

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal
Teléfono núm. 2.549.



VENTA DE EJEMPLARES:
Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50.

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial

Ministerio de Hacienda

Real decreto jubilando, con el haber que por clasificación le corresponda, a don Juan Vincenti Reguera, Jefe de Administración de primera clase, Subdirector primero de la Dirección General de Aduanas.—Página 803.

Otro nombrando Subdirector primero de la Dirección General de Aduanas, con la categoría de Jefe de Administración de primera clase, a D. Maximino Fernández Luanco y García-Argüelles, Secretario general de la Junta de Aranceles y Valoraciones.—Página 803.

Otro ídem Secretario general de la Junta de Aranceles y Valoraciones, con la categoría de Jefe de Administración de primera clase, en comisión hasta que el interesado reúna las condiciones reglamentarias, a D. Luis Torá y Martín, Inspector general de Aduanas.—Página 803.

Otro ídem Inspector general de Aduanas, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase, a D. Carlos Gómez y Rodríguez, Administrador de la Aduana de Málaga.—Página 803.

Otro ídem Administrador de la Aduana de Port-Bou, con igual categoría, a D. Hilario Hernández Martín, Administrador de la de Huelva.—Página 804.

Otro ídem Administrador de la Aduana de Cádiz, con igual categoría, a D. Manuel Montesino y Montesino, electo para igual cargo en la de Port-Bou.—Página 804.

Otro ídem Administrador de la Aduana de Málaga, hasta que el interesado reúna las condiciones reglamentarias, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase, a D. Manuel Trillo y García Señorans, Administrador de la de Cádiz.—Página 804.

Otro ídem Administrador de la Aduana de Huelva, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. Manuel Sáenz de Tejada, segundo Jefe de la de Cádiz.—Página 804.

Otro ídem segundo Jefe de la Aduana de Cádiz, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. José Manuel Sanjuán y Armesto, Administrador de la de La Coruña.—Página 804.

Otro ídem Administrador de la Aduana de La Coruña, con igual categoría y clase, a D. Galo García Baquero y González, Inspector de muelles y admacenes de la de Irún.—Página 804.

Otro ídem segundo Jefe de la Aduana de

Barcelona, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. Manuel Alvarellos Berrocal, Inspector de muelles de la misma Aduana. — Página 804.

Otro ídem Inspector de muelles de la Aduana de Barcelona, con igual categoría y clase, a D. Antonio Bans y Mañes, que lo es de la de Sevilla.—Página 804.

Otro ídem íd. íd. de la Aduana de Irún, con igual categoría y clase, a D. Vicente Sanchó Delgado, segundo Jefe de la de Cádiz.—Página 804.

Administración Central

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Avisos a los navegantes.—Página 804.

ANEXO 1.º—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO. — SUBASTAS. — ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL. — ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL. — ANUNCIOS OFICIALES.—SANTORAL.—ESPECTÁCULOS.

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

HACIENDA.—Junta Clasificadora de las Obligaciones procedentes de Ultramar.—Relación número 251.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—Sala de lo Contencioso-Administrativo.—Pliegos 34 y 35.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia, continúan sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE HACIENDA

REALES DECRETOS

Vengo en declarar jubilado, con el haber que por clasificación le corresponda, a don Juan Vincenti Reguera, Jefe de Adminis-

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Subdirector primero de la Dirección general de Aduanas, con la categoría de Jefe de Administración de primera clase, a D. Maximino Fernández Luanco y García-Argüelles, Secretario general de la Junta de Aranceles y Valoraciones con igual categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Secretario general de la Junta de Aranceles y Valoraciones,

que el interesado reúna las condiciones que determina el artículo 26 de la ley de Presupuestos de 21 de Julio de 1876, a don Luis Torá y Martín, Inspector general de Aduanas, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Inspector general de Aduanas, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase, a D. Carlos Gómez y Rodríguez, Administrador de la Aduana de Málaga, con igual categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,

Vengo en nombrar Administrador de la Aduana de Port-Bou, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase, a D. Hilario Hernández Martín, Administrador de la de Huelva, con la de Jefe de Administración de tercera clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Administrador de la Aduana de Cádiz, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase, a D. Manuel Montesino y Montesino, electo para igual cargo en la de Port-Bou con la misma categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Administrador de la Aduana de Málaga, en comisión, hasta que el interesado reuna las condiciones que determina el artículo 26 de la ley de Presupuestos de 21 de Julio de 1876, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase, a D. Manuel Trillo y García Señorans, Administrador de la de Cádiz, con igual categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Administrador de la Aduana de Huelva, con la categoría de Jefe de tercera clase, a D. Manuel Sáenz de Tejada, segundo Jefe de la de Cádiz con igual categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar segundo Jefe de la Aduana de Cádiz, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a don José Manuel Sanjuán y Armesto, Administrador de la de La Coruña, con la misma categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Administrador de la Aduana de La Coruña, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. Galo García Baquero y González, Inspector de muelles y almacenes de la de Irún, con la misma categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

Vengo en nombrar segundo Jefe de la Aduana de Barcelona, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. Manuel Alvarellós Berrocal, Inspector de muelles de la misma Aduana, con igual categoría y clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Inspector de muelles de la Aduana de Barcelona, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. Antonio Bans y Mañes, que lo es de la de Sevilla con la de Jefe de Negociado de primera clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

Vengo en nombrar Inspector de muelles y almacenes de la Aduana de Irún, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a D. Vicente Sancho Delgado, segundo Jefe de la de Cádiz con la de Jefe de Negociado de primera clase.

Dado en Palacio a cuatro de Marzo de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda interino,
José Gómez Acebo.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PESCA MARITIMA

AVISO A LOS NAVEGANTES

Sección de Hidrografía

ADVERTENCIAS. — Las marcaciones, incluso todas las relativas a luces, son verdaderas y están dadas desde la mar, desde 0° a 360° a partir del Norte hacia el Este, o sea en el sentido de las manecillas de un reloj; las correspondientes a peligros son dadas desde tierra. Las longitudes se refieren a los meridianos de Greenwich y de San Fernando. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la bajamar de zizigias. Las alturas se dan sobre el nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corrijanse los Planos, Cartas, Derroteros y el Cuaderno de Faros.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

IRLANDA.—Proximidades de Galway.—Boyas luminosas.—Prescripciones.—Notice to Mariners núm. 1475. Londres. 1918.

Núm. 122.—a) En el extremo Este del banco Margaretta, a 1,2 millas y 121° de la luz de Black Rock, se ha fondeado una boya luminosa negra con un destello rojo cada tres segundos.

b) En el extremo SW. del banco Margaretta, a una milla y 153° de la luz de Black Rock, se ha fondeado una boya co-

En las proximidades de Galway, el único paso autorizado es entre los bancos Margaretta y Tawin, y es necesario cambiar de rumbo, en ángulo agudo, después de haber contorneado la boya que marca el extremo Este del banco Margaretta y el extremo NW. de un obstáculo señalado por una boya.

ESCOCIA.—Proximidades de Kilbrennan Sound. Zona de ejercicios de submarinos.—Notice to Mariners número 1489. Londres, 1918.

Núm. 123.—En la parte Sur de Kilbrennan Sound existe una zona para ejercicios de submarinos cuyos límites son:

Al Norte, por el paralelo 55° 32' N.; al Sur, por la línea que une las islas Pladda, 55° 25' 30" N. y 5° 7' W. de Gw. (1° 5' 13" E. de SF.), y Sauda, 55° 16' 42" N. y 3° 35' W. de Gw. (2° 37' 20" E. de SF.).

Loch Alsh y Kyle Rhea.—Prescripciones.—Notice to Mariners núm. 1469. Londres, 1918.

Núm. 124.—Se han anulado las prescripciones concernientes a la navegación en los parajes de Loch Alsh y Kyle Rhea. Aviso núm. 377 de 1918.

FRANCIA.—Proximidades de Brest.—Boyas.—Avis aux Navigateurs número 1/6. París, 1919.

Núm. 125.—Para el servicio de dragado se han fondeado tres grandes boyas, con mira en forma de rombo, en los siguientes puntos:

48° 12' 30" N. y 5° 4' W. de Gw. (1° 8' 20" E. de SF.).

48° 20' N. y 5° 17' W. de Gw. (0° 55' 20" E. de SF.).

48° 27' N. y 5° 39' W. de Gw. (0° 42' 20" E. de SF.).

Saint Nazaire.—Señal de niebla.—Avis aux Navigateurs núm. 1/7. París, 1919.

Núm. 126.—A causa de averías, el funcionamiento de la campana de niebla establecida en el malecón del Oeste de la nueva entrada del puerto de Saint-Nazaire, se ha interrumpido hasta nuevo aviso. Naufragios.—Avis aux Navigateurs número 1/10. París, 1919.

Núm. 127.—Los restos que a continuación se citan constituyen un peligro para la navegación.

Proximidades de Lorient.

Vapor "Tasso" por los 47° 30' N. y 3° 34' W. de Gw. (2° 38' 20" E. de SF.).

Unos restos por los 47° 33' 6" N. y 3° 12' 6" W. de Gw. (3° 0' 14" E. de SF.).

Vapor "Pantoporos" por los 47° 32' 48" N. y 3° 15' 18" W. de Gw. (2° 57' 2" E. de SF.).

Vapor "Thracia" por los 47° 31' N. y 3° 17' W. de Gw. (2° 55' 20" E. de SF.).

Vapor "Nannsmith" por los 47° 30' 6" N. y 3° 13' 6" W. de Gw. (2° 59' 14" E. de SF.).

