

INFORMATION

SUR L'ENTRETIEN DU CHENAL NAVIGABLE DU DANUBE de REGENSBURG à SULINA

(du 1^{er} avril 1962 au 1^{er} novembre 1963)

**COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST, 1964**

I N F O R M A T I O N

sur l'entretien du chenal navigable du Danube
(du 1^{er} avril 1962 au 1^{er} novembre 1963)

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 et du point 10 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964.

L'Information contient des données sur les travaux d'entretien du chenal navigable accomplis dans la période du 1^{er} avril 1962 au 1^{er} novembre 1963. 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 services 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 2379,3-2223,15)

et

secteur commun germano-autrichien

(km 2223,15-2201,77)

or- e	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 navi- gable, avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal effectif rapporté à l'étiage navi- gable <u>envisagé</u> , obtenu après la réali- sation des tra- vaux				
		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
	Travaux de régularisation améliorant les conditions du chenal									
	a) Construction des ouvrages hydrauliques, y com- pris les dra- gages respec- tifs									
1.	Kreuzhof km 2373,7-2372,9	16	50	7000	200	20	70	1000	400	Construction d'une digue longitudinale de 270 m et de 4 épis
2.	Grüner Wöhrd km 2371,2-2370,7	16	55	1300	150	20	50	1300	400	Construction de 11 épis
3.	Illkofen km 2361,6-2361,3	16	50	1200	200	20	50	1200	400	Construction de 5 épis
4.	Frengkofen km 2360,8-2360,0	16	50	1000	150	20	50	1000	300	Construction de 11 épis
5.	Auburg km 2359,7-2359,3	16	50	600	150	20	50	600	200	Construction d'une digue longitudinale et de 3 épis; exhaus- sment et allongement de 4 épis
6.	Jägerwörth km 2358,75-2358,5	18	50	900	150	20	50	900	200	Construction de 7 épis
7.	Eltheim km 2356,65-2356,45	20	70	-	-	20	70	-	-	Rétablissement d'une digue longitudinale pour bas niveau

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								
Dragage en 1000 m³	Eloignement de pier- raillles 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				
6									7	8	9
5	-	-	2,6	-	-	-	-	avril-sep- tembre 1962	130	Boursuite et achèvement des travaux commen- cés en 1961	
-	-	-	2,7	-	-	-	-	mai-octobre 1962	99,1	-	
-	-	-	2,1	-	-	-	-	juillet-sep- tembre 1963	83,0	-	
-	-	-	2,7	-	-	-	-	juillet 62- avril 63 (avec inter- ruptions)	105,0	-	
-	-	-	2,9	-	-	-	-	octobre 62- mai 63 (avec interruption)	128,0	-	
-	-	-	2,5	-	-	-	-	septembre- octobre 1963	113,0	-	
-	-	-	0,2	-	-	-	-	octobre 1963	12,0	-	

1	2	3					4			5
8.	Geisling km 2355,0-2353,9	16	50	500	2x150	20	50	900	-	Changement de la position du chenal du côté gauche du lit vers le côté droit (déblaiement de épis, construction de 12 épis, dragage du chenal)
9.	Seppenhause, r.d. km 2353,9-2352,97	20	10	1100	500	20	50	1200	500	Construction d'une digue longitudinale de 240 m et de 2 épis; exhaussement et rallongement de 5 épis
10.	Seppenhause, r.g. km 2353,2-2352,7	20	20	2000	-	20	50	2000	-	Déblaiement de 6 épis
11.	Gmünd I km 2347,5-2347,1	18	50	1700	200	20	70	1700	200	Construction de 9 épis
12.	Gmünd II km 2345,85-2345,32	16	70	1600	150	20	50	1600	200	Construction de 9 épis
13.	Niederachdorf km 2344,52-2344,1	16	70	1000	200	20	60	1000	300	Construction de 4 épis et d'une rampe à traîlle
14.	Pondorf km 2341,0-2340,54	16	60	1250	300	20	60	1250	400	Construction de 6 épis
15.	Obermotzing km 2334,53-2334,22	20	25	850	200	20	40	850	300	Construction de 4 épis
16.	Landsdorf km 2333,63-2333,12	16	50	1200	300	20	60	1200	400	Construction d'une digue longitudinale de 430 m et de 2 épis
17.	Unterzeitldorn km 2328,42-2328,0	20	25	200	200	20	50	600	300	Construction de 6 épis; déblaiement d'une digue longitudinale
18.	Bogen km 2311,7-2311,3	20	50	-	-	-	20	60	-	Construction de 4 épis; dragage du chenal
19.	Irlbach km 2302,0-2301,57	20	60	1900	-	20	80	1900	-	Construction d'une digue longitudinale de 330 m; exhaussement d'un ouvrage parallèle sous-eau situé entre les km 2302-2301,57

6								7	8	9
23,0	0,8	-	0,5	-	-	-	-	avril-octobre 1963	298,0	-
-	-	-	1,9	-	-	-	-	mai-juillet 1963	82,0	Poursuite et achèvement des travaux commencés en 1961
-	0,9	-	-	-	-	-	-	septembre 1963	5,0	Dragages, seront achevés en 1964
8000	-	-	2,2	-	-	-	-	avril-mai 1963	109,0	-
-	-	-	2,2	-	-	-	-	mai-juin 1963	99,0	-
4,5	-	-	1,9	-	-	-	-	avril 1962 - juillet 1963 (avec des interruptions)	104,0	-
-	-	-	1,1	-	-	-	-	mars 1962 - juin 1963	51,0	-
-	-	-	1,9	-	-	-	-	juin-juillet 1963	79,0	-
-	-	-	1,6	-	-	-	-	septembre-novembre 1962	83,0	Poursuite et achèvement des travaux commencés en 1961
6,0	0,9	-	2,4	-	-	-	-	juin-octobre 1962	141,0	-
-	-	-	0,8	-	-	-	-	juillet 1963	37,0	-
-	-	-	3,7	7,0	4,5	-	-	juin 1962 - avril 1963 (avec des interruptions en hiver 1962/63)	196,0	-

1	2	3	3	3	3	4	4	4	4	5
0.	Hausbach - chenal km 2244,5-2240,0	20	-	-	-	28	-	-	-	Dragage
1.	Hattenham - chenal km 2244,0-2243,0	20	-	-	-	28	-	-	-	"
2.	Confluent de l'Inn - chenal km 2225,2-2222,7	-	100	-	-	-	120	-	-	"
3.	Passau-Lindau - port pétrolier km 2222,25-2222,1	-	-	-	-	35	-	-	-	"
c) Consolidation des berges										
4.	Regensburg - Deggendorf km 2379-2282	-	-	-	-	-	-	-	-	Mise en état des berges renforcées (surtout renforce- ment du remblai)
5.	Niederaltteich km 2278-2270	-	-	-	-	-	-	-	-	Renforcement des berges et du remblai
6.	Winzer-Pleinting km 2266-2255	-	-	-	-	-	-	-	-	"
7.	Vilshofen - sec- tion de l'origine amont du barrage de Kachlet km 2250-2244	-	-	-	-	-	-	-	-	"
8.	Bief amont du barrage de Kach- let km 2238-2231	-	-	-	-	-	-	-	-	"
9.	Confluent de l'Inn km 2225-2223	-	-	-	-	-	-	-	-	Renforcement du remblai

TOTAL:

6								7	8	9
24,5	-	-	-	-	-	-	-	avril-décem- bre 1962	36,8	-
33,0	-	-	-	-	-	-	-	août - octo- bre 1963	-	Dragage indus- triel
290,0	-	-	-	-	-	-	-	avril 1962 - octobre 1963	-	Dragage indus- triel
1,0	-	-	-	-	-	-	-	août 1962	1,5	
-	-	-	2,2	-	-	-	-	avril-octo- bre 1963	100	-
-	-	-	1,66	6,63	3,17	-	1,66	mars 1962- octobre 1963	84,1	-
-	-	-	1,05	5,31	1,40	-	1,05	avril 1962 - septem ^r . e 1963	42,6	-
-	-	-	1,72	/	1,70	-	1,72	mai 1962 - août 1963	62,7	-
-	-	-	0,66	-	0,67	-	0,66	mars 1962 - juin 1963	31,5	-
-	-	-	0,80	6,0	-	-	0,80	avril 1962 - septembre 1963	75,5	-
8528,4	152,6	17,6	56,6	185,56,90			5,90		4306,7	

Secteur de la République d'Autriche,

(km 2223,15-1872,7)

secteur commun austro-allemand

(km 2223,15-2201,77)

et

secteur commun austro-tchécoslovaque

(km 1880,26-1872,7)

Or- e	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 navi- gable, avant l'e- xécution des tra- vaux				Gabarit de che- nal rapporté à l'étiage naviga- ble <u>envisagé</u> , <u>obtenu</u> , après la réalisa- tion 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.	Quais de l'Aschach-Agentie km 2159 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
2.	Brandstatter Kachlet km 2156 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
3.	Krauthagen-Sporn km 2153 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation des digues parallèles
4.	Régularisation Aschacher Kachlet km 2159-2156	16	-	-	-	$\frac{20}{16}$	60	-	-	Eloignement de roches Réparation des digues parallèles
5.	Nibelungenbrücke - pont km 2135	14	60	-	250	$\frac{25}{25}$	-	-	-	Dragage
6.	Quais de la VÖEST km 2126	16	80	-	600	$\frac{22}{22}$	-	-	-	Dragage
7.	Port d'hivernage km 2131	-	-	-	-	$\frac{25}{25}$	-	-	-	Dragage
8.	Heilham km 2133	17	60	-	500	$\frac{22}{22}$	100	-	-	Dragage
9.	Steiregg km 2126	16	80	-	700	$\frac{20}{20}$	-	-	-	Construction d'épis
0.	Marauer km 2117	18	80	800	600	$\frac{25}{25}$	80	1000	600	Dragage Construction d'épis
1.	Confluent du Traun km 2126	17	40	-	600	$\frac{22}{22}$	100	-	-	Dragage Construction d'épis
2.	Unter Panglmayr km 2129	19	-	-	-	30	-	-	-	Eloignement de roches

Aux points c/, d/ et e/ du Schéma

Volume des travaux									Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 S.	Remarques
Eloignement de matériaux			Mise en place				Transport de matériaux en 1000 m				
dragages en 1000 m	pierrailles en m	roches en 1000 m	de pierres en 1000 m	de terre en 1000 m	de perré en 1000 m	de fascines en 1000 m					
6									7	8	9
-	-	-	1,6	2,4	2,9	-	0,1	X, XI/62 II-X/63	471		
-	-	-	0,5	-	-	-	-	VII-VIII/63	91		
-	-	-	1,3	2,3	2,3	-	0,1	IV-XII/62 II-X/63	397		
-	-	0,7	-	-	-	-	-	IV/62-X/63	640		
-	-	-	0,2	-	0,4	-	0,1		76		
-	37,4	-	-	-	-	-	37	IV/62 IV/63	428		
-	18	-	-	-	-	-	18	IV/62 V/62	195		
24,6	-	-	-	-	-	-	24,6	VI-XII/62	678		
-	30,2	-	-	-	-	-	30	IV-V/63	368		
-	-	-	2,7	-	-	-	2,7	VIII-IX/62	721		
-	35,6	-	2,7	-	2,7	-	38,3	V-IX/62	1038		
-	59	-	18	-	-	-	77	V-VII/63	1223		
-	-	0,01	-	-	-	-	0,01	VI/63	27		

