

WILFRIED KRUSEKOPF

Der Yachtskipper

Training für die
optimale Schiffsführung

SVB



DELIUS KLASING



DELIUS KLASING

SVIB

SVIB

WILFRIED KRUSEKOPF

Der Yachtskipper

Training für die
optimale Schiffsführung

SVMB

Delius Klasing Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-87412-191-0

© by Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld



Lektorat: Felix Wagner, Kerstin Hug

Titelfoto: Wilfried Krusekopf

Fotos: alle Wilfried Krusekopf, außer Seiten 10, 173,

179 (Pantaenius) und Seite 29 (Hallberg-Rassy)

Abbildungen: Wilfried Krusekopf

Layout: Gabriele Engel

Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Druck: Himmer AG, Augsburg

Printed in Germany 2013

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

Inhalt

Vorwort	8
1. Was ist ein guter Skipper?	9
1.1 Die rechtliche Lage des Skippers	9
1.2 Seglerische Kompetenz	13
1.3 Technische Kompetenz	15
1.4 Soziale Kompetenz	18
1.5 Kommunikation zwischen Skipper und Crew	20
1.6 Vorausschauende Problemvermeidung	22
2. Törnplanungsphase	27
2.1 Auswahl des geeigneten Schiffes	27
2.2 Zusammensetzung der Crew	30
2.3 Das erste Vorbereitungsgespräch mit der Crew an Land	32
2.4 Technische Aspekte in der Törnplanungsphase	34
2.5 Törnplanung navigatorisch und meteorologisch	37
3. Vorbereitungen an Bord zum Törnbeginn	46
3.1 Schiffsübernahme, Yacht-Check durch den Skipper	46
3.2 Yacht-Einweisung der Crew durch den Skipper	52
3.3 Sicherheitseinweisung	58
3.4 Letzte Checks vor dem Auslaufen	61
3.5 Logbuchführung	63
4. Hafenanleger	65
4.1 Grundlegende Einflussvariablen: Trägheit, Radeffekt, Wind und Strom	66
4.2 Vorbereitung des Schiffes und der Crew vor dem Einlaufen	72
4.3 Wichtige Details beim Anlegen und Festmachen	74
4.4 Allgemeine Hinweise zum Ablegen	78
4.5 An- und Ablegen längsseits an der Pier	80
4.6 An- und Ablegen im Päckchen	82

84	4.7 An- und Ablegen am Schwimmsteg mit Fingerstegen
85	4.8 An- und Ablegen an der Pier römisch-katholisch
89	4.9 An- und Ablegen in der Box zwischen Pfählen
91	4.10 An- und Ablegen an Bojen
94	5. Ankern
94	5.1 Voraussetzungen für gutes Ankern
100	5.2 Ausbringen des Ankers
103	5.3 Bergen des Ankers
105	6. Angewandte Navigation und Seemannschaft
105	6.1 Zweckmäßiger Einsatz von GPS und Kartenplotter
109	6.2 Einsatz von Radar und AIS
114	6.3 Kurshalten
123	6.4 Manöver unter Segeln – Die optimierte Wende und Halse
127	6.5 Segeltrimm
137	6.6 Refftechniken
145	6.7 Segeln bei Nacht, Wacheinteilungen
154	6.8 Fahrt unter Maschine, Motorsegeln
157	6.9 Einhandsegeln
162	7. Gefahrensituationen
162	7.1 Beurteilung der Notsituation
165	7.2 Seenotausrüstung und Notrollen
167	7.3 Ausfall der Maschine oder der Elektrik
170	7.4 Manövrierunfähigkeit, Ruderbruch
172	7.5 Mastbruch, Schäden im Rigg und an den Segeln
175	7.6 Nebel
179	7.7 Feuer
180	7.8 Leckbekämpfung bei Wassereintrich
183	7.9 Kollision

7.10	Mensch über Bord (MOB)!	186
7.11	Seekrankheit, Verletzungen	192
7.12	Sturm	196
8.	Tiden, Gezeitenströme und Seegang	201
8.1	Wasserstandsberechnungen in Tidengewässern	201
8.2	Dünung, Seegang, Brecher	204
8.3	Gezeitenströme, Wind gegen Strom	206
Anhang		209
	Weiterführende Literatur	209
	Informative Websites	209

SVIB

Vorwort

Für wen ist dieses Buch geschrieben?

