

Juni 2024

33. Jahrgang

CHF 16,00

EUR 11,00

FERRIES

Das Fährschiffahrtsmagazin

Fahren und Passagierschiffe

2/2024



PRINSESSAN CHRISTINA
Fähren in Indonesien
An Bord der DALEELA

FERRIES

Das Fährschiffahrtsmagazin

Fahren und Passagierschiffe

ISSN 1613-6446

Webseite: www.ferries-magazin.de

Redaktionsleitung

Frank Heine

Redaktion

Frank Heine, Sascha Köhn, Axel Litty

Layout, Satz und Fotobearbeitung

Frank Heine

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Frank-Jensen, Panagia Ekatontpliani, Gerolf Drebels

Korrekturen:

Annemarie Schäfer

Verlag und Vertrieb

Deutsche Fährschiffahrtspublikationen

Frank Heine

Schmiedestr. 28

24986 Mittelangeln/Dammholm

Germany

Tel: +49 4623 189975

Fax: +49 4623 1896745

Info@ferries-magazin.de

Druck und Herstellung

Sterndruck

Heinrich-Hertz-Str. 24, 24837 Schleswig

Der Verkaufspreis enthält die gesetzliche Mehrwertsteuer

FERRIES erscheint viermal jährlich, quartalsweise

Sämtliche Angaben ohne Gewähr

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung auch auszugsweise nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung der Redaktion und des Verlages. Alle Beiträge, Fotos und Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Verantwortung für die Beiträge liegt bei den jeweiligen Verfassern. Dies bezieht auch Fotos und Zeichnungen mit ein. Die Redaktion behält sich eventuelle Kürzungen unverlangt eingesandter Artikel vor.

Preise 2024:

Einzelheft 11,- EUR

Abonnement Inland 35,- EUR

Abonnement Ausland 44,- EUR

jeweils 4 Ausgaben mit Standardversand

Kosten für Sonderversand auf Anfrage

Infos erhältlich bei

Frank Heine

Schmiedestr. 28,

24986 Mittelangeln (Germany)

Info@ferries-magazin.de

Editorial

Liebe Fährschiffahrtsfreunde, liebe Abonnenten,

Die diesjährige Reisesaison steht unmittelbar bevor und die Reedereien versuchen, ihre Flotten auf die wichtigste Zeit des Jahres vorzubereiten. Bei einigen läuft das ziemlich reibungslos, bei anderen leider nicht ganz so. Wie z.B. bei der deutschen TT-Line: Da musste die erst zwei Jahre alte NILS HOLGERSSON nach einem Brand im Maschinenraum am 17. Januar insgesamt fast vier Monate pausieren, ehe sie nach entsprechenden Reparaturarbeiten am 13. Mai wieder in den regulären Dienst zurückkehren konnte. Unmittelbar im Anschluss lag dann das Schwesterschiff PETER PAN aus uns unbekannten Gründen für rund eine Woche beschäftigungslos am Skandinavienkai auf. Das sind aber nur die letzten Vorkommnisse dieser Art, denn die im Oktober 2023 vor Karlshamn auf Grund gelaufene MARCO POLO soll voraussichtlich erst im Juni wieder einsatzfähig sein.

