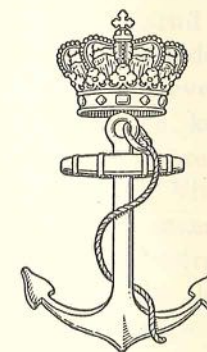


IS- OG BESEJLLINGSFORHOLDENE I DE DANSKE FARVANDE

I VINTEREN 1955—56

THE STATE OF THE ICE AND THE NAVIGATIONAL CONDITIONS
IN THE DANISH WATERS DURING THE WINTER
1955—56

UDGIVET AF
STATENS ISTJENESTE



HØRSHOLM BOGTRYKKERI

1957

Is- og besejlingsforholdene i de danske farvande i vinteren 1955-56.

Nærværende beretning er affattet efter samme fremgangsmåde og på grundlag af tilsvarende materiale som det, der er anvendt ved udarbejdelsen af beretningerne for årene siden 1931.

Almindelig oversigt.

Ifølge oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende middeltemperaturerne i vintermånederne 1955—56 var forholdene for månederne december, januar, februar og marts som følger:

December måned	1,9°	mod normalt	1,6°
Januar	—	0,2°	— 0,1°
Februar	—	÷6,2°	— ÷0,1°
Marts	—	1,1°	— 1,6°

De højeste temperaturer i december måned måltes i månedens første trediedel. Over hele landet måltes omkring 10°. I de to sidste trediedele af måneden faldt temperaturerne betydeligt, frostgrader måltes over hele landet og forårsagede isdannelser på mange steder i de indre farvande, begyndende på Limfjorden og senere bredende sig til østjyske fjorde, Isefjorden og Guldborgsund. I slutningen af december måned steg temperaturerne atter, og den 30. december var samtlige danske farvande atter isfrie.

I januar måned fortsatte mildningen i temperaturforholdene. Først imod månedens slutning satte frosten atter for alvor ind, og isforekomster observeredes på de fleste steder i de lukkede farvandsafsnit.

Januar måneds lave temperaturer fortsatte, og kulden blev kendeligt strengere i løbet af februar måned. Som det fremgår af ovenstående redegørelse for vintermånedernes middeltemperaturer, blev februar måned betydeligt koldere end normalt. Denne usædvanlige kulde indvirkede mærkbart på isforholdene. Is-

dannelserne havde med månedens begyndelse bredt sig til de åbne farvande med det resultat, at samtlige isobservationsstationer inden for Skagen med undtagelse af station Neksø var i funktion og rapporterede isforekomster. Denne tilstand vedvarede endnu ved månedens slutning.

I marts måned fortsatte frosten fra februar måned. Frosten var aftagende, men dog streng nok til at fastholde isforekomsterne i de indre farvande til henimod månedens slutning, da der for alvor blev opbrud i isen. Allerede i de første dage af måneden havde uroligt vejr med kuling fra vest og nordvest drevet isen fra østvendte kyster og derved medført en kendelig bedring i isforholdene i Kattegat og Storebælt.

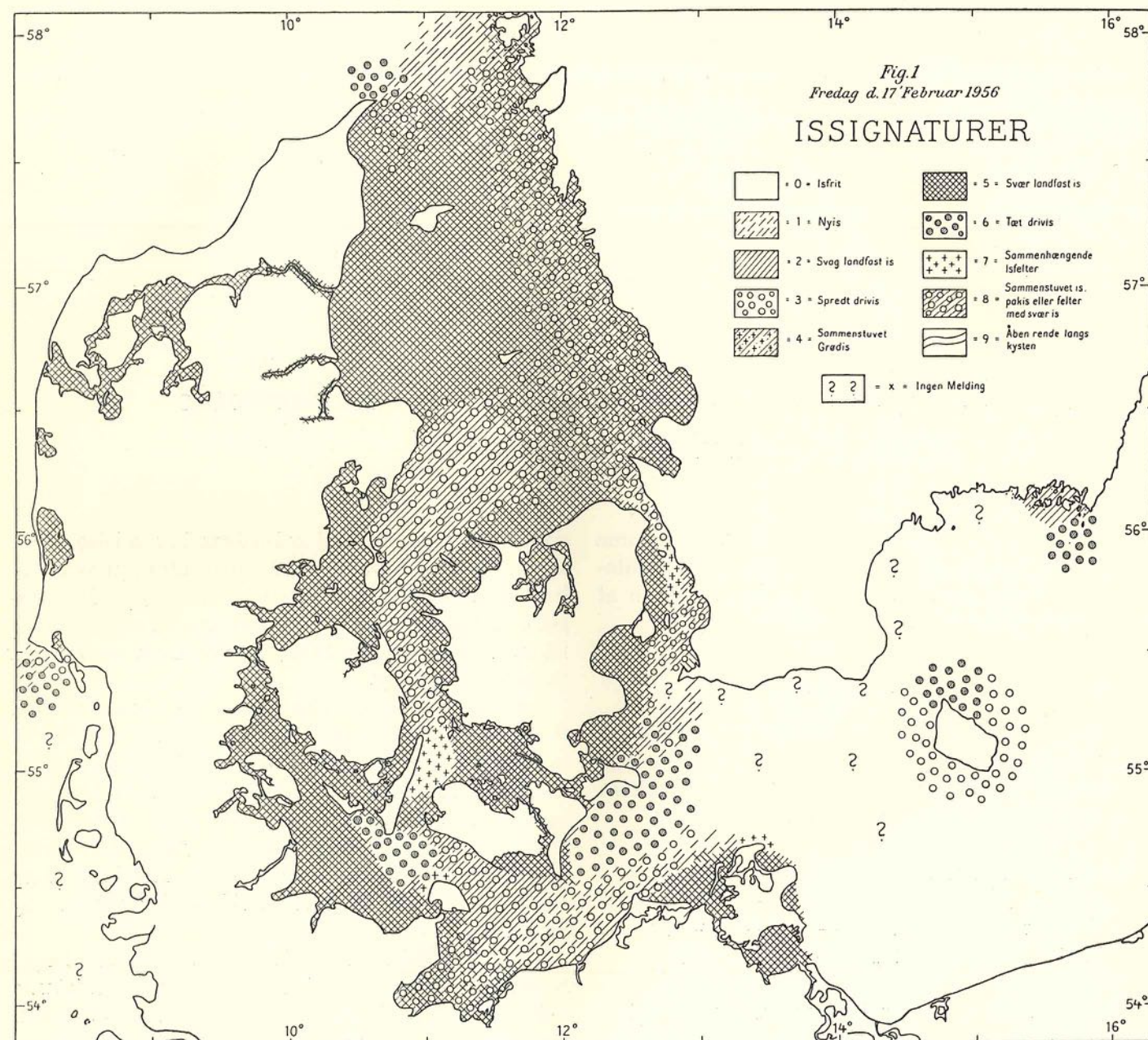
Vinteren 1955/56 blev kuldemæssigt og dermed også ismæssigt strengere end normalt. Isforekomsterne indtraf i to perioder, en kortvarig fra den 13. til den 29. december, i alt 17 dage, derefter den egentlige og mest langvarige isperiode fra den 25. januar til den 4. april, i alt 71 dage.

Under den første periode observeredes isen kun over visse indelukkede farvandsafsnit, begyndende på Limfjorden, dernæst på østjyske fjorde nord for Mols og endelig på Isefjord, i Guldborgsund og i Sakskøbingfjord.

Isen frembød ikke større vanskeligheder for sejlads, kun på Limfjorden mellem Ålborg og Løgstør blev der ydet assistance til småskibe, som havde vanskeligt ved at klare sig igennem ved egen hjælp.

Under den anden periode, da kulden var ret jævnt udbredt over hele landet, observeredes de begyndende isdannelser nærligt på samme tid på flere steder over samtlige indre danske farvande.

Islægget bredte sig hurtigt, den 31. januar var så godt som samtlige indre farvandsområder belagt, hvorefter isen bredte sig ud over kysterne til de åbne



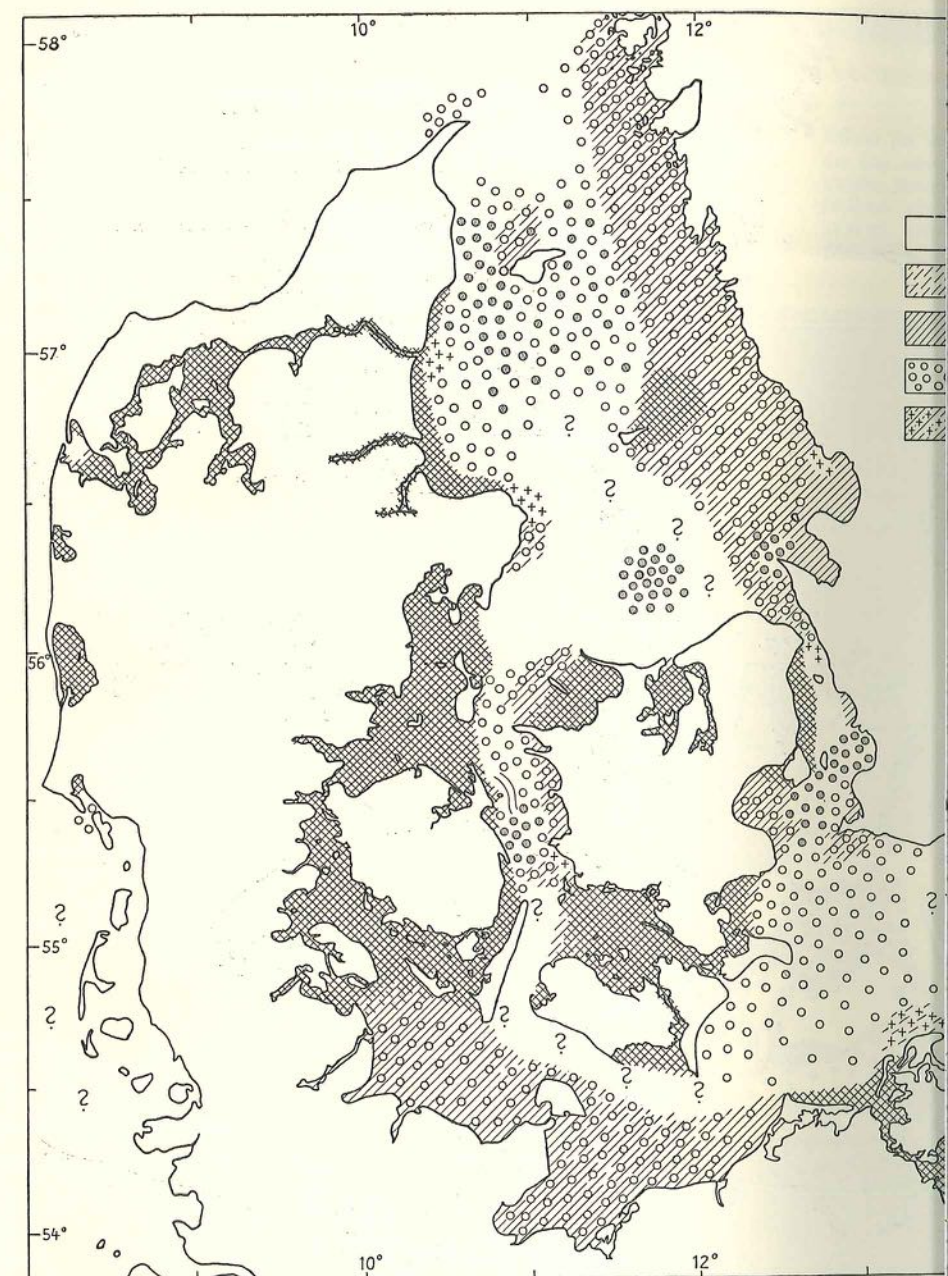
farvande. Islægget tiltog i mægtighed og udstrækning, således at samtlige danske farvande inden for Skagen den 17. februar var dækket med is, dels fastis og dels drivis af større eller mindre tæthed, hvilket i høj grad besværliggjorde og på adskillige steder umuliggjorde sejlads uden assistance af isbryder. Denne tilstand, som må betegnes som isvinterens kulmination, vedvarede til den 25. februar, omkring denne dato indtrådte ændring i vejrforholdene, temperaturen steg, og vinden skiftede fra østlige til vestlige retninger med det resultat, at trykket på østvendte kyster lettet. Efter nogle dages svær isdrift afvikledes isforekomsterne efterhånden i de åbne farvande. Den 5. marts var passageruterne på dansk område i Kattegat samt gennem Storebælt så godt som isfrie. Den 19. marts kunne samtlige åbne farvandsområder

betegnes som isfrie bortset fra nogen spredt drivis, som på sine steder var i drift udefter fra de indre farvandsafsnit. Den 4. april kunne samtlige danske farvande meldes isfrie.

