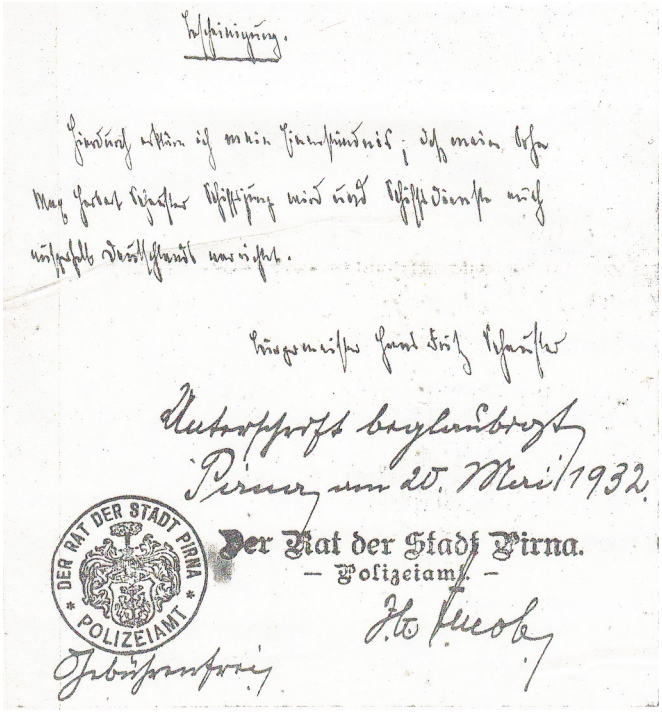
Kapitän Herbert Scheuffler
Apprentice auf der finnischen „Passat“

Unser Kamerad Herbert Scheuffler wuchs in Sachsen auf, bis er im Alter von 15 Jahren eine Größe von fast 150 cm erreicht hatte. Da hielt es ihn nicht mehr in der Heimat; er wollte nach See zu, wie so mancher Junge aus dem Binnenland. Viele Eltern gerieten unter solchen Umständen in Panik, bei Scheufflers war es anders.

Zwar hatte der Vater keine Beziehung zur Seefahrt, außer das er gemeinsam mit Graf Luckner die Schulbank gedrückt hatte; aber die Mutter war Kreisvorsitzende im „Flottenbund Deutscher Frauen“. Sie hatte Verständnis für das Fernweh ihres Jungen, und sie hatte auch Beziehungen. Sie wandte sich an die Kreisvorsitzende des Flottenbundes in Hamburg, eine bekannte Malerin, die erfreulicherweise die Schwester eines Lloyd-offiziers war. Die Dame half mit Rat und Tat, und Herbert Scheuffler bekam seine „Chance“ schneller, als im Krisenjahr 1932 zu erwarten war. Aber lassen wir ihn an Hand seines Tagebuches selber berichten.

Ultimatum von Kapitän Sietas


Bescheinigung.

Hierdurch erkläre ich mein Einverständnis, daß mein Sohn Max Herbert Scheuffler Schiffjung wird und Schiffsdienste auf unbestimmte Dauer verrichtet.

Bürgermeister Hans Erich Scheuffler

Unterschrift beglaubigt

Pirna am 20. Mai 1932.

Der Rat der Stadt Pirna.
— Polizeiamt. —

DER RAT DER STADT PIRNA POLIZEIAMT

Gebührenfrei

Über Nacht sollte mein Wunsch in Erfüllung gehen, dass Schicksal nahm seinen Lauf, als bei uns zu Haus in Pirna eines Mittwochabends um 23 Uhr das Telefon klingelte. Ein Kapitän Richard Sietas aus Hamburg meldete sich und verlangte Herrn Bürgermeister Scheuffler zu sprechen. Er erklärte meinem Vater kurz und bündig, dass sein Sohn auf einem Segelschiff fahren müsse, um Handelsschiffsoffizier werden zu können, und sagte weiter, dass er eine 20 monatige Segelschiffsausbildung unter finnischer Flagge vermitteln könne, wenn mein Vater bereit sei, in bar 1000,— RM zu bezahlen und noch 300 — 500 RM für die seemännische Ausrüstung aufzubringen. Außerdem wurde eine Sicherheitsleistung von 1000, — RM verlangt, die zu zahlen waren, falls der Zögling die Ausbildung vorzeitig abbrechen sollte. Kapitän Sietas bestand auf einer sofortigen Entscheidung meines Vaters, denn gegebenenfalls müsste ich schon am kommenden Sonnabend in Hamburg sein. Mein Vater sagte „ja“, an Entschlussfreudigkeit hat es ihm nie gemangelt.

