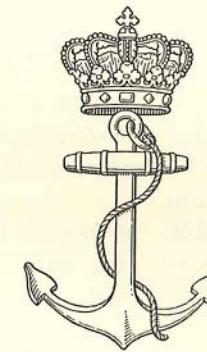


IS- OG BESEJLINGSFORHOLDENE
I DE DANSKE FARVANDE
I VINTEREN 1940—41

THE STATE OF THE ICE AND THE NAVIGATIONAL CONDITIONS
IN THE DANISH WATERS DURING THE WINTER
1940—41

UDGIVET AF

STATENS ISBRYDNINGS- OG ISMELDINGSTJENESTE



STATSBIBLIOTEKET
I AARHUS

KØBENHAVN

A/S J. H. SCHULTZ BOGTRYKKERI

1941

Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1940—41.

Nærværende Beretning er affattet efter samme Fremgangsmaade og paa Grundlag af tilsvarende Materiale som det, der er anvendt ved Udarbejdelsen af Beretningerne for Aarene siden 1931.

Almindelig Oversigt.

Ifølge Oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende Middeltemperaturen for Landet som Helhed stillede Forholdene sig saaledes i Vinteren 1940—41:

December	0.3°	mod normalt	1.6°
Januar	÷ 6.2°	—	0.1°
Februar	÷ 3.3°	—	÷ 0.1°
Marts	0.6°	—	1.6°

Flere Enkeltheder ses af Tab. 1.

December Maanedens Middeltemperatur var 1,3° lavere end Normalen. Begyndelsen af Maaneden var som Helhed mild, men koldere Vejr indtraadte fra c. den 12. og fortsatte Maaneden ud med Undtagelse af enkelte Dage (28. og 29. December); den laveste, noterede Temperatur var ÷ 16,5° (sydvestlige Fyn). Vinden skiftede nogle Gange mellem østlige og vestlige Retninger; de sidste var lidt hyppigere end de første. Nedbøren var under Normalen; i den sidste Del af Maaneden faldt der enkelte Steder Sne.

Den Frost, som indtraadte lidt før Midten af December gav Anledning til begyndende Isdannelse, først ved Lolland Nordkyst og lidt senere bl. a. i enkelte østjydske Fjorde og i Isefjorden, men nogen kendelig Hindring for Skibsarten forekom intet Steds i Løbet af denne Maaned.

Januar Maaned blev meget kold, den koldeste Januar siden 1874. Kun nogle faa Dage naaede Døgnets Middeltemperatur lidt op over Frysepunktet; i øvrigt forekom vedvarende Frost med Kuldegrader, som især i Tiden 27.—30. var meget betydelige: i det nordlige Jylland ÷ 20°—÷ 28° og i det sydlige Jylland og paa Øerne ÷ 16°—÷ 22°. Maanedens absolut laveste Temperatur (der maaltes i Nærheden af Viborg d. 29. Januar) var ÷ 30,3°, hvilket er den laveste Temperatur, der er maalt paa Meteorologisk Instituts Stationer her i Landet; den hidtil laveste Temperatur var ÷ 29,6° (aflæst d. 17. Januar 1893 i Holbæk).

Vindretningen var overvejende østlig og nordøstlig, og fra disse Kanter betydeligt over det normale; derimod var Middelvindstyrken ikke særlig høj. Nedbøren — hovedsagelig Sne — var gennemgaaende lille; der var ofte klart Vejr.

Den i December skabte Is bredte sig mere og mere, større Dele af Kattegat fik ret tidligt Isdannelse, men Sundet var det første af Gemmensejlingsfarvandene, der blev isfyldt i hindrende Grad; dette indtraf ved Maanedens Midte. Fra dette Tidspunkt voksede Farvandenes Islæg meget hurtigt; den 20. Januar kunde der tales om isfyldt overalt, men Isen var endnu ikke sammenfrosset undtagen ved Kyster og i indre Farvande. Paa Grund af skiftende Vejrforhold blev Udviklingen ikke regelmæssig, men dog saaledes, at samtlige Farvande praktisk talt var fyldt med Fastis den 29. Januar.

I den første Uge af Februar fortsatte den strænge Kulde med Minimumstemperaturer paa indtil ÷ 24°. Derefter fulgte enkelte milde Dage, men fra d. 13. til d. 27. var Temperaturen atter saa at sige daglig under Normalen, dog i Regelen med moderate Udsving. Alt i alt blev Maanedens Middeltemperatur en Del lavere end normalt, men dog ikke nær saa lav, som i det foregaaende Aars Februar, hvilket gav sig Udtryk i Forskel paa Islægget. Maanedens første to Trediedele havde hovedsagelig Vinde fra østlig Retning, medens der den øvrige Tid var skiftende, ofte svage Vinde. Nedbøren var ujævn fordelt; der var megen Taage.

Da den i Januar begyndte Kuldeperiode fortsatte ind i Februar, blev den tilstedevarende Is liggende eller tiltog indtil d. 6., da Forholdene blev lettere i Kattegat østlige Side. Isen svandt nu jævn i den østlige og sydlige Del af samme Farvand; d. 11. Februar var der meget aabent Vand Nord for Sjælland. Samtidig havde der dannet sig frie Strækninger midt i Køge Bugt og i Store Bælt sydlige Indgang, ligesom Kysten fra Skagen forbi Sæby var blevet isfri. Denne Tilstand var dog ikke blivende; Isen kom tilbage til de befriede Steder som Drivis, samtidig med at Fastisen i Farvandene efterhaanden blev brudt. Islægget som Helhed aftog dog i Udstrækning. Ved Maanedens Slutning laa Fastisen endnu ubrudt paa følgende Steder: langs Jyllands Østkyst fra lidt Syd for Sæby og videre til forbi Landegrænsen, i Lille Bælt, i Farvandet Syd for Fyn, i det meste af Smaalandsfarvandet og i Sundet Nord for København.

Marts Maaned var noget koldere end normalt, men det var navlig Maanedens sidste Del der havde lave Temperaturer; den laveste Aflæsning ÷ 16,3° foretages d. 31. Marts i Vendsyssel.

Vindene var ret skiftende, men alt i alt kom de noget mere fra vestlige end fra østlige Retninger. Nedbøren var gennemgaaende lille.

Den i Februar begyndte Bortgang af Isen fortsatte, Kattegat var praktisk talt isfrit c. d. 8. Marts, men de sydlige jydske Havnene var paa dette Tidspunkt endnu spærrede ligesom Lille Bælt og flere indre Farvande. Udrensningen af Sundet og Store Bælt forhaledes ved stadig ny Tilførsler af Is fra Østersøen. Omkring d. 12. Marts var Store Bælt i Hovedsagen isfrit, idet der senere kun mødtes uvæsentlige Drivispartier. D. 22. Marts var der ikke mere Is i Lille Bælt, medens lidt Is endnu saa sent som d. 9. April iagttoges drivende i det nordlige Sund. Den sidste Ismeldung indgik d. 21. April fra Indløbet af Randers Fjord.

Af det foranstaende fremgaar, at Vinteren 1940—41 var meget kold; hvor kold, kan man danne sig et Begreb om ved Betragtning af Tallene for Kuldesum i Tab. 2 og 5, idet 1940—41 bliver den næstkoldeste Vinter inden for Optegningsperioden siden 1906—07; Rækkefølgen med Hensyn til Kuldesum er 1939—40, 1940—41, 1928—29, 1923—24, 1916—17, 1921—22, o. s. v. nedadgaaende, men 1940—41 udmaerkede sig altsaa — som nævnt — ved at have den absolut laveste Temperaturnotering inden for Meteorologisk Instituts Virksomhedstid. Derimod var Kulden i 1940—41 ikke saa varig som i 1939—40.

I nedenstaende Opstilling, Tab. A, findes anført Kuldesummen (jfr. Tab. 2) for de Vintre, som har dannet Grundlag for Tegningen af Kurver paa Fig. 10. Som det ses har der tidligere været benyttet Opgivelser fra flere Stationer, som nu ikke anvendes, medens Hesslo og Hals, der nu indgaaer, ikke har været brugt fra Begyndelsen, Tallene viser bl. a., at Kuldens Fordeling over Landsdelene kan være ret skiftende fra Aar til Aar, hvilket medfører skiftende Begyndelsessted for Isdannelsen samt skiftende Varighed af Islægget i de enkelte Omraader.

Nojagtige Oplysninger om Kuldeperiodernes Fordeling og Varighed findes i Tab. 2.

Hvad angaaer Kendskab til Isens Beliggenhed og Tilstand ude i Farvandene har Adgangen til Indsamling af Oplysninger i den forløbne Vinter ligesom i den forrige været begrænset. Skibsfarten er foregaaet i langt ringere Omfang end under normale Forhold, og Muligheden for at faa Meldinger fra de Skibe, som sejlede, har været minimal. Flere andre indskrænkende Omstændigheder har tillige været medvirkende. Paa Grundlag af det foreliggende Oplysningsmateriale og under Henvisning til det allerede anførte kan Isdannelsen imidlertid beskrives saaledes: Isdannelsen begyndte i nogle indre Farvande midt i December, medens der først d. 4. Januar iagttoges noget Is i Kattegat, hvor der efterhaanden dannede sig et Isbælte langs Jyllands Østkyst, tidligst ved den nordlige Del. Samtidig fik Sjællands Østkyst et lignende Isbælte. Kattegatisen synes til at begynde med at have været en Del i Bevægelse, men d. 18. Januar var der jævnt fordelt, om end aaben Drivis over det meste af Kattegat og ligeledes i Store Bælt og Lille Bælt, medens det nordlige Sund, Smaalandsfarvandet, Limfjorden og flere helt eller halvlukkede Farvandsafsnit havde Fastis. I de følgende Dage har Islægget formentlig skiftet noget i Udstrekning. D. 29. Januar var der utvivlsomt Islæg over hele Kattegat, Sundet og Bælterne, samt den vestlige Del af Østersøen, indtil et Stykke Øst for de danske Øer; langs den svenske Sydkyst og den tyske Kyst fra Rygen Øst efter, samt tildels omkring Bornholm har der ogsaa været Is til Stede. Over det meste af de nævnte Omraader laa Isen som Fastis eller svær Fastis, men paa nogle Strækninger var den endnu ikke sammenfrosset. I den følgende Tid fortsatte Sammenfrysningen, navnlig i de sydlige Farvande og Øst efter i Østersøen. I den sydlige og østlige Del af Kattegat har Forholdene derimod været mindre stabile; der har sikkert kun i kortere Tid ad Gangen været helt sammenfrosset Isdække her. Desværre savnes O-

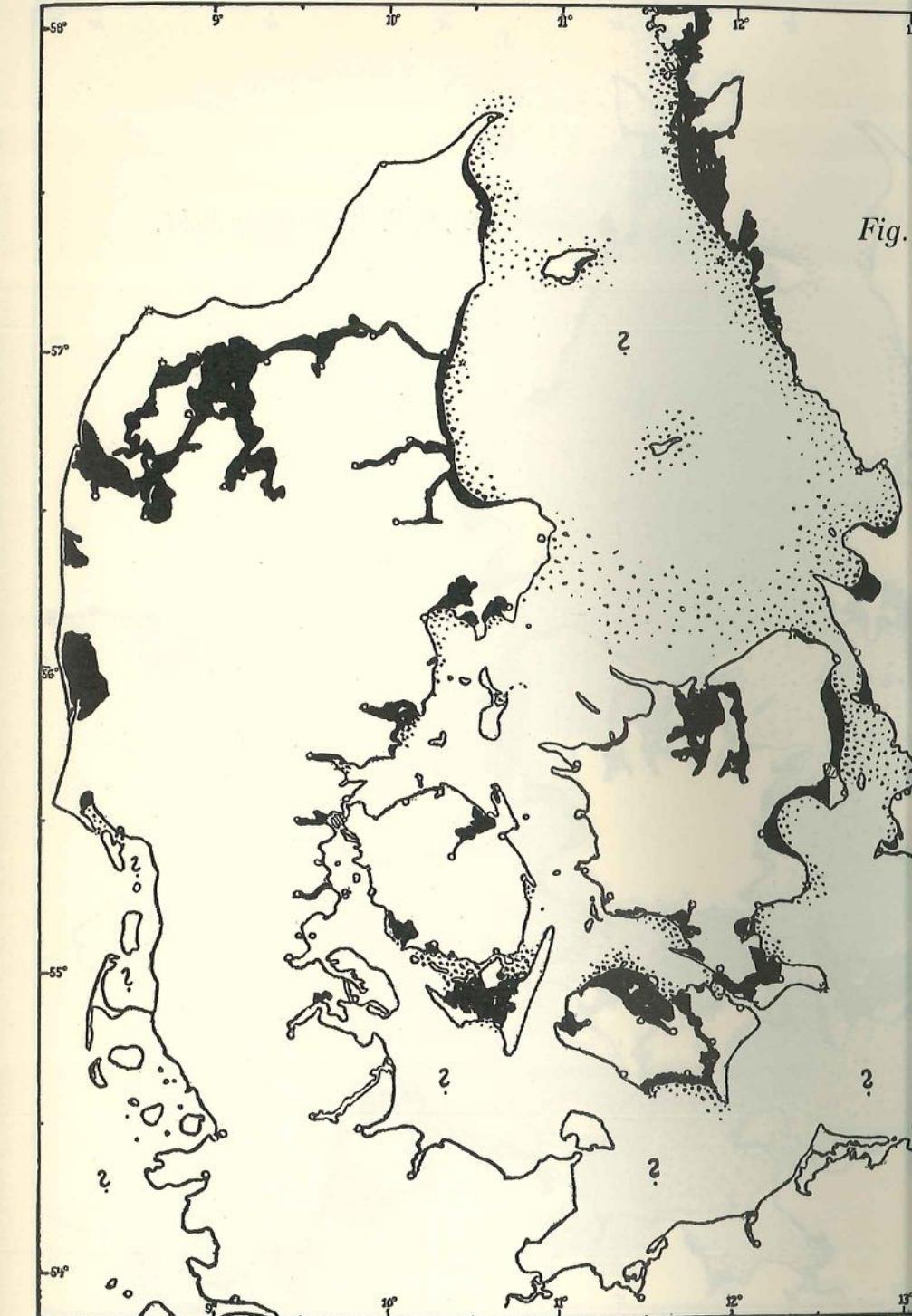
Tab. A.

Kuldesummen ved en Del Stationer i 10 haarde Vintre.*)

Amount of cold at several stations during 10 severe winters.

	Fanø	Skagen	Randers	Samsø	København	Hammershus	Bogø	Hesselo	Hals
1906—07.....	143.9	86.7	178.6	88.5	109.3	119.9	»	»	»
1908—09.....	155.7	103.2	192.5	118.8	149.9	154.0	187.2	»	»
1911—12.....	151.4	80.4	171.7	102.8	126.9	117.1	150.1	»	»
1916—17.....	157.6	200.6	235.5	131.4	167.7	137.0	156.6	»	»
1921—22.....	174.3	150.6	192.9	162.9	153.7	140.8	182.3	»	»
1923—24.....	198.5	231.3	»	»	272.9	243.1	271.4	215.3	»
1927—28.....	128.3	113.4	»	»	113.1	101.4	116.7	88.7	»
1928—29.....	325.2	213.0	»	»	261.1	236.6	335.9	228.1	»
1939—40.....	349.9	»	»	»	378.5	305.6	438.0	323.9	415.1
1940—41.....	297.2	»	»	»	306.4	208.9	276.7	255.8	399.4
Middeltal	208.2	147.4	194.2	104.9	204.0	176.4	235.0	222.7	407.3
Mean									

*) De samme Vintre, som er benyttet ved Tegning af Kortet Fig. 10.
The same winters which have been used in drawing the map. Fig. 10.



lysninger om, hvor langt Nord for Skagen Isen har ligget i denne Vinter; dog er det bevist, at den d. 23. Februar strakte sig nordligere end til 58° Br., og det maa formodes, at den ogsaa tidligere — i den haardeste Periode — har strakt sig mindst lige saa langt ud i Skagerrak. Fra Kysten Vest for Skagen er der ikke set Is.

Opløsningen af Isen i Kattegat har antagelig taget sin Begyndelse d. 6. Febr., fra dette Tidspunkt brødes Isen mere og mere Øst og Syd fra; dog skete det ikke med jævnt Forløb, Drivisen flyttedes i forskellige Retninger og Temperatursvingningerne gav sig selvfoeligt Udtryk i Processens Forløb.

Nogle Dage længer løsningen af Isen i sejlingsfarvandene bl. nemlig d. 12. Februar. Østersøen Nord p. 2. Marts var den fast nemdrift kunde finde sig i betydelige Mæn laa ofte tæt pakket. Lille Bælt var ikke d. 17. Marts, altsaa vandene, ligesom Tif-

Februar begyndte Bortgang af Isen fortsattes, var praktisk talt isfrit c. d. 8. Marts, men jyske Havne var paa dette Tidspunkt endnu ligesom Lille Bælt og flere indre Farvande. Sundet og Store Bælt forhaledes ved Tilstørrelser af Is fra Østersøen. Omkring d. 12. Store Bælt i Hovedsagen isfrit, idet der senere ses uvæsentlige Drivispartier. D. 22. Marts var nere Is i Lille Bælt, medens lidt Is endnu saa sent. April iagttoget drivende i det nordlige Sund. Ismelding indgik d. 21. April fra Indløbet af Fjord.

foranstaende fremgaar, at Vinteren 1940—41 er kold; hvor kold, kan man danne sig et Begreb. Betragtning af Tallene for Kuldesum i Tab. 2 og 5, 1940—41 bliver den næstkoldeste Vinter inden for perioden siden 1906—07; Rækkefølgen med til Kuldesum er 1939—40, 1940—41, 1928—29, 1916—17, 1921—22, o. s. v. nedadgaaende, 1940—41 udmarkrer sig altsaa — som nævnt — ved den absolut laveste Temperaturnotering inden for Meteorologisk Instituts Virksomhedstid. Derimod var 1940—41 ikke saa varig som i 1939—40.

Foranstaende Opstilling, Tab. A, findes anført Kuldesum (jfr. Tab. 2) for de Vintre, som har dannet Grundlagningen af Kurver paa Fig. 10. Som det ses har der været benyttet Opgivelser fra flere Stationer, ikke anvendes, medens Hesslo og Hals, der nu indgaae har været brugt fra Begyndelsen, Tallene viser

Kuldens Fordeling over Landsdelene kan være forskellige fra Aar til Aar, hvilket medfører skiftende sessted for Isdannelsel samt skiftende Varighed ved i de enkelte Omraader.

Andre Oplysninger om Kuldeperiodernes Fordeling findes i Tab. 2.

Hvad angaa Kendskab til Isens Beliggenhed og Tilstand ude i Farvandene har Adgangen til Indsamling af Oplysninger i den forløbne Vinter ligesom i den forrige været begrænset. Skibsfarten er foregaaet i langt ringere Omfang end under normale Forhold, og Muligheden for at faa Meldinger fra de Skibe, som sejlede, har været minimal. Flere andre indskrænkende Omstændigheder har tillige været medvirkende. Paa Grundlag af det foreliggende Oplysningsmateriale og under Henvisning til det allerede anførte kan Is-situacionen imidlertid beskrives saaledes: Isdannelsel begyndte i nogle indre Farvande midt i December, medens der først d. 4. Januar iagttoget noget Is i Kattegat, hvor der efterhaanden dannede sig et Isbælte langs Jyllands Østkyst, tidligst ved den nordlige Del. Samtidig fik Sjællands Østkyst et lignende Isbælte. Kattegatsisen synes til at begynde med at have været en Del i Bevægelse, men d. 18. Januar var der jævnt fordelt, om end aaben Drivis over det meste af Kattegat og ligeledes i Store Bælt og Lille Bælt, medens det nordlige Sund, Smaalandsfarvandet, Limfjorden og flere helt eller halvlukkede Farvandsafsnit havde Fastis. I de følgende Dage har Islægget formentlig skiftet noget i Udstrekning. D. 29. Januar var der utvivlsomt Islæg over hele Kattegat, Sundet og Bælterne, samt den vestlige Del af Østersøen, indtil et Stykke Øst for de danske Øer; langs den svenske Sydkyst og den tyske Kyst fra Ryen Øst efter, samt tildels omkring Bornholm har der ogsaa været Is til Stede. Over det meste af de nævnte Omraader laa Isen som Fastis eller svær Fastis, men paa nogle Strækninger var den endnu ikke sammenfrosset. I den følgende Tid fortsattes Sammenfrysningen, navnlig i de sydlige Farvande og Øst efter i Østersøen. I den sydlige og østlige Del af Kattegat har Forholdene derimod været mindre stabile; der har sikkert kun i kortere Tid ad Gangen været helt sammenfrosset Isdække her. Desværre savnes Op-

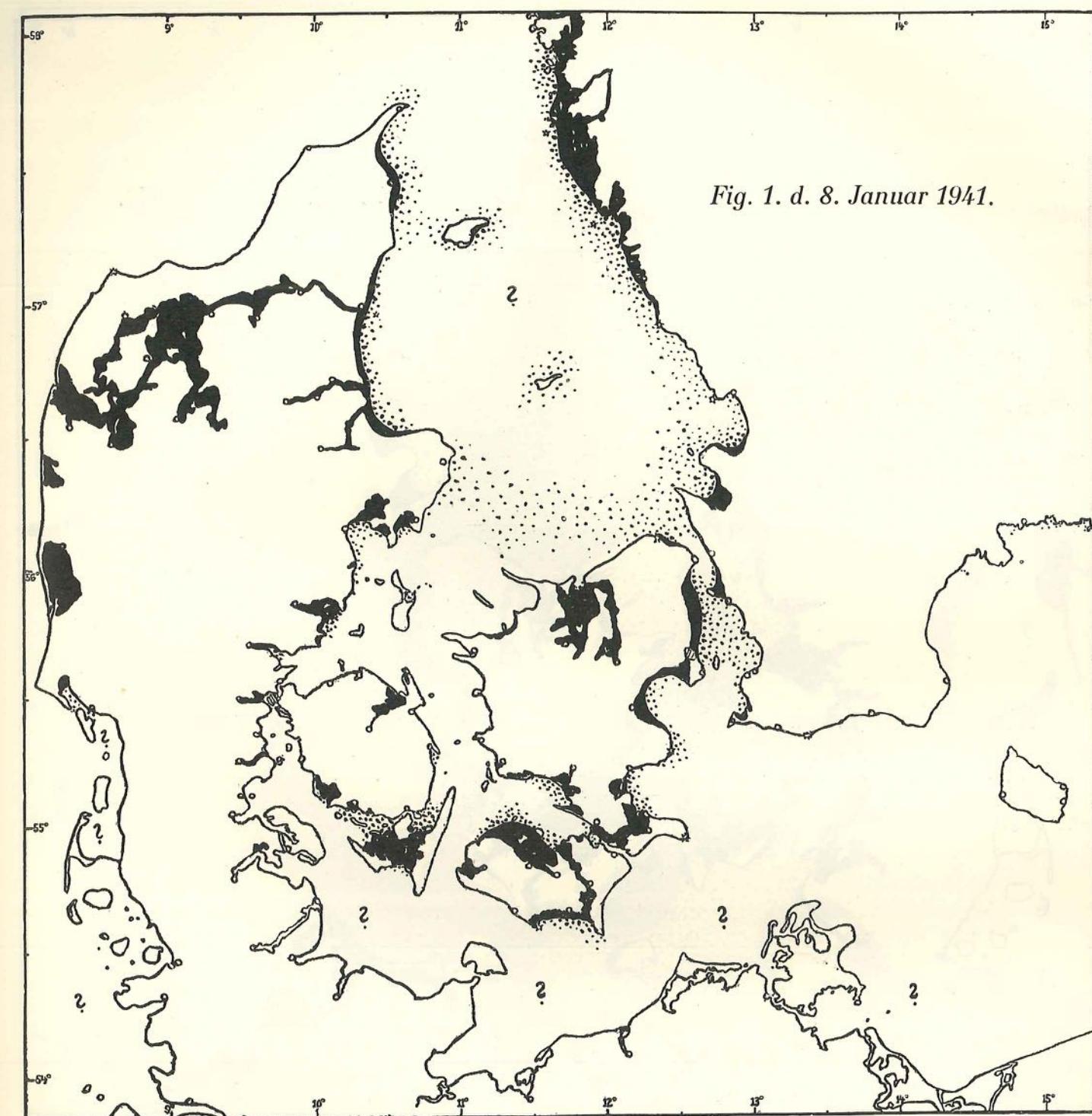


Fig. 1. d. 8. Januar 1941.

