



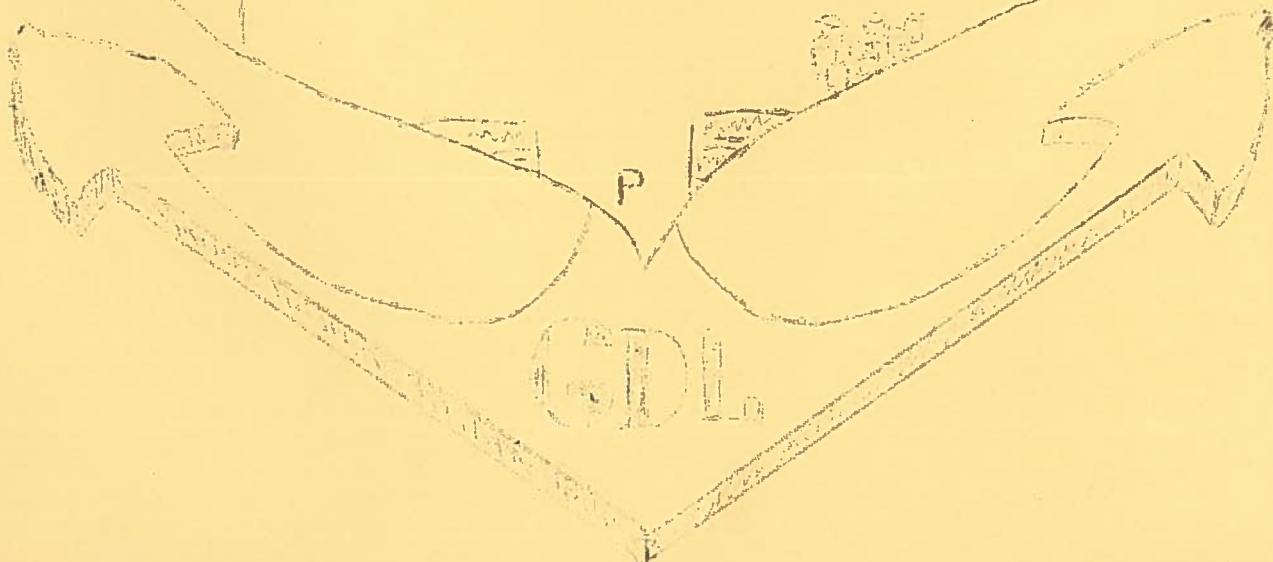
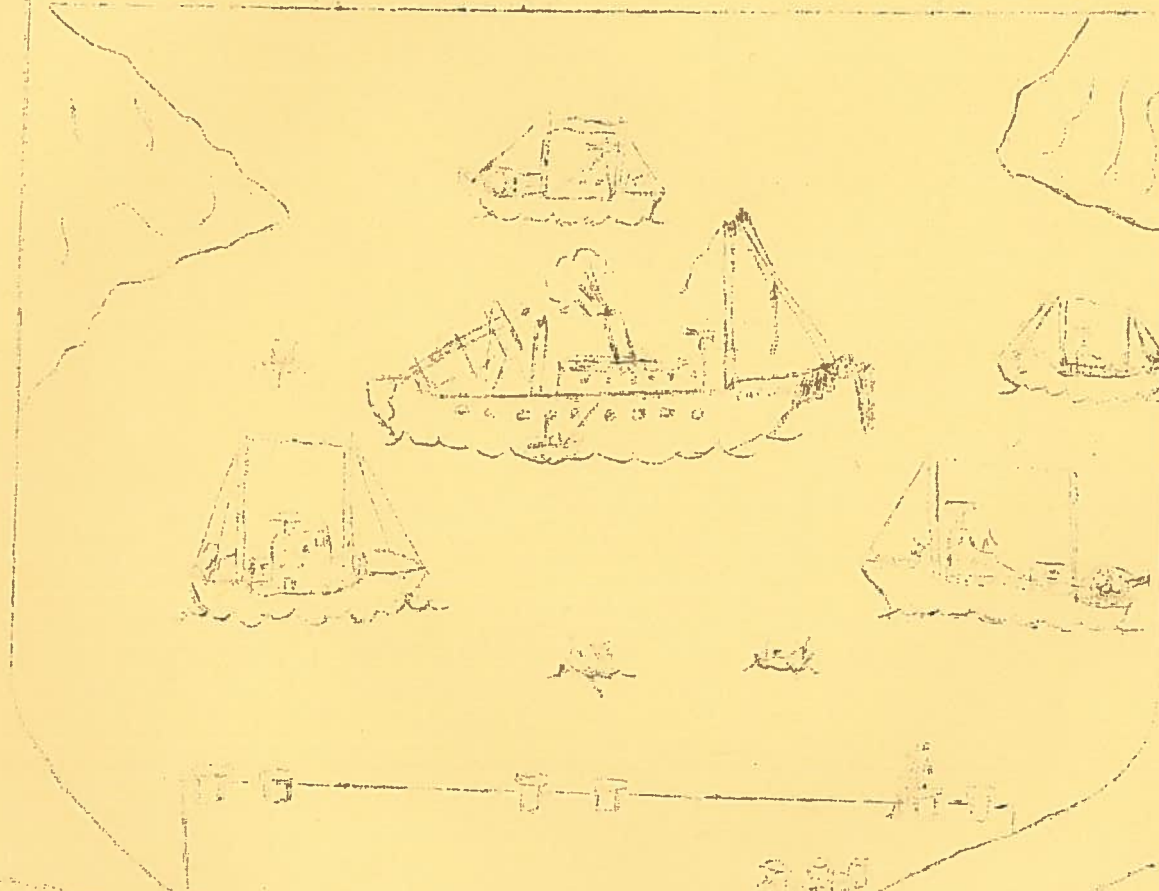
19



68



WATERBURY



DALPOSTEN

F LÅDENS F ARLIGSTE F AGBLAD

udkommer hver 14. dag

I redaktionen:

Holger Bollerup - Torben Clausen
Christian Bendix - Preben Bonvang
Henrik Egemose - Bjarne Egeskov
Ernst Jensen - Jan Jørgensen
Thorkild Laustsen - Ronald Pedersen
Jens Robdrup - Steen Schultz -
Troels Tejlgaard

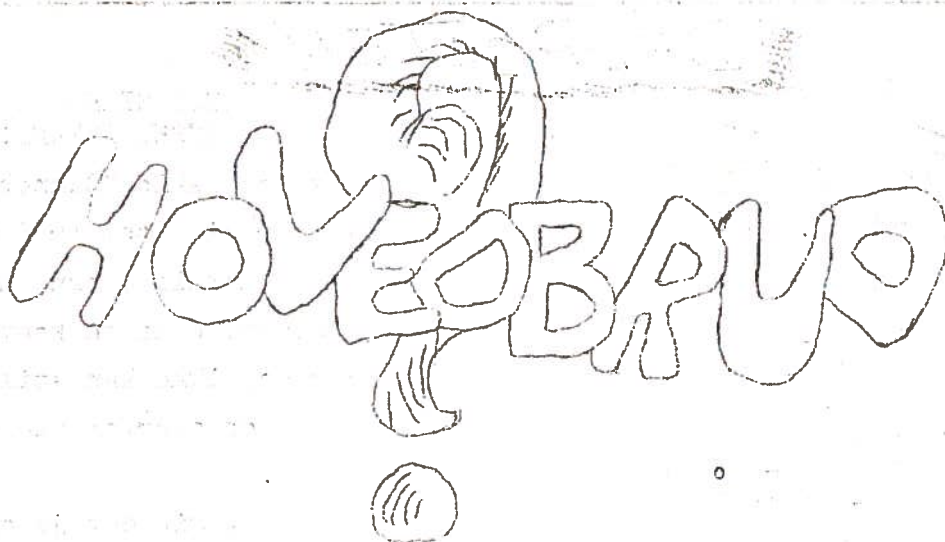
STØT STÅR DEN
DANSKE SØMAND!!!

Det gode skib "Dannebrog"
kæmper sig støt frem mod
disse nordlige egne under
ledsagelse af en konvoj,
der dog ikke kan stille
meget op overfor elementernes
rasen.

Men godt gik det jo og de
bedste ønsker skal følge
skibets videre færd gennem
vore isfyldte farvande.

Når en del af redaktionen forlader Dalposten så er den del der går altid meget nervøs for, hvordan det nu skal gå det hæderkronede blad når de nu forlader det og det må sejle sin egen sø. Det er godt for bladet at det har så gode medarbejdere at disse virkelig bekymrer sig om det og dets fremtid og ikke henfalder til den ellers normale "grøker-mentalitet" når hjemsendelsen nærmer sig. Vi andre tilbageblevne føler det også på den måde hver gang nogle af støtterne rejser hjem - hvad skal vi nu gøre uden den og den - Holger og Henrik og Thorkild og Steen har trukket et meget stort læs i redaktionen i den tid de har været her. Tak for det - og I skal vide at I bliver vanskelige at erstatte - men samtidig skal I vide at Dalposten mange gange har sagt farvel til uerstattelige medarbejdere, for så 14 dage efter at sige goddag til nye folk, der er endt med at blive lige så uerstattelige - det må være jer (og os andre) en trøst når vi alle tænker på fremtiden. Der skal også lyde en tak til de 4 for deres store arbejde for velfærdet i almindelighed - uden frivillig arbejdskraft i det daglige velfærdsarbejde er det svært at få det til at køre så godt som det synes at køre her på stedet. God tur hjemover til de 4 older.

red.



INDSÆT DET TAL, DER MANGLER I PARENTESEN.

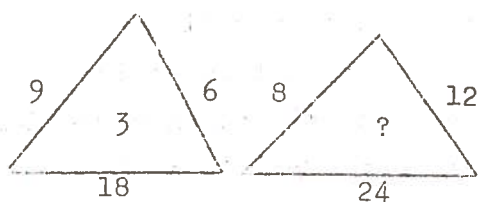
164 (225) 286

224 () 476

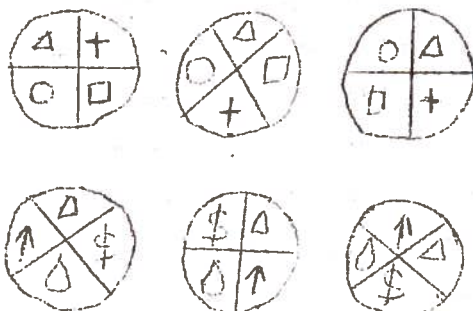
LØSNINGER FRA "DALPOSTEN" NR. 13:

MUHAMEDS PUSLERI:

INDSÆT DET MANGLENDE TAL.



UNDERSTREG DE TO FIGURER, der IKKE UDGØR ET PAR.



