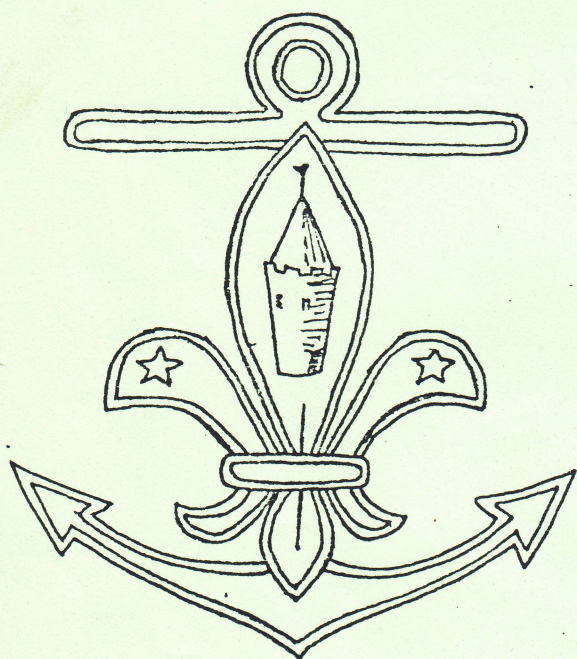


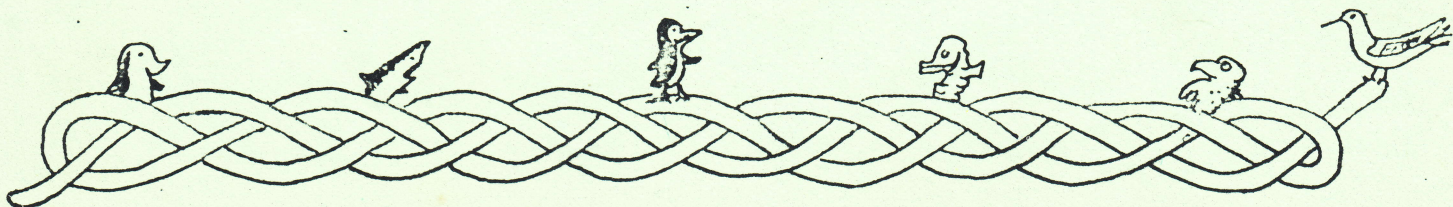
# VANDPOSTEN

KONG VOLMER SØTROP  
VORDINGBORG



27. årgang

Juni  
1983



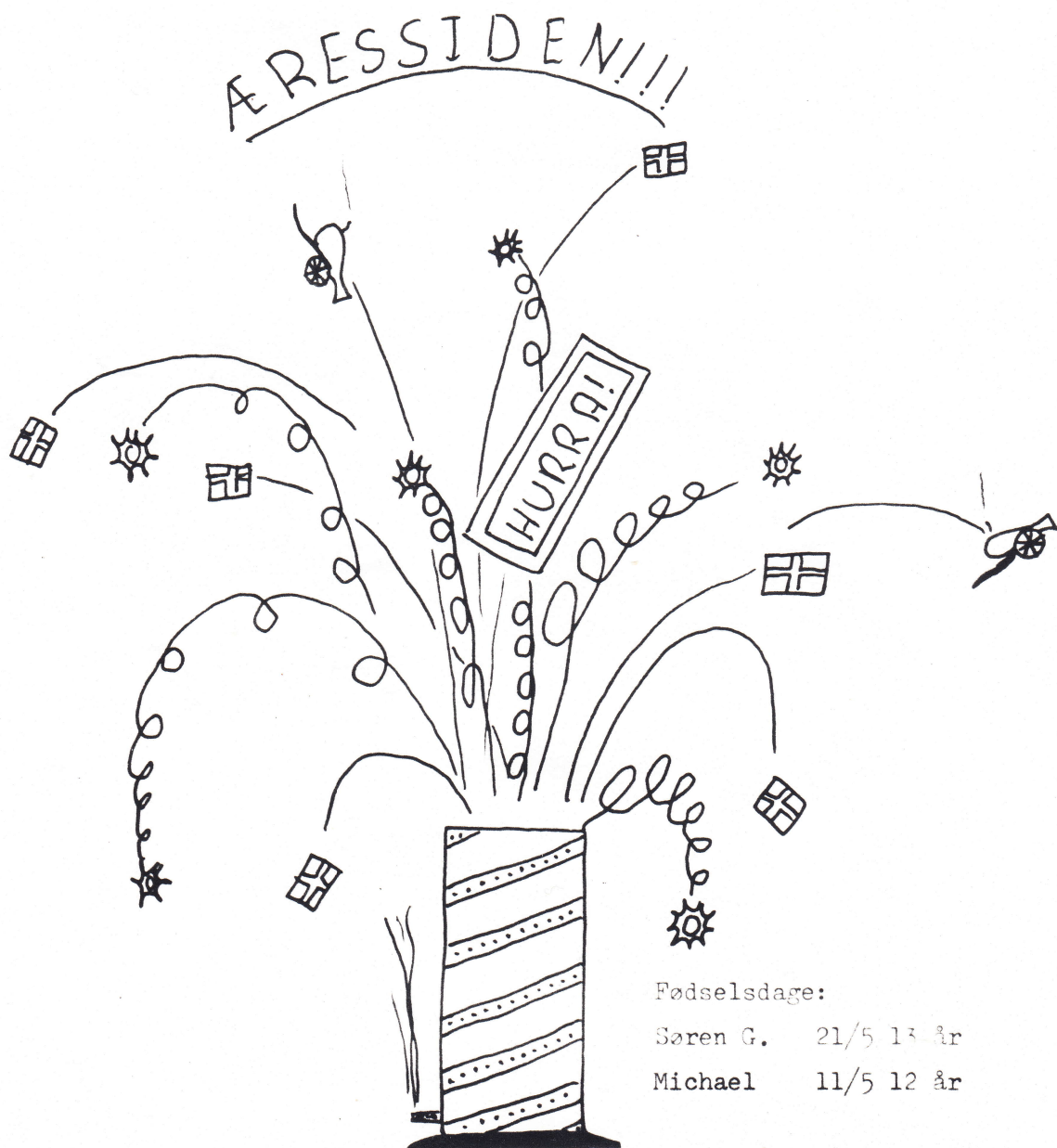


# PROGRAM MARGORP

Husturnus:

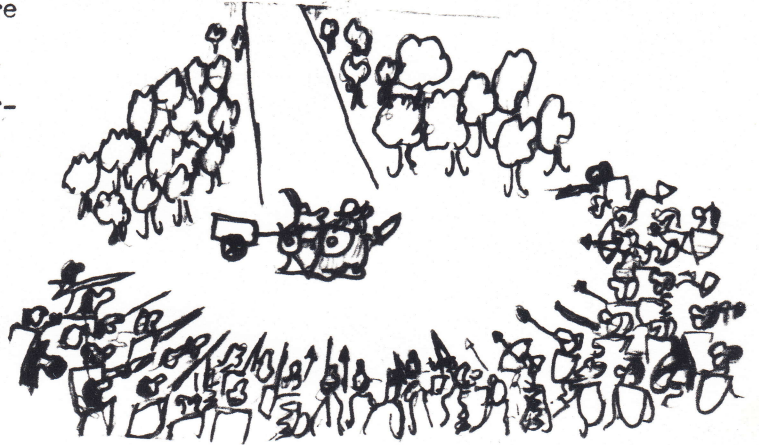
Ternen

JUNI : Onsdag d.1 kl.19.00 Tropssejlads  
Onsdag d.8 kl.19.00 Tropssejlads  
Onsdag d.15 kl.19.00 Tropssejlads  
Tirsdag d.21 til fredag d.1 juli SOMMERTOGT



## DIVISIONSTURNERING 1983

Vi mødtes på havnen torsdag kl. 16.30, hvorfra vi blev kørt til Strandegårddyrehave, hvor turneringen skulle afholdes. Da vi ankom til lejren skyndte vi os at rejse teltet så vi kunne komme igang med lejrarbejdet, men til vores store overraskelse skulle vi bare sætte os ned og slappe af. Grunden hertil var, at vi næste morgen skulle bryde lejren og begive os ud på en lang og farefuld hike med risiko for både at møde indianere og pelsjægere ( Divi'en handlede nemlig om "The Royal Canadian Mountain Police", og patruljerne skulle fungere som frivillig hjælpe-mandskab ).