Kuldesummen ved en Del Stationer i 10 haarde Vintre.*)

Amount of cold at several stations during 10 severe winters.

Fanø	Skagen	Randers	Samsø	København	Hammershus	Bogø	Hesselø	Hals
143.9	86.7	178.6	88.5	109.3	119.9	»	»	»
155.7	103.2	192.5	118.8	149.9	154.0	187.2	»	»
151.4	80.4	171.7	102.8	126.9	117.1	150.1	»	»
157.6	200.6	235.5	131.4	167.7	137.0	156.6	»	»
174.3	150.6	192.9	162.9	153.7	140.8	182.3	»	»
198.5	231.3	»	»	272.9	243.1	271.4	215.3	»
128.3	113.4	»	»	113.1	101.4	116.7	88.7	»
325.2	213.0	»	»	261.1	236.6	335.9	228.1	»
349.9	»	»	»	378.5	305.6	438.0	323.9	415.1
297.2	»	»	»	306.4	208.9	276.7	255.8	399.4
208.2	147.4	194.2	104.9	204.0	176.4	235.0	222.7	407.3

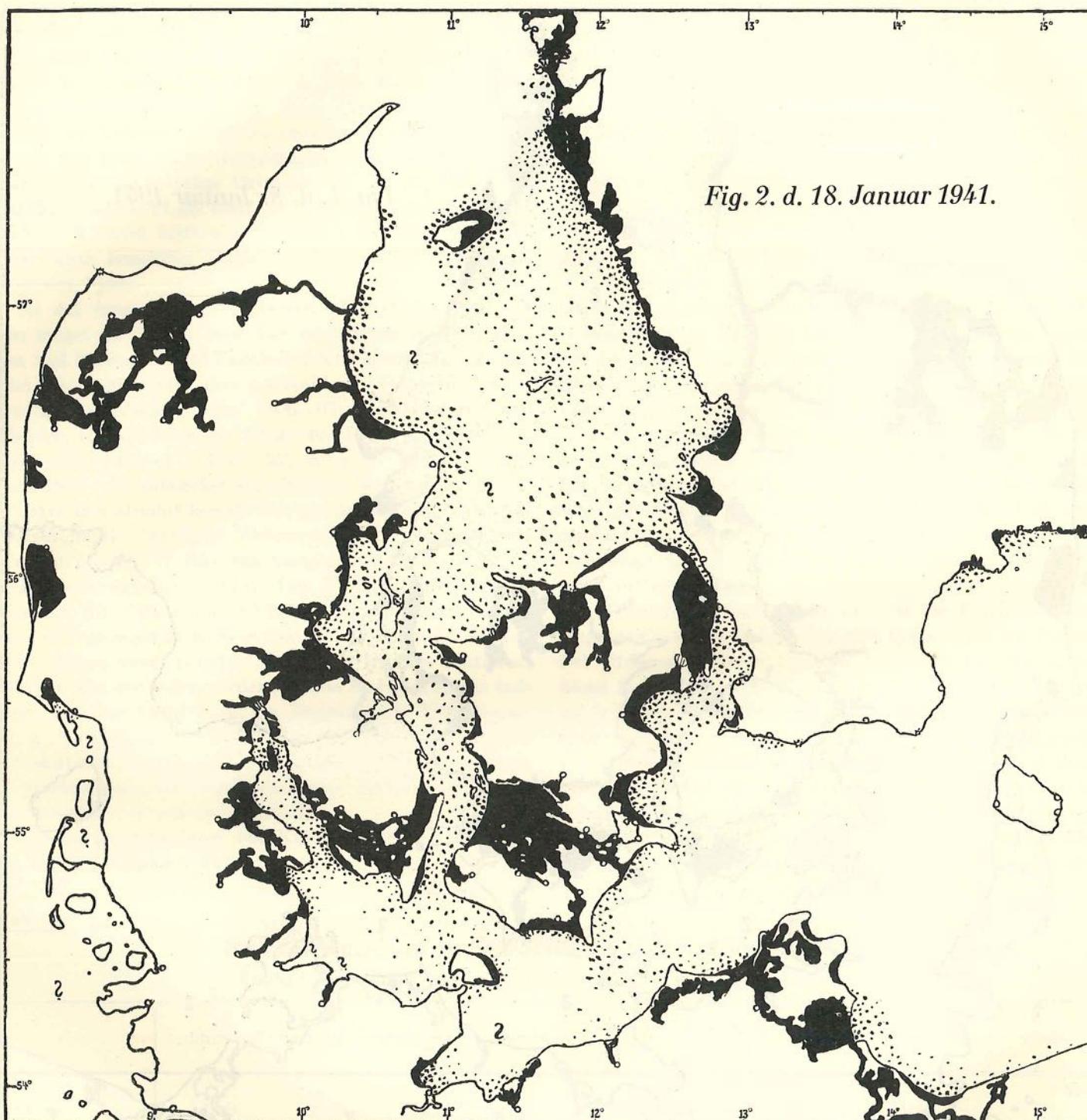
samme Vintre, som er benyttet ved Tegning af Kortet Fig. 10. same winters which have been used in drawing the map. Fig. 10.

lysninger om, hvor langt Nord for Skagen Isen har ligget i denne Vinter; dog er det bevist, at den d. 23. Februar strakte sig nordligere end til 58° Br., og det maa formodes, at den ogsaa tidligere — i den haardeste Periode — har strakt sig mindst lige saa langt ud i Skagerrak. Fra Kysten Vest for Skagen er der ikke set Is.

Opløsningen af Isen i Kattegat har antagelig taget sin Begyndelse d. 6. Febr., fra dette Tidspunkt brødes Isen mere og mere Øst og Syd fra; dog skete det ikke med jævnt Forløb, Drivenen flyttedes i forskellige Retninger og Temperatursvingningerne gav sig selvfoeligt Udtryk i Processens Forløb.

Nogle Dage længere frem i Februar kom der Fart i Opløsningen af Isen i de sydlige Farvande. Af Gennemsejlingsfarvandene blev Store Bælt først befriet for Fastis, nemlig d. 12. Februar, men endnu længe derefter drev Østersøisen Nord paa gennem Bæltet. Ikke først d. 2. Marts var den faste Is i Sundet saavidt brudt, at Gennemdrift kunde finde Sted. Isen fra Østersøen samlede sig i betydelige Mængder ved Sundets sydlige Adgang og laa ofte tæt pakket langt til Søs.

Lille Bælt var ikke opbrudt i hele sin Udstrekning før d. 17. Marts, altsaa som det sidste af Gennemsejlingsfarvandene, ligesom Tilfældet var i Foraaret 1940.

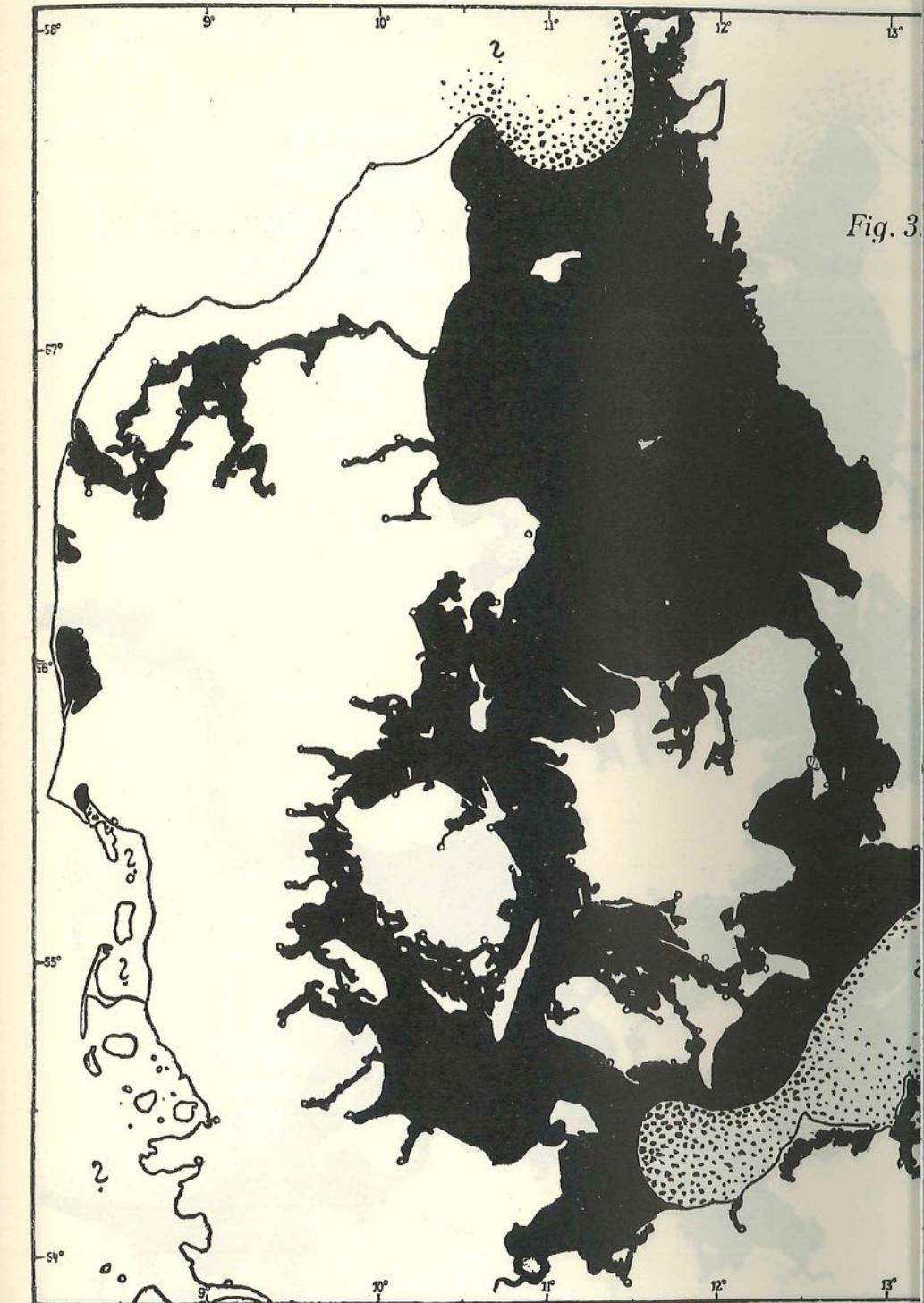


Endnu d. 9. April saas lidt drivende Is i Sundet (forrige Vinter d. 19. April). Hermed var al Is i de ydre Farvande forsvundet. I et enkelt indre Farvand noteredes derimod endnu Is d. 21. April.

Isperioden var altsaa af kortere Varighed i 1940—41 end i 1939—40, og det samme kan siges om dens haardeste Fase, men der har næppe været nogen væsentlig Forskel paa den Mægtighed, som Isen opnaaede og de Hindringer, som den lagde i Vejen for Skibsfarten. Ligesom forrige Vinter blev en Del Skibe overrasket af Isdannelsen og satte sig fast paa Steder, hvorfra det først paa et senere Tidspunkt lykkedes at føre dem bort. Ude i Farvandene

var Pakis og Skrueis til Stede over store Strækninger, i visse Afsnit antagelig sammenfrosset og efter brudt flere Gange, i andre Omraader ubrudt indtil Foraarsopbruddet.

Observatoren ved Baagø Fyr har givet en interessant Meddelelse om Isforholdene i Lille Bælt: »Jeg har aldrig før set en saa hurtig, total Tilfrysning af Lille Bælt som i denne Vinter. I Modsætning til Vinteren 1940 var der næsten ingen Isskruninger, hverken før Bæltets Tilfrysning eller ved Isens Opbrud. Toaabne Vaager fandtes i Fyrrenden under hele Perioden. Isen brød først op i Fyrrenden, derefter Øst og Syd for Baagø til Torørev, medens den laa længst mellem Aarø og Als, og Jylland—Brandsø».



Paa Kortene, Fig. 1—8 er der givet Antydning af Forløbet i Isens Dannelse, Udbredelse og Forsvinden. Fastis og stærkt sammenpresset Is er indtegnet med helt Sort, medens løsere Isarter er markeret med Pletter. (NB. dette er en Afvigelse fra Tegnemaaden paa de tilsvarende Kort i forrige Beretning; paa disse var al Is tegnet helt sort).

Af Tab. 3 kan bl. a. udledes, at Dagantallet for Is ved forskellige Observationssteder har været: Ringkøbing Havn 109, Skive Fjord 106, Skive Havn 105, Ringkøbing Fjord nordlige Del og Roskilde 104, samt Ringkøbing Fjord sydlige Del 101. 71 Steder havde mellem 75 og 100 Dage.

Det mindste Dagantallet for Is ved forskellige Observationssteder har været: Ringkøbing Havn 109, Skive Fjord 106, Skive Havn 105, Ringkøbing Fjord nordlige Del og Roskilde 104, samt Ringkøbing Fjord sydlige Del 101. 71 Steder havde mellem 75 og 100 Dage. Tab. 3 indeholder Tykkelse; mange af

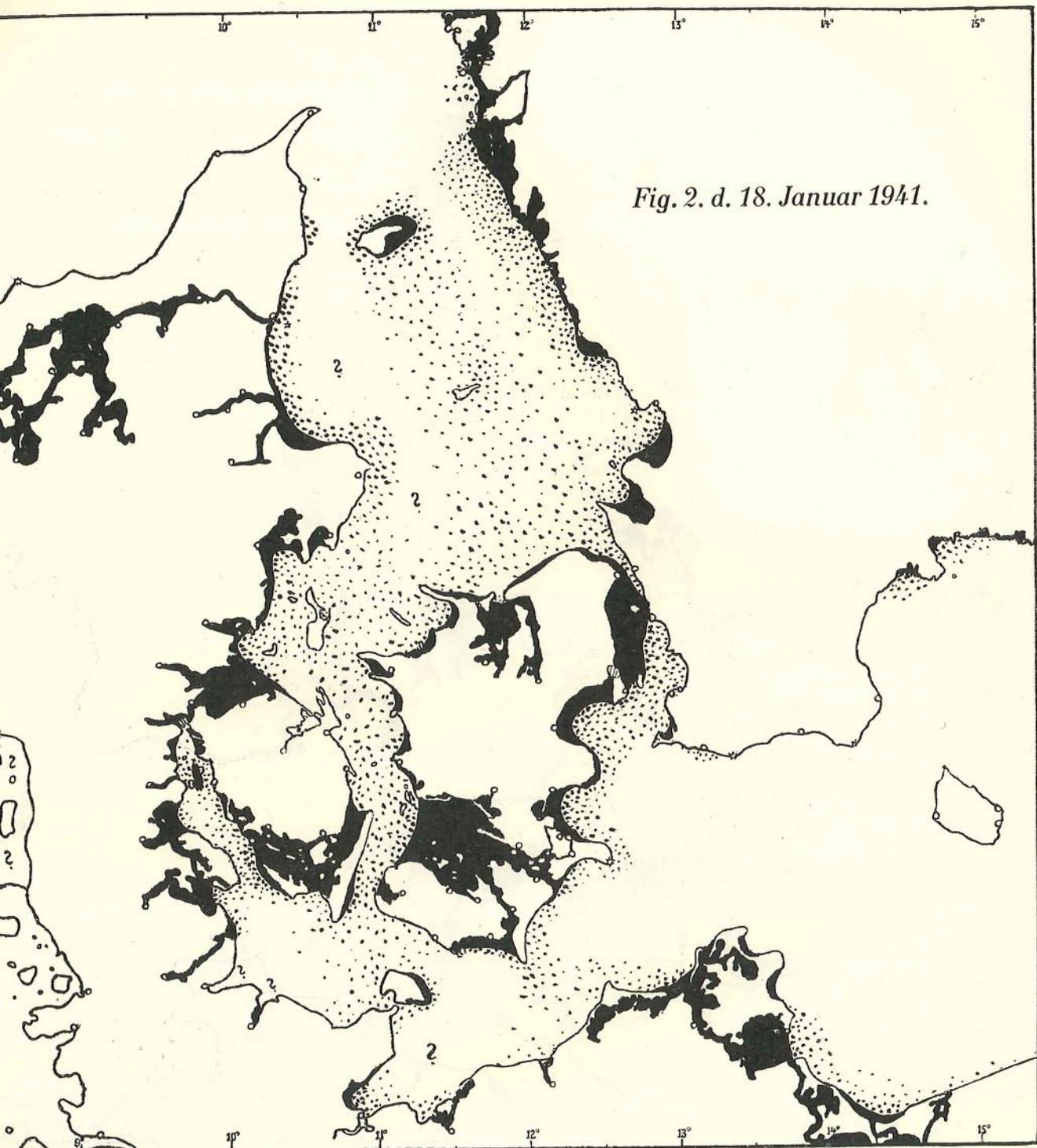


Fig. 2. d. 18. Januar 1941.

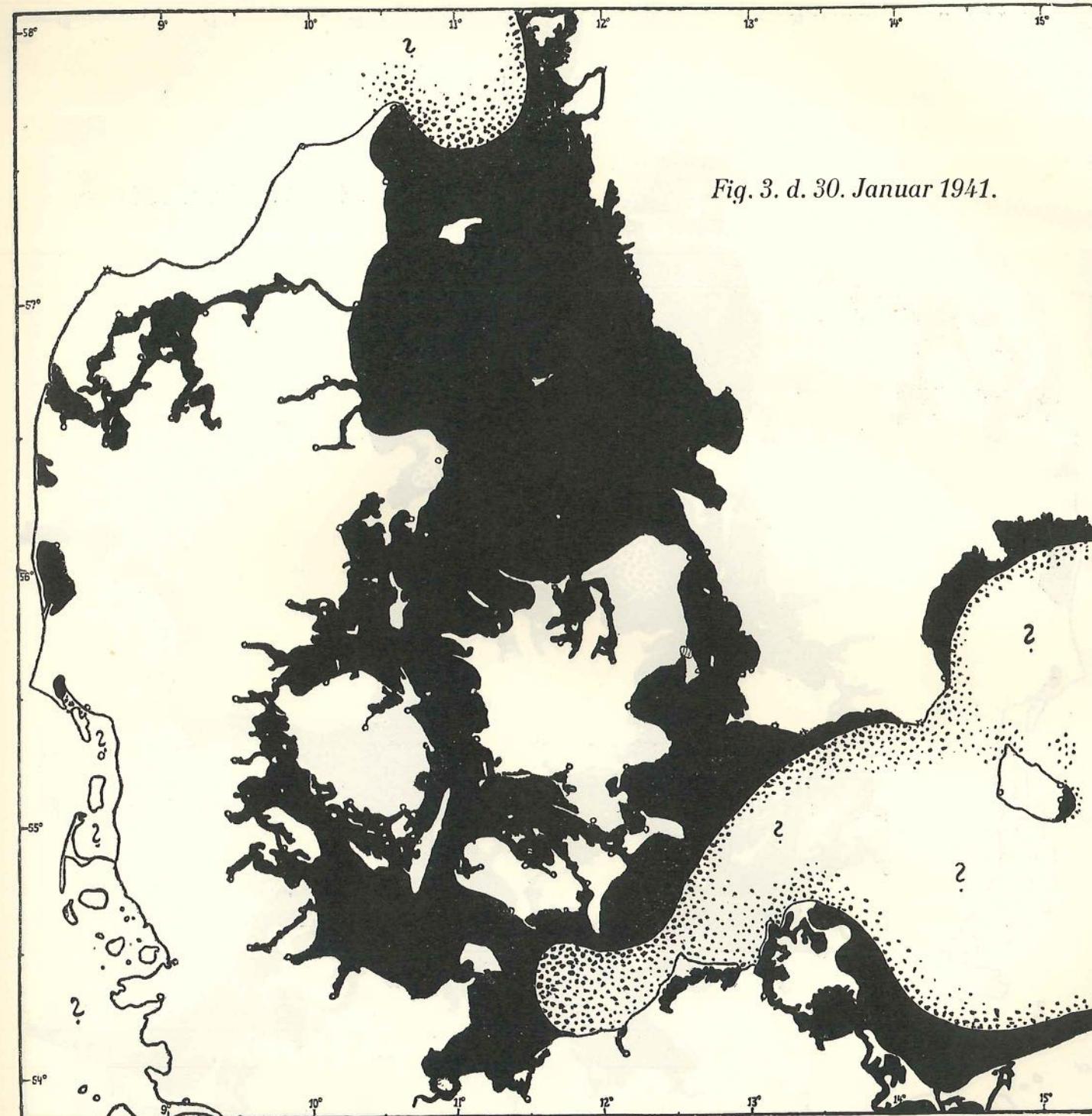


Fig. 3. d. 30. Januar 1941.

u d. 9. April saas lidt drivende Is i Sundet (forstørre d. 19. April). Hermed var al Is i de ydre Farvande forsvundet. I et enkelt indre Farvand noteredes endnu Is d. 21. April.