1	2	3				4				5
13. Puchenau km 2139 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
14. Quais du port pétrolier km 2129 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
15. Abwinden km 2120 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
16. Urfahrwand km 2137 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
17. Confluent du Haselbach km 2132 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
18. Abwinden km 2121 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
19. Kronau km 2118 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
20. Marauer km 2116 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
21. Spielbergau km 2114 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
22. Windpassinger km 2112 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
23. Quais de la VOEST km 2127 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
24. Untere Donaulande km 2135 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Mur de quai en palplanches
25. Willhering km 2144 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
26. Dürnberg km 2143 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
27. Linz km 2134 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
28. Heilham km 2133 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
29. Zizlau km 2124 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
30. Port d'hivernage km 2131	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragage
31. Grenner km 2090	15	60	-	1400	30	160	-	-	-	Dragage
32. Ledererwasser km 2090	10	60	-	140	25	150	-	-	-	Dragage
33. Klosterhaufen km 2089	15	100	-	1370	25	200	-	-	-	Dragage

6								7	8	9
-	-	-	0,2	-	0,7	-	0,2	V/62	47	
-	-	-	0,5	-	0,2	-	0,7	IV-X/62	244	
-	-	-	0,7	-	0,6	-	0,7	V/62-V/63	219	
-	-	-	0,3	-	0,7	-	0,5	IX-XII/62	114	
-	-	-	0,2	-	0,2	-	0,2	V-XII/62	45	
-	-	-	0,4	-	0,6	-	0,4	X-XI/62	89	
-	-	-	0,4	-	0,2	-	0,4	X-XII/62	69	
-	-	-	0,3	-	0,4	-	0,3	IX-XII/62	74	
-	-	-	0,3	-	0,4	-	0,3	IX-XII/62	77	
-	-	-	0,3	-	0,5	-	0,3	X-XII/62	52	
-	-	-	0,1	-	0,2	-	0,1	X/62	13	
-	-	-	-	-	-	-	-	XII/62	1191	
-	-	-	-	-	-	-	0,25	VII-X/63	52	
-	-	-	-	-	0,1	-	0,3	VII-X/63	75	
-	-	-	-	-	-	-	0,1	X/63	20	
-	-	-	-	-	-	-	1,35	VI-X/63	452	
-	-	-	-	-	-	-	0,3	VI/63	105	
20	-	-	-	-	-	-	-	VI-X/63	584	
-	154	-	-	-	-	-	154	VII-IX/63	3080	
-	37	-	-	-	-	-	37	VII/62	740	
-	292	-	-	-	-	-	292	III-IX/62	5840	

6							7	8	9
-	39	-	-	-	-	-	39 X/63	780	Inachevé
-	18	-	-	-	-	-	18 X/62	360	
-	-	-	0,1	-	0,5	-	0,1 VII-X/62	24	
-	-	-	0,4	-	0,5	-	0,4 VII-IX/62	84	
-	-	-	0,1	-	0,1	-	0,1 VII-IX/62	12	
-	-	-	0,1	-	0,1	-	- XI/62	1	
-	-	-	0,2	-	0,6	-	0,2 VII-IX/62	44	
-	-	-	0,4	-	1,4	-	0,4 V-XI/62	76	
-	-	-	0,2	-	0,4	-	- II-III/62	6	
-	-	-	0,2	-	0,3	-	0,2 VII-IX/62	33	
-	-	-	-	-	-	-	0,1 VI/62	20	
-	-	-	0,1	-	0,1	-	0,1 VIII/63	16	
-	-	-	0,4	-	0,2	-	0,4 V-VII/63	22	Inachevée
-	-	-	0,1	-	0,1	-	0,1 V-VII/63	30	
-	-	-	0,1	-	0,3	-	0,1 VII/63	26	Inachevée
-	-	-	0,2	-	0,5	-	0,2 IV-X/63	50	
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2 X/63	47	Inachevée
-	-	-	0,1	-	-	-	0,1 IV/63	23	Inachevée
-	-	-	2,2	-	-	-	2,2 IV-X/63	492	Inachevée
-	-	-	0,5	-	1,0	-	- IV-VI/63	52	
-	-	-	0,5	-	-	-	- V-VI/63	103	
-	-	-	0,7	-	1,4	-	- V-VI/63	186	

1	2	3				4				5
56.	Metzling km 2053 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
57.	Marbach km 2049 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
58.	Kl. Krumnussbaum km 2048 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
59.	Mitterau km 2047 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
60.	Brunn km 2047 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
61.	Ebersdorf km 2042 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
62.	Weitenbach km 2038 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
63.	Eschenau km 2038 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
64.	Bras Melk	-	-	-	-	-	-	-	-	"
65.	Schönbühel km 2030 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
66.	Aggsbach Markt km 2027 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
67.	Aggsbach Bad km 2026 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
68.	Port Ybbs km 2057	12	60	-	-	20	60	Inachevé	Dragage-	
69.	Sarling km 2056	15	70	-	150	20	<u>120</u>	"	"	"
70.	Extrémité amont du bras Melk km 2038 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	"
71.	Extrémité aval du bras Melk km 2036 r.d.	11	-	-	300	<u>20</u>	<u>35</u>	"	"	"
72.	Endlingbach km 2027 r.g.	0-30	100	-	400	<u>30</u>	<u>170</u>	"	"	"
73.	Ybbs km 2058 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Eloignement de roches
74.	Ebersdorfer Haufen km 2040	-	-	-	-	-	-	-	-	"
75.	Joching km 2015 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
76.	Rürhsdorf km 2013 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de la traverse

6						7	8	9
-	-	-	0,1	-	0,5	-	-	III-V/63 82
-	-	-	0,3	-	0,9	-	-	V-VII/63 113
-	-	-	0,4	-	0,6	-	-	V/63 117
-	-	-	0,3	-	-	-	-	V/63 53
-	-	-	0,1	-	-	-	-	V/62 10
-	-	-	0,1	-	0,1	-	-	X/62 12
-	-	-	0,4	-	1,5	-	-	IV-IX/62 146
-	-	-	0,2	-	1,3	-	-	X/62-III/63 210
-	-	-	0,5	-	-	-	-	V/63 112
-	-	-	0,3	-	0,4	-	-	VI/62 61
-	-	-	0,7	-	1,4	-	-	IX/62-IX/63 214
-	-	-	0,4	-	0,8	-	-	V/63 173
5,2	-	-	-	-	-	-	-	VI-VIII/63 103
2,8	-	-	-	-	-	-	-	VII-X/63 86
14,4	-	-	-	-	-	-	-	V-IX/63 37 Inachevé
5,3	-	-	-	-	-	-	-	V/62-IX/63 181
9,7	-	-	-	-	-	-	-	V/62-IX/63 374
-	-	0,1	-	-	-	-	-	III/63 10
-	-	0,1	-	-	-	-	-	IX-X/63 74
-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	IX/62 22
-	-	-	0,1	-	-	-	0,1	X/62-II/63 14
-	-	-	0,9	-	-	-	0,9	VII-IX/63 96

1	2	3				4				5
78.	Windstall km 2008 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
79.	En aval de Krems km 1998 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
80.	Thallern km 1997 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
81.	Hollenburger Au km 1992 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
82.	Traismauer km 1989 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
83.	Traismauer km 1988 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
84.	Confluent du Traisen km 1988 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
85.	Grafenwörth km 1987 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
86.	Berndorfer Grabl km 1976 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
87.	Aggstein km 2025 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragage
88.	Spitzerbach km 2019 r.g.	12	100	800	300	$\frac{25}{25}$	$\frac{1500}{150}$	$\frac{1000}{1000}$	-	-"
89.	Station Spitz km 2019 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
90.	Port Krems km 1998 r.g.	25	-	-	-	$\frac{30}{30}$	-	-	-	-"
91.	Theisser Gstet- ten km 1993 r.g.	-	110	-	-	$\frac{22}{22}$	160	-	-	-"
92.	Berndorfer Grabl km 1976 r.g.	15	80	1250	700	$\frac{22}{22}$	$\frac{110}{110}$	$\frac{2750}{2750}$	700	-"
93.	Altenberg km 1952	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
94.	Greifensstein km 1950 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
95.	Polakenau km 1968 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
96.	Kronau km 1966 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
97.	Région de Tulln km 1962 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
98.	Tulln km 1965 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	-"
99.	Korneuburg km 1943 r.g.	12	20	-	450	$\frac{22}{20}$	$\frac{30}{30}$	-	$\frac{460}{460}$	Dragage

6						7	8	9
-	-	-	0,6	-	-	0,6	X/63	64
-	-	-	0,9	-	-	0,9	IX/63	94
-	-	-	0,8	-	-	0,8	IX/62-VII/63	98
-	-	-	0,1	-	-	0,1	VII/63	23
-	-	-	4,4	-	-	4,4	V/62-IX/62	515
-	-	-	2,1	-	-	2,1	VII/63	252
-	-	-	0,2	-	-	0,2	X/62	27
-	-	-	0,6	-	-	0,6	VII-IX/63	72
-	-	-	0,6	-	-	0,6	VII/63	81
7,3	7,3	-	-	-	-	7,3	III-VI/63	283
9,3	9,3	-	-	-	-	9,3	IV/62-IX/62	327
6,8	6,8	-	-	-	-	6,8	IV-V/62	160
49,8	49,9	-	-	-	-	49,8	V/62-X/63	763 Inachevé
-	7,2	-	-	-	-	-	IX-X/63	233 Inachevé
40,1	35,2	5,0	-	-	-	40,1	IV/62- VIII/63 VI	1254
-	-	-	0,2	-	0,4	-	IV-IX/62	31
-	-	-	0,1	0,6	0,3	-	IV-IX/62	35
-	-	-	0,1	-	0,4	-	IV/62-III/63	27
-	-	-	1,0	-	1,4	-	IV/62-VI/63	51
-	-	-	0,5	-	1,0	-	IV/62-I/63	125
-	-	-	0,2	-	0,1	-	VII/62-IX/63	73
13,7	13,7	-	-	-	-	-	VIII-X/62	323

1	2	3				4				5
100.	Korneuburg km 1943 r.g.	19	20	-	400	Inachevé	-	-	-	Dragage
101.	Tulln km 1965 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
102.	Biberhaufen km 1949 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
103.	Jedlesee km 1934 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
104.	Süddeutsche km 1930 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
105.	Gare de Donau- ufer km 1929 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
106.	Gare de Donau- kai km 1925 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
107.	Bayerischer L Lloyd km 1924 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
108.	Station de Lobau km 1917 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
109.	Vonwiller km 1930 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
110.	Station de Lobau km 1917 r.g.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
111.	Coupure de Vien- ne km 1921	-	-	-	-	-	-	-	-	Construction d'épis
112.	Quais de Vienne km 1930-1927	112- 117	20	-	130 610	25	20	-	130 610	Dragage
113.	Quais de la Shell km 1922 r.d.	12	-	-	-	25 25	-	-	-	- "
114.	Freudenau km 1920	12- 18	100	-	-	20 27	150 150	-	-	- "
115.	Reichsbrücke - pont km 1928	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
116.	Entrée dans le Donaukanal km 1934 r.d.	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
117.	Wildungsmauer km 1896	18	70	-	350	24 24	90 90	-	150 150	Construction d'épis
118.	Theben (Devin) km 1877	14	50	-	250	22 22	80 80	-	100 100	Construction d'épis et dragage
119.	Haslau km 1899	18	60	-	300	25 25	80 80	-	150 150	Construction d'épis