BYT BOGSTAVERNE OM OG UNDERSTREG DET DYR, DER HAR FÆRRE END 4 BEN.

TAK
ØVEL
ETALFEN
ORBASALT
GUAJAR

BLADKONKURRENCEN:

De resterende 35% havde alle kun to tekster rigtigt placeret. Ikke enten 2 eller 3; for den løser, som har 3 tekster rigtigt placeret, må også have den fjerde rigtig.

SKALAGRIF:

1	2
3	4
5	6

1.2.3.4 gas

1.5.6. samme som

3.2.6.4.em

4.5. stille

1 - 6 let

GÆS OG KØER:

Løsningen er: Luftig.

33 gæs og 21 køer.

Kan løses ved en ligning:

$$x(\text{gæs}) + y(\text{køer}) = 54 (\text{dyr})$$

$$2x + 4y = 150 (\text{ben})$$

$$\text{hvoraf } x = 33 \text{ og } y = 21.$$



Efter en vellykket buf-tørn på en af "Fylla"s langsmalle køjer tørnede olden fortumlet ud torsdag d. 18 juli kl. 07.30. Det var hans første overnatning på Fylla. Kl. 10.00 stod vi fjorden ud og så Grønnedal flimre bort i morgendisens bag os. Jeg var på vej mod Island! Det skulle nu vise sig, om vi kunne forcere isbræmmen, der som sædvanlig havde sendt en snært ned til at dække Arsukfjordens udløb, men det viste sig at iskoncentrationen var mindre end vanligt, så gennemsejlingen voldte ingen problemer.

Ankomsten til Reykjavik var sat til mandag d. 22 juli, der var altså god tid til at komme derop i. Jeg var A-messe-gast om bord eller "Officers-fedteøre", som slige personnager kaldtes af besætningen. Det var dog en god tjans, og jeg fik på turen et godt indblik i arbejdsgangen i et inspektionsskib. Ca. 90 sømil fra Island gik jeg i luften med alouetten, og på denne flyvetur prøvede piloten alle de manøvrer og krumspring, som denne herlige tingest kunne udføre. Vi var oppe i knap 40 minutter, hvorefter piloten elegant satte helikopteren ned efter at have foretaget et par prøvelandinger. Søndag aften d. 21. lagde vi os på reden ud for Reykjavik.

Mandag morgen gik vi til kaj, og herefter ville det være direkte forkert at påstå, at jeg ikke følte en vis trang til at gå i land. Da jeg som "belønnings-gast" havde fri under hele opholdet på Island, strøg jeg fluks i byen som et søm. Efter at have fået nogle drøje knubs, som jeg erhvervede mig ved hyppige fald, fordi jeg kiggede på lårkorte piger, besluttede jeg mig til at holde øje med alle mine omgivelser i stedet. Denne tanke var fornuftig, eftersom den bragte mig til en bank, hvor jeg anskaffede mig den formidable sum af 2000 islandske kroner. Jeg følte mig som en holden olde! Island - varme kilder - svømmehaller - jeg måtte have et par badebukser. Dette indkøb viste mig de islandske penges lumske karakter - et par svømmepermissioner kostede den nette sum af kr. 230,- ! Nå, men dette beløb var godt givet ud, thi mage til sjælden nydelse som et spring ud i det våde element bragte mig, skal man lede længe efter. Sammen med de andre messe-gaster boltrede jeg mig i de klorsalte bølger til mit oldelegeme var ved at gå i opløsning. Herefter begav vi os nytvættede ud i byen. En kop kakao - 16 kr., en soft-ice - 12 kr., en cola (ublandet) på værtshus - 30 kr. Tot und Kreide! Mon pengene var af kviksølv i dette land?

Aftenen bragte os på dansant et lille listigt sted i Reykjavik, og oldens ben fik lidt efter lidt føling med de moderne dansetrin, og han måtte konstatere, at de islandske møer var meget letbenede og meget kønne. Ak, ja - oldens sind gennemrisles af en liflig mindeluftning!

Om onsdagen besluttede jeg at tage ud at besøge nogle bekendte, der boede i udkanten af Reykjavik. Skæbnen ville, at de ikke var hjemme, da jeg kom, næh - de var skam draget til Danmark for at hilse på gamle venner. Verden er lille! Ind til byen igen med taxi - 110 kr. ud af lommen!

Torsdag morgen holdt der en bus på kajen ved siden af "Fylla", og i denne fragtedes vi rundt i den vestlige del af øen den ganske dag og så en masse. Først gik turen til den by, der forsyner Reykjavik og sig selv med varme fra sine kilder. Disse kilder springer normalt ca. hver tredje time, men da vi ikke ankom i rette stund var vor geyser ikke på mærkerne. Det viste sig dog, at da vor guide hældte et sobert kvantum sæbespån ned i denne moder jords pore, gjorde hun oprør. Med fråde om munden begyndte geyseren at hvæse og spytte efter os, og pludselig sendte den en flere meter høj stråle af 95 grader varmt vand til vejrs. Denne vandpantomine varede indtil al den generende sæbe var skyllet væk, hvilket tog ca. 10 minutter. Friskplukkede bananer og appelsiner indtoges i mængde, da vi lidt senere stod i et enormt drivhuskompleks, hvis indre mandede om en tropisk regnskov med aber og papagejer og tung, varm luft. Tomater, vindruen og alskens ejendommelige vækster fandt også grobund her, der var nok at se på, lugte til og bide af.

Videre gik det, vi blev vist rundt på et kraftværk, så turbinerne, vandledningen og det underjordiske udløb. To kraftværker beliggende ved samme flod forsyner hele den vestlige del af Island med el-kraft.

Tingvalla-sletten, stedet med de rige historiske minder kunne snart øjnes forude. Vejret var glimrende, blå himmel med lette skyer, vi kørte gennem en kratstrækning på den fredede Tingvalla-slette, der brydes af klare strøme, brusende floder, klipper og mærkelige lavaformationer. Den lange kløft, der i gammel tid benyttedes, når befolkningen red over sletten. Den beskyttede dem effektivt mod vind og vejr og gjorde ridtet til en behagelighed, da kløftens bund er næsten plan og desuden rummer glimrende overnatningsmuligheder. Ved en liden samling boder købte jeg en tørfisk, der var emballeret som pop-corn er det hjemme: i en farvestrålende vacuum-plasticpose. Fisken smagte mod forventning glimrende, nærmest som ekstra saltet pop-corn, og de spises da også som sådant.

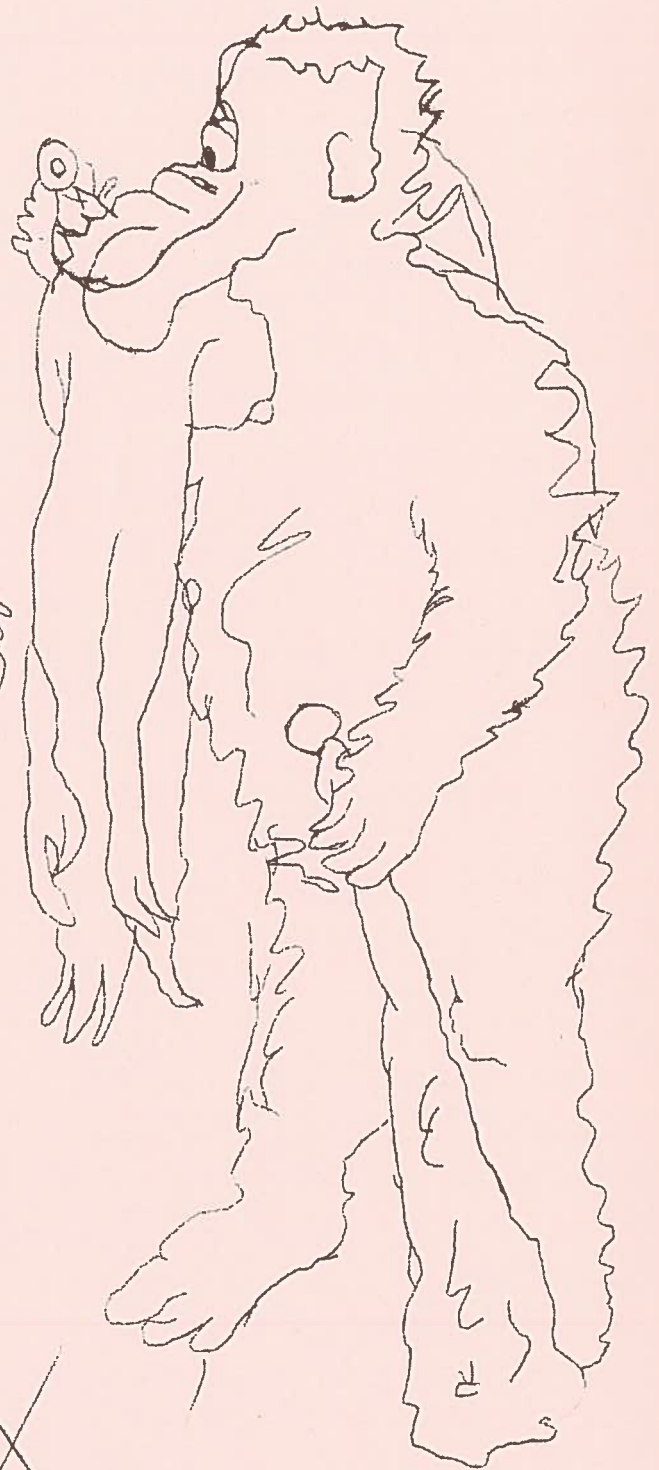
Herfra kørte vi tilbage til "Fylla", hvor vi gik om bord, skiftede til civil og gik fra borde igen. Byen fik sig en gang lak, og det var granitterne og olden, der var malermestre.

Afrejsedagen oprandt. Fredag skulle vi afgå for at møde kongeskibet, der var sejlet i forvejen mod Kap Farvel. Vi nåede det fredag nat i et forbandet vejr, der nødvendiggjorde, at "Fylla" måtte sætte tempoet ned til 3 mil fra 18 mil. Kongeskibet kunne ikke holde større tempo grundet havvejret. Altså mokede skuderne af sted med en søpølses fart, "Dannebrog" forrest og "Fylla" i dets kølvand for at holde check på grejet. Vejret blev værre endnu, men herom skal jeg ikke berette, idet jeg i det følgende døgnet lå og klamrede mig til min buf med et stift smil i mit blege åsyn og Grønnedal i venligt minde. Ud af møgvejret kom vi dog, og snart kunne man igen færdes oppe uden klumper i halsen. Nu tog "Fylla" føringen resten af vejen til det sted, hvor "Ingolf" skulle overtage eskorten af "Dannebrog".

