



# Steuern im WRK Donau

Fassung März 2017

## Das Wichtigste in Kürze

Rudern ist nicht nur eine der schönsten sondern auch die sicherste Sportart. Dennoch können auch beim Rudern Unfälle passieren. Um diese zu vermeiden ist es nötig, die Verantwortung beim Rudern zu klären und bestimmte Regeln einzuhalten.

Schiffsführer bzw. Steuerleute orientieren sich grundsätzlich an

1. der Sicherheit der Bootsmannschaft und der anderen Freizeitsportler an und in der Alten Donau
2. der Schonung des Bootsmaterials

Schiffsführer bzw. Steuerleute haben folgende Rechte und Pflichten:

1. Vor Antritt der Ausfahrt ist die Verantwortung festzulegen, also der Schiffsführer bzw. der Steuermann zu bestimmen. In der Praxis der Ruderklubs fällt regelmäßig die Aufgabe des Schiffsführers mit der des Steuermanns in einer Person zusammen.
2. Für die Ausfahrt ist die Person Schiffsführer, welche die Verantwortung trägt und die Anweisungen und Kommandos (Anhang 1) gibt; die Mannschaft hat diese zu befolgen und den Schiffsführer zu unterstützen.
3. Der Schiffsführer kann sowohl mitrudender Bugsteuermann, Schlagmann mit Fußsteuer oder in Fahrtrichtung sitzender Steuermann sein. Bei Großbooten (z.B. 8er) soll zusätzlich zum Steuermann der Bugmann in die Verantwortung eingebunden werden.
4. Der Schiffsführer hat die Berechtigung, erkrankten oder alkoholisierten Personen das Mitrudern zu verwehren.
5. Der Schiffsführer hat die Aufgabe, im Logbuch die nötigen Eintragungen durchzuführen oder zu veranlassen
6. Der Schiffsführer hat bei gefährlichen Wettersituationen (drohende Gewitter, Sturm, Schaumkronen, starker Nebel) und gefährlich dichtem Freizeitbetrieb auf der alten Donau die Ausfahrt abubrechen oder diese erst gar nicht anzutreten. Bei Dunkelheit darf grundsätzlich nicht gerudert werden.
7. Der Schiffsführer verfügt über die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten, um das Boot sicher zu manövrieren (An- und Ablegen, Steuern, Anhalten, Ausweichen, Stabilität sichern etc.). Er ist mit den wichtigsten Rechtsvorschriften (Anhang 2) vertraut.

# **Anhang 1: Allgemeine Kommandos**

Die Kommandos gibt i.d.R. der Steuermann, die von der Mannschaft konsequent umzusetzen sind. Kommandos sollen klar und zweifelsfrei sein. Verschiedene Formulierungen sind möglich, folgende haben sich bewährt

## In der Bootshalle und am Vorplatz:

1. Ans Boot – hebt an
2. Boot kippt nach links/rechts
3. Auf die Schulter – hoch
4. Über Kopf - hoch

## Am Floß:

1. Wende zum Wasser
2. In die Hand – ab
3. In das Wasser ab

## Boot Fertigmachen am Steg, Ruder einfädeln, Steuer einsetzen div. Utensilien mitnehmen und Ablegen:

1. Alle fertig?
2. Und stoßt - ab

## Im Boot:

1. Fertigmeldungen vom Heck/Bug
2. Auslage und – los
3. Back(bord)/Steuer(bord) auf
4. Ende des Steuervorgangs: wieder gerade / passt!
5. Halbe / leichte Kraft
6. Ruder lang(legen)
7. Ruder hoch
8. Totales gleichseitiges Abfangen des Bootes bei Gefahr: Stopp!!
9. Steuerbord stoppt, Backbord stoppt
10. Beim Wenden: Steuerbord stoppt, Backbord stoppt
11. Nur Backbord los/nur Steuerbord los
12. Backbord streicht, Steuerbord streicht
13. Ruder Halt / Blatt

## Beim Anlegen:

1. Halbe Kraft, Ruder Blatt
2. Ruder hoch
3. Mannschaft neigt sich nach Steuerbord
4. Gilt für floßseitige Ruder: Ruderblätter mit der Rückseite nach oben drehen
5. Individuelles Aussteigen oder gemeinsames Aussteigen