5		6					7	8	9
10,6	10,6	-	-	-	-	-	-	VIII-IX/63	392
-	-	-	0,2	-	-	-	-	IX/63	47
-	-	-	0,3	-	-	-	-	VI/63	43
-	-	-	4,1	-	-	-	-	VI/62-IX/63	67
-	-	-	-	-	-	-	-	X/62-IV/63	131
-	-	-	-	-	-	-	-	IV-XII/62	282
-	-	-	0,2	-	-	-	-	IX/63	19
-	-	-	0,5	-	-	-	-	XI/62-X/63	72
-	-	-	-	-	-	-	-	X-XII/62	14
-	-	-	-	-	-	-	-	V/62-IV/63	20
-	-	-	-	-	-	-	-	V-X/63	146
-	-	-	4,8	-	-	-	-	VII-VIII/62	477
17	16	1	-	-	-	-	17	VII-XII/62	364
1,4	1,4	-	-	-	-	-	1,4	XI-XII/62	33
114	113	1	-	-	-	-	114	X/62-VII/63	1170
15	15	-	-	-	-	-	15	VII-VIII/63	180
16	16	-	-	-	-	-	16	VIII/63	195
-	-	-	1	-	-	-	3	X-XI/62	558
12	12	-	3	-	-	-	15	VII-X/63	946
-	-	-	3	-	-	-	3	VIII-IX/63	510

Inachevé

1	2	3			4			5
120.	Buchenau km 1912	-	-	-	-	-	-	Consolidation de la berge
121.	Mannsdorf km 1909 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
122.	Pfargraben km 1906 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
123.	Haslau km 1902 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
124.	Wildungsmauer km 1895 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
125.	Petronell km 1889 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
126.	Hainburg km 1884 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
127.	Orth km 1902 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
128.	Schanzelhaufen km 1885 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
129.	Schönau km 1909 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
130.	Fischamend km 1911 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
131.	Haslau km 1901 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
132.	Unterm Schanzel- haufen km 1884 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
133.	Fischamündung km 1905 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
134.	Haslau km 1903 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
135.	Petronell km 1890 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
136.	Stopfenreutl km 1986 r.g.	-	-	-	-	-	-	- "-
137.	Petronell km 1891 r.d.	-	-	-	-	-	-	- "-
138.	Port Krems km 1998 r.g.	-	-	-	-	-	-	Plate-forme
139.	Port Albern km 1918	12	-	-	<u>23</u> 23	-	-	Dragage
140.	Chemin de fer dans le port	-	-	-	-	-	-	Superstructure
141.	Mur de pal- planches	-	-	-	-	-	-	Entretien

6						7	8	9
-	-	-	0,1	0,5	-	0,1 III-IX/62	31	
-	-	-	0,3	-	-	0,3 XI/62-IX/63	52	
-	-	-	0,1	-	-	0,1 XI-XII/62	27	
-	-	-	0,6	-	2,0	0,6 VII-XI/62	97	
-	-	-	0,4	-	-	0,4 IV/62-V/62	60	
-	-	-	0,2	-	-	0,2 X-XI/62	31	
-	-	-	0,2	-	1,3	0,2 VI-XI/62	48	
-	-	-	0,3	-	0,4	0,3 VIII/62-VI/63	49	
-	-	-	0,4	-	0,7	0,4 II-IX/62	64	
-	-	-	0,1	-	0,4	0,1 IV-VI/63	29	
-	-	-	0,2	-	0,2	0,2 IV-VI/63	81	
-	-	-	0,1	-	-	0,1 VI/63	8	
-	-	-	0,1	-	-	0,1 IV/63	21	
-	-	-	0,2	-	-	0,2 IV/63	27	
-	-	-	0,1	-	-	0,1 VI/63	17	
-	-	-	0,2	-	-	0,2 I/63	25	
-	-	-	0,4	-	-	0,4 IV/63	39	
-	-	-	0,1	-	-	0,1 IV/63	15	
-	-	-	-	-	-	IX/63	18	
12,5	12,5	-	-	-	-	IX-X/62	260	
-	-	-	-	-	-	IX-X/63	1100	1,7 km
-	-	-	-	-	-	IX-XI/62	56	1500 m²

TOTAL:
=====

6							7	8	9
57,2	57,2	-	-	-	-	-	X/62-IX/63	1189	
-	-	-	-	-	-	-	IV/62-X/63	2150	Inachevé
-	-	-	-	-	-	-	IV-VII/63	1910	20.500 m²
-	-	-	-	-	-	-	III-VII/62	500	
1,7	1,7	-	-	-	-	-	XII/62	36	
-	-	-	-	-	-	-	IX/63	330	4.000 m²
-	-	-	-	-	-	-	VII/62-X/63	3650	1,2 km Inachevée
-	-	-	-	-	-	-	X/63	6000	200 m Inachevée
33,4	33,4	-	-	-	-	-	V-IX/63	695	
-	-	-	0,8	-	2,5	-	IX/62 VI/63	600	
30,9	30,9	-	-	-	-	-	IV/62 X/63	565	
-	-	-	3,8	-	3,0	-	IV/62 X/63	1155	
9	-	-	2	-	-	-	IV/62 X/63	773	
-	-	-	-	-	-	-	IV/62	21	
-	-	-	-	-	-	-	V/VII/62	242	
-	-	-	-	-	-	-	X/62	9	
-	-	-	-	-	-	-	X-XII/62	351	
-	-	-	-	-	-	-	VIII-X/62 VIII/IX/63	640	
539,7	1169,3	7,91	84,7	417	36,9	10925		57880	

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque,

(km 1880,26-1708,2)

secteur commun tchécoslovaco-autrichien

(km 1880,26-1872,7)

et

secteur commun tchécoslovaco-hongrois

(km 1850,2-1708,2)

[illegible]

1	2	3				4				5
14.	Dragages km 1821-1820	25	80	1300	300	-	<u>150</u> 150	-	-	-
15.	Dragages km 1819-1818	20	150	1200	200	<u>30</u> 26	-	-	-	-
16.	Digue parallèle km 1819-1817	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17.	Dragages km 1819-1818	16	120	1200	200	<u>30</u> 21	-	-	-	-
18.	Fermeture du bras "Foki" km 1815,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.	Consolidation de la berge km 1811-1810	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20.	Epis km 1806-1804	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21.	Consolidation de la berge km 1805-1800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22.	Consolidation de la berge km 1798-1796	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23.	Consolidation de la berge km 1792-1791	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24.	Digue parallèle km 1776-1774	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25.	Consolidation de la berge km 1759-1756	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26.	Consolidation de la berge km 1741-1740	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27.	Renflouement de chalands km 1871, 1869, 1765, 1740	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TOTAL:
=====

6								7	8	9
179,64	-	-	-	-	-	-	-	1.VI- 31.X/63	2353,21	
97,68	-	-	-	-	-	-	-	1.III- 31.V/63	1280,25	
-	7,03	-	-	-	-	-	-	-	1078,91	
56,66	-	-	-	-	-	-	-	15.X- 20.XII/62	1168,70	
-	-	-	-	3,83	-	-	-	-	37,38	
-	3,71	-	-	-	-	-	-	-	621,73	
-	0,35	-	-	-	-	-	-	-	57,86	
-	6,30	-	-	-	-	-	-	-	1145,91	
-	1,28	-	-	-	-	-	-	-	215,48	
-	1,06	-	-	0,18	-	-	-	-	309,45	
-	9,49	-	-	-	-	-	-	-	1439,86	
-	0,95	-	-	-	-	-	-	-	156,29	
-	0,21	-	-	3,07	-	-	-	-	335,28	
-	-	-	-	-	-	530 t	-	-	2485,97	
5935869,21	-	-	-	7,4818831	530 t	-	-	-	28402,26	

Secteur de la République Populaire Hongroise

(km 1850,2-1433)

et

secteur commun hungaro-tchécoslovaque

(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 navi- gable, avant l'exécution des travaux				Gabarit de che- nal rapporté à l'étiage naviga- ble <u>envisagé</u> <u>obtenu</u> , après la réalisa- tion 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									Du 1 ^{er} avril 1962
1.	km 1840-1832 Travaux de régu- larisation complé- mentaires pour basses eaux	-	-	-	-	-	-	-	-	Fermeture d'un bras secondaire
2.	km 1838-1814 Fermeture d'un bras secondaire	-	-	-	-	-	-	-	-	Fermeture d'un bras secondaire
II.	Section des km 1832-1810									
3.	km 1824 - Région de Lipót (digue longitudinale)	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragage
4.	km 1815 - Seuil dans la région de Bagomer	16	200	100	150	$\frac{30}{26}$	$\frac{150}{140}$	1000	-	Dragage sur le seuil
5.	km 1814,5 - Seuil dans la région de Bagomer	16	200	100	150	$\frac{30}{26}$	$\frac{150}{140}$	1000	-	Dragage sur le seuil
6.	km 1814-1813 Complètement de la digue longi- tudinale No 48/2	-	-	-	-	-	-	-	-	Complètement de l'ouvrage pour la concentration du courant
7.	km 1812,6 - Seuil dans la région de Bagomer	19	120	1000	200	$\frac{30}{25}$	$\frac{150}{150}$	1000	-	Dragage sur le seuil

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux

Mise en place

dragages en 1000 m ³	de pierres en 1000 m ³	de terre ou de gravier en 1000 m ³	de béton ou pierres artificielles en 1000 m ³	de perré en 1000 m ²	de fascines en 1000 m ²	Autres travaux	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Ft.	Remarques
6							7	8	9
au 1 ^{er} avril 1963									
-	5,18	1,09	-	-	0,27	-	16.VIII- 31.XII/1962	1352,12	Travaux poursuivis en 1963
-	-	1,38	2,70	0,65	0,78	-	2.V-10.X/1962	971,19	
43,99	-	-	-	-	-	-	1.VIII-1.XI/ 1962	994,40	Travaux poursuivis en 1963
88,99	-	-	-	-	-	-	12.I-20.V/ 1962	2011,40	
169,96	-	-	-	-	-	-	20.V-31.XII/ 1962	3842,00	
-	0,76	-	0,25	-	-	-	31.I-10.V/ 1962	192,74	
6,35	-	-	-	-	-	-	20-25.V/1962	143,51	

1	2	3	4	5	
III. Section des km 1810-1805					
8. km 1810-1809 Travaux au con- fluent du bras de Bagomer	-	-	-	-	Complètement de l'ouvrage de con- centration du courant
9. km 1808-1806 Travaux de régu- larisation pour basses eaux dans la région de Medve	-	-	-	-	Complètement de l'ouvrage pour con- centration du cou- rant et des épis
IV. Section des km 1805-1794					
10. km 1804-1803 Complètement de la digue longitu- dinale No 49/1	-	-	-	-	Complètement de l'ouvrage pour con- centration du cou- rant
11. km 1801 Seuil de Nagybajcs	13	120	250	$\frac{30}{24}$ $\frac{150}{150}$	Travaux de dragage sur le seuil
12. km 1801-1796 Travaux de régu- larisation com- plémentaires pour basses eaux	-	-	-	-	Construction et complètement des épis
V. Section des km 1794-1708					
13. km 1777 Dragages aux fins de régularisation	-	-	-	-	Dragage dans le lit
14. km 1768 Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	Dragage dans le lit
15. km 1757 Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	Dragage dans le lit
16. km 1743-1736 Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	Dragage dans le lit
VI. Section des km 1850-1708					
Travaux d'entre- tien	-	-	-	-	Travaux courants d'entretien
TOTAL:					