Vapor "Kansan" por los 47° 20' N. y 3° 30' W. de Gw. (2° 42' 20" E. de SF.).

Vapor "Ruten-Jel" por los 47° 20' 6" N. y 3° 1' W. de Gw. (3° 11' 20" E. de S. F.).

Bahía de Quiberon.

Vapor "Florence" por los 47° 25' 30" N. y 2° 56' 30" W. de Gw. (3° 15' 50" E. de SF.), balizado.

Vapor "Angers" por los 47° 27' 35" N. y 2° 59' 6" W. de Gw. (3° 13' 14" E. de SF.).

Entrada del Loire.

Vapor "Finland" por los 47° 13' N. y 2° 17' W. de Gw. (3° 55' 20" E. de SF.), balizado.

Unos restos por los 47° 16' 24" N. y 2°

Vapor "Antonios Stratos" por los 47° 2' 42" N. y 2° 30' W. de Gw. (3° 42' 20" E. de SF.).

Vapor "Cairnstarth" por los 47° 1' 6" N. y 2° 28' 42" W. de Gw. (3° 43' 38" E. de SF.).

Unos restos por los 47° 3' 6" N. y 2° 40' 30" W. de Gw. (3° 31' 50" E. de SF.).

Vapor "Marne" por los 46° 59' N. y 2° 29' 18" W. de Gw. (3° 43' 2" E. de SF.).

Vapor "Aube" por los 46° 57' N. y 2° 28' 18" W. de Gw. (3° 44' 2" E. de SF.).

Vapor "Dryskos" por los 46° 55' 42" N. y 2° 31' 18" W. de Gw. (3° 41' 2" E. de SF.).

Velero americano por los 46° 58' 30" N. y 2° 25' 54" W. de Gw. (3° 46' 26" E. de SF.).

ESPAÑA.—Mina.—Comandancia de Marina de La Coruña. Telegrama de 19 de Enero de 1919.

Núm. 128.—El vapor inglés "Highland Lady" anuncia que se ha visto una mina en los 43° 9' 30" N. y 9° 29' W. de Gw. (3° 16' 40" W. de SF.).

Ría de Vigo.—Boya.—Jefatura de Obras Públicas, Pontevedra, 20 de Enero de 1919.

Núm. 129.—Ha quedado emplazada nuevamente la boya núm. 9 que marca el bajo Rodeira.

Carta núm. 198 A de la sección II.

Derrotero núm. 2, página 333.

AFRICA.—Lucea.—Notice to Mariners núm. 1.425. Londres, 1918.

Núm. 130.—Se han vuelto a encender todas las luces de la costa Oeste de Africa.

CANAL DE LA MANCHA

FRANCIA.—Sena.—Boya luminosa.—Avis aux Navigateurs núm. 1 | 5. París, 1919.

Núm. 131.—Se ha fondeado para experiencias en el cantil del banco de Radicatel una boya esférica blanca con luz blanca de ocultaciones.

Naufragios.—Avis aux Navigateurs número 118 y 9. París, 1919.

Núm. 132.—Los restos que a continuación se citan constituyen un peligro para la navegación.

Proximidades de Dunquerque.

Chalupa "María" por los 51° 9' 12" N. y 2° 34' E. de Gw. (8° 46' 20" E. de SF.).

Torpedero "A 7" por los 51° 13' 24" N. y 2° 37' 42" E. de Gw. (8° 50' 2" E. de SF.).

Torpedero "Etendard" por los 51° 6' 36" N. y 2° 29' 42" E. de Gw. (8° 42' 2" E. de SF.).

Unos restos por los 51° 3' 18" N. y 2° 13' E. de Gw. (8° 25' E. de SF.).

Dragador por los 51° 3' 30" N. y 2° 11' 48" E. de Gw. (8° 24' 8" E. de SF.).

Torpedero "Estaffette" por los 51° 3' 30" N. y 2° 11' 12" E. de Gw. (8° 23' 32" E. de SF.).

Chalupa "Saint Pierre" por los 51° 2' 24" N. y 2° 6' 54" E. de Gw. (8° 19' 14" E. de SF.).

Dragador "Saint Corentin" por los 51° 3' 48" N. y 2° 10' 30" E. de Gw. (8° 22' 50" E. de SF.).

Dragador "Kempton" por los 51° 3' 48" N. y 2° 7' 42" E. de Gw. (8° 20' 2" E. de SF.).

Dragador "Redcar" por los 51° 3' 42" N. y 2° 7' E. de Gw. (8° 19' 20" E. de SF.).

Dragador "Montrose" por los 51° 3' 18" N. y 2° 6' E. de Gw. (8° 18' 20" E. de SF.).

Vapor "Port Nicholson" por los 51° 4' 42" N. y 2° 6' E. de Gw. (8° 18' 20" E. de SF.).

Proximidades de Calais.

Dragador "Elisabeth" por los 51° 1' N. y 1° 52' 12" E. de Gw. (8° 4' 32" E. de SF.).

Vapor "Atahma" por los 51° 0' 12" N.

Dragador "Júpiter" por los 50° 58' 48" N. y 1° 47' E. de Gw. (7° 59' 20" E. de SF.).

Torpedero "317" por los 51° 0' 12" N. y 1° 48' 12" E. de Gw. (8° 0' 32" E. de SF.).

Vapor "Biruta" por los 51° 0' 12" N. y 1° 40' E. de Gw. (7° 52' 20" E. de SF.).

Vapor "Advent" por los 50° 56' 12" N. y 1° 41' 18" E. de Gw. (7° 53' 38" E. de SF.).

Vapor "Dartmoor" por los 50° 56' 42" N. y 1° 41' 12" E. de Gw. (7° 53' 32" E. de SF.).

Chalupa "Printemps" por los 50° 56' 42" N. y 1° 41' 12" E. de Gw. (7° 53' 32" E. de SF.).

Proximidades de Boulogne.

Vapor "Pengrow" por los 50° 49' 18" N. y 1° 23' E. de Gw. (7° 35' 20" E. de SF.).

Chalupa "Blanc-Nez" por los 50° 48' 12" N. y 1° 32' 42" E. de Gw. (7° 45' 2" E. de SF.).

Vapor "Dotterel" por los 50° 48' 18" N. y 1° 33' 42" E. de Gw. (7° 46' 2" E. de SF.).

Vapor "Tunastable" por los 50° 45' 48" N. y 1° 33' 48" E. de Gw. (7° 46' 8" E. de SF.).

Vapor "Huntley" por los 50° 45' 48" N. y 1° 33' 30" E. de Gw. (7° 45' 50" E. de SF.).

Vapor "Mercator" por los 50° 45' 36" N. y 1° 33' 54" E. de Gw. (7° 46' 14" E. de SF.).

Vapor "Bedford" por los 50° 45' 36" N. y 1° 33' 48" E. de Gw. (7° 46' 8" E. de SF.).

Vapor "Fraser" por los 50° 45' 12" N. y 1° 31' 18" E. de Gw. (7° 43' 38" E. de SF.).

Vapor "Nigel" por los 50° 45' 24" N. y 1° 31' 54" E. de Gw. (7° 44' 14" E. de SF.).

Vapor "Moordise" por los 50° 45' N. y 1° 33' 42" E. de Gw. (7° 46' 2" E. de SF.).

Vapor "Hermatrix" por los 50° 44' 33" N. y 1° 34' 12" E. de Gw. (7° 46' 32" E. de SF.).

Vapor "William Dawson" por los 50° 44' 30" N. y 1° 33' 48" E. de Gw. (7° 46' 8" E. de SF.).

Chalupa "Alcyon" por los 50° 43' 18" N. y 1° 32' 30" E. de Gw. (7° 44' 50" E. de SF.).

Unos restos por los 50° 44' 36" N. y 1° 26' 12" E. de Gw. (7° 38' 32" E. de SF.).

Vapor "Argo" por los 50° 43' 36" N. y 1° 25' 42" E. de Gw. (7° 38' 2" E. de SF.).

De Boulogne a Antifer.

Chalupa "Lorraine" por los 50° 36' 36" N. y 1° 30' 42" E. de Gw. (7° 43' 2" E. de SF.).

Vapor "Rhea" por los 50° 32' 36" N. y 1° 30' E. de Gw. (7° 42' 20" E. de SF.).

Unos restos por los 50° 32' 18" N. y 1° 20' E. de Gw. (7° 32' 20" E. de SF.).

Unos restos por los 50° 28' N. y 1° 7' E. de Gw. (7° 19' 20" E. de SF.).

Vapor "Calaisien" por los 50° 14' N. y 1° 24' 42" E. de Gw. (7° 37' 2" E. de SF.).

Vapor "Nytaar" por los 50° 13' 42" N. y 1° 27' 42" E. de Gw. (7° 40' 2" E. de SF.).

Chalupa "Elise" por los 50° 13' N. y 1° 28' 30" E. de Gw. (7° 40' 50" E. de SF.).

Dos barcos de pesca por los 50° 13' 30" N. y 1° 28' 18" E. de Gw. (7° 40' 38" E. de SF.).

Unos restos por los 50° 15' 48" N. y 1° 30' 18" E. de Gw. (7° 42' 38" E. de SF.).

Vapor "Etern" por los 50° 11' 30" N. y 1° 24' 54" E. de Gw. (7° 37' 14" E. de SF.).

Vapor "Hardy" por los 50° 7' 18" N. y 1° 23' 36" E. de Gw. (7° 35' 56" E. de SF.).

Vapor "Starling" por los 50° 5' 12" N.

Unos restos por los 50° 3' N. y 1° 4' 42" E. de Gw. (7° 17' 2" E. de SF.).