Undervejs mødte vi en hel masse af de førnævnte mennesker, ( Det var posterne! ) som vi skulle hjælpe med et eller andet, såsom at sende en

besked ved hjælp af morse, lave forbindinger, finde et smuglerdepot eller skyde med luftgevær. Ved ankomsten til den nye lejrplads, vistnok i Vallø skov, havde det allerede styrtet ned i et par timer, hvilke resulterede i at madbedømmelsen blev droppet. Derefter tændte Tonker-lederne et kæmpe bål, så alle kunne få varm mad, men vi syntes ikke om at stege frikadeller sammen med tyve andre patruljer, så vi tændte bål sammen med patruljen ved siden af os. Men for ikke at skulle tænde bål i et vandhul undlod vi at grave bålplads, og lavde istedet et gammeldandsildsted, hvilke vil sige at man ligger nogle stor kævler ved siden af hinanden og derefter kommer jord over.

Næste morgen blev vi vækket kl. 05.30 og fik besked på at være klar til et morgen 0-løb kl. 06.00. Løbet gik, for vores vedkommende, rimeligt godt, idet vi kom på en delt 5. plads. Derefter gjaldt det bare om at pakke kærren så hurtigt som muligt og komme af sted for ellers var der lang ventetid ved posterne. Også den dag skulle vi have skrevet hike-rapport, men vi nøjedes med at gøre nogle notater så vi kunne skrive den lige før målet.

Da vi endelig nåede hen i nærheden af lejrpladsen var kl. 16.30 og vi begyndte at skrive hike-rapport, slås, slappe af, slås igen, slappe endnu mere af og til sidst far-



## DIVISIONSTURNERING 1983 ( fortsat )

velagde vi tegningerne så vi kunne gå ind i lejren ( kl. 19.30 ) og aflevere hike-rapporten med god samvittighed. På lejrpladsen var der kun lederne og så os, som den eneste patrulje! Nå men teltet skulle jo rejses, og da det var gjort, lagde vi os ned igen, for mad kunne vi ikke få før de andre patruljer kom. - Der gik en time - der gik to timer, og så pludselig dukkede der et par patruljer op, og hen ved 22.30-tiden var de sidste ankommet og den længe ventet spisning kunne begynde ( uhm, uhm ) - helstegt pattegris på spid!!

Søndag formiddag var der lavet nogle aktiviteter som f. eks. kappisning ( hvor Martin k.v.s. blev æblemester ) og "slå søm i bræt" ( hvor Jesper k.v.s. vandt med to slag ). Kl. 12.00 var der præmie-overrækkelse og resultatet blev, i patrulje-konkurrencen, nr. 1 - Falke fra Kong Volmer, nr. 2 - Havørnen fra Kong Volmer Sætrop og nr. 3 - Glenter fra Kong Volmer. I tropskonkurrencen var det Kong Volmer der vandt rævehalen og Tonkava blev nr. 2.

STORM

## STANDERHEJSNING 1983

De fleste af spejderne mødte op til tiden, eller lidt efter. Præcision er vist et ukendt fænomen for mange, for klokken blev cirka halv to, før standeren blev hejst på broen, Havørnen, Ternen og Delfinen. Pingo blev ikke færdig til tiden, så den står endnu i kælderen og venter på en kærlig hånd, men det bliver nok ikke før eksamen er over. De andre både blev kun færdige fordi Frede hjalp Delfinen og Ternen med at snøvle sig færdig, da de "stabile" patrulje-medlemmer plejede deres familieliv og holdt ferie. Nå, talen blev holdt af Frost som brummede noget om god vind o.s.v. plus et par bevingede ord. Det obligatoriske "ædegilde" blev hurtigt overstået. Bådene blev rigget til - det lidt hårde vejr forudsatte, at regntøjet var i orden, hvad det for manges vedkommende ikke var!