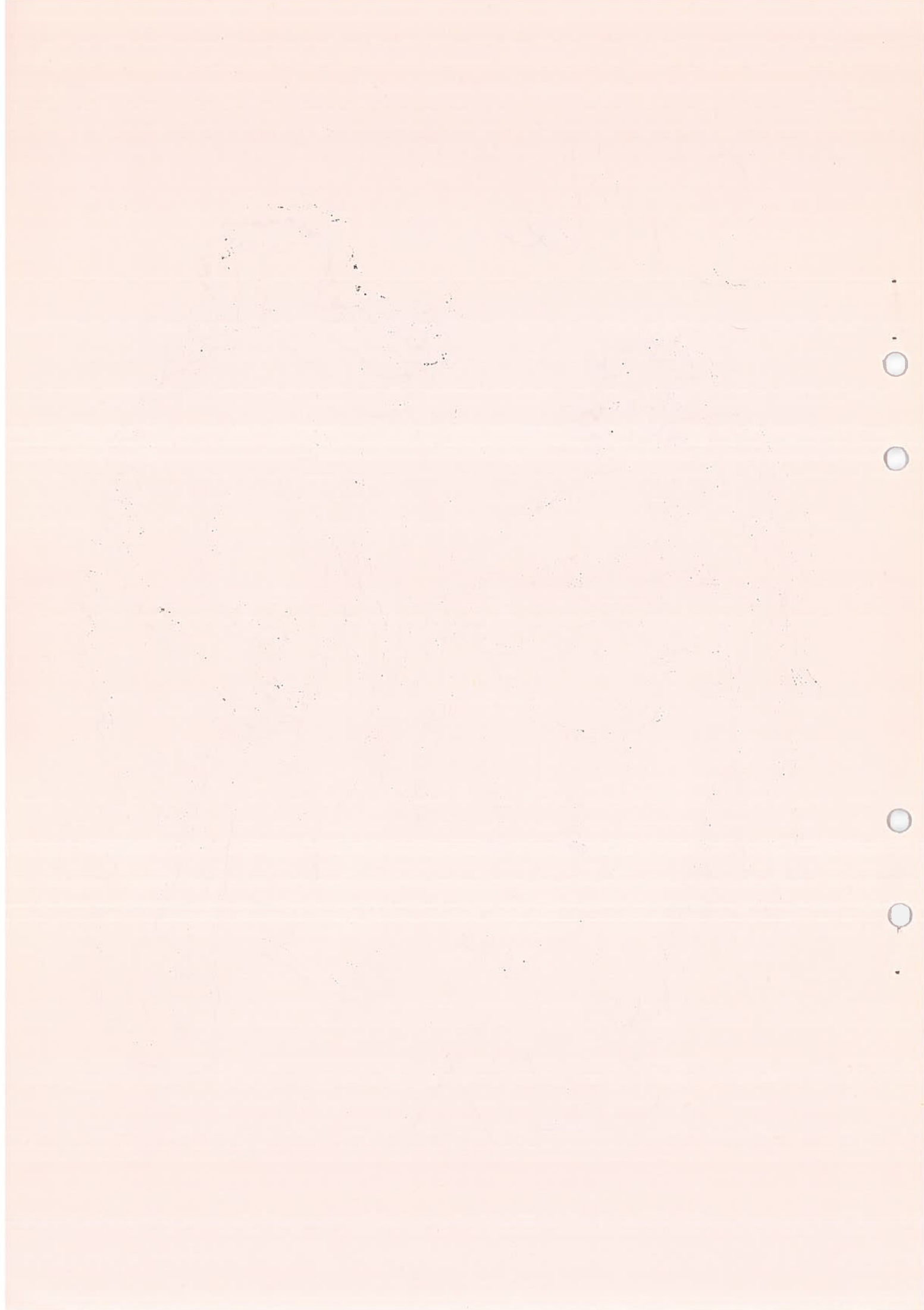
Torsdag den 1. august svejede vi ind mod Arsukfjorden, mens "Ingolf" og kongeskibet fortsatte mod Søndre Strømfjord. Efter tolv timers tapper kamp mod godt 9/10 is kom vi endelig ind i det isfri Arsuk-løb, og ved midnat lå vi ved Grønnedal. DET VAR EN VILDELTIG BEGIVENHEDSRIG OG HERLIG TUR, SOM JEG VIL TAKKE LEDELSEN AF FYLLA OG GRØNNEDAL FOR.

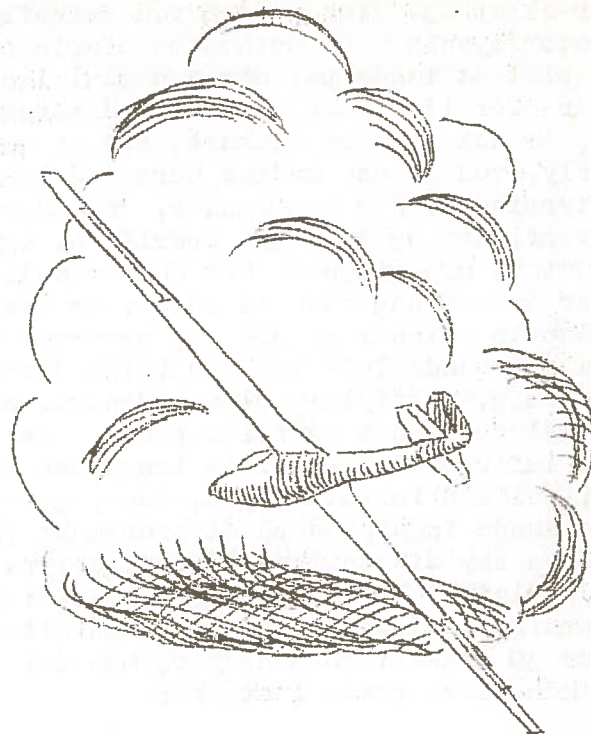
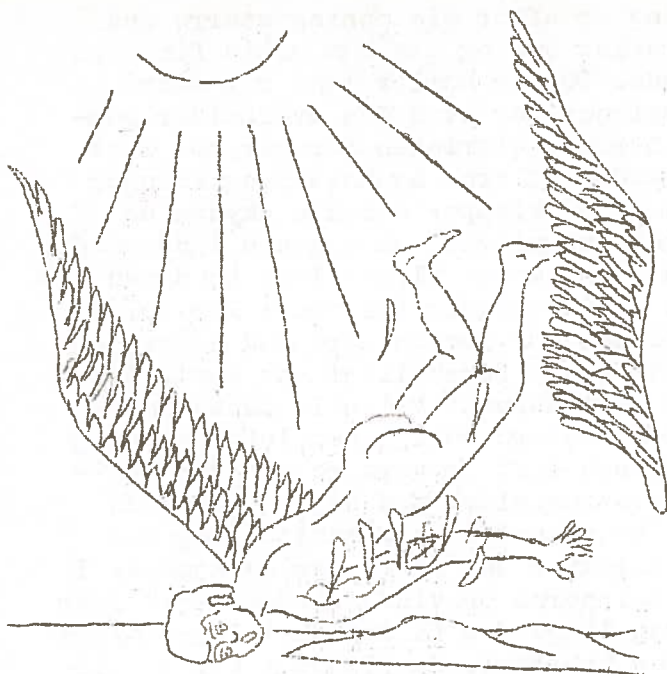
VuPti.

Side



sex





Ikaros's sønner

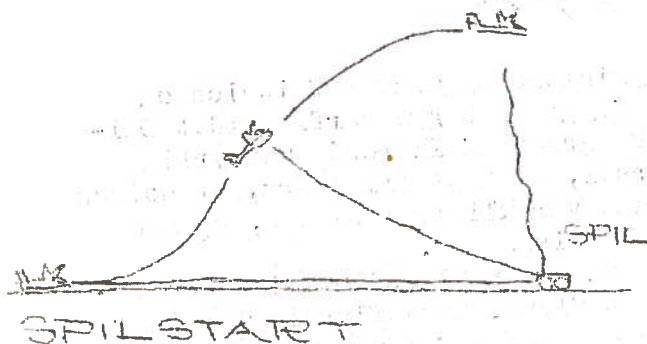
I de gamle græske sagn fortælles der om labyrintens bygmester Daidalos og hans søn Ikaros, da de var fanger på Kreta. De flygtede begge derfra, idet Daidalos lavede vinger, der kunne bære dem bort. På grund af Ikaros's eventyrlige lyst til at flyve, kom han trods faderens advarsel, så højt til vejrs, at solens varme smeltede voks, med hvilket hans fjederham var klistret på ham, og han faldt ned i det hav, der efter ham kaldtes Det Ikariske Hav.

De der har prøvet at glide næsten lydløst igennem den klare luft i et svæveplan, vil sikkert kunne forstå Ikaros's lyst til at flyve. Svæveflyvning er idag en meget moderne sport, og det gøres muligt for næsten alle langt bedre og lettere end før at dyrke, efter alle svæveflyveres mening, verdens dejligste sport. Det farligste ved svæveflyvning ligger i, at man ikke kan holde op, når man først er begyndt.

For at blive svæveflyver, behøver man kun et ganske almindeligt helbred bevist ved en bestået lægeundersøgelse, de penge det koster at ryge 6-8 cigaretter om dagen og de fleste weekender i sommerhalvåret for dels at flyve, men også for at gøre det muligt for klubkammeraterne at flyve, for der kræves nemlig mandskab til at betjene det materiel, der gør det muligt at komme i luften. Der bruges i Danmark hovedsagelig et motorspil og et køretøj til at trække den wire tilbage hvormed svæveplanet som en drage bliver trukket i luften, men der kan også bruges motorfly. Vil man være svæveflyver, melder man sig ind i en af de ca 30 klubber som efterhånden findes derhjemme, og man vil så gennemgå en praktisk og teoretisk uddannelse, inden man får sit S (Svæveflyvercertifikat). Skolingen foregår i begyndelsen i et 2 sædet plan med instruktør, men man vil inden længe få lov til at forsætte skolingen på et 1 sædet plan. I skolingstiden flyver man i nærheden af flyvepladsen og lære bl a, som noget af det vigtigste at beregne landingen nøjagtigt, da man ikke som ved motorflyvning kan give gas og prøve igen. Når man så har fået sit S og yderligere øvelse, får man lov at flyve ud i fædrelandet som en stor fugl, og så bliver det endnu mere spændende.