Das vorliegende Buch wendet sich an in Navigation und Seemannschaft bereits grundlegend ausgebildete Segler, die nicht mehr nur als Crewmitglied segeln wollen, sondern sich auf die Führungsrolle als Skipper vorbereiten möchten, sei es auf einer Charteryacht oder auf dem eigenen Schiff. Es ist somit keine allgemeine Einführung in das Yachtsegeln, sondern dient – aufbauend auf bereits vorhandenen Segelkenntnissen – als Hilfe für den Einstieg in die Skipperrolle.

Zwar bilden zahllose Segelschulen jährlich Tausende von zukünftigen Seglern aus, um anschließend in der Crew einer Segelyacht mitwirken zu können, doch ist es erheblich schwieriger, eine gute Ausbildung und Vorbereitung auf den Einsatz als Skipper einer Yacht zu erhalten. Für das kompetente und verantwortungsbewusste Führen einer Segelyacht bedarf es erheblich mehr als das Papier eines Küsten- oder Hochsee-Segelscheins. Umfassende Praxis und mehrjährige Erfahrung auf See, konkret angewandte Theorie, Kompetenz im Umgang mit der Crew, aber auch die vertiefte Lektüre nautischer Literatur, bilden unumgängliche Voraussetzungen für das verantwortliche Führen eines jeden Seeschiffes.

In dem Buch Yachtskipper werden häufig auftretende Probleme in der Törn- und Schiffsvorbereitung ebenso gründlich behandelt wie zwischenmenschliche Aspekte der Schiffsführung. Insbesondere wird auf diejenigen Bereiche aus Navigation und Seemannschaft vertieft eingegangen, die in der Segelausbildung oft zu kurz kommen wie Schiffshandling, Hafenmanöver, Ankern, Segeltrimm, Segeln bei Nacht, Einhandsegeln, gefährliche Wetterlagen und Notsituationen. Viele der angesprochenen Schwierigkeiten lassen sich mithilfe dieses Buches im Vorhinein vermeiden und so trägt die Lektüre von Yachtskipper zu einem gelungenen Törn bei.

1. Was ist ein guter Skipper?



»The Captain's word is law« (Das Wort des Kapitäns ist Gesetz), so oder ähnlich hieß es früher auf den Fracht fahrenden Segelschiffen mit professioneller Besatzung. Doch wie steht es um den Skipper auf einer freizeitorientierten, modernen Segelyacht? Welche Kompetenzen, Fähigkeiten, Charaktereigenschaften sollte der »optimale Skipper« besitzen, um im positiven Sinn eine Autorität darzustellen und seine Aufgaben zu erfüllen?

Auf die rechtliche Lage des Skippers wird in Kapitel 1.1 eingegangen. In den Kapiteln 1.2 bis 1.6 werden die wesentlichen Kompetenzbereiche, die ein guter Skipper beherrschen sollte, komprimiert dargestellt. Ausführlichere Beschreibungen folgen in den Kapiteln 2 bis 6.

1.1 Die rechtliche Lage des Skippers

Notwendigerweise ist der Skipper derjenige, der als erster angesprochen wird, wenn sich eine Problemsituation anbahnt. Und natürlich ist er es, der zur Rechenschaft gezogen wird, wenn es an Bord gar zu einem Unfall kommt.

Wenn etwas schief läuft, ist der Skipper gefragt: Dies beginnt im Kleinen mit der Diskussion um die zu bunkenden Lebensmittel und endet im Großen möglicherweise mit einer Seeamtsverhandlung nach einem missglückten Mensch-über-Bord-Manöver, bei dem ein Besatzungsmitglied ertrunken ist. Der Skipper verantwortet den Zustand des Bootes und der Ausrüstung, die Aufgabenverteilung unter der Mannschaft und natürlich alle seemännischen und navigatorischen Entscheidungen. Er ist es, der entscheidet, ob das Boot und die Besatzung auslaufen können. Er ist es, der die Konsequenzen einer eventuell von der Crew geforderten und von ihm akzeptierten Handlung juristisch verantworten muss.

