

7. Wrikken, Pagaaien en Roeien.

Er wordt tegenwoordig veel gebruik gemaakt van motorbarkassen, maar het omgaan met een roeiboot maakt toch nog aanspraak op onze volle aandacht. Het mag niet zoo moeilijk zijn als het omgaan met een zeilboot, maar het vereischt toch veel oefening en ondervinding. De hier volgende wenken kunnen bij de oefeningen in de praktijk van nut zijn.

a. Wrikken komt nog wel meer voor; vletten zijn niet geheel verdwenen van de schepen en het kan ook met de werkbooten nog vaak genoeg noodig zijn. Het is dus lang nog niet geheel overbodig om het te leeren; bovendien, de gevallen, dat men zich met een enkele riem moet behelpen zullen nog wel voorkomen en het sturen met een riem blijft in zeer vele gevallen toch nog verkieselijk. Hij die heeft leeren wrikken zal in die gevallen met de handen niet verkeerd staan.

In de vlet en in de werkboot (boot met een spiegel) heeft men gewoonlijk eene uitholling om een riem in te leggen; bij de reddingbooten heeft de Schepenwet een stuurriem met dol voorgeschreven.

De voortstuwing der boot door middel van wrikken geschiedt door één persoon, die de riem in de uitholling of in de dol legt en het blad heen en weer door het water beweegt. Het blad mag daarbij niet horizontaal in het water komen, maar snijdt dit onder een hoek van ongeveer 45°. Na eenige oefening blijkt dit zeer gemakkelijk te kunnen geschieden, wanneer men slechts zorgt de greep van den riem niet te stijf te klemmen, zoodat een goede polsbeweging de gewenschte snijdende klieving van het water door het blad mogelijk maakt.

De wrikker staat altijd *naast* den riem, gewoonlijk aan stuurboord, omdat hij dan de rechterhand aan de greep van den riem heeft, maar er kunnen omstandigheden zijn, waardoor hij zich beter beweegt als hij aan bakboord staat. Een volleerd wrikker kan met één hand wrikken en de houding kan dan

zeer ongedwongen zijn. *Nooit* mag hij zich echter vóór den riem plaatsen en dus dwars in de boot staan met het gelaat naar achteren. Die houding is onbehoorlijk en nadeelig voor een goeden uitkijk.

Het manoeuvreeren bij het wrikken is zeer eenvoudig. Opgemerkt kan worden, dat de wrikker gewoonlijk alléén in de boot is om die te besturen. Een goed wrikker dient dan ook in staat te zijn bij het aanleggen zijn riem intijds te bergen en de boot of vlet met het bootshaakje zoodanig aan te houden, dat zijne passagiers makkelijk kunnen uitstappen. Daar in een gewrikte boot de passagiers gewoonlijk midscheeps en zelfs voorlijker zitten mag hier het blad van den riem nooit naar voren wijzen.

b. Pagaaien. Volgens de Schepenwet mogen in reddingbooten ook pagaaien gebruikt worden. Dit heeft in de eerste plaats het voordeel, dat men meer bergruimte in de sloep kan hebben. Als de boot vol passagiers zit, zooals juist bij rampen het geval is, valt het moeilijk riemen met goed gevolg te hanteeren. Een ander voordeel — en dat vooral in den tegenwoordigen tijd, nu men in zulke booten niet altijd de beschikking heeft over voldoende personeel om met een riem om te gaan — is, dat het gemakkelijker is een pagaai te hanteeren dan een riem.

Persoonlijk heb ik van het gebruik van pagaaien nog andere goede resultaten gezien; bij het van boord steken door een aantal booten tegelijk voorkomt het verwarring en ongelukken, omdat men weinig ruimte noodig heeft en dus onmiddellijk gang in de boot heeft in iedere gewenschte richting. Men zegt, dat het pagaaien meer vermoeit. Het is mogelijk; er staat echter tegenover, dat de passagiers voortdurend kunnen worden vervangen, dus meer rust krijgen, terwijl een ander voordeel hier weder door verkregen wordt, dat ieder op zijn beurt beweging krijgt. Bij een lang verblijf in de boot is dat niet van belang ontbloot, al was 't alleen maar, omdat men er „den moed in houdt.” Het gebruik en de oefening met pagaaien

bij sloepenexercities is dan ook zeer aanbevelenswaardig.

