrengenden Autofahrt zu Ihrem Reiseziel. Machen Sie die Beine lang und atmen Sie frische Seeluft! Wenn Sie möchten, können Sie ab in 16-18 Stunden in Irland sein, wenn Sie in Duisburg oder Düsseldorf oder Köln wohnen. Wir würden es Ihnen so nur nie empfehlen… Aber selbst bei Benutzung einer gediegenen Nachtfähre geht's in gut 24-28 Stunden. Transport dann teilweise, während Sie schlafen …

**2. Es schaukelt immer auf dem Meer, die Fähren sind wetterabhängig**
Fähren sind Schiffe, und Schiffe können auch mal etwas schaukeln. Die modernen Fährschiffe sind jedoch alle mit Stabilisatoren ausgestattet, welche eine ruhige und angenehme Überfahrt gewährleisten. Zudem haben eine Vielzahl der heutigen Fährschiffe bereits eine Größe erreicht, bei der sich Wellen und Seegang kaum noch bemerkbar machten.

**3. Ein Fährüberfahrt ist langweilig**
Fährreisen sind alles andere als langweilig. An Bord der Fährschiffe gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Unterhaltungs- und Entspannungsmöglichkeiten. Neben Restaurants, Cafés und Bars stehen meist auch Casinos, Kinos, Saunas, Jacuzzis, Videospiele und Kinderspielzimmer zur Verfügung. Auf vielen Schiffen gibt es spezielle Kinderunterhaltung.

**4. Fähren sind unsicher**
Europäische Fährschiffe erfüllen alle die international sehr hoch angesetzten SOLAS (Safety of Life at Sea) Vorschriften der International Maritime Organisation (IMO) und die Reedereien wirken oft federführend bei der Entwicklung neuer Sicherheitssysteme mit.

**5. Fähren sind teuer**
Wer glaubt Fährreisen sind teuer, der irrt. Setzt man einer klassischen Anreise mit Pkw und Fähre die Anreise mit dem Flugzeug entgegen, so wird die Reise für Familien mit Reisegepäck oft teurer. Und dann kommt noch der Flughafentransfer hinzu. Oder doch ein Mietwagen? Wer die Anreise alternativ über Autobahnen und Umwege plant, der wird schnell merken, dass die Sprit- und Mautpreise kaum oder gar keine Ersparnis mit sich führen.

**6. Auf der Fähre gibt es nur das „Falsche Publikum„**
Moderne Fähren sind groß und bieten für jeden Geschmack etwas. Auch ist das Publikum auf den Schiffen sehr vielfältig: Ob jung oder alt, partyfreudig oder entspannungssuchend – für jeden ist etwas dabei!

**7. Fähren sind unbequem**
Eine Fährüberfahrt ist die komfortabelste Art des Reisens, denn sie bietet den Luxus, sich auf dem Weg in den Urlaub zu erholen. Fährschiffe bieten für jeden Geschmack und Geldbeutel die passende Auswahl an verschiedenen Kabinenkategorien. In jedem Fall verfügen moderne Schiffe aber über geräumige und gut ausgestattete Kabinen. Aber auch auf Schiffen ohne Kabinen gibt es in der Regel bequeme Bereiche. Ob im Restaurant, in der Lounge oder auf dem Sonnendeck: Hier findet jeder einen bequemen Platz für Fahrt in den Urlaub!

**8. Fähren sind unflexibel**
Die regelmäßigen Fährabfahrten lassen sich bequem bei **Gaeltacht Irland Reisen in Moers** buchen. Es **ist der Fährspezialist für Irland**. Auch Buchungsänderungen oder Stornierungen sind jederzeit möglich, für wenig bis viel Geld. Das ist beim Fliegen nicht anders.
Je nach Fahrtgebiet und Strecke gibt es für jeden Bedarf die richtige Fährabfahrt, die einem die bequeme Anreise ermöglicht. Alle Fähren fahren regelmäßig, manche fahren am Tage, manche am Abend, manche jede halbe Stunde: In jedem Fall wird man aber eine Abfahrt finden, die gut zu der persönlichen Urlaubsplanung passen wird!