Vapor "Ramsholm" por los 49° 59' 30" N. y 1° 4' 48" E. de Gw. (7° 17' 8" E. de SF.).

Vapor "Ora" por los 49° 35' 48" N. y 0° 47' 42" E. de Gw. (7° 0' 2" E. de SF.).

Vapor "Maine" por los 50° 17' N. y 1° 42' E. de Gw. (7° 54' 20" E. de SF.).

Remolcador "Audax" por los 49° 50' 30" N. y 0° 26' 18" E. de Gw. (6° 38' 38" E. de SF.).

Unos restos por los 49° 55' 24" N. y 0° 52' 18" E. de Gw. (7° 4' 38" E. de SF.).

Unos restos por los 49° 54' 12" N. y 0° 42' 24" E. de Gw. (6° 54' 44" E. de SF.).

Unos restos por los 49° 49' 18" N. y 0° 18' 42" E. de Gw. (6° 31' 2" E. de SF.).

Velero "Brinette" por los 49° 46' 30" N. y 0° 16' 18" E. de Gw. (6° 28' 38" E. de SF.).

Paso de Calais.

Unos restos por los 51° 4' N. y 1° 37' E. de Gw. (7° 49' 20" E. de SF.).

Proximidades del Var.

Vapor "Galeka" por los 49° 34' 12" N. y 0° 5' 30" E. de Gw. (6° 17' 50" E. de SF.).

Vapor "Au Revoir" por los 49° 32' 36" N. y 0° 4' 30" E. de Gw. (6° 16' 50" E. de SF.).

Unos restos por los 49° 33' 30" N. y 0° 4' W. de Gw. (6° 8' 20" E. de SF.).

Vapor "Salta" por los 49° 32' 30" N. y 0° 2' 18" W. de Gw. (6° 10' 2" E. de SF.).

balizado. Vapor "Lionel" por los 49° 31' 48" N. y 0° 2' 54" W. de Gw. (6° 9' 26" E. de SF.), balizado.

Vapor "Antony Hope", destroyer "Dent", y chalupa "Noella" por los 49° 30' 54" N. y 0° 1' 42" W. de Gw. (6° 10' 38" E. de SF.), balizados.

Torpedero "300" por los 49° 30' 42" N. y 0° 3' W. de Gw. (6° 9' 20" E. de SF.).

Vapor "Saint Jacques" por los 49° 30' 30" N. y 0° 2' 42" W. de Gw. (6° 9' 38" E. de SF.).

Vapor "Porto" por los 49° 30' 40" N. y 0° 1' 33" W. de Gw. (6° 10' 47" E. de SF.).

Vapor "Alica" por los 49° 30' 36" N. y 0° 1' 27" W. de Gw. (6° 10' 53" E. de SF.).

Vapor "Maiwood" por los 49° 30' 36" N. y 0° 2' 30" W. de Gw. (6° 9' 50" E. de SF.).

Vapor "Iles Chausey" por los 49° 26' 36" N. y 0° 2' 48" E. de Gw. (6° 15' 8" E. de SF.), balizado.

Vapor "Tange" por los 49° 28' 30" N. y 0° 4' 18" W. de Gw. (6° 8' 2" E. de SF.).

Vapor "Elza Alexander" por los 49° 28' 30" N. y 0° 2' 9" E. de Gw. (6° 14' 29" E. de SF.).

Vapor "Duchesse de Guiche" por los 49° 28' 12" N. y 0° 2' 24" E. de Gw. (6° 14' 44" E. de SF.), balizado.

Vapor "Kelvin Bank" por los 49° 27' 36" N. y 0° 3' 24" E. de Gw. (6° 15' 44" E. de SF.), balizado.

Vapor "Kannit" por los 49° 27' 27" N. y 0° 4' 6" E. de Gw. (6° 16' 26" E. de SF.), balizado.

Vapor "Siliur" por los 49° 27' 12" N. y 0° 1' 30" E. de Gw. (6° 13' 50" E. de SF.), balizado.

Vapor "Louisiane" por los 49° 27' N. y 0° 1' 54" E. de Gw. (6° 14' 14" E. de SF.), balizado.

Vapor "H. S. 75" por los 49° 29' 48" N. y 0° 0' 30" E. de Gw. (6° 12' 50" E. de SF.), balizado.

Proximidades de Cotentin.

"Doris", inglés, a 400 metros del extremo del dique Oeste del canal de Isigny.

Unos restos a 332° y 3.5 millas del faro

MAR DEL NORTE

DE HARWICH A LA DESEMBOCADURA DEL MOSA.—Barco-faro.—Notice to Mariners núm. 1.548. Londres, 1918.

Núm. 133.—El barco-faro descrito en el inciso "g" del Aviso número 89 de 1919, se ha trasladado 1,75 millas al NW. de su primitiva posición y se encuentra en los 51° 51' 48" N. y 3° 26' 30" E. de Gw. (9° 38' 50" E. de SF.).

Las características no han sufrido modificación.

HOLANDA.—Escalda Occidental.—Boya luminosa.—Avis aux Navigateurs número 1/19. París, 1919.

Núm. 134.—La luz de la boya Hompel se ha reemplazado por una luz "roja" con 1 ocultación cada 10 "segundos" (luz, 7 "segundos"; ocultación, 3 "segundos").

Escalda Occidental.—Luzes.—Avis aux Navigateurs núm. 1/20. París, 1919.

Núm. 135. El sector fijo rojo de la luz de Borsele, encendida en el dique interior a 502 metros de la luz anterior, se ve actualmente desde la boya cónica con la bola B hasta 2° sobre la boya negra luminosa número 5; el segundo sector fijo blanco de la luz comprende desde 2° hasta la orilla Norte aguas abajo.

El sector fijo rojo de la luz de Bat, encendida al Norte del canal al Oeste de la punta de Bat, comprende desde 321° sobre la boya cónica número 39 hasta los 26° (65°).

Las demás características de estas luces no se han modificado.

Bancos exteriores.—Barco-faro.—Avis aux Navigateurs núm. 1/21. París, 1919.

Núm. 136.—La luz del barco-faro "Haaks" se ha reemplazado por otra con un grupo de tres relámpagos blancos cada treinta segundos (relámpago, dos segundos; ocultación, tres segundos; relámpago, dos segundos; ocultación, 10,5 segundos; relámpago, dos segundos; ocultación, 10,5 segundos). El barco es rojo, la borda pintada de blanco y en sus costados lleva la inscripción "Haaks"; en el extremo del palo lleva una bola negra. La sirena de niebla emite dos sonidos en sucesión rápida cada dos minutos. La campana submarina da tres sonidos cada 10 segundos (un sonido-silencio, dos segundos; un sonido-silencio, dos segundos; un sonido-silencio, seis segundos).

Situación aproximada: 52° 57' 30" N. y 3° 55' E. de Gw. (10° 7' 20" E. de SF.).

INGLATERRA.—Desembocadura del Tees.—Zona peligrosa.—Notice to Mariners núm. 1.512. Londres, 1918.

Núm. 137.—A consecuencia de los ejercicios de tiro de cañón que se realizan en Marske, es peligrosa para la navegación la zona cuyos límites son:

Al NW., una línea partiendo de un punto de la orilla situado a 1,9 millas y 41° del campanario de Kirkleatham, en dirección 47° y distancia de 1,5 millas.

Al Norte, una línea que sale del extremo NE. de la anterior, en dirección 105° y distancia de 2,4 millas.

Al SE., una línea que sale del extremo SE. de la anterior, en dirección 214° hasta la orilla.

MAR DE IRLANDA

INGLATERRA.—Estrecho de Menai.—Boya.—Notice to Mariners núm. 1.478. Londres, 1918.

Núm. 138.—En la entrada NW. del estrecho de Menai y al NW. y cerca de los restos de un buque, cuyo palo emerge cuatro metros en bajamar, se ha fondeado una boya.

Canal Crosby.—Naufragio.—Boya luminosa.—Notice to Mariners núm. 1.528. Londres, 1918.

Núm. 139.—A unos 100 metros al SE. de unos restos que se encuentran en 53° 31' 42" N. y 3° 8' 12" W. de Gw. (3° 4' 8" E. de SF.) se ha fondeado una boya cónica negra con dos destellos rojos, marcada C 2 B.

MAR MEDITERRANEO

ESPAÑA.—Islas Baleares.—Luz.—Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 20 de Enero de 1919.

Núm. 140.—Terminadas las obras de elevación de la torre del faro de Puerto Colom (isla de Mallorca), realizadas para amplificar el ángulo de iluminación eficaz del expresado faro, dejará de encenderse en la noche del 1 al 2 del próximo Febrero el aparato provisional que se instaló en el ángulo E. de la terraza del edificio para alumbrar mientras se ejecutaran las obras.

En la misma noche se encenderá en la nueva linterna del faro el antiguo aparato óptico, que presentará la apariencia de grupos de cuatro ocultaciones seguidas de grupos de tres cada veinte segundos, cuyas fases son las siguientes:

Grupo de tres ocultaciones (luz, cuatro segundos; ocultación, un segundo; luz, un segundo; ocultación, un segundo; luz, un segundo; ocultación, un segundo; luz, un segundo; ocultación, un segundo; luz, cuatro segundos).

Grupo de tres ocultaciones (ocultación, un segundo; luz, un segundo; ocultación, un segundo; luz, un segundo; ocultación, un segundo).

El alcance de la luz en tiempo medio es de 20 millas.

Cartas números 900 y 5 A y Plano número 290 B de la sección III.

Derrotero número 3, página 528.