Probleme gibt es auch im Hause Superfast in der Adria: So verzögerte sich die Inbetriebnahme der in SUPERFAST III umbenannten OLYMPIC CHAMPION derart, dass man das bisher noch nicht umbenannte Schwesterschiff HELLENIC SPIRIT gar nicht erst zum Umbau in die Werft schickte. Darüber hinaus musste die gerade erst von Hellenic Seaways übernommene ARIADNE zwischenzeitlich die mit technischen Problemen geplagte KRITI II auf der innergriechischen Route nach Kreta ersetzen. Als wäre das noch nicht genug, wurde die SUPERFAST XI aufgrund sicherheitstechnischer Mängel am 18. Mai aus dem Dienst genommen und zur Behebung dieser Mängel nach Piräus überführt. Zehn Tage später traf es die HELLENIC SPIRIT, die aufgrund technischer Probleme ebenfalls vorübergehend stillgelegt wurde. Um den bereits gut laufenden Adria-Dienst nicht zu sehr einzuschränken, hatte man neben der kurzfristigen Rückkehr der ARIADNE auch die Bari-Fähre SUPERFAST I vorübergehend auf den Ancona-Dienst verlegt. Die LEFKA ORI verkehrt zunächst davon ungestört auf der Linie nach Venedig, wurde dann aber von der eingechartierten AF CLAUDIA abgelöst und konnte ebenfalls auf die Ancona-Route verlegt werden, woraufhin die ARIADNE wieder nach Kreta ging. Was für ein Durcheinander...

Auch in der Straße von Gibraltar gab es einige Veränderungen: Die Reederei Inter Shipping, die wir in der Ausgabe 2/2020 ausführlich vorgestellt hatten, hat wegen Zahlungsschwierigkeiten einen Großteil ihrer eigenen Flotte verloren, kann aber vorerst mit der DETROIT JET wieder ab Tarifa verkehren. Zwei weitere eigene Schiffe der Reederei (BORAQ und MED STAR) wurden unlängst versteigert und das Charterschiff MARIA DOLORES vom Eigentümer Virtu Ferries wegen ausbleibender Charterraten zurückgeholt. Die Linie Algcerias - Tanger Med konnte aber weiter betrieben werden, wobei das Charterschiff KAUNAS unlängst wieder von dem Schwesterschiff VILNIUS abgelöst wurde. Nachdem man im letzten Sommer über einen Einstieg von Stena Line bei Inter Shipping spekuliert hatte, sicherte sich die schwedische Reederei stattdessen die Anteile von Attika Group an Africa Morocco Link, während die Mehrheitsanteile von 51 % von der Bank BMCE an das ebenfalls in Marokko ansässige Transportunternehmen CTM übertragen wurden. Damit ist die komplette Gesellschaft jetzt in neuen Händen und nach DFDS ist mit Stena Line nun die zweite skandinavische Reederei in der Straße von Gibraltar aktiv.

Bei der ebenfalls in dem Bereich tätigen Armas Trasmediterranea stehen wohl erhebliche Umstrukturierungen an. Nachdem man die hier bereits mehrfach erwähnten finanziellen Schwierigkeiten wohl einfach nicht in den Griff bekommt, könnte nun die Aufteilung der Gesellschaft im Raum stehen. Noch wird das von der gerade erst erneut ausgetauschten Geschäftsführung verneint und über das Ob, Wie und an wen die verschiedenen Liniendienste ggf. gehen sollen, ist noch nichts bekannt.

In Griechenland sammelt die Reederei Seajets nicht nur weiter fleißig Schnellfähren, sondern hat mit Neonyx Cruises eine eigene Kreuzfahrtsparte für ihre bisher ungenutzten Kreuzfahrtschiffe gegründet. Zumindest eines davon, die MYKONOS MAGIC soll unter dem Namen GODDESS OF NIGHT ab Juli dieses Jahres drei- und viertägige Fahrten in der Ägäis durchführen.

Näheres zu den erwähnten Schiffen finden Sie bestimmt in der folgenden FERRIES-Ausgabe mit den bekannten „Sommerhighlights“, für die bereits jetzt viele interessante Fotos vorliegen. Heute halten Sie aber erst einmal die zweite Ausgabe des Jahres 2024 in Händen und damit wieder einige hoffentlich auch interessante Artikel rund um die Fähr- und Kreuzfahrtenschifffahrt. Wir wünschen Ihnen nun auf jeden Fall viel Spaß beim Lesen und dem Betrachten der insgesamt 189 Fotos.