6							7	8	9
-	2,61	-	-	-	-	-	12.III- 16.VI/1962	453,30	
-	1,06	-	-	-	-	-	5-24.V/1962	218,82	
-	2,62	-	-	-	-	-	20.III-5.V/ 1962	546,83	
61,62	-	-	-	-	-	-	15.X-31.XII/ 1962	1392,72	
-	3,17	-	-	-	-	-	28.I-28.VII/ 1962	674,18	
83,48	-	-	-	-	-	-	1-31.III- 1-30.VIII/ 1962	1920,04	
2,12	-	-	-	-	-	-	1-15.IV/1962	48,76	
101,16	-	-	-	-	-	-	1.IV-15.XI/ 1962	2326,68	
171,59	-	-	-	-	-	-	1.V-5.IX/ 1962	3946,57	
-	0,41	2,66	0,47	1,25	-	-	1.II-31.XII/ 1962	789,49	
72926	15,81	5,13	3,42	1,90	1,05	-		21824,75	

No d'ordre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				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	
1	2	3				4				5
I.	Section des km 1850-1832									Du 1 ^{er} avril 1963
1.	km 1840-1832 Complètement des ouvrages de ré- gularisation pour basses eaux	-	-	-	-	-	-	-	-	Fermeture du bras
II.	Section des km 1832-1810									
2.	km 1824 Réparation de la digue longitudi- nale No. 37	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation d'une digue longitudi- nale
3.	km 1824-1823 Remblaiement de la digue longi- tudinale No 37	-	-	-	-	-	-	-	-	Dragage du lit
4.	km 1822,7 Réparation de l'ouvrage de pro- tection de la berge No 38	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage de con- centration du courant
5.	km 1814,6 Seuil Bagomer	16	200	100	150	30 26	150 140	1000	-	Dragage sur le seuil
6.	km 1813-1812 Réparation de la digue longitudi- nale No 48/III	-	-	-	-	-	-	-	-	Réparation de l'ouvrage de con- centration du courant

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux								Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Ft.	Remarques
Mise en place										
dragage en 1000 m3	de pierre en 1000 m3	de terre ou de graviers en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	de perré en 1000 m2	de fascines en 1000 m2	Autres travaux				
6										
7								8	9	
au 1 ^{er} novembre 1963										
-	2,73	-	-	8,1	-	-	8.IV-31.X/ 1963	829,6		
-	5,93	-	1,47	-	-	-	2.IV-16.IX/ 1963	1882,5		
71,76	-	-	-	-	-	-	1.VII-31.X/ 1963	3149,7		
-	0,78	-	-	-	-	-	22.III-1.VII/ 1963	201,0		
51,22	-	-	-	-	-	-	8.VII-20.VIII /1963	977,3		
-	0,49	-	-	-	-	-	25.IV-30.VII /1963	130,7		

1	2	3				4			5
III. Section des km 1810-1805									
7. km 1807	Seuil Kispatkós	16	150	600	300	$\frac{30}{26}$	$\frac{150}{140}$	1000	- Dragage sur le seuil
IV. Section des km 1805-1794									
8. km 1801,8	Complètement des ouvrages de régularisation pour basses eaux	-	-	-	-	-	-	-	- Construction d'un épi
9. km 1801	Seuil de Nagybajcs	14	150	1160	250	$\frac{30}{24}$	$\frac{150}{150}$	11600	- Dragage sur le seuil
V. Section des km 1794-1708									
10. km 1766	Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	-	-	-	- Dragage du lit
11. km 1764	Dragages aux fins de régularisation	-	-	-	-	-	-	-	- Dragage du lit
12. km 1748	Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	-	-	-	- Dragage du lit
13. km 1746	Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	-	-	-	- Dragage du lit
14. km 1743	Dragage aux fins de régularisation	-	-	-	-	-	-	-	- Dragage du lit
VI. Section des km 1850-1708									
	Travaux d'entretien	-	-	-	-	-	-	-	- Travaux courants d'entretien

TOTAL:

6							7	8	9
51,57	-	-	-	-	-	-	21.VIII-31.X /1963	977,3	
-	2,55	-	-	-	-	-	1.VII-31.X/ 1963	629,3	
76,29	-	-	-	-	-	-	10.IV-20.VI/ 1963	1417,7	
18,55	-	-	-	-	-	-	10-28.VI/ 1963	426,6	
89,448	-	-	-	-	-	-	1.VI-10.VIII /1963	2057,3	
7,32	-	-	-	-	-	-	10-15.VIII/ 1963	168,4	
115,51	-	-	-	-	-	-	28.III-1.VIII /1963	2656,7	
5,20	-	-	-	-	-	-	2-8.IV/1963	119,6	
-	2,15	-	-	-	-	-	1.II-1.XI/ 1963	1530,8	
4868714,63	-	1,47	8,1	-	-	-		17.154,5	

Secteur de la République Populaire Hongroise

(km 1708,2-1433)

[illegible]

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux							Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Ft.	Remarques
Mise en place						Autres travaux			
dragages en 1000 m³	de pierres en 1000 m³	de terre ou de gra- viers en 1000 m³	de béton ou pierres artificielles en 1000 m³	de perré en 1000 m²	de fascines en 1000 m²				
6							7	8	9
au 1 ^{er} avril 1963									
-	3,5	-	-	-	-	-		716,2	
-	3,0	-	-	-	-	-		400,0	
-	4,1	-	-	-	-	-		713,0	
-	7,26	-	-	-	-	-		1421,0	

1	2	3	4	5
5.	Dragages km 1561-1569 km 1510 km 1573-1580 km 1590-1598 km 1614 km 1615-1616 km 1674 km 1676-1678 km 1679-1688 km 1699	-	-	-
6.	km 1521-1517 Courbe de Foktö	-	-	-
7.	km 1509-1502 Courbe de Bogyiszló	-	-	-
8.	km 1502-1498 Courbes de Dusnok	-	-	-
9.	km 1495-1490 Courbe Korpad	-	-	-
10.	km 1485-1481 Courbe Koppány	-	-	-
11.	km 1474-1470 Courbe de Sáros- part	-	-	-
12.	km 1459-1454 Courbe de Bari	-	-	-
TOTAL:				

6							7	8	9
14027									Sur le total des matériaux dragués 40.000 m ³ ont été dragués dans le chenal aux fins de régularisation et le reste en dehors du chenal à des fins industrielles
18622									
127301									
39658									
14317	-	-	-	-	-	-		800,0	
420000									
10672									
370816									
105536									
997									
-	8	-	-	-	-	-	1.X-1.XII/ 1962	1100	
-	15	-	-	-	-	-	1.VII-30.VIII	1900	
-	7	-	-	-	-	-	1.IX-1.X	900	
-	14	-	-	-	-	-	10.V-30.VI	1800	
-	9	-	-	-	-	-	20.III-10.V	1200	
-	1	-	-	-	-	-	20.II-31.III	140	
-	2	-	-	-	-	-	1-20.III	260	
11296	73,86	-	-	-	-	-		11350,2	

[illegible]

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux							Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 Ft.	Remarques
Mise en place									
dragages en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de terre ou de graviers en 1000 m3	de béton ou pierres artificielles en 1000 m3	de perré en 1000 m2	de fascines en 1000 m2	Autres travaux			
6							7	8	9
au 1 ^{er} novembre 1963									
-	2,67	-	-	-	-	-		639,0	
-	3,2	-	-	-	-	-		803,0	
-	4,03	-	-	-	-	-		938,0	
105,859									Sur le total des matériaux dragués, environ 120.000 m3 ont été dragués dans le chenal aux fins de régularisation et le reste a été dragué en dehors du chenal pour des fins industrielles
448,064	-	-	-	-	-	-			
22,581									

TOTAL:

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 1040 1041 1042 1043 1044 10

6							7	8	9
-	22	-	-	-	-	-	VII-X	3300	
-	17	-	-	-	-	-	IV-X	3100	
-	16	-	-	-	-	-	V-X	3000	
-	8	-	-	-	-	-	IV-X	1200	
-	2	-	-	-	-	-	X	300	
-	-	-	-	-	-	-	III-X	1500	
12765	74,9	-	-	-	-	-		14780	

Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

(km 1433-1075)

et

secteur commun yougoslave-roumain

(km 1075-815,6)

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 navi- gable, avant l'e- xécution des tra- vaux				Gabarit de chenal rapporté à l'éti- age navigable envisagé, obtenu après la réalisa- tion 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	30	-	675	35	25- 180 35	-	675 25- 675	Dragage dans le bassin d'hivernage
2.	Novi Sad km 1258	15	20	-	200	35	25- 100 35	-	200 25- 200	Dragage dans le bassin d'hivernage
3.	Kovin km 1109	15	20	-	350	35	100 20- 80 35	-	350 20- 350	Dragage dans le bassin d'hivernage
4.	Ivanovo	24	30	-	1025	35	80 30- 35 35	-	-	Dragage dans le bassin d'hivernage
5.	Secteur Brza Vrba km 1105-1094	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux hydro- techniques
6.	Secteur Ram- Dubovac km 1085-1077	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
7.	Secteur bras de Čivutski km 1393-1399	-	-	-	-	-	-	-	-	- "
TOTAL										

TOTAL

[illegible]

Aux points c/, d/ et e/ du Schéma										Remarque
Volume des travaux								Date de l'e- xécution des travaux	Coût total en 1000 dinars	
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 perré en 1000 m³	Transport de matériaux en 1000 m³	Autres travaux			
6								7	8	9
24,101	-	-	-	-	-	-	-	1.IV/62- 1.XI/63	11.520	*) Terrassement constructi de digues, d'épis, co solidation des berges
11,000	-	-	-	-	-	-	-	1.IV/62- 1.XI/63	5.280	
10,770	-	-	-	-	-	-	-	1.IV/62 1.XI/63	5.169	
28,110	-	-	-	-	-	-	-	1.IV/62- 1.XI/63	13.493	
-	-	-	0,22	-	9 900	0,15	600 *)		5.661	
-	-	-	1,843	-	0,482	0,095	900 *)		18.200	
-	-	-	16,276	-	-	-	-		174.000	
74,98	-	-	18,34	-	10,380,25	1500			233.323	

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

No d'ordre	Dénomination et lieu de travaux	Au point a) du Schéma				Aux points b) et c) du Schéma				Nature des travaux
		Gabarit de che- nal effectif rap- porté à l'étiage navigable avant l'exécution des travaux				Gabarit de chenal rapporté à l'é- tiage navigable <u>envisagé</u> , 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.	Digue de Greben km 999-993,200	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.	Section de Iuți km 988,300-985									
a)	réparation de la digue longitudi- nale et des traverses	-	-	-	-	-	-	-	-	
b)	réparation d'épis	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTAL =====										