De pagaaier zit zoo dicht mogelijk tegen boord, houdt zijn binnenste hand op de greep en de andere hand iets lager; eenige oefening wijst spoedig den juisten stand aan. Hij steekt de pagaai voorlijk, eenigszins snijdend te water en haalt hem naar achter en boven water, daarna, met het blad langscheeps, weder naar voren om deze beweging geregeld te herhalen. Het spreekt vanzelf, dat alles gelijk moet gaan; de voorste geeft hier den slag aan.

c. Roeien. Met pagaaien kan men, evenmin als met wrikken, zooveel vaart aan de boot geven als met roeien; voor communicatie, trossen uitbrengen en dergelijke doeleinden is roeien gewenscht en ieder zeeman moet dus zeer zeker goed kunnen roeien. Voor het roeien is oefening in de eerste plaats de beste leermeesteres, maar men dient toch ook vooral in het oog te houden, dat men steeds moet samenwerken met zijn mederoeiers en vooral goed acht moet geven op het commando van den sloepscommandant. Ook een goede houding van het geheele lichaam is gewenscht; het is niet alleen hinderlijk wanneer men roeiers in een trage houding, soms met één hand aan den riem ziet trekken, het hoofd dikwijls naar voren gewend, maar ook geeft het reeds blijk van ongeoeffendheid of ongemanierdheid, wanneer roeiers toevallig omzien bij een commando. Een goed achtgeven op die commando's is toch de eenige manier om tot een goed geheel te komen, kortom, een volledige discipline is een eerste vereischte. Het spreekt vanzelf, dat aan de degelijkheid van den stuurman ook niets mag ontbreken. Hij is voor den goeden gang van zaken verantwoordelijk en moet niet alleen de boot goed kunnen besturen, maar ook op alles acht geven en voldoende tegenwoordigheid van geest bezitten om alle gevaren te ontwijken en ongevallen te voorkomen.

Voor het roeien der reddingbooten worden lange riemen gebruikt en de roeiers, die tegen boord zitten, hanteeren den

riem van de tegenovergestelde zijde van de boot. De riemen liggen gewoonlijk in het midden op de doften; zooals reeds bij pagaaien is opgemerkt, valt het roeien in de volle boot moeilijk; nog moeilijker is het misschien om in zoo'n geval een riem buitenboord te krijgen, onmogelijk kan men het noemen om zulks ordelijk te doen geschieden. Dit kan echter wel wanneer men in andere omstandigheden van een der booten gebruik maakt, b. v. om iets op te pikken of om passagiers of goederen te vervoeren. In dat geval zal men met vier roeiers kunnen volstaan en kan, in het algemeen, de manoeuvre uitgevoerd worden zooals die onderwezen wordt in de oefenbooten van de Kweekschool, waarvan één trouwens tot het reddingboot-type behoort.

8. Roeien in de oefensloepen van de Kweekschool voor de Zeevaart.

a. Algemeene opmerkingen voor de bemanning.

Heeft men keus dan plaatst men den bekwaamsten roeier als slagroeier; boeg 2 en slag 2 dienen door de krachtigste roeiers bediend te worden en de kleinste of minst krachtige, maar vooral de handigste is het meest geschikt voor den boegriem. Bij de koopvaardij is het niet gebruikelijk de riemen in den loodrechten stand te houden. De roeiers dienen acht te geven, dat de inzittenden niet bespat worden door verkeerde behandeling van den riem. De slagroeier geeft den slag aan en zorgt, dat die zoo regelmatig mogelijk blijft; vooral bij lange trajecten is dat noodzakelijk om vermoeidheid te voorkomen. Het aantal slagen houdt uit den aard der zaak verband met de omstandigheden. De stuurman zorgt voor de vlag en soms ook voor de achter-bootshaak en voor goede ligging van kussens of kleeden op de doften voor de passagiers; de boegroeier behandelt ook de voor-bootshaak en in het algemeen ziet hij toe, dat voor vertrek alle benoodigde inventaris in de boot is.