Ihr *Frank Heine*

Aus dem Inhalt

Editorial	3	Fahren in Indonesien	42
PRINSESSAN CHRISTINA	4	Kreuzfahrtschiffe aktuell	56
Polnische Katamarane	18	FERRIES Kurswechsel	59
An Bord der DALEELA	34		

Das Titelbild zeigt die ehemalige PRINSESSAN CHRISTINA am 20. April 2008 als Offshore-Wohnschiff WIND SOLUTION im Nord-Ostsee-Kanal. Foto: F. Heine



Foto oben: Die DHARMA FERRY VIII (2877 BRZ/Bj. 1991 als KOKUDO MARU) auf der Linie Lembar - Padangbai wurde nach dem Ankauf aus Japan im Jahr 2013 erheblich umgebaut. Neben dem angesetzten Bug fällt auch die außen angebaute und überdachte Gangway für Passagiere im Heckbereich auf. Foto: Gerolf Drebes

Foto rechts: Eher einem Autotransporter als einem Fährschiff gleicht die hier abgebildete KIRANA (5299 BRZ/Bj. 1980 als TOYO EXPRESS NO. 26). Sie bedient den Fährdienst Surabaya - Kumai und liegt auf diesem Foto am 29. November 2023 vor Surabaya. Foto: Gerolf Drebes



Foto links: Am 19. Oktober 2022 war das Fährschiff SATYA KENCANA III (2825 BRZ/Bj. 1989 als KOKUDO MARU) im Hafen von Kumai gekentert. Nach der Bergung liegt die mittlerweile in DHARMA FERRY VI umbenannte DLU-Fähre am 29.11.2023 zu Instandsetzungsarbeiten in Surabaya. Foto: Gerolf Drebes

Foto unten: Die DHARMA KENCANA IX (2624 BRZ/Bj. 1988 als OKAYAMA MARU), 2011 aus Japan übernommen, bedient den Fährdienst Gilimanuk - Ketapang - Pandangbay und liegt hier am 30.11.2023 vor Lombok. Foto: Gerolf Drebes





Foto oben: Eine weitere große und wichtige Fährgesellschaft in Zentralindonesien ist die Reederei PT Dharma Lautan Utama (DLU Ferry). 1976 auf Borneo gegründet, betreibt die Reederei heute mit mehr als 30 Schiffen Verbindungen zwischen Borneo, Java und Sulawesi sowie zu einigen kleineren Inseln östlich von Java. Die 2022 aus Japan erworbenen DHARMA FERRY V (11.931 BRT/Bj. 1996 als MIYAZAKI EXPRESS) ist dabei eines der größten Schiffe der Reederei und verkehrt hauptsächlich zwischen Surabaya (Java) und Balikpapan (Borneo). Foto: Gerolf Drebes

Foto rechts: Die DHARMA KARTIKA V (9245 BRT/Bj. 1998 als SUN FLOWER COBALT) wurde 2023 von DLU Ferry erworben. Sie führt den Heimathafen Tanjung Perak (Surabaya) und bedient von dort aus den Fährdienst nach Kupang. Hier sieht man das Schiff am 29. November 2023 beim Einlaufen in Surabaya. Beide Fotos: Gerolf Drebes

Foto unten: Obwohl auch schon 2023 erworben, wartet die DHARMA KENCANA V (11.933 BRT/ Bj. 1997 als OSAKA EXPRESS) immer noch auf den Einsatz für DLU Ferry. Derzeit ist das Schiff vor Surabaya aufgelegt. Auf dem noch aus Japan stammenden roten Rumpf hatte man schon begonnen, den Slogan der Reederei aufzubringen und offenbar mit Grundierung abzudecken. Des Weiteren laufen offenbar Stahlarbeiten im hinteren Bereich der Aufbauten.





