I N F O R M A T I O N

sur l'entretien du chenal navigable du Danube
(du 1er avril 1961 au 1er avril 1962)

km 2379,3 - 0

La présente Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube sur les secteurs respectifs des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales a été dressée en exécution de la décision de la XVIII^{e} session de la Commission du Danube.

L'Information contient des données sur les travaux d'entretien du chenal navigable accomplis dans la période du 1er avril 1961 au 1er avril 1962. Ces données reçues de la part des organismes compétents des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, ont été classifiées selon la Note explicative au "Schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube", élaborée par l'appareil de la Commission du Danube.

Les points auxquels les données n'ont pas été envoyées n'ont pas été inclus dans l'Information.

L'Information comprend les parties suivantes:

I - Travaux d'entretien et de régularisation
II - Balisage du chenal
III - Travaux hydrographiques, hydrologiques et dragages hydrographiques
IV - Service d'information
V - Autres travaux effectués et mesures adoptées pour améliorer les conditions de navigation et les service fournis à la batellerie dans les ports; modifications subies par des facteurs à caractère constant qui ont influencé la stabilité du chenal.

I. TRAVAUX DE REGULARISATION ET D'ENTRETIEN DU CHENAL

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne
(km 2379,3-2223,2)

Secteur commun germano-autrichien
(km 2223,2-2201,8)

1	2	3				4				5
	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma*/ Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable, avant l'exécution des travaux				Aux points b) et c) du Schéma*/ Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable $\frac{\text{envisagé}}{\text{obtenu}}$ après la réalisation des travaux				Nature des travaux
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
	Travaux de régularisation améliorant les conditions du chenal									
	a) Construction des ouvrages hydrotechniques, y compris les dragages respectifs									
•	Kreuzhof km 2373,7-2372,9	14,5	50	700	200	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{70}{70}$	$\frac{1000}{1000}$	400	digue longitudinale de 270 m et 4 épis
•	Seppenhausen km 2353,9-2353,0	18,5	10	1100	500	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{70}{70}$	$\frac{1200}{1200}$	500	digue longitudinale de 240 m et 7 épis
•	Landsdorf km 2333,7-2333,1	14,5	50	1200	500	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{90}{90}$	$\frac{1200}{1200}$	500	digue longitudinale de 180 m et 2 épis
•	Hermannsdorf km 2310,7-2308,0	15,5	80	1200	2000	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{115}{115}$	$\frac{1200}{1200}$	2000	21 épis
•	Winzer km 2264,3-2262,1	12,5	35	500	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{70}{70}$	$\frac{500}{500}$	-	digue longitudinale de 250 m
•	Niederalteich km 2278,0-2277,0	12,5	40	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{60}{60}$	-	-	4 épis
	b) Dragages et éloignement de matériaux									
•	Regensburg-Hitzlerkachlet km 2377,1	18,5	40	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{80}{80}$	-	-	Dragages

Remarque: Les valeurs de la profondeur du chenal figurant sous points a), b) et c) ont été corrigées par rapport à l'ENR calculé pour la période 1924-1960, avec une durée de 94%.

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux									Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 DM	Remarques
Eloignement de matériaux			Mise en place								
Dragages en 1000 m3	Eloignement de pierrailles en 1000 m3	Eloignement de roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	perré en 1000 m2	fascines en 1000 m	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)			
6									7	8	9
10	-	-	2,4	5,5	-	-	-	-	X-XII/61 et II-III/62	104	les travaux sont en cours
12	-	-	4,3	4,8	2,15	-	-	-	VI-X/61	185	-"-
17	-	-	3,1	5,2	1,2	-	-	-	VIII-IX/61 II-III/62	174	-"-
-	-	-	5,5	-	-	-	-	-	VII/61 et II/62	194	-
36	-	-	5	-	2,37	-	-	-	IV/61 et III/62	280	-
-	-	-	2	-	-	-	-	-	IV-V/61	25	-
1,6	-		-	-	-	-	-	-	IX/61	-	-

1	2	3				4				5
8.	Regensburg, section de l'accès du port km 2376,2	15,5	80	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{80}{80}$	-	-	Dragages
9.	Straubing, aire de virage km 2319	18,5	80	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{100}{100}$	-	-	Dragages
10.	Embouchure de l'Isar km 2282,0-2270,0	13,5	60	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{90}{90}$	-	-	Dragages
11.	Endlau km 2261,0-2259,5	11,5	60	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{100}{100}$	-	-	Dragages du chenal et dragages de l'aire de virage Endlau
12.	Hilgartsberger Kachlet km 2259,0-2247,0	12,5	35	500	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{75}{75}$	$\frac{500}{500}$	-	Dérochement à l'explosif et éloignement de matériaux
13.	Vilshofen-Bürgerfeld km 2249,0-2247,0	15,5	100	-	1200	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{100}{100}$	-	1200	Eloignement de gravier
14.	Embouchure de l'Inn km 2225,0-2222,0	18,5	150	-	-	$\frac{18,5}{18,5}$	$\frac{180}{180}$	-	-	Eloignement de gravier
	Consolidation des berges									
15.	Fischerdorf km 2284,5-2284,2	-	-	-	-	-	-	-	-	Berges renforcées sur une longueur de 300 m
16.	Moindres travaux de consolidation des berges km 2379,3-2201,8	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparations générales des ouvrages côtiers et hydrotechniques
	TOTAL:									

6									7	8	9
1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	IX/61	-	-
4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	IV-V/61	10,1	-
57	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	-	-
85	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	110,5	-
-	-	26	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	1146	-
24	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	31,2	-
324	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	-	-
-	-	-	0,5	2,0	-	0,3	-	-	IV/61 - III/62	60	-
-	-	-	10,7	-	1,8	-	-	-	IV/61 - III/62	360	-
811,9	-	26,0	33,5	17,5	7,32	0,3	-	-		1679,8	

Secteur de la République d'Autriche
(km 2223,2-1872,7)

Secteur commun austro-allemand
(km 2223,2-2201,8)

Secteur commun austro-tchécoslovaque
(km 1880,3-1872,7)

o 'or- re	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable, avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé / obtenu, après la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	Brandstätter Kachlet, km 2156	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation des digues parallèles
2.	Digue de Brandstatt, km 2154	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
3.	Krauthagen Sporn km 2153	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
4.	Wörther Insel km 2152-2151	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
5.	Bruckmüller Sporn km 2149	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation des digues parallèles
6.	Digue de Hagenau km 2146	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
7.	Digue de Ottensheim, km 2145	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
8.	Aschacher Kachlet km 2159-2157	-	-	-	-	-	-	-	-	Eloignement de roches
9	Puchenau km 2139	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
10.	Abwinden km 2120	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
11.	Urfahr km 2135	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
12.	Linz km 2128	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
13.	Kronau km 2118	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
14.	Abwinden km 2119	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux									Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 ö.S.	Remarques
Eloignement de matériaux			Mise en place				Transport de matériaux en 1000 m3	Appontements en m			
Dragages en 1000 m3	pierrailles en 1000 m3	roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou de pierres artificielles en 1000 m3	perré en 1000 m2					
6									7	8	9
-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	IV-VI/61	91	-
-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	XI-XII	9	-
-	-	-	1,4	-	-	2	0,1	-	IV/61 - III/62	237	-
-	-	-	0,5	-	-	1,6	-	-	IV-XI/61 II/62	88	-
-	-	-	1,1	-	-	1,7	0,2	-	VI/61-III/62	201	-
-	-	-	0,9	-	-	1,2	0,2	-	IV-III/62	142	-
-	-	-	0,2	-	-	0,4	0,1	-	V-VI/61	19	-
-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	IV-III/62	300	inachevé
-	-	-	0,3	-	-	0,9	0,3	-	V-VI/61	7	-
-	-	-	1,1	-	-	0,8	1,1	-	IV-III/62	266	-
-	-	-	0,1	-	-	1,2	0,1	-	IV-VI/61	12	-
-	-	-	0,8	-	-	2,9	0,8	-	V-XII/61	383	-
-	-	-	0,5	-	-	0,6	0,5	-	IV-IX/61	92	-
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	V/61	37	-

1	2	3				4				5
15.	Marauer km 2117	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
16.	Spielbergau km 2115	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
17.	Sturmau km 2116	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
18.	Mauthausen km 2112	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
19.	Port d'hivernage km 2131	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
20.	Untere Donau-lände, km 2134	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
21.	"VÖEST"-quais km 2126	13	50	-	600	-	-	-	-	Dragage
22.	"VÖEST"-aire de virage, km 2127	14	60	1500	200	20/20	140/140	1500	200	-"-
23.	Port d'hivernage km 2132	10-13	25	-	200	22/22	90/90	-	-	-"-
24.	"VÖEST" km 2126	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparations des dommages causés par la crue
25.	Reigerau km 2121	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
26.	Sturmau km 2119	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
27.	Mauthausen km 2111	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
28.	Gurhof km 2110	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
29.	Aistmüllerau km 2106	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
30.	Hainau km 2097-2096	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
31.	Rockhaufen km 2088	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
32.	Grünau km 2094	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction et réparation d'épis
33.	Pyburg km 2109	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparations des dommages causés par la crue
34.	Neuschütt km 2091	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
35.	Ruprechtshofener Kachlet km 2100	15	-	-	-	22/22	-	-	-	Eloignement de roches

6									7	8	9
-	-	-	0,5	-	-	1,0	0,5	-	IV-IX/61	104	-
-	-	-	0,3	-	-	0,5	0,3	-	IV-X/61	60	-
-	-	-	0,3	-	-	0,9	0,3	-	IV-X/61	55	-
-	-	-	0,1	-	-	0,3	0,1	-	IV-XI/61	24	-
-	-	-	0,2	-	-	1,1	0,2	-	IV-XII/61	89	-
-	-	-	0,1	-	-	0,8	0,1	-	IV-X/61	83	-
-	5,3	-	-	-	-	-	5,3	-	X/61	78	inachevé
-	15	-	-	-	-	-	15	-	VII/61	187	-
3	13	-	-	-	-	-	16	-	XI/61-I/62	270	-
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	XI/61	37	-
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	XI/61	30	-
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	XI/61	28	-
-	-	-	0,2	-	-	0,6	0,2	-	IV-X/61	30	-
-	-	-	0,1	-	-	0,1	0,1	-	V-VII/61	20	-
-	-	-	0,2	-	-	0,1	0,2	-	V-VII/61	28	-
-	-	-	0,4	-	-	1,2	0,4	-	IV-III/62	188	inachevé
-	-	-	0,2	-	-	0,3	0,2	-	VIII/61 - III/62	40	-
-	-	-	1,5	-	-	-	1,5	-	V-VI/61	296	-
-	-	-	0,4	-	-	0,5	0,4	-	IV-XII/61	70	-
-	-	-	1,5	-	-	2,4	0,9	-	VI-XI/61	220	-
-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	II-III/62	61	-

1	2	3				4				5
36.	Diedersdorf km 2052	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
37.	Säusenstein km 2053	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
38.	Stegau km 2043	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
39.	Ebersdorf km 2042	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
40.	Brunn km 2047	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
41.	Klein-Pöchlarn km 2042	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
42.	Ebersdorf Ort km 2041	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
43.	Schönbühel km 2030	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
44.	Dorf Aggsbach km 2028	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
45.	Weitenegg km 2038	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
46.	Eschenau km 2038	-	-	-	-	-	-	-	-	Transport de pierres
47.	Gänsehäufel km 2037	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
48.	Persenbeug km 2059	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparations des dommages causés par la crue
49.	Port Ybbs km 2057	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragage
50.	Spitzerbach km 2020	12	100	800	300	25/25	150/150	1000/1000	-	-"-
51.	Spitz km 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
52.	Loiben km 2005	18	-	-	240	22/22	-	-	-	-"-
53.	Port Krems km 1998	25	40	-	-	30/30	40/40	-	-	-"-
54.	Thallern km 1997	15	100	3000	600	22/22	130/130	3000	-	Construction d'épis
55.	Angern km 1996	18	150	800	160	22/22	200/200	-	-	Dragage
56.	Traismauer km 1988	15	180	2750	400	22/22	230/230	-	-	-"-

6									7	8	9
-	-	-	0,2	-	-	0,3	0,2	-	IV-V/61	19	-
-	-	-	0,2	-	-	0,4	0,2	-	V-VI/61	61	-
-	-	-	0,3	-	-	1,2	0,3	-	IV-IX/61	109	-
-	-	-	1,0	-	-	0,1	1,0	-	V-XI/61 - II-III/62	19	-
-	-	-	0,5	-	-	-	0,5	-	VII-IX/61	9	-
-	-	-	0,4	-	-	0,8	0,4	-	VII-IX/61	23	-
-	-	-	0,1	-	-	0,1	0,1	18	IV-V/61	13	-
-	-	-	1,4	-	-	0,9	1,4	-	V-IX/61	115	-
-	-	-	1,1	-	-	1,9	1,1	-	VII-XII/61	115	-
-	-	-	0,6	-	-	0,3	0,6	-	XI-XII/61- II-III/62	70	-
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	VI-VII/61 - III/62	26	-
-	-	-	0,5	-	-	-	0,5	-	VI-VII/61	27	-
-	-	-	1,1	-	-	3,0	1,1	-	VII/61 - III/62	242	-
7,6	-	-	-	-	-	-	7,6	-	VI-VIII/61	237	-
4,9	4,9	-	-	-	-	-	4,9	-	I-III/62	265	-
2,9	2,9	-	-	-	-	-	2,9	-	II-III/62	68	-
5,1	5,1	-	-	-	-	-	5,1	-	IX/61-I/62	153	-
7,9	7,9	-	-	-	-	-	7,9	-	IV-VI/61	205	-
-	-	-	6,0	-	-	-	6,0	-	VI-VII/61	629	-
2,5	-	2,5	-	-	-	-	2,5	-	IX-X/61	95	-
4,5	-	4,5	-	-	-	-	4,5	-	VIII-IX/61	118	-

1	2	3				4				5
57.	Berndorfer Grabl km 1977-1976	15	80	1250	700	22/22	110/110	2750	700	Dragage
58.	Theiss à Bergau, km 1996-1978	-	-	-	-	-	-	-	-	Eloignement de roches
59.	km 2012-2008 1996-1994 1992-1987	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation des dommages causés par la crue
60.	Port Krems km 1998	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de palplanches, ouvrage pour l'écoulement des glaces
61.	Muckendorf km 1957	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
62.	Langenzersdorf km 1939	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
63.	Langenzersdorf km 1939	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
64.	Neu Aigen km 1966	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
65.	Wipfingerhaufen km 1957	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
66.	Tulln km 1965	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
67.	Entrée dans le chantier de Korneuburg km 1943	9	25	-	120	20/22	35/35	-	600	Dragage
68.	Coupure de Vienne km 1923-1922	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction d'épis
69.	Freudenau km 1920	17	120	-	250	-	-	-	-	Dragage
70.	Région entre les ponts, km 1932	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
71.	Uferbahnhof km 1930	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
72.	Uferbahnhof km 1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
73.	"DDSG" km 1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
74.	"DDSG" km 1928	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
75.	Donau-Kaibahnhof km 1925	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-