Als het noodig is dat er langzaam gevaren moet worden, zal de stuurman zorg dragen, dat de boot bestuurbaar blijft; in nauwe doorgangen zal hij eenige vaart geven voordat hij „Loopen riemen” commandeert. Hij geeft, zoowel bij het van boord gaan als bij het aanleggen goed acht op wind en stroom. Moet hij overstroms roeien, dan moet hij oppassen niet te laag te komen en vooral vermijden dicht voor ten anker liggende schepen over te gaan en als hij in stroom op moet is het goed eerst onder den wal op te roeien, waar de stroom niet zoo krachtig is. Bij een ten anker liggend schip komt hij steeds langs zij met den voorsteven der sloep in dezelfde richting als die van het schip. Ligt het schip achter op boeien gemeerd of aan de kade dan kan dat anders zijn, omdat hij altijd rekening moet houden met de richting van wind of stroom. Overigens draagt hij zorg de boot zoodanig aan de valreep aan te leggen, dat de passagiers gemakkelijk uit kunnen stappen. Staat er veel wind en zee, dan tracht hij bij een steiger ook aan de lijkant aan te leggen, evenals bij een schip.

De stuurman ziet ook toe, dat de boot netjes en schoon blijft en neemt dus, als hij met passagiers vaart of met kameraden een roeitocht maakt, iedere gelegenheid waar om doften of buitenhuid schoon en droog te maken, zitkussens en kleeden netjes te rangschikken, etc. Bij lekkage zorgt hij, dat geregeld gehoosd wordt en dit moet altijd op zoodanige wijze geschieden, dat zijne passagiers het niet bemerken, of althans er geen hinder van hebben. Hij let ook op het goede uitwaaien van de vlag en, na zonsondergang, voor het goede branden der lantaarn. Hij is verplicht van ieder ongeval of van iedere averij kennis te geven. Wanneer een ernstig ongeval gebeurt, zoodat de sloep omslaat is het goed, dat men zich zoolang mogelijk aan de boot vasthoudt, totdat er hulp opdaagt. Zinkt de boot, dan moet men zoo spoedig mogelijk uit de omgeving wegzwemmen om niet medegetrokken te worden door vanglijn of ander touwwerk. Bij thuiskomst is de stuurman verant-

woordelijk voor goede aflevering van de sloep en voor de goede plaatsing, en brengt hij onmiddellijk na verzorging van zijn boot rapport uit omtrent eventueele ongevallen of averij aan zijn sloep overkomen.

In den zeilschiptijd was het gebruikelijk, dat door personen van eenigen rang of stand de stuurboords-valreep beschikbaar bleef; dit goede gebruik blijkt gelukkig nog niet uitgestorven, zoodat hiermede rekening dient te worden gehouden, althans wanneer de omstandigheden niet gebieden, dat men aan den lijkant moet aanschieten, maar in die gevallen is te loevert de valreep niet neergevierd, hetgeen men vroeg genoeg kan opmerken.

Als er zee langs het schip loopt dient opgepast te worden, dat de boot tijdens het aanleggen niet onder de valreep, of andere oneffenheden raakt. Op sommige schepen wordt de goede gewoonte gevolgd spiertjes aan het valreep-bordes te naaien, waarlangs de booten op en neer kunnen rijden. Gewoonlijk loopt een lijn van onderkant valreep naar voren, welke lijn door den boegroeier gepakt kan worden. Het commando „geroeid” mag de stuurman niet geven, voor hij zekerheid heeft, dat de lijn gepakt kan worden.