Isdannelserne i vinteren 1955/56 indtraf ret sent, til gengæld skred udviklingen frem med stor hast, hvilket blandt andet forårsagede, at nogle skibe blev isfaste uden mulighed for at klare sig fri ved egen hjælp, og da statsisbryderne var stærkt beskæftigede med at holde trafikken gående, måtte disse skibe blive liggende, indtil isen løsnede sit tag i begyndelsen af marts måned.

Tabeller og figurer:

Tabel 1 og 2 udviser, som allerede anført, at den egentlige og længste kuldeperiode indtraf fra slut-



ningen af januar måned til de sidste dage af februar måned. Frosten lå over hele landet, idet dog de længste ubrudte frostperioder noteredes for de sydligere egne.

Af tabel 3 ses, at så godt som samtlige isobservationsstationer har været i funktion i vinteren 1955-56. Når der for nogle enkelte stationers vedkommende noteres „ikke observeret“, skyldes dette, at observationsrækken er blevet brudt enten på grund af observators sygdom, eller fordi han af tjenstlige årsager har været fraværende fra observationsområdet.

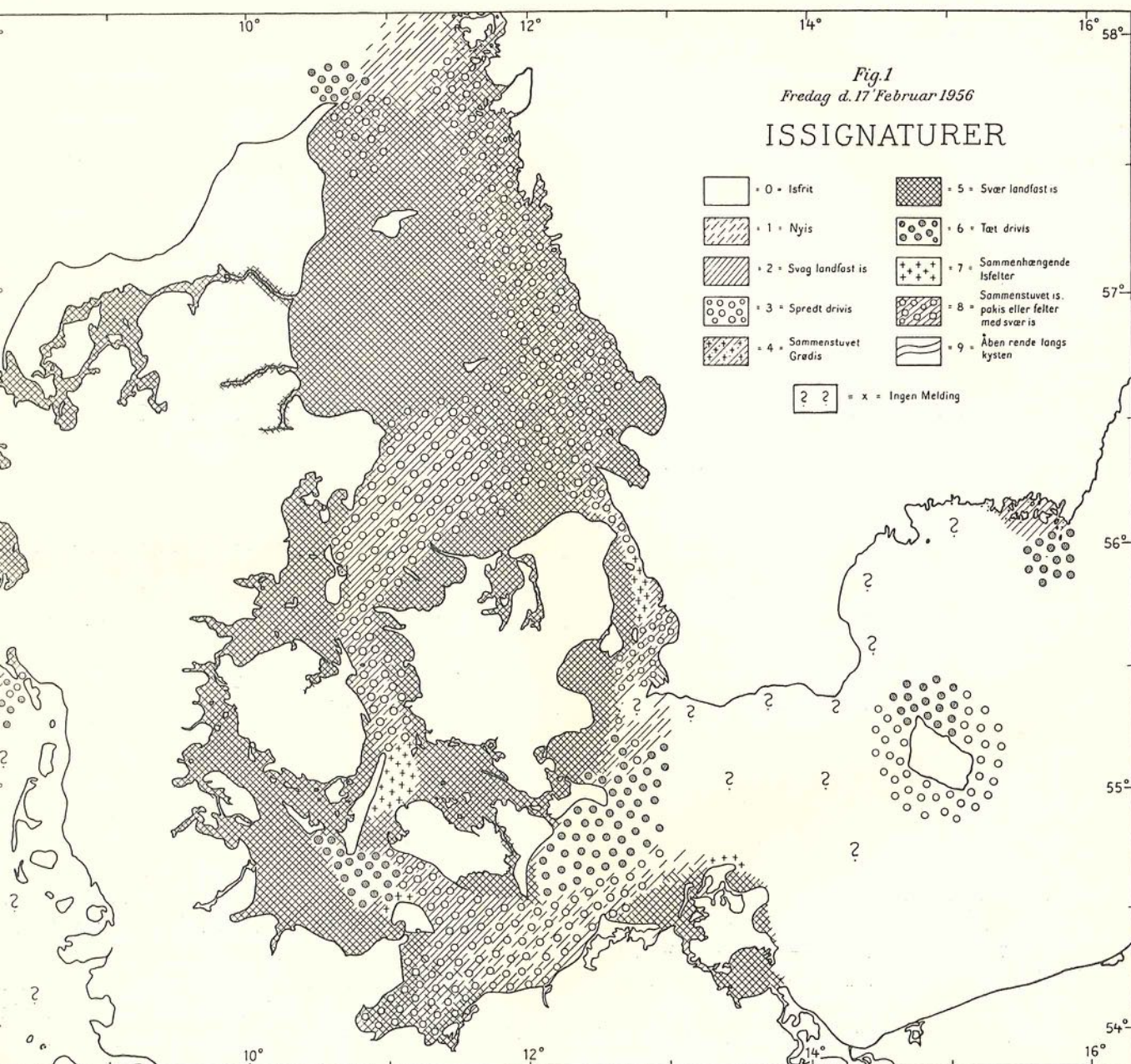
De absolut første meldinger om is indgik den 12. december fra Nykøbing F. og Sakskøbing, hvorefter meldinger i de nærmest følgende dage indgik fra observationsområder i Limfjorden, Isefjorden og ved Bandholm. De absolut sidste meldinger indgik den 4. april fra Faksebugtens inderste del.

Det største antal ismeldinger indkom fra Skagerrak og Kattegat, idet der i den periode havde 75 meldinger.

Vinterens største isdrift blev noteret for et flertal af de danske kyster, idet der ikke uvæsentligt var tale om isdrift, som mulig med direkteret eller indirekteret hjælp blev bragt til land på mange steder.

Tabel 4, der viser isdriftens inddragelse inden for Skagerrak og Kattegat, viser, at der i den periode noteredes isdrift på mange steder.

Af tabel 5 ses, at der end normalt var isdrift i



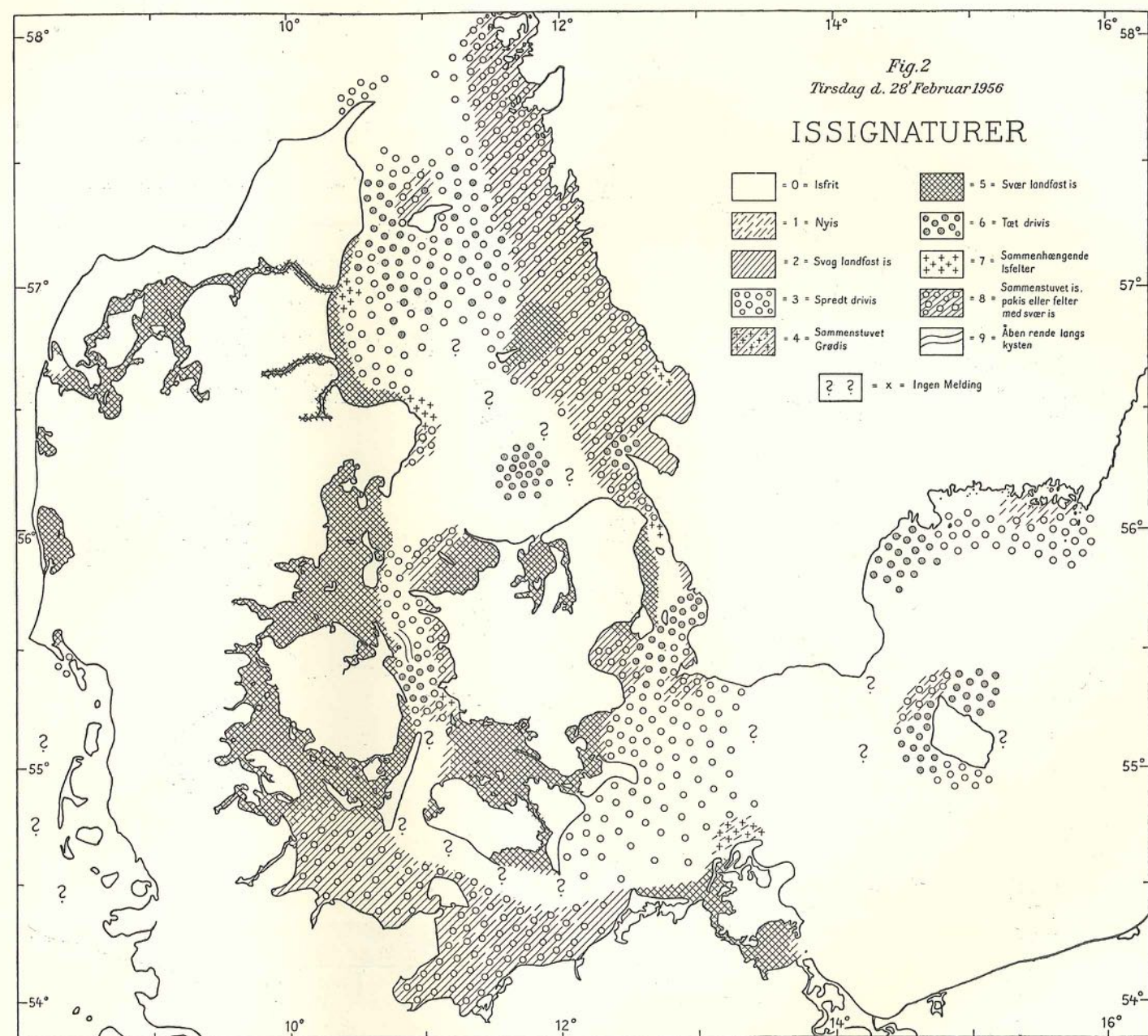
vande. Islægget tiltog i mægtighed og udstrækning, således at samtlige danske farvande inden for den 17. februar var dækket med is, dels fast is, dels drivis af større eller mindre tæthed, hvilket i grad besværliggjorde og på adskillige steder umuliggjorde sejlads uden assistance af isbryder. Denne stand, som må betegnes som isvinterens kulmination, vedvarede til den 25. februar, omkring denne indtrådte ændring i vejrforholdene, temperaturen steg, og vinden skiftede fra østlige til vestlige blæser, med det resultat, at trykket på østvendte isfelter lettet. Efter nogle dages svær isdrift afvikles isforekomsterne efterhånden i de åbne farvande. Den 5. marts var passageruterne på dansk område isfrie, og den 19. marts kunne samtlige åbne farvandsområder

betegnes som isfrie bortset fra nogen spredt drivis, som på sine steder var i drift udefter fra de indre farvandsafsnit. Den 4. april kunne samtlige danske farvande meldes isfrie.

Isdannelserne i vinteren 1955/56 indtraf ret sent, til gengæld skred udviklingen frem med stor hast, hvilket blandt andet forårsagede, at nogle skibe blev isfaste uden mulighed for at klare sig fri ved egen hjælp, og da statsisbryderne var stærkt beskæftigede med at holde trafikken gående, måtte disse skibe blive liggende, indtil isen løsnede sit tag i begyndelsen af marts måned.

Tabeller og figurer:

Tabel 1 og 2 udviser, som allerede anført, at den egentlige og længste kuldeperiode indtraf fra slut-



ningen af januar måned til de sidste dage af februar måned. Frosten lå over hele landet, idet dog de længste ubrudte frostperioder noteredes for de sydligere egne.

Af tabel 3 ses, at så godt som samtlige isobservationsstationer har været i funktion i vinteren 1955-56. Når der for nogle enkelte stationers vedkommende noteres „ikke observeret“, skyldes dette, at observationsrækken er blevet brudt enten på grund af observators sygdom, eller fordi han af tjenstlige årsager har været fraværende fra observationsområdet.