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux							Date de l'exécution des travaux	Coût total en milliers de lei et de dinars	Remarques
Eloignement des matériaux		Mise en place							
travaux en 1000 m3	Dérochements	de terre en 1000 m3	de pierres en 1000 m3	de perré en 1000 m2	renforcement de bâtiments et autres objets coulés				
6							7	8	9
-	-	-	2	3,275	-		-	15.650 (din.)	
-	-	-	1,5	2,339	-			15.510 (din.)	
-	-	-	1,0	-	-		1-31/X. 1963	35 (lei)	
4,5 5,614								31.160 (din.) 35 (lei)	

Secteur de la République Populaire Roumaine

(km 1075-0)

Secteur commun roumaino-yougoslave

(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)

[illegible]

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux						Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 lei	Remarques
Eloignement de matériaux	Mise en place							
dragages en 1000 m³	pierrailles en 1000 m³	de pierres en 1000 m³	de terre en 1000 m³	de béton ou pierres artificielles en 1000 m³	Renflouement de bâtimens coulés (pièces)			
6						7	8	9
-	-	-	-	-	-		..	
41,76	-	-	-	-	-	1962	..	
38,61	-	-	-	-	-	1963	..	
100,85	-	-	-	-	-	1962-1963	..	
-	-	-	-	-	1	V/1962	..	Chaland métallique
-	-	-	-	-	1	V/1962	..	Remorqueur
-	-	-	-	-	-	V/1962	..	8 pièces de chaland
-	-	-	-	-	1	V/1962	..	Chaland métallique

1	2	3	4	5
5.	Ogradina (km 962,1)			
6.	Ogradina (km 962,1)			
7.	Ogradina (km 962,1)			
8.	Ogradina (km 962,2)			
9.	Ogradina (km 962,8)			
10.	Ogradina (km 963)			
11.	Iuți (km 989)			
12.	Ljubotina (km 979,7)			
13.	Ogradina (km 963,4)			
14.	Ogradina (km 862)			
15.	km 913,6			
16.	km 913			
17.	km 913			
18.	km 913			
19.	km 812,2			
20.	Șimian (km 928)			
21.	Șimian (km 927,35)			
22.	km 1015,5			
23.	km 490			
24.	Oltenița (km 427,8)			

1	2	3	4	5
25.	km 427,5			
26.	km 426			
27.	km 426,2			
28.	km 426			
29.	km 426			
30.	km 426			
31.	km 428,5			
32.	km 427			
33.	km 427			
34.	km 427			
35.	km 386,8			
36.	km 426			
37.	km 428,4			
38.	km 428,4			
39.	km 428,3			
40	km 428,4			
<u>Dragages dans les ports</u>				
1.	Brăila			Bassin de docks et hivernage
2.	Galați			Bassin de docks et hivernage
3.	Galați			Bassin pour bois et hivernage
4.	Brăila et Galați			Appontements

6						7	8	9
-	-	-	-	-	-	1	VI/1962	Remorqueur
-	-	-	-	-	-	1	VI/1962	Bateau à passagers
-	-	-	-	-	-	1	VI/1962	Bateau à passagers
-	-	-	-	-	-	1	VI/1962	Bateau à passagers
-	-	-	-	-	-	1	VII/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	VII/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	VIII/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	IX/1962	Débris d'un chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	IX/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	IX/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	XI/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	X/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	IX/1962	Moitié d'un chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	X/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	XI/1962	Bateau à passagers
-	-	-	-	-	-	1	XI/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	1	XII/1962	Chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	XII/1962	Moitié d'un chaland métallique
-	-	-	-	-	-	-	XII/1962	Pont métallique
-	-	-	-	-	-	1	V/1963	Chaland métallique

6						7	8	9
					1	V/1963		Chaland métallique
					1	VI/1963		Chaland métallique
					1	VI/1963		Chaland métallique
					-	VII/1963		Débris d'un chaland métallique
					1	VII/1963		Chaland métallique
					-	VIII/1963		Débris d'un chaland métallique
					-	VIII/1963		Débris d'un chaland métallique
					-	VIII/1963		Débris d'un chaland métallique
					1	IX/1963		Chaland métallique
					1	IX/1963		Chaland métallique
					1	X/1963		Chaland métallique
					1	X/1963		Chaland métallique
					1	X/1963		Chaland métallique
					1	XI/1963		Chaland métallique
					1	XI/1963		Chaland métallique
					1	XI/1963		Chaland métallique
192,94	-	-	-	-	-	1962-1963		
119,04	-	-	-	-	-	1962-1963		
158,80	-	-	-	-	-	1962-1963		
73,38	-	-	-	-	-	1962-1963		

1	2	3	4	5
5.	Corabia			
6.	Veriga			Bassin et hivernage
7.	Smîrda			Bassin et hivernage
8.	Calafat			Appontements et hivernage
9.	Cernavoda			Appontements et hivernage
10.	Oltenita			
11.	Corabia Siloz			
12.	Schela-Veche			Hivernage
				 T O T A L : =====

[illegible]

Secteur de la République Populaire de Bulgarie

(km 845,6-375,1)

et

secteur commun bulgaro-roumain

(km 845,6-375,1)

N° 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 navi- gable, avant l'e- xécution des tra- vaux				Gabarit de chenal rapporté à l'éti- age navigable <u>envisagé</u> <u>obtenu</u> , après la réalisa- tion 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.	Cioara /Lakit/ km 590-585	21 ^m	180	2000	200	-	-	-	-	Modification du chenal à l'île Laki-
2.	Goliama Brzina km 574-570	26 ^m	180	1000	200	19 ^m	180	2000	200	Modification du chenal à l'île Mala Brzina
3.	Svistov - cou- pure pour con- centration du courant km 554,7-556	14	60	3000	-	22 20	70 70	3000 3000	-	Dragages
4.	Svistov - cou- pure pour con- centration du courant km 554,7	14	60	3000	-	20 17	70 60	3000 3000	-	-"-
5.	Iantra km 539-536	18 ^m	80	1500	300	22 ^m	120	800	200	Modification du chenal
6.	Iantra km 539-536	26 ^m	100	2000	200	23 ^m	100	1000	200	-"-
7.	Goliama Brischlian km 459-445	26 ^m	100	1500	300	19 ^m	100	1000	200	Modification du chenal près de Goliama Brischlian
8.	Goliama Brischlian km 459-445	19	100	1000	200	18	100	1000	200	Modification du chenal "Pestcheni" et près de Goliama Brischlian

Aux points c/, d/ et e/ du Schéma

Volume des travaux											
Éloignement de matériaux		Mise en place						Autres travaux	Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 leva	Remarque
dragages en 1000 m³	roches en 1000 m³	de pierres en 1000 m³	de terre en 1000 m³	de perré en 1000 m³	de fascines en 1000 m³	Transport de matériaux en 1000 m³					
6							7	8	9		
-	-	-	-	-	-	-	-	23.VII/62 Nikopol + 274 /voir schéma/	-	9.XI/62 Svistov + 045	
-	-	-	-	-	-	-	-	7.VIII/62 Svistov + 297 /voir schéma/	-	9.XI/62 Svistov + 045	
40	-	-	-	-	-	40	-	du 23.VIII/62 au 11.X/62 13.VII/62 Svistov + 399	-	12.X/62 Svistov + 094	
43	-	-	-	-	-	43	-	du 21.VIII/63 au 5.X/63 27.VI/63 Svistov + 321	-	Pour des raisons d'ordre technique les travaux ont été interrompus /voir annexe/ 8.X/63 Svistov + 162	
-	-	-	-	-	-	-	-	17.IX/62 Svistov + 106 /voir schéma/	-	18.IX/63 Svistov + 109	
-	-	-	-	-	-	-	-	2.VIII/63 Svistov + 172 /voir schéma/	-	24.VIII/63 Svistov + 108	
-	-	-	-	-	-	-	-	13.VIII/62 Roussé + 300 /voir schéma/	-	22.IX/62 Roussé + 130	
-	-	-	-	-	-	-	-	22.IX/62 Roussé + 130 /voir schéma/	-	9.XI/62 Roussé + 051	

1	2	3					4	5				
9. Roussé km 496	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux d'approfon- dissement, cons- truction d'un nou- veau quai		
10. Bassin du port de Roussé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Travaux d'appro- fondissement		
										TOTAL :		
										=====		

* Profondeur rapportée au niveau d'eau
indiqué dans la colonne "Remarques".

6						7	8	9
455	-	1,89	28,6	-	-	73,6	du 1.IV/62 au 1.XI/63	410
246	-	-	246	-	-	246	du 3.IV/62 au 31.X/63	162,35
374	-	1,89	274,6	-	-	402,6		572,36

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

et

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

No d'or- dre	Dénomination et lieu des travaux	Au point a) du Schéma			Au point b) du Schéma			Nature des travaux
		Gabarit de chenal effectif, rapporté à l'étiage navi- gable, avant l'exécution des travaux			Gabarit de chenal rapporté à l'é- tiage navigable envisagé, après obtenu la réalisation des travaux			
		Profondeur en pieds**	Largeur en m	Longueur du seuil en m	Profondeur en pieds*	Largeur en m	Longueur du seuil en m	
1	2	3			4			5
	Barre de Sulina hm 57-69	24-16	60	1200	$\frac{30}{29}$	$\frac{100}{80}$	$\frac{1200}{1200}$	Dragage sur la barre - 1962
	Barre de Sulina	25-20	60	800	$\frac{30}{28}$	$\frac{100}{80}$	$\frac{800}{800}$	Dragage sur la barre - 1963
	milles 37-38	24-23	60	400	$\frac{27}{26}$	$\frac{120}{100}$	$\frac{400}{400}$	Dragage dans les passages diffi- ciles (seuils)- 1962
	mille 47	24	60	350	$\frac{26}{25}$	$\frac{120}{100}$	$\frac{350}{350}$	Dragage dans les passages diffi- ciles (seuils)- 1962
	mille 56	24-23	60	300	$\frac{26}{25}$	$\frac{120}{100}$	$\frac{300}{300}$	Dragage dans les passages diffi- ciles (seuils) - 1962
	km 161-162	24-23	60	300	$\frac{26}{25}$	$\frac{120}{100}$	$\frac{300}{300}$	Dragage dans les passages diffi- ciles (seuils) - 1962
	milles 37-38	24-23	60	400	$\frac{26}{25}$	$\frac{120}{100}$	$\frac{400}{400}$	Dragage dans les passages diffi- ciles (seuils) - 1963

Aux points c), d) et e) du Schéma

Volume des travaux				Date de l'exécution des travaux	Coût total en 1000 lei	Remarques
Matériaux utilisés pour la construction						
Dragages en 1000 m³	pierres en 1000 m³	terre en 1000 m³	fascines en m			
6				7	8	9
761				1.IV.-15.XII.1962	3320	
560				3.IV.-1.XI.1963	1000	
96,5				1.IX.-19.IX.1962	800	
78				20.IX.-13.X.1962		
51,3				14.X.-31.X.1962		
58,6				1.XI.-15.XI.1962		
32				5.IX.-21-IX.1963		

1	2	3	4	5
mille 41	24-23	60	500	$\frac{26}{25}$ $\frac{120}{100}$ $\frac{500}{500}$ Dragage dans les passages difficiles (seuils)-1963
mille 56	24-23	60	300	$\frac{26}{25}$ $\frac{120}{100}$ $\frac{300}{300}$ Dragage dans les passages difficiles (seuils)-1963
Barre de Sulina, entrée dans le canal				Rallongement des digues à la sortie en mer; digue submersible - 1962
Barre de Sulina, entrée dans le canal				Rallongement des digues à la sortie en mer; digue insubmersible - 1962
Barre de Sulina, entrée dans le canal				Rallongement des digues à la sortie en mer; digues submersibles- 1963
Barre de Sulina, entrée dans le canal				Rallongement des digues à la sortie en mer; digues insubmersibles - 1963
Canal de Sulina milles 11-12, 21-26, 29-30				Réparation générale des ouvrages de consolidation de la berge et des épis dans le canal de Sulina - 1962 (20000 m ²)

6			7	8	9
228			22.IX.-15.XI.1963	217	
43,4			27.X.-10.XI.1963		
4,25		72	15.V.-15.XI.1962	1057	
14,6			1.V.-15.XI.1962	2421	
10,2		108	1.VII.-30.X.1963	1747	
10,65			1.VII.-20.XII.1963	1756	
23,16	41,36	79,30	1.IV:1962 - 1.IV.1963	463	

1	2	3	4	5
	Canal de Sulina milles 10-13, 22-26, 28-30 et 32-33			Réparation générale des ouvrages de consolidation de la berge et des épis dans le canal de Sulina - 1963 (26000 m2)

REMARQUES:

- x) Les profondeurs envisagées et obtenues se rapportent seulement à la période avant le commencement des dragages et immédiatement après leur achèvement; elles varient en fonction de la quantité d'alluvions chariée par le fleuve. Comme règle générale, les profondeurs sont maintenues à 24 pieds.

