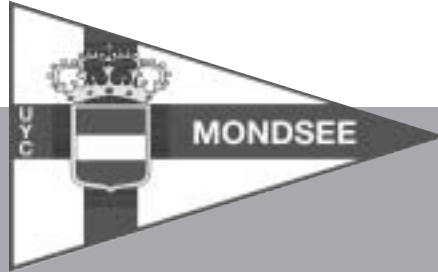


Mitteilungen für die Mitglieder des UYC Mondsee

Club INTERN

Ausgabe Jänner 2003





In eigener Sache

Ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns.

Mit der außerordentlichen Generalversammlung im Februar 2002 und der einstimmigen Beschlussfassung über das Leitbild 2002-2012 wurde ein neuer Abschnitt im Vereinsleben des UYC Mo begonnen.

Betrachtet man das heurige Jahr im Spiegel des Leitbildes rückblickend, so ergibt sich ein vielversprechender Trend in Richtung vollständiger Umsetzung dieses Leitbildes. Eines darf uns trotzdem nicht passieren: Das wir uns mit einigen erreichten Stufen sehr bald zufrieden geben und das langfristige Ziel aus den Augen verlieren!

Neben einem verstärkt aktivierten Clubleben und der vermehrten Begeisterung vieler, den Segelsport auszuüben, haben auch unsere Regattasegler wieder hervorragende Erfolge bei nationalen und internationalen Regatten errungen.

Das wir bei der Liste der erfolgreichsten Segelclubs Österreichs in diesem Jahr wieder einmal am enttäuschenden 17. Platz liegen, hat mit der geringen Anzahl von Regattaseglern und speziell jugendlichen Regattaseglern zu tun. Die Tatsache, dass wir bereits zweimal »Sportlichster Club« in Österreich waren, ist hoffentlich für viele von Euch eine Motivation, auch Ihres dazu beizutragen, um diesen Titel wieder an den Mondsee holen zu können.

Christoph Skolaut

Mitgliederstand

Per 23.08.2002 anlässlich der GV 2002

Ehrenmitglieder	3
Ausübende Mitglieder	137
Beitragende Mitglieder	139
Jugendmitglieder	89
Saisonmitglieder	15
Summe	383

Der Oberbootsmann informiert:

Liebe Mitgliederinnen und Mitglieder, diesmal leider keine guten Nachrichten.



Am Samstag den 16.11.2002 wütete den ganzen Tag am Mondsee ein Süd Sturm mit der Stärke von 10 Beaufort und darüber. Es entstanden im Laufe des Tages Wellen mit einer Höhe

von mind. 1,50 m. Unser Süd-Ost-Steg der als Stahlponton mit einer Länge von ca. 42 m gebaut wurde, hielt diesem immer stärker werdendem Druck nicht Stand und zerbrach in zwei ungleiche Teile. Es sollte lt. Angaben des Nachbars um ca. 21.00 Uhr gewesen sein.

Am Samstag Nachmittag bin ich mit unserem Hr. Vizeobmann Karli Berger, sowie mit Werner Berger noch im Clubgebäude gewesen, um zu kontrollieren, ob die Steganlagen halten. Es schien so, als ob auch der Süd-Ost-Steg den Belastungen standhalten würde, obwohl er sich doch bedenklich nach Norden (ins Innere des Hafens) neigte. Dies war ca. um 16.00 Uhr.

Am Sonntag sahen wir dann die Bescherung. Leider haben nur die »PORAL«-Stege (Mittel und Nord) den Sturm Heil überstanden.

Mein erster Gedanke war: »Gott sei Dank sind wir diesmal versichert!« Wir sind nun dabei, Angebote einzuholen, die Details mit der Versicherung und den Firmen abzuklären und hoffen bis zur nächsten Saison wieder einen intakten und sturmsicheren Süd-Ost-Steg anbieten zu können. Der Schaden liegt übrigens bei ca. € 50.000,-.



Nun noch etwas Positives:

Ansonsten läuft alles OK; es wurde ordnungsgemäß Dank unseres bewährten Teams »Anni und Max« alles vorschriftsmäßig eingewintert!.

Die Eisenau überwintert heuer im Lager unseres Clubmitgliedes Robert Graspöckner dem ich hiermit im Namen des UYC herzlich danken möchte.

Es werden an der Eisenau diverse Sanierungsarbeiten durchgeführt, die es erfordern, einen winterfesten Raum zur Verfügung zu haben.