6									7	8	9
40,1	25,1	15,0	-	-	-	-	40,1	-	IV-X/61	681	inachevé
0,7	-	0,7	-	-	-	-	0,7	-	IV/61 - III/62	454	-
-	-	-	0,3	-	-	-	0,3	-	IV/61-I/62	47	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	X/61	80	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	XII/61-I/62	180	-
-	-	-	0,1	-	-	0,7	0,1	-	VI-IX/61	26	-
-	-	-	0,1	-	-	0,2	0,1	-	X-XI/61	10	-
-	-	-	0,1	-	-	0,2	0,1	-	XI/61	10	-
-	-	-	0,3	-	-	0,7	0,3	-	VI-X/61	39	-
-	-	-	0,1	-	-	0,2	0,1	-	VIII-X/61	28	-
-	-	-	0,7	-	-	0,7	0,7	-	XI-XII/61	179	-
18	18	-	-	-	-	-	18	-	VIII-XI/61	339	-
-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	VIII-IX/61	98	-
6,4	6,4	-	-	-	-	-	6,4	-	XI-XII/61	95	inachevé
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV-XII/61	115	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV-VI/61	47	-
-	-	-	0,5	-	-	-	0,5	-	VII/61 - III/62	75	inachevé
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IX-X/61	41	-
-	-	-	0,3	-	-	-	0,3	-	X/61	31	inachevé
-	-	-	0,4	-	-	-	0,4	-	X/61	43	inachevé

1	2	3				4				5
76.	Port Albern km 1918	10	-	-	-	23/23	-	-	-	Dragage
77.	Môle dans le port	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
78.	Chemin de fer dans le port	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux de rails
79.	Palplanches	-	-	-	-	-	-	-	-	Entretien
80.	Port Freudenau km 1920	12	-	-	-	23/23	-	-	-	Dragage
81.	Mur de quai	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction
82.	Grue pivotante	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation
83.	Port de Lobau km 1916	10	-	-	-	30/30	-	-	-	Dragage
84.	Route le long de la rive	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction
85.	Berge	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
86.	Chemin de fer dans le port	-	-	-	-	-	-	-	-	Superstructure
87.	Route dans le port	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction de routes
88.	Port de Lobau km 1916, correction du niveau	-			-	-	-	-	-	Terrassement
89.	Schönau km 1909	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
90.	Mannswörth km 1912	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
91.	Orth km 1902	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
92.	Haslau km 1899	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
93.	Embouchure de la March (Morava) km 1880	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
94.	Wildungsmauer km 1896	21	60	-	600	23/23	60/60	-	450	Construction d'épis
95.	km 1932	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement d'un bâtiment coulé
	km 1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
	km 1921	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
96.	Wallsee-Ardagger Zone de retenue km 2094-2085	10-20	-	-	-	30/30	-	-	-	Dragage

6									7	8	9
26	26	-	-	-	-	-	-	-	VII-X/61	426	-
-	-	-	0,7	-	-	1,2	1,3	-	V-VII/61	300	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	1000	2,6 km
-	-	-	-	-	-	-	-	-	VIII-XI/61	50	1400 m2
36	36	-	-	-	-	-	-	-	IV-X/61	590	-
-	-	-	1	10	5	-	-	-	IV/61 - III/62	5100	250 m
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61-III/62	60	-
15,5	15,5	-	-	19	-	-	3,5	-	IX/61 - III/62	14000	-
-	-	-	0,4	23,2	-	2	-	-	VI/61 - III/62	1300	-
-	-	-	3	1,7	-	3	-	-			
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IX-XII/61	900	2 km
-	-	-	-	-	-	-	-	-	V-XII/61	1000	2 km
-	-	-	-	7	-	-	-	-	XII/61	125	-
-	-	-	0,3	-	-	1,8	0,3	-	IV-VII/61	87	-
-	-	-	0,1	-	-	0,1	0,1	-	XI-XII/61	36	-
-	-	-	0,8	-	-	1,5	0,8	-	IX-XII/61	148	-
-	-	-	0,1	-	-	0,2	0,1	-	V-VII/61	21	-
-	-	-	0,1	-	-	0,1	0,1	-	II-XI/61	13	-
-	-	-	4,2	-	-	-	4,2	-	IX-XI/61	676	-
-	-	-	-	-	-	-	--	-	V/61 - III/62	32	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	III-IV/61		
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV-V/61	31	-
368	368	-	-	-	-	-	368	-	IV/61 - III/62	9232	-

1	2	3				4				5
97.	Neuhaus km 2165-2168	10-20	-	-	-	25/25	-	-	-	Dragage
98.	Port commercial Linz, km 2131	-	-	-	-	21/21	-	-	-	-"-
99.	Port pour bateaux-citernes km 2128	-	-	-	-	25/25	-	-	-	-"-
00.	Port commercial km 2131	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
										TOTAL:

Remarque: En dehors des travaux figurant dans le tableau, un bassin est en voie de construction dans le port pour bateaux-citernes de Linz.

6									7	8	9
209	209	-	-	-	-	-	209	-	IV-IX/61	5872	-
8	-	-	-	-	-	-	8	-	X-XI/61	165	-
2	-	-	-	-	-	-	2	-	XII/61	41	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61-III/62	12	-
769	1.758,4	23,2	42,2	60,9	5,0	44,7	760,4	18		50.337	

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque
(km 1880,3-1708,2)

Secteur commun tchécoslovaco-autrichien
(km 1880,3-1872,7)

Secteur commun tchécoslovaco-hongrois
(km 1850,2-1708,2)

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé / obtenu après la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	km 1863-1862	-	-	-	-	-	-	-	-	Digue longitudinale
	Seuils km 1877	21	100	2000	500	-	-	-	-	-
	km 1860	23	200	1800	500	-	-	-	-	-
2.	"Sobros" km 1849	-	-	-	-	-	-	-	-	Fermeture du bras
3.	km 1849-1848	-	-	-	-	-	-	-	-	Digue longitudinale
4.	Confluent du bras Samorin, km 1846	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux de régularisation
	Seuil km 1842	22	100	1800	300	-	-	-	-	-"-
5.	km 1834-1833	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragages
6.	km 1832	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
	Seuil, km 1832	23	80	2000	300	25 / 25	130 / 130	2200 / 2200	400	-"-
7.	km 1832-1826	-	-	-	-	-	-	-	-	Digue longitudinale
8.	km 1830	-	-	-	-	-	-	-	-	Fermeture du bras
9.	km 1829	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragages
10.	km 1827	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
	Seuils, km 1827	24	100	1800	200	25 / 25	150 / 150	1800 / 1800	200	-"-
	km 1825	22	100	1500	150	25 / 25	150 / 150	1500 / 1500	150	-"-
11.	km 1825-1824	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
12.	km 1823-1822	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux											
Eloignement de matériaux		Mise en place									
dragages en 1000 m3	pierrailles en m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	perré en 1000 m2	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)	Appontements en m	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Kcs	Remarques
6									7	8	9
-	-	6,72	-	-	-	-	-	-	-	1015,73	-
"	"	"	"	"	"	"	"	"	IV/61-III/62		
-	-	0,06	-	-	0,94	-	-	-	-"-	108,52	-
-	-	2,96	-	-	-	-	-	-	-"-	447,01	-
-	-	0,08	-	-	-	-	-	-	-"-	2,15	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
60,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1393,00	-
73,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1610,94	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
-	-	1,15	-	-	-	-	-	-	-"-	175,96	-
-	-	0,48	-	-	-	-	-	-	-"-	91,58	-
67,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1470,00	-
36,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	808,00	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
55,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	1249,00	
26,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	808,00	

1	2	3				4				5
13.	km 1822-1811	-	-	-	-	-	-	-	-	Digue longitudinale
14.	Foki,km 1815,5 Seuil,km 1815	22	100	2200	200	-	-	-	-	Fermeture du bras
15.	km 1814	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation des berges
16.	km 1811-1810 Seuil, km 1807	21	80	2300	300	-	-	-	-	-"-
17.	km 1806-1804	-	-	-	-	-	-	-	-	Epis
18.	km 1805-1800 Seuil, km 1801	22	100	1800	200	-	-	-	-	Consolidation des berges
19.	km 1798-1796 Seuil, km 1797	23	100	-	300	-	-	-	-	Travaux de régularisation pour basses eaux
20.	km 1754-1756	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation des berges
21.	km 1753-1752	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
22.	km 1852, 1798 et 1792	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement de chalands et d'un bâtiment
23.	Travaux de moindre envergure	-	-	-	-	-	-	-	-	-
										TOTAL:

									6	7	8	9
-	-	4,63	-	-	-	-	-	-		IV/61-III/62	750,29	-
-	-	-	-	-	1,23	-	-	-		-"-	227,63	-
-	-	0,74	-	-	-	-	-	-		-"-	120,01	-
-	-	0,50	-	-	-	-	-	-		-"-	76,00	-
-	-	1,78	-	-	-	-	-	-		-"-	266,89	-
-	-	6,63	-	0,45	-	8,81	-	-		-"-	1265,94	-
-	-	2,20	-	-	-	-	-	-		-"-	309,74	-
-	-	2,12	-	-	-	-	-	-		-"-	342,76	-
-	-	0,34	-	-	-	-	-	-		-"-	50,73	-
-	-	-	-	-	-	-	300	-		-"-	1452,07	-
-	-	5,62	-	-	2,59	200,57	-	-		-"-	4857,49	-
320,3	-	36,01	-	0,45	4,76	209,38	300	-			18899,44	

Secteur de la République Populaire Hongroise
(km 1850,2-1433)

Secteur commun hungaro-tchécoslovaque
(km 1850,2-1708,2)

o 'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé / obtenu, après la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m.	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
I.	Section des km 1850-1832									
1.	km 1848,5-1846 digue longitudinale No 14/2	-	-	-	-	-	-	-	-	Complètement du fondement de la digue longitudinale
2.	km 1839-1837 digue longitudinale No 17	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
3.	km 1834-1831 digue longitudinale No 19	-	-	-	-	-	-	-	-	Reconstruction de la digue longitudinale
II.	Section des km 1832-1810									
4.	Dunaremete km 1827-1825 digue longitudinale	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction d'un ouvrage de protection de la rive
5.	km 1824-1816 bras Ásványráró	-	-	-	-	-	-	-	-	Fermeture du bras
6.	km 1822 - digue longitudinale No 41	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage pour la concentration du courant
7.	Bagomer km 1816-1815	20	100	1000	400	30/23	150/150	1000	-	Dragage sur le seui
8.	km 1815-1813 digue longitudinale No 48/II/a	-	-	-	-	-	-	-	-	Exhaussement de l'ouvrage pour la concentration du courant
9.	km 1813-1812 digue longitudinale No 48/III	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de l'ouvrage pour la concentration du courant

Aux points c), d) et e) du Schéma											
Volume des travaux											
Eloignement de matériaux			Mise en place								
dragages en 1000 m3	pierrailles en m3	roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	perré en 1000 m2	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Ft.	Remarques
6									7	8	9
-	-	-	2,16	-	-	-	-	-	V/61-IX/61	136	-
-	-	-	-	-	-	0,91	-	-	IX/61-XI/61	187	-
-	-	-	0,13	-	-	-	-	-	VI/61	32	-
-	-	-	-	-	-	1,15	-	-	I/61-VII/61	247	-
-	-	-	-	-	2,45	-	-	-	VIII/61-XII/61	676	Travaux poursuivis en 1962
-	-	-	0,66	-	0,38	-	-	-	VI/61-VII/61	152	-
5,42	-	-	-	-	-	-	-	-	V/61-X/61	103	-
-	-	-	4,88	-	0,83	-	-	-	V/61-XII/61	972	Travaux poursuivis en 1962
19,97	-	-	-	-	-	-	-	-	X/61-XII/61	386	-"-

1	2	3				4				5
III.	Section des km 1810-1805									
10.	Kispatkó km 1808-1807	20	130	3500	300	30/23	150/150	3500	-	Dragage sur les seuils
11.	km 1808-1806	-	-	-	-	-	-	-	-	Complétement de l'ouvrage pour la concentration du courant et des épis
12.	Medve km 1806-1805	14	120	8800	500	30/23	120/120	8800	-	Dragage sur les seuils
IV.	Section des km 1805-1794									
13.	km 1804-1803 digue longitudinale No 49/1	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage pour la concentration du courant
14.	Nagybajcs-Szöd km 1803-1800	-	-	-	-	-	-	-	-	Complétement de l'ouvrage de protection de la rive
15.	Nagybajcs km 1802-1801	16	100	11600	300	30/23	150/150	11600	-	Dragage sur les seuils
16.	km 1798-1796	-	-	-	-	-	-	-	-	Complétement des épis
V.	Section des km 1794-1708									
17.	km 1778-1743	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragages à des fins industrielles
VI.	Section des km 1850-1708					-	-	-	-	Travaux d'entretien
										TOTAL:

5									7	8	9
56,00	-	-	-	-	-	-	-	-	V/61-X/61	1300	-
-	-	-	6,85	-	-	-	-	-	II/61-XII/61	1442	Travaux poursuivis en 1962
99,70	-	-	-	-	-	-	-	-		1426	-
-	-	-	5,51	-	0,03	--	-	-	I/61-XII/61	720	Travaux poursuivis en 1962
-	-	-	1,47	-	-	-	-	-	I/61-XI/61	303	-"-
81,54	-	-	-	-	--	-	-	-	V/61-X/61	1496	-
-	-	-	2,48	-	-	-	-	-	VI/61-VIII/61	518	Travaux poursuivis en 1962
277,38	-	-	-	-	-	-	-	-	II/61-XII/61	-	-
-	-	-	1,71	46,33	1,02	-	-	-	I/61-XII/61	2609	-
520,01	-	-	25,85	46,33	4,72	2,06	-	-		12705	

Secteur de la République Populaire Hongroise
(km 1708,2-1433)

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé / obtenu après la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	Ile Kompkötö km 1682,83	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation des ouvrages de fermeture des bras
2.	Ile Révésztorda km 1680	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
3.	Érd, km 1627-1628	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la rive, des talus, complétement des ouvrages de concentration du courant
4.	Kulcs, km 1593,5	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la rive
5.	Courbe Apostag-Dunaegyháza km 1564-1566:	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km 1565,2	-	-	-	-	-	-	-	-	Epis
	km 1564,6	3,5	70	1800	-	3,5	240	1800	-	-"-
	km 1564	-	-	-	-	-	-	-	-	Ouvrages de concentration du courant
	km 1564-1565	-	-	-	-	-	-	-	-	Digues transversales
6.	km 1670-1688	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragages à des fins industrielles
	km 1590-1607	-	-	-	-	-	-	-	-	
	km 1572-1573	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
	km 1615-1630	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
7.	Courbe Gerjen km 1517-1613	-	-	-	-	-	-	-	-	Exhaussement de l'ancienne digue transversale et pose de fascines

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux												
Eloignement de matériaux			Mise en place						Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Ft.	Remarques
dragages en 1000 m3	pierrailles en m3	roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	perré en 1000 m2	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)			
6									7	8	9
-	-	-	2,39	-	-	-	-	-	IV/61-III/62	478	-
-	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-"-		-
-	-	-	2,34	-	-	-	-	-	-"-	633	-
-	-	-	0,52	-	-	-	-	-	-"-	105	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	2780	
-	-	-	7,4	-	-	-	-	-			-
-	-	-	3,5	-	-	-	-	-			-
-	-	-	-	-	-	-	-	-			-
-	-	-	4,5	-	-	-	-	-			-
598,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
84,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
158,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
452,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-		-
-	-	-	2	-	-	1	-	-	II-III/61	300	-

1	2	3				4				5
8.	Courbe Dusnok km 1502-1498	-	-	-	-	-	-	-	-	Complétement d'anciennes digues transversales (6 pièces)
9.	Courbe Bari km 1459-1454	-	-	-	-	-	-	-	-	Nouvel ouvrage de consolidation de la rive (mise en place de matériaux)
10.	Ile Cigány et courbe Kölked km 1446-1441	19	200	-	800	$\frac{25}{25}$	$\frac{200}{200}$	-	-	Construction d'un ouvrage de consolidation de la rive et de 2 digues transversales
11.	km 1480	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement des épaves du pont de Baja
										TOTAL:

6									7	8	9
-	-	-	11	-	-	-	-	-	IV-XI/61	1300	-
-	-	-	3	-	-	-	-	-	II-III/61	560	-
-	-	-	29	-	-	-	-	-	III-XII/61	3900	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1 sztuka		1800	-
1294	-	-	65,65	-	-	1,4	-	1		11856	

Secteur de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie
(km 1433-1075)

Secteur commun yougoslavo-roumain
(km 1075-845,6)

o 'or- re	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable $\frac{\text{envisagé}}{\text{obtenu}}$ après la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	Hivernage km 1425	27	15	-	270	$\frac{35}{35}$	$\frac{25-180}{25-180}$	-	$\frac{270}{270}$	Dragage du bassin d'hivernage
2.	Novi Sad km 1258	15	20	-	350	$\frac{35}{35}$	$\frac{25-100}{25-100}$	-	$\frac{750}{750}$	-"-
3.	Novi Sad km 1255,5	-	96	-	-	-	188	-	-	Eloignement des piles de l'ancien pont de chemin de fer
4.	Pancevo km 1154	20	20	-	180	$\frac{35}{35}$	$\frac{20-65}{20-65}$	-	$\frac{1800}{1800}$	Dragage du bassin d'hivernage
5.	Kovin km 1109	17	20	-	400	$\frac{35}{35}$	$\frac{20-80}{20-80}$	-	$\frac{400}{400}$	-"-
6.	Prahovo km 865-857	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement de bâtiments coulés
7.	Secteur Brza Vrba km 1105-1094	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux hydro-techniques
8.	Secteur Ram-Dubovac km 1085-1077	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
										TOTAL:

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux											
Eloignement de matériaux			Mise en place								
Dragages en 1000 m3	Eloignement de pierrailles en m3	Eloignement de roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	perré en 1000 m2	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)	Autres travaux	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 din.	Remarques
6									7	8	9
6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61 - III/62	2644	-
30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	14148	-
-	1000	-	-	-	-	-	-	-	-"-	15988	-
25,87	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	11347	-
15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	6619	-
-	-	-	-	-	-	-	3	-	-"-	23288	-
-	-	-	7,4	-	13,1	12,0	-	4,7[x]	-"-	84500	[x] terrassement
-	-	-	13,6	-	10,0	16,0	-	3,1[x]	-"-	91000	Construction de digues, d'épis, consolidation des berges
77,87	1000	-	21,0	-	23,1	28,0	3	7,8		249.534	

Secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer (km 1048-931)

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé après obtenu la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	Sikolovac km 1040,2-1039,6	15	36	-	600	22 / 18,8	36	-	600	Dragages
2.	Greben km 999-997,3	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de la digue longitudinale
3.	Jut km 988,3-985	19	60	-	2700	-	-	-	-	Réparation des digues longitudinale et transversale
4.	Zascoc km 1019	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement d'un bâtiment coulé
5.	Lepena km 1003	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
6.	Bivoli km 1006,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
7.	Vodica km 951	-	-	-	-	-	-	-	-	Mur de soutènemer
										TOTAL:

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux											
Eloignement de matériaux		Mise en place									
dragages en 1000 m3	roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	perré en 1000 m2	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)	Construction d'un mur de soutènement en m3	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 lei ou dinars	Remarques
6									7	8	9
28,29	-	-	-	-	-	-	-	-	VI-IX/61	257,6	(lei)
-	-	3666	-	-	4,93	-	-	-	V-XI/61	6066	(din.)
-	-	5916	-	-	-	-	-	-	VII-XI/61	16389	(din.)
-	-	-	-	-	-	-	1	-	VI/61	120	(lei)
-	-	-	-	-	-	-	1	+		8400	(din.)
-	-	-	-	-	-	-	1	+	X/61	31	(lei)
-	-	-	-	-	-	-	-	0,235	IX-XII/61	47	(lei)
28,29	-	9582	-	-	4,93	-	3	0,235		455,6	(lei)
										30855	(din.)

Secteur de la République Populaire Roumaine
(km 1075-0)

Secteur commun yougoslavo-roumain
(km 1075-845,6)

Secteur commun roumaino-bulgare
(km 845,6-375,1)

Secteur commun roumaino-soviétique
(km 134,1-79,6 - milles 72,4-43,0)

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé, après obtenu la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	km 931-170	25	200	1000	-	-	-	-	-	
2.	Caluda-Dobrina km 931-600	-	-	-	-	~~-~~ 25	-	-	-	Dragage
Renflouements de bâtiments coulés et d'autres obstacles gisant sur le chenal										
3.	km 2,8 (mille 1,5)	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement de bâtiments
4.	km 6,4 (mille 3,5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
5.	km 45,4 (mille 25)	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
6.	km 145,5 (mille 80)	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
7.	km 159,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
8.	km 244	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
9.	km 302,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
10.	km 612,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
11.	km 674	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
12.	km 688,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
13.	km 851	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
14.	km 857	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-

Aux points c), d) et e) du Schéma											
Eloignement de matériaux			Volume des travaux Mise en place						Date de l'exécution des travaux	Coût total	Remarques
dragages en 1000 m3	pierrailles en m3	roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)	Appontements en m			
6									7	8	9
-	-	-	-	-	-	-	-	-	IV/61-III/62	-	Des points critiques apparaissent à l'époque des basses eaux
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Bateau-citerne
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Remorqueur
-	-	-	-	-	-	-	2	-	-"-	-	Ponton métallique
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Bac
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Petit bâtiment
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland
-	-	-	-	-	-	-	1/2	-	-"-	-	Bateau-citerne
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	-"-

1	2	3				4				5
15.	km 858,7	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement de bâtiments
16.	km 863,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
17.	km 878,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
18.	km 955,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
19.	km 957	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
20.	km 958,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
21.	km 962	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
22.	km 962,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
23.	km 981	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
24.	km 989	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
25.	km 1006,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
26.	km 1019,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
27.	Bras Macin km 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
Dragages dans les ports										
28.	Braila km 169,1	-	-	-	-	-	-	-	-	Bassin de docks
29.	Galați km 148,62	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
30.	Galați km 146,49	-	-	-	-	-	-	-	-	Bassin pour le bois
31.	Braila km 169	-	-	-	-	-	-	-	-	Appontements fluviaux et maritimes
32.	Giurgiu km 489,8	-	-	-	-	-	-	-	-	Bassin Plantelor - hivernage
33.	Giurgiu km 492,15	-	-	-	-	-	-	-	-	Bassin Veriga hivernage
34.	Giurgiu km 489,5	-	-	-	-	-	-	-	-	Entrée dans le bassin Smîrda
35.	Corabia km 630	-	-	-	-	-	-	-	-	Port
36.	Schela-Veche km 788,5	-	-	-	-	-	-	-	-	Hivernage
										TOTAL:

6									7	8	9
-	-	-	-	-	-	-	1	-	IV/61-III/62	-	Petit bâtiment
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	-"-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Bâtiment à passagers
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	-"-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	-"-
-	-	-	-	-	-	-	2	-	-"-	-	-"-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	-"-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	-"-
-	-	-	-	-	-	-	1/2	-	-"-	-	Bateau-citerne
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-"-	-	Chaland
-	-	-	-	-	-		1	-	-"-	-	Sous-marin
87,16	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
23,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
89,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
18,99	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
70,95	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
71,53	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
95,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
67,90	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
19,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-	-	
72,39	-	-	-	-	-	-	26	-			

Secteur de la République Populaire de Bulgarie
(km 845,6-375,1)

Secteur commun bulgaro-roumain
(km 845,6-375,1)

(Le secteur deskm 845,6-610 est entretenu par les services de la RPR et le secteur des km 610-375,1 par les services de la RPB.

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif, rapporté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé, obtenu après la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	Port Lom km 742	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux d'approfondissement du lit
2.	Port Oriahovo km 678	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction d'un nouvel appontement
3.	Cioara km 590-585	19	80	2000	500	-	-	-	-	Modification du chenal près de l'île Milka
4.	Goliama Brzina km 574-570	15	80	1000	300	19	100	1500	100	-"-
	Belene km 564-561	15	100	1000	200	16	120	1200	150	Modification du chenal près de l'île Kondur
6.	Svistov-coupure pour concentration du courant km 552,7-552	17	55	3000	-	$\frac{22}{21}$	$\frac{60}{70}$	$\frac{3000}{3000}$	-	Dragage
7.	Svistov km 554,6	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragage pour l'élargissement du bassin
8.	Iantra km 539-536	23	150	1000	250	-	-	-	-	-
9.	Roussé km 496	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux d'approfondissement du lit et de construction d'un nou-

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux									Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 leva	Remarques
Eloignement de matériaux		Mise en place				Transport de matériaux en 1000 m3	Renflouement de bâtiments ou autres objets coulés (pièces ou tonnes)	Appontements en m			
dragages en 1000 m3	roches en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	de perré en 1000 m3						
6									7	8	9
65	-	-	-	-	-	65	-	-	IV-VII/61	430	-
-	-	3,00	12,2	0,50	0,60	-	-	40	IV/61-IV/62	700	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	VIII/61	-	Svistov 18.X. 61 +0,23 cm, voir schéma
-	-	-	-	-	-	-	-	-	X/61	-	Voir schéma 14.X.1961 Svistov +0,25 18.X.1961 Svistov +0,23
-	-	-	-	-	-	-	-	-	X/61	-	Voir schéma 6.X.1961 Svistov +0,37 12.X.1961 Svistov +0,20
67	-	-	-	-	-	67	-	-	VIII-X/61	443	Voir annexe
18	-	-	-	-	-	18	-	-	VII-VIII/61	120	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	XII/61 Roussé + 169		-
53	-	2,85	59	1,45	1,12	112	-	-	IV/61-IV/62	1750	-

1	2	3				4				5
10.	Goliam Brischlian km 455-449	21	240	1500	200	18	80	1000	300	Modification du chenal près de l'île M. Brischlian
11.	Port Tutrakan	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction d'un nouvel appontement
12.	Kosui km 425-420	20	100	1000	120	-	-	-	-	-
13.	Bassin du port Roussé	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement de bâtiments
14.	km 412	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
15.	km 563	-	-	-	-	-	-	-	-	Renflouement d'obstacles gisant dans le chenal
16.	km 538	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
17.	km 445	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
18.	km 433	-	-	-	-	-	-	-	-	-"-
										TOTAL:

6									7	8	9
-	-	-	-	-	-	-	-	-	VII/61	-	25.VII.61 Roussé+219 18.X.61 Roussé+0,42
-	-	0,58	10,2	0,23	0,12	10,2	-	-	IV/61 - IV/62	140	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	X/61		Silistra-006
-	-	-	-	-	-	-	3	-	IV-VI/61		
-	-	-	-	-	-	-	1	-	IX-X/61		
-	-	-	-	-	-	-	4	-	X/61		
-	-	-	-	-	-	-	1	-	X/61		
-	-	-	-	-	-	-	2	-	IX/61		
-	-	-	-	-	-	-	1	-	IX/61		
203	-	6,43	81,4	2,18	1,84	272,2	12	40		3583	

Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube

(km 170-0)

Secteur commun roumaino-soviétique

(km 134,1-79,6 - milles 72,4-43,0)

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif, rapporté à l'étiage navigable, avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'étiage navigable envisagé, après obtenu la réalisation des travaux				
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en cm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3				4				5
1.	Sortie en mer									Digues longitudinales
	hm 60,5-62,29	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction de la digue Nord insubmersible 178 m
	hm 60,58-62,37	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction de la digue Sud insubmersible 178 m
	hm 63,10-64,10	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction de la digue Nord submersible 100 m
	hm 63,50-64,50	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction de la digue Sud submersible 95 m
2.	Sortie en mer									
	hm 58-60	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation des digues Nord et Sud insubmersible 2 x 200 = 400 m
3.	hm 55-67	-	-	-	-	27 pieds	100	-	-	Dragage sur la barre et à l'embouchure du canal
	(milles 37-30, 40-41, 46-47, 56-57) et km 160	-	-	-	-	27 pieds	100	-	-	Dragage sur les seuils
4.	Canal de Sulina									
	Gorgova (milles 20,1565-24,1990 de la rive droite)	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage de consolidation de la berge (4917 m2) et de 22 épis. Bouchage des cou-

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux													
Mise en place													
Dragages en 1000 m3	matelas de fascines en 1000 m2	de pierres de taille et blocs en 1000 m3	de pieux en 1000 m3 ou en pièces	de raccords de pieux en m	de fascines en 1000 m	de talus et travaux de terrassement en 1000 m3	de lest en 1000 m3	empierrement en 1000 m3	armature en acier en tonnes béton en m3	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 lei	Remarques
6										7	8	9
-	-	4,54 / 1,71	377p.	525	-	-	-	-	-	XII/61		
-	-	4,46 / 2,05	377p.	525	-	-	-	-	-	XII/61	3071,5	
-	2,4	2,89 / -	5 p.	-	40	-	-	-	-	VIII/61		
-	2,3	2,5 / -	5 p.	-	39	-	-	-	-	VIII/61		
-	-	2,5 / -	300 m3	-	-	-	-	-	-	III/61	3709,1	
463,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	V/61		
265,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X/61 XII/61	3707,7	
-	-	1,59 / -	-	-	-	- / 2,99	-	5, 31	-	V/61 - XII/61	1264,4	Travaux poursuivis en 1962.

1	2	3				4				5
	Vltru (milles 23,5-26) rive droite	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage de consolidation de la berge (7980 m) et de 22 épis. Bouchage des coutures
	Partisanii (milles 30-32) rive droite	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage de consolidation de la rive (1358 m)
	Iligani (milles 30-33) rive gauche	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage de consolidation de la berge (16340 m)
	Port de Sulina, rive droite	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction d'un quai en béton armé (blocs en béton armé et dalles préfabriquées), y compris empierrement, bordure et estacade (650 m de longueur)
										TOTAL:

6										7	8	9
-	-	1,66 / -	-	-	-	11,64 / 2,52	2,74 m3	0,45	-	V/61 XII/61	7530,8	Travaux pour suivis en 1962
-	10,05	-	-	-	-	3,97 / 6,58	2,45 m2	0,36	-	V/61 XII/61	6911,3	Achevé
-	11,41	2,48 / -	-	-	-	19,20 / 6,47	12,97 m2	1,04	-	VI/61 XII/61	2189,2	-"-
-	7,66	2,79 / -	320 pièces	650	-	-	-	-	169,3 / 2,01	IV/61 XII/61	4306,0	
728,9	33,82	25,44 / 3,76	1084 pièces 300 m3	1700	79	34,81 / 18,56	2,74 m3 15,42 m2	6,98	169,3 / 2,01		32690,0	

II. BALISAGE DU CHENAL

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne (km 2379,3-2201,8)

Du km 2223,2 au km 2201,8 (Kreutelstein - Jochenstein) - secteur commun germano-autrichien.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés : au courant de l'année	Nombre de signaux installés : l'année dernière	Date : de la mise en place	Date : de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 2379,3 au km 2223,2 (Regensburg - Kreutelstein) (156,1 km)					
Balises (bouées) lumineuses	1	1			A partir du 18.12.1961 jusqu'au début de février 1962 les balises (bouées) ont été remplacées par des jalons.
Balises (bouées) non-lumineuses	101	101			
Jalons	2	6			
Du km 2223,2 au km 2201,8 (21,4 km)					
Balises (bouées) non-lumineuses	3	6			
Total:	107	114			
Balisage côtier					
Du km 2379,3 au km 2223,2 (156,1 km)					
Feux côtiers (phares)	20	19			
Signaux de traversée	59	59			
Signaux spéciaux (au total)	39	38			
Du km 2223,2 au km 2201,8 (21,4 km)					
Feux côtiers (phares)	6	6			
Signaux de traversée	3	3			
Signaux spéciaux (au total)	15	15			
Total:	142	140			

b) Moyens de balisage complémentaires

Signaux	Nombre total des signaux installés	Cote du niveau auprès duquel les signaux ont été installés	Remarque
Balisage flottant			
Du km 2379,3 au km 2201,8			
Signaux non lumineux	1	Aux niveaux inférieurs à 280 cm d'après la station hydrométrique Hofkirchen	

c) Emploi de nouvelles techniques de balisage du chenal

Pour faciliter la navigation de nuit, les services de balisage ont installé, outre les feux côtiers, des signaux côtiers et flottants simples recouverts de matière réfléchissante et rendus visibles par les projecteurs des bâtiments.

f) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont		Remarque
		partiellement endommagés	totalement endommagés	
Balises (bouées) non lumineuses	3	2	1	
Jalons	6	-	6	

Secteur de la République d'Autriche (km 2223,2-1872,7)

Du km 2223,2 au km 2201,8 - secteur commun austro-allemand.