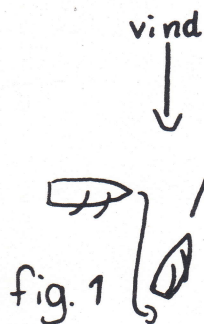
Ellers forløb det meste af programmet meget godt.



STEEN

# »REDNING SPLANKEN«

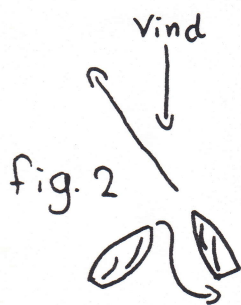
## Vigeregler



Når jeg i denne måned har valgt at skrive om søvejsreglerne, så skyldes det, at vi nu er gået i gang med at sejle. Det vil altså sige, at vi nu kan komme i en situation, hvor vi kan komme til at ligge på en kollisionskurs med et andet skib. I så fald er der en række regler for hvordan, man skal styre, lige som der er det på landjorden. Det er disse regler, jeg vil forklare lidt om, og jeg håber, I vil bruge den fornødne tid på at lære dem, så I ikke, en dag, bliver skyld i en kollision.

Den første regel, jeg vil komme ind på, er, efter min mening, en af de vigtigste, og sørgeligt nok kan man tit komme ud for, at folk ikke overholder den enten på grund af uvidenhed ( og det er ikke en acceptabel undskyldning! ) eller på grund af dumhed. Reglen siger, at den der har retten, altså den der ikke skal vige, har pligt til, så vidt det er muligt, at holde samme kurs og fart. Selvfølgelig kan der opstå situationer, hvor man ikke er i stand til dette, lige som det kan ske, at den eller de både, der skal vige, ikke gør det, men det er meget dårligt sømandskab at begynde at

sejle slalom, fordi man tilfældigvis, sidder og snakker om sidste vinters skiferie! Denne regel gælder, indtil de implicerede både er gået klar af hinanden ( indtil der ikke længere er fare for kollision ).

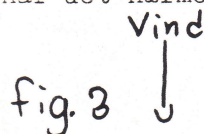


De egentlige vigeregler er følgende: "Luv viger for læ" hvilke vil sige, at hvis to både ligger på samme halse ( får vinden ind fra samme side ), så skal den båd, der ligger "tættest" til vinden vige. ( Se fig. 1! )

- "bagbord viger for styrbord" hvilke vil sige, at hvis to både ligger på hver sin halse, så skal den der får vinden ind fra bagbord vige.

( Se fig. 2! ) - "motor viger for sejl" hvilke vil sige, at både, der

går for motor, skal vige for både, der går for sejl. Dertil skal dog tilføjes, at mange store maskindrevne skibe kan have svært ved at vige, og det er derfor godt sømandskab at vige for sådanne både, lad derfor være med at ligge jer foran støvnen på den næste supertanker i møder, i håb om at den viger. ( Se fig. 3! ) - "overhalende båd viger altid" hvilke vil sige, at enhver båd, der overhaler en anden, skal vige; dog med den samme hensyntagen til store skibe som i den forgående regel. Et skib er overhalende, når det nærmer sig et andet fra en retning, der er mere end  $22\frac{1}{2}^{\circ}$  agten for tværs, altså



når man, om natten, kan se agterlanternen, men ingen af sidelanterner, på det skib man overhaler. ( Se fig. 4! )



En ting, som mange mennesker glemmer, er, at man skal vige i god tid, og så kraftigt at den anden båd ikke kommer i tvivl om, om man viger eller ej. Man bør altså ikke vente med at vige, til man kan se om båden er malet ordentligt indvendigt. Dertil skal det siges, at hvis man er i tvivl om hvorvidt man skal vige eller ej, så skal man gå ud fra, at man skal vige og så handle derefter.

Til sidst vil jeg lige sige, at vi har en uskreven lov, der siger, at alle de roere, der farer forvirrede rundt ude på vandet, er fredede i sejlsæsonen. Det er altså ikke tilladt, for sjov skyld, at sejle en tur hen over dem, for at se om de kan svømme, heller ikke selv om man har jagttegn!

Henning