**9. Fähre fahren ist altmodisch, die Schiffe sind auch alt**
Fähre fahren ist alles andere als altmodisch! Fähren sind ein Verkehrsmittel für jung und alt. Moderne und renovierte Schiffe machen den Aufenthalt zu einem maritimen Schiffserlebnis und bieten die perfekte Möglichkeit zum Kreuzfahrtschnuppern! Hier findet sich von Kinder- und Familienprogrammen über Unterhaltung für Jugendliche und junge Erwachsene bis hin zu stilvollen Bars und Restaurants für Paare und Freunde alles was man braucht, um sich wohl zu fühlen.

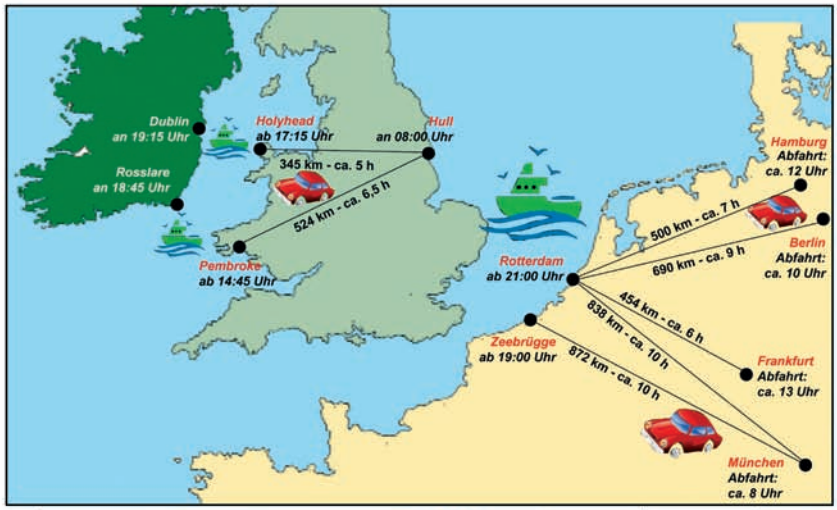
**10. Fährschiffe sind simpel, es gibt nichts zu erleben**
Fährschiffe dienen der bequemen Überfahrt und sind dennoch auf die Unterhaltung der Passagiere ausgerichtet. Hier finden sich Bars, Restaurants und Shops für verschiedene Bedürfnisse. Aber auch an Unterhaltungsprogramm soll es nicht mangeln: Die meisten Übernachtfähren bieten tagsüber Kinderclubs, wo auch die Kleinen Spielpartner und Zeit zum Austoben finden sowie vielfältiges Unterhaltungsprogramm am Abend für diejenigen, die nach dem Abendessen noch nicht auf die gemütliche Kabine wollen.

**11. Fährschiffe sind un-ökologisch**
Das Gegenteil ist der Fall! **Fähre-Fahren** (in Verbindung mit der eigenen PKW-Anreise) **belastet das Klima ungefähr nur halb so viel als eine Flugreise**. Siehe Punkt 10 unserer Checkpunkte: FLUG ODER FÄHRE? Hier die Grafik dazu:

*Gerne hätten wir hier auch aufgezeigt, dass die Fähranreise nach Irland im Vergleich hinreichend umweltfreundlich ist – erst recht, wenn mehr als nur 2 Menschen im Fahrzeug sitzen. Unsere (Internet-) Recherchen fanden jedoch erstaunlicherweise bislang keinerlei Quellen dazu. Tatsächlich ist die Klimabilanz immer nur individuell berechenbar, weil der Anteil Autostrecke/Fährstrecke jedes Mal anders ist.*

***QUELLEN:***
*VFF verband der fährschifffahrt und fährtouristik e.V.;* ***http:// www.faehrverband.org*** *und* ***Gaeltacht Irland Reisen****. Wir haben den Text bearbeitet. Im VFF sind wir Gründungsmitglied, weil wir damals die Generalagenten von Swansea Cork Ferries waren.*