Du km 1880,3 au km 1872,7 - secteur commun austro-tchécoslovaque.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés : au courant de l'année	Nombre de signaux installés : l'année dernière	Date : de la mise en place	Date : de l'enlèvement	Remarque
Signaux flottants					
Du km 2223,2 au km 1872,7 (350,5 km)					
Balises (bouées) lumineuses	3	2	en place toute l'année	Pendant le charriage	
Balises (bouées) non lumineuses	135	123	-"-	-"-	
Total	138	125			
Balisage côtier					
Du km 2223,2 au km 1872,7 (350,5 km)					Du km 2223 au km 2201 et du km 1880,3 km 1872,7, seulement sur la riv droite
Feux côtiers (phares)	83	78			
Signaux non lumineux balisant les points dangereux et signaux de traversée	150	155			
Signaux spéciaux (au total)	14	10			
Total:	247	243			

b) Moyens de balisage complémentaires

Signaux	Nombre total des signaux installés	Cote du niveau auprès duquel les signaux ont été installés	Remarque
Balisage flottant			
Signaux lumineux	-	-	
Signaux non lumineux	29	-	
Total	29	-	

c) Sections où le chenal a subi des modifications importantes

Au cours de la période traitée, le chenal a été dirigé, dans la région de la construction de la centrale hydraulique d'Aschach, vers l'écluse sud de la rive droite.

La nouvelle traversée a été signalée par des balises (bouées). L'écluse est également desservie par des signaux.

e) Emploi de nouveaux moyens techniques pour le balisage du chenal

Toutes les balises (bouées) non lumineuses sont recouvertes de matière réfléchissante. Afin d'assurer leur visibilité pendant la nuit, les bouées noires sont recouvertes de matière réfléchissante de couleur verte.

d) Endommagement des moyens de balisage

Les endommagements ont été insignifiants.

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque (km 1880,3-1708,2)

Du km 1880,3 au km 1872,7 - secteur commun tchécoslovaco-autrichien.

Du km 1850,2 au km 1708,2 - secteur commun tchécoslovaco-hongrois.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés : au courant de l'année	Nombre de signaux installés : dernière	Date : de la mise en place	Date : de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 1880,3 au km 1708,2 (172,1 km)					
Balises (bouées) lumineuses	1	3			
Balises (bouées) non-lumineuses	11	16	22.2.	22.3, 3.3.	
Jalons	49	160	12.2.	21-22.2.	Conservés
Espars	-	-			
Total:	61	179			
Balisage côtier					Rive gauche
Du km 1880,3 au km 1708,2 (172,1 km)					
Feux côtiers (phares)	31	1			Les passes navigables du pont-route de Medvedov et du pont-rails de Komárom ont été balisées par les services tchécoslovaques
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	-	-			
Signaux non lumineux recouverts de matières réfléchissantes	72	15			
Signaux spéciaux	12	6			
Total:	115	22			

b) Moyens de balisage complémentaires

Signaux	Nombre total des signaux installés	Cote du niveau auprès duquel les signaux ont été installés	Remarque
Balisage flottant		Station hydrométrique Bratislava 160-215	Du km 1850,2 au km 1794.
Signaux lumineux	4		
Signaux non lumineux	233		
Balisage côtier			
Signaux lumineux	1	Au-dessus du haut-niveau	Du km 1850,2 au km 1794
Signaux non lumineux	21		
Total:	259		

Remarque: Du 1er avril 1961 au 31 mars 1962 les services tchécoslovaques ont balisé le secteur commun austro-tchécoslovaque (km 1880,3-1872,7) et le secteur commun tchécoslovaco-hongrois (km 1850,2-1794).

Sur tout le secteur tchécoslovaco-hongrois, allant du km 1850,2 au km 1708,2, les balises lumineuses à feu vert à éclats ont été installées par les services hongrois,et les balises lumineuses à feu rouge à éclats, par les services tchécoslovaques.

A partir du 14 décembre 1961, les balises lumineuses ont été graduellement remplacées par des jalons qui ont été maintenus en place.

Au cours du balisage du chenal, des réflecteurs passifs ont été installés et d'autres renouvelés sur les signaux flottants et côtiers; leur utilisation a donné de bons résultats dans la navigation de nuit.

c) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont		Remarque
		partiellement endommagés	totalement endommagés	
Balises (bouées) lumineuses	11	10	1	
Balises (bouées) non lumineuses	2	1	1	

Secteur de la République Populaire Hongroise (km 1850,2-1433)

Du km 1850,2 au km 1708,2 - secteur commun hungaro-tchécoslovaque.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés : au courant de l'année	Nombre de signaux installés : à la dernière de l'année	Date : de la mise en place	Date : de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 1850,2 au km 1433 (417,2 km)					La section des km 1794-1708,2 a été balisée par les services hongrois
Balises (bouées) lumineuses	63	62	23.12.61 13,20-22. 2.62.	25-26.12.61 23.1.62.	
Jalons	27	27			Bras de Soroksár
Espars	227	229	3-6.1.62 1.2.62	21.12.61 26-29.12.61	
Total:	317	318			
Balisage côtier					Les passes navigables des ponts-routes de Komárom et Esztergom ont été balisées par les services hongrois
Du km 1850,2 au km 1433 (417,2 km)					
Feux côtiers (phares)	103	105			
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	7	3			
Signaux de traversée	5	5			
Signaux spéciaux (au total)	48	52			
Total:	163	165			

b) Moyens de balisage complémentaires

Signaux	Nombre total des signaux installés	Cote du niveau auprès duquel les signaux ont été installés	Remarque
Balisage flottant			
Du km 1850,2 au km 1433			
Signaux lumineux	3		
Signaux non lumineux	118		
Total:	121		

Deux stations de signalisation flottantes, dont la construction a été décidée par la Commission technique mixte hungaro-tchécoslovaque, ont été mises en fonction en automne 1962 afin d'assurer une navigation sans entrave.

c) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont		Remarque
		partiellement endommagés	totalement endommagés	
Balises (bouées) lumineuses	15	14	1	Endommagées par des bâtiments
Balises (bouées) non-lumineuses	109	100	9	-"-
Feux côtiers	1	1	-	Endommagé par un arbre

Secteur de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (km 1433-845,65)

Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,65 - secteurs communs yougoslavo-roumain.

Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés au courant de l'année	Nombre de signaux installés l'année dernière	Date de la mise en place	Date de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 1433 au km 1054 (379 km)					
Du km 934 au km 845,65 (88,35 km)					
Balises (bouées) lumineuses	24	21	10-31.3.62	20.11. 12.12.61	Les données se rapportent au secteur des km 1433-1075 ainsi qu'aux secteurs communs des km 1075-1054 et 934-845,65
Total:	24	21			
Balisage côtier					
Du km 1433 au km 1054 (379 km)					
Du km 934 au km 845,65 (88,35 km)					
Feux côtiers (phares)	127	124			
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	4	4			
Signaux non lumineux recouverts de matière réfléchissante	-	-			
Signaux de traversée	-	-			
Signaux spéciaux (au total)	2	2			
Total:	133	130			

b) Moyens de balisage complémentaires

Signaux	Nombre total des signaux installés	Cote du niveau auprès duquel les signaux ont été installés	Remarque
Balisage flottant			
Du km 1428 au km 1047,2 et du km 935 au km 858,3			
Signaux lumineux	4	+100 cm d'après les stations hydrométriques Vukovar et Zemun	
Signaux non-lumineux	84		
Total:	88		

Secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer (km 1048-931)

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés au courant de l'année	Nombre de signaux installés l'année dernière	Date de la mise en place	Date de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 1048 au km 931 (117 km)					
Balises (bouées) lumineuses	1	1	1.5.61		Les signaux n'ont pas été enlevés
Balises (bouées) non lumineuses	17	17	-"-		
Espars	77	77	-"-		
Total:	95	95			

c) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont partiellement endommagés	dont totalement endommagés	Remarque
Balises (bouées) lumineuses	1	1	-	
Balises (bouées) non lumineuses	47	33	14	

Secteur de la République Populaire Roumaine (km 1075-0)

Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,6 - secteurs communs roumaino-yougoslaves.

Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Du km 845,6 au km 375,1 - secteur commun roumaino-bulgare.

Du km 134,14 (mille 72,42) au km 79,63 (mille 43) - secteur commun roumaino-soviétique.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés au courant de l'année	Nombre de signaux installés l'année dernière	Date de la mise en place	Date de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 1075 au km 170 (788 km)					
Balises (bouées) lumineuses	93	82	3.1.62	4.12.61	
Balises (bouées) non lumineuses	64	69	3.1.62	10.12.61	
Espars	68	83	1.12.61 4.1.62	7-24.3.62	
Total:	225	234			
Balisage côtier					
Du km 1075 au km 0					
Feux côtiers (phares)					
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	Pas de données				
Signaux non lumineux recouverts de matière réfléchissante		"			
Signaux de traversée		"			
Signaux spéciaux (au total)	129	130			

b) Sections où le chenal a subi des changements essentiels

Du 19 juillet au 6 octobre 1961, le chenal passait, au km 759, par le bras Pietrişul.

Depuis le 19 septembre 1961, par suite du manque de profondeur entre les km 344 - 345, le chenal passe par le bras Bala-Borcea.

c) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont		Remarque
		partiellement endommagés	totalement endommagés	
Balises lumineuses et non lumineuses	16	16	-	

Secteur de la République Populaire de Bulgarie (km 845,6-375,1 de la rive droite; la rive gauche appartient à la Roumanie)

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés		Date		Remarque
	au courant de l'année	l'année dernière	de la mise en place	de l'enlèvement	
Balisage flottant Du km 610 au km 375,1 (235 km)					La section des km 845,65-610 est balisée par les services roumains et la section des km 610-375,1 par les services bulgares
Balises (bouées) lumineuses	37	30	8.2-23.3. 62	19-26.12.61	
Balises (bouées) non lumineuses	40	22	5.3-30.3. 62	19-24.12.61	
Jalons	-	-			
Espars	-	-			
Total:	77	52			

Balisage côtier				
Du km 845,6 au km 374,5 (471 km)				
Feux côtiers (phares)	26	29		
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	1	4	30.3.62	13.11-24.12.62
Signaux recouverts de matière réfléchissante	-	-		
Signaux de traversée	-	-		
Signaux spéciaux (au total)	30	30		
Total:	57	63		

b) Moyens de balisage complémentaires

Signaux	Nombre total des signaux installés	Cote du niveau auprès duquel les signaux ont été installés	Remarque
Balisage flottant			
Du km 610 au km 375,1			
Signaux lumineux			
Signaux non lumineux	27		Roussé +240
Balisage côtier			
Balisage lumineux	-		
Balisage non lumineux	-		
Total:	27		

c) Sections où le chenal a subi des modifications essentielles.

- La position du chenal entre les km 591-585 s'est modifiée les 25 août et 28 novembre 1961 (voir schémas annexés Nos 1 et 2);

- la position du chenal entre les km 575-570 s'est modifiée à partir des 14 octobre et 21 novembre 1961 (voir schémas Nos 3 et 4);

- la position du chenal entre les km 564-561 s'est modifiée à partir du 6 octobre 1961 (voir schéma No 5);

- la position du chenal entre les km 539-537 s'est modifiée à partir des 16 septembre et 23 novembre 1961 (voir schémas Nos 6 et 7);

- la position du chenal entre les km 455-449 s'est modifiée à partir du 26 juillet 1961 (voir schéma No 8);

- la position du chenal entre les km 448-444 s'est modifiée à partir du 17 août 1961 (voir schéma No 9).

d) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont		Remarque
		partiellement endommagés	totalement endommagés	
Balises (bouées) lumineuses	9	9		
Balises (bouées) non lumineuses	-	-		
Jalons	16	-	16	

Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Du km 134,1 (mille 72,4) au km 79,8 (mille 43) de la rive gauche; la rive droite appartient à la Roumanie.

Sur le secteur soviétique du Danube, le chenal navigable a été balisé, tout comme dans le passé, par des signaux correspondants aux signaux prescrits par le Système de balisage uniforme sur le Danube, adopté en décembre 1962 par la VIIe session de la Commission du Danube.

Etant donné que sur ce secteur le Danube coule dans un lit profond au caractère généralement stable, il y a relativement peu de formations dans le lit et, en conséquence, les moyens de balisage utilisés sont essentiellement des signaux côtiers lumineux (phares).

Afin d'améliorer encore davantage les conditions de la navigation, tous les signaux côtiers lumineux (phares) ont été remplacés, au cours de la période traitée, par des signaux de construction nouvelle, garantissant une meilleure visibilité.

Afin de garantir la visibilité réciproque entre les signaux et de permettre ainsi aux bateliers de naviguer d'un signal à l'autre, les signaux côtiers lumineux (phares) sont placés en général aux points de traversée et de virage. La visibilité entre les signaux côtiers munis de feux blancs à éclats est également totalement garantie, leur coefficient de visibilité étant de 4,1-5,1 milles auprès d'un coefficient de clarté atmosphérique de 0,8/mille.

Tous les moyens du balisage constant ont fonctionné au cours de la saison de navigation en permanence, de jour et de nuit, excepté dans la période du charriage de glaces (décembre 1961 - janvier 1962), quand leur fonctionnement a été interrompu pour un certain temps.

Les moyens de balisage lumineux côtiers et flottants fonctionnent automatiquement et sont constamment contrôlés par les services compétents.

La forme des signaux et leur mode d'installation assurent une navigation sans entraves de jour et de nuit et donnent aux bateliers des indications sans équivoque quant à la direction du chenal navigable et ses limites.

Etant donné qu'en aval du confluent du Prut les variations des niveaux d'eau n'influencent pas notablement les profondeurs du chenal navigable, on y pose fort peu de moyens de balisage supplémentaires.

Le balisage complémentaire est en général installé à l'époque des basses-eaux dans les régions du confluent du Prut et des milles 57 et 47.

Afin de faciliter l'orientation des bateliers lors du garage de leurs bâtiments dans la rade du port de Réni, des signaux côtiers lumineux auxiliaires ont été installés dans le port aux points suivants:

- mille 66,1 (deux feux rouges d'alignement)
- mille 66,3 (un feu rouge)
- mille 66,6 (deux feux bleus d'alignement)
- mille 67 (un feu bleu)

Exécutant la décision de la XVIIe session de la Commission du Danube au sujet de l'amélioration du balisage sur le Danube, les services soviétiques ont régulièrement vérifié le fonctionnement des signaux lumineux, et pour assurer de jour une visibilité adéquate de ces signaux et des bornes milliaires, ils les ont recouvert de peinture et éloigné la végétation sur les lieux de leur emplacement.

Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube

Du km 134,1 (mille 72,43) au km 79,63 (mille 43) - secteur commun roumaino-soviétique.

a) Balisage constant

Signaux	Nombre de signaux installés au courant de l'année	Nombre de signaux installés l'année dernière	Date de la mise en place	Date de l'enlèvement	Remarque
Balisage flottant					
Du km 170 au km 0 (mille-0)					
Balises (bouées) lumineuses	8	8	30.3.62	17.12.61	
Balises (bouées) non lumineuses	35	36	2o-28.3.	17.12.61	
Jalons	61	69	7.4.62	16-18.12.61	
Espars	77	107	16.12.61	8.4.62	
Total:	181	220			
Balisage côtier					
Du km 170 au km 0 (mille-0)					
Feux côtiers (phares)	27	27			
Signaux de traversée	7	7			
Signaux spéciaux (au total)	10	10			
Total	44	44			

b) Endommagement des moyens de balisage

Signaux	Nombre total	dont partiellement endommagés	dont totalement endommagés	Remarque
Balises (bouées) lumineuses	2	2	-	
Balises (bouées) non lumineuses	8	1	7	
Jalons	12	-	12	

Garantie de la visibilité réciproque entre les signaux, permettant de naviguer d'un signal à l'autre

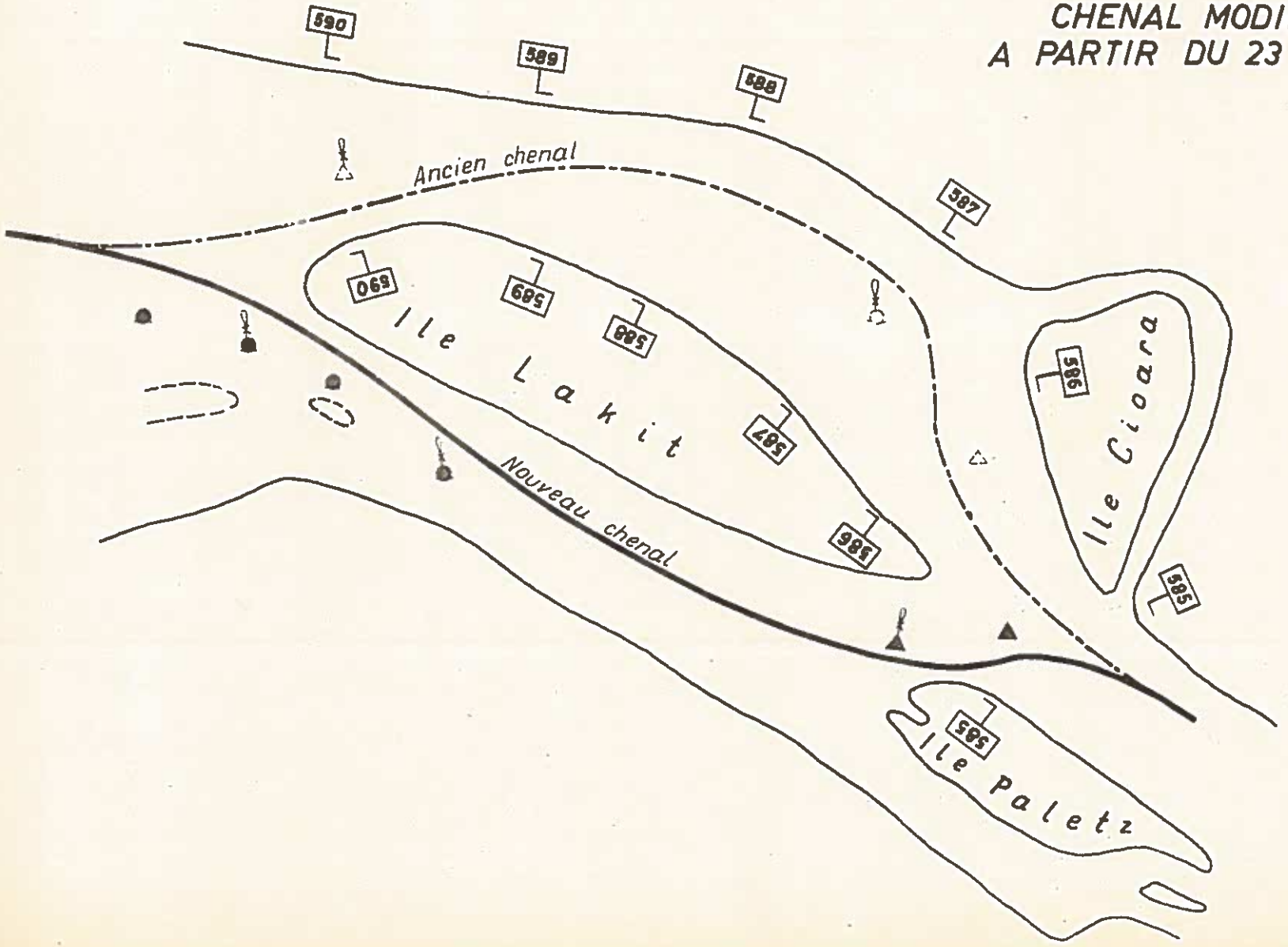
Distance moyenne :	km	Remarque:
Secteur Regensburg (km 2379,3) - Devin (km 1879,5) - 500 km		
1. entre les signaux lumineux flottants	125	
2. entre tous les signaux flottants	2	
3. entre les signaux côtiers lumineux	4,6	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	1,5	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	4,4	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	0,8	
Secteur Devin (km 1879,5) - Mohács (km 1433) - 445,5 km		
1. entre les signaux lumineux flottants	6,9	
2. entre tous les signaux flottants	2,9	
3. entre les signaux côtiers lumineux	3,3	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	2	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	2,2	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	1,2	
Secteur Mohács (km 1433) - Timok (km 845,65) - 587 km		
1. entre les signaux lumineux flottants	11,2	
2. entre tous les signaux flottants	11,2	Données yougoslaves
3. entre les signaux côtiers lumineux	3,7	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	3,4	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	2,9	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	2,4	

Secteur Timok (km 845,65) - Sulina (km 0) - 845,7 km

1. entre les signaux lumineux flottants	5,8	
2. entre tous les signaux flottants	3,4	Données roumaines
3. entre les signaux côtiers lumineux	9	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	9	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	3,5	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	1,9	

SCHEMA

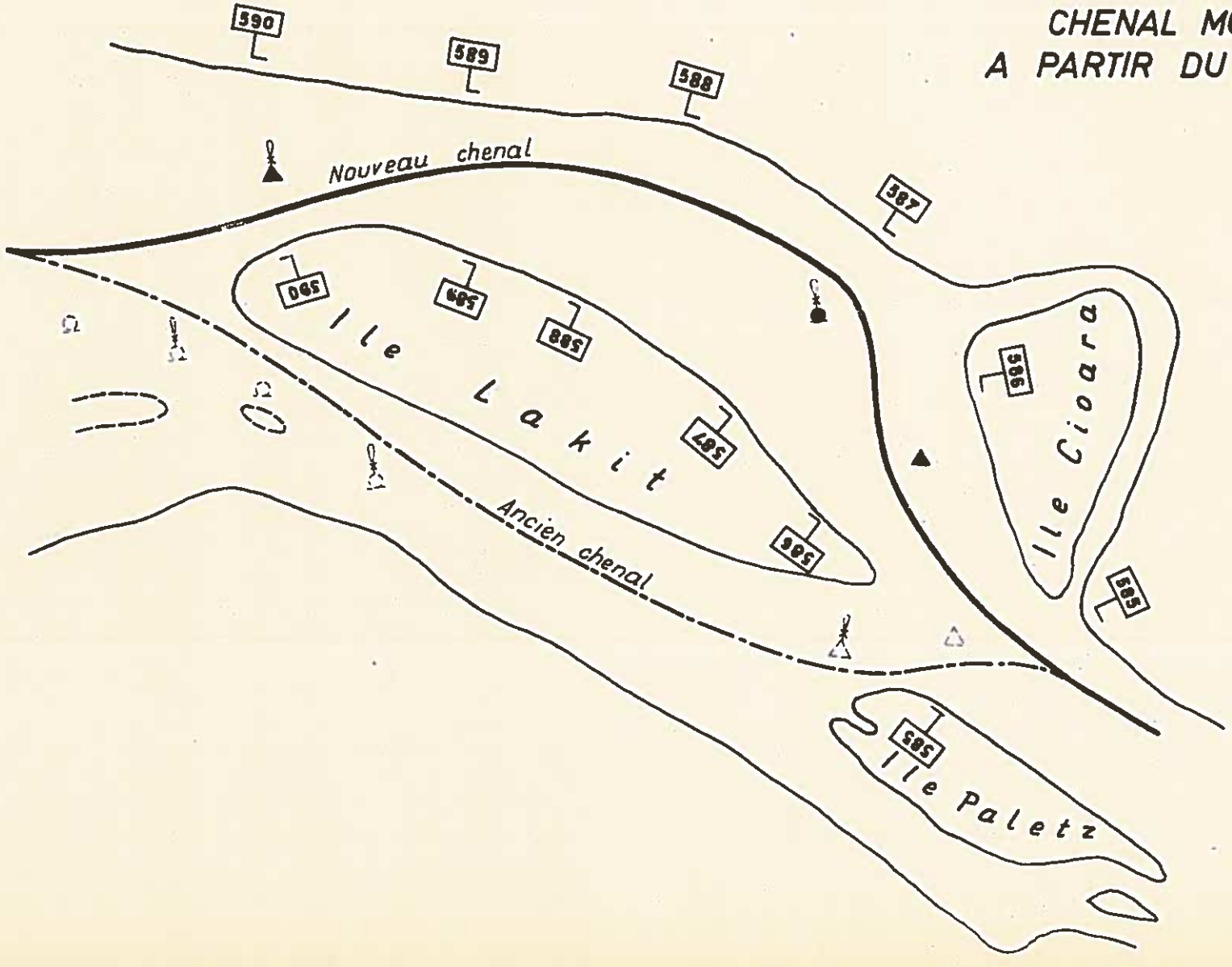
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 587 AU KM 585
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 23 VIII 1961



Nº 2

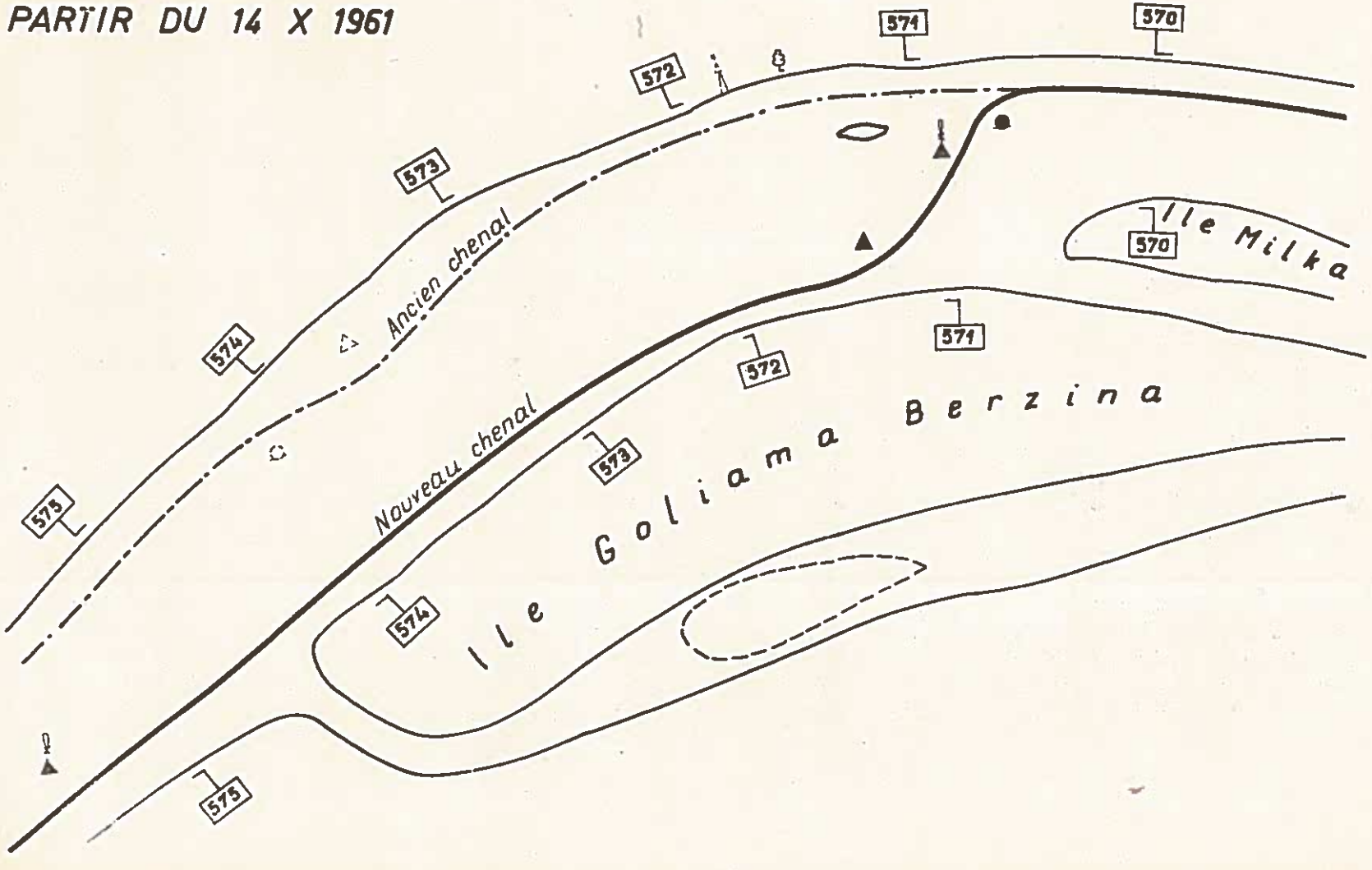
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE DU KM 587 AU KM 585 CHENAL MODIFIE A PARTIR DU 28 XI 1961