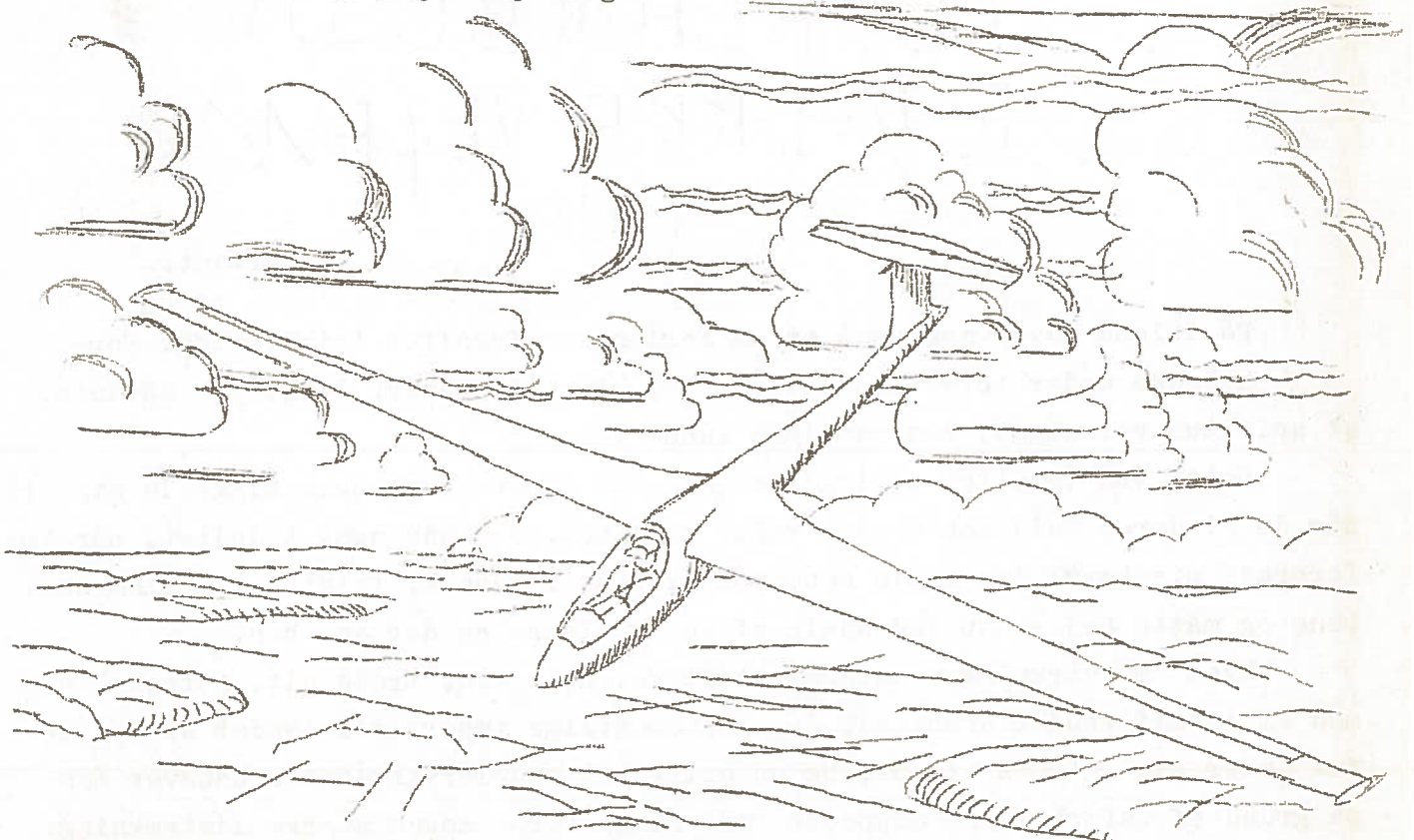
"Hvordan tør du flyve uden motor? Kan du nok styre den? Hvordan kommer man ned igen? Hvorfor flyver svæveplaner så meget rundt i små cirkler? Falder man ikke ned, når der ingen vind er?" Nogle af disse spørgsmål bliver jeg gerne stillet overfor af interesserede, så jeg vil derfor gerne belyse de problemer lidt nærmere. Ved et svæveplan forstår man et ikke-kraftdrevet luftfartøj som er tungere end luften, og som under flyvning hovedsagelig bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på bæreplaner, der forbliver faste, så længe flyvebetingelserne ikke ændres, og hvis fremdrift fremkommer ved tyngdekraftens indvirkning. Det er altså bygget til flyvning uden motor og kendes også på de elegante lange, smalle bæreplaner (vinger). For at holde sig svævende skal man derfor hele tiden flyve med en vis fart i forhold til den omgivende luft, og det er uden betydning, om det

blæser eller ej. Sikkerheden ved svæveflyvning er efter min mening større end ved motorflyvning, da motorstop aldrig overrasker en, og man kan altid finde en lille plot at lande på, når man skal lande ude. Der er heller ikke ret store chancer for ildebrand eller brandstofeksplosioner, og hvis man overholder reglerne, er det lige så sikkert, som at gå på museum. Styringen foregår som i et motorfly, ved at man ændrer kurs med benene ved pedalerne og holder og krænger med styrpinden. Når man lander, anvender man bremseklapper der kan skydes ud af planoverfladen og ødelægge opdriften, og de kan reguleres, så man kan lande med centimeters nøjagtighed. Når det er muligt uden motor at flyve flere hundrede kilometer en hel dag uden at lande, er årsagen almindeligvis følgende: Når solen om sommeren skinner på jorden, opvarmes nogle dele af jorden mere end andre, og den overliggende luft vil som følge deraf også blive forskelligt opvarmet. Den udvider sig, vægtfylden bliver mindre, og på et tidspunkt vil hele denne luftpude forlade jorden og blive presset op af den tungere omliggende luft nøjagtig som en luftbobbel i vand. Så længe den opstigende luft er varmere end den omgivende, vil den fortsætte opad, men p.g.a. temperaturfaldet med højden, vil den indeholdende fugtighed på et tidspunkt få luftmassen til at fortættes, og der dannes en sky af den bløkkalsagtige type sommerskyer som vi kender derhjemme. I disse søjler af opstigende luft kredser svæveplanerne og vinder højde. Vi kalder det termik. Hastigheden hvormed man stiger kan ligge fra få cm/sek til 5-6 m/sek og over 30 m/sek i tordenskyer, men det er for kraftigt, da planet i værste tilfælde kan blive revet i stykker.



Hvordan ville en flyvetur så foregå? Bedst ville det være, hvis jeg tager jer med på en lille tur en søndag, hvor solen skinner og cumuluskyerne blomster løs. Jeg sidder allerede fastspændt i et af klubbens planer og er ved at afprøve instrumenter og styrgrej. En gammel bil er med wiren på vej ned til os fra spillet, som står 700m borte i den anden ende af pladsen. Det er nødvendigt, at man sidder godt og er rigtig fastspændt for ligesom at føle sig i et med planet. Wiren er nu koblet til under planets krop, og én holder den ene vingetip, medens en anden giver signal til spillet med et flag om at begynde at trække planet i luften. En kraftig acceleration, 30 meters rulning på jorden, og man er i luften. Med 90 km/timen går det nu stejlt op, medens man til siderne ser jorden glide væk under én. Efter påny at være gået over i vandret flyvning, fortæller et lille klik kort tid efter, at den automatiske wireudløser har gjort os fri, og at vi nu som en stor fugl svæver næsten lydløst afsted. Instrumenterne viser, at vi med en hastighed af 75 km/t i knap 400 meters højde, synker ca 3/4 m/sek. Det betyder at jeg må til at kikke efter en cumulusky med termik under, hvis jeg ikke vil stå på jorden om 5 minutter. Jeg glider over til venstre og mærker efter kort tid et stød under venstre vinge. Jeg krænger omgivende til venstre og ser nu variometeret slå ud på 1 meter stigning pr sekund. Det varer ikke længe, før jeg er steget 100 m, og jeg kan nu begynde at nyde udsigten mere og ser, at de nede på den lille grønne stribe, har gjort næste plan klar. Landbrugsmaskinernes spor og køernes græsgange på markerne ses tydeligt, og dernede snor jernbanelinien sig igennem landskabet som en lang orm. Jeg har vist svigtet instrumenterne for meget, for da jeg igen kikker på dem, ser jeg, at det nu går nedad, så jeg må igen til at finde termik. Den er helt væk her, og jeg må til at finde et bedre sted i en fart, men det er ikke svært, for derovre kredser det 2 sædende skoleplan under en dejlig sky, der stadig bliver større og større. Vi vinker til hinanden, da jeg er kommet derhen og kredser et godt stykke under dem i over 1 m stig. Det er en elev med instruktør som skal lære at lande, så de brækker af i 600 m, men jeg fortsætter opad med nu næsten 2 meter stigning i sekundet.

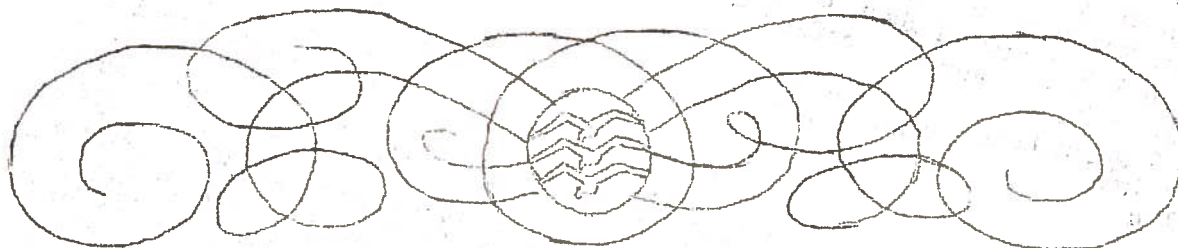
Da jeg opdager, at termiksøjlen er ret smal, gør jeg cirklerne mindre ved at flyve så hurtigt med større krængning, at man mærker, at man bliver trykket ned i sædet. Pludselig forsvinder solen, og jeg ligger lige under skyen, der stadig bliver større. Termikken bliver vist god opad dagen, for variometeret viser nu 3 m/sek og inden længe, er jeg nået op i næsten 1100 m, og mine hænder er begyndt at blive kolde på grund af den lavere temperatur her. Vinden har efterhånden drevet mig langt væk fra pladsen og jeg kan ikke få øje på den mere, men på kortet følger jeg med i, hvor jeg befinder mig. Efter et par timers flyvning opdager jeg, at det her ikke rigtig er noget termik, og at jeg efter en del søgen kun har 450 m på højdemåleren. I 400 m udsøger jeg mig den mark, jeg vil lande på, hvis jeg inden længe ikke finder noget, og da det stadig går nedad, gør jeg mig klar til den sidste cirkel i 250 m, men så får jeg øje på en musvåge, som kredser tilhøjre for mig, og jeg flyver straks derhen. Jeg tror den kredser i termik og mindsanten om det ikke gik, som jeg havde ventet, variometeret slår ud, men det viser kun 20 cm stig, så jeg må gøre mig let i sædet, flyve så rent som muligt for ikke at spille overflødig højde, og så håbe og vente på at det bliver bedre med højden. Mit solskab passede ikke musvågen, for den baskede velt, da jeg før strøg tæt forbi den, men den klarer sig også uden termik bedre end jeg. Termikken må være kommet fra en stor grusgrav som ligger under mig i nu 400 m, og til min glæde ser jeg også, at variometeret igen viser 1 m, og at de første tjavser til en ny sky er ved at blive dannet over mig. Sandet i grusgraven opvarmes hurtigt og noget og er derfor en god termikkilde. Det går opad med 2 og nu 3 m/sek og inden længe ser jeg højdemåleren passere 1000 m, og jeg kan roligt slappe af og blive ved med at cirkle for her er termikken virkelig god. Hvis jeg var landet på marken, ville jeg have ringet til flyvepladsen, og de ville komme og demonterer planot som er samlet ved hjælp af få bolte, sætte det op på en specielbygget transportvogn, køre til flyvepladsen, samle det, og starte på ny. Efter kort tids søgen i bobbolen, finder jeg det bedste sted, hvor jeg stiger over 4 m og bliver derfor i "elevatoren" til jeg i 1750 m må afbryde for ikke at komme for tæt på skyen, der nu herfra ser stor og mørk ud. Det er dejligt at komme ud i solen igen, for der var ikke mere end 5°C under den sky, og luften var tilligemed fugtig. Ved at dykke planot lidt, sætter jeg hastigheden op på 120 km/t, for nu går det op imod vinden i en lige linie til næste sky, der venter i retning af flyvepladsen. De næste 5 minutter har jeg rigtig tid til at se mig omkring og måske fotografere lidt, for jeg kan slippe styrgrejerne og den passer sig selv ved ligoudflyvning.