Cuaderno de Faros, número 331.

ARGELIA Y TUNEZ.—Naufragios peligrosos.—Avis aux Navigateurs número 1/11. París, 1919.

Núm. 141.—Los restos que a continuación se citan, y que se encuentran en las costas de Argelia y Túnez, constituyen un peligro para la navegación:

Vapor "Argentina" por los 34° 27' N. y 11° 5' E. de Gw. (17° 17' 20" E. de SF.).

Vapor "Verdun" por los 34° 49' N. y 11° 32' E. de Gw. (17° 44' 20" E. de SF.).

Vapor "Exemplaire" por los 35° 1' N. y 11° 38' E. de Gw. (17° 50' 20" E. de SF.).

Velero "Marietta" por los 35° 50' N. y 11° 5' E. de Gw. (17° 17' 20" E. de SF.).

Vapor "Omara" por los 37° 5' N. y 10° 58' E. de Gw. (17° 10' 20" E. de SF.).

Vapor "Thémis" por los 37° 19' N. y 11° 3' E. de Gw. (17° 15' 20" E. de SF.).

Vapor "Eugénie" por los 37° 11' N. y 10° 21' E. de Gw. (16° 33' 20" E. de SF.).

Vapor "Romford" por los 36° 54' N. y 10° 24' E. de Gw. (16° 36' 20" E. de SF.).

OCEANO INDICO

SUMATRA.—Río Tapak-Koeda.—Balizamiento.—Avis aux Navigateurs número 1/32. París, 1919.

Núm. 142.—En la desembocadura del río Tapak-Koeda se han establecido dos balizas de enfilación, que llevan, respectivamente, como miras un triángulo con el vértice hacia arriba y un triángulo con el vértice hacia abajo; estas balizas se encuentran entre sí a 720 metros de distancia y dan como enfilación de entrada la marcación de 187°.

Río Deli.—Barco-faro.—Avis aux Navigateurs núm. 1/31. París, 1919.

Núm. 143.—El barco-faro "Deli" se ha

98° 42' 48" E. de Gw. (104° 55' 8" E. de SF.).

MAR DE LAS ANTILLAS

COLOMBIA.—Savanilla.—Naufragio.—Notice to Mariners núm. 1.431. Londres, 1918.

Núm. 144.—A 1,1 millas y 256° del extremo del malecón de Puerto Colombia se encuentran los restos de un vapor, cuyos palos y puente superior emergen. Durante la noche hay una luz roja que marca los restos.

Publicación temporal de una nueva categoría de avisos y que se refieren a las minas submarinas.

Núm. 145.—1 M.—Se llama la atención de los navegantes que el hecho de haberse firmado un armisticio entre las naciones aliadas y los Estados Unidos de América por una parte, y las Potencias centrales por la otra, no disminuyen de ninguna manera los peligros a que está expuesta la navegación a causa de las minas.

La presente serie de avisos, que se llamará Categoría de Minas, se hace con objeto de dar a los navegantes, bajo forma concisa, los datos referentes a las zonas peligrosas conocidas.

Se suplica de una manera muy particular se fijen sobre estos avisos y tengan reunidos y al día todos estos datos antes de hacerse a la mar.

A menos de aviso en contra, estas noticias referentes a las minas no alivian a los Capitanes de los buques de la obligación que les corresponde de pedir instrucciones sobre el camino que deben seguir antes de salir a la mar.

Repartición geográfica de las zonas peligrosas.

Núm. 146.—2 M.—Con el fin de tener una clasificación y referencias rápidas, estos avisos se publicarán bajo las subdivisiones siguientes:

1.^a Océano Artico.—Todas las aguas situadas al Norte del paralelo de 61° N., menos las del golfo de Bothnie.

2.^a Atlántico Norte.—Limitado al Norte por el paralelo de 61° N., al Este por el meridiano de 11° W. de Gw. (4° 47' 40" W. de SF.) hasta la costa de África y de este punto, siguiendo la costa hasta el Sur del Ecuador y al Oeste por las costas de América.

3.^a Canal de la Mancha y costa occidental del Reino Unido.—Limitado al Norte por el paralelo de 61° N., al Este por el meridiano 5° W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.) hasta Cabo Wrath, de este punto siguen las costas occidentales y meridionales de la Gran Bretaña hasta Dungeness, desde este punto sigue la línea que une Dungeness a Boulogne, al Sur por la costa septentrional de Francia hasta Ouessant, y desde este punto al paralelo de 48° 28' N. y al Oeste por el meridiano de 11° W. de Gw. (4° 47' 40" W. de SF.).

4.^a Mar del Norte.—Limitado al Norte por el paralelo de 61°, al Este y al Sur por las costas escandinavas hasta el meridiano 9° E. de Gw. (15° 12' E. de SF.), sigue este meridiano hasta la costa de Dinamarca, siguiendo por la costa NW. hasta Boulogne y Dungeness, y al Oeste por las costas orientales y septentrionales de la Gran Bretaña hasta Cabo Wrath, y de este punto hasta el meridiano de 5° W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.).

5.^a Mar Báltico.—Comprende todas las aguas del Báltico y Golfo de Bothnie, situadas al Este del meridiano 9° E. de Gw. (15° 12' E. de SF.).

6.^a Costas occidentales de Francia, España y Portugal.—Está limitada al Norte por el paralelo 48° 28' N. al Este y

fia y Portugal hasta el meridiano de la Punta de Tarifa, 5° 37' W. de Gw. (0° 35' E. de SF.), siguiendo este meridiano hasta la costa de Africa, siguiendo después esta costa, y al Oeste por el meridiano de 11° W. de Gw. (4° 47' 40" W. de SF.).

7.^a Mediterráneo.—Todas las aguas situadas al Este del meridiano de Tarifa y al Norte de Suez, comprendiendo el Mar Negro.

8.^a Atlántico Sur, Océano Indico. Mar Rojo y Pacífico.—Todas las aguas navegables del globo, además de las anteriormente indicadas.

OCEANO ARTICO

Núm. 147.—3 M.—La zona del Océano Artico, marcada en el aviso 2 M (1.^a) puede considerarse como libre de minas fondeadas, menos en las proximidades de los puntos siguientes: Cabo Nyemetzki (Península Ribachi), Voronkovskoi (Península Ribachi) y proximidades de la entrada de Kola (Rusia septentrional).

Para más detalles, consultad los diversos avisos referentes a las minas.

Con las reservas contenidas en este aviso, la navegación en estos parajes no está sometida a ninguna restricción.

ATLANTICO NORTE

Núm. 148.—4 M.—La zona del Atlántico Norte marcada en el aviso 2 M (2.^a) puede considerarse como libre de minas fondeadas, con excepción de las regiones situadas en las proximidades de isla Betty (Nueva Escocia) y proximidades de Halifax (Nueva Escocia), Dakar (Africa occidental) y a lo largo de la porción de costa de los Estados Unidos situada al Norte del paralelo de 35° 20' Norte.

Para más detalles, consultad los diversos avisos que referente a minas se han publicado para estas regiones.

La navegación en estos parajes no está sometida a ninguna restricción, salvo las arriba marcadas.

CANAL DE LA MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO

Núm. 149.—5 M.—Existen numerosas zonas peligrosas en la Mancha y en la zona occidental del Reino Unido, marcado en el aviso núm. 2 M (3.^a).

La navegación por esta zona no deberá hacerse más que por rutas autorizadas, cuya indicación se obtendrá antes de salir.

Los detalles relativos a las zonas peligrosas y a las rutas de seguridad se publicarán más adelante en aviso relativo a estas zonas y minas.

MAR DEL NORTE

Núm. 150.—6 M.—En la región del mar del Norte definida en el aviso núm. 2 M, párrafo 4.^o

La navegación por estos parajes solamente deberá efectuarse por las rutas autorizadas, de las que se pedirán indicaciones antes de la partida.

Los detalles relativos a las zonas peligrosas y a las derrotas que deban seguirse se publicarán ulteriormente en los avisos concernientes a minas relativos a estas regiones.

MAR BALTICO

Núm. 151.—7 M.—Existen numerosas zonas peligrosas en la región del Mar Báltico, definida en el aviso núm. 2 M, § 5.^o

La navegación por estos parajes solamente deberá efectuarse por las rutas autorizadas, de las que se pedirán indicaciones antes de la partida.

Los detalles relativos a las zonas peligrosas y a las derrotas que deban seguirse se publicarán ulteriormente en los

COSTAS OCCIDENTALES DE FRANCIA, DE ESPAÑA Y DE PORTUGAL

Núm. 152.—8 M.—Existen numerosas zonas peligrosas en la región de las costas occidentales de Francia, de España y de Portugal, definida en el aviso núm. 2, § 6.^o

La navegación por estos parajes solamente deberá efectuarse por las rutas autorizadas, de las que se pedirán indicaciones antes de la partida.

Los detalles relativos a las zonas peligrosas y a las derrotas que deban seguirse se publicarán ulteriormente en los avisos concernientes a minas relativos a estas regiones.

MEDITERRANEO

Núm. 153.—9 M.—Existen numerosas zonas peligrosas en la región mediterránea, definida en el aviso núm. 2, § 7.^o

La navegación por estos parajes solamente deberá efectuarse por las rutas autorizadas, de las que se pedirán indicaciones antes de la partida.

Los detalles relativos a las zonas peligrosas y a las derrotas que deban seguirse se publicarán ulteriormente en los avisos concernientes a minas relativos a estas regiones.