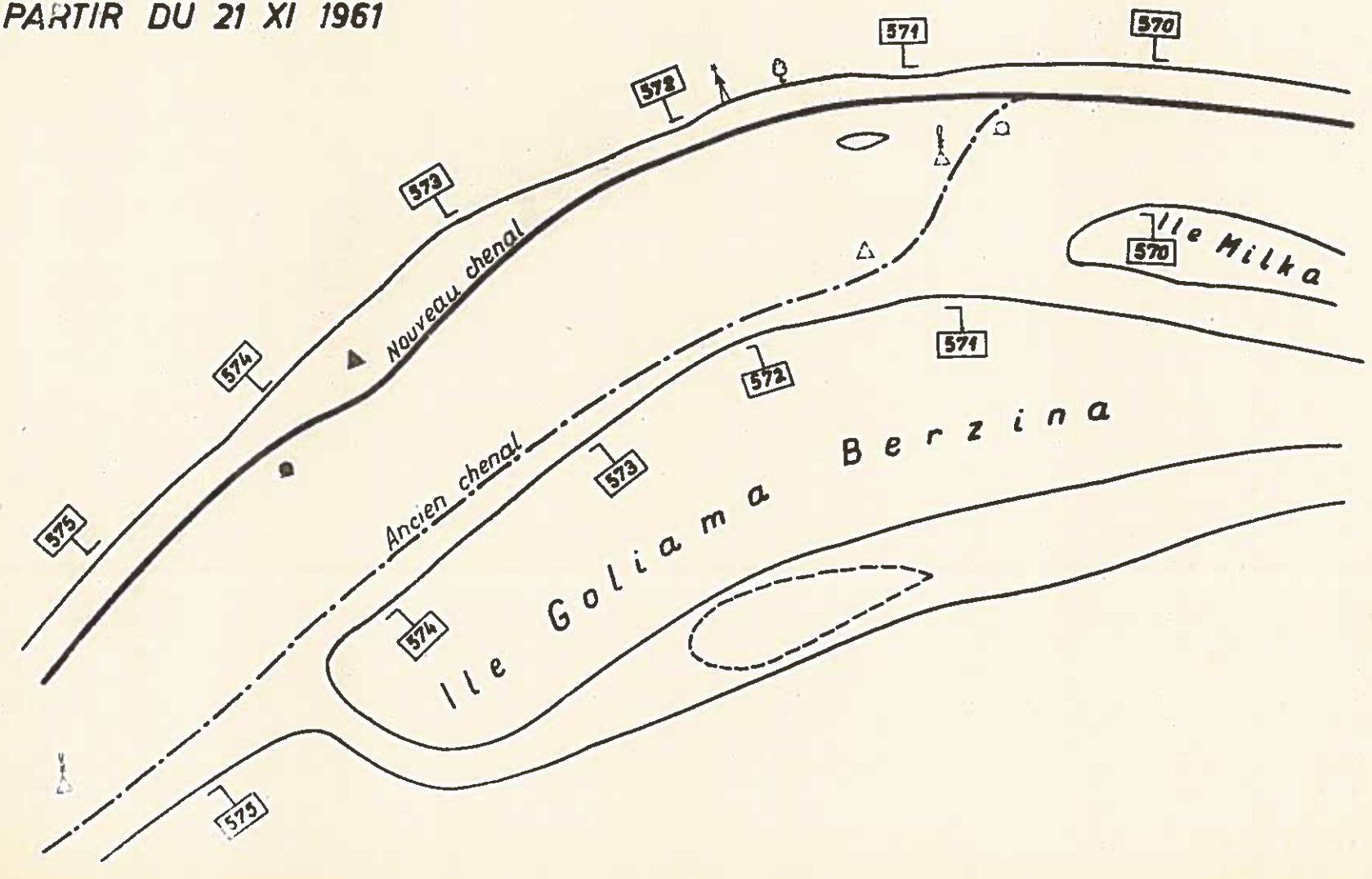


SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 574 AU KM 570
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 14 X 1961

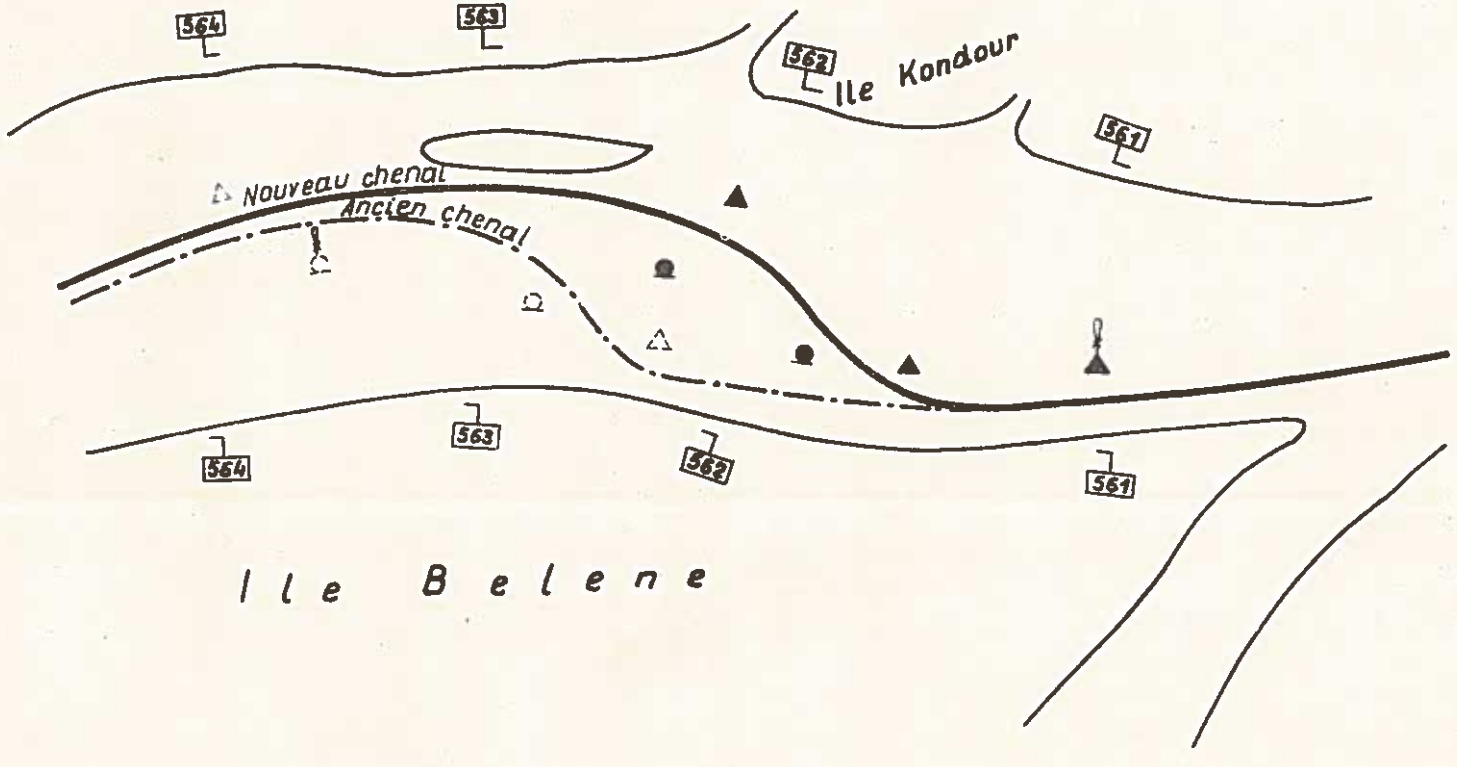


SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 574 AU KM 570
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 21 XI 1961



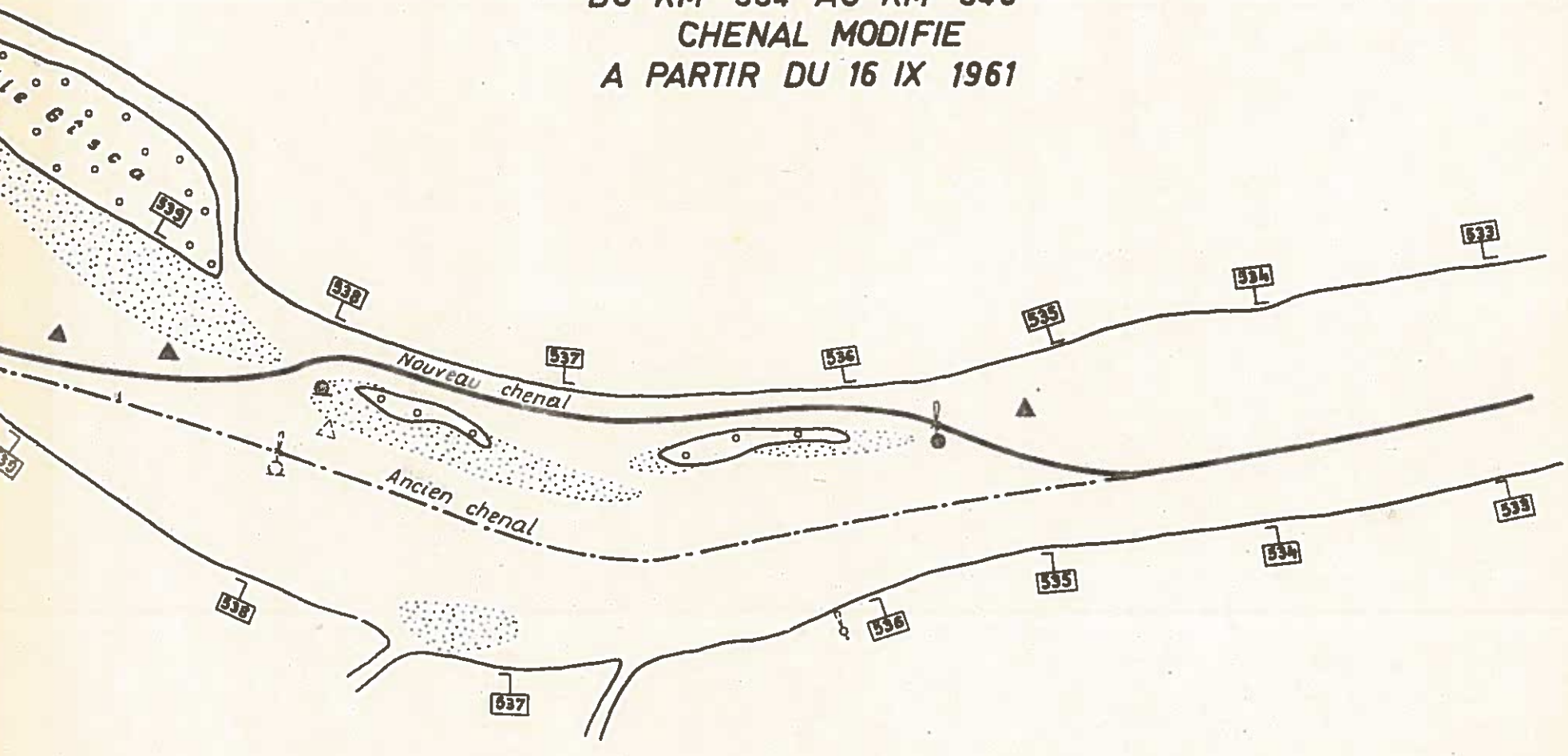
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 564 AU KM 561
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 6 X 1961



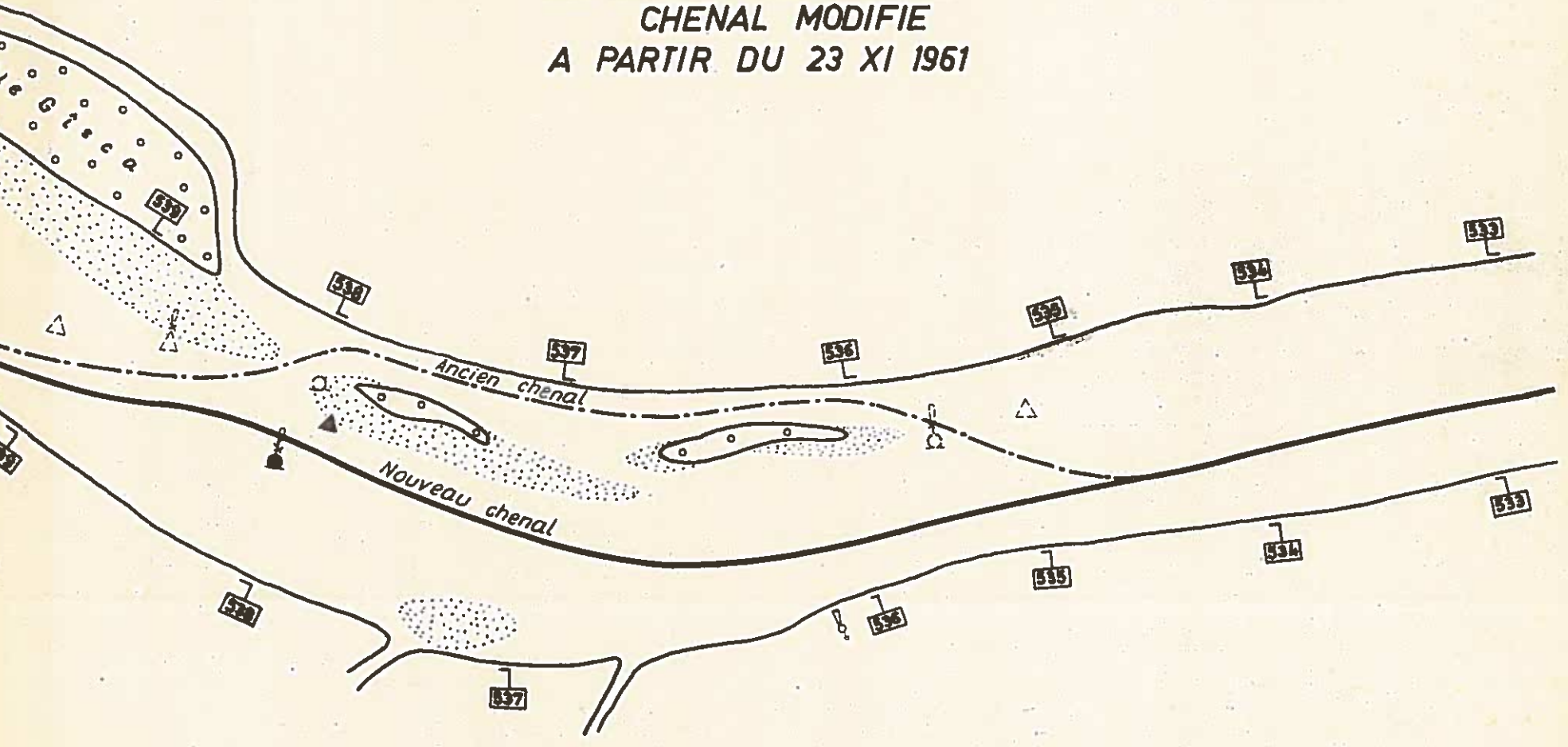
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 534 AU KM 540
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 16 IX 1961



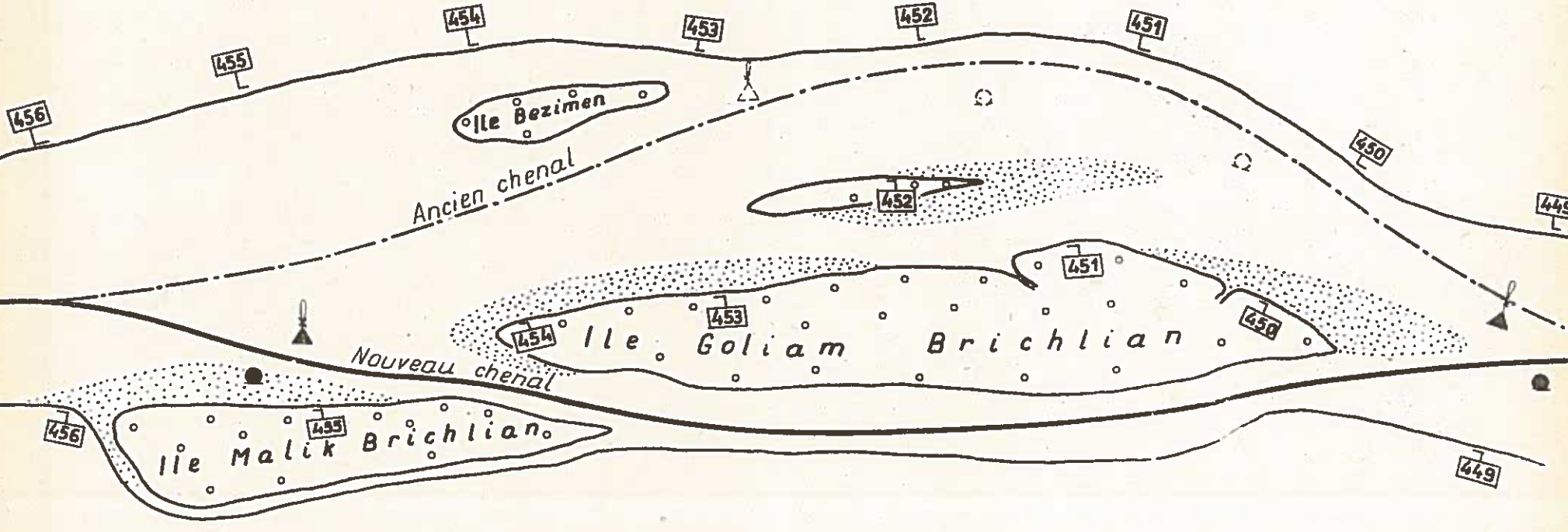
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 534 AU KM 540
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 23 XI 1961