I perioden var altsaa af kortere Varighed i 1940—41 og det samme kan siges om dens haardeste Mægtighed, som Isen opnæede og de Hindringer, der har næppe været nogen væsentlig Forskel i den sidste Perioden. Isen lagde i Vejen for Skibsfarten. Ligesom forrige blev en Del Skibe overrasket af Isdannelsen og sank lykkedes at føre dem bort. Ude i Farvandene

var Pakis og Skruis til Stede over store Strækninger, i visse Afsnit antagelig sammenfrosset og efter brudt flere Gange, i andre Omraader ubrudt indtil Foraarsopbruddet.

Observatoren ved Baago Fyr har givet en interessant Meddelelse om Isforholdene i Lille Bælt: »Jeg har aldrig før set en saa hurtig, total Tilfrysning af Lille Bælt som i denne Vinter. I Modsatning til Vinteren 1940 var der næsten ingen Isskruninger, hverken før Bæltets Tilfrysning eller ved Isens Opbrud. To aabne Vaager fandtes i Fyrrenden under hele Perioden. Isen brød først op i Fyrrenden, derefter Øst og Syd for Baago til Torørev, medens den laa længst mellem Aarø og Als, og Jylland—Brandsø.«

Paa Kortene, Fig. 1—8 er der givet Antydning af Forløbet i Isens Dannelse, Udbredelse og Forsvinden. Fastis og stærkt sammenpresset Is er indtegnet med helt Sort, medens løsere Isarter er markeret med Pletter. (NB. dette er en Afgivelse fra Tegnemaaden paa de tilsvarende Kort i forrige Beretning; paa disse var al Is tegnet helt sort).

Af Tab. 3 kan bl. a. udtledes, at Dagantallet for Is ved forskellige Observationssteder har været: Ringkøbing Havn 109, Skive Fjord 106, Skive Havn 105, Ringkøbing Fjord nordlige Del og Roskilde 104, samt Ringkøbing Fjord sydlige Del 101. 71 Steder havde mellem 75 og 100 Dage.

Det mindste Dagantal, 7, er opgivet ved Hundested. Karrebæksminde Havn var isfri. Ligeledes kan det af Tabellen ses, at de første Ismeldinger indgik umiddelbart før Midten af December, nemlig: 13. December Ringkøbing Fjord sydlige Del, 14. December Skive Havn og Randers Havn samt Syd for Guldborg og ud for Nykøbing F. Som nævnt under den foranstaende Omtale af Istilstanden i Almindelighed, var Isen praktisk talt borte fra Farvandene lidt ind i April; den absolut sidste Ismeldung kom d. 21. April fra Indløbet til Randers Fjord.

Tab. 3 indeholder ogsaa en Del Angivelser af Isens Tykkelse; mange af Maalingerne ligger omkring $\frac{1}{2}$ m,

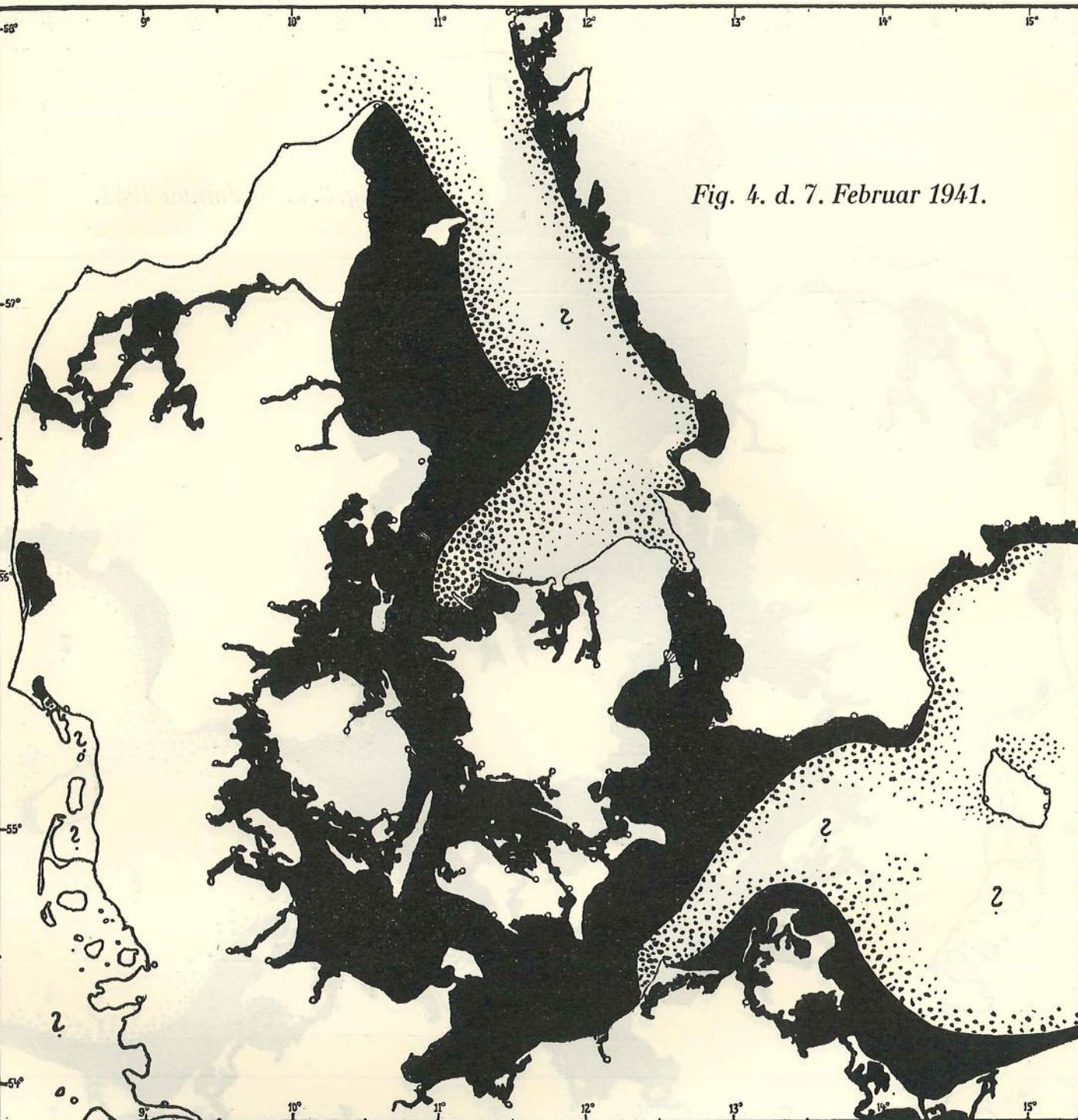


Fig. 4. d. 7. Februar 1941.

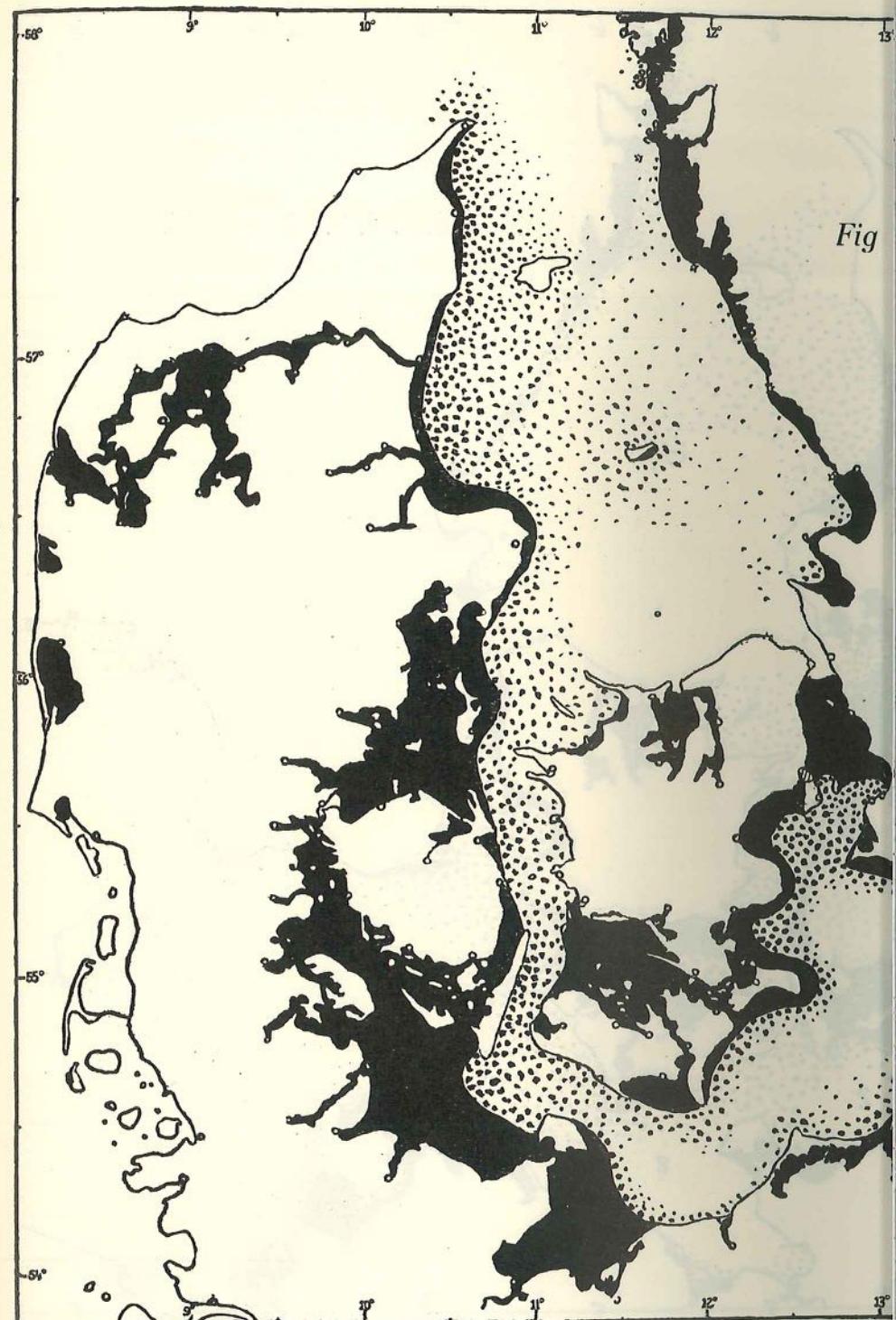


Fig.

nogle enkelte en Del højere. Ved en Række Stationer har der været Lejlighed til at foretage regelmæssige Maalinger; paa Grundlag af disse er Kurverne i Fig. 9 tegnet. Medens Flertallet af Kurverne har jævn Stigning, er der nogle, som fra Midten af Januar eller lidt senere, viser en særlig kraftig Stigning, forårsaget ved den strænge Kuldes Indtræden, muligvis i Forbindelse med lokale Forhold. Den Mildning, som indtraadte lidt ind i Februar, spores tydeligt ved et kraftigt Fald i adskillige Kurver, hovedsagelig de samme, som havde kraftig Stigning i Januar. Hovedmængden af Kurverne viser stabil Istykkelse i den sidste Halvdel af Februar. Faldet i Nordre Rønners Kurve

(Nr. 4) synes at give en Antydning af, at det stedfundne Isopbrud Nord for Læsø ikke er næet helt ind til Fyret.

Af særlige Meddelelser om Istykkelser kan anføres: 27. Januar: Post ført over Isen fra Assens til Baagø og Brandsø; Helnaes Fyr d. 7. Februar: man cykler til Als; Skjoldnæs Fyr: hele Februar gaaende Trafik mellem Als og Ærø, samt Bilkørsel fra Faaborg til Fiskeplads 2 Sm NV for Fyret; 22. Februar: mellem Brandsø og Baagø køres Tørv over pr. Hest og Slæde; mellem Assens og Baagø kan endnu transporteres Varer i mindre Læs paa Slæde, trukket af Mænd, naar Forsigtighed udvises; 27. Februar: 13 Sm NV for Arkona ualmindelig sejg Fastis indtil 75 cm tyk;

5. Marts: 10 Sm SV for Drogden 60 cm Fastis; 6. Marts: 3 Sm NØ for Stevns 30—40 cm Fastis, mange dobbelte Flager; 6. Marts: ud for Frederikshavn svær Fastis og Pakis 0,5—1 m tyk; 7—8.. Marts: Langerak (mellem Aalborg og Hals) 60 cm Fastis; 13. Marts: Vejle Fjord Munding 40 cm Fastis, ved Æbelø 30 cm Fastis; 15. Marts: c. 15 Sm SØ for Stevns indtil 1 m tyk Is. Paa Ruten Gedser—Warne-münde er der i Februar adskillige Gange iagttaget Skruninger paa indtil 4 m og d. 4., 5. og 6. Februar paa Rutens nordlige Del endog 9 m Skruninger.

De fleste Fyrskibe var af særlige Grunde overhovedet ikke paa Station. De øvrige blev inddraget, efterhaanden

som Islægget gjorde dragning og Genudla

Ved flere Lejlighede Meldinger fra Flyvergenhed og dels om S

Som Fig. 10 er tegnemsnittet af det Antade i vedkommende Or at Resultaterne fra Vi dringer i Kurverne, s des paa Fig. 12 i forri rens Strænghed er »L

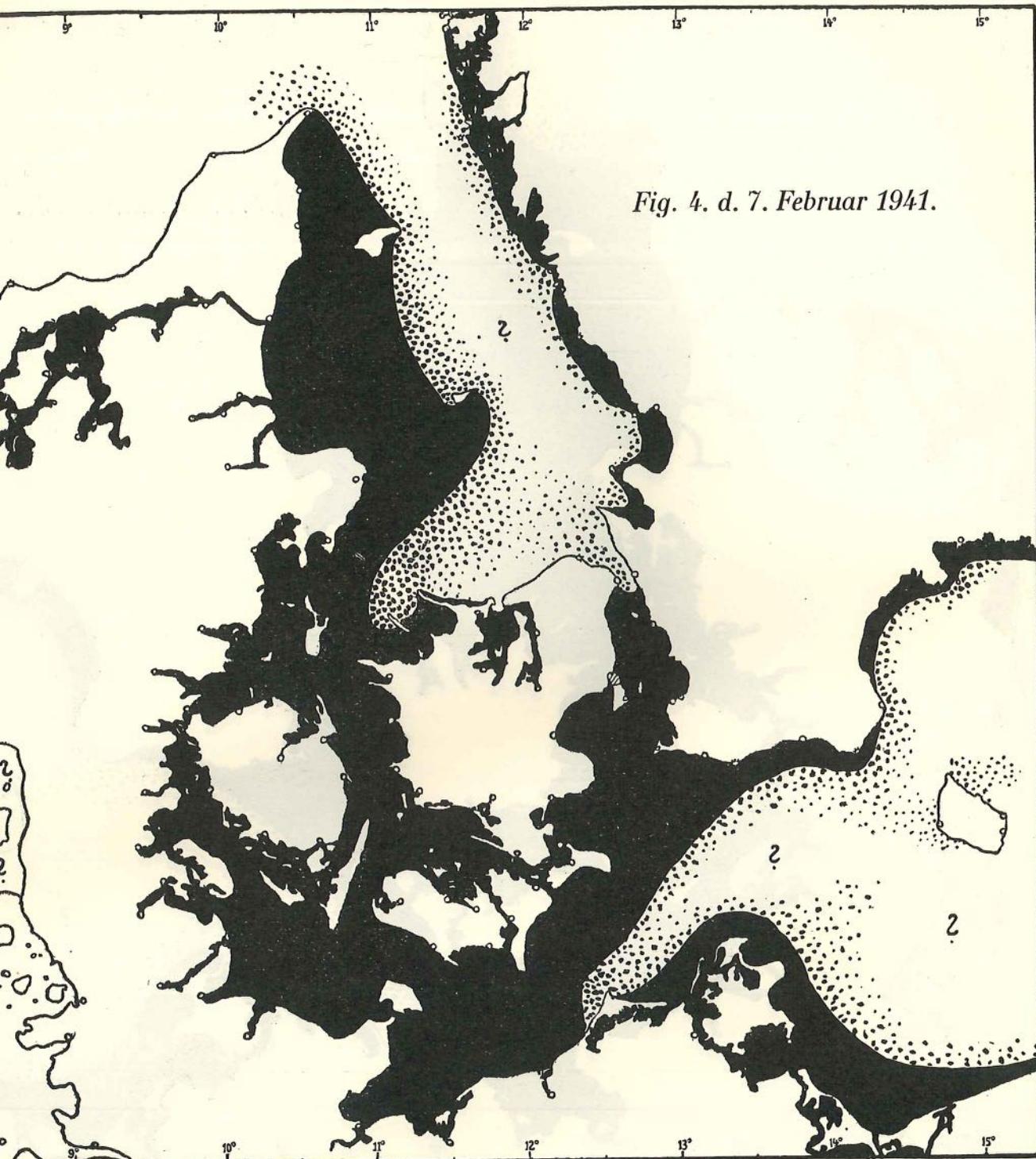


Fig. 4. d. 7. Februar 1941.

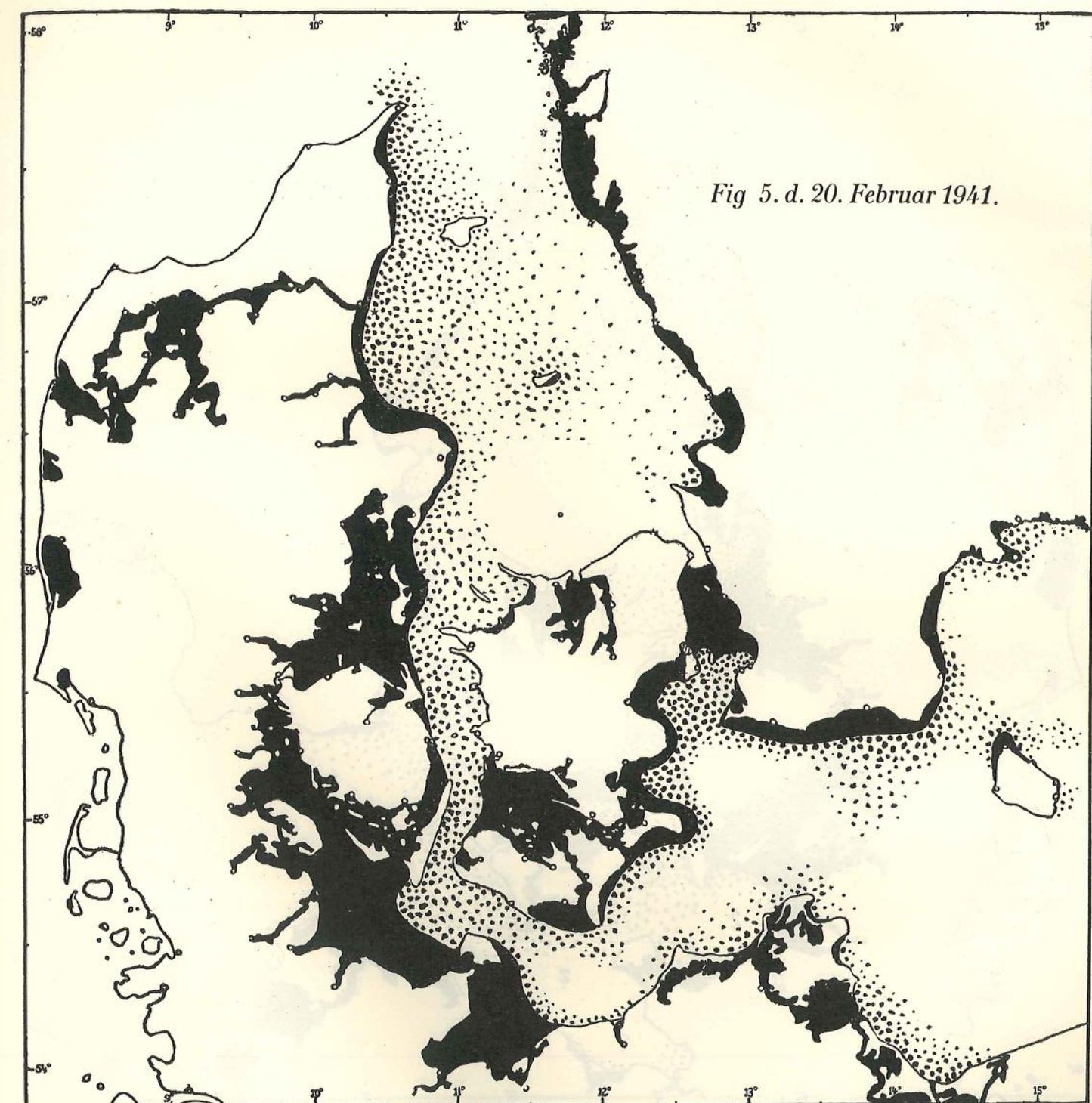


Fig. 5. d. 20. Februar 1941.

(Nr. 4) synes at give en Antydning af, at det stedfundne Isopbrud Nord for Læsø ikke er naaet helt ind til Fyret.