Das Fährschiff KUMALA (5764 BRZ/Bj. 1971 als OTOWA MARU) bedient normalerweise die Route Merak - Bandar Lampung, liegt hier aber am 6. Dezember 2023 zu Instandsetzungsarbeiten im Dock in Semarang Foto: Gerolf Drebels



Nicht weit davon entfernt liegt die KIRANA I (2326 BRZ/Bj. 1984 als FERRY NADESHIKO NO. 1) in Semarang. Normalerweise bedient sie die Linie Semarang - Surabaya. Foto: Gerolf Drebels

Foto rechts: DHARMA KARTIKA I (1305 BRZ/Bj. 1995 als FERRY FUKUHIKO) verkehrt in der Regel auf der Linie Jakarta - Muntok, ist hier am 27.11.2023 aber an einem Instandsetzungsbetrieb in Jakarta zu sehen. Foto: Gerolf Drebels

DLU Ferry

Der offizielle Name der Reederei DLU Ferry lautet PT Dharma Lautan Utama. Diese Gesellschaft mit Sitz in Surabaya wurde 1976 gegründet und konnte im selben Jahr zunächst mit drei kleinen Charterschiffen den Betrieb aufnehmen. Der erste Neubau für die Kurzstrecke Ujung – Kamal, die unten abgebildete JOKOTOLE folgte nur wenig später. 1977 kam ein Schwesterschiff dazu, gefolgt von den ersten Ankäufen aus dem Ausland. 1989 konnten mit etwas größeren Second Hand-Fähren erstmals längere Fährdienste zu den unmittelbaren Nachbarinseln Javas angeboten werden. Seit 1998 verkehrt man auch auf längeren Übernachtlinien, was schließlich zu mehr als 25 Fährdiensten in 2024 führte. Bedient werden hauptsächlich die Hauptinseln Java, Borneo und Sulawesi sowie einige kleinere Inseln östlich von Java. Die genaue Anzahl der eingesetzten Schiffe ist uns aufgrund widersprüchlicher Informationen leider nicht bekannt.

Foto rechts: Der kleine Doppelender JOKOTOLE (192 BRT/Bj. 1976) war tatsächlich das erste Schiff der heutigen großen DLU Ferry. Der Größe entsprechend bedient das Schiff zusammen mit einigen Nachbauten die Kurzstrecke Ujung (Surabaya) - Kamal (Sampang). Foto: Gerolf Drebels





Die indonesische City Line betreibt einige aus Japan erworbene größere Fähren auf längeren Routen. So auch die MUTIARA BARAT (19.232 BRZ/Bj. 1991 als OCEAN WEST), die seit 2017 der Atosim Lampung Pelayaran gehört und im Rahmen der „City Line“ derzeit zwischen Surabaya und Ketapang verkehrt. Hier sieht man das Schiff am 30. November 2023 südlich der Insel Java. Foto: Gerolf Drebes



Seit 2018 verkehrt auch das Schwesterschiff der oben abgebildeten Fähre, die MUTIARA FERINDO 2 (11.114 BRT/Bj. 1996 als OCEAN NORTH) für City Line. Auffallend sind die alte Vermessung und die abweichende Schornsteinmarke, obwohl das Schiff auch der Atosim Lampung Pelayaran gehören soll. Die MUTIARA FERINDO 2 verkehrt auf der Linie Surabaya - Balikpapan. Foto: Gerolf Drebes





Foto oben: eine weitere indonesische Fährreederei ist die PT Jembatan Nusantaradas, die seit Jahren mit dem, neuerdings in rot aufgebrachten Slogan, „We love Indonesia“ wirbt. Die ganz großen Schiffe der Reederei haben wir hier leider nicht vorliegen, aber z.B. die GADING NUSANTARA (1325 BRZ/Bj. 1968 als IZANAGI MARU), ein ehemaliger Doppelender, bei dem 2018/19 eines der Steuerhäuser entfernt und das verbliebene mit einem neuen Radarmast ausgestattet wurde. Foto: Gerolf Drebes