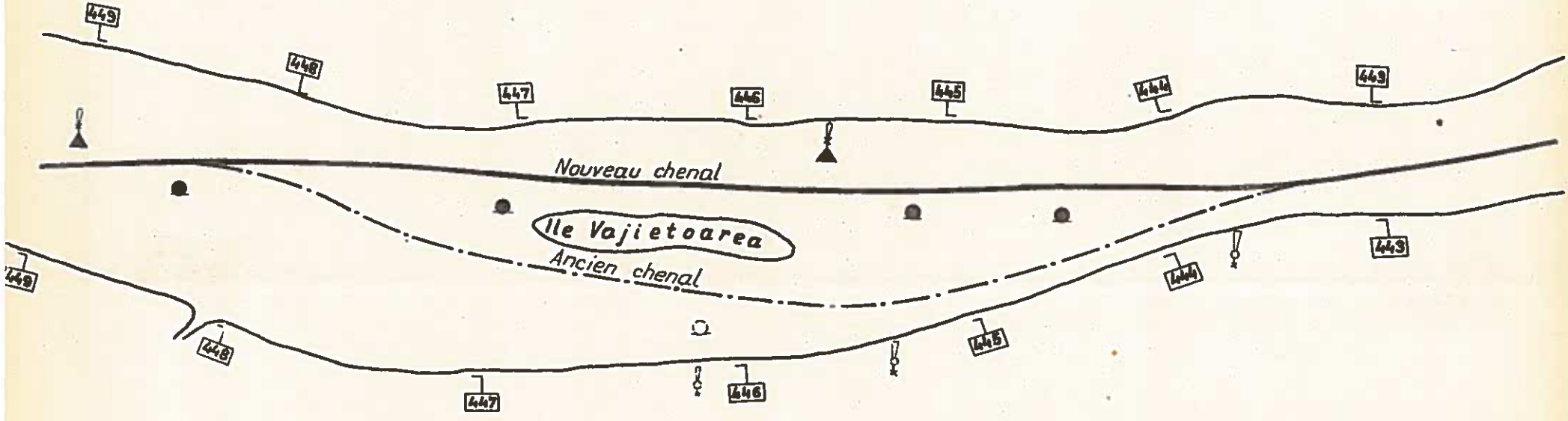
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 455 AU KM 449
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 26 VII 1961



SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 449 AU KM 445
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 17 VIII 1961



III. SERVICE D'INFORMATION

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne (km 2379,3-2201,8)

- Du km 2223,2 au km 2201,8 - secteur commun germano-autrichien.

Les données présentées pour la période précédente sont demeurées inchangées.

Secteur de la République d'Autriche (km 2223,2-1872,7)

- Du km 2223,2 au km 2201,8 - secteur commun austro-allemand.

- Du km 1880,3 au km 1872,7 - secteur commun austro-tchécoslovaque.

Les données présentées pour la période précédente sont demeurées inchangées.

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque (km 1880,3-1708,2)

- Du km 1880,3 au km 1872,7 - secteur commun tchécoslovaco-autrichien.

- Du km 1850,2 au km 1708,2 - secteur commun tchécoslovaco-hongrois.

L'information sur les prévisions des niveaux d'eau d'après la station hydrométrique Bratislava est transmise par Radio-Bratislava en langues slovaque, russe et française, à 12 heures les jours ouvrables et à 12 h 25' les dimanches et les jours fériés.

Les niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques Devín - Bratislava, Gabčikovo, Medvedov, Komárno et Šturovo sont transmises par Radio-Bratislava journellement, aux heures susindiquées

Les données sur les niveaux d'eau à Bratislava, Rusovce et Komárno sont, en outre, communiquées télégraphiquement aux adresses suivantes: "HYDRO - VIENNE", "VIZRAJZ - BUDAPEST", "VIZIG - GYOR", "HYDROMETEOR - BELGRADE", "HYDRO - ROUSSÉ", "HYDROBUC - BUCAREST".

Secteur de la République Populaire Hongroise (km 1850,2-1433)

- Du km 1850,2 au km 1708,2 - secteur commun hungaro-tchécoslovaque.

Les données présentées pour la période précédente sont demeurées inchangées.

Secteur de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (km 1433-845,65)

- Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,65 - secteurs yougoslavo-roumains.

- Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Les informations sur les modifications du balisage sont communiquées par la voie des Avis nautiques.

Les données au sujet des niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques principales et les autres renseignements nécessaires sont transmis journellement par radio, en langues serbo-croate, russe et française selon le programme des émissions de la radio.

Toutes les mesures portant sur la navigation: interdiction temporaire de la navigation, travaux de régularisation et autres, sont communiquées par la voie des Avis nautiques.

Secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer (km 1048-931)

Du point de vue de la surveillance du balisage, le secteur des Portes de Fer est partagé en quatre sections. Chaque section a son baliseur, qui vérifie journellement l'emplacement des espars et des bouées.

Si pour une raison quelconque le signal de balisage flottant ne se trouve pas à la place requise, le baliseur en informe immédiatement, par téléphone, l'Administration des Portes de Fer à Orşova ou à Tekija et communique le nouvel emplacement

A son tour, l'Administration des Portes de Fer communique immédiatement ce changement au service de pilotage, à tous les pilotes et entreprises de navigation.

Sur ce secteur, le balisage a un caractère constant. Si une modification essentielle survient, l'Administration en informe la Commission du Danube et toutes les entreprises de navigation danubienne.

Les dispositions de navigation pour ce secteur n'ont pas été modifiées; elles ont été fixées par le Règlement relatif à la navigation et au service de pilotage, compte tenu des profondeurs sur les seuils et des niveaux d'eau journaliers relevés aux stations hydrométriques Orşova et Drencova.

A la date du 25 décembre 1961, le secteur était recouvert de glaces dans les proportions suivantes: 40% à Moldova Veche, 20% à Drencova, 20% à Mraconia (Cazani) et 40-50% à Orşova.

Un charriage de glaces a été observé sur ce secteur jusqu'au 30 décembre 1961. Des mesures appropriées ont été adoptées pour l'éloignement des espars, dont un petit nombre seulement a été enlevé étant donné qu'on ne prévoyait pas de nouveau charriage. Le reste du balisage flottant a été maintenu sur place.

La navigation n'a pas été interrompue au cours de cette période. Des mesures de précaution ont été toutefois prises, et les bâtiments ont été garés dans les hivernages.

Du 5 au 7 janvier 1962, les glaces ont réapparu sur le secteur; le charriage qui s'ensuivit ne présentait cependant pas de danger pour la navigation qui, ainsi, n'a pas dû être interrompue.

Secteur de la République Populaire Roumaine (km 1075-0)

- Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,6 - secteurs communs roumaino-yougoslaves.

- Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

- Du km 845,6 au km 375,1 - secteur commun roumaino-bulgare.

- Du km 134,14 (mille 72,42) au km 79,63 (mille 43) - secteur commun roumaino-soviétique.

Les informations au sujet du balisage, des profondeurs effectives sur les seuils, etc. sont communiquées par la section "Carte hydrographique" qui publie journellement des avis nautiques et des bulletins hydrométéorologiques pour le Danube.

Quand les profondeurs sont inférieures à 25 dm, les avis nautiques sont également communiqués par les postes de radio de Bucarest.

En ce qui concerne les prévisions des niveaux d'eau et des profondeurs sur les seuils, des prévisions à brève échéance (2 jours) d'après les stations hydrométriques Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavoda et Braila sont diffusées par la voie du bulletin météorologique de la section "Carte hydrographique" et par Radio Bucarest, journellement, en langues roumaine, française et russe.

Les niveaux d'eau dans les ports roumains du Danube sont également transmis par les postes de radio de la NAVROM.

En outre, le bulletin hydrométéorologique, édité mensuellement, publie les prévisions de niveau d'eau établies pour un mois d'après les trois stations hydrométriques principales Calafat, Giurgiu et Cernavoda.

En vue de l'information des organismes compétents de tous les Etats danubiens, un échange de télégrammes donnant des renseignements sur les niveaux d'eau du Danube, l'état de glaces, les températures de l'eau et les profondeurs sur les seuils, a lieu journellement.

La Commission roumaino-bulgare fondée en 1955 surveille l'entretien et l'amélioration du chenal navigable sur le secteur Timok - Silistra et coordonne les mesures prises à cet effet. Cette Commission s'occupe également de la coordination du balisage du chenal et de l'introduction de npuvelles méthodes de signalisation.

Secteur de la République Populaire de Bulgarie

Du km 845,6 au km 375,1 de la rive droite.

Les Avis nautiques, les résultats des levés hydrographiques effectués en liaison avec les modifications de la voie navigable, et toutes les mesures touchant le balisage sont périodiquement diffusés aux navigateurs.

Le Bulletin du balisage sur le secteur bulgare du Danube paraît hebdomadairement, tandis que les données ci-après énumérées sont publiées journellement dans le bulletin hydrologique sur les niveaux d'eau du Danube, d'après les stations hydrométriques principales: prévisions des niveaux d'eau avec échéances de 2 jours, 7 jours et 10 jours, établies d'après les stations hydrométriques principales de Novo Selo, Roussé et Silistra; prévisions météorologiques pour le secteur bulgare du Danube, établies pour une durée de 1-3 jours; données sur les profondeurs sur les sections de seuil quand les profondeurs sont inférieures à 30 dm; modifications survenues dans la voie navigable, etc.

Certaines de ces données sont transmises par la station de radio côtière qui se trouve à Roussé à 9 h 30, sur ondes courtes (60 m ou 4950 kilocycles) et Radio-Sofia à 15 heures (heure d'Europe Orientale).

Par ailleurs, les renseignements suivants sont diffusés journellement par l'entremise des inspections de la surveillance portuaire et sont affichés dans les ports de Roussé et de Lom: bulletin hydrométéorologique, données sur les gabarits de la voie navigable, résultats des levés hydrographiques exécutés en liaison avec les modifications survenues dans la voie navigable, avis nautiques, bulletin du balisage, prévisions météorologiques, prévisions des niveaux d'eau et autres données intéressant la navigation.

Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Du km 134,1 (mille 72,4) au km 79,6 (mille 43) de la rive gauche.

Tous les renseignements sur les modifications du balisage, sur sa mise en mise en place au début de la saison de navigation et sur la cessation de son fonctionnement à la fin de la saison de navigation, sont régulièrement communiqués aux bateliers par les capitaines des ports soviétiques, qui publient à cet effet des avis nautiques.

Les données sur les niveaux d'eau journaliers d'après les stations hydrométriques principales du Danube et sur les autres éléments hydrologiques sont captés par radio aux heures d'émission des Etats danubiens.

En outre, l'Observatoire hydrométéorologique danubien publie des bulletins hydrologiques et hydrométéorologiques qui sont diffusés aux bateliers par l'entremise des capitaines des ports soviétiques.

Ces bulletins comportent les données sur les niveaux d'eau relevés aux stations hydrométriques principales du Danube, les prévisions des niveaux pour 24 heures, les données sur les profondeurs minima, les phénomènes de glaces effectifs et prévus, les prévisions météorologiques pour deux jours et un aperçu météorologique pour 24 heures.

IM. TRAVAUX HYDROGRAPHIQUES, HYDROLOGIQUES ET DRAGAGES HYDROGRAPHIQUES

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne
(km 2379,3-2201,8)

Du km 2223,2 au km 2201,8
secteur commun germano-autrichien

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma: Levés des plans du lit — Distance entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Levés des plans du lit — Echelle du plan	Observations des stations hydrométriques — Stations hydrométriques	Observations des stations hydrométriques — Eléments observés
1	2	3	4	5
Levés des plans du lit				
km 2230,2-2212,6	100 resp. 200 m avec écho-sonde	1:$\frac{500}{50}$		
Observations des stations hydrométriques				
km 2379,27			Regsb.-Eis. Br.	niveau d'eau
km 2376,15			Schwabelweis	niveau d'eau et débits d'eau
km 2369,63			Donaustauf	niveau d'eau
km 2363,74			Friesheim	"
km 2360,91			Frengkofen	"
km 2357,59			Kiefenholz	"
km 2350,69			Pfatter	"
km 2345,38			Irling	"
km 2340,43			Pondorf	"
km 2335,00			Obermotzing	"
km 2328,21			Unterzeitldorn	"
km 2321,29			Straubing	"
km 2315,29			Reibersdorf	"
km 2308,94			Hermannsdorf	"
km 2305,53			Pfelling	niveau d'eau et débits d'eau
km 2299,32			Wischlburg	niveau d'eau
km 2292,63			Kleir Schwarzach	"
km 2284,59			Deggendorf	"
km 2280,29			Halbmeile	"
km 2276,22			Niederalteich	"

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Mesurages de la vitesse du courant		
		Méthodes appliquées	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10

1	2	3	4	5
km 2270,38			Mühlham	niveau d'eau
km 2256,86			Hofkirchen	niveau d'eau et débit d'eau
km 2249,15			Vilshofen	niveau d'eau
km 2226,70			Passau-Maxbr.	"
km 2225,25			Passau-Ilzstadt	niveau d'eau et débit d'eau
km 2214,51			Erlau	niveau d'eau
km 2201,83			Dantelbach-Mdg	"

Eléments hydrologiques observés sur les seuils

Les seuils sur le secteur allemand du Danube sont presque constants.

Dragages hydrographiques et méthodes employées

Sur le secteur allemand du Danube il n'y a pas eu de dragages hydrographiques.