Die Zeit war knapp; am Donnerstagmorgen begannen die Reisevorbereitungen in fieberhafter Eile. Ich brauchte außer den Utensilien ein ärztliches Zeugnis, einen Reisepass, und ich weiß nicht, was sonst noch für Papiere. Am Freitagabend — es war der 20. Mai — brachten mich meine Eltern an den Zug, nachdem meine Mutter mir die 1500, — RM in den Hosenbund eingenäht hatte. Am Hamburger Hauptbahnhof sollte mich eine Frau Busch wahrnehmen, deren Mann an den Vorsetzen ein Geschäft für Seemannsausrüstungen betrieb. Ein Telegramm eilte mir voraus, aus dem Frau Busch sah, dass ich Knickerbocker trug und eine englische Reisemütze; die Bezeichnung „Six-Pence Mütze“ war meinen Eltern nicht geläufig.

Apprentice Scheuffler (15)

Trotz dieser Personenbeschreibung erkannte man mich nicht, denn in dem Telegramm fehlte der Hinweis, dass ich nur 1,49 m groß war. Frau Busch und der sie begleitende Leichtmatrose Knieper hatten sich den angehenden Seemann Scheuffler etwas größer vorgestellt. Aber wir fanden schließlich doch zusammen, und es war nur gut, dass Kapitän Sietas nicht auf dem Bahnhof war. Er hätte einen so kleinen Jungen sofort zu den Eltern zurückgeschickt, sagte er mir etliche Jahre später.

Von Hamburg nach Middlesborough

Ich erfuhr in Hamburg, dass ich auf einen großen Viermaster namens „Passat“ käme, der im englischen Hafen Middlesborough für Mauritius beladen wurde. Noch am selben Abend sollte ich in Begleitung des Leichtmatrosen Hans Knieper nach England reisen. Es war also keine Zeit zu verlieren. An den Vorsetzen stand Arthur Busch bereit, um mich zünftig auszurüsten. Das ganze Zeug war jedoch zu groß für mich; die Schneider mussten bemüht werden, um es passend zu machen. Am späten Nachmittag brachte dann die Busch-Barkasse Hans Knieper und mich mitsamt unseren großen Seesäcken auf die „Accrington“, einen jener flotten Grimsby-Dampfer, die dreimal wöchentlich mit Passagieren, Post und Stückgut zwischen Hamburg und dem Humber verkehrten.

Der größte u. der kleinste an Bord der PASSAT Knut Weiser (Wien) und Herbert Schäuffler Sept 1932 Port Louis

Die Fahrt elbabwärts an jenem Maiabend habe ich in schöner Erinnerung behalten. Auf dem Promenadendeck entwickelte sich ein fröhlicher Betrieb. Hans Knieper fand schnell Kontakt; es wurde auch getanzt, und ich durfte das Grammophon bedienen, fiel also niemandem zur Last.
Der nächste Tag war weniger schön; das Schiff ging in der Nordsee arg zu kehr. Die Seekrankheit hatte mich gepackt; ich verbrachte die meiste Zeit im WC und wünschte sehnlichst, ich wäre „da heeme geblie’'m in Birne“. Nachts kamen wir in Grimsby an. Am Montag brachte uns die Bahn nach Middlesborough.

Die „Passat“ und ich

Abends um 18 Uhr betraten wir die „Passat“, deren hohe Masten mir mächtig imponierten. Zusammen mit Hans Knieper wurde ich im Backbord-Logis im Brückenhaus untergebracht. Als wir uns bekannt machten, wurde ich von einem großen jungen Mann mit verdächtigem Überschwang begrüßt. Er war der Sohn eines Reederei-Inspektors und erklärte mir, dass ich nunmehr der „Moses“ sei und die Backschaft zumachen habe. Was das bedeutete, begriff ich erst später. Ich kroch früh in meine harte Koje und schlief bald ein. m nächsten Morgen musste ich mich beim Ersten Offizier Eckholm melden.
Als ich in seine Kammer trat, begrüßte er mich mit den Worten: „Hier ist doch kein Kindergarten!“ Allmählich gewöhnte ich mich an solche Bemerkungen.