En 1962, par suite de la présence de grandes quantités d'alluvions, sur les 365 jours des profondeurs inférieures à 24 pieds ont été relevées pendant 65 jours à la barre et pendant 15 jours sur le fleuve; en 1963, sur les 365 jours des profondeurs inférieures à 24 pieds ont été relevées pendant 75 jours sur la barre et pendant 12 jours sur le fleuve.

- xx) Les chiffres indiquent les profondeurs au début et pendant l'exécution des dragages en période de fortes dépositions d'alluvions.

6				7	8	9
		42,73	56,20	251,40	1.IV.-1.XI.1963	7140

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

S i g n a u x	Nombre de signaux installés			D a t e		Remar- que
	au courant de l'année 1.1.-31.10. 1963	l'année dernière (1.4.-1.10. 1962)		de la mise en place	de l'enlè- vement	
1	2	3		4	5	6

Balisage flottant

Du km 2379,3 au km 2223,2 (Regensburg - Kreutelstein)
(156,1 km)

Balises (bouées) lu- mineuses	1	1	A partir de déc.1962 jusqu'à mi-mars 1963 les balises (bouées) ont été remplacées par des jalons
Balises (bouées) non- lumineuses	128	101	
Jalons	1	2	

Du km 2223,2 au km 2201,8
(21,4 km)

Balises (bouées) non- lumineuses	1	3
Total :	131	107

Balisage côtier

Du km 2379,3 au km 2223,2
(156,1 km)

Feux côtiers (phares)	20	20
Signaux de traversée	58	59
Signaux spéciaux (au total)	32	39

1	:	2	:	3	:	4	:	5	:	6
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Du km 2223,2 au km 2201,8 ,rive gauche
(21,4 km)

Feux côtiers (phares)	6	6
Signaux de traversée	3	3
Signaux spéciaux (au total)	13	15
Total	132	142

Remarque : Etant donné que la largeur du fleuve sur le secteur allemand du Danube n'atteint que 130-200 m , et qu'ainsi les bâtiments naviguent le long des rives, les signaux de balisage sont installés seulement aux points où les conditions naturelles du fleuve sont insuffisantes. Ce système permet de naviguer en sécurité le jour et la nuit, quand les conditions de visibilité sont normales ($\sigma = 0,6$)

e) Emploi de nouvelles techniques de balisage
du chenal

Pour la navigation de nuit, on utilise en dehors des feux côtiers (phares) des signaux côtiers et flottants non lumineux recouverts de matière réfléchissante, rendus visibles par le projecteur du bâtiment.

f) Endommagement des moyens de balisage

S i g n a u x	Nombre total	d o n t		Remar- que
		partiellement : endommagés	totalelement : endommagés	
Balises (bouées) non lumineuses	4	3	1	Les balises (bouées) endommagées ont été immédiatement remplacées par des nou- veaux signaux.

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

S i g n a u x	Nombre de signaux installés		D a t e		Remar- que
	au courant de l'année 1.1. - 31.10 1963)	l'année dernière (1.4. - 31.12 1962)	de la mise en place	de l'enlè- vement	
1	2	3	4	5	6

Signaux flottants

Du km 2223,2 au km 1872,7
(350,5 km)

Balises (bouées) lu- mineuses	3	3	en place toute l'année	Pendant le charriage elles ont été rem- placées par des jalons
Balises (bouées) non- lumineuses	135	135	---	---
Total :	138	138		

Balisage côtier

Du km 2223,2 au km 1872,7
(350,5 km)

Feux côtiers (phares)	83	83
Signaux non lumineux balisant les points dangereux et signaux de traversée	150	150
Signaux spéciaux (au total)	14	14
Total :	247	247

Du km 2223,2
au km 2201,8
et du
km 1880,3 au
km 1872,7
seulement
sur la rive
droite

b) Moyens de balisage complémentaires

S i g n a u x	:Nombre total:	Cote du niveau auprès :	: Remarque
	:des signaux :	duquel les signaux ont:	
	: installés :	été installés :	
<u>Balisage flottant</u>			
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 deuxième sas de l'écluse d'Aschach a été mis en exploitation, et ainsi le chenal passe maintenant par les deux sas de l'écluse.

e) Emploi de nouvelles techniques de balisage du chenal

Tous les signaux côtiers et les balises non lumineuses ont été recouvertes de matière réfléchissante. Afin d'assurer leur visibilité pendant le jour également les bouées noires sont recouvertes de matière réfléchissante de couleur verte.

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

S i g n a u x	: Nombre de signaux :		D a t e		Remarque
	: installés :				
	: au courant :	: l'année :	: de la mise :	: de l'en- :	
	: de l'année :	: dernière :	: en place :	:èvement :	
	: (1.1-31.10 :	: (1.4-31. :	: en place :	:èvement :	
	: 19(3) :	: 12.1962) :	:	:	
<u>Balisage flottant</u>					
<u>Du km 1880,3 au km 1708,2</u> (172,1 km)					
Balises (bouées) lumi- neuses	1	1	26.4.63	23.12.62	
Balises (bouées) non-lu- mineuses	41	25	24.4; 12.6.62; 25.3.63	30.11; 22.12.62	
Jalons	19	83	12,26.12. 1962 8,26.4. 1963		Conservés
Total:	61	109			
<u>Balisage côtier</u>					
<u>Du km 1880,3 au km 1708,2</u> (172,1 km)					
Feux côtiers (phares)	33	33	20.3; 2.4. 1963	21.12.62	Rive gauche entre les km 1880,3 1708,2 et
Signaux non lumineux couverts de matière réfléchissante	78	76	20.3- 2.4.63	21,23.12. 1962	rive droit entre les km 1872,7- 1850,2
Signaux spéciaux (au total)	12	12	12.12.62 20,23.3. 1963	23.12.62	
Total:	123	121			

b) Moyens de balisage complémentaires

S i g n a u x	:Nombre total:Cote du niveau auprès :		
	:des signaux:duquel les signaux ont:Remarque	: installés :	été installés :
<u>Balisage flottant</u>		Station hydrométrique	
		Bratislava	
Signaux lumineux	-	140-350	
Signaux non lumineux	40		
<u>Balisage côtier</u>			
Signaux lumineux	-	Auprès du haut-niveau	Du km 1880,3
Signaux non-lumineux	33		au km 1708,2
			sur la rive
			gauche et du
			km 1872,7 au
			km 1850,2 su
			la rive droi
Total:	73		

Remarque: Du 1^{er} avril au 30 septembre 1963 les services tchécoslovaques ont balisé le secteur commun austro-tchécoslovaque (km 1880,3-1872,7) et du 1^{er} avril au 6 septembre 1962 le secteur commun tchécoslovaco-hongrois (km 1850,2-1794). Après les dates susmentionnées, ces secteurs ont été balisés respectivement par les services autrichiens et hongrois, tandis que les services tchécoslovaques ont balisé le secteur des km 1794-1708,2.

Dans la période du 1^{er} janvier au 31 octobre 1963, le balisage flottant n'a pas été utilisé sur le secteur commun austro-tchécoslovaque.

Sur le secteur commun tchécoslovaco-hongrois (km 1850,2-1708,2) 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.

Pendant le charriage (23 décembre 1962-19 mars 1963), les balises et les bouées ont été remplacées par des jalons, tandis que les phares et les signaux côtiers ont été enlevés.

Les niveaux les plus bas ont été relevés en octobre 1963, quand, auprès des cotes 186 de la station hydrométrique Bratislava et 144 de la station hydrométrique Komárom des profondeurs minima de 15-19 dm sont apparues sur les seuils de ce secteur.

e) Emploi de nouvelles techniques de balisage
du chenal

Afin d'améliorer l'orientation des bâtiments pendant la nuit, tous les signaux flottants ont été recouverts de matière réfléchissante passive agissant sous l'effet des projecteurs.

f) Endommagement des moyens de balisage
(km 1880,3-1794)

S i g n a u x	:	:	d o n t		:	Remarque
	:	Nombre			:	
	:	total	partiellement	totalelement	:	
	:		endommagés	endommagés	:	
Balises (bouées) lumineuses	2	1	1			
Balises (bouées) non lumineuses	14	6	8			
Jalons	118	22	96			

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

	: Nombre de signaux :		D a t e	:	
	: installés :			:	
S i g n a u x	: au courant :	: l'année :	: de la mise :	: de l'en :	: Remarque
	: de l'année :	: dernière :	: en place :	: lèvement :	
	: (1.1-31.10 :	: (1.4-31. :	:	:	
	: 1963 :	: 12.1962) :	:	:	

Balisage flottant

Du km 1850,2 au km 1433
(417,2 km)

Balises (bouées) lumineuses	60	64	18.3; 1-4. 4.1963	20-27.12. 1962
Balises (bouées) non lumineuses	90	94	19.3.1963	20-27.12. 1962
Jalons	42	-	6.9.1962; 18.3; 25.7. 1963	27.12.1962
Espars	149	126	6.9.1962 18.3-8.4. 1963 26.7.1963	22-27.12. 1962
Total:	341	294		

Balisage côtier

Du km 1850,2 au km 1433
(417,2 km)

Feux côtiers (phares)	95	96	18-23.3. 1963	20-28.12. 1962
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	7	7	19.3.63	23-27.12. 1962
Signaux de traversée	5	5	19-22.3. 1963	22-27.12 1962
Signaux spéciaux (au total)	42	30	21.3; 5.4. 1963	23.12.62
Total:	149	138		

b) Moyens de balisage complémentaires

S i g n a u x	:Nombre total: Cote du niveau auprès:			Remar-
	: des signaux, duquel les signaux ont	: installés	: été installés	
	:	:	:	que

Balisage flottant

Du km 1850,2 au km 1433

Signaux lumineux	1	+184	Komárom
Signaux non lumineux	102	+302	Dunaremete

Balisage côtier

Signaux lumineux	1	+305	Dunaremete
Signaux non lumineux	3	- " -	

Total: 107

Remarque: Le secteur commun hungaro-tchécoslovaque (km 1850-1708) a été balisé du 1er avril 1962 au 5 septembre 1962 par les services tchécoslovaques, et à partir du 5 septembre 1962 par les services hongrois.