Ob beispielsweise nach einer Windrichtungsänderung der geplante Zielhafen aufgegeben und ein neues Ziel angesteuert wird, sollte natürlich mit der Crew diskutiert werden. Doch wenn es dann möglicherweise zu einer seemännisch gefährlichen Situation kommt, weil der Skipper gegen seine Überzeugung den Wunsch der Crew akzeptiert hat, so kann er sich nicht damit herausreden, dass er es ja anders geplant hatte. Der Skipper trägt juristisch gesehen in jedem Fall die Verantwortung für die Schiffsführung und deren Konsequenzen.

Selbst wenn er in der Koje liegt und schläft, während die Wache stellvertretend den Kurs hält und die Segel bedient, so wird er beispielsweise gegenüber einem Vercharterer und bei weiterreichenden Personen- oder Sachschäden auch in einer Seeamtsverhandlung als Verantwortlicher zur Rechenschaft gezogen. Gerichtsstand ist in der Regel im Land der Schiffsregistrierung.



Strandung durch Navigationsfehler. Foto von Pantaeinius

Inwieweit diese Verantwortlichkeit im Schadensfall eine finanzielle Haftung des Skippers nach sich zieht, kann im Einzelfall gerichtlich sehr unterschiedlich entschieden werden. Es bietet sich darum an, eine sogenannte »Skipperhaftpflichtversicherung« abzuschließen, so wie sie von vielen Yachtversicherern angeboten wird.

Manche Skipper schließen vor Törnbeginn mit der Crew eine sogenannte »Mitseglervereinbarung« ab, die vor Ansprüchen untereinander bei nicht vorsätzlich verursachten Schäden schützt, falls die Versicherung nicht greifen sollte. Doch Vorsicht: Die gegenseitige Haftung bei Sach- und Personenschäden, die durch eine grobe Fahrlässigkeit des Skippers oder Crewmitglieds hervorgerufen werden, kann nach BGB §§305ff nur durch eine sogenannte Individualvereinbarung ausgeschlossen worden sein, der keine vorformulierten Vertragsbedingungen zugrunde liegen.

Was im konkreten Fall als leicht fahrlässig, was als grob fahrlässig beurteilt wird, entscheidet letztendlich das Gericht. Das folgende Beispiel für eine Mitseglervereinbarung kann darum nur als Vorschlag dienen und muss individuell formuliert werden.

Beispieltext einer Mitseglervereinbarung

entnommen aus: Yachtcharter, Mitseglervereinbarung regelt Kosten und Haftung (2002 Yacht online – Delius Klasing Verlag) unter <http://www.yacht.de/service/service16.html> (abgerufen am 16.10.2012). Der Text unter Punkt 5 »Haftungsausschluss« wurde aktualisiert.

Mitseglervereinbarung

für den Segeltörn vom bis zum
auf der Segelyacht
mit Ausgangshafen,
bei dem die aufgeführten Personen Mitsegler sind.

- | | |
|---------|--------|
| 1. | 5..... |
| 2. | 6..... |
| 3. | 7..... |
| 4. | 8..... |

1. Chartervertrag

Der zwischen und dem Vercharterer geschlossene Chartervertrag vom ist Grundlage dieser Vereinbarung. Jeder Mitsegler hat eine Kopie dieses Chartervertrages erhalten und ist mit den insoweit zugrunde gelegten Regelungen einverstanden.

2. Törnkosten

Die Mitsegler tragen sämtliche Törnkosten gemeinsam zu gleichen Teilen. Dies sind insbesondere die Charterkosten und die Bordkasse (zur Bordkasse gehören Kosten für Verpflegung und Getränke an Bord, Kosten für Diesel, Hafengelder, Gebühren etc.). Ferner sind dies aber auch Kosten, die sich aus der Nichterfüllung des Chartervertrages ergeben können und etwaige Kosten im Schadensfall, soweit dafür keine Versicherung eintritt und ein Schaden nicht vorsätzlich von einem Mitsegler verursacht wurde.