Af særlige Meddelelser om Istykkelser kan anføres: 27. Januar: Post ført over Isen fra Assens til Baagø og Brandsø; Helnæs Fyr d. 7. Februar: man cykler til Als; Skjoldnæs Fyr: hele Februar gaaende Trafik mellem Als og Ærø, samt Bilkørsel fra Faaborg til Fiskeplads 2 Sm NV for Fyret; 22. Februar: mellem Brandsø og Baagø køres Tørv over pr. Hest og Slæde; mellem Assens og Baagø kan endnu transportereres Varer i mindre Læs paa Slæde, trukket af Mænd, naar Forsigtighed udvises; 27. Februar: 13 Sm NV for Arkona ualmindelig sejg Fastis indtil 75 cm tyk;

5. Marts: 10 Sm SV for Drogden 60 cm Fastis: 6. Marts: 3 Sm NØ for Stevns 30—40 cm Fastis, mange dobbelte Flager; 6. Marts: ud for Frederikshavn svær Fastis og Pakis 0,5—1 m tyk; 7—8. Marts: Langerak (mellem Aalborg og Hals) 60 cm Fastis; 13. Marts: Vejle Fjord Munding 40 cm Fastis, ved Æbelø 30 cm Fastis; 15. Marts: c. 15 Sm SØ for Stevns indtil 1 m tyk Is. Paa Ruten Gedser—Warne-münde er der i Februar adskillige Gange iagttaget Skrunninger paa indtil 4 m og d. 4., 5. og 6. Februar paa Rutens nordlige Del endog 9 m Skrunninger.

De fleste Fyrskeibe var af særlige Grunde overhovedet ikke paa Station. De øvrige blev inddraget, efterhaanden

som Islægget gjorde det paakrævet; det nærmere om Inddragning og Genudlægning findes anført i Tab. 4.

Ved flere Lejligheder i Vinterens Løb fik Istjenesten Meldinger fra Flyvere, dels om Isens Tilstand og Beliggenhed og dels om Skibe, der var i vanskelige Stillinger.

Som Fig. 10 er tegnet et Kort med Kurver over Aars-Genemsnittet af det Antal Dage, i hvilket der har været Is til Stede i vedkommende Omraade af danske Farvande. Det vil ses, at Resultaterne fra Vinteren 1940—41 har medført nogle ændringer i Kurverne, sammenlignet med de Kurver, som findes paa Fig. 12 i forrige Aarsberetning. Som Følge af Vinterens Strænghed er »Dagantallet« som Helhed vokset noget.

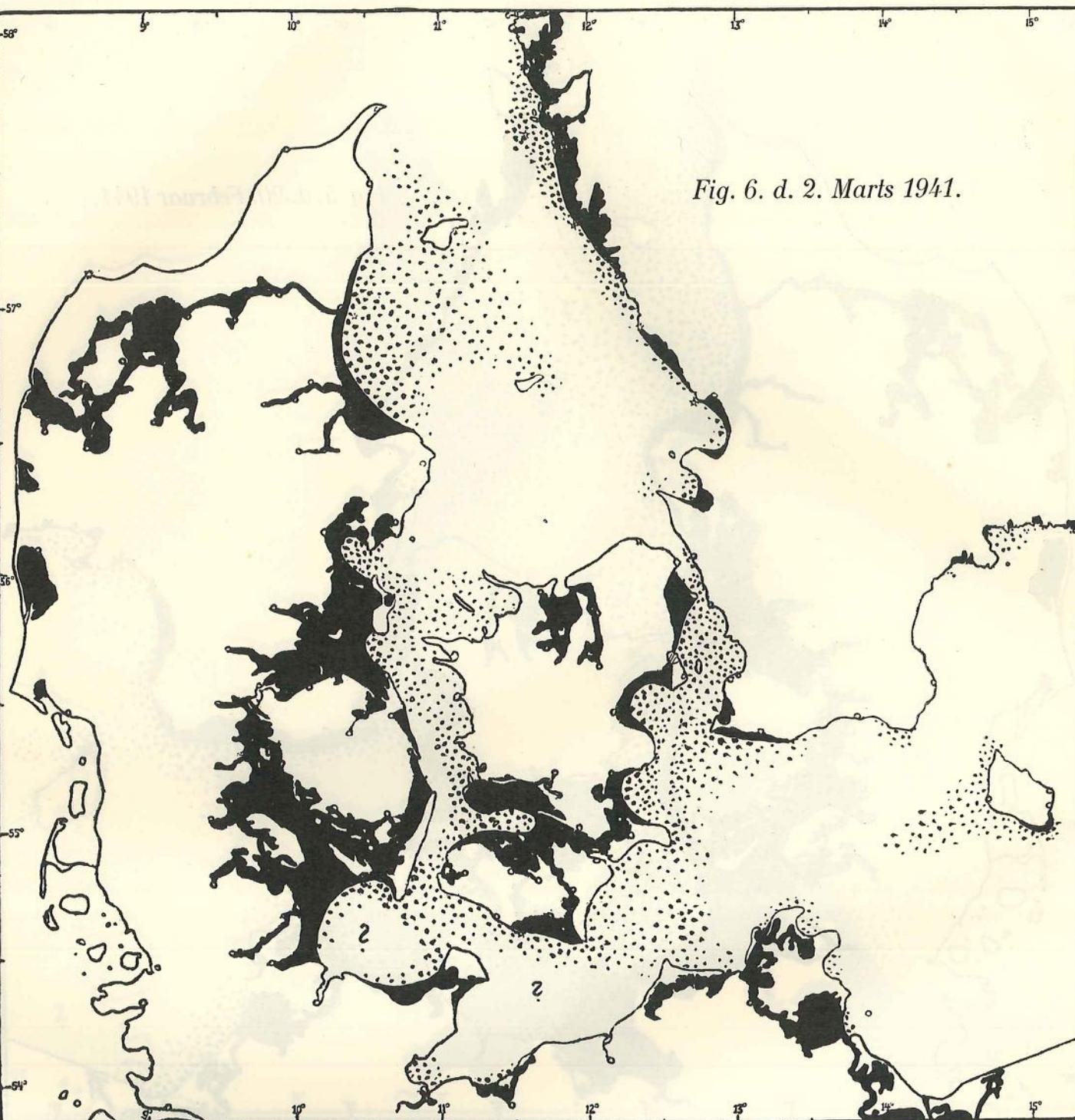


Fig. 6. d. 2. Marts 1941.

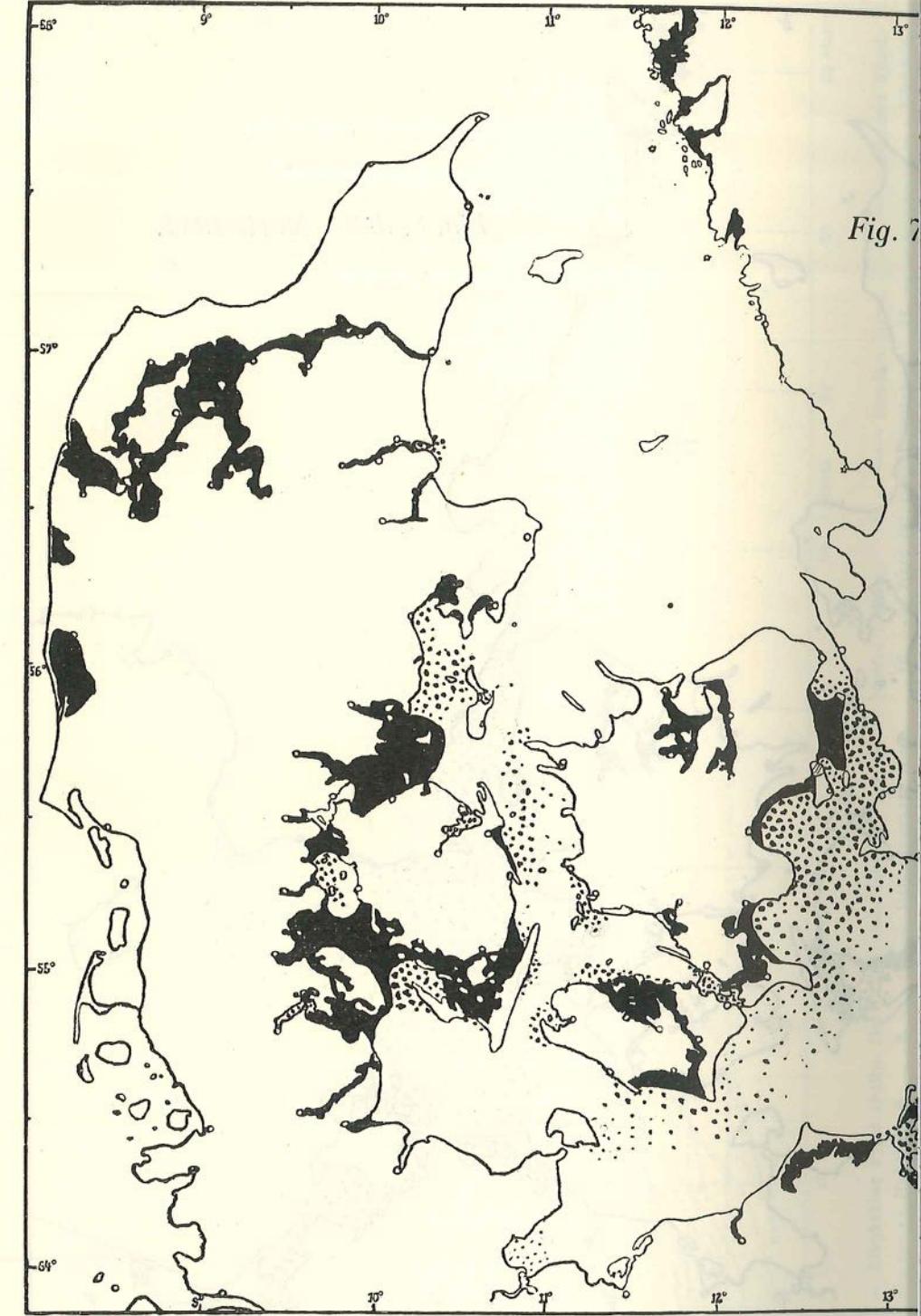


Fig. 7.

Afgigte Vinters udbredte Islæg og forholdsvis lange Lukning af Farvandene stillede betydelige Krav til Statens Isbrydningsstjeneste. Alle Statens Isbrydere var udrustet til Udførelse af de foreliggende Opgaver, som dels var dikteret af Isens Beliggenhed og dels af Skibsfartsruterne; med Hensyn til disse sidste maa nemlig bemærkes, at gennemgaaende Trafik i Kattegat mod Skagerrak, eller omvendt, saa at sige ikke forekom, hvorimod Sejlads til og fra Østersøen fandt Sted i ret udstrakt Grad. Og saa var der naturligvis Farten mellem danske Havne. Af disse var bl. a. de østjyske gennem lang Tid i den Grad spærret af Is, at det var formaalsløst at bryde Isen ind til

dem, ingen Skibe vilde kunne være kommet ind eller ud uden at blive ført af en Isbryder gennem Ishindringer, der vilde have betydet en væsentlig Fare for Beskadigelser. I nogen Udstrækning maatte Istjenesten leje fremmed Hjælp; herom og om Isbrydernes Udrustning i Almindelighed henvises til Tab. 6.

I det denne Beretning sluttes bringer Istjenesten sin Tak til Isobservatorerne og alle, der i øvrigt har bidraget til, at den har kunnet gøres saa fyldig, som Tilfældet er.

Summary.

The present statement has been compiled on the same principles as its predecessors for the winters since 1931.

The winter 1940—41 was very cold, still as a total not so cold and not so lasting as the preceding winter, but on the other hand it put up a record of low temperature. As to the amount of cold (see tables A, 2 and 5) the order of winters is: 1939—40, 1940—41, 1928—29, 1923—24, 1916—17, 1921—22 and so on. The frost commenced a short time before the middle of December and continued till far into February, only interrupted by a few mild days. January was the coldest January

since 1874, and at the
of $\div 30,3^{\circ}$ was registered
by any of
stations. The firste
but after that time t

The mean tempera
were:

December
January \div
February
March

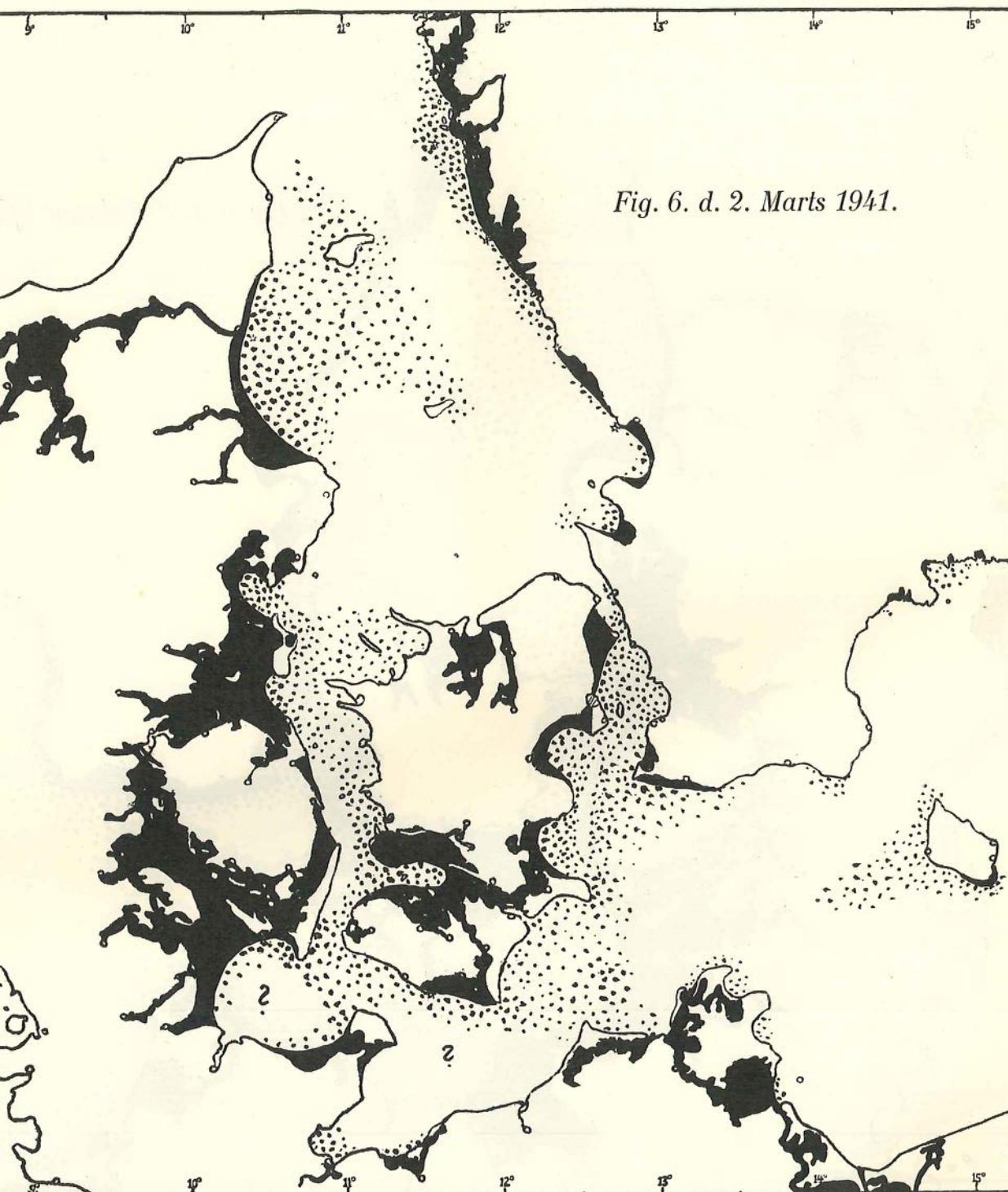


Fig. 6. d. 2. Marts 1941.

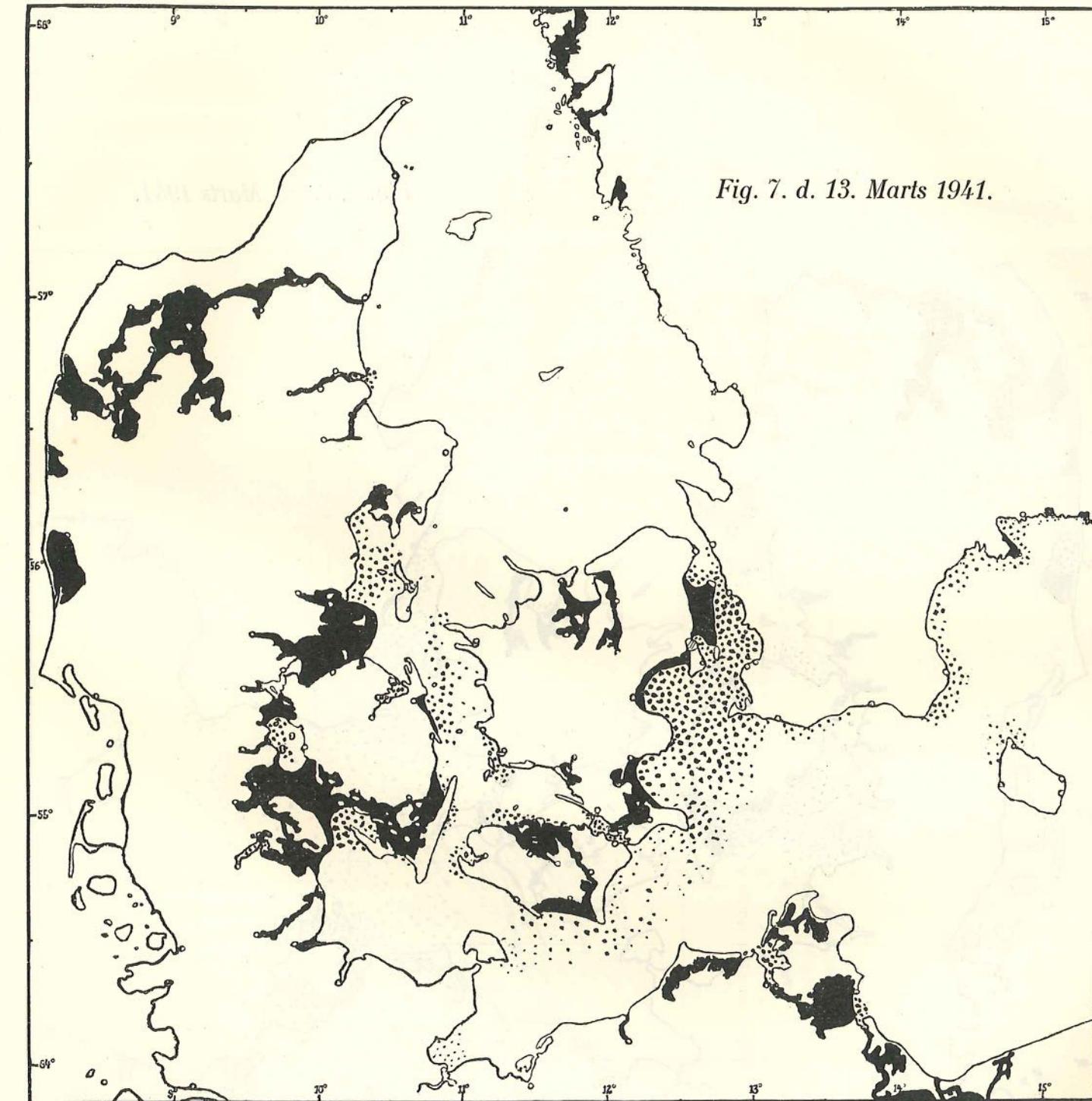


Fig. 7. d. 13. Marts 1941.

inters udbredte Islæg og forholdsvis lange Farvandene stillede betydelige Krav til Statensjeneste. Alle Statens Isbrydere var udrustet af de foreliggende Opgaver, som dels var sens Beliggenhed og dels af Skibsfartsruterne; til disse sidste maa nemlig bemærkes, at Trafik i Kattegat mod Skagerrak, eller na at sige ikke forekom, hvorimod Sejladsstørsoen fandt Sted i ret udstrakt Grad. Og naturligvis Farten mellem danske Havnene, bl. a. de østjyske gennem lang Tid i den Grad, at det var formaalsløst at bryde Isen ind til

dem, ingen Skibe vilde kunne være kommet ind eller ud uden at blive ført af en Isbryder gennem Ishindringer, der vilde have betydet en væsentlig Fare for Beskadigelser. I nogen Udstrækning maatte Istjenesten leje fremmed Hjælp; herom og om Isbryderernes Udrustning i Almindelighed henvises til Tab. 6.

I det denne Beretning sluttes bringer Istjenesten sin Tak til Isobservatorerne og alle, der i øvrigt har bidraget til, at den har kunnet gøres saa fyldig, som Tilfældet er.

Summary.