Gaeltacht. Irland Reisen




Gaeltacht. Irland Reisen

## Rotterdam/Zeebrügge-Hull & Holyhead-Dublin *oder* Pembroke-Rosslare

### Vorteile

- Nachtfähre sorgt für Komfort
- gut erreichbar auch aus dem extremen Süden, Norden oder Osten Deutschlands, da Abfahrt ab Rotterdam erst um 21.00 Uhr, ab Zeebrügge um 19.00 Uhr
- Relativ kurze Fahrstrecke in GB (Hull – Holyhead)

### Weitere Punkte

- Schnellfährenzuschlag zwischen Holyhead und Dublin
- Kabinenpflicht auf der Nordsee

### Verbindungsbeispiel

21:00 – 08:00 Uhr Rotterdam-Hull
14:10 – 17:15 Uhr Holyhead – Dublin
08:05 – 11:50 Uhr Dublin-Holyhead
21:00 – 08:00 Uhr Hull-Rotterdam

**P&O North Sea Ferries 2016** — P&O Ferries

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Ab Rotterdam / Zeebrügge** | 01.01.-30.04. | 01.05.-03.06.<br>06.06.-21.07.<br>30.08.-31.10. | 04.06.-05.06.<br>22.07.-29.08. | |
| **Ab Hull** | | 01.05.-26.05.<br>29.05.-14.07.<br>21.08.-31.10. | 27.05.-28.05.<br>15.07.-20.08. | |
| **Einfache Fahrt** | täglich | täglich | Ab Rotterdam / Zeebrügge<br>MO-FR<br>Ex Hull<br>SO-DO | Ab Rotterdam / Zeebrügge<br>SA-SO<br>Ab Hull<br>FR-SA |
| PKW/MBS + 2 Personen bis 2,40m Höhe, 6m Länge | 59 | 99 | 99 | 169 |
| Wohnmobil + 2 Personen bis 2,40m Höhe, 6m Länge | 89 | 149 | 149 | 199 |
| Überhöhe pro angef. Meter | 30 | | | |
| Überlänge pro angef. Meter | 30 | | | |
| Zusatzperson | 15 | 20 | 20 | 30 |
| Motorrad + Fahrer | 49 | 69 | 79 | 99 |
| Anhänger bis 1,83m Höhe, bis 6m Länge | 120 | 120 | 150 | 150 |
| Anhänger über 1,83m Höhe, bis 6m Länge | 335 | 335 | 335 | 335 |

**Kabinenpreise 2016**

| | 01.01.-30.04. | 01.05.- 31.10. |
|---|---|---|
| Standard 2-Bett/4-Bett innen | 70 | 120 |
| Premium 2-Bett/4-Bett innen | 80 | 130 |
| Standard 2-Bett/4-Bett außen | 90 | 130 |
| Premium 2-Bett/4-Bett* außen | 95 | 135 |
| Premier Family 4-Bett außen | 230 | 245 |

* 4-Bett Premium nur auf Zeebrugge-Hull
Standard = Etagenbetten
Premium = Betten nebeneinander

**Zuschläge von P&O**

**66,- pro Fahrzeug** an diesen Tagen **in beide Richtungen:**
24/25/26.03.16
01/02/08/09/10.04.16

**98,- pro Fahrzeug** ausser Wohnmobile und Wohnmobilanhänger:
Ab **Rotterdam/Zeebrugge**: 04./05.05.und 26.05. - 04.06.16
Ab **Hull**: 07.05., 27./28.05., 02-13.06.und 22/23.06.16