## **Anhang 2: Zu beachtende Rechtsvorschriften**

- A. Seen- und Flussverkehrsordnung, Schifffahrtsrecht
- B. Befahrungsordnung Alte Donau
- C. Straf- und Zivilrecht)

### **A. Seen- und Flussverkehrsordnung, Schifffahrtsrecht**

1. Mindestalter des Schiffsführers bzw. Steuermannes 12 Jahre, auf Wasserstraßen (Donau) 16 Jahre
2. neben allgemeiner geistiger und körperlicher Fitness: kein Alkohol oder andere Drogen, insbes. kein Rauschzustand und keine Übermüdung.
3. „nautische Kenntnisse“ sind notwendig: Kenntnisse betr. Manövrierfähigkeit und Stabilisierung des Bootes, praktische Fertigkeiten im Steuern und gezielten Manövrieren, incl. Kommandos.
4. Kenntnis des Gewässers: Gefahrenstellen wie Engstellen, Verkehrsknotenpunkte (z.B. Wendepunkte), Wind- und Strömungsverhältnisse.
5. Entscheidungsrechte bezüglich Weiterfahrt oder Abbruch der Fahrt und Mitnahme von Personen (Alkoholisierung); Anweisung betreffend Ordnung an Bord und Sicherheit bei der Ausfahrt.
6. Kenntnis der konkreten Verkehrsvorschriften für bestimmte Gewässer (z.B. Befahrungsordnung Alte Donau, Regeln für Donaustrom oder große Seen)

### **B. Befahrungsordnung Alte Donau**

1. Unsere Boote und sonstige Boote von Sportvereinen, die für den Leistungssport eingesetzt werden, haben grundsätzlich keinen Vorrang gegenüber Freizeitbooten (Miet- und Privatboote), auch dann nicht, wenn sich Ruderer im Training befinden.
2. Vorrang besteht nur während einer Regatta.
3. (Renn-)Ruderboote und sonstige Sportboote incl. Segler und Surfer haben sich darüber hinaus gegenüber Schwimmern, Tauchern, Benutzern von Luftmatratzen und den Miet- und Privatbooten mit ausreichendem Sicherheitsabstand fernzuhalten. Ruderer müssen also stets ausweichen und wenn nötig anhalten. Dies gilt auch gegenüber Seglern und Surfern. Bei diesen ist nicht vor dem Bug, sondern stets hinter dem Heck vorbeizufahren.
4. Nur für (Renn)ruderboote gilt – in Fahrtrichtung gesehen – die Linksfahrordnung, nicht hingegen für Kanus, Kajaks, Segelboote und Surfbretter, auch wenn sie dem Leistungssport dienen. Auch Drachenboote sind daran nicht gebunden.
5. Das Queren des Gewässers hat auf kürzest möglichem Weg zu erfolgen.
6. Zwischen (Renn-)Ruderbooten besteht Gleichrangigkeit; doch sollen langsamere Boote sich näher dem Ufer halten, um Überholen und Vorbeifahren durch schnellere Boote nicht zu behindern. 8er wählen als regelmäßig

schnellere Boote einen Kurs nahe der Mitte der Alten Donau (Ist nicht ausdrücklich in der Befahrungsordnung Alte Donau geregelt).