Les services tchécoslovaques ont balisé les passes navigables du pont-route Medvedev et du pont-rails Komárom, tandis que les services hongrois ont balisé les passes navigables des ponts-routes de Komárom et d'Esztergom.

c) Sections où le chenal a subi des modifications importantes

Au cours de la période traitée, le chenal a subi des modifications importantes aux km 1842, 1831, 1823, 1818 et 1807. Ces modifications ont été portées à la connaissance des parties intéressées en dû temps.

e) Emploi de nouvelles techniques de balisage du chenal

Des essais sont en cours dans le domaine de l'utilisation de nouvelles installations sur les signaux lumineux, et notamment d'interrupteurs à transistors. Cet appareil cesse de fonctionner automatiquement de jour, ce qui permet de réduire à la moitié le nombre d'accumulateurs nécessaires.

f) Endommagement des moyens de balisage

S i g n a u x	: Nombre : total	: d o n t		: Remarque
		: partiellement	: totalement	
		: endommagés	: endommagés:	
Balises (bouées) lumi- neuses	19	15	4	
Balises (bouées) non- lumineuses	52	34	18	
Jalons	412	74	338	

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

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

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

a) Balisage constant

S i g n a u x	: Nombre de signaux : : installés :	D a t e :
	: au courant : l'année : de la mise : de l'en- : Remarque	
	: de l'année : dernière : en place : lèvement :	
	: (1.1-31.10 : (1.4-31. :	
	: 1963) : 12.1962) :	

Balisage flottant

Du km 1433 au km 1054
(379 km)

Du km 934 au km 845,65
(88,35 km)

Balises (bouées) lumineuses

26

24

10-31.3.

12-31.12

Les données se rapportent au secteur yougoslave des km 1433-1075 ainsi qu'aux secteurs communs des km 1075-1054 et 934-845,65

Total: 26

24

Balisage côtier

Du km 1433 au km 1054
(379 km)

Du km 934 au km 845,65
(88,35 km)

Signaux côtiers (phares) 129

127

Signaux non lumineux balisant les points dangereux

2

4

Signaux spéciaux (au total)

7

7

b) Moyens de balisage complémentaires

	: Nombre total :	Cote du niveau auprès :	
S i g n a u x	: des signaux :	duquel les signaux ont :	Remarque
	: installés :	été installés :	

Balisage flottant

Du km 1428,1 au km 1047,2

et du km 935 au km 858,3

Signaux lumineux	5	+100 cm d'après les
Signaux non-lumineux	115	stations hydrométri-
		ques Vukovar et Zemun

Total: 120

f) Endommagement des moyens de balisage

	:	:	d o n t	:
S i g n a u x	: Nombre :			: Remarque
	: total :	partiellement :	totalelement :	
	:	endommagés :	endommagés :	
Balises (bouées) lumineuses	20	20	-	

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

a) Balisage constant

	: Nombre de signaux :		: Date :	
	: installés :		:	
S i g n a u x	: au courant:	l'année :	de la mise:	de l'en-: Remarque
	: de l'année:	dernière:	en place :	lèvement:
	: (1.1-31.10.:	(1.4-31.:	:	:
	: 1963) :	12.1962):	:	:

Balisage flottant

Du km 1048 au km 931
(117 km)

Balises (bouées) lumineuses	1	1	6.3.1963	15.1.1963
Balises (bouées) non lumineuses	18	17	5-9.3.1963	14-18.1.1963
Espars	77	77	5-9.3.1963	14-18.1.1963
Total:	96	95		

Balisage côtier

Du km 1048 au km 931
(117 km)

Feux côtiers (phares)*	3	-
Signaux spéciaux (au total)	5	2
Total:	8	2

* Installés provisoirement dans le canal de Sip pour le essais de navigation de nuit

b) Moyens de balisage complémentaires

	:Nombre total:Cote du niveau auprès :	
S i g n a u x	:des signaux:duquel les signaux ont:	Remarque
	: installés : été installés :	

Balisage flottant

Du km 951 au km 941

Signaux lumineux 13

Signaux non-lumineux -

Total: 13

Installés provisoirement pour les essais de navigation de nuit

Remarque: Pendant la période des hautes eaux relevées en 1963, des balises lumineuses ont été installées à titre d'essai dans la région Vodica-Gura-Văii.

Les 18 et 19 avril 1963, les espars et les bouées installés dans la région Gura-Văii ont été remplacés par des signaux lumineux et 3 feux côtiers ont été également installés dans le canal de Sip.

La navigation de nuit dans la région balisée a été expérimentée par quelques bâtiments.

Les essais ont été poursuivis à différents niveaux d'eau.

c) Endommagement des moyens de balisage

S i g n a u x	:Nombre :total	: d o n t :		Remarque
		:partiellement	:totalement	
		: endommagés	: endommagés	
Balises (bouées) lumineuses	2	2	-	
Balises (espars) non lumineuses	114	53	61	

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

	: Nombre de signaux :		D a t e	:	
	: installés :			:	
S i g n a u x	: au courant:	: l'année :	: de la mise:	: de l'en-	
	: de l'année:	: dernière:	: en place :	: lèvement:	Remarque
	: (1.1-31.10.:	: (1.4 31.:		:	
	: 1963 :	: 12.1962):		:	

Balisage flottant

Du km 1075 au km 170
(561 km)

Balises (bouées) lumineuses	96	93	14-31.3. 1963	-	Sans le secteur des
Balises (bouées) non lumineuses	75	72	14-31.3. 1963		Portes de Fer et le
Espars	89	89	3-28,12. 1962	16-26.3. 1963	secteur des km 612-385
Total:	260	254			

Balisage côtier

Du km 1075 au km 0

Feux côtiers (phares)	69	61			Entre les km 375,1-134,14 et 79,63-0
Signaux non lumineux balisant les points dangereux	-	-			- rives roumaines
Signaux non lumineux recouverts de matière réfléchissante	-	-			
Signaux de traversée	-	-			
Signaux spéciaux (au total)	137	130			
Total:	206	191			

c) Sections où le chenal a subi des changements essentiels

Du 22 août au 11 octobre 1962, par suite de la baisse des niveaux sur le Danube et de la tendance des profondeurs à diminuer à 2 m à Dobrina (km 760,5-760,2), la navigation a été pratiquée par le bras Pietrișul entre la rive gauche du Danube, et l'île Pietrișul (km 759-757). Après l'exécution des travaux de dragage à Dobrina, la navigation a repris sur cette section à partir du 12 octobre 1962.

Par suite de l'apparition de points critiques entre les km 345-343, dans la période du 3 septembre au 3 décembre 1962 le chenal passait par le bras Bala-Borca.

Les modifications survenues en 1963 sur le secteur des km 346-240 et le déplacement du chenal vers le bras Bala-Borca ont été communiquées aux bateliers par l'Avis nautique No 34, en date du 24 août 1963.

e) Emploi de nouvelles techniques pour le balisage du chenal

Sur le secteur Turnu Severin-Brăila, 6 bouées non-lumineuses rouges munies de réflecteur radar ont été installées à titre d'essai pour doubler les signaux des phares de la rive gauche du Danube. En outre, 4 bouées lumineuses ont été recouvertes de matière réfléchissante passive afin de contrôler leur visibilité pour les bâtiments munis de radar.

Les capitaines des bâtiments danubiens ayant à bord des installations de radar, ont été avertis de la nécessité de vérifier l'efficacité de ces signaux et de communiquer leurs observations et propositions aux organes compétents roumains afin de leur permettre d'adopter les mesures nécessaires pour l'amélioration des travaux dans ce domaine.

f) Endommagement des moyens de balisage

S i g n a u x	d o n t			Remarque
	Nombre :total	partiellement :endommagés	totalelement :endommagés	
Balises lumineuses et non lumineuses	63	50	13	Le balisage a été endom- magé par des capitaines qui n'ont pas respecté les règles de na- vigation

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

S i g n a u x	:Nombre de signaux :		D a t e		Remarque		
	: installés :						
	: au courant :		: l'année :			: de la mise :	: de l'en- :
	: de l'année :		: dernière :			: en place :	: lèvement :
	: (1.1-31.10 :		: (1.4-31. :			:	:
	: 1963) :		: 12.1962) :		:	:	
<u>Balisage flottant</u>					La sec- tion des km 845,6- 610 est balisée par les services roumains et la section des km 610- 375,1 par les ser- vices bulgares		
<u>Du km 610 au km 375,1</u>							
<u>(235 km)</u>							
Balises (bouées) lumi- neuses	39	37	8.2-23.3	10-25.12			
Balises (bouées) non lumineuses	37	40	5-13.3	1-4.12			
Total:	76	77					

Balisage côtier

Du km 845,6 au km 374,5
(471 km)

Feux côtiers (phares)	28	26
Signaux spéciaux (au total)	30	30
Total:	58	56

b) Moyens de balisage complémentaires

S i g n a u x	: Nombre total :	Cote du niveau auprès :	
	: des signaux :	duquel les signaux ont :	Remarque
	: installés :	été installés :	

Balisage flottant

Du km 610 au km 375,1

Signaux lumineux	-	
Signaux non lumineux	32	Roussé +318

Balisage côtier

Balisage lumineux	-
Balisage non lumineux	-
Total:	32

c) Sections où le chenal a subi des modifications
essentiellles

1) Aux km 455-449, le chenal a subi des modifications les 2 avril, 13 août et 23 septembre 1962 (voir schémas annexés Nos 1, 2 et 3).

2) Aux km 564-561, le chenal a subi des modifications le 10 juillet 1962 (voir schéma annexé No 4).

3) Aux kms 539-53, le chenal a subi des modifications les 6 août et 18 septembre 1962 (voir schémas annexés Nos 5 et 6).

4) Aux km 575-570, le chenal a subi des modifications le 7 août 1962 (voir schéma annexé No 7).

5) Aux km 591-585, le chenal a subi des modifications le 23 août 1962 et le 27 juillet 1963 (voir schémas annexés Nos 8 et 8-a).

6) Aux km 448-444, le chenal a subi des modifications le 21 septembre 1962 ainsi que les 8 avril et 19 août 1963 (voir schémas annexés Nos 9, 10 et 11).

e) Emploi de nouvelles techniques de balisage
du chenal

10 panneaux de balisage ont été munis de réflecteurs au radar passifs. Les expériences continuent.

f) Endommagement des moyens de balisage

S i g n a u x	d o n t			Remarque
	Nombre :	partiellement :	totalelement :	
	total :	endommagés :	endommagés :	
Balises (bouées) lumineuses	12	12		
Balises (bouées) non lumineuses	-	-		
Jalons	32	-	32	

Secteur de l'Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

(km 134,1 (mille 72,4) - 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 continue à être balisé par des signaux correspondant aux signaux prescrits par le Système de l'aménagement des voies navigables en vigueur sur le Danube. Seuls les signaux auxiliaires (indicateurs de lieu de mouillage et d'interdiction de mouillage) installés dans le port d'Ismail font exception. La forme de ces signaux auxiliaires correspond à celle des signaux prévus dans le Système de balisage uniforme sur le Danube, adopté par la Commission du Danube le 27 janvier 1961.

