

Alle Former af Is har denne Vinter opvist, ofte med afvekslende Fastis og forskellige Arter af Skruois paa samme Rejse, hvilket i høj Grad har vanskelgjort Arbejdet. Fastis af 90 cm Tykkelse er observeret i Østersøen, og Skruningerne har været saa dybe, at hele Skibets Bund har været aftegnat i Isen, naar Isbryderen har bakket tilbage.

2. *Navigationen.* Navigering under Issejlads er meget vanskelig, da Skibets Kurs og Fart er vekslende, og Vejret ofte er usigtbart, medens Fyrskibe og Lystønder er inddragne og Vagerafmærkningen ført under Isen eller bortført af denne. Den Sikkerhed og Uforfærdethed, hvormed danske Skibsførere i denne Vinter har navigeret, kan kun aftvinge Respekt og Beundring; men er det saaledes, da bør der gives Skibsfarten al mulig Hjælp selv med Fare for nogen Ødelæggelse af Afmærkningsmateriel. I denne Forbindelse skal anføres, at Læsø Rende Fyrskib vistnok burde ligge ude det længst mulige, hvad enten det nu skulde opnaas ved, at Fyrskibet var selvbevægende, eller ved at at en Vagerdamper laa langs Siden af dette under de virkelig kritiske Perioder. Læsø Rende er vanskelig at besejle, naar Fyrskibet er inddraget, og mange Skibsførere foretrækker at staa ind i Isen langs den svenske Kyst fremfor at risikere at løbe paa Grund i Læsø Rende. I lange Perioder i denne Vinter har Skibene som Følge af Isforholdene været henvist til at benytte Læsø Rende.

Den sydlige Indgang til Drogden er ligeledes meget vanskelig at finde, naar Drogdens Fyrskib ikke er paa Station, De fleste Skibe kommer for vestlig op under Aflandshage eller Søndre Røse. Et Karakterfyr paa Aflandshage, der var tændt, naar Fyrskibet ikke var paa Station, og som kunde pejles sammen med Fyret paa Dragør Fortet, vilde være til meget stor Nytte og bidrage stærkt til at hindre de mange Strandinger paa Søndre Røse.

Man har endvidere gjort den Erfaring fra „Isbjørn“, at Bagfyret ved Hals er for svagt til med diset Vejr at kunne ses ud til Hals Barre Fyr eller saa langt, som de grønne og røde Forfyr ses, samt at Fyret paa Kronborg er saa svagt, at det forsvinder mellem de elektriske Lys i dets Nærhed. Det røde Bifyr, der tændes paa Kronborg Pynten, naar Lappegrundens Fyrskib er inddraget, samt Taagesignalet sammesteds er ogsaa meget svage.

Anduvningsvagere og Vagere, der er udlagt paa Fyrskibes og Lystønders Plads, bør have stor Stabilitet og Opdrift, saaledes at de rejser sig i enhver Aabning i Isen eller i mindre tyk Is, og burde tillige med de øvrige Vagere atter sættes paa Plads, naar de af Isbrydere eller andre Skibe er rapporteret ude af Plads. Det intimeste Samarbejde mellem selve Handelsflaaden, Isbrydere og Fyr- og Vagervæsenet vil utvivlsomt kunne være af den allerstørste Betydning overfor Spørgsmaal om Tilvejebringelse af den størst mulige Sikkerhed for Navigering under Isforhold.

Et Spørgsmaal, der under Isforhold volder Vanskeligheder, er Ombordbringelse af Lods, da Lodsvæsenets Fartøjer er for svage til at forcere Isen. Hvor Isen er fast, kan Lodsens muligvis gaa om Bord over denne, men er Isen skruet eller aaben, er dette vanskeligt eller umuligt. Isbryderen maa da ofte sætte Lods i Skibene, hvad „Isbjørn“ ogsaa har gjort ved Hals, Nykøbing F., Helsingør, København, Dragør og ved Bornholm. Særlig vanskeligt har det været at faa Lods ved Dragør, hvor Lodserne overhovedet kun har kunnet komme ud, naar der har været aabent Vand. Under saadanne Forhold burde det være Skibsfarten tilladt at tage den Lods, der lettest kan komme om Bord, selv om Lodsningen efter Reglerne tilkommer et andet Distrikt. Ogsaa her vilde et nøjere Samarbejde kunne være af Betydning for Skibsfarten.

København, den 7. April 1924.

Fred. Grue,

Fører.