I DE NYESTE PLANER LIGGER MAN PÅ RYGGEN OG VED LANDINGEN ANVENDES BREMGEFÆLDSKERM

Omtrent under mig ser jeg begyndelsen til den ny Lillebæltsbro, søndagstrafikken over den gamle og en del sejlbåde ved Middelfart. Til højre har vi Fredericia og Vejle Fjord, og til venstre hele Lillebælt og i det fjerne Als. Foran har jeg Kolding Fjord med byen i bunden og horisonten markeres ved solens glitren i Vesterhavet. Skæver jeg bagud, kan jeg lige akkurat skimte den lige strækning af hovedvej 1 over Fyn, som ligger vest for Odense. Uden følelse af fart glider jeg fra sky til sky over det brogede landskab som dannes når skyerne lægger sine skygger på det. Efter over 4 timers flyvning trækker jeg bronseklapperne og lægger an til landing for at lade endnu en af Ikaros's sønner nyde denne skønne sport.

J. Vyff



ANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCE

Min båd "FOX" er til salg!

Henvendelse til lægen....

ANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCECECNONNAANNONCE

TOTALFORBUD
ER IKKE VEJEN
HEJGEJENKOV.

fortsat...

På Island havde man også et nu forlængst afskaffet totalforbud. Forholdene under totalforbudet var med et mildt udtryk langt fra sådanne, at spiritus var noget, som man ikke kunne få.

Dette sås tydeligt på lygtepælene, som drukne mennesker klamrede sig til, når de i deres fuldskab skulle vende kallunet. Det sås også tydeligt, når kæfererede pigebørn, der ville ombord i skibene i havnen, faldt ned mellem skibene og måtte hejses op ved hjælp af en tovslynge om det ene ben.

Hvad må virkningen antages at blive, hvis man, trods alt, forsøger sig med et totalforbud i Grønland? Ja, den egentlige import til landet af spiritus lader sig let nok stoppe, og en spiritus smuglervirksomhed behøver man på grund af isforholdene næppe at være bange for i nogen større udstrækning.

Men hvordan vil den totale afbrydelse af adgangen til spiritus antages at ville virke på den del af befolkningen, som for alvor er kommet i drukken-skabens vold?

Det er jo en kendt sag, at både brændevin og øl forholdsvis let lader sig producere ved hjælp af sukker, kartofler og/eller rugmel. En blot nogenlunde effektiv kontrol vil i det udstrakte land være så nogenlunde umulig at effektuere.

Og man må på forhånd regne med, at de mennesker, som for alvor er blevet slaver af adgangen til spiritus, hvis de helt afskæres, vil gøre desperate forsøg på at skaffe sig alkohol, ganske uanset hvor mange forbud der kommer.

Det har allerede nu vist sig, at den frie adgang til spiritus ikke lader sig opretholde, hvis man da ikke vil acceptere, at den grønlandske samfundsorden slås i stykker, i hvert fald for en række af generationer. Det er en grøft som man ikke må havne i.

Efter min mening, vil man havne i den anden grøft, hvis man på trods af de allerede andetsteds fra foreliggende erfaringer forsøger sig med et totalforbud.

Der vil næppe være andet at gøre end at prøve midelvejen. Altså forsøge sig med en rimelig rationering.

Selvfølgelig betyder en rationering ikke i sig selv, at man herved forhindrer en smugfabrikation af spiritus. Men man kan få fremskaffet en ordning, der vil blive støttet af en ikke uvæsentlig del af befolkningen, og som gør fristelserne til at overtræde bestemmelserne om smugfabrikation af spiritus mindre, navnlig for dem, der ikke er kommet helt i spiritussens vold. Man vil opnå, at det bliver muligt at få en del af befolkningen til at nøjes med det kvantum spiritus, der ifølge rationeringen bliver til lovlig disposition.

På den måde vil det også blive lettere at få skaffet lydhørhed overfor det oplysningsarbejde, som vil være den nødvendige forudsætning for, at man i det lange løb får magt over forholdene.

Selvfølgelig vil en rationering være et begreb i den personlige frihed.

Men et sådant, i hvert fald moderat indgreb, vil være langt at foretrække for et totalforbud, og det vil sandsynligvis være umuligt ad den vej efterhånden at få den grønlandske befolkning til at forstå, at alkohol nok kan være en god tjener, men at den er en streng og ubarmhjertig herre.

SLUT.

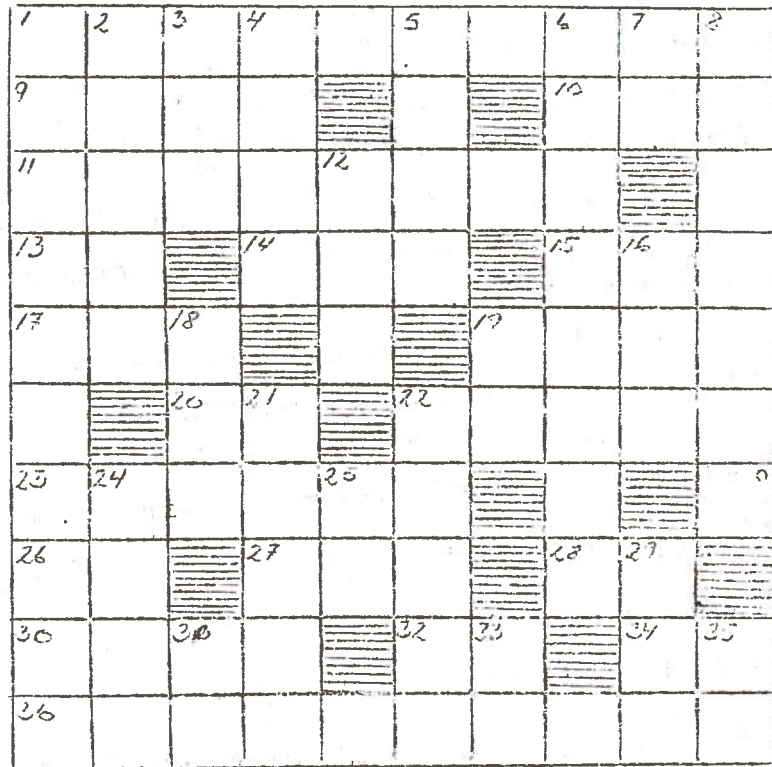


KRYDSEREN



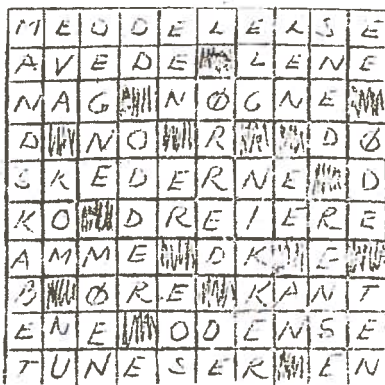
LODRET:

- 1 forestående begivenhed
- 9 guder
- 10 fugl
- 11 slikkerier
- 13 spids
- 14 insekt
- 15 eksisterer
- 17 let
- 19 flag
- 20 intendantur
- 22 synsbedrag
- 23 stilling
- 26 forkortelse
- 27 forskellige vokaler
- 28 træ
- 30 syltetøj
- 32 Bjæffe
- 34 hæld
- 36 evige



VANDRET:

- | | | |
|-----------|------------------|--------------|
| 1 Øgenavn | 7 rundtossed | 22 tilberede |
| 2 røg | 8 dyreart | 24 skrivelse |
| 3 bundt | 12 kornart | 25 redskab |
| 4 slående | 16 alene | 29 fugl |
| 5 rum | 18 pigenavn | 31 fjeldside |
| 6 uhyre | 19 udbrud | 33 drik |
| | 21 overbevisning | 35 øjne |



Løsning på

KRYDSEREN

i

Dalposten nr.

14.

Hot

GLK

— NYT
FLERE FRA FLS
PÅ TUR PÅ KYSTEN

DAL STEN FORESLÅR "ARBEJDSGASTER" !!!!

Tanken med de såkaldte "belønningsgaster" er god nok, men desværre er det kun en meget lille procentdel af besætningen, der opnår at blive belønningsgast, og således får set og oplevet Grønland. Thi Grønnedal er ikke Grønland og på mange kan det virke ensformigt og trist, ja måske endog nervepirrende, at se på de samme fjelde uden anden forandring end den vejret byder på. Som grund til at så få kommer "udenfor" angives fra officiel side, dels at pladskapaciteten på inspektionsskibene og kutterne dårligt tillader mere end 1 eller 2 belønningsgaster pr. togt, dels at mange vp'er ikke kan undværes i deres job og endelig, at et større antal ikke ad gangen vil kunne undværes.