OCEANO ATLANTICO DEL SUR.—OCEANO INDICO.—MAR ROJO.—OCEANO PACIFICO

Núm. 154.—10 M.—Las regiones definidas en el aviso núm. 2, § 8.^o, en los Océanos Atlántico Sur, Indico, Pacífico y Mar Rojo, se consideran como libres de minas fondeadas, a excepción de las zonas situadas en las proximidades del Cabo de las Agujas (Colonia del Cabo, Africa del Sur), del Cabo Comorin (India), de las islas Anamba (archipiélago malasio), del Cabo Gabo (Estrecho de Bas, Australia), de Three Kings (Nueva Zelanda septentrional) y en las cercanías de Cape Town (Colonia del Cabo, Africa del Sur), Bombay (India) y Colombo (Ceilán).

Para más detalles deben consultarse los diversos avisos concernientes a minas relativos a estas regiones.

Salvo la reserva de las prescripciones contenidas en estos avisos, la navegación por los parajes citados no está sometida a ninguna restricción.

OCEANO ARTICO RUSIA SEPTENTRIONAL

Núm. 155.—11 M.—Existen campos de minas, cuyos límites aproximados son los siguientes:

1.^o Cabo Nyemetzki (Península Ribachi).—A ambos lados de la línea que une el punto 70° 0' 30" N. y 31° 58' E. de Gw. (38° 10' 20" E. de SF.) con el punto 70° 3' 30" N. y 52° 0' 5" E. de Gw. (58° 12' 25" E. de SF.).

Los buques no deben aproximarse a menos de siete millas del faro del Cabo Nyemetzki (69° 58' N. y 31° 55' 30" E. de Gw. (38° 7' 50" E. de SF.) en cualquier dirección que naveguen.

2.^o Punta Voronkovskoi (Península Ribachi).—A ambos lados de la línea que une el punto 69° 45' 30" N. y 33° 8' 30" E. de Gw. (39° 20' 50" E. de SF.).

Los buques no deben penetrar en el círculo de seis millas de radio descrito desde el faro de la Punta Voronkovskoi (69° 45' N. y 33° 6' 0" E. de Gw. (39° 18' 20" E. de SF.).

3.^o A causa de la existencia de un campo de minas en las proximidades de Kola, los buques que entren o salgan deben tomar el canal dragado que pasa por los puntos siguientes:

a) 69° 20' 18" N. y 33° 37' 36" S. de Gw. (39° 49' 56" E. de SF.).

c) 69° 15' 42" N. y 33° 31' 36" E. de Gw. (39° 43' 56" E. de SF.).

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE NUEVA ESCOCIA.—Proximidades de Halifax.

Núm. 156.—12 M.—Existen campos de minas, cuyas delimitaciones son aproximadamente las siguientes:

1.^a Banco Sambro (Proximidades de Halifax).—En un radio de 3,4 millas al rededor del punto 44° 20' 30" N. y 63° 30' 30" W. de Gw. (57° 18' 10" W. de SF.).

Los buques que se dirijan sobre Halifax o se alejen, deben hacerlo por el Este de una línea que une la punta Chebucto y la boya luminosa de silbato que se encuentra en los 44° 24' 30" N. y 63° 20' 30" W. de Gw. (57° 8' 10" W. de SF.).

Los buques no deben aproximarse a menos de ocho millas del barco-faro "Sambro": 44° 20' 30" N. y 63° 30' 30" W. de Gw. (57° 18' 10" W. de SF.).

2.^a Isla Betty.—En un radio de 2,5 millas alrededor del punto 44° 20' 30" N. y 63° 50' W. de Gw. (57° 37' 40" W. de SF.) los buques no deben aproximarse a menos de cinco millas de este punto.

ESTADOS UNIDOS

Núm. 157.—13 M.—1.^o A causa de la existencia de campos de minas a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos, los buques con destino a los puertos de esta costa situados al Norte del paralelo 35° 20' N., deberán, antes de hacer escala en uno de los puertos citados más abajo, siguiendo a partir de la línea de sondas de 200 metros, las rutas de seguridad para aproximarse citadas a continuación:

Boston.—Rumbo verdadero, 257° sobre el barco-faro de Boston.

New-York.—Rumbo verdadero, 295° sobre el barco-faro "Ambrose".

Delaware.—Rumbo verdadero, 252° sobre el barco faro del banco Five Fathom y después directo a bre el puerto.

Chesapeake.—Rumbo verdadero, 255° sobre la boya 2 C. B.

2.^o En ningún caso los buques deben pasar a menos de 20 millas del barco-faro de Nantucket Shoals, y en los parajes del barco-faro de la isla Fenwick, deben pasar a menos de 15 millas al Sur y al Este, o a 10 millas al Norte de este barco-faro.

3.^o Los buques que efectúan navegación costera, que provengan o con destino a puertos de los Estados Unidos situados al Norte del paralelo 35° 20' N., deben antes de partir proveerse de instrucciones especiales relativas a las rutas costeras que deben seguir.

OCEANO ATLANTICO NORTE COSTA OESTE DE AFRICA

Núm. 158.—14 M.—Dakar. Son consideradas como peligrosas, por las minas, las zonas siguientes:

Al norte el paralelo de 14° 44' N., al Este la costa, al Sur el paralelo 14° 25' N. y al Oeste el meridiano de 17° 34' 30" W. de Gw. (11° 22' 10" E. de SF.).

Los buques que entren o salgan de Dakar deberán tomar el canal dragado que pasa por los puntos siguientes:

a) A nueve millas y 232° de la luz de cabo Manuel.

b) A 1.600 metros próximamente y 124° de la luz de cabo Manuel. Esta posición y la anterior están marcadas por boyas.

Los buques que entren deberán dejar estas boyas a 100 metros por babor, y los que salgan a la misma distancia por estribor.

COSTA OESTE DE AFRICA

Núm. 159.—15 M.—Sierra Leona. Los

OCEANO ATLANTICO SUR.—OCEANO INDICO.—MAR ROJO OCEANO PACIFICO

UNION DEL AFRICA DEL SUR.—COLONIA DEL CABO

Núm. 160.—16 M.—Existen campos de minas, cuyas posiciones aproximadas son las siguientes:

I. Proximidades del Cabo.—A un lado y otro de la línea que une los puntos siguientes: 38° 55' S. y 18° 4' E. de Gw. (24° 16' E. de SF.) y 33° 44' 30" S. y 18° 5' E. de Gw. (24° 17' E. de SF.).

La zona limitada por las puntos siguientes es considerada como peligrosa y debe ser evitada:

- a) Faro de la isla Dasseu.
- b) Punta Norte de la isla Robbeu.
- c) 33° 47' 30" S. y 17° 58' E. de Gw. (24° 10' E. de SF.).
- d) 33° 38' S. y 17° 58' E. de Gw. (24° 10' E. de SF.).

II. Cabo de las Agujas.—1.º A uno y otro lado de la línea que une el punto 34° 55' S. y 20° 13' 30" E. de Gw. (26° 25' 50" E. de SF.) al punto 34° 59' 30" S. y 20° 17' E. de Gw. (26° 29' E. de SF.).

2.º A uno y otro lado de la línea que une el punto 35° 0' S. y 20° 5' 30" E. de Gw. (26° 17' 50" E. de SF.) al punto 35° 1' 30" S. y 20° 4' E. de Gw. (26° 16' E. de SF.).

Es peligrosa y debe evitarse la zona marcada por los puntos siguientes:

- a) 34° 49' 30" S. y 20° 9' E. de Gw. (26° 21' E. de SF.).
- b) 34° 49' 30" S. y 20° 17' E. de Gw. (26° 29' E. de SF.).
- c) 34° 58' 30" S. y 20° 23' 30" E. de Gw. (26° 35' 50" E. de SF.).
- d) 35° 4' S. y 20° 21' 30" E. de Gw. (26° 33' 50" E. de SF.).
- e) 35° 7' S. y 20° 0' 30" E. de Gw. (26° 12' 50" E. de SF.).
- f) 35° 0' 30" S. y 19° 56' E. de Gw. (26° 8' E. de SF.).

OCEANO ATLANTICO SUR.—OCEANO INDICO.—MAR ROJO.—OCEANO PACIFICO

INDIA Y CEILAN

Núm. 161.—17 M.—Existen campos de minas, cuyas situaciones aproximadas son las siguientes:

I. Bombay.—A ambos lados de las líneas que unen los puntos siguientes:

- a) 19° 6' N. y 72° 26' E. de Gw. (78° 38' 20" E. de SF.).
- b) 18° 23' N. y 72° 25' E. de Gw. (78° 37' 20" E. de SF.).
- c) 18° 7' N. y 72° 45' E. de Gw. (78° 57' 20" E. de SF.).

La zona antedicha es peligrosa dentro de los límites siguientes: al Norte por el paralelo 19° 10' N.; al Este por la costa de la India; al Sur por el paralelo 18° 3' N., y al Oeste por una línea quebrada que pasa por los puntos siguientes:

- a) 18° 3' N. y 72° 45' E. de Gw. (78° 57' 20" E. de SF.).
- b) 18° 9' N. y 72° 28' E. de Gw. (78° 40' 20" E. de SF.).
- c) 18° 40' N. y 72° 17' E. de Gw. (78° 29' 20" E. de SF.).
- d) 19° 10' N. y 72° 24' E. de Gw. (78° 36' 20" E. de SF.).

Los buques que se dirijan a Bombay o que procedan de dicho puerto deben seguir una de las derrotas siguientes:

A) A partir del faro flotante de Bombay (ocultaciones cada quince segundos, alcance 11 millas), situado en 19° 6' N. y 72° 23' E. de Gw. (78° 35' 20" E. de SF.), y después de haber dejado esta luz al Sur, sigase el canal dragado en una longitud de 26 millas en la dirección 127° hasta un barco-faro situado en 18° 49' 30" N. y 72° 44' 30" E. de Gw. (78° 56'

veinte segundos; alcance, 10 millas). Desde aquí, rumbo al puerto.