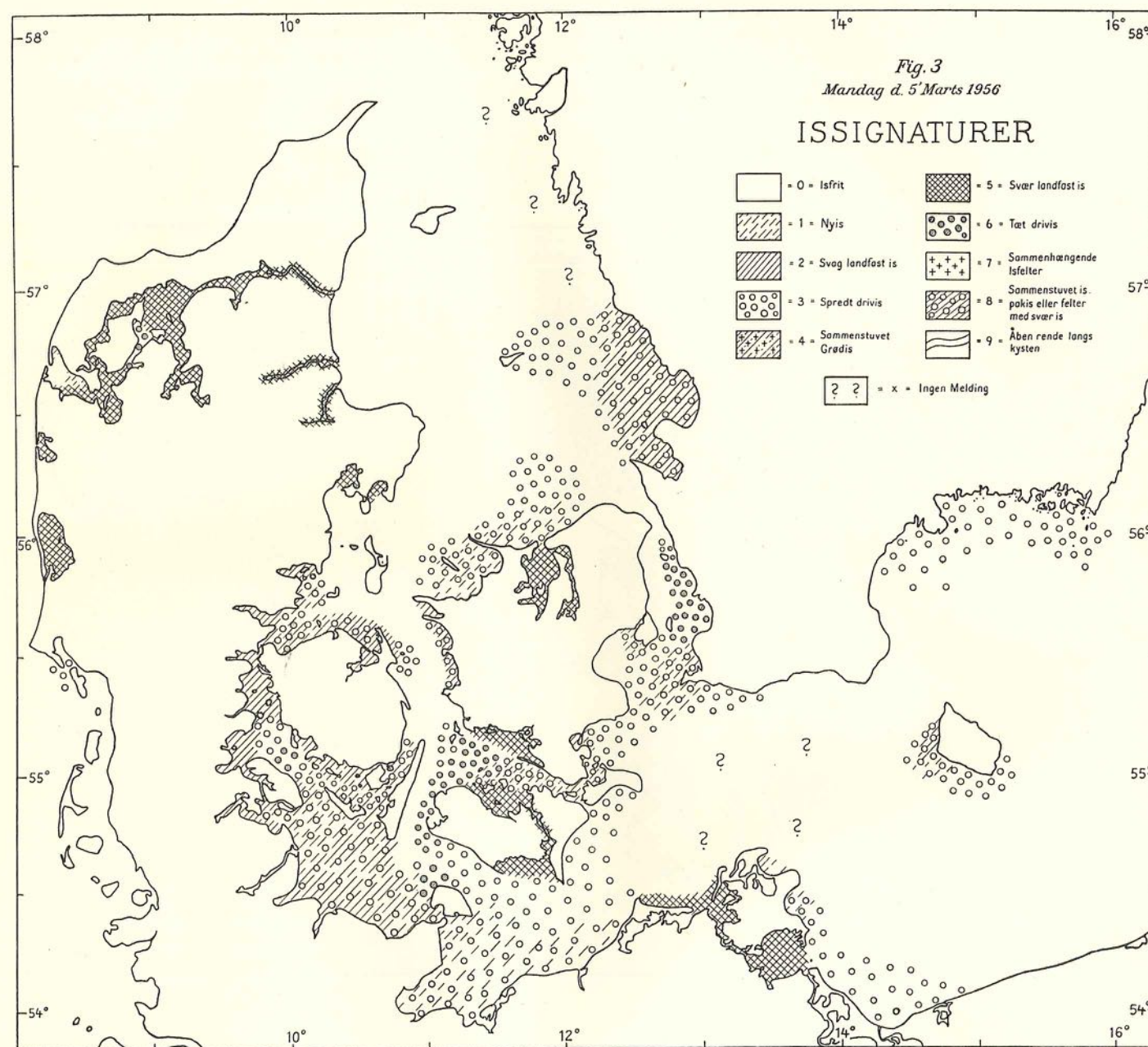
De absolut første meldinger om is indgik den 12. december fra Nykøbing F. og Sakskøbing, hvorefter meldinger i de nærmest følgende dage indgik fra observationsområder i Limfjorden, Isefjorden og ved Bandholm. De absolut sidste meldinger indgik den 4. april fra Faksebugtens inderste del.

Det største antal dage med is noteredes for Ringkøbingfjords sydlige del med 83, fjordens nordlige del havde 75 dage med is.

Vinterens strenge karakter fremgår bl.a. af, at der for et flertal af observationsområderne noteredes et ikke uvæsentlig antal dage, hvor sejlads kun var mulig med direkte isbryderhjælp, endvidere var på mange steder skibsfarten periodevis indstillet indtil videre.

Tabel 4, der viser forholdene med hensyn til fyrskibes inddragning, udviser, at samtlige fyrskibe inden for Skagen var inddraget på grund af is i kortere eller længere perioder. Den længste inddragningsperiode noteredes for Lappegrund fyrskib med 61 dage.

Af tabel 5 ses, at vinteren 1955-56 var en del koldere end normalt — middeltallet af kuldesummerne



for stationerne i tabel 2 andrager 226,0, medens midtallet af samtlige middeltal siden vinteren 1906—07 andrager 103,7, hvilket tal tages som mål for en kuldemæssigt normal vinter.

Af oplysningerne i tabel 6 ses, at samtlige statsisbrydere var i funktion. Statsisbryderen „Valdemar“, hvis virkeområde er Limfjorden, havde ganske naturligt den længste periode, 65 dage, medens „Isbjørn“, som anses for at være den mindst anvendelige, havde den korteste udrustningsperiode, 36 dage.

I tidsrummet fra den. 16. februar til den 1. marts, da besejlingsforholdene i de danske farvande var særdeles vanskelige, var samtlige statsisbrydere med undtagelse af statsisbryderen „Valdemar“ beskæftiget med at holde passagen fra Skagerak langs Sveriges kyst gennem Øresund til København åben.

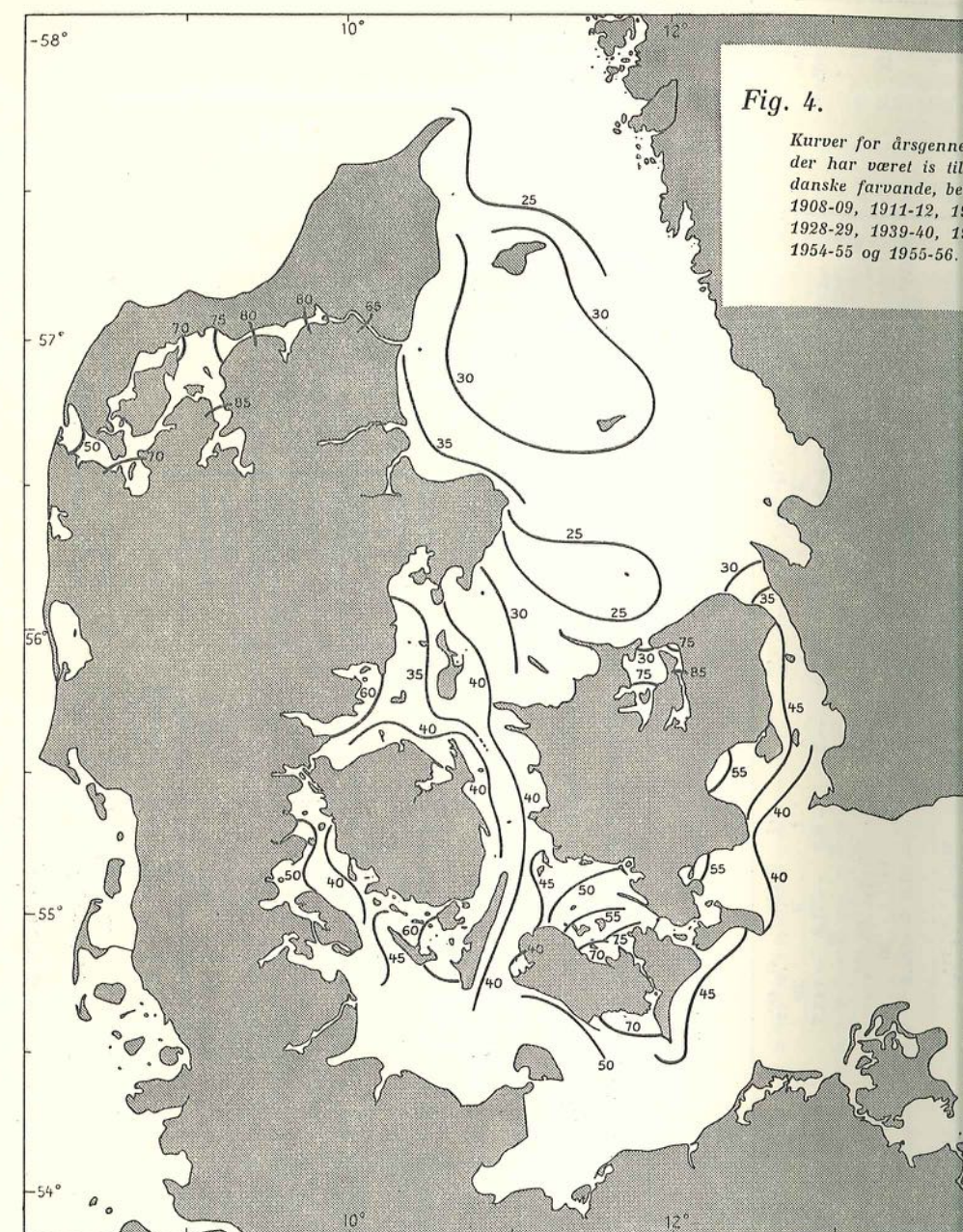
Fig. 1, 2 og 3 viser issituationen i de danske far-

vande på tre forskellige tidspunkter, fig. 1 kulminationen den 17. februar, da samtlige farvandsafsnit inden for Skagen var dækket dels med fastis og dels med tæt drivis, som gjorde besejlingsforholdene yderst vanskelige, fig. 2 issituationen den 28. februar efter indtræden af frisk vestlig vind, som satte isen i drift østover, og fig. 3 situationen den 5. marts, da samtlige åbne farvande kunne passeres nogenlunde uhindret.

Fig. 5 anskueliggør i grafisk form oplysningerne i tabel 5.

Summary.

With regard to frost and consequently ice the winter 1955/56 was more severe than normal. Formations of ice were observed during 2 periods — a shorter one from the 13th to the 29th of December, 17 days in all. On the 25th of January another period of ice, the real and longest, set in. This period lasted until the 4th



of April, 71 days in all.

During the first period the ice was only observed in certain closed waters, starting in the Limfjord then in the fjords of east-Jutland north of Mols and finally in the Isefjord, in the Guldborgsund and in the Sakskøbingfjord.

The difficulties produced by the ice were considerable to navigation, and only in the Limfjord between Ålborg and Løgstør assistance was given to small vessels unable to sail by their own power.

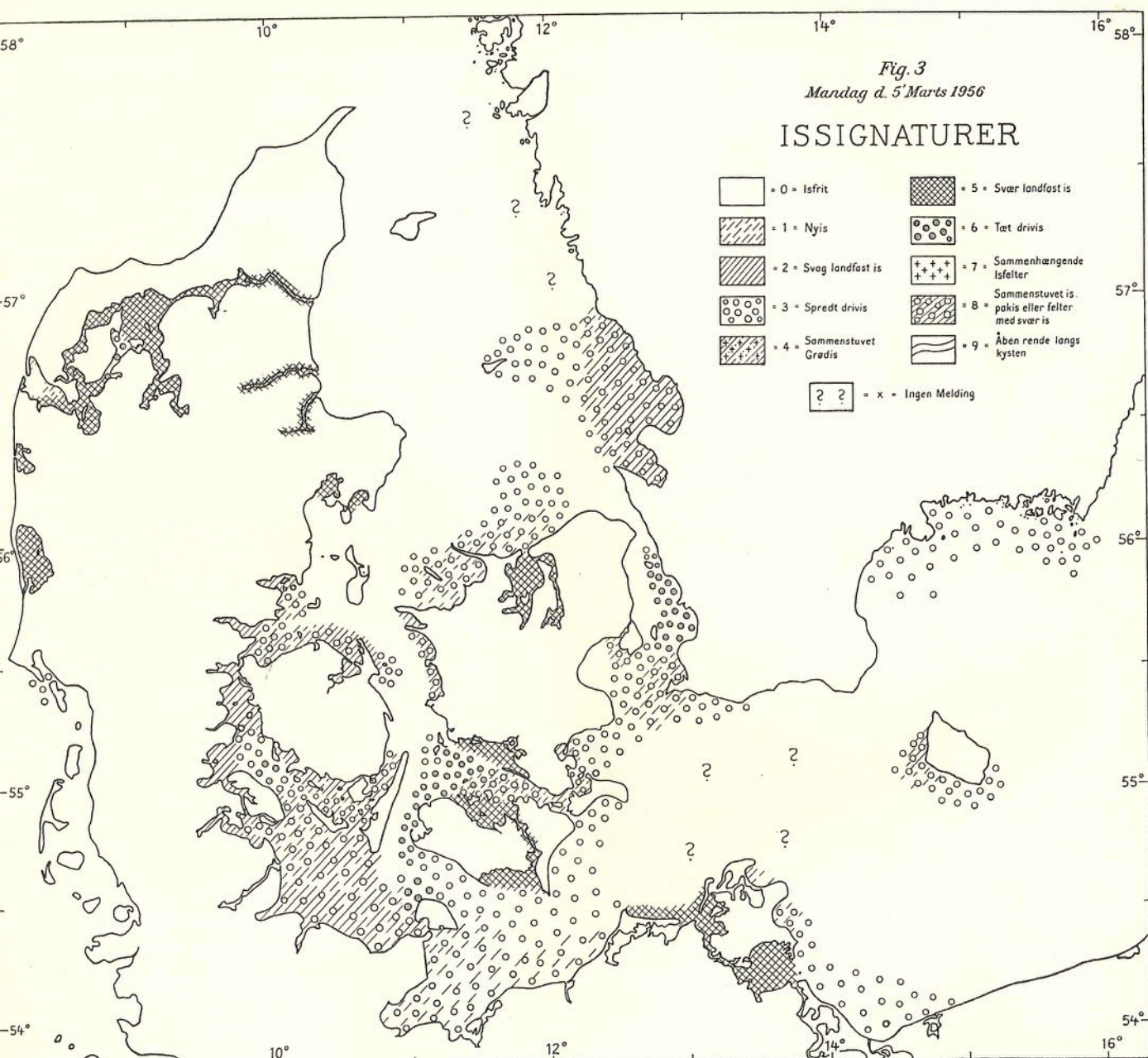
During the second period, when the frost was fairly even spread over the whole country, formations of ice were observed at the same time in nearly all of the closed waters.