+

**Irish Ferries 2016**
**Holyhead - Dublin oder Pembroke - Rosslare**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Einfache Fahrt | 06.01.-19.05.<br>12.09.-12.12. | 20.05.-08.07.<br>18.08.-11.09.<br>13.12.-05.01.17 | | 09.07.-17.08. | | |
| | täglich | SO-FR | SA | MO-DO | FR/SO | SA |
| PKW + 2 Personen | 129 | 139 | 169 | 179 | 199 | 219 |
| PKW + 5 Personen | 149 | 149 | 189 | 199 | 219 | 239 |
| PKW + 9 Personen | 159 | 179 | 199 | 209 | 229 | 249 |
| Zuschlag für Minibus/ Wohnmobil | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| Motorrad + Fahrer | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 |
| Anhänger bis 4m L | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 |
| Anhänger bis 8m L | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 |
| Zusatzmeter | 15 | 15 | 15 | 30 | 30 | 30 |
| **SWIFT-Zuschlag**<br>- Personenfahrzeug<br>- Anhänger bis 4m L<br>- Anhänger bis 8m L | 30 | 35 | 55 | 55 | 55 | 85 |

**Umbuchungs-/Stornierungsbedingungen:**
40 bis 15 Tage vor Abfahrt: 25% des Fahrpreises
14 bis 2 Tage vor Abfahrt: 50% des Fahrpreises
Innerhalb von 48 Stunden vor Abfahrt: 100% des Fahrpreises

Irish Ferries

Jetzt, im September 2016, liegen noch keine endverhandelten Preise für 2017 vor. Sie werden sich auch nur geringfügig ändern (erhöhen), meist durch Zuordnung von Saisonen.

**Zur Errechnung Ihres Gesamtpreises müssen Sie die einfachen Preise der Kanalstrecke von P&O und die einfachen Preise von Irish Ferries zusammenzählen.**
**Bitte auf die unterschiedlichen Saisonzeiten, Richtungen und Sonderzuschläge achten - und natürlich die Kabinenen nicht vergessen!**

Wagendeck hinunter zu gehen und ihren Tieren einen Besuch abzustatten (Bild 41). Danach sind die Kennels erst am nächsten Morgen zur Ausschiffung wieder zugänglich. Manche Hundehalter ziehen es allerdings vor, dieses Angebot lieber nicht wahrzunehmen, da durch ihren Besuch die Tiere wieder unruhig werden könnten, nachdem sie sich gerade an die Situation gewöhnt haben.

## Ankunft in Hull

Am Morgen des zweiten Tages wird man – früh und relativ unsanft, was nicht ganz zu dem erwünschten Kreuzfahrt-Gefühl passt, – um 6:00 Uhr morgens per Lautsprecherdurchsage in der Kabine geweckt und erhält den Hinweis auf die in zwei Stunden beginnende Entladung und auf die nun für das Frühstück geöffneten Restaurants und das Café. Dies wird wie alle Mitteilungen an Bord in drei Sprachen durchgesagt: auf Englisch, Niederländisch und Deutsch. Bei entsprechender Vorbestellung am Vorabend kann ab 6:15 Uhr auch Tee, Kaffee, heiße Schokolade, Orangensaft oder Mineralwasser in der Kabine (wohl erst von der Kategorie ****Premium* an aufwärts) für £ 2.00 pro Getränk serviert werden.

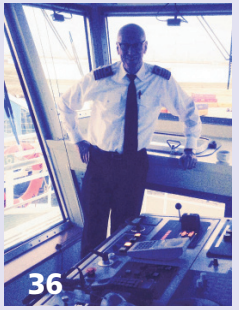
Ob man nun vorhat, schon gleich an Bord zu frühstücken oder etwas später und preiswerter auf englischem Boden, bei gutem Wetter lohnt sich das frühe Aufstehen ohnehin. Der Fährhafen von Hull, das eigentlich Kingston upon Hull heißt, liegt nämlich in einem Ästuar, der trichterförmig erweiterten Mündung des River Humber, etwa 40 km landeinwärts von der offenen Nordsee (Bild 42). Das bedeutet, dass es an den immer näher kommenden Flussufern durchaus etwas zu beobachten gibt, u. a. beim Passieren der beiden Hafenstädte Grimsby und Immingham auf der südlichen Uferseite, mit ihren Hafenanlagen (Bild 43) schräg gegenüber denen des weiter landeinwärts gelegenen Kingston-upon-Hull.