Steuerbordwache mit Kapitän und 2.Offizier 1932 im Atlantik

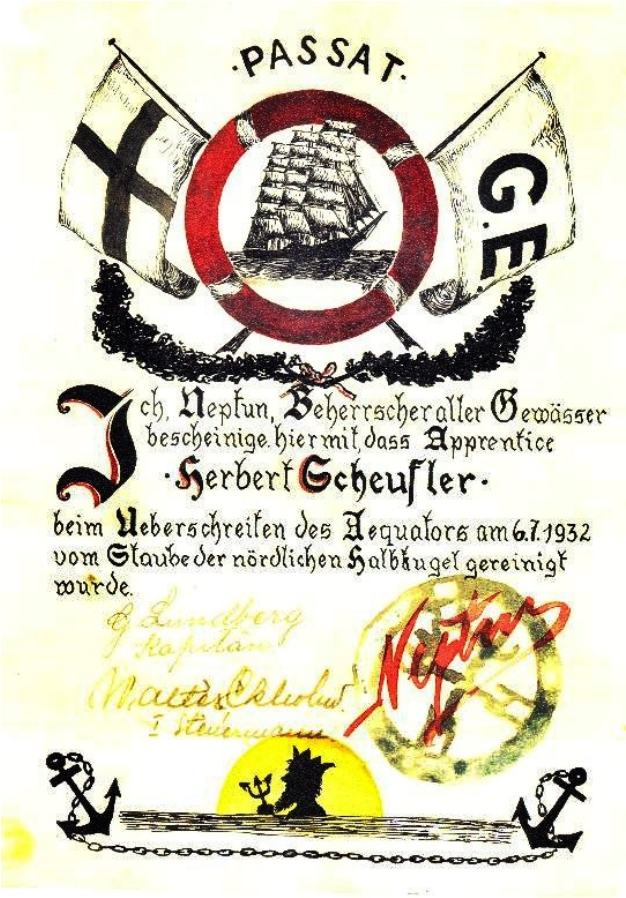
Nachdem ich Backschaft gemacht hatte, erhielt ich den ehrenvollen Auftrag, den Schweinestall auszumisten, der von zwei Jungschweinen bewohnt wurde. Ich hatte ziemliche Angst vor diesen Tieren und war froh, als schließlich der alte Zimmermann sich meiner erbarmte und mir half, die Biester wieder einzufangen.
Wie die anderen Neulinge auch wurde ich als „Apprentice“