Wanneer er stroom loopt, dient de stuurman er voor te waken, dat de kop van de sloep niet te veel inlegt, daar de sloep dan wel eens gevaarlijk tegen schip en valreep kan worden opgezet.

Ieder stuurmansleerling dient ook goed bekend te zijn met het systeem davit en valpatent van zijn boot en overigens ook met al hetgeen samenhangt om een boot goed te water en weer binnenboord in de klampen te krijgen. Zie hierover ten slotte hetgeen het dictaat Zeemanschap behandelt.

De riemen moeten met de bladen naar voren liggen, zoodanig, dat

boeg 1 aan BB. buiten
boeg 2 „ SB. „

Slag 2 aan BB. binnen

Slag 1 „ SB. „ ligt.

De riemen van boeg 1 en slag 1 zijn iets korter dan die van boeg 2 en slag 2.

Eén boothaak moet altijd met de haak naar voren voor gebruik gereed liggen vóór de midscheeps. Een tweede ligt achter met de haak naar achteren, onder bereik van den slag-roeier en den stuurman.

De roeiers moeten makkelijk gekleed zijn en schoeisel dragen, dat de boot niet beschadigen kan.

In sloepen, evenals in alle lichte vaartuigen moet al het voorkomende werk zittende verricht worden. Het in de boot stappen moet gelijk en voorzichtig geschieden, midden op de buikdenning.

De roeiers worden zoodanig geplaatst, dat de boot geen slagzijde heeft, terwijl de stuurman zijn plaats zoodanig regelt, dat de sloep op even kiel komt; de stuurdoft is voor dat doel naar voren of achteren verplaatsbaar.

De roeiers worden als volgt aangeduid in verband met de riemen die zij hanteeren:

Boeg 1 zit aan bakboord op de voorste doft. Op hem volgt *boeg 2*, daarna slag 2, terwijl op de vierde doft de slagroeier zit of *slag 1*.

Allen steken hun riem aan den tegenovergestelden kant uit; boeg 1 en slag 2 zijn dus stuurboords- de anderen bakboordsroeiers.

Voordat plaats genomen wordt overtuigt men zich, dat de doft droog en stofschoon is.

De roeiers gaan met het geheele zitvlak op de doft zitten, zien toe, dat hun spoorstok op de voor hen geschikte plaats in de kammen zit en de pen is ingestoken; men steekt de eene voet in het lederen stropje, de andere voet er naast.

Tijdens het roeien zorge men, dat de kleeding zonder plooiën onder het zitvlak blijft en schuive men niet op de

doft heen en weer, teneinde geen last van schaving te krijgen.

Gedurende het roeien zien de roeiers voor zich uit en niet naar den riem; de riem wordt, niet te stijf, vastgehouden met beide handen in de bovengreep ongeveer één handbreedte van elkaar; men zorgt zooveel mogelijk de handen droog te houden om blaren krijgen te voorkomen.

Om een nuttig effect van den slag te krijgen dient het blad van den riem goed naar voren te worden gebracht. De roeier buigt zich daarom zoover mogelijk vooruit met gestrekte armen en laat zich daarna, trekkende, zoover mogelijk achterover gaan. Tegen het einde van den slag zijn de handen voor de borst. De rug mag gedurende het trekken niet gekromd zijn, de ellebogen moeten nederwaarts langs het lichaam komen en mogen niet uitsteken, terwijl de roeier er voor zorgt het hoofd niet te laten hangen of op den romp te bewegen.

De riem moet trekkend te water komen, d. w. z. in trekkende beweging indompelen en niet dieper dan de lengte van het blad. Bij het einde van den slag, bij het uit het water komen van den riem, wordt deze zoodanig gedraaid, dat het blad vrijwel horizontaal komt (voorkant blad iets hooger). Hierdoor voorkomt men het gooien met water, het slingeren en het z.g. „botje vangen.” De gelijkheid van den slag bevordert ook het gelijktijdig in en uit het water komen van het blad, hetgeen medewerkt om het slingeren van de boot te voorkomen.