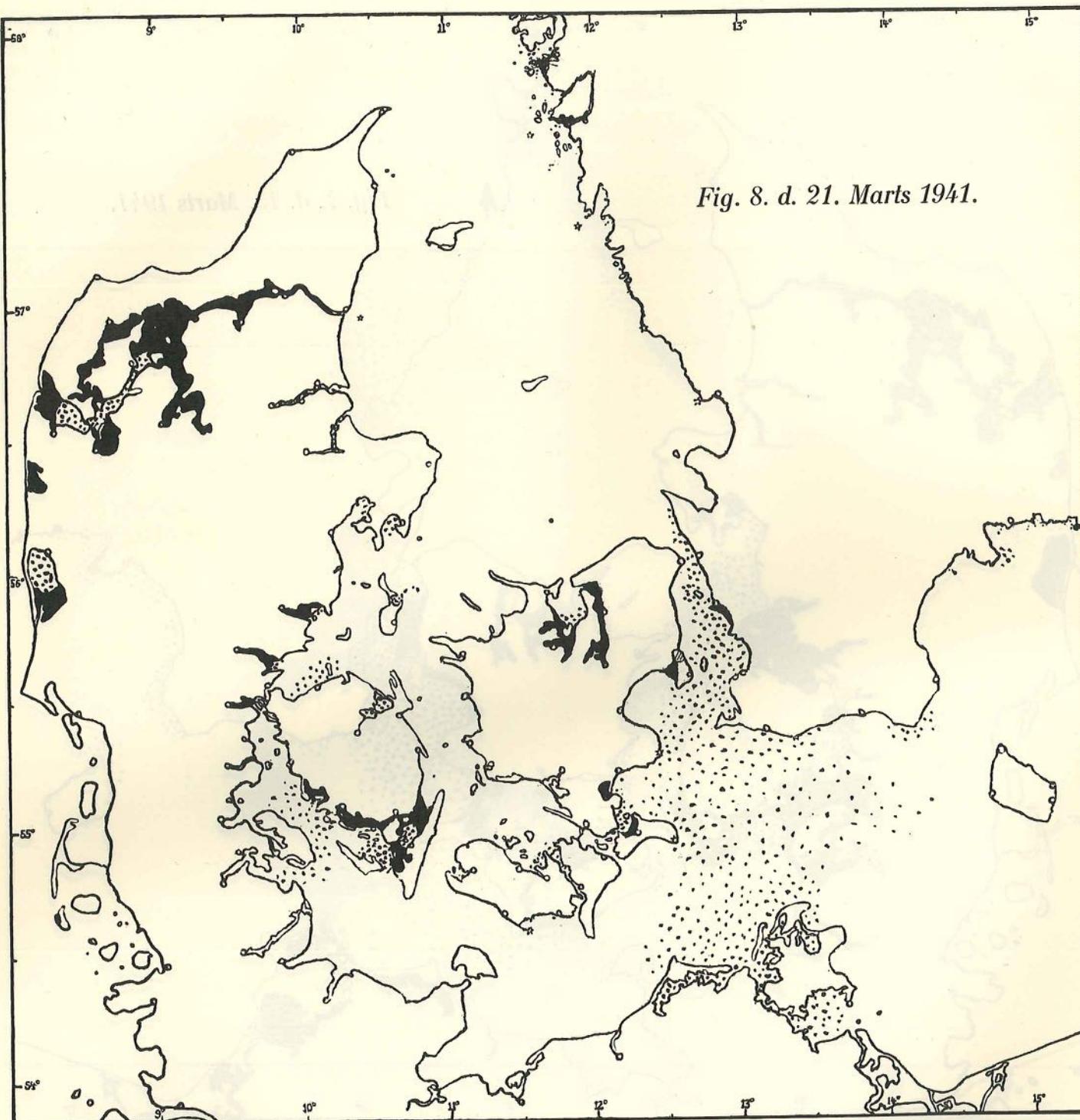
The present statement has been compiled on the same principles as its predecessors for the winters since 1931.

The winter 1940—41 was very cold, still as a total not so cold and not so lasting as the preceding winter, but on the other hand it put up a record of low temperature. As to the amount of cold (see tables A, 2 and 5) the order of winters is: 1939—40, 1940—41, 1928—29, 1923—24, 1916—17, 1921—22 and so on. The frost commenced a short time before the middle of December and continued till far into February, only interrupted by a few mild days. January was the coldest January

since 1874, and at the close of the month a temperature of $\div 30,3^{\circ}$ was registered, being the lowest temperature registered by any of the Danish Meteorological Office's stations. The first week of February was also very cold but after that time the winter was rather irregular.

The mean temperatures for Denmark in its entirety were:

December	$0,3^{\circ}$	against $1,6^{\circ}$ normally
January	$\div 6,2^{\circ}$	$0,1^{\circ}$
February	$\div 3,3^{\circ}$	$\div 0,1^{\circ}$
March	$0,6^{\circ}$	$1,6^{\circ}$



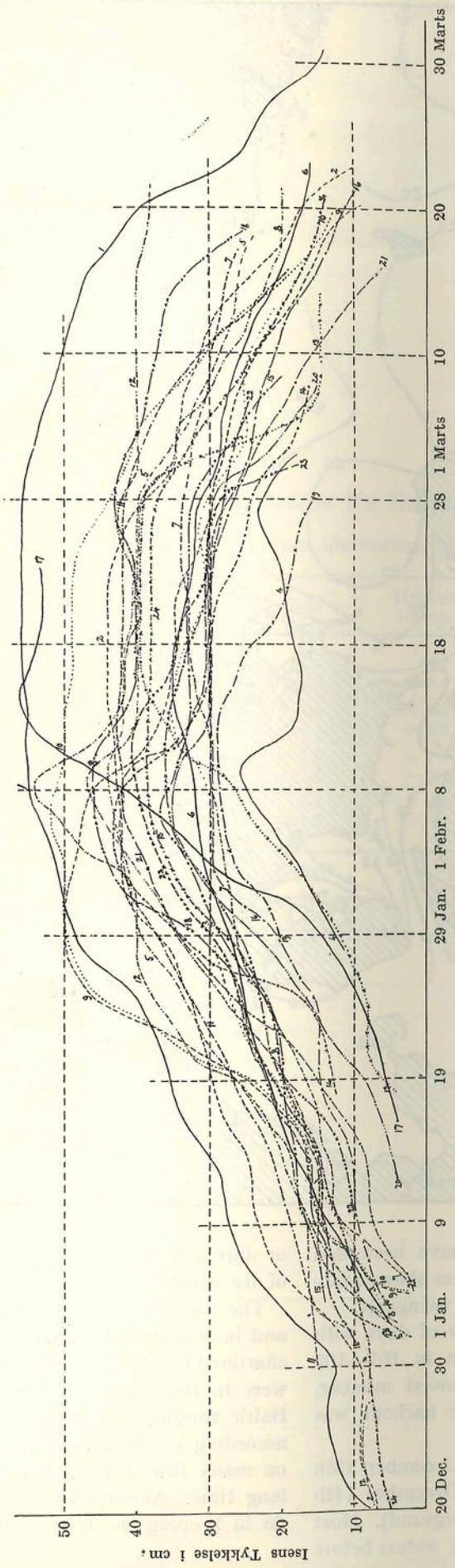
The lowest temperatures registered were: December $\div 16,5^{\circ}$, January $\div 30,3^{\circ}$, February $\div 25,0^{\circ}$ and March $\div 16,3^{\circ}$. Further information regarding temperatures and frosty periods may be derived from tables 1 and 2.

Ice was formed about the middle of December, still only in some closed waters, as, however, the frost practically continued until some time into February the ice gradually increased, forming at last a continuous cover from outside the Scaw through all the Danish fairways and far eastward in the Baltic. The progress of ice-forming etc. has schematic been laid down in the figures 1—8 in which the black parties representent fast or close ice,

whereas the spotted parties indicate the more open sorts of ice. It must, however, be remembered that as access of information from abroad as also from ships trading was restricted the outlines of the ice may be less accurate somewhere.

In tabel 3 details of ice condition at the individual reportingstations may be seen and also the thickness of the ice; about 50 cm has been measured in many places where the ice was stationary, but also in distance from shores 40—60 cm has been recorded in several cases and even screwings of 4—9 m hugeness have been met with. At some stations regular measurement of the ice

Fig. 9.



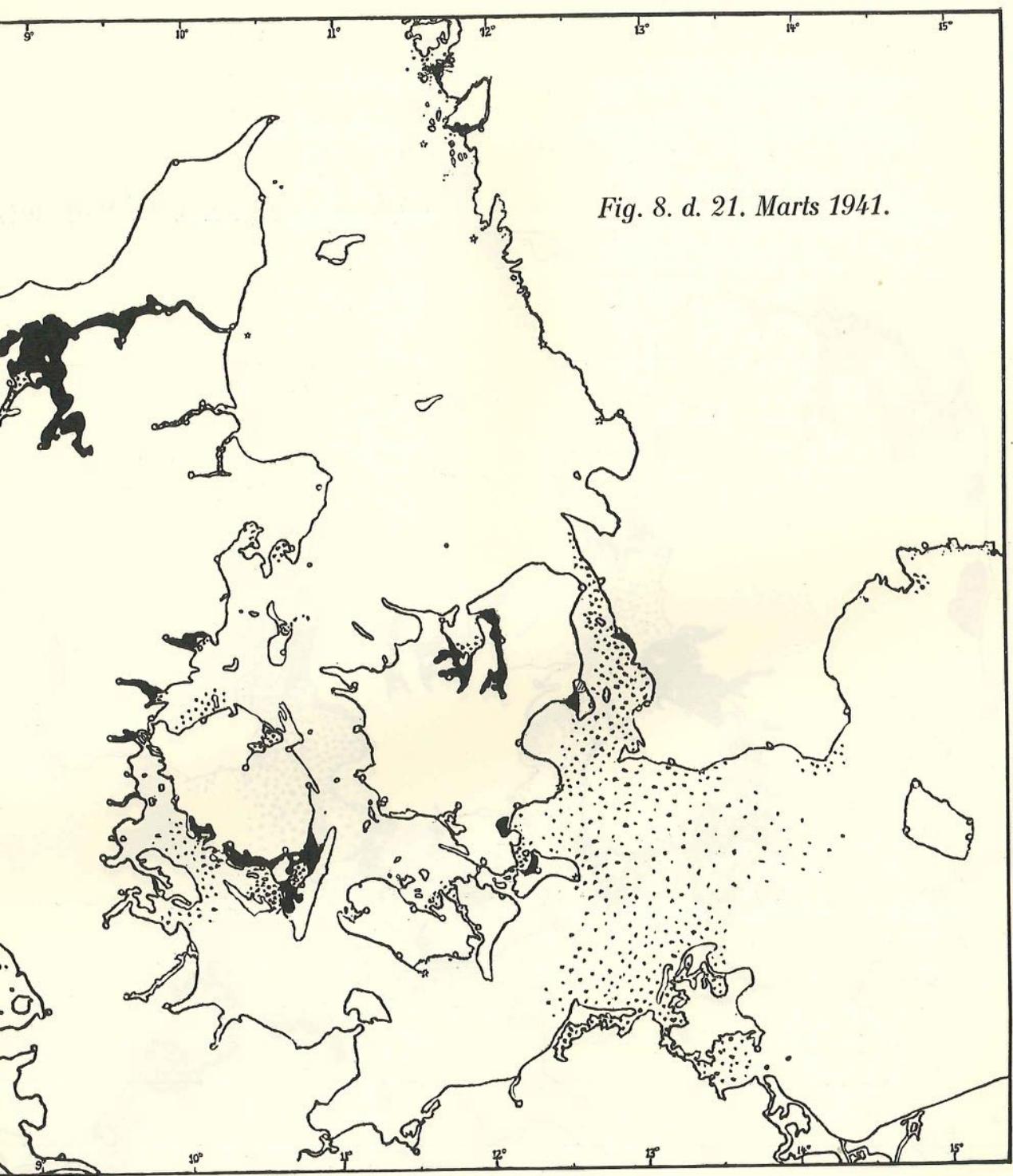


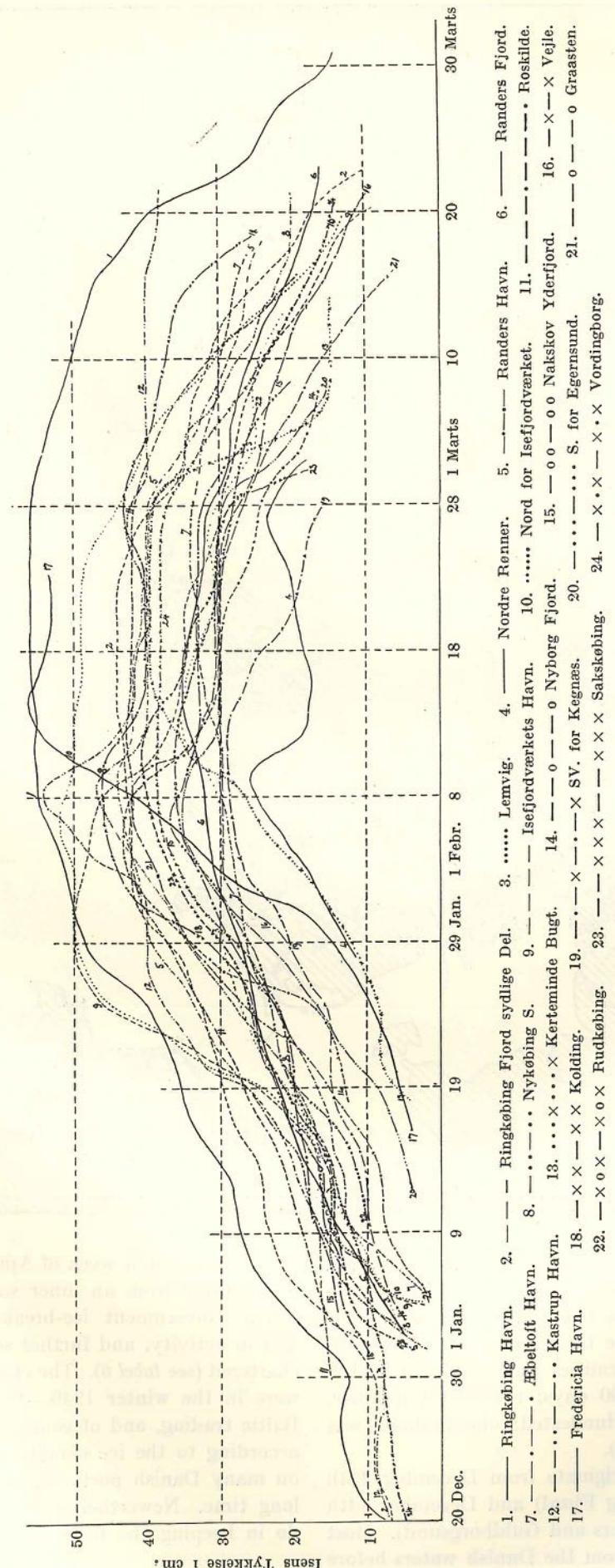
Fig. 8. d. 21. Marts 1941.

st temperatures registered were: December $\div 30.3^\circ$, January $\div 30.3^\circ$, February $\div 25.0^\circ$ and March $\div 20.0^\circ$. Further information regarding temperatures and thicknesses may be derived from tables 1 and 2. Formed about the middle of December, still in closed waters, as, however, the frost practically continued until some time into February the ice increased, forming at last a continuous cover over the Skaw through all the Danish fairways and in the Baltic. The progress of ice-forming has been laid down in the figures 1—8 in black parties representent fast or close ice,

whereas the spotted parties indicate the more open sorts of ice. It must, however, be remembered that as access of information from abroad as also from ships trading was restricted the outlines of the ice may be less accurate somewhere.

In tabel 3 details of ice condition at the individual reportingstations may be seen and also the thickness of the ice; about 50 cm has been measured in many places where the ice was stationary, but also in distance from shores 40—60 cm has been recorded in several cases and even screwings of 4—9 m hugeness have been met with. At some stations regular measurement of the ice

Fig. 9.



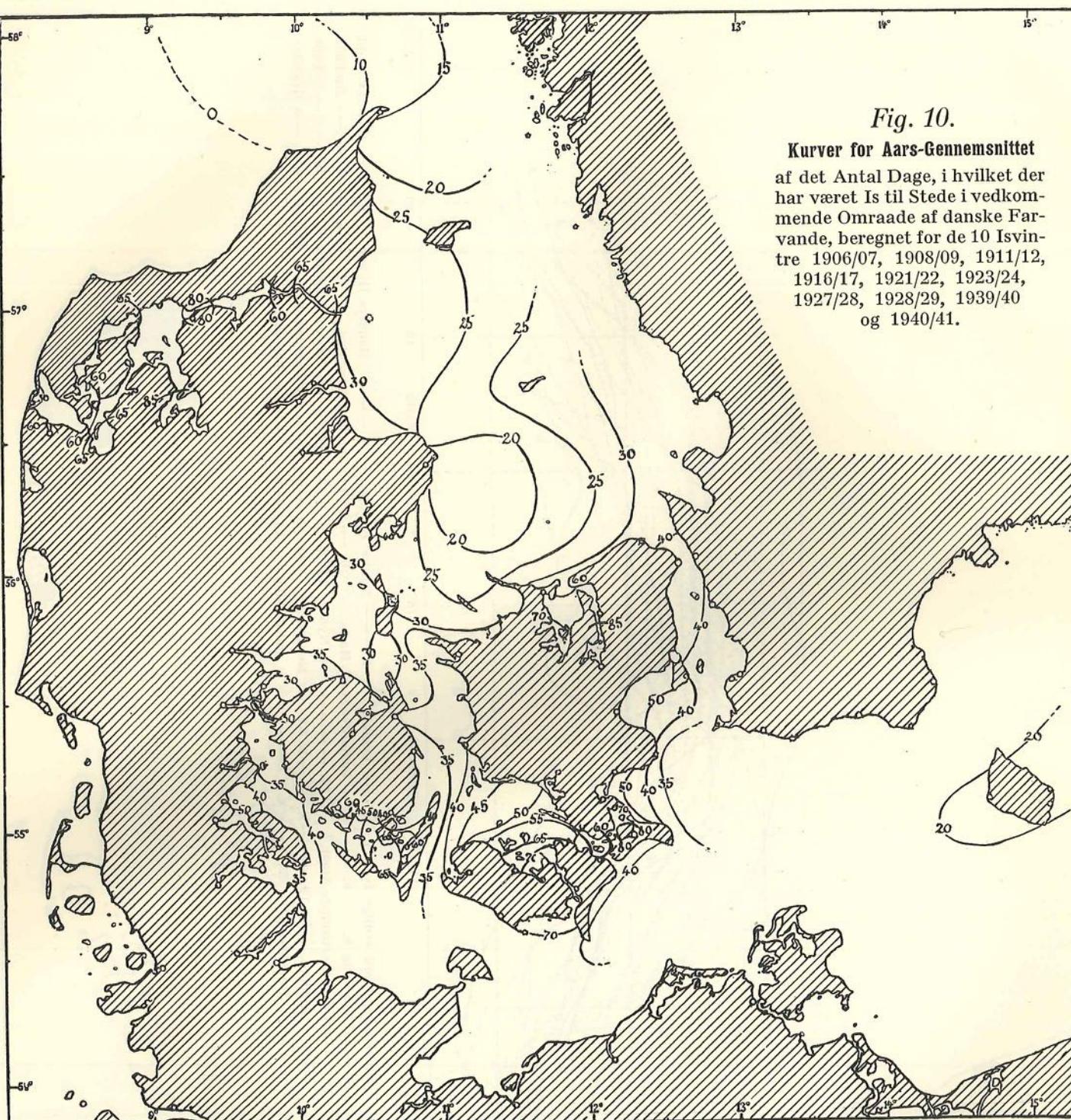


Fig. 10.

Kurver for Aars-Gennemsnittet
af det Antal Dage, i hvilket der
har været Is til Stede i vedkom-
mende Omraade af danske Far-
vande, beregnet for de 10 Isvin-
tre 1906/07, 1908/09, 1911/12,
1916/17, 1921/22, 1923/24,
1927/28, 1928/29, 1939/40
og 1940/41.

Tab. 1.

Luftens Middeltemperatur samt Afvigelerne fra Normaler

The mean-temperature of the air and the variations from the normal tempe

		Fanø (Nordby)	Hals	Hesselø (Fyret)
December.....	Middeltemp....	1.2	0.3	1.3
	Afvigelsen....	÷ 1.0	÷ 0.9	÷ 0.9
Januar.....	Middeltemp....	÷ 5.4	÷ 7.4	÷ 4.7
	Afvigelsen....	÷ 6.1	÷ 7.4	÷ 5.2
Februar.....	Middeltemp....	÷ 3.2	÷ 4.3	÷ 2.8
	Afvigelsen....	÷ 3.7	÷ 4.0	÷ 2.7
Marts.....	Middeltemp....	0.8	0.1	0.6
	Afvigelsen....	÷ 1.3	÷ 1.2	÷ 0.6

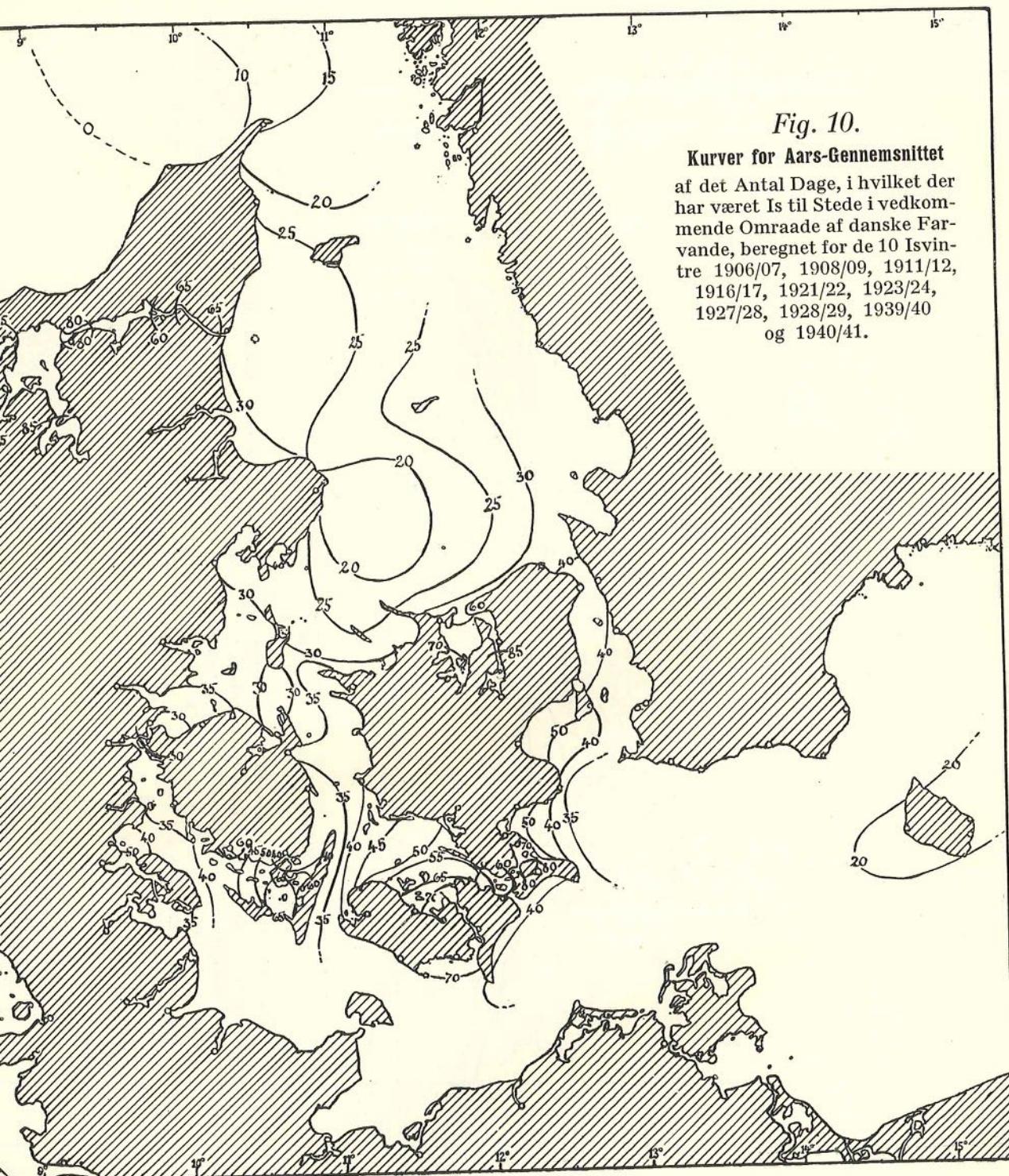
has been undertaken, the results hereof have been laid down in curves in fig 9. More of these curves show characteristic features regarding the temperature swingings.