### C. Strafrecht und Zivilrecht

1. Der für das Boot Verantwortliche (Schiffsführer, Steuermann) kann in seiner Funktion gegen das Strafrecht verstoßen.
2. Er bleibt bei leichter Fahrlässigkeit nur dann straffrei, wenn die Gesundheitsschädigung / Berufsunfähigkeit des Verletzten nicht länger als 14 Tage dauert.
3. Anders ist das bei schwerer Körperverletzung (Dauer der Gesundheitsschädigung mehr als 24 Tage, bzw. an sich schwere Verletzung wie z.B. Ausschlagen mehrerer Zähne oder Bruch großer Knochen), und zwar sowohl bei leichter als auch bei grober Fahrlässigkeit.
4. Eine leicht fahrlässige Körperverletzung ist aber jedenfalls zu bestrafen, wenn die Tat unter besonders gefährlichen Verhältnissen herbeigeführt wurde (z.B. unter extrem schlechten Wetter- und Sichtbedingungen; wegen völliger Ermüdung oder Erkrankung des Steuermannes oder wegen Beeinträchtigung der geistigen oder körperlichen Funktionen durch Alkohol oder Drogen).
5. Strafbar ist auch das Instichlassen eines Verletzten. Hat man eine Körperverletzung verursacht, so ist man gegenüber dem Verletzten zur erforderlichen Hilfeleistung verpflichtet. Hilft man nicht, so droht eine Geld- oder Freiheitsstrafe. Das gilt nur dann nicht, wenn die Hilfeleistung unzumutbar ist (z.B. wenn der Helfer selbst von Todesgefahr, beträchtlicher Körperverletzung oder Gesundheitsschädigung bedroht ist).
6. Zur Hilfeleistung ist man auch dann verpflichtet, wenn man die Körperverletzung nicht verursacht hat und nur zufällig „dazukommt“.
7. Neben dem Strafrecht kann es noch zu zivilrechtlicher Haftung (v.a. Schadenersatz, Schmerzensgeld) kommen. Für WRK Donaumitglieder besteht durch den Klub eine Haftpflichtversicherung. Auch sind in manchen Haushaltsversicherungen solche Risiken abgedeckt. Dann zahlt die Versicherung aus der „Haltung und Verwendung von sonstigen nicht motorisch angetriebenen Wasserfahrzeugen“ bzw. „aus der nicht berufsmäßigen Sportausübung“.

## **Anhang 3: Erfahrungen aus der Praxis**

- A. Tipps zum(Fuß)steuern
- B. Regelmäßig auftretende Situationen und Aufgaben der Steuerleute
- C. Riskante Objekte und Situationen beim Steuern auf der Alten Donau
- D. Steuern am Donaustrom.

### **A. Tipps zum (Fuß)steuern**

1. Meist wird während der Fahrt zu stark und zu häufig mit dem Steuerruder gesteuert. Daher lieber öfter wenig als einmal zu viel. Zu starker Einsatz des Steuerruders bremst das Boot erheblich. Kleinere Anpassungen während der Fahrt macht der Steuermann meist durch stärkeres Ziehen mit dem Back(Steuer)bordruder. Ein still liegendes Boot kann man nur mit den Skulls steuern. Am wirksamsten ist das Fußsteuern in der Gleitphase des Bootes (im Vorrollen), am wenigsten wirksam ist die Fußsteuerung im Durchzug.
2. Wenn man eine relativ enge Kurve steuern will, ist zusätzlich zur Fußsteuerung das stärkere Rudern mit den Backbord- oder Steuerbordskulls hilfreich.
3. Steuern sollte grundsätzlich auf lange Sicht erfolgen. Dementsprechend ist das Boot zunächst mit dem Bug auf das Ziel auszurichten und der Steuermann sollte sich – bezogen auf das Heck des Bootes- an einem markanten Bauwerk, Berg etc. orientieren. Damit bleibt man im Großen und Ganzen auf Kurs und es bedarf nur noch der Feinabstimmung.
4. Steuerleute müssen sich regelmäßig umdrehen um zu prüfen, ob die beabsichtigte Fahrtstrecke frei von Hindernissen ist und der Kurs stimmt. Wichtig wegen der Stabilität: Umdrehen nur im Durchzug, nicht zu oft (hängt von der Dichte des Verkehrs ab); zwischendurch reicht Kopfdrehen, um die nähere Umgebung vor dem Boot wahrzunehmen.
5. Grundsätzlich: Vorsicht ist eine zentrale Tugend des Steuermannes vor allem, wenn viel Betrieb am und im Wasser herrscht: lieber öfter umdrehen und Blatt legen lassen. Hasardeure und Abenteurer sind als Steuerleute nicht geeignet.
6. Schauen ist sehr wichtig aber nicht alles: Geräusche, ev. Zurufe von Ruderkollegen aus anderen Booten oder von Schwimmern beachten; Erfahrung mit der Strecke bewusst einsetzen: kommt eine Engstelle, ein Krautfeld, eine besonders dem Wind ausgesetzte Stelle etc.?
7. Beim Rückwärtsrudern (Streichen) wirkt das Steuerruder nicht – Steuerung erfolgt nur über die Skulls.
8. Ausrüstung des Steuermannes: Wetter/Jahreszeitadäquate Kleidung; Steuermann sitzt i.d.R. Am Bug und ist daher Wind und Wasser besonders ausgesetzt. Sonnenschutz, Kopfbedeckung, Sonnenbrille, ausreichend Getränk. Chip (Schlüssel) mitnehmen. Bei längeren Wanderfahrten notwendige Mindestausrüstung: Bootsack, Ersatzkleidung, Bugleine (vor Antritt der Fahrt mit haltbarem Knoten am Bug befestigen), 10er und 13er Schlüssel, Klebeband, Erste Hilfe Paket, wasserdicht verpacktes Handy, Papier, Kugelschreiber; Energiespender.