Het tempo en den duur van den slag wordt door den slagroeier aangegeven; de overige roeiers regelen zich daarnaar.

Tijdens het oefenen wordt, nadat de riem uit het water komt, een kort oogenblik rust gehouden, waarbij dus het lichaam in gestrekte houding achterover ligt. Voor den volgenden slag wordt dan de riem met het blad horizontaal naar voren gebracht, daar direct scheppend ingestoken, doorgetrokken, waarna aan het eind van den slag wederom een korte rust gehouden wordt.

Na eenige oefening kan deze korte rust achterwege worden gelaten en gaat de slag regelmatig door.

b. Wenken voor den Stuurman.

In tegenstelling met de roeiers zit de stuurman met het gezicht naar voren, zoodat hij zijn sloep en het terrein goed overziet. Hij neemt de goede gelegenheden waar om op de hoogte te blijven van hetgeen op het terrein achter hem geschiedt. Hij moet zich steeds met volle aandacht aan zijn werk wijden en zich vooral niet door de omgeving laten afleiden.

Hij is commandant van de boot en dus voor vaartuig en opvarenden verantwoordelijk. Zijn orders, die kort en duidelijk dienen te worden gegeven, moeten stipt en zonder tegenspraak door de roeiers worden uitgevoerd. Hij staat niet toe, dat de roeiers tijdens het roeien praten. In het geval, dat eenig dreigend gevaar achter zijn gezichtsveld door hem niet wordt opgemerkt kan de slagroeier hem daar opmerkzaam op maken.

Bij het uitwijken voor kruisende vaartuigen moet hij de noodige veiligheid in acht nemen en, bij eenigen twijfel, achter deze omsturen. Ook moet nooit te dicht achter een vaartuig worden rondgestuurd, teneinde vrij zicht en voldoende ruimte voor de riemen te houden.

De stuurman spreekt de roeiers aan met de namen hiervoren aangeduid of, als het een commando over de riemen van één zijde betreft, met „stuurboord” of „bakboord”.

Wil de stuurman tijdens de vaart een groet brengen, dan commandeert hij „Op-riemen” (zie hierachter) en groet zelf in de richting van dengeen, wien de eerbetuiging geldt.

Ligt een sloep langs zijde van een steiger om passagiers af te wachten, dan zorgt hij, dat het achtereind van de sloep, waar de passagiers moeten zitten, vrij en zoo dicht mogelijk bij de plaats van instappen ligt.

Vrij van den kant mogen nooit willen of einden buiten boord hangen of sleepen.

c. Commando's. Bij het sturen van een sloep, zal de stuurman gebruik maken van de volgende commando's, die vlug en zonder verwarring dienen te worden uitgevoerd. Opgemerkt zij hier, dat het aanbeveling verdient ter voorkoming van verwarring het commando te verdeelen in: 1e. een waarschuwing- en 2e. een uitvoeringscommando. Het horizontaal streepje duidt de afscheiding tusschen deze commando's aan:

1. Zet af — voor.
2. Willen — binnen.
3. Riemen — toe.
4. Haal op — gelijk.
5. Strijk — gelijk.
6. Loopen — riemen.
7. Op — riemen.
8. Over — riemen.
9. Halve — riemen.
10. Stop — af.
11. Stuurboord of bakboord — best.
12. Strijk S. B., haal B. B. — gelijk.
13. Haal op S. B. of B. B. — gelijk.
14. Strijk S. B. of B. B. — gelijk.
15. Wèl — geroeid.
16. Willen — uit.
17. Haak — voor.

d. Beteekenis der commando's.

1. *Zet af — voor.* De boeg 1 zet met de voorste bootshaak de sloep goed vrij.
2. *Willen — binnen.* De willen, die naast elken roeier buitenboord hangen, worden door de roeiers binnenboord gehaald.
3. *Riemen — toe.* Bij het waarschuwingcommando „Riemen” halen de beide boegroeiërs eerst hun riem wat naar voren en leggen dien zoover over den boeg, dat zij hem mak-

kelijk in evenwicht kunnen pakken en vrijhouden van hun slagroeier.