Das Jahr danach – Gedanken zum Saisonausklang

Liebe Seglerinnen und Segler!

Noch vor einem Jahr wurden jene belächelt, die sich Sorge um unseren Club und unser Clubleben gemacht haben.

Sogar mit der chinesischen Viererbande wurden diese verglichen – wahrlich kein ehrender Vergleich – oder am Ende doch?

Nach Wochen harter Arbeit, zähem Ringen, Diskutieren, Taktieren und Formulieren wurde unser Leitbild von der a.o. Generalversammlung im Feber 2002 – man höre und staune – einstimmig angenommen. Gespannt warteten alle... was wird daraus im Sommer?

Doch alle die geglaubt haben, dass in unserem Club kein Potential wäre, haben sich gründlich getäuscht.

Freilich fällt es unseren Senioren schwer sich dem Druck der Jugend und den Trends anzupassen – verlangt ja auch niemand – geht unsereins im Berufsleben ja auch so, aber ein bisschen mehr wäre halt schön. Ansätze sind ja immer wieder da, aber die Ausdauer fehlt. Die Altbauern wussten, dass es das Auszugsstüberl gab, Deputat versteht sich.

Der Mittelbau gibt wie immer neben dem Beruf sein Bestes. Ob Oberbootsmann oder Schriffführer, Regatta- oder Clubbootwart, Communicater oder Eventmanager.

Allein dem weltweit agierenden Kassier trieb es die Schweissperlen auf die Stirn bei der Frage nach dem Kassastand – wie kann man nur... diese Frage... und das noch im Sommer... und auch noch mehrmals... bei der Hitze...???

Dafür wurden die Frauen wiederentdeckt! Nein, nicht wegen eines Schönheitswettbewerbes, sondern schlicht und einfach zum Arbeiten - was sich durch Jahrhunderte zuhause bewährt hat, so sollen unsere Damen auch im Club die Möglichkeit bekommen sich zu engagieren und ihre Mehrfachbelastung auszuüben. Denn Stressabbau ist ungesund. Oder kam der Vorschlag nur um vom eigenen Desinteresse abzulenken, um seine eigene Ruhe zu haben – Beschäftigungstherapie wie bei Kindern – oder sogar Anerkennung. Seis wie es sei! Ein frischer Wind schadet nicht. Umtriebigkeit mit dem Ziel eines aktiven Clubleben schadet sicher nicht.

Ein Neuanfang war jedenfalls zu bemerken!

Vortragsabende zu Wetterkunde - Ossi sei Dank, WR (für die Alten) = ...mit Blondl, Segeltrimm, Spinnakern mit E. Seidl, spontane Feiern für unsere Spitzensegler endeten fallweise trotz Flaute mit schwankenden oder kriechenden Steggestalten.

Und dann als Krönung das Captains-Dinner zu Saisonende - Danke Max!

Freilich wurde auch gesegelt, der eine öfter der andere weniger... es könnte ja Flaute aufkommen... bevor... aber das passt nicht zum neuen Schwung den wir uns einstimmig vorgenommen haben. Nehmen wir uns ein Beispiel an den junggebliebenen wie Günther Hickmann, Walter Hofmann, Ewald Ebner, Donner Toni und den verstorbenen Franz Bischof und Burkhart Reiter, die jede freie Minute zum Segeln nutzten.

Apropos Jugend – auch dem Jugendwart trieb es zeitweise den Schweiss auf die Stirn - weshalb? Vermutlich wegen der Anlegemanöver seiner zahlreich erschienenen Jugendlichen, oder wegen des Mangels an geeigneten Segellehrern? Nächstes Jahr Ossi fragen! Oder waren es die kritischen Blicke derer die früher diese Aufgabe innehatten?

Ja, die kritischen Blicke muss man sich im Leben und im Club gefallen lassen! Das heisst jedoch nicht, dass die Jugend nicht endlich zum Zug kommen sollte und die Führung unseres Club an sich reißen sollte. Wir haben zahlreiche hervorragende Seglerinnen und Segler, die ihr Handwerk von klein auf gelernt haben, in ihrem Beruf engagiert sind und in der Lage sind unser Leitbild umzusetzen. Dieser neue Schwung des zu Ende gehenden Jahres sollte 2003 genutzt werden, die Jugend ans Ruder zu lassen. Wir Älteren sind, wie im Geschäftsleben, aufgerufen, die Jugend werken zu lassen; da zu sein, wenn sie uns brauchen, jedoch nicht bis ans Ende dreinzureden. Oder fehlt uns das Vertrauen, dann haben wir sie schlecht auf ihre künftigen Aufgaben vorbereitet, und haben selbst versagt.