The ice-layer extended rapidly. On the 31st of January practically all inner waters were covered, and the ice spread to the open fairways. The ice-layer

developed extensively all Danish waters in ice, partly fast-ice, great difficulties to navigation, even making navigation assistance of ice-breakers necessary.

This state, being a condition of that winter, was not repeated in February. On this date the ice was melting, and conditions, the temperature shifted to westerly direction, the ice-pressure against the coast ended. On the 5th of February heavy drifting of ice was observed, and ice was locally free.

On the 4th of April ice was observed in the Danish



for stationerne i tabel 2 andrager 226,0, medens middeltallet af samtlige middeltal siden vinteren 1906—07 andrager 103,7, hvilket tal tages som mål for en kuldemæssigt normal vinter.

Af oplysningerne i tabel 6 ses, at samtlige statsisbrydere var i funktion. Statsisbryderen „Valdemar“, hvis virkeområde er Limfjorden, havde ganske naturligt den længste periode, 65 dage, medens „Isbjørn“, som anses for at være den mindst anvendelige, havde den korteste udrustningsperiode, 36 dage.

I tidsrummet fra den. 16. februar til den 1. marts, da besejlingsforholdene i de danske farvande var særdeles vanskelige, var samtlige statsisbrydere med undtagelse af statsisbryderen „Valdemar“ beskæftiget med at holde passagen fra Skagerak langs Sveriges kyst gennem Øresund til København åben.

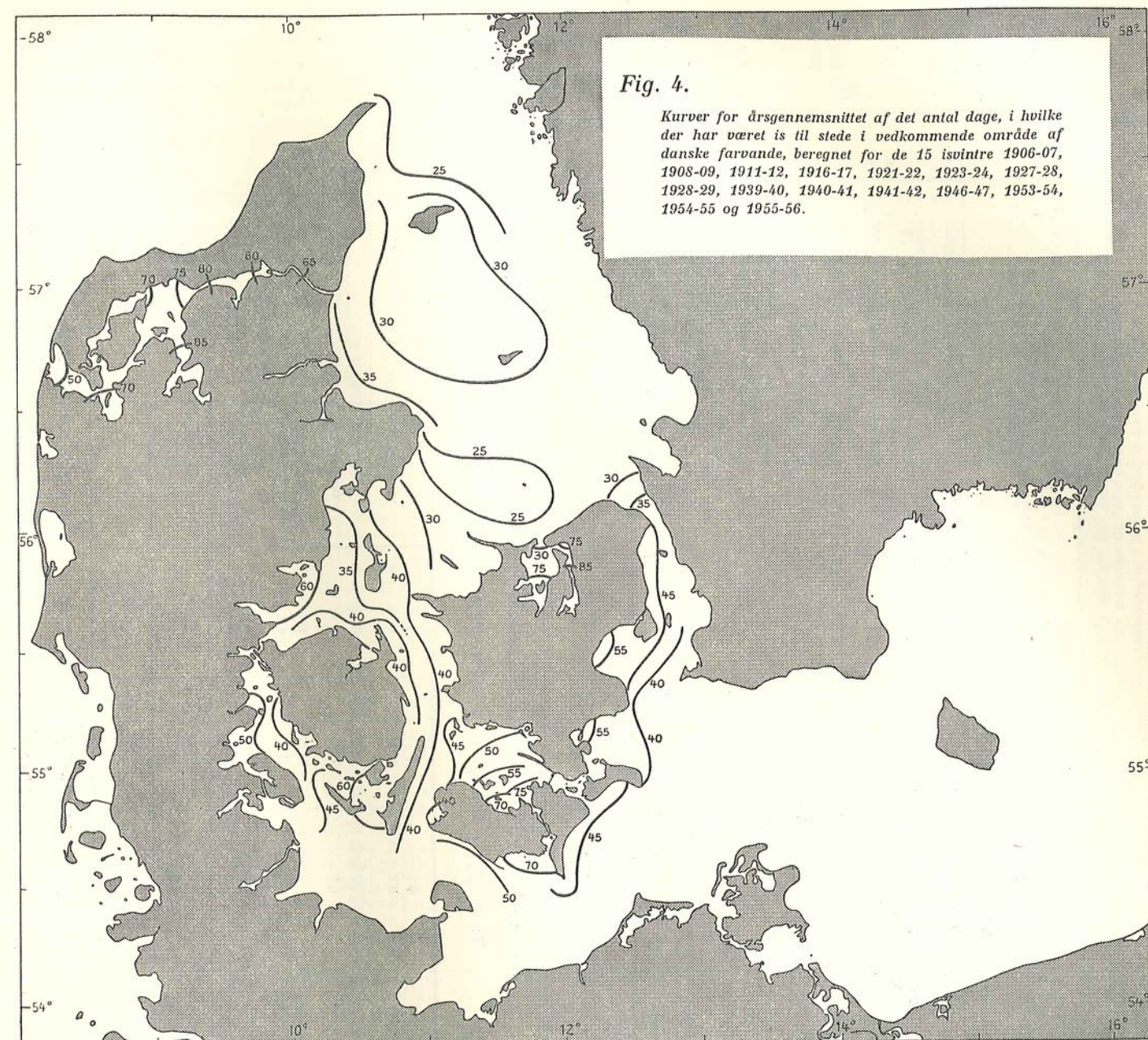
Fig. 1, 2 og 3 viser issituationen i de danske far-

vande på tre forskellige tidspunkter, fig. 1 kulminationen den 17. februar, da samtlige farvandsafsnit inden for Skagen var dækket dels med fastis og dels med tæt drivis, som gjorde besejlingsforholdene yderst vanskelige, fig. 2 issituationen den 28. februar efter indtræden af frisk vestlig vind, som satte isen i drift østover, og fig. 3 situationen den 5. marts, da samtlige åbne farvande kunne passeres nogenlunde uhindret.

Fig. 5 anskueliggør i grafisk form oplysningerne i tabel 5.

Summary.

With regard to frost and consequently ice the winter 1955/56 was more severe than normal. Formations of ice were observed during 2 periods — a shorter one from the 13th to the 29th of December, 17 days in all. On the 25th of January another period of ice, the real and longest, set in. This period lasted until the 4th



of April, 71 days in all.

During the first period the ice was only observed in certain closed waters, starting in the Limfjord then in the fjords of east-Jutland north of Mols and finally in the Isefjord, in the Guldborgsund and in the Sakskøbingfjord.

The difficulties produced by the ice were considerable to navigation, and only in the Limfjord between Ålborg and Løgstør assistance was given to small vessels unable to sail by their own power.

During the second period, when the frost was fairly even spread over the whole country, formations of ice were observed at the same time in nearly all of the closed waters.

The ice-layer extended rapidly. On the 31st of January practically all inner waters were covered, and the ice spread to the open fairways. The ice-layer

developed extensively, and on the 17th of February all Danish waters inside the Skaw were cased with ice, partly fast-ice and partly pack-ice, producing great difficulties to navigation, and in many places even making navigation impossible without the assistance of ice-breaker.

This state, being the culmination of the ice-condition of that winter, lasted until the 25th of February. On this date there was a change of weather-conditions, the temperature increased, and the wind shifted to westerly directions with the result that the ice-pressure against the Danish coasts came to an end. On the 5th of March after some days with a heavy drifting of ice, the open fairways were practically free.

On the 4th of April the last bits of drift-ice were observed in the Danish waters.

	Antal dage med											Antal dage r				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			0	1	2	3	4
	Nyis	Svag landfast is	Spredt drivis	Sammenstuvet grødis	Svær landfast is	Tæt drivis	Sammenhengende isfelter	Sammenstuvet is, pakis eller felter med svær is	Åben rende langs kysten	I alt antal dage med is	Isens største tykkelse	Skibsfart uindret	Skibsfart uindret f. maskindr. skibe af jern eller stål, risikabel for træskibe uden isforhudning	Uden isbryderhj. er skibsfart besværlig, f. skibe m. lute maskinær., risikabel f. svagt byggede skibe	Uden isbryderhj. er skibsfart kun mulig for stærkt byggede skibe med god maskinkræft	Isbrydere assisterer skibsfarten efter behov
Storebælt.																
Røsnæs fyr, farv. mod vest	...	1	15	...	...	2	8	5	...	31	...	6	4	5	16	...
— , Kalundborg yderfjord	2	2	7	...	3	...	9	8	...	31	...	4	4	6	16	...
Kalundborg, indfj. udenf. Gisseløre	2	10	2	1	27	...	...	...	...	42	16	4	4	14	20	...
— , havnen indf. Gisseløre	2	20	...	...	27	...	...	...	...	49	16	16	1	12	20	...
Romsø fyr, farv. mod øst	1	...	4	...	...	3	9	5	2	24	...	...	3	1	13	...
Kerteminde, havnen	...	...	4	16	...	...	...	...	...	20	...	1	19	...	...	...
— , bugten	...	3	...	2	16	1	...	16	...	38	40	...	2	3	6	...
Sprogø fyr, Østerrenden	1	1	20	1	...	5	3	10	...	41	...	13	7	3	5	...
— , Vesterrenden	1	1	18	1	...	4	3	10	...	38	...	12	8	2	4	...
Slipshavn, Vesterrenden	...	...	1	...	...	6	...	13	...	20	...	1	...	1	6	...
— , Nyborg fjord	...	4	...	...	15	...	...	...	...	19	...	...	...	...	...	...
Nyborg, havnen	...	15	...	...	...	...	...	...	...	15	15	...	...	15	...	...
— , fjorden	...	15	...	1	...	...	...	...	...	16	22	...	...	6	...	...
Korsør, havnen	2	...	6	16	...	...	...	...	...	24	...	2	9	13	...	...
— , adg. til havnen	2	...	11	2	...	11	3	...	...	29	...	5	9	6	9	...
Omø fyr, farv. mod vest	5	...	20	...	...	3	17	...	...	45	...	20	3	2	5	...
— , Omø-sund	5	2	9	...	14	18	2	...	...	50	...	8	3	3	11	...
Tranekær fyr, Farvandet	...	...	2	...	...	3	1	11	...	17	...	1	1	2	5	...
Albuen, farv. mod vest	1	...	1	2	4	8	...	8	...	24	...	2	2	2	4	...
— , yderfjorden	...	5	2	1	35	2	...	1	...	46	25	1	11	9	8	...
Nakskov, havnen	4	3	10	...	18	1	...	...	...	36	22	10	5	4	3	...
— , inderfjorden	1	15	1	...	36	...	...	...	...	53	32	5	10	3	...	...
Keldsnor fyr, Langelandsbælt	...	...	7	1	1	13	...	5	1	28	16	4	6	2	2	...
— , farv. mod SØ	...	...	10	...	...	15	...	6	...	31	...	6	7	2	2	...
Lillebælt.																
Æbelø fyr, farvandet	...	3	6	...	17	3	...	5	...	34	22	6	1	2	6	...
Bogensø, havnen	...	...	...	1	30	...	...	1	...	32	...	...	...	1	...	...
— , farvandet	...	...	...	...	32	1	...	4	...	37	...	...	...	1	...	...
Holtserhage, Vejle yderfjord	5	7	10	...	19	...	...	...	...	41	27	11	7	1	...	...
— , inderfjord	6	7	6	...	23	...	...	...	...	42	30	7	7	4	1	...
Vejle, havn og inderfjord	4	12	2	...	22	...	...	...	...	40	20	4	7	1	2	...
Fredericia, havnen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
— , Bæltet	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Middelfart, havnen	4	...	5	...	6	1	...	9	1	26	...	6	6	...	2	...
— , Bæltet	2	...	6	...	6	1	...	11	1	27	...	6	6	1	1	...
Drejens odde, Kolding yderfjord	7	6	12	2	25	3	...	1	...	56	30	16	8	5	2	...
Kolding, havn og inderfjord	5	22	8	...	24	...	...	...	...	59	36	8	27	1	3	...
Årøsund, Haderslev fjord	...	16	...	2	43	...	...	...	...	61	35	...	18	9	10	...
— , Årø-sund	1	2	3	...	13	4	...	1	...	24	30	1	1	2	4	...
Assens, havnen	...	2	...	3	18	5	...	...	...	28	27	...	4	2	9	...
— , Bæltet	2	1	6	...	14	2	...	...	...	25	22	...	6	...	6	...
Båge fyr, fyrrenden	2	1	4	1	15	1	2	...	...	26	25	2	4	1	4	...
Helnæs fyr, bæltet	1	1	9	1	14	6	...	...	...	32	30	6	2	2	2	...
Aabenrå, havn og fjord	3	11	2	...	19	3	...	10	...	48	27	1	6	18	8	...
Skjoldnæs fyr, farv. mod vest	3	3	3	...	15	1	...	3	...	28	...	4	3	...	6	...
— , bugten nord f. Årø	1	2	9	1	17	5	...	6	...	41	...	6	6	2	7	...
Kegnæs fyr, farv. øst for Pølsbuk.	1	5	2	...	15	...	...	...	...	23	...	2	4	...	9	...
— , farv. mod sydvest	1	5	3	...	15	2	...	...	...	26	25	1	6	...	9	...
Sønderborg, Als-sund	2	5	8	...	18	...	...	...	...	33	...	2	13	5	...	...
— , farv. mod syd	2	1	2	...	18	...	...	...	...	23	...	...	5	5	...	...
Egernsund, sundet	1	9	3	...	10	...	...	...	...	23	21	1	4	5	...	...
— , fjorden syd for	1	11	1	...	11	...	...	...	...	24	21	...	4	3	...	...
Gråsten, havnen	1	28	4	...	22	...	...	...	...	55	28	8	16	...	...	...
Farvandet syd for Fyn.																
Dyreborg, adg. til Fåborg fjord	6	17	10	...	15	2	...	...	2	52	40	19	6	2	...	...
Fåborg, havnen	6	3	6	...	16	6	2	...	...	39	22	12	2	7	4	...
— , fjorden	5	12	6	...	16	3	...	...	...	42	22	15	2	5	4	...
Ærskøbning, havnen	...	...	7	4	43	...	...	...	...	54	...	5	3	4	36	...
— , farv. mod Drejø	1	3	...	6	30	...	...	...	...	40	...	...	4	2	34	...
Marstal, havnen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
— , Bredningen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	Antal dage med										Antal dage med													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		0	1	2	3	4	5	6	7	8					
Nyis	Svag landfart is									Isens største tykkelse	Skibsfart uindret								Dage	Skibsfarten påvirket	Første ismelding	Sidste ismelding		
	Spredt drivis									cm	Skibsfart uindret f. maskindr. skibe af jern eller stål, risikabel for traskibe uden isforhudning													
	Sammenstuvet grodvis										Uden isbryderhj., er skibsfart besværl. f. skibe m. lille maskindr., risikabel f. svagt byggede skibe													
	Svær landfart is										Uden isbryderhj. er skibsfart kun mulig for stærkt byggede skibe med god maskinkraft													
	Tæt drivis										Isbrydere assisterer skibsfarten efter behov													
	Sammenhengende isfelter										Sjellads foregår i rende uden isbryderhj.													
	Sammenstuvet is, pakis eller felter med svær is										Sjellads kun mulig med direkte isbryderhj.													
	Åben rende langs kysten										Kun isforstærkede skibe hjælpes													
	I alt antal dage med is										Skibsfart indstillet indtil videre													
nen	10	11	5	...	22	...	...	...	...	48	36	3	14	...	...	17	...	14	...	45	19/12	10/3		
den	9	12	15	...	33	...	...	...	...	69	34	5	23	...	...	25	...	16	...	64	19/12	25/3		
en	...	10	10	...	20	...	...	...	...	40	40	16	4	...	...	...	...	18	...	24	4/2	14/3		
ndet mod vest	3	...	4	1	...	...	...	18	1	27	40	7	1	...	3	...	...	16	...	20	4/2	11/3		
arvand et	1	4	12	...	15	3	2	...	...	37	...	3	12	2	7	...	...	13	...	34	9/2	16/3		
arvand et	1	...	6	...	1	10	11	...	...	29	...	1	8	1	1	...	4	...	14	...	38	6/2	17/3	
en	...	2	4	9	20	5	...	...	...	40	35	6	7	7	7	...	...	13	...	24	7/2	31/3		
ndet	1	1	1	1	1	2	1	19	...	27	...	2	1	4	1	...	...	19	...	25	6/2	18/3		
arv. mod øst	2	...	8	...	...	8	9	...	...	27	...	4	5	2	4	...	...	5	...	7	9/2	19/3		
— sydvest	1	...	8	...	...	7	9	1	...	26	...	4	1	1	8	...	...	6	...	6	9/2	18/3		
nen	...	5	5	...	33	4	...	...	...	47	40	5	2	8	9	...	...	1	...	22	2/2	19/3		
en	2	1	21	...	27	...	...	...	...	51	33	22	1	1	3	...	...	1	...	23	1/2	22/3		
y, farv. m. syd og øst	...	...	4	1	16	1	...	1	...	23	...	...	5	...	4	...	...	14	...	29	10/2	3/3		
, farv. mod vest	2	...	3	...	16	...	...	2	...	23	...	...	5	...	5	...	...	13	...	23	10/2	3/3		
en	1	...	1	14	10	...	...	2	...	28	...	2	5	...	...	...	...	18	...	26	1/2	1/3		
ns vestlige del	2	...	2	5	17	...	...	...	...	26	...	4	1	2	1	...	...	18	...	22	2/2	1/3		
en	2	...	1	...	17	1	...	...	...	21	...	1	1	1	2	...	...	16	...	20	7/2	2/3		
til Horsens fjord	...	...	5	11	18	...	...	...	...	34	30	1</												