De 1^e boeg en 2^e slag leggen hun rechterhand in bovengreep ter hoogte van het leer op den riem, hun linkerhand in ondergreep zoover mogelijk naar voren, terwijl de beide slagroeiers juist andersom hun handen plaatsen.

Bij het commando „toe” heffen alle 4 roeiers hun riemen omhoog, bladen eenigszins schuin naar boven (20°), draaien, zooveel mogelijk gelijk, de riemen dwarsscheeps met de bladen naar buiten oplettend elkaar hierbij niet te stooten, leggen de riemen dwars voor zich op het dolboord tusschen de dolpennen en voeren ze uit, totdat de kraag aan den binnenkant tegen het dolboord steunt, de bladen horizontaal en boven water. Na eenige oefening wordt dit commando als één beweging uitgevoerd.

4. *Haalop — gelijk*. Bij commando „Haalop” buigen de roeiers het lichaam voorover, strekken de armen en buigen de polsen naar voren, waardoor de riemen $\frac{1}{4}$ slag gedraaid worden en dus vertikaal boven het water staan.

Bij uitvoeringscommando „gelijk” worden de bladen in het water geplaatst en in één beweging doorgetrokken zooals reeds hiervoren vermeld.

5. *Strijk — gelijk*. Bij commando „strijk” brengen de roeiers het lichaam gestrekt achterover, brengen de handen voor de borst met de polsen achterover gebogen, waardoor de bladen vertikaal boven water gereed staan om te strijken.

Bij commando „gelijk” worden de bladen ruim half in het water gezet en in één beweging door het water naar voren gebracht waarbij ook het lichaam naar voren gaat. Aan het eind van dezen slag gaan de bladen uit het water en horizontaal weder naar achteren gereed voor den volgende slag.

6. *Loopen — riemen*. Bij „loopen” zijn de roeiers verdacht op de komende manoeuvre. Bij „riemen” wordt door hen de greep van den riem zoo hoog opgetild, dat deze vrij van de dolpennen komt, het blad horizontaal op het water; het blad van den riem zal door de vaart van de sloep vanzelf naar achter drijven. Als het blad dan achter is, neemt de 2^e boeg met de linkerhand den riem van den 1^{en} boeg ter hoogte waar deze riem naast zijn arm komt en geeft hij tegelijk met de rechterhand zijn eigen riem over aan den 1^{en} boeg, welke deze met zijn rechterhand aanvat. De 2^e boeg drukt nu den door hem vastgehouden riem van den 1^{en} boeg met de elleboog van den linkerarm neer, zoodat hij het blad uit het water heft; dit wordt vergemakkelijkt door het dolboord als steunpunt te gebruiken.

Daar de 1^e boeg den riem van boeg 2 bij het handvat vasthoudt, heeft hij dezen — het dolboord ook als steunpunt gebruikende — alleen maar neer te drukken om het blad van den riem uit het water te heffen.

Slag 2 en slag 1 doen ten opzichte van elkaar hetzelfde. Niemand laat zijn riem los, voordat de ander dien heeft overgenomen. Door de riemen zoo spoedig mogelijk uit het water te hebben, vermindert men den tegenstand.

Deze manoeuvre moet vlug en correct worden uitgevoerd; vooral daar hij meestal plotseling en voor nauwe doorgangen moet geschieden. Niet vlug en goed uitgevoerd, belooft men averij.

Wil men na deze manoeuvre „riemen — toe” maken, dan geschiedt dit als volgt:

Boeg 1 geeft met de rechterhand den riem van boeg 2 aan dezen over (dolboord als steunpunt gebruiken), terwijl boeg 2 zijn riem aanvallend met de rechterhand, met de linkerhand en elleboog zoo manoeuvreert, dat boeg 1 met de linkerhand zijn eigen riem weer terug kan nemen.