The same tabel tells of the total number of days with ice at each station. Six localities had ice in 101—109 days, 71 localities in 75—100 days; the lowest number, 7 days, was registered at Hundested; one harbour was free of ice (Karrebæksminde).

The first records of ice originate from December 13th (southern part of Ringkøbing Fjord) and December 14th (harbours of Skive and Randers and Guldborgsund). Most of the ice had disappeared from the Danish waters before

or during the first week of April, the absolutely last record of ice came from an inner water on April 21st.

The Government ice-breakers were all commissioned and in activity, and further some other ice-breakers were chartered (see tabel 6). The claims for ice-breaker assistance were in the winter 1940—41 mainly confined about the Baltic trading, and of course about the the local one but according to the ice conditions in general the navigation on many Danish ports was to be suspended for a rather long time. Nevertheless the ice-breakers had enough to do in keeping the trade going on some principal towns.



undertaken, the results hereof have been laid
in *fig 9*. More of these curves show charac-
ters regarding the temperature swingings.
The tabel tells of the total number of days with
ice at each station. Six localities had ice in 101—109
days; the lowest number,
as registered at Hundested; one harbour was
(Karrebæksminde).
Ice records of ice originate from December 13th
(part of Ringkøbing Fjord) and December 14th
(of Skive and Randers and Guldborgsund). Most
had disappeared from the Danish waters before

or during the first week of April, the absolutely last record
of ice came from an inner water on April 21st.

The Government ice-breakers were all commissioned
and in activity, and further some other ice-breakers were
chartered (see *tabel 6*). The claims for ice-breaker assistance
were in the winter 1940—41 mainly confined about the
Baltic trading, and of course about the the local one but
according to the ice conditions in general the navigation
on many Danish ports was to be suspended for a rather
long time. Nevertheless the ice-breakers had enough to
do in keeping the trade going on some principal towns.

Tab. 1.

Luftens Middeltemperatur samt Afvigelserne fra Normalen i Vinteren 1940—1941.

The mean-temperature of the air and the variations from the normal temperature during the winter 1940—1941.

		Fanø (Nordby)	Hals	Hesselø (Fyret)	Bogø	København (Trekroner)	Hammershus (Sandvig)
December.....	Middeltemp....	1.2	0.3	1.3	0.3	1.0	1.0
	Afvigelsen....	÷ 1.0	÷ 0.9	÷ 0.9	÷ 1.4	÷ 0.9	÷ 1.3
Januar.....	Middeltemp....	÷ 5.4	÷ 7.4	÷ 4.7	÷ 4.9	÷ 5.9	÷ 3.4
	Afvigelsen....	÷ 6.1	÷ 7.4	÷ 5.2	÷ 5.0	÷ 6.1	÷ 3.9
Februar.....	Middeltemp....	÷ 3.2	÷ 4.3	÷ 2.8	÷ 2.8	÷ 3.0	÷ 2.1
	Afvigelsen....	÷ 3.7	÷ 4.0	÷ 2.7	÷ 2.8	÷ 2.7	÷ 2.3
Marts.....	Middeltemp....	0.8	0.1	0.6	0.9	0.6	0.4
	Afvigelsen....	÷ 1.3	÷ 1.2	÷ 0.6	÷ 1.1	÷ 0.7	÷ 1.1

Erfordringerne i Vinteren 1940—1941

The frosty days during the winter 1940-1941.

卷之三

Frostdays og Frostperioder		Frosty days and frosty periods	
		Samlet Kulde- sum Total amount of cold	
Fanø (Nordby)	a $\frac{13}{12} \cdot \frac{16}{12}$	$\frac{18}{12} / \frac{1}{12}$	$\frac{20}{12} \cdot \frac{24}{12} / \frac{1}{12}$
	b $\frac{4}{1}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{31}{12} \cdot \frac{9}{1}$
	c $\frac{-9.6}{\div 9.6}$	$\frac{-0.8}{\div 9.3}$	$\frac{10}{\div 55.0}$
Hals	a $\frac{9}{12}$	$\frac{13}{12} \cdot \frac{27}{12}$	$\frac{30}{12} \cdot \frac{8}{12}$
	b $\frac{1}{1}$	$\frac{15}{12}$	$\frac{41}{\div 307.0}$
	c $\frac{-1.5}{\div 1.5}$	$\frac{-20.2}{\div 20.2}$	
Hesselø (Fyret)	a $\frac{13}{12} \cdot \frac{16}{12}$	$\frac{18}{12} \cdot \frac{23}{12}$	$\frac{30}{12} \cdot \frac{8}{12}$
	b $\frac{4}{1}$	$\frac{6}{1}$	$\frac{41}{\div 203.7}$
	c $\frac{-5.2}{\div 5.2}$	$\frac{-4.2}{\div 4.2}$	
Bogø	a $\frac{13}{12} \cdot \frac{25}{12}$	$\frac{27}{12}$	$\frac{31}{12} \cdot \frac{8}{12}$
	b $\frac{13}{1}$	$\frac{1}{40}$	$\frac{\div 211.1}{\div 26.3}$
	c $\frac{-9.4}{\div 9.4}$	$\frac{-0.8}{\div 0.8}$	
København (Trekroner)	a $\frac{13}{12} \cdot \frac{23}{12}$	$\frac{27}{12}$	$\frac{30}{12} \cdot \frac{8}{12}$
	b $\frac{11}{1}$	$\frac{1}{41}$	$\frac{\div 249.0}{\div 249.0}$
	c $\frac{-9.4}{\div 9.4}$	$\frac{-0.8}{\div 0.8}$	
Hammershus (Sandvig)	a $\frac{14}{12} \cdot \frac{31}{12}$	$\frac{30}{12} \cdot \frac{8}{12}$	$\frac{30}{12} \cdot \frac{8}{12}$
	b $\frac{8}{1}$	$\frac{41}{\div 154.7}$	$\frac{\div 14.1}{\div 14.1}$
	c		

Der Anteil der Tage, bei denen die Kühdeckszeit (Produktivität) am meisten abweichen kann, ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tab. 3.

Forholdene ved Observationsstederne enkeltvis i Vinteren

the conditions at the observation stations taken separately during the

Tab. 2.

Frostdagene i Vinteren 1940—1941.

The frosty days during the winter 1940—1941.
frosty days and frosty periods

	Frostdage og Frostperioder												Samlet Kulde- sum Total amount of cold			
Fanø (Nordby)	a $13/12 \cdot 16/12$	b $18/12$	c $20/12 \cdot 24/12$	$31/12 \cdot 9/1$	$11/1$	$13/1 \cdot 7/2$	$12/2 \cdot 14/2$	$17/2 \cdot 27/2$	$14/3 \cdot 15/3$	$26/3 \cdot 27/3$	$29/3 \cdot 30/3$	$2/2$	297.2			
Hals	a $9/12$	b $13/12 \cdot 27/12$	c $\div 9.6$	$\div 0.8$	$\div 9.3$	$\div 55.0$	$\div 1.7$	$\div 182.7$	$\div 5.4$	$\div 23.1$	$\div 2.4$	$\div 3.4$	$\div 3.8$	399.4		
Hesselø (Fyret)	a $13/12 \cdot 16/12$	b $18/12 \cdot 23/12$	c $\div 1.5$	$\div 20.2$	$30/12 \cdot 8/2$	$41/1$	$\div 307.0$	$12/2 \cdot 27/2$	$16/2$	$3/3$	$16/3$	$1/1$	$\div 0.9$	$\div 14.7$	255.8	
Bogø	a $13/12 \cdot 25/12$	b $27/12$	c $\div 5.2$	$\div 0.8$	$31/12 \cdot 8/2$	$41/1$	$\div 203.7$	$12/2 \cdot 27/2$	$16/2$	$3/3$	$13/2 \cdot 14/2$	$16/2 \cdot 19/2$	$21/2 \cdot 27/2$	$14/3$	276.7	
København (Trekkoner)	a $13/12 \cdot 23/12$	b $27/12$	c $\div 9.4$	$\div 0.8$	$30/12 \cdot 8/2$	$41/1$	$\div 249.0$	$12/2 \cdot 15/2$	$17/2 \cdot 27/2$	$8/3$	$12/3$	$1/1$	$\div 0.6$	$\div 10.1$	306.4	
Hammerhus (Sandvig)	a $14/12 \cdot 21/12$	b 8	c $\div 14.1$	$\div 154.7$	$30/12 \cdot 8/2$	$41/1$	$\div 249.0$	$12/2 \cdot 18/2$	$22/2 \cdot 27/2$	6	1	2	$\div 0.5$	$\div 1.4$	$\div 8.1$	208.9

Middeletal
Mean amount

Anm.: a er Frostperiodens Varighed (the duration of the frosty period).
b er Antal af Dage, hvil Middelempreatur var under 0° (number of days with a mean temperature below 0°).
c er Kuldesummen (Produktet af Frostperiodens Middelempreatur og Dageantallet) (the amount of cold [the product of the mean temperature of the frosty period and the number of days of the period]).

Tab. 3.

Forholdene ved Observationsstederne enkeltvis i Vinteren 1940—1941.

The conditions at the observation stations taken separately during the winter 1940—1941.

	Antal Dage med												Antal Dage med	Antal Dage med	Antal Dage med			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						
Bem. Hosstaaende Betegnelser for Is og Besejling svarer til de Betegnelser, som anvendes af samtlige Landene rundt om Østersøen, samt Norge.	Løs Sjælis eller Nyis	Fastis	Drivis	Sammenvævet Sjælis eller tætte Drivisevær	Aab/Rende Langskysten	Svar Fastis	Svær Drivis	Pakis	Ispres, Iskrusing	Ialt Antal Dage med Is	I lens største mælle Tykkelse	Skibstart uhindret	Skibst. uhindr. f. Damp., vansk. f. Sejskibe	Skibst. vansk. for svage Damp., lukket f. Sejsk.	Skibst. kun mulig for kraftige Dampere	Skibst. kun mulig for Damp. med listorækkn.		
Jyllands Vestkyst.																		
Horns Rev Fyrskib																		
Vyl Fyrskib																		
Graadyb Fyrskib																		
Esbjerg, Havnen																		
— Farv. til Graadyb																		
Graadyb																		
Ringkøbing Havn																		
— Fjord nordl. Del																		
— sydl. Del																		
København (Trekkoner)	a $13/12 \cdot 23/12$	b $27/12$	c $\div 9.4$	$\div 0.8$	$\div 249.0$	$12/2 \cdot 18/2$	$22/2 \cdot 27/2$	6	1	$\div 17.1$	$\div 0.2$	$\div 0.6$	$\div 2.4$	$\div 0.5$	$\div 1.4$	$\div 8.1$	$\div 0.3$	208.9
Limfjorden.																		
Tyborøn Kanal	10	2	1	1	..	..	..	..	14	..	1	3	..	..	..	..	..	ikke observeret
Løb til Krik	15	..	..	..	..	..	..	..	84	75	..	2	..	..	..	..	..	ikke observeret
Lemvig Havn og Lem Vig	13	4	..	..	6	..	..	..	82	35	..	2	..	..	..	..	..	ikke observeret
Nissum Bredning	8	..	..	..	..	..	..	..	82	30	1	..	..	..	..	..	..	ufuldstændig
Oddsund	16	34	..	..	..	..	..	..	50	17	..	2	13	17	..	..	..	ikke observeret
Struer Havn	17	..	3	..	..	..	..	..	85	..	..	7	6	7	..	..	..	ikke observeret
— Venø Bugt	16	7	..	..	..	..	..	..	88	..	..	9	12	1	..	..	..	ikke observeret
Nykøbing M. Havn	2	15	1	..	..	..	..	..	81	60	..	8	5	11	5	..	..	ikke observeret
— Sallangsund	2	2	8	7	..	..	..	..	82	60	..	2	7	1	5	..	..	ikke observeret
Tisted Havn	9	12	9	..	..	..	..	..	88	..	..	5	10	12	7	..	..	ikke observeret
— Bredning og Fæggesund	2	..	14	3	..	..	..	..	99	..	..	1	2	10	11	21	..	..
Skive Havn	7	16	15	..	..	..	..	..	105	50	7	17	3	16	5	..	..	..
— Fjord til Lundehage	5	14	7	..	..	4	72	4	106	50	8	7	3	22	8	..	..	..
Livø Bredning	2	6	..	..	..	1	70	..	81	36	11	2	1	7	9	..	..	..
Lægster Bredning	2	6	..	..	..	12	70	2	94	45	..	10	5	19	1	..	..	..
— Farv. mod Vest	2	15	13	..	..	63	6	..	99	45	..	7	6	20	1	..	..	..
— — — Øst	1	16	12	..	..	64	1	..	94	32	17	8	8	13	4	..	..	..
Agersund	9	3	4	18	62	..	..	..	98	43	..	8	10	13	7	1	..	..
Nibe Havn og nærm. Farv.	17	17	1	..	63	..	..	..	85	..	..	9	7	1	8	..	..	..
Aalborg, Fjorden mod Vest	3	15	1	..	1	65	..	..	..	..	..	3	9	7	1	..	..	..
— — mel. Byen og N. Sundby	1	17	7	..	..	51	..	..	76	..	..	3	18	12	11	..	..	..
Aalborg til Hals	1	17	7	..	..	51	1	..	80	..	..	13	14	9	9	..	..	..
Hals, Indløb over Barren	2	13	17	7	..	40	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Skagerrak.																		isfrift
Hirtshals																		ikke observeret
Skagens Rev Fyrskib																		ikke observeret
Kattegat.		</td																

Tabel 3 fortsat.

Tabel 3 fortsat.

	Antal Dage med									Antal Dage m									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Løs Sjapis eller Nyvis										Seksfart uhindret									
Fastis										Seksfart, uhindret f. Damp., vansk. f. Sejskibe									
Drivis										Seksfart, vansk. for svage Damp., lukket f. Sejsk.									
Sammenstuvet Sjapis eller tætte Drivisrevier										Seksfart kun mulig for krætige Dampere									
Aab. Rendelangs Kysten										Seksfart kun mulig for Damp. med Isforstærkn.									
Svær Fastis										Christofor. Valdaco i Conn.									
Svær Drivis																			
Pakis																			
Ispres, Iskrurning																			
Isens største maatte Tjukkelse																			
Ialt Aantal Dage med Is																			
Kastrup, Farvandet udfor.....	1	6	8	..	..	53	14	..	..	82	..	1	1	13	10	36			
Dragør, Drogden .....	..	..	23			26	18	..	..	67	..	..	4	16	11	11			
— , Farv. mod Syd.....	..	..	25			27	18	..	..	70	..	1	4	18	14	8			
Drogden Fyr, Køge Bugt n. Del	..	1	19	..	1	11	36	2	..	70	..	..	3	1	21	5			
— Flinterenden.....	1	1	20	..	..	11	36	1	..	70	..	1	2	5	28	4			
Køge Havn .....	..	29	..		27	..	44	..	..	73	30	..	20	1	31	..			
— Bugten.....	..	..	..		..	..	..	..	47	..	74	40	..	2	..	25			
Stevns Fyr, Farvandet.....	5	..	17	3	4	..	..	5	36	..	70	..	12	3	4	36	15		
<i>Store Bælt.</i>																			
Røsnæs Fyr, Farv. mod Vest..	3	..	31	..	..	13	6	..	..	53	..	3	9	17	6	6	6	6	6
— , Kalundb. Yderfj..	4	2	19	3	..	15	5	..	..	48	..	1	6	11	11	8			
Kalundborg Inderfjord	12	9	..		..	18	..	..	..	39	..	..	12	8	19	..			
— Havn og Fj. indf.																			
Gisseløre.....	9	31	..	..	..	18	..	..	..	58	..	3	15	21	19	..			
Romsø, Farvandet mod Øst ..	4	1	14	4	..	18	12	..	..	53	..	7	9	3	8	20			
Kerteminde Havn	2	10	..		..	..	4	..	..	16	15	..	4	8	4	..			
— Bugt.....	2	16	4	..		35	..	..	..	57	40	..	4	13	2	..			
Sprogø, Østerrenden	6	..	7	3	..	14	15	3	..	48	..	6	3	7	32	..			
— , Vesterrenden.....	4	1	8	2	..	14	12	3	..	44	..	6	1	5	32	..			
Halskov Rev Fyrskib.																			
Nyborg Havn	1	11	1	..		32	..	..	..	45	35	..	1	23	16	5			
— Fjord .....	..	9	8	..		34	1	..	..	52	45	..	3	14	24	11			
Korsør Havn.....	7	4	8	..		13	6	..	..	38	..	1	9	12	7	9			
— Adgang t. Havnen.....	6	5	12	..		13	9	1	..	46	28	3	12	4	18	9			
Omeø, Farv. mod Vest ..	..	1	16	..		14	25	..	..	56	..	..	14	2	5	10			
Tranekær Fyr, Farvandet	1	..	4	1	..	17	22	4	7	56	..	2	10	3	8	33			
Albuen, Farv. mod Vest ..	10	10	22	..	..	2	..	..	..	44	25	4	7	4	27	2			
— , Nakskov Yderfjord.....	..	20	..			43	..	..	..	63	37	..	6	8	12	5			
Nakskov Havn.....	20	12	..		..	40	..	..	..	72	30	3	21	8	2	2			
— Inderfjord.....	2	31	6	..	..	51	..	..	..	90	40	1	35	13	3	2			
Keldsnor Fyr, Langelandsbælt..	1	1	6	2	5	9	11	18	..	53	..	..	3	5	32	9			
<i>Lille Bælt.</i>																			
Æbelø Fyr, Farvandet	2	5	3	..	..	3	54	..	..	67	35	..	5	1	3	13			
Bogense Havn.....	..	14	..			47	1	..	..	62	..	..	10	1	1	1			
— Farvandet .....	..	7	8	..		47	4	..	..	66	..	..	1	10	4	1			
Holtserhage, Vejle Yderfjord...	1	16	..			48	..	..	..	65	16	..	1	6	13	..			
— , — Inderfjord.....	3	11	..			60	..	..	..	74	16	1	1	11	15	..			
Vejle Havn og Inderfjord.....	17	28	..			51	..	..	..	96	30	8	22	6	15	..			
Fredericia Havn.....	..	4	13	4	..	23	..	..	..	44	56	4	1	6	8	2			
— Bæltet.....	..	4	18	4	..	16	..	..	..	42	55	8	1	6	8	3			
Middelfart Havn.....	..	12	..			..	..	..	..	..	..	..	..	1	2	9			
— Bæltet.....	..	1	25	..		..	..	..	..	..	..	..	14	3	9	..			
Drejens Odde, Kolding Yderfj... .	5	18	1	3	..	56	..	..	..	83	35	4	13	12	7	..			
Kolding Havn og Inderfjord...	1	34	3	..		58	..	..	..	96	46	4	22	14	10	..			
Aarsøsund, Haderslev Fjord ..	..	43	1	..		52	..	..	..	96	..	..	8	14	22	12			
— , Aarø Sund.....	..	4	18	..		40	..	..	..	62	..	..	7	4	11	..			
Assens Havn.....	..	14	1	..		34	..	..	..	50	35	..	1	2	9	5			
— Bæltet.....	..	1	11	4	..	34	..	..	..	50	29	..	1	4	7	5			
Baagø, Fyrrenden.....	2	5	8	..		43	2	..	..	60	30	..	4	3	5	14			
Helnæs Fyr, Bæltet.....	4	3	4	1	7	46	..	..	..	65	44	3	5	4	9	2			
Aabenraa Havn og Fjord.....	1	11	..			48	2	..	..	62	..	..	1	1	10	5			
Skjoldnæs Fyr, Farv. mod Vest ..	2	6	5	..		41	6	..	..	60	40	..	6	2	2	2			
Kegnæs, Farv. Øst f. Polshuk..	2	17	6	..		39	..	..	..	64	29	..	2	6	6	6			
— , — m. Sydvest	3	17	8	..		39	..	..	..	67	29	1	4	6	6	6			
Sønderborg, Als Sund.....	2	16	2	..		45	..	..	..	65	50	1	3	4	12	4			
— , Farv. mod Syd .....	..	11	..	2		51	..	..	..	64	55	..	3	1	9	8			
Egernsund, Sundet.....	2	18	5	1	..	34	..	..	..	60	24	4	6	1	6	..			
— , Fjorden Syd for	1	21	3	..		42	..	..	..	67	35	1	1	5	10	2			
Graasten Havn.....	9	23	..			47	..	..	..	79	42	..	13	16	3	..			
<i>Farvandet Syd for Fyn.</i>																			
Dyreborg, Adg. t. Faaborg Fj...	3	10	..			52	..	..	..	65	..	..	3	..	12	2			
Faaborg Havn	5	..	22	..		48	..	..	..	75	..	..	5	11	12	2			
— Fjord	4	12	2	..		59	..	..	..	77	40	..	8	11	12	1			
Ærøskøbing Havn	3	24	..			53	..	..	..	80	35	1	5	10	9	4			

Tabel 3 fortsat.