angemustert. Allmählich begann ich zu begreifen, dass ein Apprentice ein Schiffsjunge war, für dessen Status die Eltern zahlen mussten.
Auf der „Passat“ waren wir acht Apprentices, alles Deutsche außer einem Österreicher. Es gab nur vier Matrosen, einer davon war ein Deutscher namens Sven Thienemann. Auch der Schmied war Deutscher und zwei von den sieben Leichtmatrosen und Jungmännern. Außer dem starken deutschen Kontingent repräsentierten ein Schwede, ein Däne, ein Ire und der bereits erwähnte Österreicher die internationale Mischung der Mannschaft.
Kommandosprache war Schwedisch, denn die Schiffsleitung, bestehend aus dem Kapitän und drei Offizieren, sowie neun weitere Seeleute waren schwedisch sprechende Finnländer, die in der Mehrzahl von den Äland-Inseln stammten.
Untereinander sprachen wir meistens Deutsch, aber auch Schwedisch und Englisch wurden zur Verständigung benutzt. Insgesamt waren wir nur 28 Mann auf dem großen Schiff, und das war sehr knapp. Deshalb nahm der Kapitän für die Heimreise noch zwei Mann dazu, und auf den folgenden Reisen waren 30 Mann die normale Besatzungsstärke der „Passat“.
Ich hörte später, dass die Reederei Laeisz die „Passat“ ursprünglich mit 32 bis 34 Mann besetzt hatte. Nach ihrem Umbau zum Frachtschulschiff im Jahre 1927 waren rund 70 Mann an Bord. Jetzt, bei unserer kleinen Besatzung, gab es viel unbenutzten „Wohnraum“ an Bord. Deshalb nahm der Reeder gern ein paar Passagiere mit, die das Abenteuer einer Segelschiffsreise erleben wollten, ehe es zu spät war. So nach und nach erfuhr ich über die „Passat“ folgendes: Noch unter deutscher Flagge segelnd, war sie im März 1932 mit einer Salpeterladung von 4750 t in Bilbao eingetroffen. Es hatte bereits Verkaufsverhandlungen zwischen F. Laeisz und Gustaf Erikson gegeben; das Schiff sollte in Middlesborough übergeben werden.
Am 9. April verließ die „Passat“ den Hafen von Bilbao in Ballast, am 22. April ankerte sie in der südlichen Nordsee, um einem heimkehrenden Bananendampfer der Reederei Laeisz einen Teil der Besatzung und der Ausrüstung zu übergeben. Am 29. April traf sie in Middlesborough ein und wurde von Kapitän Lundberg übernommen. Gustaf Erikson, der letzte große Segelschiffsreeder, hatte für 6500 £ einen erstklassigen Segler erhalten, der mit seinen 20 Jahren jünger war als alle anderen großen Segler seiner Flotte.
Die anderen Apprentices waren am 9. Mai eingetroffen. Als ich meinen Dienst auf der „Passat“ antrat, war die Beladung schon weit fortgeschritten. Kalidünger in Säcken lag im Laderaum, dazu kam noch etwas Stückgut. Die Royalrahen, die an Deck lagen, wurden wieder aufgebracht, ohne das meine Hilfe dabei benötigt wurde. Ich musste erst lernen, in den Masten aufzuentern. Jeden Tag ging ich ein Stück höher, und bevor wir ausliefen, hatte ich die Royalrah erreicht. Das Schiff war mit Deckmotoren, Braß- und Fallwinden ausgerüstet, wie es sich für einen Segler des 20. Jahrhunderts geziemte, aber die Funkstation hatte Gustaf Erikson nicht übernehmen wollen, sie war ausgebaut worden. Unser Kapitän besaß nur einen kleinen Radioempfänger, der kümmerlich mit Taschenlampenbatterien gespeist wurde.

Nach Mauritius und den Seychellen

Am 29. Mai, einem Sonntag, fassten zwei Schlepper die „Passat“ an, um sie flussabwärts und in See zu bringen. Nachmittags begannen wir Segel zu setzen. Nachts, auf meiner ersten Seewache, stand ich bereits am Ruder, natürlich nur als zweiter Mann. Eine Woche nach der Abfahrt trieben wir uns im Englischen Kanal herum. Am 4. Juni hatte unser Kapitän Geburtstag und

spendierte eine Flasche Schnaps; er wurde 48 Jahre alt. Drei Tage später begegneten wir der Erikson-Bark „Killoran“ auf dem Wege von Falmouth nach Sunderland. In den folgenden Wochen gab es keine besonders erwähnenswerten Ereignisse, außer das mir der Steward eines Tages ein Hühnerei schenkte. Am 7. Juli kreuzten wir den Äquator und wurden zünftig getauft. Den Meridian des Kaps der Guten Hoffnung erreichten wir am 2. August und 14 Tage später, nach 83tägiger Reise, fiel unser Anker vor Port Louis auf Mauritius. Durch drei Hurrahs gaben wir unserer Freude Ausdruck. Ein kleiner Schlepper brachte uns in den Hafen, wo wir vorn und achtern an Bojen festmachten. Das Löschen unserer Ladung ging nur langsam voran, da unsere Petroleummotoren nicht sehr leistungsfähig waren. In unserer Freizeit gingen wir viel an Land, spielten Fußball mit den englischen Soldaten und machten Ausflüge. Eines Sonntags unternahmen wir eine Bustour um die ganze Insel. Insgesamt lagen wir 48 Tage in Port Louis. In der letzten Woche hatte ich beim Übernehmen des Sandballastes einen Unfall. Ich arbeitete im Leichter und wurde von einem vollen Korb getroffen, der in den Leichter zurückfiel und mich begrub. Mit Hautabschürfungen am Kopf kam ich noch glimpflich davon. Am 7. Oktober verließen wir Port Louis und versegelten in 16 Tagen nach Assumption Island, das NW-lich von Madagaskar auf 10 Grad S und 47 Grad O liegt. Wir sollten von dort eine Ladung Guano nach Neuseeland bringen.