B) La navegación costera puede efectuarse entre la costa y una línea que pasa a cinco millas de todos los cabos y faros de la zona peligrosa.

2. Cabo Comorin.—Existe una zona peligrosa en un radio de seis millas alrededor del punto 7° 24' 30" N. y 77° 10' E. de Gw. (83° 22' 20" E. de SF.).

Los barcos no deben aproximarse a menos de 10 millas de esta posición en todos sentidos.

3. Colombo.—Existen zonas peligrosas a ambos lados de las líneas que unen los puntos siguientes:

- a) 7° 1' 30" N. y 79° 40' E. de Gw. (85° 52' E. de SF.).
- b) 6° 50' 30" N. y 79° 40' E. de Gw. (85° 52' E. de SF.).
- c) 6° 40' N. y 79° 50' E. de Gw. (86° 2' E. de SF.).

Es peligrosa la zona cuyos límites son los siguientes: al Norte por el paralelo de 7° 3' N., al Este por la costa de Ceilán, al Sur por el paralelo de 6° 35' N. y al Oeste por una línea quebrada que pasa por los puntos siguientes:

- a) 6° 35' N. y 79° 48' E. de Gw. (86° 0' E. de SF.).
- b) 6° 42' 30" N. y 79° 39' E. de Gw. (85° 51' E. de SF.).
- c) 6° 51' N. y 79° 36' E. de Gw. (85° 48' E. de SF.).
- d) 7° 3' N. y 79° 39' E. de Gw. (85° 51' E. de SF.).

Los buques entrantes o salientes de Colombo deberán seguir las rutas siguientes:

A) A partir del punto situado a 13,25 millas y 299° de la torre del reloj de Colombo (Colombo Clock Tower), todo el canal dragado en la dirección 119° y que está marcado por un buque-faro (luz fija visible a 10 millas). Este canal está también indicado por dos boyas rojas distantes cuatro millas. Se dejarán el buque-faro y las boyas al Norte y lo más cerca posible. A partir de la boya luminosa interior se hará rumbo a 100° sobre la luz del rompeolas.

B) La navegación costera en las regiones anteriormente indicadas puede hacerse a menos de tres millas de la costa.

OCEANO ATLANTICO SUR.—OCEANO INDICO.—MAR ROJO.—OCEANO PACIFICO

AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA

Núm. 162.—18 M.—Existen campos de minas, cuyas posiciones aproximadas son las siguientes:

1.º Cabo Gabo (Estrecho de Bass, Australia).—A) A lado y lado de la línea que une los puntos siguientes: lat. 37° 46' S., long. 149° 52' 30" E. de Gw. (156° 4' 50" E. de SF.) y lat. 37° 47' S., long. 149° 48' E. de Gw. (156° 0' E. de SF.).

b) A lado y lado de la línea que une los puntos siguientes: lat. 37° 53' S., long. 149° 28' 30" E. de Gw. (155° 40' 50" E. de SF.) y lat. 37° 56' S., long. 149° 33' E. de Gw. (155° 45' E. de SF.).

Los buques no deberán acercarse a menos de 10 millas de estas líneas.

2.º Tree Kings (Nueva Zelanda, Isla Norte).—A lado y lado de la línea que une los puntos lat. 34° 6' S., long. 172° 40' E. de Gw. (178° 52' E. de SF.) y lat. 34° 19' 30" S., long. 172° 48' E. de Gw. (179° 0' E. de SF.).

Los buques no se acercarán a menos de 10 millas de esta línea.

3.º Cabo Farewell (Nueva Zelanda, isla Sur).—A lado y lado de la línea que une los puntos lat. 40° 7' S., long. 172° 42' E. de Gw. (178° 54' E. de SF.) y lat. 40° 28' 30" S., long. 172° 26' E. de Gw. (178° 38' E. de SF.).

zona marcada al Norte por el paralelo 39° 55' S.; al Este por el meridiano del faro de Farewell Spit (173° 1' E. de Gw., 179° 13' E. de SF.); al Sur por la costa, y al Oeste por el meridiano de la punta Kahurangi (172° 13' E. de Gw., 178° 25' E. de SF.).

OCEANO ATLANTICO SUR.—OCEANO INDICO.—MAR ROJO.—OCEANO PACIFICO

PENINSULA DE MALACA.—ISLA DE ANAMBA

Núm. 163.—19 M.—Existe un campo de minas a lado y lado de la línea siguiente: lat. 4° 11' 30" N., long. 105° 17' 30" E. de Gw. (111° 29' 50" E. de SF.) y lat. 3° 52' 30" N., long. 106° 0' E. de Gw. (112° 12' E. de SF.).

Los buques que salgan de Singapoore con destino al NE. deberán, a partir del faro de Horsburgh, seguir la ruta de seguridad que pasa por los puntos siguientes:

- a) Lat. 1° 20' N., long. 104° 47' 30" E. de Gw. (110° 59' 50" E. de SF.).
- b) Lat. 1° 50' N., long. 105° 15' E. de Gw. (111° 27' E. de SF.).
- c) Lat. 3° 0' N., long. 105° 15' E. de Gw. (111° 27' E. de SF.).
- d) Lat. 4° 0' N., long. 104° 57' E. de Gw. (111° 9' E. de SF.).
- e) Lat. 5° 0' N., long. 104° 57' E. de Gw. (111° 9' E. de SF.).

Los buques que se dirijan a Singapoore seguirán la misma ruta en sentido inverso.

MAR DEL NORTE

ZONA I.

Núm. 164.—20 M.—En el Mar del Norte, la zona núm. 1, que más adelante se marca, puede considerarse como libre de minas con las reservas que se indican. La navegación puede hacerse sin restricción teniendo en cuenta dichas reservas.

Zona I.—Limitada al Norte por el paralelo de 61° 0' N., al Este por la costa de Noruega, al Sur por una línea poligonal que pasa por los puntos siguientes:

- a) Faro de Marsten.
- b) Lat. 60° 31' N. y long. 3° 2' E. de Gw. (9° 14' E. de SF.).
- c) Lat. 59° 32' N. y long. 0° 48' E. de Gw. (7° 0' E. de SF.).
- d) Lat. 59° 32' N. y long. 1° 38' E. de Gw. (7° 50' E. de SF.).
- e) Lat. 59° 24' N. y long. 3° 11' E. de Gw. (9° 23' E. de SF.).
- f) Lat. 59° 14' N. y long. 4° 30' W. de Gw. (1° 42' E. de SF.).
- g) Lat. 59° 0' N. y long. 5° 0' W. de Gw. (1° 12' E. de SF.), y al Oeste por el meridiano 5° 0' W. de Gw. (1° 12' E. de SF.).

Restricciones.—Islas Shetlands (Costa Oeste).—a) El paso entre las Sherries y la isla Papa Stour (Costa Oeste de Shetlands) está prohibido a causa de las minas.

b) Islas Shetlands (Costa Oeste).—Los buques con destino o que salgan de Swarbacks Minu deben tomar el canal de seguridad de nueve millas de largo y una milla de ancho que pasa a parte y parte de la línea orientada a 292° y que pasa por el punto medio entre el faro Murbie-Stack y la punta Swarbacks.

c) Islas Shetlands (Costa Este).—Los buques que vengán o vayan con destino a Lerwick deben tomar una de las rutas siguientes:

Ruta núm. 1.—Canal principal de media milla de ancho, limitado al Norte por la costa entre el faro de Kirkabister y la punta Bard, y después rumbo Este durante cuatro millas.

Ruta núm. 2.—Canal secundario de media milla de ancho, limitado al Este por las líneas que unen los puntos siguientes:

b) Punt. situado a una milla y 175° de Trebister Ness.

c) Punto situado a nueve millas y 166° del punto b).

d) Proximidades de Bergen.—Para la defensa de Bergen han sido colocadas minas.

Los buques que deseen atravesar los pasos prohibidos deben aproximarse a los buques de patrulla que cruzan por fuera y obtener de ellos las instrucciones necesarias, que deben seguirse al pie de la letra.

ZONA II.

Núm. 165.—21 M.—La zona II, designada más abajo, es peligrosa y contiene minas fondeadas.

Para navegar en esta región deben tomarse los canales dragados y las rutas indicadas a continuación:

Zona II.—Limitada al Norte por una línea quebrada que pasa por los puntos siguientes:

- Faro de Marsten.
- 60° 31' N. y 3° 2' E. de Gw. (9° 14' 20" E. de SF.).
- 59° 32' N. y 0° 48' W. de Gw. (5° 24' 20" E. de SF.).
- 59° 32' N. y 1° 38' W. de Gw. (4° 34' 20" E. de SF.).
- 59° 24' N. y 3° 11' W. de Gw. (3° 1' 20" E. de SF.).
- 59° 14' N. y 4° 30' W. de Gw. (1° 42' 20" E. de SF.).
- 59° 00' N. y 5° 0' W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.).

Al Este por la costa de Noruega; al Oeste por el meridiano 5° 00' W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.); al Sur por una línea que pasa por los puntos siguientes:

- Hvidingso.
- 58° 13' N. y 1° 15' W. de Gw. (4° 57' 20" E. de SF.).
- Punta Duncansby, y en seguida por la costa Norte de Escocia.

Campos de minas.