	Antal Dage med									Istens største maalte Tykkelse	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	Løs Sjæls eller Nyis	Fastis	Drivis	Sammenstuvet Sjæls eller tætte Drivisrevier	Aab.Rendelangs Kysten	Svær Fastis	Pakis	Ispres, Iskrurung	Ist. Antal Dage med Is	Skibsfart uhindret	
Ost.	8	12	15	..	..	41	..	..	..	76	..
riager Fj.	5	17	3	..	..	49	..	..	..	74	30
dfor.	..	7	11	..	..	55	..	..	..	73	..
jorden udf.	1	14	9	..	..	61	..	..	..	85	..
erfjord.	..	10	2	..	..	64	1	..	..	77	56
Øst.	6	1	2	4	..	41	..	5	..	59	41
anders Fjord	3	14	6	1	..	56	..	2	..	82	41
.....	5	30	..	..	..	57	..	..	..	92	44
en.	4	18	8	..	..	61	..	..	..	91	35
mod Vest.	15	12	1	..	..	34	1	..	..	63	42
.....	11	6	4	..	10	5	20	..	..	56	47
ib.	..	1	8	5	..	9	30	..	..	53	..
.....	1	3	11	1	..	17	8	..	..	41	..
.....	10	9	8	11	..	18	..	..	..	56	..
.....	..	3	..	..	35	..	6	..	..	44	40
Øst.	9	2	4	5	..	11	13	..	..	44	..
Sydvæst.	9	2	..	5	..	14	7	..	..	37	50
.....	..	14	..	..	59	4	..	..	..	77	34
.....	2	12	..	..	59	6	..	..	..	79	33
N. Syd og Øst	1	6	13	..	..	28	5	..	..	53	..
Vest.	..	6	12	1	..	35	2	..	..	56	4
N. om Samsø	2	3	11	4	..	28	6	..	..	54	..
.....	3	23	10	26	..	..	..	..	..	62	3
sens Fjord.	6	4	6	..	..	41	8	..	..	65	4
anderfjord.	3	4	5	8	..	52	..	..	..	72	30
.....	22	..	..	..	56	1	..	..	..	79	45
Jord.	1	2	5	4	..	36	..	..	..	48	..
Yd.	..	5	4	..	..	34	..	..	..	43	..
det.	11	10	..	7	..	32	..	..	..	60	9
mod Vest.	2	5	14	..	..	31	1	..	..	53	..
— Syd.	4	4	8	..	..	34	1	..	..	51	..
mod Nord.	5	4	14	..	..	28	..	..	..	51	..
.....	4	32	2	..	..	..	..	..	..	38	..
.....	14	1	..	..	..	20	..	4	1	5	10
Kanal.	11	16	12	..	..	51	..	..	..	90	11
.....	16	23	14	..	..	40	..	..	..	93	30
.....	6	17	6	..	..	27	..	..	..	56	45
Syd og Sydv.	..	17	1	..	..	32	2	..	..	52	40
Nord.	2	..	39	2	..	5	1	..	..	49	30
rskskib.	..	..	1	..	..	..	..	..	..	1	..
andet.	5	2	30	..	..	2	..	..	..	39	10
mod Nord.	..	..	7	..	..	..	..	..	..	7	..
.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	1
Isefjord.	..	..	7	..	..	..	..	..	..	6	1
og Bugt.	..	12	..	..	..	67	..	..	..	79	47
Fjord.	5	16	..	..	..	60	..	..	..	81	31
Fjorden.	3	8	..	..	..	69	..	..	..	80	27
n.	1	7	2	..	..	67	..	..	..	77	50
n.	14	12	2	..	..	62	..	..	..	90	30
den m. Nord	14	12	5	..	..	62	..	..	..	93	30
nærm. Farv.	7	7	12	..	..	78	..	..	..	104	43
.....	4	5	..	..	..	..	..	..	..	6	2
Tyskskib.	4	5	..	..	..	..	..	..	..	6	3
Farvandet.	7	3	24	3	3	6	4	2	..	52	..
ib.	2	..	2	..	..	3	..	..	..	6	1
et.	5	11	14	1	..	14	16	3	..	64	30
et ved.	4	12	30	..	..	1	12	..	..	59	30
Havn.	4	7	9	..	..	40	12	1	..	73	40
Havn.	8	..	42	26	..	1	..	..	..	69	..
bodstrand.	7	30	..	..	..	61	..	..	..	60	..
.....	6	7	9	..	..	77	..	..	..	99	55
.....	14	8	20	37	..	..	..	..	..	20	99
.....	85	..	..	..	..	..	..	..	..	85	..
.....	17	12	..	..	..	..	..	..	..	17	12
.....	5	4	..	..	..	..	..	..	..	5	4
.....	1	1	..	..	..	..	..	..	..	1	1
.....	104	..	..	..	..	..	..	..	..	104	..
.....	17	8	..	..	..	..	..	..	..	17	8
.....	8	20	37	..	..	..	..	..	..	20	37
.....	99	..	..	..	..	..	..	..	..	99	..
.....	85	..	..	..	..	..	..	..	..	85	..
.....	17	12	..	..	..	..	..	..	..	17	12
.....	5	4	..	..	..	..	..	..	..	5	4
.....	1	1	..	..	..	..	..	..	..	1	1
.....	104	..	..	..	..	..	..	..	..	104	..
.....	17	8	..	..	..	..	..	..	..	17	8
.....	8	20	37	..	..	..	..	..	..	20	37
.....	99	..	..	..	..	..	..	..	..	99	..
.....	85	..	..	..	..	..	..	..	..	85	..
.....	17	12	..	..	..	..	..	..	..	17	12
.....	5	4	..	..	..	..	..	..	..	5	4
.....	1	1	..	..	..	..	..	..	..	1	1
.....	104	..	..	..	..	..	..	..	..	104	..
.....	17	8	..	..	..	..	..	..	..	17	8
.....	8	20	37	..	..	..	..	..	..	20	37
.....	99	..	..	..	..	..	..	..	..	99	..
.....	85	..	..	..	..	..	..	..	..	85	..
.....	17										

Tabel 3 fortsat.

	Antal Dage med									Antal Dage med														
	Løs Sjælis eller Nyis			Sammensætvet Sjælis eller tætte Driviserier			Aab.Rende langs Kysten			Svær Fastis			Svær Drivis			Pakis			Ispres, Iskrunning					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
Farvandet Nord for Ærø.....	2	6	13	..	..	38	1	..	..	60	40	..	6	2	1	14	..	..	37	60	54	17/1	20/3
Marstal Havn	3	25	1	..	..	53	4	..	..	82	25	3	5	13	..	..	2	61	79	74	1/1	23/3	
— Bredning	2	21	3	1	..	49	..	..	..	72	36	8	1	13	15	20	..	..	64	81	77	1/1	23/3
Rudkøbing Havn	3	9	10	1	..	49	..	..	..	78	..	..	1	4	15	2	..	49	7	.78	77	3/1	21/3
Rudkøbing N.-Løb .....	..	..	5	..	..	58	6	9	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Troense, Svendborg Sund østl. Adg.	1	2	8	2	..	61	..	..	..	74	..	2	1	9	1	3	6	..	52	72	71	7/1	21/3
Svendborg Havn	18	3	3	..	..	36	..	..	..	60	35	3	2	12	7	4	..	..	32	57	55	7/1	7/3
Svendborg Sund vestl. Adg....	..	10	..	..	..	59	..	1	..	70	35	1	7	..	..	8	..	5	49	69	62	7/1	22/3
<i>Smaalandsfarvandet.</i>																								
Skælskør Havn og Fjord	1	35	2	..	..	43	..	..	..	81	49	12	15	13	..	..	..	37	41	69	54	31/12	21/3
— , Agersøsund	3	6	10	..	..	43	..	..	..	62	40	5	6	2	6	2	..	..	41	57	51	16/1	18/3
Omø, Omø Sund	1	7	5	..	..	38	4	..	..	55	..	..	5	3	7	3	..	..	37	55	50	16/1	13/3
Karrebæksminde Havn .....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
— Løb til Næstved	5	21	48	74	30	..	21	17	1	1	33	34	74	53	3/1	17/3
— Farvandet	7	7	..	..	..	35	..	..	..	49	..	..	4	3	7	2	..	..	33	49	45	7/1	4/3
Vejrhøje Fyr, Farv. mod Nord	8	25	15	..	..	6	..	..	..	54	..	7	3	18	25	1	..	..	47	44	4/1	15/3	
— Farv. m.SV.(Staaldyb)	4	13	5	..	..	44	2	..	..	68	..	..	6	5	12	26	..	..	19	68	62	4/1	15/3
Bandholm Havn	14	25	4	..	..	52	..	..	..	95	40	..	11	10	31	1	..	..	42	95	84	15/1	19/3
— , Farvandet	8	23	4	..	..	52	..	..	..	87	40	1	2	10	31	1	..	..	42	86	84	23/1	23/3
Oreby, Adg. t. Sakskebing Fj.	1	7	..	1	..	64	8	..	..	81	45	..	1	2	10	..	..	68	81	80	2/1	23/3	
Sakskebing Havn og Fjord	15	7	5	..	..	62	..	..	..	89	40	..	12	8	5	..	..	64	89	77	16/1	16/3	
Guldborg, Farv. mod Nord	13	3	6	65	4	..	1	92	47	10	4	6	13	7	10	52	82	78	15/12	26/3
— , Sundet Syd efter	21	3	15	57	3	99	44	25	5	7	15	6	11	41	74	69	14/12	18/3
Nykøbing F. Havn o. Sund udf.	26	8	61	95	..	9	9	9	34	25	34	86	77	14/12	18/3
— Sundet Nord efter	23	8	61	92	..	6	10	8	34	25	34	86	76	17/12	18/3
Masnedsund Havn o. Adg. Vest f.	1	5	7	16	..	39	..	..	..	68	..	1	7	9	5	10	..	..	36	67	60	10/1	19/3
— Farv. mod Øst .....	..	22	..	..	..	39	..	..	..	61	..	..	2	5	4	7	..	..	43	61	59	9/1	10/3
Vordingborg Havn og Fjord	9	25	..	..	..	64	..	..	..	98	38	..	7	27	..	..	..	..	64	98	91	14/1	21/3
Storstrømmen	4	..	14	3	..	46	7	..	..	74	40	3	7	8	13	12	..	..	31	71	64	1/1	17/3
Stubbekøbing Havn	6	8	3	8	..	37	..	..	..	62	..	4	3	6	9	2	..	..	38	58	55	15/1	19/3
— Farv. udfør	3	..	11	7	..	36	3	..	..	60	..	1	3	7	9	2	..	..	38	59	56	15/1	19/3
Grønsund, Adg. Øst fra	10	..	3	11	3	2	..	..	..	66	..	..	9	3	..	7	..	..	47	66	57	14/1	20/3
Stege Havn	8	34	4	..	..	24	..	..	..	70	18	1	14	12	24	..	..	..	19	69	55	22/12	24/3
— Farv. til Kalvehave	10	8	3	2	..	67	..	..	..	93	34	3	9	2	7	16	..	..	56	90	81	22/12	25/3
Nyord, Bøgestrømmen .....	..	..	1	1	..	72	4	2	..	80	48	..	2	3	11	..	..	64	80	80	1/1	21/3	
<i>Østersøen.</i>																								
Keldsnor Fyr, Farv. m. Sydøst	1	..	6	3	1	8	16	17	..	52	..	2	2	4	35	8	..	1	50	48	16/1	11/3		
Rødby Havn, Havnen	11	11	..	..	..	39	..	..	..	61	38	11	8	2	3	..	..	35	50	42	6/1	16/3	
— , Farvandet ..																								

	Antal Dage med									Sens største maatte Tykkelse	Skibsfart uhindret	Antal Dage med											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			Aab. Rende langs Kysten	Svær Fastis	Svær Drivis	Pakis	Ispres, Skruning	Valt Areal Isuge med Is	Dags	Bampsksfarten paavirket	Dags	Perste Ismedeling	Sistste Ismedeling	
Hørø.....	2	6	13	..	..	38	1	..	..	60	40	..	6	2	1	14	..	..	37	60	54	17/1 20/3
.....	3	25	1	..	..	53	..	..	..	82	25	3	5	13	..	..	2	61	79	74	1/1 23/3	
.....	2	21	3	..	..	52	4	..	..	82	25	1	4	13	..	..	..	64	81	77	1/1 23/3	
.....	3	9	10	1	..	49	..	..	..	72	36	8	1	13	15	20	..	..	15	64	63	3/1 17/3
Sund østl.	5	58	6	9	..	78	1	4	15	2	..	49	7	..	78	77	3/1 21/3
I. Adg....	1	2	8	2	..	61	..	..	..	74	..	2	1	9	1	3	6	..	52	72	71	7/1 21/3
.....	18	3	3	..	..	36	..	..	..	60	35	3	2	12	7	4	..	..	32	57	55	7/1 7/3
.....	..	10	..	..	..	59	..	1	..	70	35	1	7	..	..	8	..	5	49	69	62	7/1 22/3
andet.																							
jord.....	1	35	2	..	..	43	..	..	..	81	49	12	15	13	..	..	..	37	41	69	54	31/12 21/3
1.....	3	6	10	..	..	43	..	..	..	62	40	5	6	2	6	2	..	..	41	57	51	16/1 18/3
vn.....	1	7	5	..	..	38	4	..	..	55	..	..	5	3	7	3	..	..	37	55	50	16/1 13/3
til Næstved	5	21	..	..	..	48	..	..	..	74	30	..	21	17	1	1	..	..	..	..	..	..
andet.....	7	7	..	..	..	35	..	..	..	49	..	..	4	3	7	2	..	..	33	49	45	7/1 4/3
nd Nord...	8	25	15	..	..	6	..	..	..	54	..	7	3	18	25	1	..	..	..	47	44	4/1 15/3
(Staaldyb)	4	13	5	..	..	44	2	..	..	68	..	..	6	5	12	26	..	..	19	68	62	4/1 15/3
.....	14	25	4	..	..	52	..	..	..	95	40	..	11	10	31	1	..	..	42	95	84	15/1 19/3
øbing Fj...	8	23	4	..	..	52	..	..	..	87	40	1	2	10	31	1	..	..	42	86	84	22/1 20/3
Fjord.....	1	7	..	1	..	64	8	..	..	81	45	..	1	2	10	..	..	..	68	81	80	2/1 23/3
l Nord....	15	7	5	..	..	62	..	..	..	89	40	..	12	8	5	..	..	..	64	89	77	16/1 16/3
rd efter	13	3	6	..	..	65	4	1	..	92	47	10	4	6	13	7	..	..	10	52	82	78 15/12 26/3
Sund udf.	21	3	15	..	..	57	3	..	..	99	44	25	5	7	15	6	..	..	11	41	74	69 14/12 26/3
Nord efter.	26	8	..	..	..	61	..	..	..	95	..	9	9	9	34	..	..	..	25	34	86	77 14/12 18/3
Adg. Vest f.	23	8	..	..	..	61	..	..	..	92	..	6	10	8	34	..	..	..	25	34	86	76 17/12 18/3
od Øst ...	1	5	7	16	..	39	..	..	..	68	..	1	7	9	5	10	..	..	36	67	60	10/1 19/3
g Fjord...	..	22	..	..	..	39	..	..	..	61	..	..	2	5	4	7	..	..	43	61	59	9/1 10/3
.....	9	25	..	..	..	64	..	..	..	98	38	..	7	27	..	..	..	..	64	98	91	14/1 21/3
.....	4	..	14	3	..	46	7	..	..	74	40	3	7	8	13	12	..	..	31	71	64	1/1 17/3
udfor.....	6	8	3	8	..	37	..	..	..	62	..	4	3	6	9	2	..	..	38	58	55	15/1 19/3
fra.....	3	..	11	7	..	36	3	..	..	60	..	1	3	7	9	2	..	..	38	59	56	15/1 19/3
.....	10	..	3	11	3	2	..	37	..	66	..	..	9	3	..	7	..	..	47	66	57	14/1 20/3
ehave.....	8	34	4	..	..	24	..	..	..	70	18	1	14	12	24	..	..	..	19	69	55	22/12 24/3
en.....	10	8	3	2	..	67	..	3	..	93	34	3	9	2	7	16	..	..	56	90	81	22/12 25/3
, sydl. Del .	..	..	1	1	..	72	4	2	..	80	48	..	..	2	3	11	..	..	64	80	80	1/1 21/3
m. Sydøst	1	..	6	3	1	8	16	17	..	52	..	2	2	4	35	8	..	..	1	50	48	16/1 11/3
en.....	11	11	..	..	39	..	..	..	..	61	38	11	8	2	2	3	..	..	35	50	42	6/1 16/3
ndet.....	6	..	7	..	1	11	27	..	..	52	..	2	9	3	21	9	..	1	7	50	41	6/1 10/3
andet.....	8	..	8	3	6	10	23	..	..	58	..	6	5	7	13	3	..	..	24	52	47	3/1 14/3
.....	2	37	..	..	..	54	..	..	..	93	36	..	4	20	15	7	..	..	47	93	89	18/12 21/3
.....	5	19	..	1	..	54	..	..	..	79	39	3	2	13	7	7	..	..	47	76	74	19/12 16/3
avnen.....	5	15	16	4	..	26	..	..	..	66	..	4	13	21	5	23	..	..	..	62	49	7/1 18/3
Revet.....	8	2	17	4	..	19	9	..	..	59	..	20	8	8	23	..	..	..	59	39	7/1 13/3	
Revet.....	11	..	20	3	..	25	3	..	..	62	..	5	8	7	9	33	..	..	57	49	9/1 19/3	
e, nordl. Del	10	..	29	3	..	15	8	..	..	65	..	7	7	8	12	31	..</					

Tab. 5.

Sammenligning mellem
Comparison between

Antal Dage med Is for: Number of days with ice in:	1906 —07	1907 —08	1908 —09	1909 —10	1910 —11	1911 —12	1912 —13	1913 —14	1914 —15	1915 —16	1916 —17	1917 —18	1918 —19	1919 —20
Aabne Farvande..... <i>(The fairways)</i>	6.6	0.2	18.6	0.1	0.0	17.7	0.3	0.1	0.0	0.1	21.4	1.2	0.7	0.0
Havne ved aabent Farvand..... <i>(Harbours at the fairways)</i>	17.4	2.9	28.4	2.2	0.5	20.4	3.2	2.1	0.5	2.7	33.5	6.1	4.4	2.7
Tildels lukkede Farvande..... <i>(Partly closed waters)</i>	24.2	6.7	41.0	2.1	0.2	35.1	6.2	4.6	2.7	3.7	50.7	9.1	8.5	6.9
Havne ved lukkede Farvande..... <i>(Harbours in closed waters)</i>	52.8	25.5	69.2	14.2	9.6	49.1	18.4	15.0	16.9	18.1	71.6	34.3	28.6	24.8
Lukkede Farvande..... <i>(Closed waters)</i>	57.9	32.2	66.3	20.7	5.6	52.9	19.1	16.6	19.3	22.1	78.5	48.1	31.1	41.0
Alle Stationer..... <i>(All stations)</i>	30.3	10.1	38.8	5.7	2.4	31.5	7.4	6.0	6.1	7.3	44.9	15.3	11.6	11.9
Middeltal af Kuldesum for Stat. i Tab. 2 ... <i>(Mean amount of cold for stations in Tab. 2)</i>	121.1	65.8	151.6	37.9	23.9	128.6	31.9	49.2	66.3	68.2	169.5	79.4	65.2	64.3

de forskellige Vintre.

the various winters.

1920 —21	1921 —22	1922 —23	1923 —24	1924 —25	1925 —26	1926 —27	1927 —28	1928 —29	1929 —30	1930 —31	1931 —32	1932 —33	1933 —34	1934 —35
0.0	30.6	2.5	40.3	0.0	0.4	0.0	7.0	48.4	0.2	1.0	0.3	1.3	0.0	0.0
0.0	34.4	10.1	51.2	0.2	5.8	0.0	17.8	49.3	0.0	4.1	1.3	5.1	0.3	0.0
0.1	37.5	8.2	71.3	0.0	10.7	0.3	19.9	61.2	0.7	8.3	2.1	7.6	0.7	0.8
1.5	52.7	20.5	97.6	1.3	36.9	6.3	47.6	79.5	7.0	27.1	12.7	21.5	6.5	7.9
4.1	52.9	23.8	111.3	2.0	53.2	4.3	57.5	87.1	8.5	37.1	15.2	26.8	9.5	11.0
0.9	39.4	11.0	68.0	0.5	16.9	1.7	25.4	62.3	2.9	12.9	6.3	12.2	3.4	4.0
11.3	165.4	57.5	238.8	27.9	94.4	21.8	110.3	266.7	16.6	101.8	67.1	84.0	23.2	44.6

Sammenligning mellem
Comparison between

al Dage med Is for: ber of days with ice in:	1906 —07	1907 —08	1908 —09	1909 —10	1910 —11	1911 —12	1912 —13	1913 —14	1914 —15	1915 —16	1916 —17	1917 —18	1918 —19	1919 —20
e.....	6.6	0.2	18.6	0.1	0.0	17.7	0.3	0.1	0.0	0.1	21.4	1.2	0.7	0.0
pent Farvand.....	17.4	2.9	28.4	2.2	0.5	20.4	3.2	2.1	0.5	2.7	33.5	6.1	4.4	2.7
Farvande.....	24.2	6.7	41.0	2.1	0.2	35.1	6.2	4.6	2.7	3.7	50.7	9.1	8.5	6.9
ckede Farvande.....	52.8	25.5	69.2	14.2	9.6	49.1	18.4	15.0	16.9	18.1	71.6	34.3	28.6	24.8
nde	57.9	32.2	66.3	20.7	5.6	52.9	19.1	16.6	19.3	22.1	78.5	48.1	31.1	41.0
.....	30.3	10.1	38.8	5.7	2.4	31.5	7.4	6.0	6.1	7.3	44.9	15.3	11.6	11.9
Culdesum for Stat. i Tab. 2 ... of cold for stations in Tab. 2)	121.1	65.8	151.6	37.9	23.9	128.6	31.9	49.2	66.3	68.2	169.5	79.4	65.2	64.3

de forskellige Vintre.

the various winters.