	Antal dage med											Antal dage med														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			0	1	2	3	4	5	6	7	8						
	Nyis	Svag landfast is	Spredt drivis	Sammenstuvet grodis	Svær landfast is	Tæt drivis	Sammenhengende isfelter	Sammenstuvet is, pakis eller felter med svær is	Åben rende langs kysten	I alt antal dage med is	cm	Isens største tykkelse	Skibsfart ubindret	Skibsfart ubindret f. maskindr. skibe af jern eller stål, risikabel for træskibe uden isforhudning	Uden isbryderhj. er skibsfart besværlig, f. skibe m. lille maskinl., risikabel f. svagt byggede skibe	Uden isbryderhjælp er skibsfart kun mulig for stærkt byggede skibe med god maskinkraft	Isbrydere assisterer skibsfarten efter behov	Sejladis foregår i rende uden isbryderhjælp	Sejladis kun mulig med direkte isbryderhjælp	Kun isforstærkede skibe hjælpes	Skibsfart indstillet indtil videre	Dage	Skibsfarten påvirket	Første ismelding	Sidste ismelding	
Storebælt.																										
Rosnæs fyr, farv. mod vest	...	1	15	...	...	2	8	5	...	31	...	6	4	5	16	...	...	...	...	25	10/2	18/3				
—, Kalundborg yderfjord	2	2	7	...	3	...	9	8	...	31	...	4	4	6	16	...	...	...	1	27	10/2	14/3				
Kalundborg, indfj. udenf. Gisseløre	2	10	2	1	27	...	...	...	...	42	16	4	4	14	20	...	...	...	...	38	31/1	14/3				
—, havnen indf. Gisseløre	2	20	...	...	27	...	...	...	...	49	16	16	1	12	20	...	...	...	...	33	31/1	19/3				
Romsø fyr, farv. mod øst	1	...	4	...	...	3	9	5	2	24	...	...	3	1	13	...	...	7	...	24	11/2	5/3				
Kerteminde, havnen	...	...	4	16	...	...	...	...	...	20	...	1	19	...	...	...	...	...	...	19	11/2	1/3				
—, bugten	...	3	...	2	16	1	...	16	...	38	40	...	2	3	6	...	...	27	...	38	11/2	31/3				
Sprogø fyr, Østerrenden	1	1	20	1	...	5	3	10	...	41	...	13	7	3	5	...	...	13	...	28	10/2	23/3				
—, Vesterrenden	1	1	18	1	...	4	3	10	...	38	...	12	8	2	4	...	...	12	...	26	10/2	23/3				
Slipshavn, Vesterrenden	...	...	1	...	...	6	...	13	...	20	...	1	...	1	6	...	...	12	...	19	11/2	1/3				
—, Nyborg fjord	...	4	...	...	15	...	...	...	...	19	...	...	...	...	...	...	19	...	...	19	11/2	20/2				
Nyborg, havnen	...	15	...	...	...	...	...	...	...	15	15	...	...	15	...	...	...	...	...	15	13/2	27/2				
—, fjorden	...	15	...	1	...	...	...	...	...	16	22	...	...	6	...	...	10	...	...	16	13/2	28/2				
Korsør, havnen	2	...	6	16	...	...	...	...	...	24	...	2	9	13	...	...	...	...	...	22	10/2	12/3				
—, adg. til havnen	2	...	11	2	...	11	3	...	...	29	...	5	9	6	9	...	...	...	...	24	10/2	12/3				
Omø fyr, farv. mod vest	5	...	20	...	...	3	17	...	...	45	...	20	3	2	5	...	...	15	...	25	31/1	22/3				
—, Omø-sund	5	2	9	...	14	18	2	...	...	50	...	8	3	3	11	...	...	25	...	42	31/1	25/3				
Tranekær fyr, Farvandet	...	...	2	...	...	3	1	11	...	17	...	1	1	2	5	...	...	8	...	16	10/2	1/3				
Albuen, farv. mod vest	1	...	1	2	4	8	...	8	...																	

	Antal dage med										Antal dage med										Dage	Første ismelding	Sidste ismelding	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		0	1	2	3	4	5	6	7	8					
	Nyis	Svag landfast is	Spredt drivis	Sammenhængende is	Svær landfast is	Tæt drivis	Sammenhængende isfelter	Sammenhængende is, pakis eller felter med svær is	Åben rende langs kysten	I alt antal dage med is	Isens største tykkelse	Skibsfart ubehindret	Skibsfart ubehindret f. maskindr. skibe af jern eller stål, risikabel for træskibe uden isforhugning	Uden isbryderhj. er skibsfart besværlig f. skibe m. lille maskindr. risikabel f. svagt byggede skibe	Uden isbryderhj. er skibsfart kun mulig for stærkt byggede skibe med god maskinkraft	Isbrydere assisterer skibsfarten efter behov	Sejlsads foregår i rende uden isbryderhj. hjælp	Sejlsads kun mulig med direkte isbryderhj. hjælp	Kun isforstærkede skibe hjælpes	Skibsfart indstillet indtil videre	Skibsfarten påvirket			
Rudkøbing, havnen.....	1	12	1	...	...	...	...	...	...	14	...	14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2/2	19/2	
—, N.-løb.....	...	2	3	9	...	...	...	4	...	18	...	12	...	3	...	...	13	...	...	...	16	2/2	6/3	
Lohals fyr, farvandet.....	1	2	4	...	19	...	...	3	...	29	35	1	4	1	5	...	...	...	...	18	28	10/2	10/3	
Troense, Svendborgsund, østl. adg.	2	17	...	6	21	11	1	...	...	58	50	2	3	11	19	...	...	15	...	8	56	2/2	30/3	
Svendborg, havnen.....	2	23	...	...	...	...	...	...	...	25	...	3	7	8	7	...	...	...	...	...	22	9/2	4/3	
—, adg. vest fra.....	5	18	1	...	15	...	...	...	...	39	...	1	4	19	15	...	...	...	...	...	38	11/2	20/3	
<i>Smålandsfarvandet.</i>																								
Skælskør, havn og fjord.....	3	20	2	...	36	...	...	...	...	61	...	18	12	5	3	...	...	...	...	23	43	29/1	29/3	
—, Aggersøund.....	8	1	15	...	20	3	...	...	...	47	...	5	15	4	5	...	...	3	...	15	42	31/1	28/3	
Karrebæksmunde, Løb til Næstved.	1	8	...	...	35	...	...	...	...	44	37	...	18	...	2	20	4	...	...	...	44	31/1	14/3	
—, farvandet.....	6	2	4	1	21	4	...	...	...	38	...	...	12	1	4	...	21	...	...	...	38	2/2	11/3	
Vejrø fyr, farv. mod nord.....	1	1	8	2	21	10	...	8	...	51	...	8	2	...	4	7	...	14	...	16	43	1/2	25/3	
Fejø Vesterby, Ståldyb.....	...	8	6	1	42	...	...	...	...	57	35	6	2	...	18	...	8	...	23	51	1/2	28/3		
Bandholm, havnen.....	6	5	10	...	28	4	10	...	...	63	30	7	5	5	22	...	...	...	24	56	20/12	26/3		
—, farvandet.....	...	2	6	2	47	...	3	...	...	60	46	1	4	1	2	15	...	13	...	24	59	31/1	30/3	
Oreby, adg. til Sakskøbing fjord...	...	6	6	7	45	...	2	...	...	66	...	1	9	...	11	...	3	...	42	65	23/12	30/3		
Sakskøbing, havn og fjord.....	14	11	...	...	45	...	...	...	...	70	32	7	13	5	21	...	1	...	23	63	12/12	23/3		
Guldborg, farv. mod nord.....	11	...	2	...	44	...	5	2	...	64	50	13	...	1	2	...	28	...	20	51	20/12	28/3		
—, sundet syd efter.....	8	...	4	5	28	10	...	6	...	61	45	8	2	11	5	...	15	...	20	53	20/12	23/3		
Nykøbing F., havn og sundet udf..	20	9	5	1	20	7	...	...	...	62	26	15	13	7	8	...	1	...	18	47	12/12	17/3		
—, sundet nord efter.....	15	7	5	3	28	3	5	...	...	66	28	20	...	13	8	...	7	...	18	46	12/12	21/3		
Masnedsund, havn og adg. vest fra	4	1	...	...	21	...	23	...	...	49	25	...	5	6	2	...	23	...	13	49	3/2	22/3		
—, farv. mod øst.....	5	6	...	...	27	...	...	...	...	38	25	...	6	1	5	...	13	...	13	38	2/2	16/3		
Vordingborg, havn og fjord.....	8	8	...	...	46	...	...	...	...	62	25	1	8	6	3	...	...	...	44	61	26/1	27/3		
Masnede, Storstrømmen.....	1	11	2	20	2	3	13	1	...	53	...	6	4	5	4	...	13	...	21	47	31/1	24/3		
Storstrømsbroen.....	10	23	3	19	6	...	1	...	...	62	26	15	4	3	12	...	4	...	24	47	31/1	2/4		
Stubbekøbing, havnen.....	...	7	1	22	2	...	...	...	...	32	30	2	7	4	5	...	14	...	...	30	9/2	15/3		
—, farvandet udf.....	...	8	1	...	2	...	20	...	...	31	18	4	5	...	11	...	11	...	27	10/2	15/3			
Grønsund, adg. øst fra.....	1	...	9	2	1	...	20	...	...	33	...	1	5	6	20	...	1	...	32	2/2	31/3			
—, sundet vest efter.....	1	...	10	2	1	...	10	...	...	24	...	1	6	6	10	...	1	...	23	2/2	28/3			
Stege, havnen.....	...	5	...	2	27	...	...	...	...	34	21	...	...	7	10	...	...	...	17	34	29/1	2/3		
—, farv. til Kalvehave.....	4	...	5	3	47	1	1	...	...	61	26	3	6	...	9	...	4	...	39	58	29/1	29/3		
Nyord, Bøgestrømmen til Kalveh..	...	10	1	49	1	...	...	...	...	61	25	...	3	1	1	...	1	...	55	61	2/2	2/4		
<i>Østersøen.</i>																								
Rødbyhavn, havnen.....	6	11	6	...	19	...	...	...	...	42	...	14	10	6	12	...	...	...	...	28	1/2	16/3		
—, farvandet.....	1	...	5	...	1	7	1	8	...	23	...	...	4	4	13	...	2	...	...	23				