Die Charterkosten betragen Jeder Mitsegler verpflichtet sich, die auf ihn entfallende erste Rate in Höhe von bis zum an den Schiffsführer zu entrichten. Die übrigen Kosten werden frühestens bei Törnantritt fällig.

Bei Reiserücktritt eines Mitseglers, gleich aus welchem Grund, zahlt dieser seinen Anteil an den Charterkosten, soweit dafür nicht eine Reise-Rücktrittskosten-Versicherung eintritt oder die übrigen Mitsegler darauf ausdrücklich verzichten.

3. Schiffsführer

Verantwortlicher Schiffsführer ist Der Schiffsführer versichert, dass er die notwendigen Erfahrungen, Kenntnisse und Qualifikationen besitzt, um die Yacht unter Segel und Motor sicher zu führen. Er weist die Mitsegler in die Bedienung der Yacht ein und führt eine gründliche Sicherheitseinweisung durch.

4. Pflichten der Mitsegler

Jeder Mitsegler beachtet die Anweisungen des Schiffsführers und informiert ihn beziehungsweise den jeweiligen Wachführer.

Jeder Mitsegler achtet selbst auf seine persönliche Sicherheit und trägt bei Bedarf und in jedem Falle auf Anweisung des Schiffsführers Rettungsweste und Lifebelt.

5. Haftungsausschluss

Jeder Mitsegler fährt auf eigene Gefahr mit und verzichtet auf Ersatzansprüche aus allen rechtlichen Gesichtspunkten gegen den Schiffsführer, die anderen Mitsegler und den Eigner, wenn der Schaden auf fahrlässigem Verhalten beruht. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht, soweit Schäden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden und auch nicht für Schadensersatzansprüche für jede schuldhaftige Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit. Der Haftungsausschluss gilt auch nicht, soweit Schäden von einer Haftpflichtversicherung, auch Skipperhaftpflichtversicherung, gedeckt sind.

6. Salvatorische Klausel

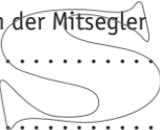
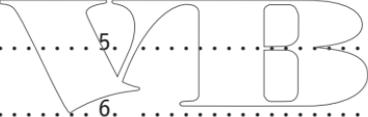
Sollten Teile dieser Vereinbarung ungültig oder undurchführbar sein oder werden, soll dies die Wirksamkeit der anderen Teile dieser Vereinbarung nicht beeinträchtigen. Gleiches gilt, wenn sich herausstellt, dass die Vereinbarung eine Regelungslücke enthält. Anstelle des unwirksamen/undurchführbaren Teils oder zur Ausfüllung der Lücke soll diese Vereinbarung so ausgelegt werden, dass sie dem beabsichtigten Zweck möglichst nahe kommt.

7. Nebenbestimmungen

Streitigkeiten beurteilen sich nach deutschem Recht. Mündliche Nebenabreden sind nicht getroffen. Änderungen und/oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt insbesondere auch für eine Aufhebung des Schriftformerfordernisses. Jeder Mitsegler bestätigt, eine Ausfertigung dieses Vertrages für seine Unterlagen erhalten zu haben.

.....
 Ort, Datum

Unterschriften der Mitsegler

1.		5.	
2.		6.	
3.		7.	
4.		8.	

1.2 Seglerische Kompetenz

Der »gute Skipper« muss zuerst einmal navigatorisch und seemännisch gut ausgebildet und praxiserfahren sein. Dies lässt sich nicht einfach an einem Segelführerschein und an einer Zahl gesegelter Seemeilen festmachen. Sicherlich ist beispielsweise der bestandene deutsche Sportküstenschifferschein (SKS) oder auch Sportseeschifferschein (SSS) zwar eine unbedingt notwendige, aber nicht selbstredend eine hinreichende Grundlage für die Skipperrolle. Rechtlich gesehen gilt auf Yachten, die professionell beziehungsweise kommerziell unter deutscher Flagge fahren, dass der Skipper den Sportseeschifferschein (SSS) besitzen muss (in der Schweiz und in Österreich den »Hochseeschein«). Die Ausbildungsstruktur dieser Scheine bringt es mit sich,



dass der Absolvent mehr als 3000 Seemeilen in seinem Kielwasser hat, was nicht wirklich viel ist.