1920 —21	1921 —22	1922 —23	1923 —24	1924 —25	1925 —26	1926 —27	1927 —28	1928 —29	1929 —30	1930 —31	1931 —32	1932 —33	1933 —34	1934 —35	1935 —36	1936 —37	1937 —38	1938 —39	1939 —40	1940 —41
0.0	30.6	2.5	40.3	0.0	0.4	0.0	7.0	48.4	0.2	1.0	0.3	1.3	0.0	0.0	0.5	8.5	0.0	0.3	56.5	47.1
0.0	34.4	10.1	51.2	0.2	5.8	0.0	17.8	49.3	0.0	4.1	1.3	5.1	0.3	0.0	2.7	17.7	0.0	1.3	61.6	58.2
0.1	37.5	8.2	71.3	0.0	10.7	0.3	19.9	61.2	0.7	8.3	2.1	7.6	0.7	0.8	3.0	21.2	0.7	3.2	74.7	60.5
1.5	52.7	20.5	97.6	1.3	36.9	6.3	47.6	79.5	7.0	27.1	12.7	21.5	6.5	7.9	15.5	33.4	7.0	14.2	84.1	74.3
4.1	52.9	23.8	111.3	2.0	53.2	4.3	57.5	87.1	8.5	37.1	15.2	26.8	9.5	11.0	22.6	43.9	9.4	20.1	97.3	84.7
0.9	39.4	11.0	68.0	0.5	16.9	1.7	25.4	62.3	2.9	12.9	6.3	12.2	3.4	4.0	9.6	26.4	3.8	8.6	78.5	67.3
11.3	165.4	57.5	238.8	27.9	94.4	21.8	110.3	266.7	16.6	101.8	67.1	84.0	23.2	44.6	49.7	86.3	28.7	47.5	369.5	290.7

Tab. 6.

Stats-Isbryderernes Virksomhed.
Activity of the Government ice-breakers.

	Isbjørn bygget 1923 built 1923	Lillebjørn bygget 1926 built 1926	Stærkodder anskaffet 1928 bought 1928	Storebjørn bygget 1931 built 1931	
1923–24	$4\frac{1}{1}-30\frac{1}{3}$	—	—	—	
1924–25	—	—	—	—	$2\frac{3}{1}-8\frac{1}{2}$ var „Isbjørn“ udsendt til Hjælp for et dansk Skib, der låa fast i Finske Bugt. <i>Isbjørn was sent to the Gulf of Finland to assist a Danish ship, which was beset in the ice.</i>
1925–26	—	—	—	—	
1926–27	—	—	—	—	
1927–28	$2\frac{9}{1}-12-\frac{6}{1}(11\frac{1}{2})^*$	$1\frac{8}{1}-12-\frac{1}{2}(2\frac{3}{1})^*$	$9\frac{1}{1}-1\frac{1}{4}(1\frac{7}{4})^*$	$2\frac{4}{1}-20\frac{1}{3}(5\frac{1}{4})^*$	Henlagt under den samvirkende svensk-danske Isbrydnings-tjeneste** virkede den svenske Isbryder „Isbrytaren II“ $20\frac{1}{2}-30\frac{1}{3}$, den svenske Isbryder „Statsisbrytaren“ $25\frac{1}{3}-5\frac{1}{4}$ og den svenske Isbryder „Norrköping I“ $21\frac{1}{2}-28\frac{1}{3}$. Den finske Isbryder „Sampo“ var lejet af den danske Regering og virkede $23\frac{1}{2}-1\frac{1}{4}$. Den svensk-danske Isbrydnings-tjeneste lejede den russiske Isbryder „Lenin“, som dog kun naaede at virke $17\frac{1}{3}-29\frac{1}{3}$. Desuden modtoges Hjælp i nogle Dage ($6\frac{1}{3}-8\frac{1}{3}$) af den finske Isbryder „Jääkarhu“, der af anden Grund var ankommet hertil. <i>Under the management of the joint Swedish-Danish ice-breaking service the Swedish ice-breakers „Isbrytaren II“, „Statsisbrytaren“ and „Norrköping I“ worked in the periods $20\frac{1}{2}-30\frac{1}{3}$, $25\frac{1}{3}-5\frac{1}{4}$ and $21\frac{1}{2}-28\frac{1}{3}$ respectively. The Finland ice-breaker „Sampo“ was chartered by the Danish Government for the time $23\frac{1}{2}-1\frac{1}{4}$. The abovenamed Swedish-Danish service chartered the U. S. S. R. ice-breaker „Lenin“ which still only came in action $17\frac{1}{3}-29\frac{1}{3}$. Further the Finland ice-breaker „Jääkarhu“ rendered assistance $6\frac{1}{3}-8\frac{1}{3}$.</i>
1928–29	$18\frac{1}{1}-1\frac{1}{4}$	—	—	—	
1929–30	—	—	—	—	D.F.D.S.'s Isbryder „Bryderen“ var lejet af Søfartsministeriet og virkede $12\frac{1}{3}-18\frac{1}{3}$. <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ was chartered by the Ministry of Shipping and rendered assistance $12\frac{1}{3}-18\frac{1}{3}$.</i>
1930–31	—	$6\frac{1}{2}-22\frac{1}{3}(1\frac{1}{4})^*$	$7\frac{1}{2}-30\frac{1}{3}$	—	
1931–32	—	—	—	—	
1932–33	—	$\begin{cases} 22\frac{1}{1}-5\frac{1}{2} \\ 24\frac{1}{2}-5\frac{1}{3} \end{cases}$	$\begin{cases} 22\frac{1}{1}-4\frac{1}{2} \\ 21\frac{1}{2}-8\frac{1}{3} \end{cases}$	—	D.F.D.S.'s Isbryder „Bryderen“ var lejet af Søfartsministeriet og virkede $24\frac{1}{1}-4\frac{1}{2}$. <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ was chartered by the Ministry of Shipping and rendered assistance $24\frac{1}{1}-4\frac{1}{2}$.</i>
1933–34	—	—	$16\frac{1}{12}-27\frac{1}{12}$	—	$9\frac{1}{1}-17\frac{1}{1}$ var „Storebjørn“ udsendt til Hjælp for en dansk Kabeldamper under dennes Arbejde i Finske Bugt. <i>Storebjørn was sent to the Gulf of Finland to assist a Danish cable-steamer occupied in repairs.</i>
1934–35	—	—	—	—	
1935–36	—	$26\frac{1}{2}-16\frac{1}{3}$	$20\frac{1}{2}-26\frac{1}{3}$	—	Odense Havns Isbryder „Sct. Knud“ blev lejet af Handelsministeriet i Dagene $5\frac{1}{3}-10\frac{1}{3}$ til Udførelse af særligt Hverv. <i>The Odense Harbour ice-breaker „Sct. Knud“ was chartered by the Ministry of Commerce etc. for the time $5\frac{1}{3}-10\frac{1}{3}$ for the performance of a special task.</i>
1936–37	$2\frac{1}{2}-9\frac{1}{3}(1\frac{1}{3})^*$	$22\frac{1}{1}-16\frac{1}{3}(2\frac{3}{1})^*$	$22\frac{1}{1}-1\frac{1}{4}$	$31\frac{1}{1}-9\frac{1}{3}(1\frac{1}{3})^*$	Følgende Materiel var lejet af Handelsministeriet og virkede i de vedføjede Tider. D.F.D.S.'s Isbryder „Bryderen“ $28\frac{1}{1}-2\frac{1}{3}$. Københavns Havnevæsens Isbryder „Væderen“ $6\frac{1}{2}-7\frac{1}{2}$ og $10\frac{1}{2}$. — — — „Grane“ $5\frac{1}{2}$. De Danske Statsbaners Isbryder „Fenris“ $6\frac{1}{2}-9\frac{1}{2}$. — — — Færge „Valdemar“ $4\frac{1}{2}-16\frac{1}{2}$; $19\frac{1}{2}-7\frac{1}{3}$; $18\frac{1}{3}-23\frac{1}{3}$. The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed: The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ $28\frac{1}{1}-2\frac{1}{3}$. The Copenhagen Harbour ice-breaker „Væderen“ $6\frac{1}{2}-7\frac{1}{2}$ and $10\frac{1}{2}$. — — — „Grane“ $5\frac{1}{2}$. The Danish State-Railway's ice-breaker „Fenris“ $6\frac{1}{2}-9\frac{1}{2}$. — — — ferry „Valdemar“ $4\frac{1}{2}-16\frac{1}{2}$; $19\frac{1}{2}-7\frac{1}{3}$; $18\frac{1}{3}-23\frac{1}{3}$.

*) efter endt Virksomhed henlaa Skibet klar til ny Udrykning indtil den i () nævnte Dato.
dates in () mark the time, when the ship was finally laid up after a period of inactiv preparedness.

**) jfr. den senere fremkomme Bekendtgørelse om en mellem Danmark og Sverige afsluttet Overenskomst om Samarbejde mellem de to Lande angaaende Isbrydnings-tjeneste i Øresund og visse tilgrænsende Farvande (af 27. Febr. 1931).
see the notification relating to an arrangement as to collaboration between Denmark and Sweden about ice-breaking service in the Sound and certain adjacent waters (Febr. 27. 1931).

Tabel 6 fortsat.

	Isbjørn bygget 1923 built 1923	Lillebjørn bygget 1926 built 1926	Storebjørn bygget 1931 built 1931	Thor anskaffet 1937 bought 1937	Tyr anskaffet 1937 bought 1937	Valdemar anskaffet 1938 bought 1938	
1937–38	—	—	—	($3\frac{1}{1}-22\frac{1}{1}$) †	($3\frac{1}{1}-22\frac{1}{1}$) †	$12\frac{1}{12}-17\frac{1}{1}$ ††	
1938–39	—	($6\frac{1}{1}-20\frac{1}{1}$) †	—	$28\frac{1}{12}-21\frac{1}{1}$	$26\frac{1}{12}-18\frac{1}{1}$	$29\frac{1}{12}-28\frac{1}{1}$	Følgende i de ve D.F.D.S. D.F.D.S. The unde Comme The D. The D.
1939–40	$17\frac{1}{1}-13\frac{1}{4}(1\frac{1}{4})^*$	$3\frac{1}{1}-11\frac{1}{4}$	$19\frac{1}{1}-9\frac{1}{4}$	$16\frac{1}{1}-7\frac{1}{4}(1\frac{1}{4})^*$	$2\frac{1}{1}-23\frac{1}{3}$	$1\frac{1}{1}-17\frac{1}{4}(20\frac{1}{4})^*$	Følgende i de v D.F.D. D.S.B. The unde Comme The D. The D. $13\frac{1}{2}-23\frac{1}{2}$
1940–41	$10\frac{1}{1}-27\frac{1}{3}(1\frac{1}{4})^*$	$4\frac{1}{1}-28\frac{1}{3}(31\frac{1}{3})^*$	$18\frac{1}{1}-24\frac{1}{3}(31\frac{1}{3})^*$	$3\frac{1}{1}-24\frac{1}{3}(31\frac{1}{3})^*$	$3\frac{1}{1}-25\frac{1}{3}(31\frac{1}{3})^*$	$3\frac{1}{1}-13\frac{1}{4}(19\frac{1}{4})^*$	Følgende i de ve D.F.D. D.S.B. The unde Comme The D. The D.

†) Laa klar til Udrykning.

Prepared for immedate activity.

††) Lejet af Handelsministeriet førend Overtagelse i Foraaret 1938.

Chartered by the Ministry of Commerce etc. previous to purchase in the spring 1938.

*) Se Anm: forrige Side.

See note preceding page.

Tabel 6 fortsat.

Stats-Isbryderne Virksomhed.
Activity of the Government ice-breakers.

Isbjørn bygget 1923 built 1923	Lillebjørn bygget 1926 built 1926	Stærkodder anskaffet 1928 bought 1928	Storebjørn bygget 1931 built 1931	
$\frac{4}{1}-\frac{30}{2}$ — —	—			$\frac{23}{1}-\frac{8}{2}$ var „Isbjørn“ udsendt til Hjælp for et dansk Skib, der laa fast i Finske Bugt. <i>Isbjørn was sent to the Gulf of Finland to assist a Danish ship, which was beset in the ice.</i>
$\frac{29}{12}-\frac{6}{1} (\frac{11}{2})^*$ $\frac{18}{12}-\frac{1}{4}$	$\frac{18}{12}-\frac{1}{2} (\frac{23}{2})^*$ $\frac{6}{1}-\frac{1}{4} (\frac{17}{4})^*$	$\frac{24}{1}-\frac{29}{3} (\frac{5}{4})^*$		Henlagt under den samvirkende svensk-danske Isbrydnings-tjeneste** virkede den svenske Isbryder „Isbrytaren II“ $\frac{20}{12}-\frac{30}{3}$, den svenske Isbryder „Statsisbrytaren“ $\frac{25}{3}-\frac{5}{4}$ og den svenske Isbryder „Norrköping I“ $\frac{21}{2}-\frac{28}{3}$. Den finske Isbryder „Sampo“ var lejet af den danske Regering og virkede $\frac{23}{2}-\frac{1}{4}$. Den svensk-danske Isbrydningsstjeneste lejede den russiske Isbryder „Lenin“, som dog kun naaede at virke $\frac{17}{1}-\frac{29}{3}$. Desuden modtoges Hjælp i nogle Dage ($\frac{6}{1}-\frac{8}{3}$) af den finske Isbryder „Jääkarhu“, der af anden Grund var ankommet hertil. <i>Under the management of the joint Swedish-Danish ice-breaking service the Swedish ice-breakers „Isbrytaren II“, „Statsisbrytaren“ and „Norrköping I“ worked in the periods $\frac{20}{12}-\frac{30}{3}$, $\frac{25}{3}-\frac{5}{4}$ and $\frac{21}{2}-\frac{28}{3}$ respectively. The Finland ice-breaker „Sampo“ was chartered by the Danish Government for the time $\frac{23}{2}-\frac{1}{4}$.</i> <i>The abovenamed Swedish-Danish service chartered the U. S. S. R. ice-breaker „Lenin“ which still only came in action $\frac{17}{1}-\frac{29}{3}$. Further the Finland ice-breaker „Jääkarhu“ rendered assistance $\frac{6}{1}-\frac{8}{3}$.</i>
—	$\frac{6}{2}-\frac{22}{3} (\frac{1}{4})^*$	$\frac{7}{2}-\frac{30}{3}$	—	D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ var lejet af Søfartsministeriet og virkede $\frac{12}{3}-\frac{18}{3}$. <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ was chartered by the Ministry of Shipping and rendered assistance $\frac{12}{3}-\frac{18}{3}$.</i>
—	$\frac{22}{1}-\frac{5}{2}$ $\frac{24}{2}-\frac{5}{3}$	$\frac{22}{1}-\frac{4}{2}$ $\frac{21}{2}-\frac{8}{3}$	—	D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ var lejet af Søfartsministeriet og virkede $\frac{24}{1}-\frac{4}{2}$. <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ was chartered by the Ministry of Shipping and rendered assistance $\frac{24}{1}-\frac{4}{2}$.</i>
—	—	$\frac{16}{12}-\frac{27}{12}$	—	$\frac{9}{1}-\frac{17}{1}$ var „Storebjørn“ udsendt til Hjælp for en dansk Kabel-damper under dennes Arbejde i Finske Bugt. <i>Storebjørn was sent to the Gulf of Finland to assist a Danish cable-steamer occupied in repairs.</i>
—	$\frac{26}{2}-\frac{16}{3}$	$\frac{20}{2}-\frac{26}{3}$	—	Odense Havns Isbryder „Sct. Knud“ blev lejet af Handelsministeriet i Dagene $\frac{5}{3}-\frac{10}{3}$ til Udførelse af særligt Hverv. <i>The Odense Harbour ice-breaker „Sct. Knud“ was chartered by the Ministry of Commerce etc. for the time $\frac{5}{3}-\frac{10}{3}$ for the performance of a special task.</i>
$\frac{2}{2}-\frac{9}{3} (\frac{19}{3})^*$	$\frac{22}{1}-\frac{16}{3} (\frac{23}{3})^*$	$\frac{22}{1}-\frac{1}{4}$	$\frac{31}{1}-\frac{9}{3} (\frac{19}{3})^*$	Følgende Materiel var lejet af Handelsministeriet og virkede i de vedføjede Tider. D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ $\frac{28}{1}-\frac{2}{3}$. Københavns Havnevæsens Isbryder „Væderen“ $\frac{6}{2}-\frac{7}{2}$ og $\frac{10}{2}$. — — — „Grane“ $\frac{5}{2}$. De Danske Statsbaners Isbryder „Fenris“ $\frac{6}{2}-\frac{9}{2}$. — — — Færge „Valdemar“ $\frac{4}{2}-\frac{16}{2}$; $\frac{19}{2}-\frac{7}{3}$; $\frac{18}{3}-\frac{23}{3}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed:</i> <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ $\frac{28}{1}-\frac{2}{3}$.</i> <i>The Copenhagen Harbour ice-breaker „Væderen“ $\frac{6}{2}-\frac{7}{2}$ and $\frac{10}{2}$.</i> — — — „Grane“ $\frac{5}{2}$. <i>The Danish State-Railway’s ice-breaker „Fenris“ $\frac{6}{2}-\frac{9}{2}$.</i> — — — ferry „Valdemar“ $\frac{4}{2}-\frac{16}{2}$; $\frac{19}{2}-\frac{7}{3}$; $\frac{18}{3}-\frac{23}{3}$.

it Virksomhed henlaa Skibet klar til ny Udrykning indtil den i () nævnte Dato.
() mark the time, when the ship was finally laid up after a period of inactiv preparedness.
senere fremkomme Bekendtgørelse om en mellem Danmark og Sverige afsluttet Overenskomst om Samarbejde mellem de to Lande
de Isbrydningsstjeneste i Øresund og visse tilgrænsende Farvande (af 27. Febr. 1931).
notification relating to an arrangement as to collaboration between Denmark and Sweden about ice-breaking service in the Sound and certain waters (Febr. 27. 1931).

	Isbjørn bygget 1923 built 1923	Lillebjørn bygget 1926 built 1926	Storebjørn bygget 1931 built 1931	Thor anskaffet 1937 bought 1937	Tyr anskaffet 1937 bought 1937	Valdemar anskaffet 1938 bought 1938	
1937-38....	—	—	—	($\frac{3}{1}-\frac{22}{1}$) †	($\frac{3}{1}-\frac{22}{1}$) †	$\frac{12}{12}-\frac{17}{1}$ ††	Følgende Materiel var lejet af Handelsministeriet og virkede i de vedføjede Tider, D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ $\frac{29}{12}-\frac{17}{1}$ ($\frac{23}{1})^*$. D.F.D.S.’s Bugserbaad „Brage“ $\frac{27}{12}-\frac{28}{12}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed:</i> <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ $\frac{29}{12}-\frac{17}{1}$ ($\frac{23}{1})^*$.</i> <i>The D.F.D.S. lugboat „Brage“ $\frac{27}{12}-\frac{28}{12}$.</i>
1938-39....	—	($\frac{6}{1}-\frac{20}{1}$) †	—	$\frac{28}{12}-\frac{21}{1}$	$\frac{26}{12}-\frac{18}{1}$	$\frac{29}{12}-\frac{28}{1}$	Følgende Materiel var lejet af Handelsministeriet og virkede i de vedføjede Tider: D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ $\frac{8}{1}-\frac{13}{4}$ ($\frac{16}{4})^*$. D.S.B.’s Isbryder „Fenris“ $\frac{20}{1}-\frac{25}{1}$, $\frac{13}{2}-\frac{23}{2}$ og $\frac{16}{3}-\frac{19}{3}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed:</i> <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ $\frac{8}{1}-\frac{13}{4}$ ($\frac{16}{4})^*$.</i> <i>The Danish State-Railway’s ice-breaker „Fenris“ $\frac{20}{1}-\frac{25}{1}$, $\frac{13}{2}-\frac{23}{2}$ and $\frac{16}{3}-\frac{19}{3}$.</i>
1939-40....	$\frac{17}{1}-\frac{13}{4} (\frac{16}{4})^*$	$\frac{3}{1}-\frac{11}{4}$	$\frac{19}{1}-\frac{9}{4}$	$\frac{16}{1}-\frac{7}{4} (\frac{13}{4})^*$	$\frac{2}{1}-\frac{23}{3}$	$\frac{1}{1}-\frac{17}{4} (\frac{20}{4})^*$	Følgende Materiel var lejet af Handelsministeriet og virkede i de vedføjede Tider: D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ $\frac{8}{1}-\frac{13}{4}$ ($\frac{16}{4})^*$. D.S.B.’s Isbryder „Mjølner“ $\frac{23}{1}-\frac{24}{3}$. — — — „Fenris“ $\frac{8}{3}-\frac{9}{3}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed:</i> <i>The D.F.D.S. icebreaker „Bryderen“ $\frac{8}{1}-\frac{13}{4}$ ($\frac{16}{4})^*$.</i> <i>The Danish State-Railway’s ice-breaker „Mjølner“ $\frac{23}{1}-\frac{24}{3}$.</i> — — — — — „Fenris“ $\frac{8}{3}-\frac{9}{3}$.
1940-41....	$\frac{16}{1}-\frac{27}{3} (\frac{1}{4})^*$	$\frac{4}{1}-\frac{28}{3} (\frac{31}{3})^*$	$\frac{18}{1}-\frac{24}{3} (\frac{31}{3})^*$	$\frac{3}{1}-\frac{24}{3} (\frac{31}{3})^*$	$\frac{3}{1}-\frac{25}{3} (\frac{31}{3})^*$	$\frac{3}{1}-\frac{13}{4} (\frac{19}{4})^*$	Følgende Materiel var lejet af Handelsministeriet og virkede i de vedføjede Tider: D.F.D.S.’s Isbryder „Bryderen“ $\frac{9}{1}-\frac{28}{3}$ ($\frac{2}{4})^*$. D.S.B.’s Isbryder „Mjølner“ $\frac{23}{1}-\frac{24}{3}$. — — — „Fenris“ $\frac{8}{3}-\frac{9}{3}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed:</i> <i>The D.F.D.S. icebreaker „Bryderen“ $\frac{9}{1}-\frac{28}{3}$ ($\frac{2}{4})^*$.</i> <i>The Danish State-Railway’s ice-breaker „Mjølner“ $\frac{23}{1}-\frac{24}{3}$.</i> — — — — — „Fenris“ $\frac{8}{3}-\frac{9}{3}$.

†) Laa klar til Udrykning.

Prepared for immediate activity.

††) Lejet af Handelsministeriet forend Overtagelse i Foraaret 1938.

Chartered by the Ministry of Commerce etc. previous to purchase in the spring 1938.

*) Se Anm: forrige Side.

See note preceding page.