Guano für Neuseeland

Assumption Island, das zu den Seychellen gehört, ist etwa 2 Seemeilen lang und stellenweise mit Palmen bewachsen. Damals lebten etwa 100 Eingeborene auf der Insel. Wenn ein Schiff Guano laden sollte, kamen fünf Weiße von der Hauptinsel Mahé herüber, um den Betrieb in Schwung zu bringen.Der in alte Säcke gefüllte Guano wurde mit Kanus längsseit gebracht, dann wurden die Säcke auf die Luke gehievt und aufgeschlitzt. Unser Guano war ein braunes Pulver, geruchlos, aber sehr staubig. Die Schiffsleitung tätigte einen Tauschhandel mit den Eingeborenen: Für den uralten Laeisz-Proviant, der sich noch an Bord befand, bekamen wir frischen Fisch, ein paar schwarze Schweine und einige Hühner. Manchmal

Eingeborene verladen Säcke mit Guano-Dünger in Kanus zur PASSAT für Neuseeland 1932 Port St. Louis / Mauritius

fuhren wir mit den Eingeborenen in ihren Kanus zum Fischen raus. Hans Knieper und ich pullten eines Nachts heimlich mit unserem Boot zur Insel, um Kokosnüsse von den Palmen zu klauen. Es war schwere Arbeit für uns zwei, besonders zum Schluss, als wir unser Boot hoch und trocken auf dem Strand fanden; entgegen unseren Berechnungen war die Tide ab - statt aufgelaufen. An Bord wollten sie alle Kokosnüsse von uns haben, aber vorher war keiner bereit gewesen, an der Expedition teilzunehmen.
Das Laden ging schnell von statten, und schon nach 16 Tagen konnten wir unsere Anker wieder hieven. Allerdings bekamen wir den Heckanker nicht an Deck und mussten die Trosse kappen. Von Assumption Island versegelten wir zunächst zur Hauptinsel Mahé um in Port Victoria auszuklarieren. Die Fahrt zog sich infolge vieler Windstillen in die Länge, wir brauchten 17 Tage für die 600 Seemeilen.
Am 21. November fiel unser Anker vor Port Victoria. Viele Eingeborene kamen an Bord und boten uns alle möglichen Früchte zum Kauf oder Tausch an. Ein Neger hatte seinen Strohhut mit einem Mützenband des Kreuzers „Emden“ geschmückt. Allerdings stand die Schrift auf dem Kopf, und der Neger wollte nicht, dass wir die Sache richtigstellten; aus Angst, wir würden ihm das Band wegnehmen.
Am 23. November gingen wir auf die Reise nach Neuseeland, mit drei Passagieren an Bord. Wir steuerten zunächst südwärts, kamen aber nur langsam voran und brauchten für die ersten 350 Seemeilen 16 Tage. Die Flautentreiberei brachte die Schiffsleitung auf ungewöhnliche Gedanken; für den 10. Dezember wurde erstmalig nautischer Unterricht angesetzt und abgehalten, und prompt fing die „Passat“ wieder an zu laufen.
Trotzdem wurde unser Proviant gammelig und teilweise knapp.
Kurz vor Weihnachten wurde ein Schwein geschlachtet. Sonst aber ließ sich der Kapitän zu Weihnachten „nichts anmerken“, so das die Mannschaft verärgert war. Nur die Steuerleute und die Passagiere bekamen am Heiligen Abend drei Hurrahs, weil sie Schnaps und Zigaretten spendiert hatten. Weihnachten wurde ein Schachturnier begonnen, das leider nicht bis zum Ende ausgetragen wurde.