Bevor sich der frisch examinierte »Sportseeschiffer« für die Skipperrolle auf einer Segelyacht entscheidet, sollte er als Co-Skipper mehrere Törns in möglichst unterschiedlicher Umgebung und zu verschiedenen Jahreszeiten auf unterschiedlichen Schiffen und mit wechselnden Besatzungen segeln. So erlangt er die fachliche Reife und seglerische Flexibilität für einen verantwortungsbewussten Umgang mit Schiff und Mannschaft.

Es muss allerdings deutlich darauf hingewiesen werden, dass nicht allein eine große Zahl an gesegelten Seemeilen einen ausreichenden Erfahrungshintergrund garantiert. Beispielsweise wird auf einer Atlantiküberquerung im Passat von Teneriffa nach St. Lucia in die Karibik in der Regel nicht viel mehr getan als geschlafen, gegessen, das GPS abgelesen und dem Autopiloten bei seiner Arbeit zugesehen, vielleicht abgesehen von zwei oder drei Reff-Manövern. Navigatorisch, segeltechnisch und meteorologisch gesehen ist eine solche 2700-Meilen-Ozeanreise eher von geringem Anspruchsniveau.

Hingegen bringen drei Ostseetörns, eine Korsika-Umrandung, zwei Englandtörns, ein Starkwindtörn im Mistral vor der Küste Südfrankreichs und eine Biskaya-Überquerung im Herbst vielleicht nicht ganz so viele Seemeilen, dafür

aber mit Sicherheit mehr Erfahrungsgewinn als eine Transatlantikreise auf der Barfußroute.

Menschlich hingegen – im Hinblick auf Konfliktsituationen in der Bordatmosphäre – kann eine mehrwöchige Segelreise im Passat zweifellos einen erheblichen Erfahrungsgewinn mit sich bringen. Doch dazu mehr im Kapitel 1.4.

Auflistung der seglerisch und navigatorisch wichtigen Kompetenzbereiche, in denen der Skipper sattelfest sein muss:

- ▶ Hafenmanöver, An- und Ablegen (Details dazu in Kapitel 4),
- ▶ Segelbedienung, Segeltrimm, Reffen,
- ▶ alle Kurse zum Wind sauber steuern,
- ▶ Schwerwettertaktiken,
- ▶ Ausweichregeln, Havarievermeidung,
- ▶ Ankern, auch unter erschwerten Bedingungen,
- ▶ klassische Navigation mit Seekarte, Stechzirkel, Kompass, Lot und Logge,
- ▶ computergestützte Navigation: GPS, Plotter, AIS, Radar,
- ▶ Umgang mit dem Seefunkgerät (mindestens SRC),
- ▶ Identifizieren von Seezeichen am Tag und bei Nacht,
- ▶ Lesen und Verstehen nautischer Literatur auf Englisch.

SVMB

1.3 Technische Kompetenz

Ein Skipper darf handwerklich keine zwei linken Hände haben. Zu zahlreich sind die technischen Herausforderungen auf einer Segelyacht, die auf Törn nicht von geschultem Werftpersonal gewartet und eventuell repariert werden können. Insbesondere auf Chartersyachten ist der technische Zustand leider keineswegs immer zufriedenstellend. Aufgrund des Zeitdrucks beim fliegenden Wechsel der Chartercrews am gleichen Tag kommt es nicht selten zu Nachlässigkeiten in der Wartung. Auch kommt es vor, dass Chartercrews bei der Rückgabe der Yacht nicht ganz ehrlich sind und den zeitweise überhitzten Motor, das angerissene Reffauge im Groß-



segel oder das kleine Leck im Beiboot verschweigen, um die Rückerstattung der eigenen Kaution nicht zu gefährden.

Der zukünftige Skipper sollte sich fragen, ob er in folgenden Bereichen wirklich fit ist:

Motor und Antrieb

- ▶ Prüfen von Öl in Maschine und Getriebe,
- ▶ Prüfen und eventuelles Einstellen der Keilriemenspannung,
- ▶ Prüfen des Kühlmittels,
- ▶ Filterwechsel für Diesel, Öl und Kühlwasser,
- ▶ Impellerwechsel der Kühlwasserpumpe,
- ▶ Propeller unter Wasser eventuell von eingefangenen Leinen oder Plastiktüten befreien.