For at komme ud over hele dette problemkomplex har DALPOSTEN foreslået Admiral Frank Petersen ved det sædvanlige pressemøde at supplere belønningsgasterne med arbejdsgaster!!!! Vi foreslår f.eks., at en af vore messagaster eller havnegaster på et togt afløser en ditto på et skib. Han skulle arbejde og indkvarteres fuldstændigt som vedkommende han afløser. Gasten fra skibet skulle ligeledes overtage afløserens arbejde i land. DALPOSTEN er udmærket klar over at der vil være visse praktiske vanskeligheder at overvinde, ligesom der vil være problemer med at sætte folk ind i det nye arbejde - på begge sider. Men skibene ligger jo gerne i et kortere tidsrum her og den tid skulle naturligvis benyttes til instruktion i arbejdet.

Admiralen stillede sig meget velvillig og yderst positiv overfor foreslaget og lovede snart at rådspørge og forhandle med de respektive skibes chefer og Admiralen sagde, at resultatet af disse drøftelser vil blive modtaget af talsmændene ved et kontaktudvalgsmøde og at en eventuel gennemførelse først vil kunne finde sted i september.

Søværnskommandoen, synes DALPOSTEN, må også være interesseret i at flere fra stationen får en tur på kysten og får set Grønland, eftersom det ved den forventede tjenestetidsnedsættelse på inspektionsskibene til 12 mdr. kan blive vanskeligt at skaffe vp-personnel (frivilligt) til Grønnedal, eftersom man da ikke længere kan lokke med kortere tjenestetid og for øjeblikket ikke engang kan love ture på kysten.

Helicopterpiloterne skal, for at holde deres træning og dygtighed vedlige, have et vist antal flyvetimer om ugen hvori også indgår løftning og flyvning med vægte. En realistisk træning for piloterne finder for øjeblikket sted idet de fra indlandsisen, nær Søndre Strømfjord skal bjerge vraket af en flyvemaskine, som har ligget på isen siden 1928. Maskinen har betydelig historisk interesse.

Chefen for Thule Air Base er til efteråret inviteret til Grønnedal, gerne sammen med 1 eller 2 menige.

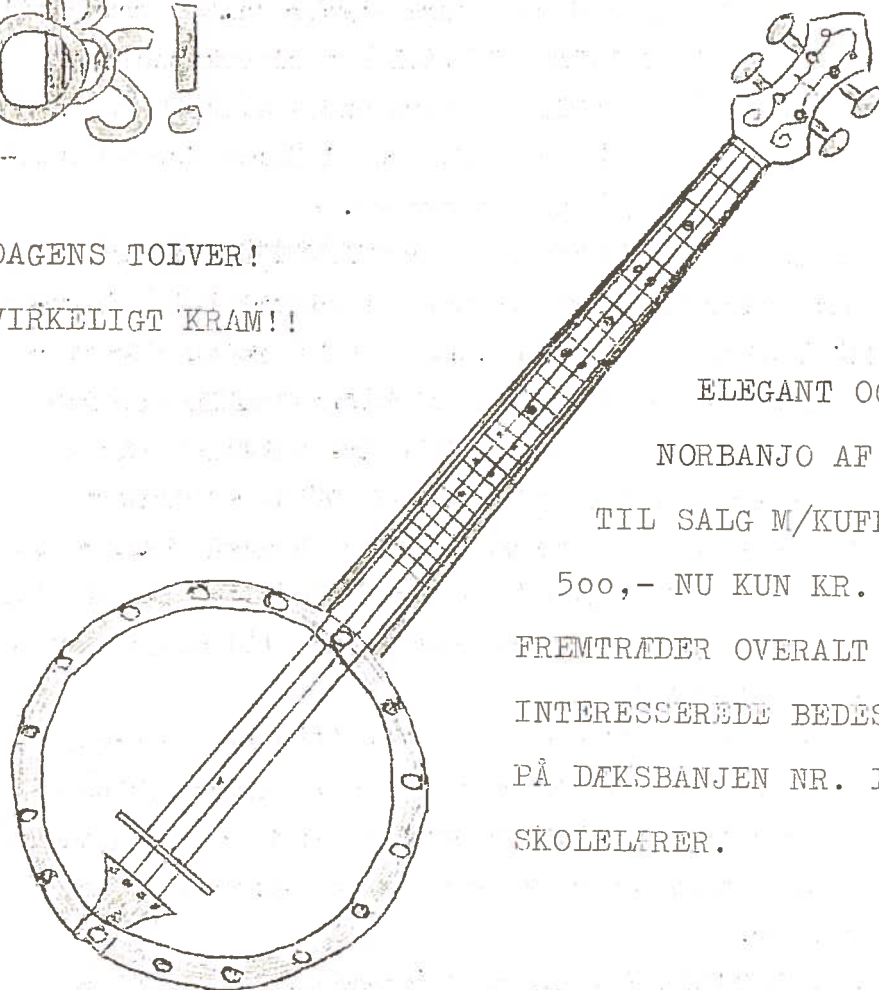
Det er muligt at INGOLF vil tilbringe juledagene i Godthåb.

ooooooooo0C000Cooooooooo

OS!

DAGENS TOLVER!

VIRKELIGT KRAM!!



ELEGANT OG KLANGFULD TE-

NORBANJO AF MÆRKET "FRAMUS"

TIL SALG M/KUFFERT. NYPRIS KR.

500,- NU KUN KR. 300,- !!

FREMTRÆDER OVERALT SOM NY!!

INTERESSEREDE BEDES HENVENDE SIG

PÅ DÆKSBANJEN NR. 10 HOS HENRIK

SKOLELÆRER.

Chefen for Grønlands Kommando,
om bord i Inspektionsskibet INGOLF

31 juli 1968

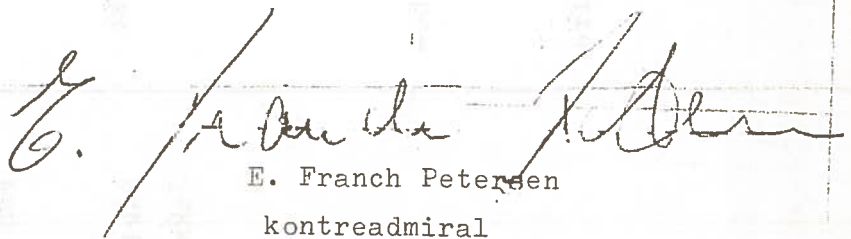
FORSLAG TIL PROGRAM

FOR

DERES MAJESTETER KONGENS OG DRONNINGENS

BESØG VED GRØNLANDS KOMMANDO OG FLÅDE-

STATION GRØNNEDAL DEN 13 AUGUST 1968.


E. Franch Petersen
kontreadmiral

Rækkefølge				Foranstaltning
Serie	Dato	Kl.	Hændelse	
101	13 aug	0945	Kongedelingen ankommer	FLS GDL
			A. Salut (27 skud) fra batteriet Sextus. Første skud falder, når Dannebrog haves i en afstand ca. 1000 m. fra flagbastionen. B. Inspektionskutter Malleukken opholder sig på fjorden og paraderer ved passage (Kamiktalik)	CH MALM
102		1000	Dannebrog fortøjer ved kaj. Fylla fortøjer i E-ligste bøj.	FLS GDL Påklædning: Jakkeuniform. A. Skansevagt og fortøjningsgæster opstillet på kajen. B. Deres går fra borde og modtages på kajen af (se opstillingsplan bilag nr. 1) 1. Skansevagt (16 mand) 2. Chef Grønlands Kommando med Adjutant. Stabschef Chef Flådestation Grønnedal Operationsofficer F. Operationsofficer S. 3. Flådestation Grønnedal og Luftgruppe vest besætning til parade under kommando af AC-S 4. Befalingsmænds pårørende samt civile. 5. 4 fortøjningsgæster samt havnemesteren C. Deres Majestæter Kongen og Dronningen går fra borde.

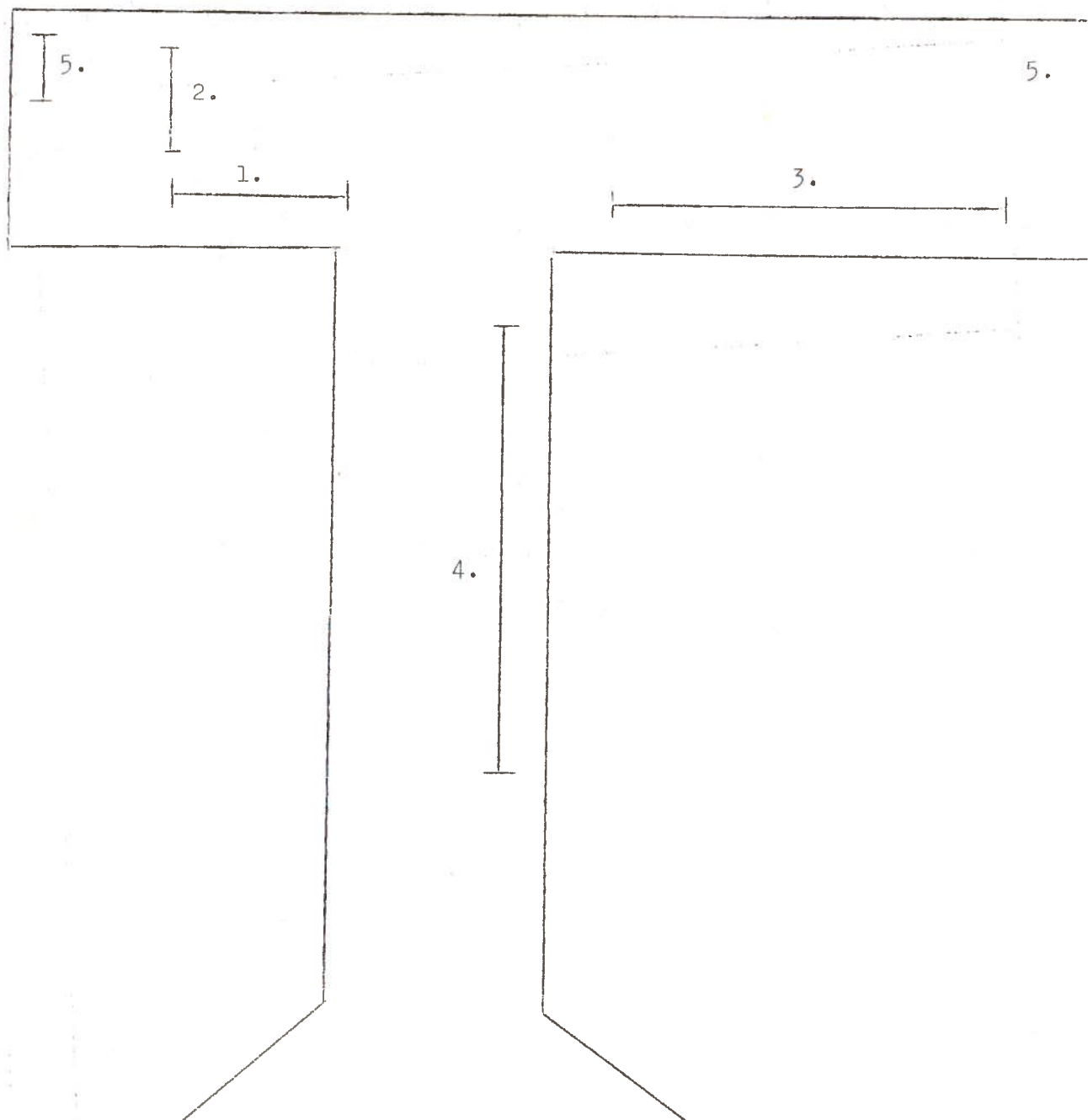
				Rækkefølge	
Serie	Dato	Kl.	Hændelse	Enkeltheder	Foranstaltning
102	13 AUG	1000		d. Efter paraden: Besætning under kommando marcherer til pladsen foran velfærdsbygningen og træder af. e. På plads for inspektion. Modtagelsen på kajen beregnet til at tage ialt 15. minutter.	
103	13 AUG	1025	Rurdvisning på flådestationen	a. Kortege bestående af Chefen for Grønlands Kommandos vogn, skolebus, 2 folkevogne samt jeeps (Pressevogn). b. Deres Majestæter besigtiger flådestationens bygninger og etablissementer m.v.: Furens varighed ca. 1 time. (Kørselsrute se bilag 2).	FLS GDL
104	13 AUG	1215	Afhentning af gæster fra Kongeafløringen	Jeeps afhenter gæster ved havnen.	AD
105	13 AUG	1227	Afhentning ved Dannebrog	Chefen for Grønlands Kommando afhenter Deres Majestæter ved Dannebrog.	CH GLK
106	13 AUG	1230	Chefen for Grønlands Kommando afholder frokost for særligt indbudte.	a. Frokost hos Chefen for Grønlands Kommando. Efter frokosten (1430) Chefen for Grønlands Kommandos vogn, skolebus samt folkevogne klar ved Chefen for Grønlands Kommandos bolig for transport til havnen.	FLS GDL