b. 3 fortsat.

	Antal dage med										Antal dage med												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		0	1	2	3	4	5	6	7	8				
	Nyis	Svag landfast is	Spredt drivis	Sammenstuvet grødis	Svær landfast is	Tæt drivis	Sammenhængende isfelter	Sammenstuvet is, pakis eller felter med svær is	Åben rende langs kysten	I alt antal dage med is	Isens største tykkelse	Skibsfart uhindret	Skibsfart uhindret f. maskindr. skibe af jern eller stål, risikabel for træskibe uden isforhugning	Uden isbryderhj. er skibsfart svært f. skibe m. lille maskindr., risikabel f. svagt byggede skibe	Uden isbryderhj. er skibsfart kun mulig for stærkt byggede skibe med god maskinkraft	Isbrydere assisterer skibsfarten efter behov	Sjældne foregår i rende uden isbryderhj.	Sjældne kun mulig med direkte isbryderhj.	Kun isforstærkede skibe hjælpes	Skibsfart indstillet indtil videre	Dage	Første ismelding	Sidste ismelding
havnen.....	1	12	1	...	...	...	...	...	...	14	...	14	...	...	...	...	...	...	...	...	2/2	19/2	
N.-løb.....	...	2	3	9	...	...	...	4	...	18	...	16	...	...	...	...	...	...	...	...	2/2	6/3	
arvandet.....	1	2	4	19	...	...	...	3	...	29	35	1	4	1	5	...	...	...	...	18	28	10/2	10/3
ndborgsund, østl. adg.	2	17	...	6	21	11	1	...	...	58	50	2	3	11	19	...	...	15	...	8	56	2/2	30/3
avnen.....	2	23	...	...	...	...	...	...	...	25	...	3	7	8	7	...	...	...	...	...	22	9/2	4/3
dg. vest fra.....	5	18	1	...	15	...	...	...	...	39	...	1	4	19	15	...	...	...	...	...	38	11/2	20/3
Landsfarvandet.																							
avn og fjord.....	3	20	2	...	36	...	...	...	...	61	...	18	12	5	3	...	...	...	...	23	43	29/1	29/3
gersøund.....	8	1	15	...	20	3	...	...	...	47	...	5	15	4	5	...	...	3	...	15	42	31/1	28/3
nde, Løb til Næstved.	1	8	...	35	...	...	...	...	...	44	37	...	18	...	2	20	4	...	...	...	44	31/1	14/3
, farvandet.....	6	2	4	1	21	4	...	...	...	38	...	...	12	1	4	...	21	...	...	...	38	2/2	11/3
v. mod nord.....	1	1	8	2	21	10	...	8	...	51	...	8	2	...	4	7	...	14	...	16	43	1/2	25/3
y, Ståldyb.....	...	8	6	1	42	...	...	...	...	57	35	6	2	...	18	...	8	...	23	51	1/2	28/3	
avnen.....	6	5	10	...	28	4	10	...	...	63	30	7	5	5	22	...	...	...	24	56	20/12	26/3	
arvandet.....	...	2	6	2	47	...	3	...	...	60	46	1	4	1	2	15	...	13	...	24	59	31/1	30/3
il Sakskøbing fjord.....	...	6	6	7	45	...	2	...	...	66	...	1	9	...	11	...	3	...	42	65	23/12	30/3	
havn og fjord.....	14	11	...	45	...	...	...	...	...	70	32	7	13	5	21	...	1	...	23	63	12/12	23/3	
v. mod nord.....	11	...	2	...	44	...	5	2	...	64	50	13	...	1	2	...	28	...	...	51	20/12	28/3	
ndet syd efter.....	8	...	4	5	28	10	...	6	...	61	45	8	2	11	5	...	15	...	20	53	20/12	23/3	
havn og sundet udf.....	20	9	5	1	20	7	...	...	...	62	26	15	13	7	8	...	1	...	18	47	12/12	17/3	
sundet nord efter.....	15	7	5	3	28	3	5	...	...	66	28	20	...	13	8	...	7	...	18	46	12/12	21/3	
havn og adg. vest fra	4	1	...	...	21	...	23	...	...	49	25	...	5	6	2	...	23	...	13	49	3/2	22/3	
farv. mod øst.....	5	6	...	...	27	...	...	...	...	38	25	...	6	1	5	...	13	...	13	38	2/2	16/3	
havn og fjord.....	8	8	...	46	...	...	...	...	...	62	25	1	8	6	3	...	...	...	44	61	26/1	27/3	
ørstrømmen.....	1	11	2	20	2	3	13	1	...	53	...	6	4	5	4	...	13	...	21	47	31/1	24/3	
oen.....	10	23	3	19	6	...	1	...	...	62	26	15	4	3	12	...	4	...	24	47	31/1	2/4	
g, havnen.....	...	7	1	22	2	...	...	...	...	32	30	2	7	4	5	...	14	...	...	30	9/2	15/3	
, farvandet udf.....	...	8	1	...	2	...	20	...	...	31	18	4	5	...	11	...	11	...	27	10/2	15/3		
g. øst fra.....	1	...	9	2	1	...	20	...	...	33	...	1	5	6	20	...	1	...	32	2/2	31/3		
ndet vest efter.....	1	...	10	2	1	...	10	...	...	24	...	1	6	6	10	...	1	...	23	2/2	28/3		
n.....	...	5	...	2	27	...	...	...	...	34	21	...	...	7	10	...	...	...	17	34	29/1	2/3	
il Kalvehave.....	4	...	5	3	47	1	1	...	...	61	26	3	6	...	9	...	4	...	39	58	29/1	29/3	
strømmen til Kalveh.	...	10	1	49	1	...	...	...	...	61	25	...	3	1	1	...	1	...	55	61	2/2	2/4	
Østersøen.																							
havnen.....	6	11	6	...	19	...	...	...	...	42	...	14	10	6	12	...	...	...	...	28	1/2	19/3	
farvandet.....	1	...	5	...	1	7	1	8	...	23	...	...	4	4	13	...	2	...	...	23	11/2	6/3	
r, farvandet.....	1	...	14	...	3	...	16	...	...	34	...	13	3	5	13	...	...	...	...	21	4/2	17/3	
en.....	5	30	...	29	...	...	...	...	...	64	30	2	9	8	15	...	8	22	...	62	20/12	26/3	
ningen.....	6																						

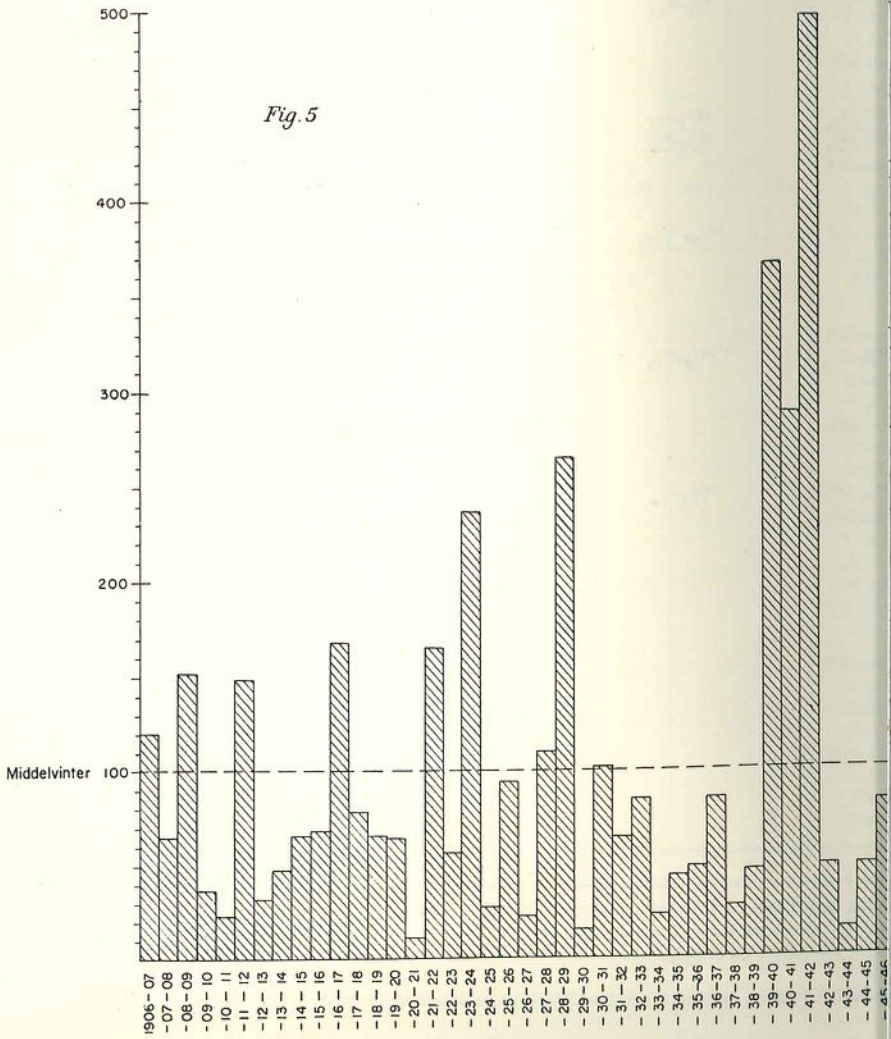
Sammenligning mellem
Comparison between

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	1920 —21
Åbne farvande (The fairways)	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	0.0
Havne ved åbent farvand (Harbours at the fairways)	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	0.0
Tildels lukkede farvande (Partly closed waters)	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	0.1
Havne ved lukkede farvande (Harbours in closed waters)	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	1.5
Lukkede farvande (Closed waters)	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	4.1
Alle stationer (All stations)	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	0.9
Middeltal af kuldesum for stat. i tab. 2. . . (Mean amount 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	11.3

1941 —42	1942 —43	1943 —44	1944 —45	1945 —46	1946 —47	1947 —48	1948 —49	1949 —50	1950 —51	1951 —52	1952 —53	1953 —54	1954 —55	1955 —56
71.1	0.0	0.0	1.0	0.3	65.0	0.6	0.0	0.2	0.0	0.1	1.9	13.6	9.0	29,6
72.5	3.3	0.0	2.0	2.2	70.0	0.8	0.0	2.9	1.3	0.5	4.3	25.1	13.4	29,8
82.4	2.1	0.0	3.4	1.4	78.0	2.8	0.0	2.8	1.9	0.6	4.6	32.0	18.6	37,7
85.7	11.9	1.3	16.7	15.3	85.6	15.1	0.5	11.7	11.0	4.7	16.3	45.5	42.3	48,0
93.6	14.6	1.5	20.7	17.8	97.3	20.4	1.5	15.2	16.3	6.1	21.5	52.0	51.8	56,8
83.6	7.1	0.7	9.8	8.2	82.0	9.1	0.5	7.2	7.0	2.7	10.7	35.7	30.2	42,7
497.5	49.4	16.0	49.5	82.5	378.0	67.0	(23.8)	53.7	38.4	34.4	72.9	129.3	139.2	226,0

de forskellige vintre.
the various winters.