Mesurages de la vitesse du courant

km 2376,15
km 2305,53
km 2256,86
km 2223,20

6	7	8	9	10
		La vitesse du courant est mesurée au moulinet.	5 4 6 3	

Secteur de la République d'Autriche (km 2223,2-1872,7)

Du km 2223,2 au km 2201,8
secteur commun austro-allemand

Du km 1880,3 au km 1872,7
secteur commun austro-tchécoslovaque

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma: Levés des plans du lit — Distances entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Levés des plans du lit — Echelle du plan	Observations des stations hydrométriques — Stations hydrométriques	Observations des stations hydrométriques — Eléments observés
1	2	3	4	5
km 2213-2194	100 m avec écho-sonde	1:2.500		
km 2166-2160	50 m avec écho-sonde	1:2.000		
km 2167-2165	50 m avec bâton de sondage	"		
km 2162-2161	-"-	"		
km 2160-2159	-"-	"		
km 2160-2156	100 m levé du plan d'eau	"		
km 2159-2156	sondage du lit du fleuve avec un appareil pour sonder le lit sur le chenal	"		
km 2143-2142	100 m avec bâton de sondage	"		
km 2138-2137	-"-	"		
km 2142-2138	-"-	"		
km 2128-2127	-"-	"		
km 2126-2125	-"-	"		
km 2145-2143	-"-	"		
km 2137-2134	-"-	"		
km 2132-2131	-"-	"		
km 2117-2116	-"-	"		
km 2125-2124	-"-	"		
km 2112	50 m avec bâton de sondage	"		
km 2112-2111	-"-	"		

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Mesurages de la vitesse du courant		
		Méthodes appliqueés	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10

1	2	3	4	5
km 2105-2104	100 m avec bâton de sondage	1:2.000		
km 2102-2101	-"-	"		
km 2097-2094	-"-	"		
km 2093-2092	-"-	"		
km 2096-2085	-"-	"		
km 2085-2068	100 m avec écho-sonde	"		
km 2093-2060	100 m levé du plan d'eau	"		
km 2068-2060	100 m avec écho-sonde	"		
km 2060-2045	100 m avec bâton de sondage	"		
km 2025-2020	50 m avec bâton de sondage	"		
km 2019-2018	-"-	"		
km 2000-1998	-"-	"		
km 1993-1992	-"-	"		
km 1977-1975	-"-	"		
Port de Krems km 1999-1998	10 m avec bâton de sondage	1:1.000		
km 1968	50 m avec bâton de sondage	1:2.000		
km 1965-1964	-"-	"		
km 1963-1958 km 1955-1945	-"- -"-	"		
km 1939-1938	-"-	"		
km 1924-1921	-"-	"		
km 1920-1919	-"-	"		
km 1878-1874	-"-	"		
km 1897-1895	-"-	"		
km 1884-1883	-"-	"		

6	7	8	9	10

1	2	3	4	5
km 2201-2085 2060-1873 IV,V,VII,VIII, X,XI/61-I,II/62	levé des profondeurs dans les seuils			
km 2201-2085 2060-1873 VI,IX,XII/61 - III/62	levé continuel du gabarit de chenal			
Engelhartszell km 2201				
Aschach km 2161				
Linz km 2136				
Schwarzholz km 2106				
Ybbs km 2058				
Stein km 2003				
Wien-Nussdorf km 1935				
D.-Altenburg km 1886				
Theben (Devin) km 1879				
km 2213-1873			Achleiten Engelhart-szell	niveaux niveaux,température de l'eau, débits solides, débits liquides
			Aschach Strombau-leitung	-"-
			Aschach Agentie	niveaux
			Ottensheim	"
			Linz	niveaux,température de l'eau et de l'air,débits liquides et solides

6	7	8	9	10
		mesurage complet avec un moulinet, méthode d'intégration	1	
		-"-	2	
		-"-	1	
		-"-	1	
		-"-	1	
		-"-	1	
		-"-	1	
		-"-	1	
		-"-	1	

1	2	3	4	5
m 2213-1873			Abwinden	niveaux
			Mauthausen Schreibpegel	niveaux, température de l'eau et de l'air
			Mauthausen Eisenbahbr,	niveaux
			Schwarzholz	niveaux, débits solides
			Wallsee	niveaux
			Grein	" , débits liquides
			Struden	niveaux
			Ybbs	niveaux, température de l'eau et de l'air, turbidité, situation atmosphérique, débits liquides
			Melk	niveaux, température de l'air
			Stein-Krems	niveaux, température de l'eau et de l'air, débits
			Altenwörth	niveaux
			Tulln	"
			Greifenstein	"
			Wien, Nussdorf	niveaux, débits
			Wien, Reichsbrücke	niveaux, température de l'eau et de l'air
			Fischamend	niveaux
			D.-Altenburg	niveaux, débits solides, débits liquides
			Hainburg	niveaux, température de l'eau, radioactivité de l'eau
			Wolfsthal	niveaux
			Frontière	niveaux
Donaukanal			Nussdorf	niveaux
			Heiligenst Brücke	niveaux
			Schweden-brücke	niveaux
			Simmering	niveaux

6	7	8	9	10

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque (km 1880,3-1708,2)

Du km 1880,3 au km 1872,7
secteur commun tchécoslovaco-autrichien

Du km 1850,2 au km 1708,2
secteur commun tchécoslovaco-hongrois

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma			
	Levés des plans du lit		Observations des stations hydrométriques	
	Distance entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Echelle du plan	Stations hydrométriques	Eléments observés
1	2	3	4	5
Levé à la sonde km 1850-1790	sonde-tachygraphe	1:2.880	Bratislava	niveau d'eau, débits d'eau, glaces
Profils en travers des bras entre les km 1840-1820	levé à la sonde, jusqu'à 360 m	1:200		

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma		
		Mesurages de la vitesse du courant		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Méthodes appliquées	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10
observation régulière du régime des débits solides Prélèvement d'échantillons des alluvions de fond	flotteur			

Secteur de la République Populaire Hongroise (km 1850,2-1433)

Du km 1850,2 au km 1708,2
secteur commun hungaro-tchécoslovaque

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma: Levés des plans du lit — Distance entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Levés des plans du lit — Echelle du plan	Observations des stations hydrométriques — Stations hydrométriques	Observations des stations hydrométriques — Eléments observés
1	2	3	4	5
km 1832-1825	Levé des profils en travers tous les 100 m avec tachygraphe	1:5.000	Rajka Dunaremete Ásványráro Nagybajcs Gönyü Komárom Dunaalmás Esztergom	niveaux d'eau débits d'eau et alluvions niveaux d'eau " " " "
km 1822-1832		1:100 1:1.000		
Vác-Alsógöd km 1672-1685	70 m avec tachygraphe	1:2.880		
Kulcs km 1591-1594	-"-	-"-		
Rácalmás km 1584-1585	-"-	-"-		
Apostag km 1563-1566	-"-	-"-		
			Dunaföldvár Paks Baja Mohács	niveaux d'eau " " "
km 1504-1492	200 m; avec perche	1:2.880		
Domboripuszta km 1508				
Mohács km 1447				

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma		
		Mesurage de la vitesse du courant		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Méthodes appliquées	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10
	A Dunaremete, il a été procédé en outre, sur différents profils en travers expérimentaux et en divers points de 7 verticales de chaque profil, au mesurage de la vitesse du courant		27	Levés des bras secondaires
				Levé détaillé du lit principal
				Observations des niveaux d'eau
Profondeurs sur les seuils	avec sonde-tachygraphe			Levé du plan du Danube
		Moulinet hydrométrique	3	En avril, octobre et novembre 1961
		-"-	3	-"-

Secteur de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (km 1433-845,65)

Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,65
secteurs communs yougoslavo-roumain

Du km 1048 au km 931
secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma			
	Levés des plans du lit		Observations des stations hydrométriques	
	Distance entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Echelle du plan	Stations hydrométriques	Eléments observés
1	2	3	4	5
km 1425-1077	500-1000	1:10.000		
Mohovo km 1311-1308	5	1:1.000 et 1:2.500		
Belgrade km 1161	5	1:1.000		
Bras Civutski km 1399-1394	25-100	1:5.000 et 1:1.000		
Brza-Vrba km 1094-1100	25-50	1:2.000		
km 1433-1076	avec écho-sonde	1:400.000 / 200		
Bikolovac km 1040,2-1039,6	25 m, avec sonde	1:1.000		

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma		
		Mesurage de la vitesse du courant		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Méthodes appliquées	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10
				Profils d'évidenc
	Largeur 3000 m2 Largeur 110 m'			
	Longueur 700 Largeur 60-100			
				Levé des berges
				Profil en long

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE (km 1075-0)

Du km 1075 au km 1048 - secteur commun roumaino-yougoslave

Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer

Du km 845,6 au km 375,1 - secteur commun roumaino-bulgare

Du km 134,1 (mille 72,43) au km 79,6 (mille 43) - secteur commun roumaino-soviétique

En ce qui concerne les dragages hydrographiques préliminaires visant l'entretien des profondeurs navigables, des jaugeages ont été exécutés dans les bassins de Smîrda, Plantelor et Veriga, dans les hivernages de Catina ainsi qu'aux points critiques de Dobrina, Celeiu, Schela-Veche et Caragheorghe.

Des jaugeages hydrographiques ont été exécutés entre les km 488-490, aux fins de l'observation de l'évolution du lit dans la région du pont de Giurgiu-Roussé.

En vue de l'observation du régime hydraulique, pendant et après le dragage hydrographique, des jaugeages hydrographiques ont été effectués dans la région de Corabia, aux km 617, 628, 629 et 634, ainsi qu'à 65 profils d'évidence entre les km 931-170.

Pour l'observation de l'évolution des courbes des débits d'eau, des jaugeages hydrographiques ont été exécutés sur le Danube à Cernavoda (km 299,8-329,6) et dans les profils d'évidence à Oltenița (km 429,7-469,15), tandis que dans le port de Giurgiu (km 493) ont été effectués des jaugeages des débits liquides et solides.

Secteur de la République Populaire de Bulgarie
(km 845,6-375,1 de la rive droite)

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma			
	Levés des plans du lit		Observations des stations hydrométriques	
	Distance entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Echelle du plan	Stations hydrométriques	Eléments observés
1	2	3	4	5
Cioara km 590-585	100 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Cioara km 590-585	50 et 100 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Belene km 567,6-560	-"-	1:5.000	-	-
Belene km 568-560	100 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Svistov km 556-552	50 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Svistov km 556-552	-"-	1:5.000	-	-
Iantra km 539-536	100 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Liuliak km 506-501	50 et 100 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Liuliak km 507-498	-"-	1:5.000	-	-
Brischlian km 455-449	100 m, avec écho-sonde et sonde	1:5.000	-	-
Brischlian km 456-449	-"-	1:5.000	-	-
Kosui km 425-420	-"-	1:5.000	-	-
Kosui km 425-420	-"-	1:5.000	-	-

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma Mesurage de la vitesse du courant		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Méthodes appliquées	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10
Débits d'eau dans les bras, direction du courant et profondeur sur les seuils	-	A l'axe du chenal, à 2 m du plan d'eau, en période d'eau moyenne	9	
-"-	-	-"-	3	
-"-	-	-"-	-	
-"-	-	-"-	3	
-"-	-	-"-	2	
-"-	-	-"-	-	
-"-	-	-"-	-	
-"-	-	-"-	3	
-"-	-	-"-	-	
-"-	-	-"-	3	
-"-	-	-"-	-	
-"-	-	-"-	3	
-"-	-	-"-	-	

1	2	3	4	5
			Novo Selo	niveaux et débits d'eau
			Lom	niveaux et débits d'eau, alluvions en suspension
			Svistov	"
			Roussé	niveaux et débits d'eau, composition chimique de l'eau
			Silistra	niveaux et débits d'eau
			Vidin	niveaux
			Artchar	"
			Tzibar	"
			Kozlodui	"
			Oriahovo	"
			Ostrov	"
			Vadin	"
			Baikal	"
			Zagrazden	"
			Somovit	"
			Nikopol	"
			Pirgovo	"
			Riahovo	"
			Toutrakan	"
			M.Preslavet	"
			Popina	"
km 845-375				

6	7	8	9	10
		Jusqu'à 2 m du plan d'eau, à l'axe du chenal; jusqu'à 2 m du plan d'eau, tous les 5 km, à l'époque des eaux moyennes	130 95	Avec écho-sonde à l'époque des eaux moyennes, à l'axe du chenal, pour l'établissement du profil en long du secteur

SECTEUR
DE L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

(km 134,1/mille 72,4/ - 79,6/mille 43/ de la rive gauche; la rive droite appartient à la Roumanie).

En vue de contrôler la position du chenal et l'exactitude de l'emplacement des moyens de balisage, des jaugeages ont été effectués périodiquement sur diverses sections du fleuve. Ces travaux ont été exécutés à titre de reconnaissance. Etant donné le caractère relativement stable du lit, le levé intégral du plan du lit n'a pas été exécuté.

En ce qui concerne l'observation des éléments hydrométéorologiques, en dehors des observations journalières des variations des niveaux, qui sont effectuées par la station hydrométrique Réni, l'Observatoire Hydrométéorologique Danubien a jaugé périodiquement les débits d'eau et les alluvions en suspension sur les lignes de sections de jaugeage.

Au cours de la période examinée, 20 jaugeages de ce genre ont été exécutés avec répartition uniforme de l'amplitude de la variation du niveau d'eau. Par ailleurs, les débits d'eau ont été jaugés pendant les plus grandes crues et les décrues.

La vitesse du courant a été, comme dans le passé, relevée à 5 points de la verticale de mesure (surface; 0,2H; 0,6H; 0,8H et fond). Afin de calculer le débit d'alluvions en suspension, des échantillons ont été prélevés aux points 0,2H et 0,8H de chaque verticale de mesure de la vitesse.

SECTEUR
DE L'UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

(km 134,1/mille 72,4/ - 79,6/mille 43/ de la rive gauche; la rive droite appartient à la Roumanie).

En vue de contrôler la position du chenal et l'exactitude de l'emplacement des moyens de balisage, des jaugeages ont été effectués périodiquement sur diverses sections du fleuve. Ces travaux ont été exécutés à titre de reconnaissance. Etant donné le caractère relativement stable du lit, le levé intégral du plan du lit n'a pas été exécuté.

En ce qui concerne l'observation des éléments hydrométéorologiques, en dehors des observations journalières des variations des niveaux, qui sont effectuées par la station hydrométrique Réni, l'Observatoire Hydrométéorologique Danubien a jaugé périodiquement les débits d'eau et les alluvions en suspension sur les lignes de sections de jaugeage.

Au cours de la période examinée, 20 jaugeages de ce genre ont été exécutés avec répartition uniforme de l'amplitude de la variation du niveau d'eau. Par ailleurs, les débits d'eau ont été jaugés pendant les plus grandes crues et les décrues.

La vitesse du courant a été, comme dans le passé, relevée à 5 points de la verticale de mesure (surface; 0,2H; 0,6H; 0,8H et fond). Afin de calculer le débit d'alluvions en suspension, des échantillons ont été prélevés aux points 0,2H et 0,8H de chaque verticale de mesure de la vitesse.

Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube (km 170-0/mille 0)

Du km 134,1 (mille 72,43) au km 79,6 (mille 43)
secteur commun roumaino-soviétique

Sections de fleuve où des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a) du Schéma: Levés des plans du lit		Observations des stations hydrométriques	
	Distance entre les profils en travers et méthodes appliquées pour le relevé des profondeurs	Echelle du plan	Stations hydrométriques	Eléments observés
1	2	3	4	5
Embouchure du canal de Sulina, à la sortie en mer, jusqu'à 15 m de profondeur 3 plans trimestriels	200 m; sextant et sonde	1:5.000		
Carte hydrographique annuelle. Littoral à partir du Cordon (7 km Nord) jusqu'à Imputit (9 km Sud)	500 m entre les profils; le long de la côte et de la digue; profil radial à l'extrémité de la digue, à la sortie en mer. Avec sextant et sonde (jusqu'à 12 m de profondeur) et avec écho-sonde (jusqu'à 25 m de profondeur)	1:25.000		
Section Partisani-Vulturul, milles 26-30	25 m entre les profils, au moyen d'un câble avec plaques de repère, fixé à la rive. Des mesurages ont été effectués tous les 2 mètres avec une sonde à main	1:1.000		
Levés hydrographiques de contrôle sur les seuils (milles 37-38, 40-41, 46-47, 56-57, 72-73 et km 153, 161-162, et 165-166)	Jaugeage renouvelé dans les profils en long avec sonde et écho-sonde	1:2.000		

Au point b) du Schéma		Au point c) du Schéma		
		Mesurage de la vitesse du courant		
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Dragages hydrographiques et méthodes employées	Méthodes appliquées	Nombre de mesurages	Remarques
6	7	8	9	10
Dépôts des alluvions dans les régions de faibles profondeurs	Dragage pour l'entretien de profondeurs de 24 pieds			

1	2	3	4	5
			Tchatal d'Ismail, mille 43	niveaux, direction et force du vent, température de l'air
			Tchatal de St-Georges, mille 34+ 1200	-"-
			Gorgova, mille 21+ 500	-"-
			Crişan, mille 12	-"-
			Sulina, mille 0	niveaux, direction et force du vent, température de l'eau et de l'air. Prélèvement journalier d'échantillons pour la détermination de la turbidité
			Signal de brume, hm 39	niveaux d'eau sur le fleuve et en mer; température de l'air
Embouchure du canal (barre de Sulina)				

6	7	8	9	10
		Avec moulinet, à 100 m de distance	Journelle-ment	
Forts dépôts d'alluvions. Mesurages jour-naliers	Dragages journa-liers à l'aide d'une drague à godets et d'une drague suceuse pour l'entretien des profondeurs de 24 pieds (7,35 m)			