En esta zona, los campos de minas siguientes están señalados:

I. De las islas Orcades a Noruega.—Una zona peligrosa marcada por una línea que une los puntos siguientes:

- 59° 12' 30" N. y 4° 39' E. de Gw. (10° 51' 20" E. de SF.).
- 59° 29' N. y 3° 10' E. de Gw. (9° 22' 20" E. de SF.).
- 58° 25' N. y 0° 50' W. de Gw. (6° 11' 30" E. de SF.).
- 58° 50' N. y 0° 50' W. de Gw. (6° 11' 30" E. de SF.).
- 59° 00' N. y 2° 15' 30" W. de Gw. (3° 56' 50" E. de SF.).
- 59° 20' N. y 2° 4' W. de Gw. (4° 8' 20" E. de SF.).
- 59° 20' N. y 0° 50' W. de Gw. (6° 11' 30" E. de SF.).
- 60° 21' N. y 3° 10' E. de Gw. (9° 22' 20" E. de SF.).
- 60° 00' N. y 4° 54' 42" E. de Gw. (11° 7' 2" E. de SF.).

En seguida el límite Oeste de las aguas territoriales de Noruega, hasta el punto a) citado más arriba.

Esta zona está jalonada por boyas luminosas y barcos-faros en las posiciones que se indican a continuación.

Se van a colocar otras boyas, y sus posiciones se publicarán en próximos avisos especiales.

a) En el campo de minas:

1) Boya luminosa núm. 1, cónica, negra, mostrando dos destellos blancos cada diez segundos, situada en 60° 10' 18" N. y 4° 7' 18" E. de Gw. (10° 19' 38" E. de SF.).

2) Boya luminosa núm. 2, cónica, un destello blanco cada dos segundos y cin-

3) Boya luminosa núm. 3, cónica, roja, un destello blanco cada cinco segundos, situada en 59° 23' 18" N. y 3° 10' 18" E. de Gw. (9° 22' 38" E. de SF.).

4) Boya luminosa núm. 4, cónica, roja, dos destellos blancos cada diez segundos, situada en 58° 54' 30" N. y 0° 47' W. de Gw. (5° 25' 20" E. de SF.).

5) Boya luminosa núm. 5, cónica, negra, un destello blanco cada cinco segundos, situada en 59° 20' N. y 0° 49' 30" W. de Gw. (5° 22' 50" E. de SF.).

6) Boya luminosa núm. 6, cónica, roja, un destello blanco cada dos minutos y cinco segundos.

Nota.—El alumbrado de estas boyas no está garantizado.

b) Por fuera del campo de minas:

1) Boya luminosa, cónica, roja, de un destello blanco cada dos minutos y cinco segundos, situada en 59° 20' N. y 2° 8' 54" W. de Gw. (4° 3' 26" E. de SF.).

2) Boya luminosa, cónica, negra, de un destello rojo cada cinco segundos, situada en 59° 14' 48" N. y 2° 12' 18" W. de Gw. (4° 0' 2" E. de SF.).

3) Boya luminosa, cónica, roja, de un destello blanco cada cinco segundos, situada en 59° 10' N. y 2° 15' 30" W. de Gw. (3° 56' 50" E. de SF.).

4) Boya luminosa, cónica, negra, de varios destellos rojos cada diez segundos, situada en 59° 5' N. y 2° 18' 36" W. de Gw. (3° 53' 44" E. de SF.).

5) Boya luminosa cónica, roja, de un destello blanco cada dos minutos y cinco segundos, situada en 58° 59' 54" N. y 2° 21' 54" W. de Gw. (3° 50' 26" E. de SF.).

6) Barco-faro, con un destello verde cada treinta segundos, sirena de niebla, emitiendo cuatro sonidos cada minuto.

II. Noruega.—Una zona peligrosa limitada al Norte por el paralelo 59° 25' N.; al Este por el meridiano 5° 10' E. de Gw. (11° 22' 20" E. de SF.); al Sur por el paralelo 59° 8' N., y al Oeste por el límite occidental de las aguas territoriales noruegas.

Este campo de minas cierra el paso entre el campo de minas I, antes designado, y la costa noruega.

III. Costa Norte de Escocia.—Una zona peligrosa, marcada por las líneas que unen los puntos siguientes:

- 59° 5' N. y 4° 17' W. de Gw. (1° 55' 20" E. de SF.).
- 59° 5' N. y 4° 24' W. de Gw. (1° 48' 20" E. de SF.).
- 58° 53' N. y 5° 00' W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.).
- 58° 42' N. y 5° 00' W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.).
- 58° 42' N. y 3° 48' W. de Gw. (2° 24' 20" E. de SF.).
- 58° 52' N. y 3° 48' W. de Gw. (2° 24' 20" E. de SF.).

Rutas que hay que seguir en la zona II.

En la zona II, las únicas rutas autorizadas hasta el presente son las siguientes:

1) Pasar al Este de los campos de minas citados en los párrafos I y II. Entre los paralelos 60° 7' y 59° 3' N., el paso a través de los fiords por tierra de las islas es el único autorizado.

2) Pasar al Oeste de los campos de minas citados en el párrafo I; seguir el canal entre la costa Este de las islas Orcades y una línea quebrada pasando por los puntos siguientes:

- Isla Fair.
- 59° 20' N. y 2° 8' 54" W. de Gw. (4° 3' 26" E. de SF.).
- 58° 59' 54" N. y 2° 21' 54" W. de Gw. (3° 50' 26" E. de SF.).
- 58° 13' N. y 1° 15' W. de Gw. (4° 57' 20" E. de SF.).

de ancho pasando por los puntos siguientes:

- 58° 56' N. y 2° 35' 30" W. Gw. (3° 36' 50" E. de SF.).
- 59° 8' 12" N. y 2° 48' 24" W. de Gw. (3° 23' 56" E. de SF.).
- 59° 11' 18" N. y 2° 53' 30" W. de Gw. (3° 18' 50" E. de SF.).
- 59° 13' 36" N. y 3° 0' 30" W. de Gw. (3° 11' 50" E. de SF.).
- 59° 24' N. y 3° 11' W. de Gw. (3° 1' 20" E. de SF.).

Nota.—Los buques con destino a Kirkwall abandonan este canal en el punto 59° 0' 18" N. y 2° 41' 18" W. de Gw. (3° 31' 2" E. de SF.) y hacen rumbo 270° sobre el String.

4) Arranchar la costa Norte de Escocia, siguiendo a partir del Firth de Penland un canal de 2 millas de ancho cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

- A 2 millas y al Norte de la punta Dunnet.
- 58° 39' N. y 4° 0' W. de Gw. (2° 12' 20" E. de SF.).
- 58° 39' N. y 5° 0' W. de Gw. (1° 12' 20" E. de SF.).

ZONA III

Número 166.—22 M.—La zona III del mar del Norte, designada a continuación, está considerada como libre de minas, bajo las reservas citadas más abajo y la navegación en estas aguas puede hacerse sin restricciones, salvo aquellas que se citan.

Zona III.—Limitada al Norte por una línea quebrada, pasando por los puntos siguientes:

- Hvidingso.
- 58° 13' N. y 1° 15' W. de Gw. (4° 57' 20" E. de SF.).
- Punta Duncansby.

Al Este por la costa de Noruega hasta el meridiano 9° 0' E. de Gw. (15° 12' 20" E. de SF.) y después por este meridiano.

Al Sur por una línea pasando por los puntos siguientes:

- 57° 41' N. y 9° 0' E. de Gw. (15° 12' 20" E. de SF.).
- 57° 34' N. y 6° 0' E. de Gw. (12° 12' 20" E. de SF.).
- 55° 33' N. y 0° 56' W. de Gw. (6° 11' 24" E. de SF.).
- Entrada del puerto de Sunderland.

Y al Oeste por las costas de Inglaterra y Escocia.

Campos de minas.

En esta zona los campos de minas siguientes están señalados:

1) Por fuera de Rattray-Head.—No deben aproximarse a menos de 1,5 millas en todas direcciones de Rattray-Head.

2) Por fuera de Fifeness.—Está señalada una zona peligrosa a causa de las minas, por dentro de las líneas que pasan por los puntos siguientes:

- Roome Ness.
- 56° 14' 54" N. y 2° 33' 18" W. de Gw. (3° 39' 2" E. de SF.).
- 56° 16' 48" N. y 2° 33' 18" W. de Gw. (3° 39' 2" E. de SF.).
- Fifeness.

3) Proximidades de Christiansand.—Se han fondeado minas para la defensa de Christiansand; los buques que deseen atravesar los pasos prohibidos deben aproximarse a los buques patrullas que cruzan por fuera y obtener las instrucciones necesarias, que deben seguir al pie de la letra.

Prescripciones para los fondeos, pesca, etc.

Por temor a las minas fondeadas en aguas profundas está prohibido fondear, pescar, dragar en toda la extensión marcada por las líneas que unen los siguientes puntos:

- Por fuera de la punta Tod (Tod Head).