Das Jahr nach der Erstellung des Leitbildes, dessen Pflänzlein es zu pflegen gilt, ist geeignet in eine neue Zukunft zu blicken. Es liegt an der Jugend, Verantwortung zu übernehmen.

An klingenden Namen fehlt es nicht und auch die Jungen aus der Viererbande haben sich dem zu stellen, so wie wir früher!

Die 100-Jahr-Feier 2008, eine mögliche Weltmeisterschaft ist von der Jugend auszurichten, die junggebliebenen Alten sollen helfen!

Knox



Die Segelsaison 2002 im Rückblick

Nach dem Gewinn des Weltmeistertitels im Vorjahr bei der WM in Newport/ R.I. (USA) ist es uns heuer mit dem Gewinn des Vizeweltmeistertitels am Vierwaldstättersee in der Schweiz gelungen, unsere Vormachtstellung in der internationalen Yngling-Klasse einmal mehr unter Beweis zu stellen. In den letzten vier Jahren sind wir bei Weltmeisterschaften seglerisch immer Erster oder Zweiter gewesen – sieht man von der fragwürdigen Disqualifikation bei der WM 2000 in Dänemark ab.

Dementsprechend hoch sind auch die Erwartungen für die WM 2003 an der Ostsee in Warnemünde (BRD) und der WM 2004 im olympischen Segelrevier von Sydney (AUS)!

Die Jahresbestenliste in der Yngling-Klasse konnten wir, trotz eines schlechten Ergebnisses (7. Platz) bei der ÖSTM 2002 am Traunsee, aber ansonsten mit nur ersten und zweiten Plätzen bei Regatten zum fünften Mal in Folge gewinnen.

Durch den Gewinn des Weltmeistertitels im Vorjahr sind wir Mitte Juli vom berühmten Yacht Club Costa Smeralda auf Sardinien zur »Coppa dei Campioni«, einem Match-Race nur für Weltmeisterteams, eingeladen worden. Bei einer exzellenten Veranstaltung (10 Teams mit insgesamt 29 Weltmeistertiteln) auf Booten des Typs Smeralda 888, die extra für diese Veranstaltung von German Frers gezeichnet wurden, mussten wir sehr bald erkennen, dass wir die einzigen Amateure am Start waren. Dementsprechend wurden wir auch teilweise vorgeführt, konnten jedoch so manchen Superstar der internationalen Segelszene »ärgern«. Hoffentlich wird die diesjährige Teilnahme an dieser Veranstaltung der Superlative nicht die Einzige in unserer Segelkarriere bleiben.



Christoph Skolaut, Georg Skolaut, Wolfgang Riha

Regattabilanz 2002

Regatta	Teilnehmerzahl	Platz	Tageserste
Olympic Garda, Riva del Garda	41	16	-
Blütenregatta, Kaltern	32	2	1
Stuffer Trophy, Kaltern	52	2	2
Silberreihher; Neusiedl	18	1	5
Bayern Cup, Bad Wiessee	19	7	1
Sommerregatta, Walchensee	19	1	3
Mohilla Preis, Mondsee	24	1	3
Intervela, Riva del Garda	37	6	-
Silber Finn, Tegernsee	35	1	3
Finn SP, Traunsee	24	1	2
Rofi Pokal	18	2	1
Lindenblatt, Chiemsee	24	2	1
Finn SP, Wallersee	14	1	2
Finn Cup, Malcesine	89	11	-

- Teilnahme an 14 Regatten
- 6 Regatten gewonnen, davon 5 mit lauter 1. Plätzen
- Bei 24 Wettfahrten 1. Platz
- Endgültiger Gewinn (3x) des Wanderpreises »Silberfinn« am Tegernsee
- 1. Platz Rangliste 2002.



The Henderson Proposal

Dieser Artikel wurde 1979 vom damaligen IYRU-Vizepräsidenten Paul Henderson (dzt. Präsident der ISAF) zum Thema Kinetics verfasst und in einer Ausgabe der Laser-News veröffentlicht. An der Aktualität dieses Themas hat sich aber nichts geändert.