## B. Regelmäßig auftretende Situationen und Aufgaben der Steuerleute

1. Im Bootshaus, am Vorplatz: Verantwortung für die Eintragung im Logbuch, Aufteilung der Mannschaft auf die Bootspositionen, auf gleichmäßige Gewichtsverteilung achten; Schlagmann sollte einer sein, der mit den Kommandos und deren Befolgung gut vertraut ist; Verantwortung für das Raustragen der passenden Ruder auf den Steg. Vorsicht beim Anheben des Bootes und dessen Transport aus dem eng mit anderen Booten belegten Bootshaus. Wende des Bootes und Ablage auf die Böcke. Einstellung der Stemmbretter (korrektes, gleiches Einrasten in die Stemmbrettschienen kontrollieren); Einstellung des Fußsteuers: Spannung (nicht zu straff, etwas Spiel ist nötig) und Führung der Steuerseile kontrollieren; prüfen, ob die Rollschienen richtig eingestellt und fixiert sind; diese gelegentlich mit einem Tuch reinigen; bei Dollenschloss wasserseitig (i.d.R. Steuerbord) die Mutter lösen. Sobald das Boot startklar ist, sich vergewissern, dass auch die Mannschaft zur Ausfahrt bereit ist.
2. Bei Rückkehr des Bootes vom Wasser: Abtrocknen oder bei Bedarf Reinigen/Abspülen des Bootes; Dollenschlösser jedenfalls schließen und erst danach vorsichtige Ablage im Bootshaus; Rücktransport der Ruder und Austragen aus dem Logbuch incl. Eintragung der geruderten km. Allfälligen Zwischenfall (Havarie, Schaden, Verletzung) geeignet eintragen.
3. Vor Beginn der Ausfahrt und nach deren Ende: Böcke wegräumen sowie Bootshaus und Zauntore schließen (je nach Betrieb).
4. Am Steg vor Beginn der Fahrt: Prüfen, ob der Steg frei fürs Boot ist (gegebenenfalls warten, Absprache). Vorsichtig den Weg mit dem Boot queren (v.a. Radfahrer, Läufer u.U. ansprechen) und das Boot auf den Steg tragen und langsam ins Wasser heben. Einer hält das Boot, richtiges Einlegen der Ruder kontrollieren. Einsteigen: entweder kollektiv oder jene Ruderer, die unsicher oder bewegungseingeschränkt sind, bei mit der Hand fixiertem Boot einsteigen lassen. Danach stoßen Steuermann und wenigstens ein weiterer Ruderer ab: Achtung: Ausleger dürfen nicht am Steg hängen bleiben! Boot ein paar Meter vom Steg wegrudern, Blatt, Fertigmachen, Fertigmeldungen vom Heck etc.
5. Anlegen am Steg: Bei Anfahrt Geschwindigkeit reduzieren, Wind beachten, im spitzen Winkel zum Steg gleiten, Backbordruder anheben, leicht nach Steuerbord neigen; Vorsicht beim Ergreifen des Stegs mit der Hand! Verletzungsgefahr! Wenn das Boot steht steigt der Steuermann aus und lässt die anderen aus dem fixierten Boot aussteigen („individuelles Aussteigen“). Boot wird von einem gehalten, Ruder werden am Steg abgelegt und das Boot wird gemeinsam aus dem Wasser gehoben und zum Vorplatz/Bootshaus transportiert.
6. Anlegen an anderen Uferformen: Bei höheren, weniger komfortablen Stegen: Boot wasserseitig leicht neigen und auf dieser Seite Ruder blattlegen, uferseitig Rudergriffe ins Boot drücken und Blätter relativ hochführen. Bei relativ seichten, unbefestigten Ufern: vorsichtiges Gleiten des Bootes, Stopp, Mannschaft stabilisiert Boot, Steuermann steigt, wenn es seicht genug ist, aus und hält das Boot, lässt die Mannschaft aussteigen; geeignete Fixierung des