- 56° 52' 24" N. y 1° 58' 42" W. de Gw. (4° 13' 38" E. de SF.).
- 56° 50' 24" N. y 1° 59' 18" W. de Gw. (4° 13' 2" E. de SF.).
- 56° 51' 30" N. y 2° 9' 30" W. de Gw. (3° 2' 50" E. de SF.).
- b) Por fuera de Fifeness.
- 56° 25' 6" N. y 2° 36' 48" W. de Gw. (3° 35' 32" E. de SF.).
- 56° 25' 18" N. y 2° 33' 18" W. de Gw. (3° 39' 2" E. de SF.).
- 56° 18' 12" N. y 2° 32' 30" W. de Gw. (3° 39' 50" E. de SF.).
- 56° 18' 6" N. y 2° 36' 0" W. de Gw. (3° 36' 20" E. de SF.).
- c) Por fuera de la roca Bass (Bass Rock).
- 56° 8' 42" N. y 2° 35' 54" W. de Gw. (3° 36' 26" E. de SF.).
- 56° 9' 12" N. y 2° 32' 36" W. de Gw. (3° 39' 44" E. de SF.).
- 56° 5' 42" N. y 2° 30' 42" W. de Gw. (3° 41' 38" E. de SF.).
- 56° 2' 12" N. y 2° 34' 18" W. de Gw. (3° 38' 2" E. de SF.).
- 56° 4' 12" N. y 2° 37' 48" W. de Gw. (3° 34' 32" E. de SF.).
- 56° 6' 30" N. y 2° 34' 48" W. de Gw. (3° 37' 32" E. de SF.).

ZONA IV

Número 167.—23 M.—La zona IV del mar del Norte designada a continuación es peligrosa a causa de las minas fondeadas, y la navegación no puede hacerse más que en los canales dragados y sobre las rutas indicadas más adelante:

Zona IV.—Limitada al Norte por una línea que pasa por los puntos siguientes:

- a) 57° 41' N. y 9° 0' E. de Gw. (15° 12' 20" E. de SF.).
- b) 57° 34' N. y 6° 0' E. de Gw. (12° 12' 20" E. de SF.).
- c) 55° 33' N. y 0° 56' E. de Gw. (6° 13' 16" E. de SF.).
- d) Puerto de Sunderland.

Al Este por el meridiano 9° 0' E. de Gw. (15° 12' 20" E. de SF.) hasta la costa danesa, después por las costas de Dinamarca, de Alemania y de Holanda; al Sur por el paralelo 53° 0' N. hasta el meridiano 1° 0' E. de Gw. (7° 12' 20" E. de SF.), después por este meridiano hasta la costa de Norfolk, y al Oeste por la costa inglesa.

Campo de minas.

En la zona IV los campos de minas siguientes están señalados:

I. Bahía de Heligoland.—A excepción de las aguas territoriales, danesas y holandesas. Esta zona peligrosa comprende todas las aguas situadas al Sur y al Este de una línea que empieza a 3 millas de la costa de Jutlandia por los 57° 8' N. y une los puntos siguientes:

- a) 57° 8' N. y 6° 0' E. de Gw. (12° 12' 20" E. de SF.).
- b) 56° 0' N. y 5° 10' E. de Gw. (11° 22' 20" E. de SF.).
- c) 54° 45' 12" N. y 4° 17' E. de Gw. (10° 29' 20" E. de SF.).
- d) 53° 29' N. y 4° 4' E. de Gw. (10° 16' 20" E. de SF.).
- e) 53° 0' N. y 4° 10' E. de Gw. (10° 22' 20" E. de SF.).

El límite del campo de minas sigue el paralelo 53° 0' N. hasta un punto situado a 3 millas de la costa holandesa, después hacia

el Norte, y al Este la línea se confunde con el límite de las aguas territoriales holandesas.

II. Doger Bank.—Una zona peligrosa, marcada por la línea que une los puntos siguientes:

- a) 55° 40' N. y 3° 20' E. de Gw. (9° 32' 20" E. de SF.).
- b) 55° 55' N. y 4° 10' E. de Gw. (10° 22' 20" E. de SF.).
- c) 55° 9' N. y 4° 10' E. de Gw. (10° 22' 20" E. de SF.).
- d) 54° 50' N. y 3° 20' E. de Gw. (9° 32' 20" E. de SF.).

III. Costa Este de Inglaterra.—Una zona peligrosa marcada por la línea que une los puntos siguientes:

- a) 54° 18' N. y 0° 55' E. de Gw. (7° 7' 20" E. de SF.).
- b) 54° 2' 30" N. y 0° 34' E. de Gw. (6° 46' 20" E. de SF.).
- c) 53° 59' 30" N. y 0° 14' E. de Gw. (6° 26' 20" E. de SF.).
- d) 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw. (6° 17' 20" E. de SF.).
- e) 54° 31' N. y 0° 28' W. de Gw. (5° 44' 20" E. de SF.).
- f) 55° 5' N. y 0° 34' 30" W. de Gw. (5° 37' 50" E. de SF.).
- g) 55° 22' 30" N. y 1° 0' W. de Gw. (5° 12' 20" E. de SF.).
- h) 55° 28' N. y 0° 48' 30" W. de Gw. (5° 23' 50" E. de SF.).

Esta última zona está jalonada como sigue:

- 1) Barco-faro en 55° 36' 18" N. y 0° 55' 48" W. de Gw. (5° 16' 32" E. de SF.), mostrando 2 destellos blancos cada 30 segundos. Una sirena de niebla emite 2 sonidos cada minuto.
- 2) Boya luminosa núm. 3, en 55° 12' 36" N. y 0° 22' 54" W. de Gw. (5° 49' 26" E. de SF.), cónica, negra, con 2 destellos rojos cada 10 segundos.
- 3) Boya luminosa núm. 4, en 55° 20' 42" N. y 0° 34' W. de Gw. (6° 11' 46" E. de SF.), esférica, roja, de 1 destello blanco cada 10 segundos.
- 4) Boya luminosa núm. 5, en 55° 28' 30" N. y 0° 47' 30" W. de Gw. (5° 24' 50" E. de SF.), cónica, negra, con 1 destello rojo cada 5 segundos.
- 5) Boya luminosa núm. 6, en 55° 22' 42" N. y 1° 0' 6" W. de Gw. (5° 11' 14" E. de SF.), cónica, ajedrezada, blanca y negra, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos.
- 6) Boya luminosa núm. 7, en 54° 31' N. y 0° 28' 42" W. de Gw. (5° 44' 38" E. de SF.), con un destello blanco cada 10 segundos.
- 7) Boya luminosa núm. 8, en 55° 5' 18" N. y 0° 36' 42" W. de Gw. (5° 35' 38" E. de SF.), cónica, negra, con triángulo sobrepuesto.
- 8) Boya luminosa núm. 9, en 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw. (6° 17' 20" E. de SF.), cónica, roja.

Nota.—Nuevas boyas serán fondeadas, y sus posiciones se publicarán en los avisos especiales concernientes a minas.

Rutas que deben hacerse.

Las rutas designadas a continuación son las que están abiertas por ahora a la navegación:

- 1) Costa Este de Inglaterra.—Sobre

esta costa seguir el War Channel" tal como ha sido definido anteriormente en los avisos especiales.

2) De Holanda a Noruega.—Seguir un canal cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

- a) Barco-faro Haaks, en 52° 57' 30" N. y 3° 55' E. de Gw. (10° 7' 20" E. de SF.), con 2 destellos rojos cada 30 segundos. Sirena de niebla emitiendo 3 sonidos cada 2 minutos.

b) Boya luminosa con silbato núm. 6, en 53° 13' N. y 3° 53' 30" E. de Gw. (10° 5' 50" E. de SF.) roja con 1 destello blanco cada 10 segundos.

c) Boya luminosa núm. 5 A, en 53° 29' N. y 3° 52' E. de Gw. (10° 4' 20" E. de SF.) negra, luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

d) Boya luminosa con silbato núm. 5, en 53° 54' N. y 3° 56' E. de Gw. (10° 8' 20" E. de SF.) luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

e) Boya luminosa con silbato núm. 4, en 54° 20' N. y 3° 59' 30" E. de Gw. (10° 11' 50" E. de SF.) luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

f) Boya luminosa con silbato núm. 3, en 55° 7' N. y 4° 15' E. de Gw. (10° 27' 20" E. de SF.) luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

g) Barco-faro Sur del Doggerbank, en 54° 45' N. y 3° 58' 30" E. de Gw. (10° 10' 50" E. de SF.) con 2 destellos blancos cada 15 segundos. Sirena de niebla emitiendo 2 sonidos cada 2 minutos.

h) Boya luminosa con silbato núm. 2, en 55° 22' 30" N. y 4° 20' E. de Gw. (10° 41' 20" E. de SF.) luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

i) Boya luminosa con silbato núm. 1, en 55° 39' 30" N. y 4° 55' E. de Gw. (11° 7' 20" E. de SF.) luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

j) Barco-faro Norte del Doggerbank, en 56° 0' N. y 5° 0' E. de Gw. (11° 12' 20" E. de SF.) con un destello blanco cada 15 segundos. Sirena de niebla emitiendo sonido cada 30 segundos.

En seguida seguir el meridiano 5° 0' E. de Gw. (11° 12' 20" E. de SF.) hasta el paralelo 57° 18' N.

3) Bahía de Heligoland.—Seguir un canal de 5 millas de ancho cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

- a) Barco-faro Sur del Doggerbank, en 54° 45' N. y 3° 58' 30" E. de Gw. (10° 10' 50" E. de SF.).

b) Un barco-faro, cuyas características serán publicadas en avisos ulteriores en 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw. (12° 1' 12" E. de SF.).

c) 54° 54' N. y 6° 10' E. de Gw. (12° 22' 20" E. de SF.).

d) 54° 26' N. y 7° 45' E. de Gw. (13° 57' 20" E. de SF.).

e) 54° 15' N. y 7° 45' E. de Gw. (13° 57' 20" E. de SF.).

Después, cuando se marque Heligoland al Este, hacer rumbo sobre la entrada del Elba o del Wesser.

El canal será igualmente jalonado de 15 en 15 millas por boyas luminosas, cuyas características serán ulteriores publicadas en avisos especiales.—El Director general, Augusto Durán.