Fotos rechts: die Schwsterschiffe MARINA PRIMERA (824 BRZ/Bj. 1990 als OASIS) und MARINA SEGUNDA (862 BRZ/Bj. 1990 als RAINBOW) wurden zusammen mit einem weiteren Schwsterschiff vor mittlerweile 15 Jahren von PT Jembatan Nusantaradas übernommen und sind ebenfalls japanischen Ursprungs. Sie verkehren auf der kürzeren Route Lembar - Padangbai und liegen hier vor Lembar auf. Beide Fotos: Gerolf Drebes

Foto unten: Bei der PRIMA NUSANTARA (2773 BRZ/Bj. 1969 als SHIRAHAMA MARU), ist der Doppelender noch eher erkennbar als bei der oben abgebildeten GADING NUSANTARA. In der Regel verkehrt das Schiff zwischen Padangbai und Lembar, wobei in der geschützten Bucht vor dem letztgenannten Hafen immer zahlreiche Fähren anfliegen bzw. auf die nächste Abfahrt warten. Foto: Gerolf Drebes



Jemla Ferry

Diese 1976 gegründete Reederei betreibt z.Zt. offiziell 15 Schiffe auf fünf Linien.



Foto links: Die Reederei Jemla Ferry verkehrt ebenfalls mit mehreren kleinen und großen Fährschiffen zwischen einige Inseln Indonesiens. Eines der kleineren ist die PUTRI YASMIN (1790 BRZ/ Bj. 1992 als ESSA MARU), die i.d.R. zwischen Lembar und Manggis verkehrt. Foto: Gerolf Drebes



Foto links: Die VIRGO 18 (9989 BRZ/Bj. 1990 als VIRGO) ist hier am 27. November 2023 leider nur in einer Werft in Jakarta zu sehen. Das Schiff kam 2014 aus Japan zu Jemla Ferry und ist eines der größeren der Reederei. Haupteinsatzgebiet der VIRGO 18 ist die Linie Merak - Bakuaheni - Bandar Lampung. Foto: Gerolf Drebes

Foto unten: Der aus Japan stammende Katamaran KMP GILIMANUK (733 BRZ/Bj. 1965 als ASAAME) bedient normalerweise die Linie Ketap (Java) - Gilimanuk (Bali), wurde nach der Übernahme aus Japan im Jahr 1981 ganz erheblich umgebaut. Foto: Gerolf Drebes



Foto unten: Nicht alle indonesischen Fährschiffe sind Secondhand Ankäufe aus Japan: So wurde die PARAMA KALYANI (1751 BRZ/Bj. 2020) z.B. in Indonesien gebaut. Sie verkehrt in der Regel zwischen Ampenan und Lembar, liegt aber auf diesem Foto ebenfalls in der Bucht vor Lembar auf. Von der grundsätzlichen Erscheinung erinnert das Schiff doch sehr an griechische Bauten. Foto: Gerolf Drebes





Foto links: Für Bukit Merapin Nusantara Lines verkehrt u. a. die hier abgebildete STAR BELITUNG (2435 BRZ/Bj. 1972 als SHINKO MARU) auf der Route Jakarta - Bangkal Balam. Das Schiff kam 2011 aus Japan nach Indonesien und ist hier am 27. November 2023 vor der indonesischen Hauptstadt Jakarta zu sehen. Foto: Gerolf Drebes

Foto unten: Die SAKURA EXPRESS (3610 BRZ/Bj. 1994 als SHIMANTO) stieß 2012 zur Flotte von Bukit Merapin Nusantara Lines - zunächst unter dem Namen SAKURA, kurz darauf mit der Ergänzung „Express“. Eingesetzt wird das Schiff hauptsächlich zwischen Jakarta und Tanjung Priok, wo es hier im Dezember 2023 zu sehen ist. Foto: Gerolf Drebes



Seit 2008 fährt die SALVIA (2439 BRZ/Bj. 1987) für Bukit Merapin Nusantara Lines. Auch dieses Schiff kam ursprünglich aus Japan, wurde im Gegensatz zu den anderen indonesischen Secondhand-Ankäufen aber niemals umbenannt. Einsatzgebiet ist die Linie Jakarta - Tanjung Pandan. Foto: Gerolf Drebes



Foto oben: Ein weiterer Indonesien-Bau ist die JATRA II (3902 BRT/Bj. 1980) der ASDP Indonesia Ferry, die auch unter dem Marketingnamen „Ferizy“ (Naik Ferry Easy) und dem Slogan „we bridge the nation“ zahlreiche Fähren betreibt, wobei die JATRA II derzeit auf der Linie Lembar - Ketapang verkehrt und hier am 2. Dezember 2023 in Lembar zu sehen ist.