Rigg und Segel

- ▶ Umgang mit den Rollanlagen,
- ▶ Einbinden der Reffs,
- ▶ Masttrimm: Nachspannen der Drähte, Wanten und Stagen im Rigg,
- ▶ Anschlagen des Schwerwetterstags und der Sturmfock,
- ▶ Benutzung des Bootsmannsuhls, um bei Bedarf in den Mast hinaufgezogen zu werden,
- ▶ Einziehen von Ersatzleinen in den Mast, beispielsweise bei gerissenen Fallen,
- ▶ provisorisches Segelflicken.

Elektrik

- ▶ Berechnung des Stromverbrauchs aller vorhandenen elektrischen Geräte,
- ▶ Umgang mit den Hauptschaltern und den Sicherungsautomaten an der Service-Schalttafel,
- ▶ Benutzung eines Voltmeters und eines Amperemeters,
- ▶ Prüfen der Batteriespannung,
- ▶ Wechsel von Glühlampen an Deck und unter Deck,
- ▶ Umgang mit dem Autopiloten,
- ▶ Umgang mit der Ankerwinde.

Sicherheitsausrüstung

- ▶ Umgang mit der Rettungsinsel,
- ▶ Gebrauch der Rettungswesten, Lifebelts, Lifelines,

- ▶ Bedienung des Feuerlöschers,
- ▶ Einsatz der Mensch-über-Bord-Ausrüstung,
- ▶ Gebrauch der Seenotsignale (Handfackeln, Raketen),
- ▶ Einsatz der Mittel zur Leckbekämpfung.

Tanks und Pumpen

- ▶ Funktionsprüfung aller Pumpen an Bord (Diesel, Trinkwasser, Toilette, Leck),
- ▶ Reinigung der Toilettenpumpe,
- ▶ Säubern eines verschmutzten Dieseltanks,
- ▶ Reinigen eines Wassertanks,
- ▶ provisorisches Abdichten eines abgerissenen Seeventils,
- ▶ Funktionsprüfung der Gasanlage, Wechsel der Gasflasche.

Decksausrüstung

- ▶ Beurteilung der Brauchbarkeit des Ankergeschirrs und sein Einsatz,
- ▶ Festigkeitsprüfung der Seereling, Bugkorb und Heckkorb,
- ▶ Funktionsprüfung aller Fallen, Strecker, Niederholer usw.

SWBB

Auf den ersten Blick mögen die oben formulierten Anforderungen übertrieben erscheinen, aber die Fähigkeit zur richtigen Diagnose und Bewältigung technischer Probleme macht aus einem Skipper einen guten Skipper.



YACHT-BÜCHEREI

BAND 140

Vom Crewmitglied zum Skipper

Zum Führen einer Segelyacht braucht man mehr als einen Segelschein: Umfassende Praxis und mehrjährige Erfahrung auf See sowie Kompetenz im Umgang mit der Crew bilden notwendige Voraussetzungen für eine gute Schiffsführung.

Hier setzt das Buch von Profiskipper Wilfried Krusekopf an. Es wendet sich an Segler, die sich auf die Führungsrolle als Skipper einer Charteryacht oder auf dem eigenen Schiff vorbereiten möchten.

Häufig auftretende Fragen bei der Törn Vorbereitung kommen in diesem Ratgeber ebenso zur Sprache wie zwischenmenschliche Aspekte der Schiffsführung. Insbesondere werden auch die Bereiche behandelt, die in der Segelausbildung oft zu kurz kommen – Schiffshandling, Hafenmanöver, Segeltrimm, Ankern, Segeln bei Nacht, Einhandsegeln, gefährliche Wetterlagen und Notsituationen. Durch praxisnahe Tipps und leicht verständliche Zeichnungen wird Seglern mit diesem Buch die Angst vor dem Einstieg in die Skipperrolle genommen.



DELIUS KLASING

ISBN 978-3-87412-191-0



9 783874 121910