The new trend aboard performance boats is to use body energy to impart kinetic energy to the boat so as to propel the boat favourably. Each generation has refined and expanded the techniques to the point where a race could be held in a flooded stadium because wind is riot required and, in some ways, is a hindrance to getting around a racecourse. The following techniques are now an accepted form of the art in most boats:

- 1) Rudders all swept back to the maximum so one can scull more efficiently. This especially helps in the First 50 meters after a start where astute sculling means the difference between getting clear air and being buried. The 470s do it by letting the rudders float up; the Optimists build specially shaped rudders to do the job, as do the Flying Dutchmen.
- 2) Boom vang sheeting is now in vogue. The vang is built to take over all of the Functions of the mainsheet except that of moving the boom in a lateral plane. This allows the helmsman to use a 1:1 mainsheet that greatly facilitates pumping. The technique upwind is to pump the main to get the air wedge energy and then, to let it out quickly enough so as to not lose the laminar flow.
- 3) Rocking downwind has been known for a long time. This has now become commonplace upwind so as to drive an air wedge, thus imparting energy to the sail.
- 4) Sailors upwind are now unweighting their boats over the waves similar to what ski racers do over bumps. They raise their bodies up going up the wave and push down going down the wave.
- 5) Roll tacking has become a major form of propulsion. In the past, good racing tactics have decreed that you would only tack on wind shifts because of the loss of speed incurred when going through the eye of the wind. A racer can now gain by tacking rather than sailing on a tack by roll tacking. First, they let the boat heel to leeward, and then violently hike, thus bringing the sail over almost to capsize. When the wedge of air is compressed, and therefore the energy maximum, they thrust the tiller over in a violent scull. When the boat is on the other tack, the mast, which is now heeling to the new leeward side, is brought sharply to the vertical position, thus imparting more energy to the rig.
- 6) Sculling upwind with efficient rudders greatly affects the speed. The helmsman sculls sharply into a wave so as to overcome the negative force of the wave, thus accelerating the boat through the wave.

7) Pumping downwind is now done in two ways. The crew pumps the spinnaker while on the trapeze to windward while the helmsman sits to leeward, holding the boom with his hand and constantly pumping.

8) Downwind, the boat is now steered by shifting the crew weight so as to snake the boat in the following manner: the boat is heeled to leeward, which steers the boat to windward. Then the boat is heeled to weather, which makes the boat lay off. This, coupled with proper wave action and no rudder action, is quite effective.

It is a revelation watching the modern sailor simultaneously sculling, rocking, pumping, unweighting his boat, upwind and downwind. To the uneducated, they would immediately suggest that the sailor be committed to an institute for nervous disorders.

The Union is now at a crossroads with regard to this issue, and they have two choices:

- 1) To agree that sailing has changed, and body energy is part of the game. The rule on propulsion should therefore be changed to allow everything but oars and motors.
- 2) To immediately stop these actions and reinforce the intent that propelling a sailboat can only be accomplished by wind upon sails. This means that the following type rules should be instituted:
 - a) Rudders must be fixed in the vertical plane with a minimum angle of tilt.
 - b) Roll tacking is illegal. The mast must not change attitude more than what would be normal when sailing.
 - c) There must be at least four purchases in the mainsheet and controlled by the tail except when jibing.
 - d) Any form of rocking is illegal, and sailors must do everything possible to dampen rolling action.
 - e) Pumping is illegal at all times except in the case of that which is done through the mainsheet to promote planing.

Once the terms of reference are defined, the Union should appoint a special jury of 20 active and current sailors who would, for a period of two years, police the sport at major championships with the expressed intention of setting a standard for fair sailing.



Rennjollencup und Wartenfels Handicap-Preis 2002 auf dem Mondsee

Ein persönlicher Erlebnisbericht von W. Püschl

Diese Regatta fand heuer zu einem früheren Termin als sonst üblich statt, nämlich am 17. und 18. August und somit in zeitlicher Nähe zum Blauen Band, bei dem heuer der Beweis erbracht wurde, dass man auch ohne Wind segeln kann. Mit 7 Teilnehmern wurde ein unteres Limit gerade erreicht. Zwei treue Besucher vom Chiemsee und je ein Boot von den Nachbarrevieren Wolfgangsee und Attersee traten gegen drei Starter vom eigenen Revier an.