- Bootes mit Bugleine, sodass keine Beschädigung des Bootsrumpfes durch Scheuern am Ufer oder an Hindernissen eintreten kann. Beim Ablegen: Steuermann hält das Boot, lässt die Mannschaft einsteigen und steigt selbst als letzter ein.
7. Verhalten gegenüber anderen Teilnehmern am Wasserverkehr: Vernünftiges Verhalten anderer kann man nicht voraussetzen! Daher grundsätzlich vorsichtig, defensiv! Bei unklaren Situationen Blatt legen, ansprechen, rufen, bestimmt aber freundlich.
  8. Verhalten bei Wendepunkten (vor allem Stürzl, Kagranner Brücke): Generell und besonders zügig, wenn viel los ist, den Wendebereich verlassen und sich am Rand für die Retourfahrt aufstellen; erst dort Pause, Trinken etc. Achtung: Auch am Ostende des Gänsehüfels wird gewendet! Vorsicht: Weil die vom Stürzl kommenden Boote manchmal hohe Geschwindigkeiten haben und nicht damit rechnen, dass hier gewendet oder gekreuzt wird.
  9. Verhalten bei Engstellen: Es gibt nicht viele sehr enge Stellen an der Alten Donau (außer Birnersteg, Ein- und Ausfahrt Kaiserwasser, Durchfahrt unter der Kagranner Brücke), doch kann es immer wieder dazu kommen, dass man das Boot zu nahe an ein Hindernis steuert, sodass man Backbord- und/oder Steuerbordruder parallel zum Bootsrumpf legen muss, um eine Kollision zu vermeiden. Müssen die Ruder beidseitig langgelegt werden, so leidet die Stabilität des Bootes sehr, bei nur einseitigem Langlegen ist es weniger heikel, weil man durch Bootsrumpf und Blatt des ausgestreckten Ruders noch zwei Auflagepunkte hat.
  10. Steuern bei starkem Wind und Wellen: Bei Schaumkronen darf nicht gerudert werden, weil das Boot leicht mit Wasser vollschlägt. Schaumkronen sind auf der Alten Donau nicht sehr häufig und wenn dann meist an der oberen Alten Donau. Bei hohen Wellen ist Rudern noch eher mit dem Wind möglich als gegen diesen. Auch beim Anlegen am Steg und beim Einfahren in Engstellen kann der Wind das Verhalten des Bootes stark beeinflussen.

### C. Risikante Objekte und Situationen beim Steuern auf der Alten Donau

1. Fischer: Fischerboote sind Privatboote und Ruderer haben Nachrang. Sie verwenden Boote meist für die Fahrt zum Angelplatz am Ufer. Ab Mai angeln einige auch vom fahrenden Boot aus auf Raubfische. Manchmal sind Fischerboote auch mitten am Wasser für lange Zeit verankert. Hat ein Fischer in Fahrtrichtung des Ruderbootes einen Fisch gehakt, Angelschnur nicht berühren, Ausweichen!
2. Mähboote: fahren kreuz und quer, weichen grundsätzlich nicht aus. Ruderer haben Nachrang. Auffällig durch Größe, aber relativ leise.
3. Bojen: Die meisten sind massive Eisenbojen und kennzeichnen Fischschongebiete oder öffentliche Bäder. Ausreichenden Abstand halten. Gelegentlich gibt es mehrere kleine durch ein Seil verbundene Plastikbojen: nicht drüberfahren, Seil kann sich im Steuerruder verklemmen.
4. Wasserpflanzenfelder bzw. -teppiche: Wenn möglich großräumig ausweichen,