Serie	Dato	Kl.	Hændelse	Unkeltheder	Foranstaltning
106	13 aug	1430		B. Chefen for Grønlands Kommando ledsager Deres majestæter til Dannebrog	CH GLKZ
107	13 aug	1515	Afhentning af gæster fra Kongedelingen	Jeeps og lastbiler afhenter tilskuere til fodboldkampen mellem sammensat hold fra Dannebrog og Fylla mod Flådestation Grønødal.	Fls Gdl
108	13 aug	1527	Afhentning ved Dannebrog	Chefen for Grønlands Kommando afhenter Deres Majestæter ved Dannebrog	CH GLK
109	13 aug	1530	Fodboldkamp	Transportkoretøjer forbliver ved fodboldbanen. Chefen for Grønlands Kommando ledsager Deres Majestæter til Dannebrog, når dette måtte ønskes.	
110	13 aug	ca. 2000	Afhentning af gæster fra kongedelingen	Jeeps afhenter gæster ved havnen for kørsel til officersmessen.	
111	13 aug	1900		CH GLK STCH og AD til middag hos kongen og dronningen i Dannebrog. CH GLK ledsager Deres Majestæter fra Dannebrog	
112	13 aug	fast-sættes senere	Grønlands Kommando vært ved reception	Grønlandskommando afholder reception i officersmessen med repræsentanter fra alle personelgrupper med hustruer samt civile fra Flådestation Grønødal Kryolitbruddet Ivigut og Arsuk.	

Rækkefølge				
Serie	Dato	Tit.	Hændelse	Enkeltheder
113	14 AUG	Fids- punktet iast- sættes senere	Dannebrog afgår fra Grønnedal.	a. Deres Majestæter returnerer fra Officersmessen til Dannebrog ledsaget af Chefen for Grønlands Kommando. b. Til stede på kajen ved afgang: 1. Chefen for Grønlands Kommando med Adjutant. Stabschefen Chefen for Flådestation Grønnedal Operationsofficer F Operationsofficer S Afdelingschef S Afdelingschef F Afdelingschef M 2. Skansevagt 3. Gaster + Havnemester
				Foranstaltning FLS GDL FLS GDL

Bilag nr. 1. til "Forslag til program for Deres Majestæter Kongens og Dronningens besøg ved Grønlands Kommando og Flådestation Grønnedal den 13. august 1968.

Plan over opstilling af besætning m.fl. ved Deres Majestæter Kongen og Dronningens ankomst til Grønnedal 13 AUG 1968.



1. Skansevagt.
2. Grønlands Kommandos stab samt Chefen for Flådestationen.
3. Befalingsmænd + Besætning.
4. Pårørende m.fl., repræsentanter for civile funktionærer og arbejder
5. Fortøjningsgaster + Havnemesteren.

Bilag nr. 2 til Forslag til program for Deres Majestæter Kongens og Dronningens besøg ved Grønlands Kommando og Flådestation Grønnedal den 13. august 1968.

Forslag til kørselsrute under rundvisning på FLS GDL med afgang fra havnen.

1. Flagbastion og batteriet Sextus.
2. Administrationsbygningen, herunder evt:
Flåderadio,
Vejrtjeneste,
O-rum,
Kantine.
3. Forplejningsfløjen, herunder evt:
Bageriet,
Mejeriet,
Kabyssen,
Bespisningsfaciliteter.
4. Velfærdsfløjen, herunder evt:
Hobbyværksteder,
Mandskabsklubben,
Skolen med Auditoriet.
5. Kaserne I.
6. Hospital.
7. Havnen, (ved tilbagekomst Dannebrog) herunder evt:
Nyt Autoværksted,
Maskin- og Tomrerværksted

N.B. Nummererede punkter angiver stop på ruten for evt. indendørs rundvisning om ønsket af Deres Majestæter.

VELFÆRDS-SIDEN

F I L M

Grønnedal Bio viser :

Torsdag den 8 aug. kl. 2030 :

MISS MARPLE HAR MORD PÅ HJERNEN
med Margaret Rutherford

Mandag den 12 aug. kl. 2030:

POP-IDOLET

instrueret af Peter Watkins

Torsdag den 15 aug. kl. 2030:

SOMMEREN MED MONIKA
Ingmar Bergman - film

Mandag den 19 aug. kl. 2030:

ARABESQUE

Spændende farvefilm med Gregory
Peck og Sofia Loren

Torsdag den 22 aug. kl. 2030:

PANTERLIGAEN

Farve-thriller med Jean Marais

Mandag den 26 aug. kl. 2030:

7 GYLDNE MÆND

Farvefilm om alle tiders bank-
kup.

HÅNDBOLD

Så skulle vi gerne have gang i håndboldspillet, inden det bliver vinter. Hver banje har fået besked på at vælge en holdleder, som så skal henvende sig til idrætsofficeren OVFR Tell for nærmere instruktion. Holdlederne bedes henvende sig til idrætsofficeren senest fredag.

GRØNNEDAL RADIO

har vlgt nye studiegæster. De 4 nye stemmer De vil komme til at høre fremover tilhører Bjarne Egeskov - Alf Eriksen - Poul Mortensen og Christian Bendix.

Vi takker Hølger Bollerup - Henrik Egemose og Steen Schultz for lang og tro tjeneste og værdifuldt arbejde i studiet.

HJEMSENDELSE

er jo et forjættende ord. - Men idet man igen bliver kastet ud i det pulserende liv er der nogle ting man lige skal huske at få ordnet. Ved hjemsen-

delsen bliver der derfor til "Olderne" nogle dage i forvejen uddelt en lille piece "ORIENTERING VED HJEMSENDELSEN". I den kan man læse sig til hvad man skal huske at gøre når man igen rykker ind i samfundet som almindelig nydende og ydende borger. Ting som Folkeregister - skat - sygekasse - fagforning m.v. må jo brines i orden på ny, efter at have været sat på 0 i soldatertiden. Skulle der være nogen der ønsker nærmere oplysninger kan man henvende sig til socialrådgiveren.

RP.

FN

STYRKERNE

HJEMSENDTE VÆRNEPLIGTIGE søges til FN-TJENESTE : I midten af oktober bliver der i Jægerspris-lejren opstillet en dansk FN-kommando med henblik på tjeneste på CYPERN fra midten af november til udgangen af maj 1969. Ansøgninger til denne styrke samt til FN-beredskabsstyrken skal indsendes til Personelkontoret inden 19 august. Oplysninger og ansøgningsskemaer fås hos

PRÆSTEN



FASTE UDSENDERLISTER

Hverdage:

0700-0745 På'en igen + søfartspressen
1815-1845 Musik a la carte
1845-1900 Kun for older og andre børn
1900-1930 Pressen og aktuelt fra Godthåb
1930-1935 Grønnedal-aktuelt
2300- Søfartspressen

Lørdage-søndage:

0900- Søfartspressen + programoversigt
1815-1935 Som hverdage

NB! Fredage-lørdage:

2400- Søfartspressen

Lørdage:

1830-1900 Kun for older og andre børn

TIRSDAG DEN 6 AUGUST

1935-2010 Unge meninger FOV 65
2010-2055 Palemehaveorkestret FOV 66 Svend Lundvig dirigerer og Gustav Winckler
refrænerer.
2055-2140 Siden sidst. Udenrigspolitisk rundbordsdiskussion FOV 86
2140-2225 ENGELSK HUMOR. 'erlige 'olloway. Music-Hall-kunstneren, teater- og
filmskuespilleren, cockney'en Stanley Holloway. Reportage ved Mogens
Damgaard Rasmussen FOV 89
2225-2300 Med klassikerne på sommerferie. Unge spiller plader og snakker musik
med Tage Mortensen FOV 10

ONSDAG DEN 7 AUGUST

- 1935-2005 SOLSTIK. Let musikalsk underholdning ved Bent Schjærff og Ole Bidstrup
FOV 92
- 2005-2300 TANNHAUSER. I Richard Wagners opera høres bl.a. Hans Hopf, Dietrich
Fischer-Dieskau, Gotlob Frick.

TORS DAG DEN 8 AUGUST

- 1935-2015 Musik og kommentarer til aftenens film
- 2015-2215 Musik for vagtholdet
- 2215-2300 BEAT

FREDAG DEN 9 AUGUST Hjemsendelsesfest!!!