Kurz nach Mittag zeigt sich am Samstag eine leichte O-Brise am unteren See, also Schleppzug dorthin, angeführt von der EISENAU, dem liebevoll restaurierten Startboot des UYC Mondsee, das selbst ein Oldtimer ist. Durch die Verlegung entkommen wir einem Regenguss, der hinter uns über Mondsee nieder geht. Eine bei Windstärke 1 versuchte Wettfahrt muss wieder abgebrochen werden, als der Wind einschläft und dann von Norden kommt. Einige sind darüber gar nicht böse, weil sie vor lauter Trimmschlägen den Start verpasst haben. Es muss sich erst herum sprechen, dass unser Wettfahrtsleiter Simon Promok nicht lange mit dem Start fackelt. Das Feld quält sich in Erwartung eines nördlichen oder westlichen Windes eine Zeitlang vor dem Guglhupfberg herum, dann wird das Unternehmen vorerst aufgegeben. Auf dem Steg des UYC warten schon ein Bierfass und Brötchen auf uns, eine Maßnahme, die die Stimmung gehörig hebt. Ein Ostwind (Bergwind) kommt auf. Mit frischen Kräften wird vor dem Club gestartet. Hier gelingt uns (Z 12) ein klassischer Frühstart. Hinten anstellen heißt die Parole. Die vermeintliche Kreuz entpuppt sich als reiner Raumschotskurs. Statt der geplanten Up-and-Down-Kurse zeichnet sich ein sportlich unergiebiges Hin und Her-Segeln ab. Darum wird abgebrochen, Startlinie und Luvtonne verlegt. Gleichzeitig brist es auf. Diesmal wird eine Gerade Noch-Kreuz daraus. Die Einheimischen, voran Fredl Pölz auf Z 33, wissen natürlich, dass diese Art von Wind nicht recht bis zum leeseitigen Ufer durchsteht, spielen den Heimvorteil aus und bemühen sich, schnell zum Ostufer zu kommen, wo er stärker ist. Eine Wettfahrt wird durchgezogen, und man kann zum abendlichen und geselligen Teil übergehen, unter Mitwirkung eines tief schürfenden Alleinunterhalters und der bewährten Fruchtsäfte.

Sonntag: Ein prächtiger Ostwindtag zeichnet sich bereits in der Frühe ab, was von einigen mit kleinen Äuglein wahrgenommen wird. Frischer Wind vertreibt aber bald die Benebelung. Nach kurzem Warten kann vor Scharfling gestartet werden. Für uns läuft es nicht schlecht, wir können vor allem unter Spi einiges Terrain gewinnen. Doch der Schreck kommt am Ende der ersten Wettfahrt. Wir bemerken, dass sich eine Schraubverbindung der Vorstagspiere unter Deck gelöst hat, ein altes Problem, das aber nun im ungünstigsten Augenblick wieder akut geworden ist. Jederzeit kann das Rigg über Bord gehen. Reparieren oder heimfahren! Schnell erbitten wir von der Wettfahrtsleitung etwas Zeitaufschub, und dann quetscht sich Christian mit Todesverachtung in das enge Vorschiff.

Bei einer eventuellen Kenterung würde er da nicht mehr heraus kommen. Nach einer Viertelstunde ist das Problem behoben. Dass es bei der nächsten Kreuz cracks macht und das Schothorn des Großsegels aus dem Baum reißt, kann uns nicht mehr wirklich aufhalten. General erledigt das mit einem Bündsel. Spannend wird der Zieleinlauf: Fredy Pölz kommt fast zugleich mit uns zur Leetonne. Er liegt außerhalb, kann etwas mehr Höhe laufen und mehr Fahrt machen. Unser Spi muss weg. Wir bergen ihn, er lässt ihn noch stehen, zieht gleich mit uns. Doch was hilft es, auch er muss den Spi bergen, und wir können bereits dicht nehmen und raumschots ins Ziel fahren. Noch eine dritte Wettfahrt gibt es an diesem Tag, wobei der Wind noch mehr zulegt. Wiederum gut für den WIKING, wenn nur das Material hält! Am Ende dieses traumhaften Tages können wir uns über eine gewonnene Handicapwertung freuen, und alle Teilnehmer über eine gelungene Regatta. Gesamtsieger nach Einlauf wird Matthias Bergelt mit Mannschaft auf der TRINITA, Z 531.



Familiëntörn

Liebe Clubfreunde,
der nächste Sommer kommt schneller als man denkt.