- können das Steuerruder blockieren und das Rudern sehr erschweren sowie Kleinboote zum Kentern bringen.
5. Kollisionen mit festen Hindernissen (Stege, Pfosten, schwere Bojen): Boot stabilisieren, Verletzte? Versorgen; wenn Boot nicht mehr fahrtüchtig, Versuch es so weit zu reparieren, damit das WRK Floß erreicht werden kann. Wenn das Boot nicht mehr fahrfähig ist, am Ufer oder sonst sicher befestigen, Hilfe holen, Vorstand verständigen.
  6. Kollisionen mit anderen Booten (Ruder, Tret-, Elektro-, Segelboote etc.): Wie oben und Ermitteln bzw. Austausch der Daten (Namen, Adresse, Tel. Nr., Name des Vereins oder Bootsvermieters, Bootstyp und -name, Namen und Erreichbarkeit von Zeugen; Handyfoto). Nach Rückkehr im Klub Unfallhergang rekonstruieren und aufschreiben, WRK Vorstand verständigen, im Einvernehmen mit Vorstand Kontakt zum Unfallgegner herstellen.
  7. Schwimmer: Hier ist die Verletzungsgefahr sehr groß, daher sich primär um den Verletzten kümmern; Ansprechen; u.U. ein Ruder zum Anhalten reichen; nach Sicherung des Verletzten Rettung verständigen; Datenaustausch, nach Rückkehr in den Klub Vorstand verständigen.
  8. Kentern: Große (Breitensport) Boote kentern nicht leicht, aber ausgeschlossen ist es nicht. Grundregel: alle beim Boot bleiben, nicht auf eigene Faust wegschwimmen. Bei eiskaltem Wasser möglichst wenig bewegen, Körper möglichst aus dem Wasser bringen (auf den Bootsrumpf) und um Hilfe rufen. Bei warmem Wasser unter Anleitung des Steuermannes mit dem Boot zum Ufer, Wasser ausleeren und zurück zum Klub.

#### D. Steuern am Donaustrom

Will jemand die Fähigkeit zum Steuern auf der Donau erwerben, ist jedenfalls ausreichende Praxis bei einem Stromverein (z.B. den Alemannen/Korneuburg) nötig.

1. Großschiffahrt und Vorrang: Großschiffe (Frachtschiffe und Personenschiffe) haben immer Vorrang. Es gilt die Rechtsfahrordnung (ausgenommen in Wien, hier Linksfahrordnung). Diese Schiffe fahren grundsätzlich in der Schiffahrtsrinne, gekennzeichnet durch rote (rechtes Ufer) und grüne (linkes Ufer) Bojen und Uferzeichen – immer stromab gesehen. Ruderboote sollten sich bei Begegnungen in der Innenkurve bewegen und wenn möglich vermeiden, dass gleichzeitig zwei Schiffe sich in der Nähe des Ruderbootes begegnen oder überholen. Ruderboote dürfen sich niemals zwischen zwei Schiffen aufhalten – notfalls kurz stromauf rudern! Wellen sollten angeschnitten werden, mit möglichst geringer Bootsgeschwindigkeit – die Welle muss Zeit haben, das Boot zu heben. Besondere Vorsicht bei schnellfahrenden Schiffen wie „Raketa“ (Tragflügelboot) und Twin City Liner: genau deren Kurs beobachten und rechtzeitig reagieren! Auf der Donau gilt zusätzlich, dass bei gleichrangiger Begegnung das stromabfahrende Boot Vorrang gegenüber dem stromauffahrenden Boot hat. Beide Boote weichen nach Steuerbord aus. Das langsamere Boot muss dem schnelleren Platz machen. Bei Häfen gilt: Das ausfahrende Boot hat Vorrang gegenüber dem



- einfahrenden, nicht aber gegenüber dem Querverkehr.
2. Rollfähren haben grundsätzlich Vorrang, allerdings nicht gegenüber der Großschifffahrt. Wichtig: Richtiges Einschätzen, ob die Rollfähre an- oder ablegt. Immer hinter der Fähre vorbeifahren, nie vor ihr! Gleiches gilt bei Querung gegenüber der Großschifffahrt – nie vor dem Bug derselben, immer hinter dem Heck!
  3. Bei Baggerstellen: rechtzeitig auf die Seite der freien Durchfahrt wechseln, großen Abstand zum Baggerschiff, nie auf das Baggerschiff zutreiben lassen.
  4. Anlegen und Ablegen des Bootes vom / zum Steg oder Ufer erfolgt grundsätzlich gegen die Strömung.
  5. Bei Kraftwerken bestehende Umsetzanlagen sind grundsätzlich anstelle der Schleusen zu verwenden. Wird eine Schleuse (z.B. Einfahrt in den Donaukanal) verwendet, besteht ausnahmslos Schwimmwestentragepflicht. Telefonische Voranmeldung beim Schleusenwärter nicht vergessen!