- Intet program før kl. 1900
- 1900-1930 Pressen og aktuelt fra Godthåb
- 1930-1935 Grønnedal-aktuelt
- 1935-2400 Musik for vagtholdet

LØRDAG DEN 10 AUGUST

- 0800-0930 Musik til morgenkaffen
- 0930-1030 BEAT
- 1030-1100 Carl Nielsens "Helios-ouverture"
- 1400-1500 Country & Western
- 1500-1540 STOP - og lyt til Ugebladet for Teenagere. Føljeton af Finn Søeborg,
læst af Jørgen Ryg. FOV 85
- 1540-1630 Radioteatret: "Vidnerne" eller "Vores lille stabilisering". Et spil
Tadeusz Rózewicz instrueret af Harry Katlev. Personerne:
- | | | |
|---------|-------------|------------------|
| 1. del: | Han | Preben Uglebjerg |
| | Hun | Hannah Bjarnhof |
| 2. del: | Manden | Bendt Rothe |
| | Konen | Astrid Villaume |
| 3. del: | Anden mand | Elith Pio |
| | Tredie mand | Asbjørn Andersen |
- Et led i serien: "De absurde til reprise." FOV 84
- 1630-1700 Musik
- 1935-1950 Musikomikalsk kvarter FOV 67
- 1950-2020 Tre eventyr-ouverturer:
Humperdincks Overture til "Hans og Grete"
Rossini: "Askepot"-ouverture
Mendelssohn-Bartholdy: Den skønne Melusine. Kocertouverture
Odense Byorkester dirigeres af Aksel Wellejus FOV 08
- 2020-2100 Musik i sommernatten FOV 104
- 2100-2400 Ring så spiller vi

SØNDAG DEN 11 AUGUST

- 0800-0930 Musik til morgenkaffen
- 0930-1030 Causeri over næste uges program
- 1030-1100 Radio Big Band FOV 78
- 1400-1500 Operettetime
- 1500-1610 Tonekunstnerfondens koncert i Tivolis koncertsal. Radiosymfoniorkestret bliver dirigeret af Miltiades Caridis. Solisterne er Berit Lindholm og Sigurd Björling.
Richard Wagner: Tannhäuser-ouverture; Elisabeths arie i 2. akt: "Dich teure Halle".
Valkyreridit
Wotans afsked: "Leb wohl, du kühnes, herrliches Kind!"
Giuseppe Verdi: Ouverture til "Siciliansk vesper"
Philips monolog af operaen "Don Carlos"
Forpil til "La Traviata"
Leonoras arie i 4. akt af "Skæbnens magt" + ouverture
- FOV 88
- 1610-1700 ESTHER & ABI OFARIM h5
- 1935-2000 Let musik
- 2000-2030 Holdningsløse Tidende FOV 75
- 2030-2115 Pressemøde FOV 75
- 2115-2200 Hvornår var det nu det var FOV 93
- 2200-2300 Mønstring af 9 måneder. STEEN gør op.

MANDAG DEN 12 AUGUST

- 1935-2015 Musik og kommentarer til aftenens film
- 2015-2215 Musik for vagtholdet
- 2215-2300 Jazz Corner

TIRSDAG DEN 13 AUGUST

- 1935-2020 KIRKENS ENHED - ønskedrøm eller virkelighed. Et program om Kirkernes verdensråds møde i Uppsala. Ved Jørgen Ginnerup FOV 84
- 2020-2105 Top of the Pops FOV 59
- 2105-2300 HOLGER & HENRIK gi'r den én på farvel'en

ONSDAG DEN 14 AUGUST

- 1935-2005 TRO OG TROLDDOM. Flugten fra livet. Dr. phil. et scient. Kaj Birket-Smith FOV 67
- 2005-2050 MED BROR KALLE I DE FYNBOERS LAND. Vi danser gammeldaws til tonerne af Bror Kalles Kapel. Ved mikrofonen Ole Mortensen FOV 12
- 2050-2135 POP NONSENS fov 90
- 2135-2220 Udenrigspolitisk HVEM - HVAD - HVOR. Sagkyndige besvarer spørgsmål. FOV 10
- 2220-2300 Mennesket bag kunstneren. FOV 93

TORS DAG DEN 15 AUGUST

- 1935-2015 Musik og kommentarer til aftenens film
2015-2215 Musik for vagtholdet
2215-2300 BEAT

FREDAG DEN 16 AUGUST

- 1935-2005 DET ER NU MIN FACON. Kabaretorkestret spiller en række arrangementer af Hans Peder Åse - med arrangøren som dirigent. Kjell Olsson er ved mikrofonen. FOV 08
- 2005-2115 Radioteatret opfører "EN PRÆSENTABEL HERRE" af Walter Hasenclever
- | | |
|---------------|-----------------|
| Hr. Compass | Gunnar Lauring |
| Fru Compass | Jessie Rindom |
| Harry Compass | Ingolf David |
| Lia Compass | Yvonne Ingdal |
| Hugo Möbius | Jørgen Reenberg |
| Rasper | Kjeld Jacobsen |
| von Schmettau | Ole Monty |
| Aline | Hanne Løye |
| o.a. | |
- FOV 88
- 2115-2300 Let musik til pilsnerne
- 2300-2400 Jazz Corner

LØRDAG DEN 17 AUGUST

- 0800-0930 Musik til morgenkaffen
- 0930-1030 TOP TYVE fra 14/7 FOV 97
- 1030-1100 RUBINSTEIN spiller LISTZ: Consolation, Funérailles, Mephisto Waltz M4
- 1400-1500 Country & Western
- 1500-1625 Vi opfører Henrik Ibsens skuespil "LILLE EYOLF" tilrettelagt for radio af Hans Heiberg og instrueret af Johannes Marott. Personerne:
- | | |
|--------------------------|-------------------|
| Alfred Allmers | Erik Mørk |
| Rita, hans kone | Astrid Villaume |
| Eyolf, deres søn | Finn Larsen |
| Asta, Allmers halvsøster | Kirsten Rolffes |
| Ingeniør Borgheim | Willy Rathnov |
| Rottejomfruen | Berthe Qvistgaard |
- FOV 10
- 1625-1700 Må vi lytte med FOV 92
- 1935-2000 Let musik
- 2000-2100 I BEATLES værksted I. Et moderne stykke grammofonhistorie fortalt af mændene bag "THE BEATLES SOUND" i EMI studier i London. FOV 103
- 2100-2400 Ring så spiller vi. Lytternes ønskeprogram

SØNDAG DEN 18 AUGUST

- 0800-0930 Musik til morgenkaffen
- 0930-1030 Causeri over næste uges program
- 1030-1100 Radio Big Band FOV 104

- 1400-1500 Operettetime
- 1500-1545 Musik i sommernatten. Palmehaveorkestret under ledelse af Svend Lundvig og med refrænsang af Katy Bødtger FOV 73
- 1545-1630 FISKERNE OG HAVET fov 101
- 1630-1700 Med klassikerne på sommerferie. Unge spiller plader og snakker musik med Tage Mortensen FOV 96
- 1935-2000 VISEBOGEN. En broget buket viser og sange, sunget af Underholdningskoret under ledelse af Frits Haase. Redigeret af Svend Saaby FOV 96
- 2000-2030 HOLDNINGSLØSE TIDENDE fov 94
- 2030-2115 Fresse møde FOV 92
- 2115-2200 FRA MIT HEMMELIGE KARTOTEK. Timme Rosenkrantz FOV 97
- 2200-2215 Møde med GERTRUDE "MA" RAINY - Mother of the Blues BÅND 8fov
- 2215-2300 Et alt for kort møde med RENATA TEBALDI M8
Operaverdenens kronede vidunder synger arier fra "Figaros Bryllup",
"Wilhelm Tell" og "Lodoletta".

=====

RADIO GRØNNEDALS BESÆTNING

Studieleder
Medlemmer

orlogspræst Ronald Pedersen
Christian Bendix
Alf Eriksen
Bjarne Egeskov
Willy Høi Jensen
Poul Mortensen
Ole Petersen
Jens Robdrup

Studiet siger et "HELLO - GOODBYE" til nye og gamle. De der gamle og trætte efter seks måneders ihærdigt slid forlader studiet er:

HOLGER BOLLERUP
HENRIK EGEMOSE JENSEN
STEEN SCHULTZ-PETERSEN

Hvil i fred!

AUGUST

SPISEPLAN

1968

HOVEDRETTERFOR ELLER EFTERRETTERAFTENRETTER

TOR 8	Hakkebøf m/løg	Jordbægrød	Tarteletter m/fyld
FRE 9	Høns i asparges	Hønssekødsuppe	Stegt flæsk
LØR 10	Brændende kærlighed	Koldskål m/tvebakker	Skinke m/æg
SØN 11	Lammesteg m/agurkersalat	Citronfromage m/flødeskum	Rist. bayerske pølser
MAN 12	Forloren hare br. kartofl.	Bygsødsuppe rosiner/svesk.	Gullasch m/mos (K)
TIR 13	Kalveftikassé	Ymer	Makaromipie
ONS 14	Koteletter m/gemyse	Budding m/saftsovs	Svensk pølseret
TOR 15	Bøf stroganoff	Hvid sagesuppe	Bras. kartfl. m/spejler
FRE 16	Flaskekarbonader m/surt	Legeret suppe m/urter	Hakkebøf m/løg
LØR 17	Stegt lever m/løg	Aspargessuppe	Spegesild m/logsovs
SØN 18	Helstegt svinekam/rødkål	Frugttriflie	Æggekage m/flæsk
MAN 19	Frikadeller m/st. spinat	Rabarbersuppe	Kød i egen saft (K)
TIR 20	Wienerschnitzel	Koldskål m/tvebakker	Medisterpølse
ONS 21	Fisk	Risengrød m/saft	Pariserbøf m/æg
TOR 22	Karryret m/urter/ris	Bl. frugtgrød m/mælk	Bolddudding
FRE 23	Kogt flæsk/medisterpølse	Kørvelsuppe	Brændende kærlighed
LØR 24	Pølser m/kartoffelsalat Pommes frites	Bl. frugt m/råkrems	Forl. skildpadde (K)
SØN 25	Oksesteg m/bearnaisesauce	Is m/vafler	Biksemød m/æg
MAN 26	Kødrand m/ærter/gulerødd.	Ymer	Tarteletter m/fyld
TIR 27	Hakkebøf m/løg	Grønærtesuppe	Svensk pølseret
ONS 28	Fisk	Saftsuppe	Frikadeller
TOR 29	Oksekød i peberrod	Oksekødsuppe	Skidne æg
FRE 30	Helstegt svinekam/gemyse	Blommer m/flødeskum	Hakkebøf m/løg
LØR 31	Boller i karry m/ris	Hyldebærsuppe	Ristede pølser