PASSAT vor Assunystion / Madagaskar

In der Silvesternacht empfingen uns die „Roaring Forties“ mit einem schweren Sturm; die ganze Nacht hindurch bargen wir Segel und hatten um Mitternacht nur Zeit für drei knappe Hurrahs. Aber am Neujahrsmorgen erhielten wir den wohlverdienten Schnaps. Unser Weg verlief südlich von Tasmanien und sollte auch südlich um Neuseeland führen. Wegen anhaltender SO-Winde entschloss sich Kapitän Lundberg jedoch am 22. Januar für den Weg um die Nordinsel. Am nächsten Tag mussten wir mit alle Mann in den Laderaum, um den Guano zu trimmen; das Schiff hatte Schlagseite. Unsere Reise nach Auckland dauerte viel länger als erwartet. Der Proviant wurde sehr knapp, Tabak und Zigarettenpapier waren an Bord nicht mehr aufzutreiben.
Am 5. Februar passierten wir das Nordkap Neuseelands in großem Abstand.

Zwei Tage später kam der Lotse an Bord und brachte uns abends vor Auckland zu Anker, am nächsten Tag ging es an die Pier.
Von Mah‘e hatte unsere Reise 76 Tage gedauert. Zu unserer Überraschung lag die „Winterhude“ schon seit 11 Tagen im Hafen, sie hatte von den Seychellen nur 57 Tage gebraucht, nachdem sie einen Monat nach uns von Middlesborough auf die gleiche Reise gegangen war. Die „Passat“, der ehemalige „Flying-P-Liner“, hatte da keine gute Figur gemacht. Zwei Tage nach uns traf auch die Viermastbark „Magdalene Vinnen“ in Auckland ein, mit Kork von Spanien kommend.
Wir hatten viele Einladungen in Neuseeland und bekamen viel Freizeit. Als dann noch ein „Landsmann“ aus Pirna auftauchte und mich zu einer großen Autotour kreuz und quer über die Nordinsel einlud, blieb ich drei Tage weg, ohne an Bord gefragt zu haben. Das war jedoch zu viel; ich erhielt dafür Bordarrest und durfte nicht mehr an Land, auch nicht in Australien. Das schmerzte mich mehr als die 100 Finnmark, die ich außerdem für einen guten Zweck zahlen musste.
In Auckland gab es viel Post für uns. Ein Apprentice bekam aus Deutschland die traurige Nachricht, dass sein Vater bei einer Blinddarmoperation gestorben war. Aus den Zeitungen erfuhren wir, dass in Deutschland Hitler die Macht übernommen hatte, aber wir dachten uns nicht viel dabei. Auch die Neuseeländer schienen dem Machtwechsel im fernen Deutschland nicht viel Bedeutung beizumessen.

Heimreise

Unsere Ladung wurde in Auckland schnell gelöscht, schon am 23. Februar 1933 liefen wir wieder aus, in Ballast nach dem Spencer-Golf bestimmt, wo wir Weizen für Europa laden sollten. Die 33 tägige Passage nach Wallaroo wurde zu einem spannenden Rennen mit der „Winterhude“. Mal überholte sie uns, mal liefen wir ihr vorbei, und mal trieben wir gemeinsam in der Flaute, so das Kapitän und Erster Offizier der „Winterhude“ uns besuchen kamen.
Nachdem wir in Wallaroo einklariert hatten, segelten wir weiter nach Port Broughton, um dort eine Teilladung herüberzunehmen. Dann ging es zurück nach Wallaroo, wo wir ohne Schlepperhilfe an der Pier festmachten. Vollbeladen verließen wir die Pier am 4. Mai, als letztes Schiff der Weizenseglerflotte des Jahres 1933. Wie schon erwähnt, war die Besatzung für die Heimreise um zwei Mann verstärkt worden. Beides waren „Landsmänner“, so das wir jetzt 13 Deutsche waren; es fehlte nicht viel an der absoluten Mehrheit.
Ich will hier nicht alles erzählen, was auf der Heimreise passierte; es war ähnlich wie auf vielen anderen Fahrten von Australien heimwärts um Kap Hoorn, über die zahlreiche Bücher und Berichte geschrieben worden sind. Wichtig für mich war, dass am 24. Mai meine Zeit als Apprentice nach einjähriger Dauer ablief. Ich wurde zum Leichtmatrosen befördert,