Schon jetzt wollen wir einen Familiëntörn in Kroatien ab Trogir (bei Split) von 24. bis 31. Mai 2003 planen.

Motto: Gemütlich, auf alle Rücksicht nehmend, Stress daheim lassend, vergnügt und frisch in den Morgen sehend, soweit zu segeln bis alle schreien, »da woi ma bleibn!«, Clubkameradschaft zu pflegen, usw.

Dafür wollen wir ein Angebot von Ecker Yachting nutzen und möglichst bequem per Charterflug ab Linz (optional) reisen.

Nach eigener Erfahrung im Mai 2002 war die Organisation ausgezeichnet:

Abflug Linz Samstag um 11:00, Ausfahrt mit dem Schiff nach dem Bunkern um 14:30!!! Die Schiffe sind sehr gut gepflegt und instrumentiert, die Gegend wunderschön und viele Inseln bieten Schutz bei Wellengang, also keine Angst!

Kosten:

Basis der Kalkulation ist die Auslastung mit 8 Personen.

Kosten pro Person:

Enthalten: Außenborder, Autopilot, Bettwäsche, Endreinigung, Transitlog, Permit

Bavaria 42 (1999-2001)	€ 340.-
Bavaria 44 (2002-2003)	€ 365.-
Bavaria 46 (1999)	€ 390.-
Transfer 2x Flughafen Marina	€ 8.-
Charterflug Linz-Split-Linz (Optional)	€ 247.-

(Zuzüglich optional Stornoversicherung)

Bis Ende Jänner 2003 findet die Endkoordination per Direktkontakt statt.

Bitte meldet Euer Interesse mit dem nachstehenden Vordruck per mail, Fax oder Brief bis zum 15. Jänner 2003 an.

INSTITUT FÜR TECHNOLOGIE

Dr. Bruno Sternad

Froschberg 8, A-4020 LINZ

Tel.: +43 (0) 732 658788, Fax: +43 (0) 732 658788 25

Notfalltelefon +43 664 340 28 14

email: dr.bruno@sternad.com

Euer Bruno

INTERESSENTENMELDUNG ZUM FAMILIENTÖRN UYCMo 17.-25. MAI 2003

Name	
Vorname	
Postleitzahl/Ort Adresse	
Telefon Festnetz/Mobil	
Fax	
email	
Anzahl Kojen-Plätze	
Anreise per Flug ja/nein	
Fahrgemeinschaft per Auto ja/nein suche/biete an	
Ich könnte folgenden Segelschein zur Organisation anbieten (NICHT Bedingung!!!) B-Schein, Fahrtenbereich 2 oder 3, Yugopatent Mornar motorist, oder ...	
Lieber mit Bavaria 42, 44 oder 46	
Anregungen:	

Ich nehme zur Kenntnis, dass der Club keine wie immer geartete Haftung bei der Durchführung der Veranstaltung übernehmen kann, die Teilnahme erfolgt auf eigenes Risiko.

Datum: _____ Unterschrift: _____



Regatten 2003 UYC Mondsee

Termin	Bezeichnung
10. Mai	Ansegeln UYCMO
29. Mai-1. Juni	Yngling ÖSTM
14./15. Juni	Mondseecup SCS, 1. Teil
5./6. Juli	Finn Mohilla-Memorial, SP
12./13. Juli	Pirat, SP
19./20. Juli	Mondseecup UYCMO, 2. Teil
27./28. Juli	Tempest, SP
9.-11. August	20qm-Rennjollen, Klassenmeisterschaft
15. August	Blaues Band, Lange Wettfahrt
16./17. August	Laser, Europe SP
23. August	12-Stungen Regatta, SCS
30./31. August	Einhand-Kielboot-Regatta »Bischof-Reiter Memorial«
27. September	Absegeln



Wichtige Termine

Website

www.uyc-mondsee.at

E-Mail: club@uyc-mondsee.at

Impressum

Herausgeber: Union Yacht Club Mondsee
A-5310 Mondsee · Am Ostufer
Tel.: 0043-(0)6232-3980

e-mail: club@uyc-mondsee.at

Redaktion: DI Christoph Skolaut

Gestaltung und Druck: werr.werbeagentur

werr.druckerei

www.werr.com

e-mail: Renate@werr.com

Tel.: +49-861-98786-13

Fax: +49-861-98786-47