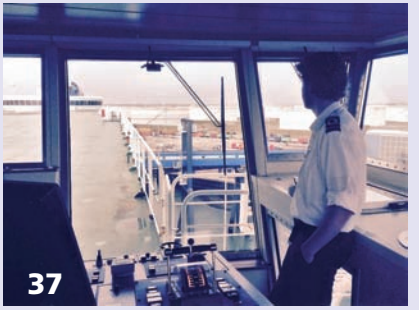
Die Überfahrt mit der *Pride of Rotterdam* ist nun – um 8.00 a.m. – beendet (Bild 44). Durch die relativ weitabständige Beladung des Wagendecks bei der nicht voll ausgebuchten Überfahrt im April 2016 kann das Beladen des eigenen Fahrzeugs ganz entspannt und ohne Behinderung anderer Fahrgäste erfolgen. Mit der *Pride of Rotterdam* verlässt der Fähren-Scout nun ein – trotz der 15 Jahre im Einsatz – noch recht neu wirkendes, sehr sauberes und gepflegtes Fährschiff. Die Ausfahrt erfolgt wieder über eine hoch reichende Rampe, die seitlich an die Bordwand angeschlossen wird.

Im Zusammenhang mit der aktuellen Flüchtlingsproblematik wurde am 17. April 2016 direkt nach dem Verlassen der Fähre gleich wieder ein von früheren Überfahrten nicht gewohntes erneutes Aufreihen der PKWs in parallelen Lanes gefordert, die erst nach und nach zum Weiterfahren zugelassen wurden. Dadurch verzögerte sich das Verlassen des Hafengeländes und der Fahrtbeginn auf der A63 (geht in M62 über) noch um rund 20 min. Auch der morgendliche Berufsverkehr von Kingston-upon-Hull kann an einem Werktag etwas Zeit kosten.

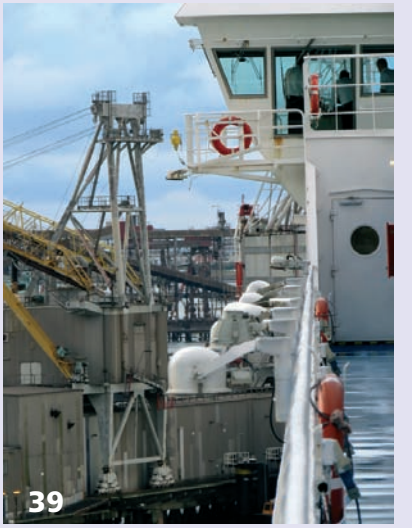
Für die Weiterfahrt nach Irland ist eine kombinierte Buchung der hier beschriebenen Passage des *P&O*-Fährschiffes über die Nordsee mit dem Zeitplan der Schnellfähre *„Dublin Swift“* (*Irish Ferries*) von Holyhead nach Dublin besonders gut geeignet. Von Hull bis Holyhead ist eine Strecke von 350 km zurückzulegen, und die Dublin Swift verlässt Holyhead um 17:15 h (letztes Einchecken 30 min vorher; Ankunft in Dublin: 19:15 h). In den etwas mehr als acht Stunden, die zur Verfügung stehen, ist diese Entfernung ohne Probleme zu bewältigen.

Die konventionelle Nachmittagsfähre der *Irish Ferries*, die *„Ulysses“*, verbindet ebenfalls Holyhead und Dublin miteinander, und zwar in einer Fahrtdauer von 3 ¼ Std. Auch sie ist wegen des bei Irish Ferries nur 30 min vor der Abfahrt angesetzten Eincheck-Schlusses in den rund fünf Stunden, die für die Autofahrt normalerweise zur Verfügung stehen, gut zu erreichen (Abfahrt in Holyhead: 14:10 h, letztes Einchecken bis 13:40 h; Ankunft in Dublin: 17.25 h). Die *Ulysses* zu buchen kostet *keinen* Aufschlag, wie er bei der Schnellfähre *Dublin Swift* erhoben wird (je nach Saison und Wochentag € 25 bis € 85 für den PKW). Allerdings verbleibt, will man die


36


37

38

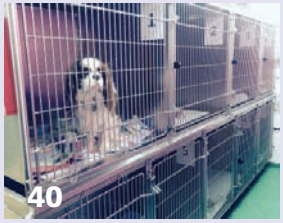

39

43

*Ulysses* noch am frühen Nachmittag erreichen, keine Zeit für längere Pausen oder Besichtigungen unterwegs.