Beiden halen nu hun riem zoover naar binnen, dat zij hem weer met beide handen kunnen vasthouden, dwars overleggen en uitvoeren.

De slagroeiers doen hetzelfde met hun riemen.

7. *Op — riemen.* „Op” is weer de waarschuwing en bij „riemen” houden de roeiers hun riemen dwars uit en stil met blad horizontaal. Zij blijven rechtop en met het gelaat naar achteren zitten, ellebogen gesloten aan het lichaam.
8. *Over — riemen.* Bij dit commando halen de roeiers de riemen dwarsover naar binnen, totdat de kraag tegen het dolboord aan hun zijde komt; bladen horizontaal.

Geschiedt het tijdens pleiziertochten, met de bedoeling van rust nemen, dan kan de stuurman daarvan kennis geven en mag de houding ongedwongen zijn. ¹⁾

9. *Halve — riemen.* Dit commando wordt gegeven om door een nauwte te roeien, waarin de riemen niet geheel buitenboord kunnen blijven. De riemen worden dwarsover ingekort en er wordt op deze wijze doorgeroeid.
10. *„Stop — af”.* De stuurman geeft dit commando, indien om de een of andere reden de vaart uit de sloep moet worden gehaald. Op het commando „af” worden de riemen met het blad vertikaal dwarsuit in het water gehouden, terwijl ze met de greep worden tegengehouden, teneinde door den tegenstand de vaart te remmen.
11. *Stuurboord — of bakboord — best.* In dit geval roeien de gecommandeerde roeiers stevig door, terwijl de beide anderen de roeibeweging meemaken, doch niet trekken.
12. *Strijk stuurboord, Haalop bakboord — gelijk,* of omgekeerd.

Een toepassing van dit commando heeft plaats bij het rondenvan een boei of maken van een scherpe bocht. Bij het waarschuwend commando blijven de B.B. roeiers

¹⁾ Omkijken door de roeiers is een bewijs van onvoldoende discipline en onaangenaam voor den stuurman, omdat het blijk geeft van twijfelen aan diens beleid.

doorhalen en gaan S.B. roeiers gereed zitten voor strijken, om bij het u. v. commando „gelijk” (vooral goed op tijd te geven), tegelijk en in den slag te strijken en te halen.

13. *Haal op S.B. (of B.B.) — gelijk.* Wordt na het voorgaande commando of na „riemen-toe”, uitgevoerd door de daartoe gecommandeerde roeiers.

Evenzoo

14. *Strijk S.B. (of B.B.) — gelijk.*
15. *Wel — geroeid.* Bij w. s. commando „wel” worden de riemen dwars overgebracht; boeg 1 en slag 2 vatten de riem met de rechterhand vlak buiten het leer in bovengreep en de linkerhand gestrekt naar het midden van den riem in ondergreep; de beide andere roeiers juist omgekeerd.

Bij commando „geroeid” worden de vier riemen gelijktijdig schouderhoogte opgetild, het blad schuin opwaarts in langsscheepsche richting en naar voren gedraaid en in het midden op de doften gelegd. Ieder draagt zorg, dat de riem niet nat wordt en men elkaar niet tegen het hoofd slaat.

N.B. In de nauwte is deze manoeuvre te verkiezen boven „loopen riemen”, omdat nu niets buitenboord steekt en men de handen vrij heeft, om zoo noodig de boot af te houden.

16. *„Willen — uit”.* Na „wel geroeid” wordt op dit commando door elken roeier de naast hem hangende wil buitenboord gehangen.
17. *Haak — voor.* Een commando voor boeg 1 om met de haak vóórin de boot gereed te zijn, om bij het langszij schieten, zoo noodig de kop van de boot af te houden of aan te trekken. Het kan noodig zijn, dat dit commando vóór „wel — geroeid” gegeven moet worden. In dat geval legt boeg 1 zijn riem reeds bij dat commando in en houdt de haak klaar.