Foto links: Landungsbootartige Fähren gibt es auch in Indonesien. Die hier gezeigte, aus Südkorea stammende PORT LINK II (288 BRT/Bj. 2011 als SEODONG NO. 1) verfügt auch über eine Heckrampe und verkehrt für ASDP Indonesia Ferry zwischen Lembar und Padangbai.



Foto oben: Ebenfalls aus Indonesien stammt die kleine Fähre ILE MANDIRI (533 BRZ/Bj. 1992), hier während eines Werftaufenthaltes in Lembar. Sämtliche Fotos auf dieser Seite: Gerolf Drebes

Foto rechts oben: Das Aussehender PORTLINK VII (1998 BRZ/Bj. 1997 als YONGJOO NO. 6) erinnert sehr an ein ehemaliges Flusspassagierschiff.

Foto rechts: Während die meisten Fähren der ASDP Indonesia Ferry im Bugbereich gelb lackiert sind, blieb der hier abgebildete Doppelender TONGKOL (259 BRT/Bj. 1970 als FERRY BRUG) auf der Route Surabaya - Madura weiß.



Foto rechts: Die Reederei Damai Lautan Nusantara hat in den letzten Jahren einige Neubauten von der Fujian South East Shipyard aus China erhalten, die zwar von ähnlicher Bauart sind, sich aber in Größe und Transportkapazität unterscheiden. Eines dieser Schiffe ist die DLN BATU YALAR (9187 BRZ/Bj. 2020 als DA DE 2) vom 106m-Typ, die zwischen Surabaya und Lembar verkehrt. Foto: Gerolf Drebes

Foto unten: Vom größeren 132m-Typ ist die erst im letzten Jahr abgelieferte DLN NUSANTARA (12.242 BRZ/Bj. 2023 als DA DE 5), die auf der Route Batu Ampar - Belawan - Patimban - Batam eingesetzt wird. Foto: Olaf Schmidt



Foto oben: Die RHAMA GIRI NUSA (1494 BRZ/Bj. 1989 als FERRY KERAMA) der Reederei Samoedra Jaya Giri Nusa PT war in Japan noch ein reiner Heckanleger. Die Bugklappe wurde erst später in Indonesien eingebaut. Foto: Gerolf Drebes

Foto links: Ein weiteres Schiff von Samoedra Jaya Giri Nusa PT ist die SHITA GIRI NUSA (1152 BRZ/Bj. 1994 als FLOWER LINE), die 2014 aus Japan nach Indonesien kam. Foto: Gerolf Drebes



Foto rechts: Die MUNIC III (1776 BRZ/Bj. 2012 als OLIVE MARU NO. 3) fährt für PT Munic Line zwischen Lembar und Manggis. Hier liegt das Schiff auf der stets gut besuchten Reede von Lembar. Foto: Gerolf Drebes

Foto links: Die PT Munic Line betreibt einige kleinere und mittelgroße Fähren von Java aus. Eine davon ist die MUNIC I (2640 BRZ/Bj. 1987 als HIYAMA NO. 5), die zwischen Lembar und Padangbai verkehrt. Foto: Gerolf Drebes



Foto rechts: die ebenfalls aus Japan stammende SALINDO MUTIARA I (1002 BRT/Bj. 1977 als KURIHAMA MARU), verkehrt für die Reederei Gerbang Samudra Sarana auf der Linie Lembar - Padangbai, ist hier aber am 2. Dezember 2023 mit einer wohl erst kürzlich veränderten Bemalung aufgelegt in der Bucht von Lembar zu sehen. Foto: Gerolf Drebes