Kap Horn 1933

ebenso wie meine Kameraden schon 14 Tage vorher, und erhielt fortan eine monatliche Heuer von 450 Finnmark. Als Apprentice hatte ich monatlich 50 Finnmark bekommen; das waren etwa 5 RM Einige Tage bevor wir Kap Hoorn erreichten, gab es mehrere Verletzte durch eine schwere See; der Zweite Steuermann brach sich dabei ein Bein. Mit 13 Knoten Fahrt passierten wir am 16. Juni das Kap Hoorn, nach 44 Tagen von Wallaroo. Die Linie erreichten wir nach weiteren 28 Tagen.
Am 2. August wurde ich neu vermessen: die Länge über alles betrug 1,56 m, was ich befriedigt in meinem Tagebuch notierte.
Nachdem wir am 10. August die Azoren passiert hatten, machte sich an Bord aus unerklärlichen Gründen eine gereizte Stimmung breit, die mehrere Tage anhielt. Der Erste Offizier schlug den dänischen Leichtmatrosen und ein ehemaliger Apprentice verhaute einen Leichtmatrosen, der ein Landsmann von ihm war.
Dann schlug sich der deutsche Matrose mit dem Matrosen aus Stockholm, und am nächsten Tag gab es einen „fight“ zwischen letzterem und dem Ersten Offizier.
Aber das war alles vergessen, als wir am 21. August abends mit Lizard-Signalstation morsten und Order bekamen, nach Falmouth einzulaufen. Sechs Tage lagen wir dort auf der Reede. Es kamen viele Besucher an Bord, aber auch Frischproviant, der uns mindestens ebenso wichtig war.
Von Wallaroo bis Falmouth hatten wir 109 Tage gebraucht, es war keine Bestleistung.
Aber die „Winterhude“ hatten wir gründlich abgehängt; sie kam erst nach 144 Tagen an. Von Falmouth segelten wir nach London und machten am 3. September im Westindia-Dock fest.
Ich bekam Heimaturlaub mit der Auflage, mich am 25. September wieder in London einzufinden. Zu Hause hatte ich viel zu erzählen, und manches versetzte meine Zuhörer in Erstaunen. Meinen ehemaligen Schulkameraden gegenüber fühlte ich mich schon sehr erwachsen, und mein alter Englisch-Lehrer legte die Ohren an, als ich, an einer Englischstunde teilnehmend, meine Reiseerlebnisse in fast perfektem Englisch vortrug. Er hatte meine „schulischen Leistungen“ in weniger guter Erinnerung.
Ich machte noch zwei weitere Reisen mit der „Passat“ und war insgesamt mehr als drei Jahre an Bord, das letzte Jahr als Matrose. Auf der zweiten Reise waren wir immer noch mit 12 Deutschen, aber auf der dritten Reise war ich der einzige Deutsche an Bord, der „Tysker Matros“. Infolge der völlig veränderten Situation in Deutschland drängten die deutschen Jungen nicht mehr auf die Erikson-Segler, außerdem machte die strenge Devisenbewirtschaftung den Transfer der vom Reeder geforderten Unterhaltskosten fast unmöglich.

Wenn ich heute an meine Zeit auf der „Passat“ zurückdenke, muss ich den Kapitänen und Offizieren im nach hinein ein Kompliment machen. Sie waren vorzügliche Seeleute, waren stets gerecht gegenüber der gemischten Mannschaft und kümmerten sich fürsorglich um die Jüngeren. Kapitän Lundberg erinnere ich als einen sehr ruhigen und vorsichtigen Mann, der mit dem Segelbergen immer schnell bei der Hand war. Kapitän Gerhard Sjögren, der die „Passat“ nach der ersten Reise übernahm und elf Jahre jünger war als sein Vorgänger, segelte das Schiff viel forscher und erzielte dementsprechend bessere Zeiten. Auf beiden Reisen, die ich unter Kapitän Sjögren gemacht habe, legten wir uns mit der schnellen „Padua“ an, und Kapitän Jürs hatte Mühe, die Ehre der „Flying-P-Line“ zu retten.

Kapitän Scheuffler (58) Im Jahre 1974