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
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
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
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
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
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
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
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



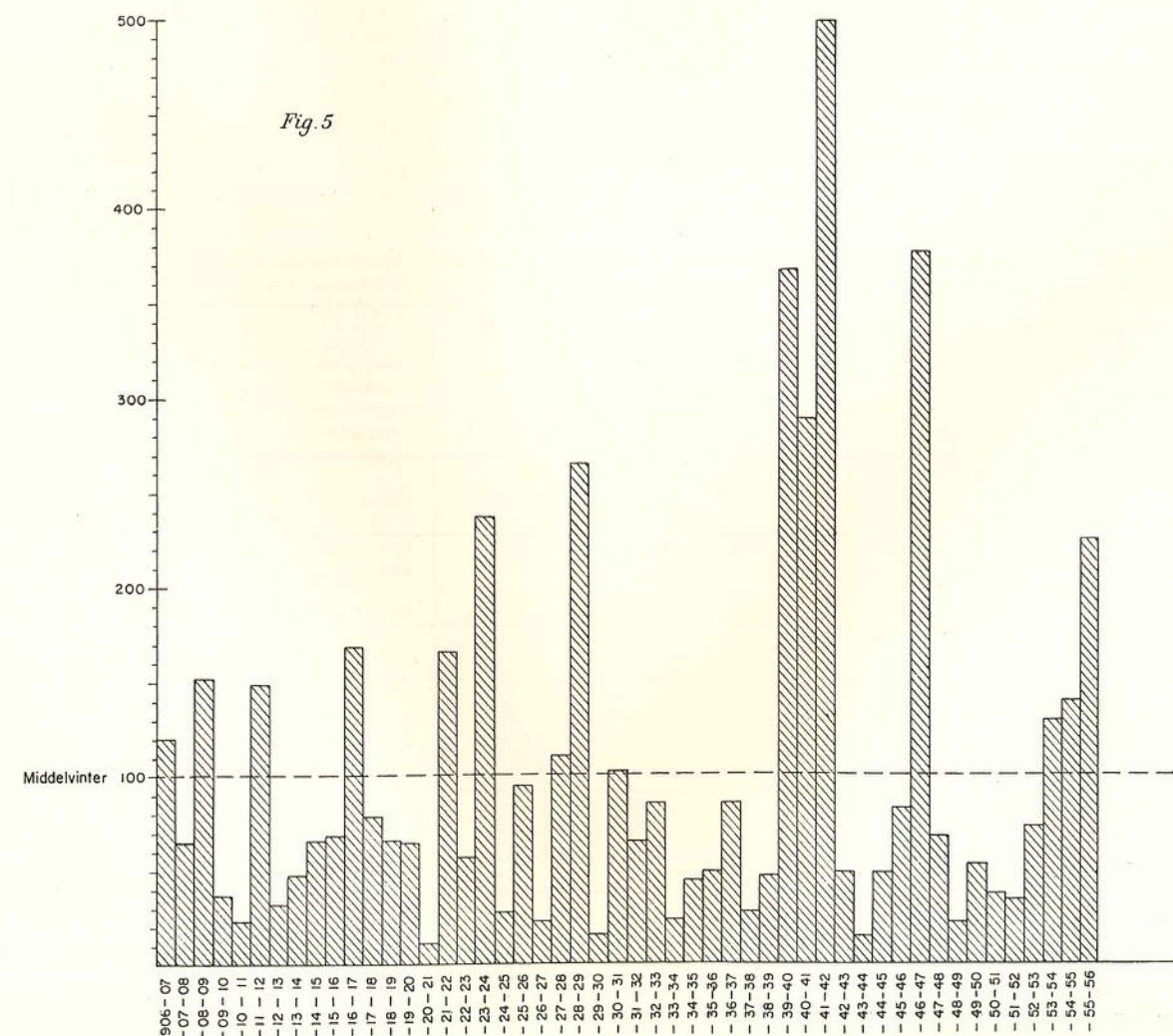
Sammenligning mellem
Comparison between

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	1920 —21
farvande (fairways)	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	0.0
ved åbent farvand (at the fairways)	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	0.0
slukkede farvande (closed waters)	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	0.1
ved lukkede farvande (in closed waters)	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	1.5
farvande (waters)	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	4.1
stationer (stations)	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	0.9
Beltal af kuldesum for stat. i tab. 2. . . (Amount 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	11.3

1941 —42	1942 —43	1943 —44	1944 —45	1945 —46	1946 —47	1947 —48	1948 —49	1949 —50	1950 —51	1951 —52	1952 —53	1953 —54	1954 —55	1955 —56
71.1	0.0	0.0	1.0	0.3	65.0	0.6	0.0	0.2	0.0	0.1	1.9	13.6	9.0	29.6
72.5	3.3	0.0	2.0	2.2	70.0	0.8	0.0	2.9	1.3	0.5	4.3	25.1	13.4	29.8
82.4	2.1	0.0	3.4	1.4	78.0	2.8	0.0	2.8	1.9	0.6	4.6	32.0	18.6	37.7
85.7	11.9	1.3	16.7	15.3	85.6	15.1	0.5	11.7	11.0	4.7	16.3	45.5	42.3	48.0
93.6	14.6	1.5	20.7	17.8	97.3	20.4	1.5	15.2	16.3	6.1	21.5	52.0	51.8	56.8
83.6	7.1	0.7	9.8	8.2	82.0	9.1	0.5	7.2	7.0	2.7	10.7	35.7	30.2	42.7
497.5	49.4	16.0	49.5	82.5	378.0	67.0	(23.8)	53.7	38.4	34.4	72.9	129.3	139.2	226.0

de forskellige vintre.
the various winters.

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
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
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
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
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
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
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
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	368.5	290.7



Tab. 6.

Stats-isbrydernes 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	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed.</i>
1923—24	$\frac{4}{1-30/3}$	—	—	—	$\frac{23}{1-8/2}$ var „Isbjørn“ udsendt til hjælp for et dansk skib, der lå 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>
1924—25	—	—	—	—	
1925—26	—	—	—	—	
1926—27	—	—	—	—	
1927—28	$\frac{20}{12-6/1} (\frac{11}{2} *)$	$\frac{18}{12-1/2} (\frac{23}{2} *)$	—	—	Henlagt under den samvirkende svensk-danske isbrydnings-tjeneste**) virkede den svenske isbryder „Isbrytaren II“ $\frac{20}{2-30/3}$, den svenske isbryder „Statsisbrytaren“ $\frac{25}{3-5/4}$ og den svenske isbryder „Norrköping I“ $\frac{21}{2-28/3}$. Den finske isbryder „Sampo“ var lejet af den danske regering og virkede $\frac{23}{2-1/4}$. Den svensk-danske isbrydningstjeneste lejede den russiske isbryder „Lenin“, som dog kun nåede at virke $\frac{17}{3-20/3}$. Desuden modtoges hjælp i nogle dage ($\frac{6}{3-8/3}$) 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 $\frac{20}{2-30/3}$, $\frac{25}{3-5/4}$ and $\frac{21}{2-28/3}$ respectively.</i> <i>The Finland ice-breaker „Sampo“ was chartered by the Danish Government for the time $\frac{23}{2-1/4}$.</i> <i>The abovenamed Swedish-Danish service chartered the U.S.S.R. ice-breaker „Lenin“ which still only came in action $\frac{17}{3-20/3}$.</i> <i>Further the Finland ice-breaker „Jääkarhu“ rendered assistance $\frac{6}{3-8/3}$.</i>
1928—29	$\frac{18}{1-1/4}$	$\frac{6}{1-1/4} (\frac{17}{4} *)$	$\frac{24}{1-20/3} (\frac{5}{4} *)$	—	
1929—30	—	—	—	—	
1930—31	—	$\frac{6}{2-22/3} (\frac{1}{4} *)$	$\frac{7}{2-30/3}$	—	
1931—32	—	—	—	—	D.F.D.S.'s isbryder „Bryderen“ var lejet af søfartsministeriet og virkede $\frac{12}{3-18/3}$. <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ was chartered by the Ministry of Shipping and rendered assistance $\frac{12}{3-18/3}$.</i>
1932—33	—	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{22}{1-5/2} \\ \frac{24}{2-5/3} \end{array} \right.$	$\frac{22}{1-4/2}$ $\frac{21}{2-8/3}$	—	
1933—34	—	—	$\frac{16}{12-27/12}$	—	$\frac{9}{1-17/1}$ 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	—	$\frac{26}{2-16/3}$	$\frac{20}{2-26/3}$	—	Odense havns isbryder „Sct. Knud“ blev lejet af handelsministeriet i dagene $\frac{5}{3-10/3}$ til udførelse af særligt hverv. <i>The Odense Harbour ice-breaker „Sct. Knud“ was chartered by the Ministry of Commerce etc. for the time $\frac{5}{3-10/3}$ for the performance of a special task.</i>
1936—37	$\frac{2}{2-9/3} (\frac{10}{3} *)$	$\frac{22}{1-16/3} (\frac{23}{3} *)$	$\frac{22}{1-1/4}$	$\frac{31}{1-9/3} (\frac{19}{3} *)$	
1937—38	—	—	—	—	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider: D.F.D.S.'s isbryder „Bryderen“ $\frac{28}{1-2/3}$. Københavns havnevesens isbryder „Væderen“ $\frac{6}{2-7/2}$ og $\frac{10}{2}$. — — — — — „Grane“ $\frac{5}{2}$. De Danske Statsbaners isbryder „Fenris“ $\frac{6}{2-9/2}$. — — — — — færge „Valdemar“ $\frac{4}{2-16/2}$, $\frac{19}{2-7/3}$, $\frac{18}{13-28/3}$. <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“ $\frac{28}{1-2/3}$.</i> <i>The Copenhagen Harbour ice-breaker „Væderen“ $\frac{6}{2-7/2}$ and $\frac{10}{2}$.</i> — — — — — „Grane“ $\frac{5}{2}$. <i>The Danish State-Railways' ice-breaker „Fenris“ $\frac{6}{2-9/2}$.</i> — — — — — ferry „Valdemar“ $\frac{4}{2-16/2}$, $\frac{19}{2-7/3}$, $\frac{18}{13-28/3}$.
1938—39	—	—	—	—	

*) efter endt virksomhed henlæ 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 inactivity preparedness.

**) jfr. den senere fremkomne bekendtgørelse om en mellem Danmark og Sverige afsluttet overenskomst om samarbejde mellem de to lande angående isbrydningstjeneste 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).

Tab. 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	Følgen i de The u Com
1937—38 ...	—	—	—	$(\frac{3}{1-22/1}) \uparrow$	$(\frac{3}{1-22/1}) \uparrow$	$\frac{12}{12-17/1} \uparrow \uparrow$	D.F.D. D.F.D. The The
1938—39 ...	—	$(\frac{6}{1-20/1}) \uparrow$	—	$\frac{28}{12-21/1}$	$\frac{26}{12-18/1}$	$\frac{29}{12-28/1}$	
1939—40 ...	$\frac{17}{1-13/4} (\frac{16}{4} *)$	$\frac{3}{1-11/4}$	$\frac{19}{1-9/4}$	$\frac{16}{1-7/4} (\frac{13}{4} *)$	$\frac{2}{1-28/3}$	$\frac{1}{1-17/4} (\frac{20}{4} *)$	Følgen i de D.F. D.S. The u Com The The $\frac{13}{2}$
1940—41 ...	$\frac{16}{1-27/3} (\frac{1}{4} *)$	$\frac{4}{1-28/3} (\frac{31}{3} *)$	$\frac{18}{1-24/3} (\frac{31}{3} *)$	$\frac{3}{1-24/3} (\frac{31}{3} *)$	$\frac{3}{1-25/3} (\frac{31}{3} *)$	$\frac{3}{1-13/4} (\frac{19}{4} *)$	
1941—42 ...	$\frac{23}{1-12/4}$	$\frac{14}{1-5/5}$	$\frac{24}{1-22/4}$	$\frac{12}{1-23/4}$	$\frac{17}{1-17/4}$	$\frac{14}{1-21/4}$	Følgen i de D.F. D.S. The u Com The The
1942—43 ...	—	—	—	$\frac{9}{1-23/2}$ $(\frac{7}{1-23/2}) \uparrow$	$\frac{12}{1-23/2}$ $(\frac{29}{1-23/2}) \uparrow$	$\frac{10}{1-23/2}$ $(\frac{20}{1-23/2}) \uparrow$	
1943—44 ...	—	—	—	—	—	—	Følgen i de Em. $\frac{3}{2}$ The u Com The
1944—45 ...	—	$(\frac{30}{1-5/3}) \uparrow$	—	—	—	—	
1945—46 ...	—	$\frac{28}{1-26/3}$	—	$\frac{31}{1-20/3}$	—	—	Følgen i de A/S The u Com The
1946—47 ...	$\frac{13}{1-9/4}$	$\frac{6}{1-18/4}$	$\frac{10}{1-19/4}$	$\frac{7}{1-10/4}$	$\frac{10}{1-10/4}$	—	

†) Lå klar til udrykning.