Dagegen ergibt sich, wenn man erst zu der späteren Abfahrtszeit die Schnellfähre erreichen will, noch genügend Zeit für das Befahren von Streckenabschnitten abseits der Autobahn, für den einen oder anderen Halt zur Entspannung und/oder für die Erkundung lohnender Zwischenziele. Bei der Überquerung der landschaftlich reizvollen englischen Pennines führt die Autobahn M62 zwischen Huddersfield und Manchester bis in eine Höhe von 372 m ü. d. M. und damit zur höchsten Stelle, die ein Motorway im UK überhaupt erreicht. Der letzte Teil der Fahrtstrecke verläuft entlang der walisischen Nordküste, fast immer mit Blick auf die Irische See.
*(Anregungen, falls gegen Ende der Fahrt in NW-Wales noch Zeit verbleiben sollte, sind auch zu finden in: Irland-Journal, Heft 4/2015, S. 42 f.)*

**Gute Fahrt wünscht**
**Harald Saul**



40

41

42

44

**Fotonummerierung, wie sie im Text verwendet wird:**

**1** Abbild eines Schweins mit Reiter
**2** Rotterdam-Europoort (Chemieindustrie)
**3** Pride-of-Rotterdam im Hafen R-Europoort
**4** unterer Abschnitt der Außenrampe für PKWs
**5** oberes Ende der PKW-Außenrampe
**6** Direktbeladung des Wagendecks 7 durch Außenrampe
**7** hochgefahrene Rampe auf Wagendeck 7
**8** weitabständige, komfortable Beladung des Wagendecks 7 bei nicht voller Auslastung
**9** Beladung des LKW-Wagendeck 5
**10** während d. Überfahrt: offen liegendes LKW-Wagendeck 5
**11** Gesamtübersicht
**12** Deckplan 8
**13** Büfett-Restaurant „The Kitchen" – Pauschalpreis
**14** Büfett-Restaurant „The Kitchen" – Pauschalpreis
**15** „Sunset Show Lounge" auf Deck 8: Abendprogramm
**16** „Sunset Show Lounge": Bühne mit Projektionswand von Deck 9 gesehen
**17** Irish Bar auf Deck 9
**18** Casino auf Deck 8
**19** Casino: Spielregeln für American Roulette
**20** Deckplan 9
**21** Continental Café
**22** Kinderspielbereich auf Deck 9
**23** Shop für alkoholische Getränke und Tabakwaren
**24** zugänglicher Außendecksbereich am Heck
**25** Außendecksbereich am Heck bei Nacht
**26** Außenbereich auf Deck 12
**27** „Sky Lounge" und „Piano-Bar" auf Deck 12
**28** Manager Food & Beverage John Hudson
**29** Standard-4-Bett-Innenkabine
**30** Standardkabine Nasszelle
**31** Premium-2-Bett-Außenkabine
**32** Deluxe-5-Bett-Außenkabine
**33** Deluxe-5-Bett-Außenkabine
**34** Nasszelle der Deluxe-5-Bett-Außenkabine
**35** Rezeptionistin Melissa van Leuwen
**36** Kapitän Ben Kollen
**37** Chief Officer Dowan van Hijum
**38** auf der Brücke
**39** seitlicher Überstand der Brücke
**40** z. T. besetzte Käfige im Raum Kennel 2
**41** allg. Hinweise zu den Kennels
**42** Seekarte mit Humber-Ästuar
**43** Hafenanlagen in Grimsby und Immingham
**44** gute Wetteraussichten für den Reisetag durch England und Wales

**Abbildungen: H. Saul**
**außer: J.H.W. Dietz Nachfolger**
**(Verleger für den Bücherkreis), Berlin 1925 (Nr. 1)**
**Stefan Scheer (Nr. 3)**