Foto links: Für Sekawan Maju Sejahtera PT verkehrt die SMS SAGITA (5373 BRT/Bj. 1998 als OSADO MARU) auf der Route Merak - Bandar Lampung. Merkwürdig ist die über die Jahre stark abweichende Vermessung des Schifffes - und zwar nicht aufsteigend, sondern absteigend: von über 10.000 BRT auf 8383 und schließlich nur noch 5373 BRT. Ein Schwesterschiff verkehrt übrigens unter dem Namen SUPERFERRY für Golden Star Ferries in Griechenland. Foto: Gerolf Drebes



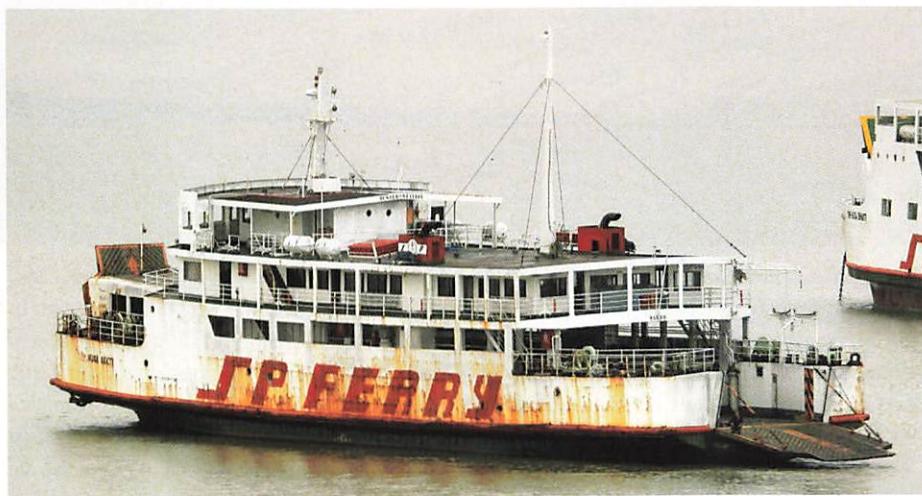


Foto rechts: Ziemlich „offen“ kommt das kleine Fährschiff WIHAN BAHARI (868 BRZ/Bj. 1988 als ARIAKE MARU NO. 10) der PT Trimitra Samundra auf der Route Lembar - Padangbai daher, wobei zu bemerken ist, dass sich das Schiff seit der Übernahme aus Japan nicht großartig verändert hat - von der Farbgebung einmal abgesehen. Foto: Gerolf Drebes

Foto oben: Am Ende ihres Daseins angekommen sein dürfte die NUSA ABADI (497 BRT/Bj. 1970 als OSHIMA MARU), eines der kleinsten Schiffe von Putera Master, das seit 2015 ungenutzt aufliegt und zusehends verfällt. Foto: Gerolf Drebes

Foto links: Nicht viel besser sieht die NUSA SAKTI (706 BRT/Bj. 1969 als KOTOHIRA) aus, obwohl das Schiff noch schwimmt und i.d.R. auch die Linie Lembar - Manggis für Putera Master bedient. Foto: Gerolf Drebes



Foto links: Bunt geht es auch mit unserem Bilderbogen über die indonesische Fährenwelt zuende, denn der zwischen Lembar und Padangbai eingesetzte Doppelender PBK MURYATI (850 BRZ/Bj. 1995 als OSHIMA NO. 12) zeigt sich besonders farbenfroh. Das Schiff ist 58,45 m lang, 14 m breit, bietet 350 Passagieren und gut 30 Autos Platz und ist hier ebenfalls auf der gut besuchten Reede vor Lembar zu sehen. Foto: Gerolf Drebes