Prepared for immediate activity.

††) Lejet af handelsministeriet førend overtagelse i foråret 1938.

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

*) Se anm.: forrige side.

See note preceding page.

Stats-isbrydernes virksomhed.

Activity of the Government ice-breakers.

b. 6.

	Isbjørn bygget 1923 built 1923	Lillebjørn bygget 1926 built 1926	Stærkodder anskaffet 1928 bought 1928	Storebjørn bygget 1931 built 1931	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed.</i>
.....	$\frac{4}{1}-\frac{30}{3}$	—	—	—	$\frac{23}{1}-\frac{8}{2}$ var „Isbjørn“ udsendt til hjælp for et dansk skib, der lå 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>
.....	—	—	—	—	Henlagt under den samvirkende svensk-danske isbrydnings-tjeneste**) virkede den svenske isbryder „Isbrytaren II“ $\frac{20}{2}-\frac{30}{3}$, 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 isbrydnings-tjeneste lejede den russiske isbryder „Lenin“, som dog kun nåede at virke $\frac{17}{3}-\frac{29}{3}$. Desuden modtoges hjælp i nogle dage ($\frac{6}{3}-\frac{8}{3}$) 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 $\frac{20}{2}-\frac{30}{3}$, $\frac{25}{3}-\frac{5}{4}$ and $\frac{21}{2}-\frac{28}{3}$ respectively.</i> <i>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 $\frac{17}{3}-\frac{29}{3}$.</i> <i>Further the Finland ice-breaker „Jääkarhu“ rendered assistance $\frac{6}{3}-\frac{8}{3}$.</i>
.....	$\frac{29}{12}-\frac{6}{1}$ ($\frac{11}{2}$ *) $\frac{18}{1}-\frac{1}{4}$	$\frac{18}{12}-\frac{1}{2}$ ($\frac{23}{2}$ *) $\frac{6}{1}-\frac{1}{4}$ ($\frac{17}{4}$ *)	$\frac{24}{1}-\frac{29}{3}$ ($\frac{5}{4}$ *)	—	<i>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 $\frac{17}{3}-\frac{29}{3}$.</i> <i>Further the Finland ice-breaker „Jääkarhu“ rendered assistance $\frac{6}{3}-\frac{8}{3}$.</i>
.....	—	$\frac{9}{2}-\frac{22}{3}$ ($\frac{1}{4}$ *)	$\frac{7}{2}-\frac{30}{3}$	—	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 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>
.....	—	—	—	—	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>
.....	$\frac{2}{2}-\frac{9}{3}$ ($\frac{19}{3}$ *)	$\frac{22}{1}-\frac{18}{3}$ ($\frac{23}{3}$ *)	$\frac{22}{1}-\frac{1}{4}$	$\frac{31}{1}-\frac{9}{3}$ ($\frac{19}{3}$ *)	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 havnevesens isbryder „Væderen“ $\frac{6}{2}-\frac{7}{2}$ og $\frac{10}{2}$. — „Grane“ $\frac{5}{2}$. De Danske Statsbaners isbryder „Fenris“ $\frac{6}{2}-\frac{9}{2}$. — — færgen „Valdemar“ $\frac{4}{2}-\frac{16}{2}$, $\frac{19}{2}-\frac{7}{3}$, $\frac{18}{13}-\frac{23}{3}$. <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-Railways' ice-breaker „Fenris“ $\frac{6}{2}-\frac{9}{2}$.</i> — — — ferry „Valdemar“ $\frac{4}{2}-\frac{16}{2}$, $\frac{19}{2}-\frac{7}{3}$, $\frac{18}{13}-\frac{23}{3}$.

t virksomhed henlås 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.

enere fremkomne bekendtgørelse om en mellem Danmark og Sverige afsluttet overenskomst om samarbejde mellem de to lande angående isbrydnings-tjeneste i og visse tilgrænsende farvande (af 27. febr. 1931).

ification 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).

Tab. 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	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed.</i>
1937—38 ...	—	—	—	($\frac{3}{1}-\frac{22}{1}$) †	($\frac{3}{1}-\frac{22}{1}$) †	$\frac{12}{12}-\frac{17}{1}$ ††	D.F.D.S.'s isbryder „Bryderen“ $\frac{29}{12}-\frac{17}{1}$ ($\frac{23}{1}$ *). D.F.D.S.'s bugserbåd „Brage“ $\frac{27}{12}-\frac{28}{12}$. <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. tugboat „Brage“ $\frac{27}{12}-\frac{28}{12}$.</i>
1938—39 ...	—	($\frac{6}{1}-\frac{20}{1}$) †	—	$\frac{28}{12}-\frac{21}{1}$	$\frac{26}{12}-\frac{18}{1}$	$\frac{29}{12}-\frac{28}{1}$	
1939—40 ...	$\frac{17}{1}-\frac{13}{4}$ ($\frac{16}{4}$ *)	$\frac{3}{1}-\frac{11}{4}$	$\frac{19}{1}-\frac{9}{4}$	$\frac{16}{1}-\frac{7}{4}$ ($\frac{13}{4}$ *)	$\frac{2}{1}-\frac{28}{3}$	$\frac{1}{1}-\frac{17}{4}$ ($\frac{20}{4}$ *)	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 „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-Railways' ice-breaker „Fenris“ $\frac{20}{1}-\frac{25}{1}$, $\frac{13}{2}-\frac{23}{2}$ and $\frac{16}{3}-\frac{19}{3}$.</i>
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. ice-breaker „Bryderen“ $\frac{9}{1}-\frac{28}{3}$ ($\frac{2}{4}$ *).</i> <i>The Danish State-Railways' ice-breaker „Mjølner“ $\frac{23}{1}-\frac{24}{3}$.</i> — — — — — „Fenris“ $\frac{8}{3}-\frac{9}{3}$.
1941—42 ...	$\frac{23}{1}-\frac{12}{4}$	$\frac{14}{1}-\frac{5}{5}$	$\frac{24}{1}-\frac{22}{4}$	$\frac{12}{1}-\frac{23}{4}$	$\frac{17}{1}-\frac{17}{4}$	$\frac{14}{1}-\frac{21}{4}$	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider: D.F.D.S.'s isbryder „Bryderen“ $\frac{19}{1}-\frac{21}{4}$. D.S.B.'s isbryder „Mjølner“ $\frac{24}{1}-\frac{17}{4}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the period annexed:</i> <i>The D.F.D.S. ice-breaker „Bryderen“ $\frac{19}{1}-\frac{21}{4}$.</i> <i>The Danish State-Railways' ice-breaker „Mjølner“ $\frac{24}{1}-\frac{17}{4}$.</i>
1942—43 ...	—	—	—	$\frac{9}{1}-\frac{23}{2}$ ($\frac{7}{1}-\frac{23}{2}$) †	$\frac{12}{1}-\frac{23}{2}$ ($\frac{29}{1}-\frac{23}{2}$) †	$\frac{10}{1}-\frac{23}{2}$ ($\frac{20}{1}-\frac{23}{2}$) †	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i den vedføjede tid. D.F.D.S.'s isbryder „Bryderen“ $\frac{25}{1}-\frac{22}{2}$. <i>The undermentioned vessel was chartered by the Ministry of Commerce etc., and rendered assistance in the period annexed.</i> <i>The D.F.D.S.'s ice-breaker „Bryderen“ $\frac{25}{1}-\frac{22}{2}$.</i>
1943—44 ...	—	—	—	—	—	—	
1944—45 ...	—	($\frac{30}{1}-\frac{5}{3}$) †	—	—	—	—	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider: Em. Z. Svitzers bjergningsentreprises bugserbåd „Pluto“ $\frac{3}{2}-\frac{6}{2}$. <i>The undermentioned vessel was chartered by the Ministry of Commerce etc., and rendered assistance in the period annexed:</i> <i>The Em. Z. Switzer tug-boat „Pluto“ $\frac{3}{2}-\frac{6}{2}$.</i>
1945—46 ...	—	$\frac{28}{1}-\frac{26}{3}$	—	$\frac{31}{1}-\frac{26}{3}$	—	—	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider: A/S Goliath's bugserbåd „Goliath II“ $\frac{4}{3}-\frac{21}{3}$. <i>The undermentioned vessel was chartered by the Ministry of Commerce etc., and rendered assistance in the period annexed.</i> <i>The tug-boat „Goliath II“ $\frac{4}{3}-\frac{21}{3}$.</i>
1946—47 ...	$\frac{13}{1}-\frac{9}{4}$	$\frac{6}{1}-\frac{18}{4}$	$\frac{10}{1}-\frac{19}{4}$	$\frac{7}{1}-\frac{10}{4}$	$\frac{10}{1}-\frac{10}{4}$	—	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider: A/S Goliath's bugserbåd „Goliath II“ $\frac{7}{1}-\frac{4}{2}$, $\frac{9}{4}-\frac{13}{4}$. D.F.D.S.'s isbryder „Bryderen“ $\frac{6}{2}-\frac{27}{2}$. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc., and rendered assistance in the periods annexed.</i> <i>The tug-boat „Goliath II“ $\frac{7}{1}-\frac{4}{2}$, $\frac{9}{4}-\frac{13}{4}$.</i> <i>The D.F.D.S.'s ice-breaker „Bryderen“ $\frac{6}{2}-\frac{27}{2}$.</i>

†) Lå klar til udrykning.

Prepared for immediate activity.

††) Lejet af handelsministeriet førend overtagelse i foråret 1938.

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

*) Se anm.: forrige side.

See note preceding page.

Tab. 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	Følgende materiel var lejet af handelsministeriet og virkede i de vedføjede tider. <i>The undermentioned vessels were chartered by the Ministry of Commerce etc. and rendered assistance in the periods annexed.</i>
1947—48...	—	$25/2-11/3$	—	$25/2-11/3$	—	$26/2-11/3$	A/S Goliath's bugserbåd „Goliath II“ $14/1-31/1$, $20/2-8/3$. <i>The tug-boat „Goliath II“ $14/1-31/1$, $20/2-8/3$.</i>
1948—49...	—	—	—	—	—	—	
1949—50...	—	$27/1-24/2$	—	Udgået	—	$27/1-24/2$	
1950—51...	—	—	—	—	—	$4/1-15/3$	
1951—52...	—	—	—	—	Udgået	—	A/S Goliath's bugserbåd „Goliath III“ $13/2-22/2$. <i>The tug-boat „Goliath III“ $13/2-22/2$.</i>
1952—53...	—	$9/2-5/3$	$11/2-2/3$	—	—	$9/2-4/3$	„Goliath III“ $8/1-14/1$ og fra $7/2-24/2$. „Alert“ $8/1-14/1$ og fra $8/2-24/2$. „Pan“ $8/2-15/2$. „Mjølner“ (D. S. B.) $13/2-22/2$.
				Elbjørn bygget 1953 built 1953			„Mjølner“ (D. S. B.) $2/2-9/2$. „Pan“ $26/1-2/2$ og fra $10/2-15/2$. „Goliath III“ $26/1-25/2$. „Alert“ $28/1-21/2$.
1953—54...	$17/2-25/3$	$31/1-28/3$	$10/2-24/3$	$30/1-27/3$	—	$29/1-25/3$	
1954—55...	$2/3-9/3$	$22/2-31/3$	$25/2-17/3$	$22/2-15/3$	—	$20/1-2/4$	„Mjølner“ (D. S. B.) $26/2-24/3$. „Pan“ $18/1-3/2$, $19/2-26/2$, $2/4-7/4$. „Alert“ $15/1-30/1$, $15/2-28/2$, $6/3-13/3$. „Goliath III“ $12/1-20/1$.
1955—56...	$10/2-16/3$	$2/2-2/4$	$5/2-25/3$	$1/2-28/3$	—	$31/1-4/4$	„Mjølner“ (D. S. B.) $10/2-27/2$. „Goliath III“ $20/12-28/12$, $2/2-11/2$, $3/3-11/3$. „Alert“ $2/2-11/2$, $1/3-7/3$. „Pan“ $1/2-10/2$.