Etant donné que sur le secteur traité et dans le bras de Chilia le lit du Danube est profond et qu'il y a relativement peu de formations de bancs et de langues de sable, on y utilise essentiellement des feux côtiers (phares).

Comme règle générale, les feux côtiers (phares) sont installés dans les tournants du chenal et à l'extrémité des îles. Le schéma de l'installation du balisage est établi de manière à assurer la visibilité réciproque entre les signaux, afin de permettre aux bateliers de naviguer d'un signal à l'autre.

Au total, au cours de la période traitée le nombre suivant de signaux de balisage a été installé et entretenu par les services soviétiques:

a) feux côtiers (phares)	45
b) bouées lumineuses	14
c) balises	15

Afin d'améliorer encore davantage le balisage, tous les feux côtiers (phares) ont été remplacés en 1962 par des signaux de nouvelle construction, et en 1963, l'éclairage électrique a remplacé l'éclairage à l'acétylène.

Les mesures adoptées ont permis d'améliorer la visibilité des signaux tant de jour que de nuit.

Les lampes électriques installées sur les feux côtiers (phares) ont assuré, en fonction de la couleur des feux, les portées de visibilité suivante:

- a) feux blancs 5 km
- b) feux rouges 2 km
- c) feux verts 1,5 km

Tous les moyens de balisage ont fonctionné automatiquement de jour et de nuit.

Au cours de la saison de navigation les services compétents n'ont pas installé de moyens de balisage supplémentaires, étant donné que les variations saisonnières du niveau des eaux n'ont pas influencé essentiellement les profondeurs du chenal.

En général, il convient de noter que le système de balisage utilisé et le nombre des signaux installés assurent la sécurité de la navigation des bâtiments et des convois de jour comme de nuit et donnent aux bateliers des indications claires, ne prêtant pas à confusion, sur la direction et les limites du chenal.

Exécutant la décision de la XVIIe session de la Commission du Danube au sujet de la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube, les services soviétiques ont continué à vérifier le fonctionnement des signaux lumineux et à assurer la visibilité de jour de ces signaux, à veiller à ce qu'ils soient toujours couverts de peinture et à éloigner la végétation sur les lieux de leur emplacement.

Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube

(km 170 - 0)

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

a) Balisage constant

	: Nombre de signaux :			: Date :	
	: installés :				
S i g n a u x	: au courant:	l'année :	de la mise:	de l'en-	Remarque
	: de l'année:	dernière:	en place :	lèvement:	
	: (1.1-31.10:	(1.4-31.:			
	: 1963)	: 12.1962):			

Balisage flottant

Du km 170 au km 0
(170 km)

Balises (bouées) lumineuses	8	7	3.4.1963	16.12.1962
Balises (bouées) non lumineuses	35	38	3.4.1963	16.12.1962
Jalons	46	72	3-7.4.1963	16, 26.12.1962
Espars	86	93	17.12.1962	2.4.1963
Total:	175	210		

Balisage côtier

Du km 170 au km 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

S i g n a u x	d o n t			Remarque
	Nombre			
	total	partiellement endommagés	totalelement endommagés	
Balises (bouées) non lumineuses	2	-	2	Endommagés par le char- riage
Jalons	61	-	61	

Garantie de la visibilité réciproque entre les signaux

Distance moyenne:	km	Remarque:
1	2	3

Secteur Regensburg (km 2379,3) - Devín (km 1879,5) - 500 km

1. entre les signaux lumineux flottants	125
2. entre tous les signaux flottants	1,85
3. entre les signaux côtiers lumineux	4,58
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	1,56
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	4,42
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	0,85

Secteur Devín (km 1879,5) - Mohács (km 1433) - 446,5 km

1. entre les signaux lumineux flottants	7,10
2. entre tous les signaux flottants	1,76
3. entre les signaux côtiers lumineux	3,48
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	2,05
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	2,33
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	0,94

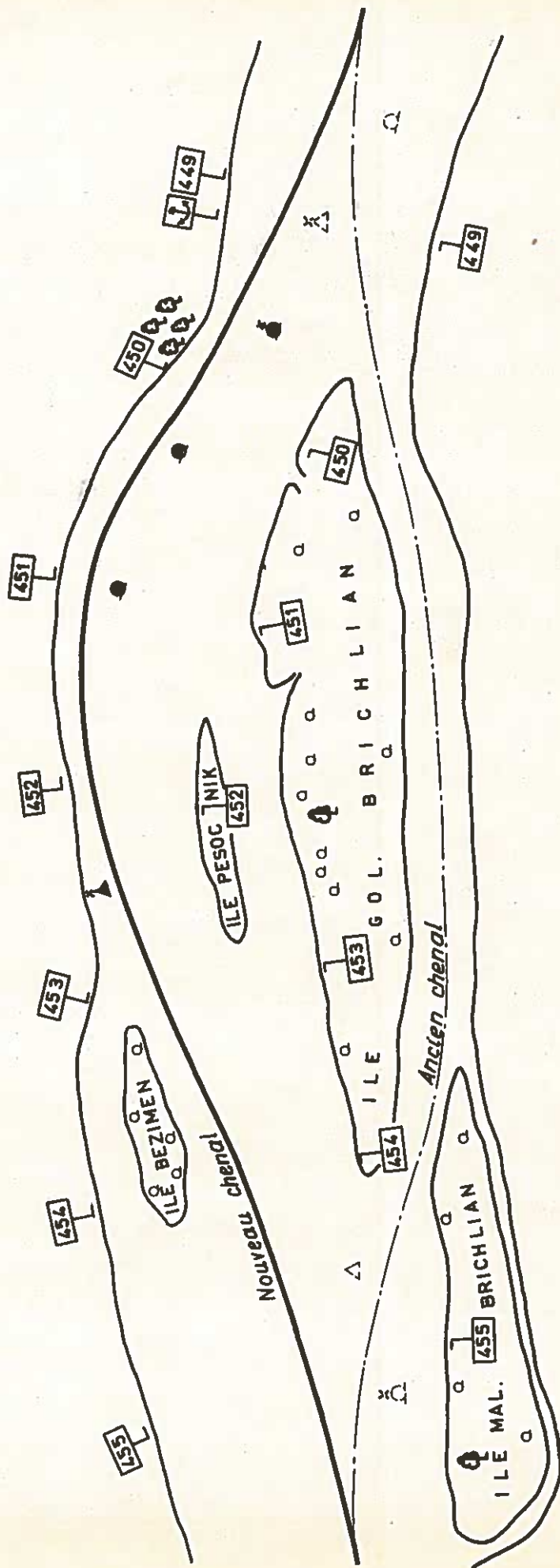
Secteur Mohács (km 1433) - Timok (km 845,65) à l'exclusion du secteur des Portes de Fer - 470 km

1. entre les signaux lumineux flottants	11,20
2. entre tous les signaux flottants	11,20 Données reçues de
3. entre les signaux côtiers lumineux	3,70 la Yougoslavie
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	3,50
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	3,00
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	2,90

1	2	3
<u>Secteur commun roumaino-yougoslave: Turnu Severin - Timok</u> <u>(km 931-845,65)</u>		
1. entre les signaux lumineux flottants	4,44	
2. entre tous les signaux flottants	2,77	
3. entre les signaux côtiers lumineux	2,75	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	2,70	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	1,67	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	1,37	
<u>Secteur commun roumaino-bulgare et secteur roumain (Timok, km 845,65 - Brăila, km 170)</u>		
1. entre les signaux lumineux flottants	5,85	
2. entre tous les signaux flottants	3,18	
3. entre les signaux côtiers lumineux	7,75	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	7,75	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	3,33	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	2,25	
<u>Secteur commun roumaino-soviétique et secteur roumain (Brăila, km 170 - Sulina, km 0)</u>		
1. entre les signaux lumineux flottants	21,25	
2. entre tous les signaux flottants	1,90	
3. entre les signaux côtiers lumineux	6,30	
4. entre tous les signaux côtiers (à l'exception des signaux spéciaux)	5,00	
5. entre les signaux lumineux côtiers et flottants	4,85	
6. entre tous les signaux côtiers et flottants (à l'exception des signaux spéciaux)	1,40	

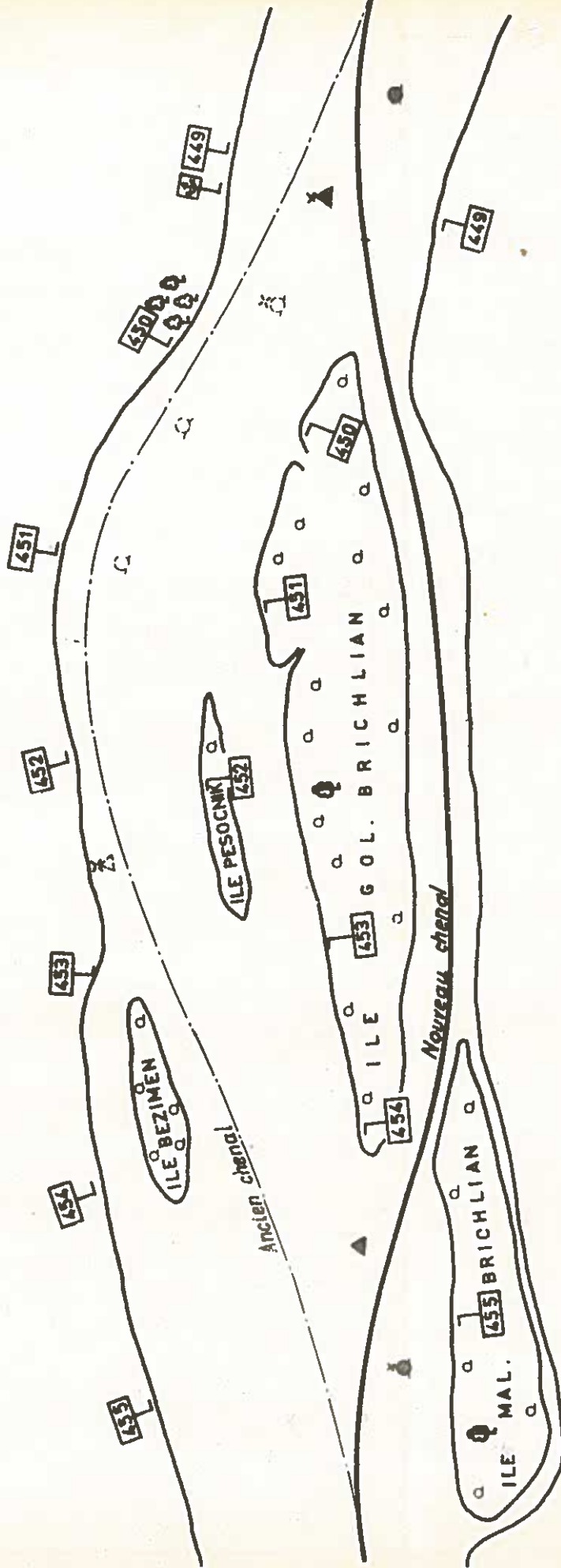
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 455 AU KM 449
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 2 IV 1962



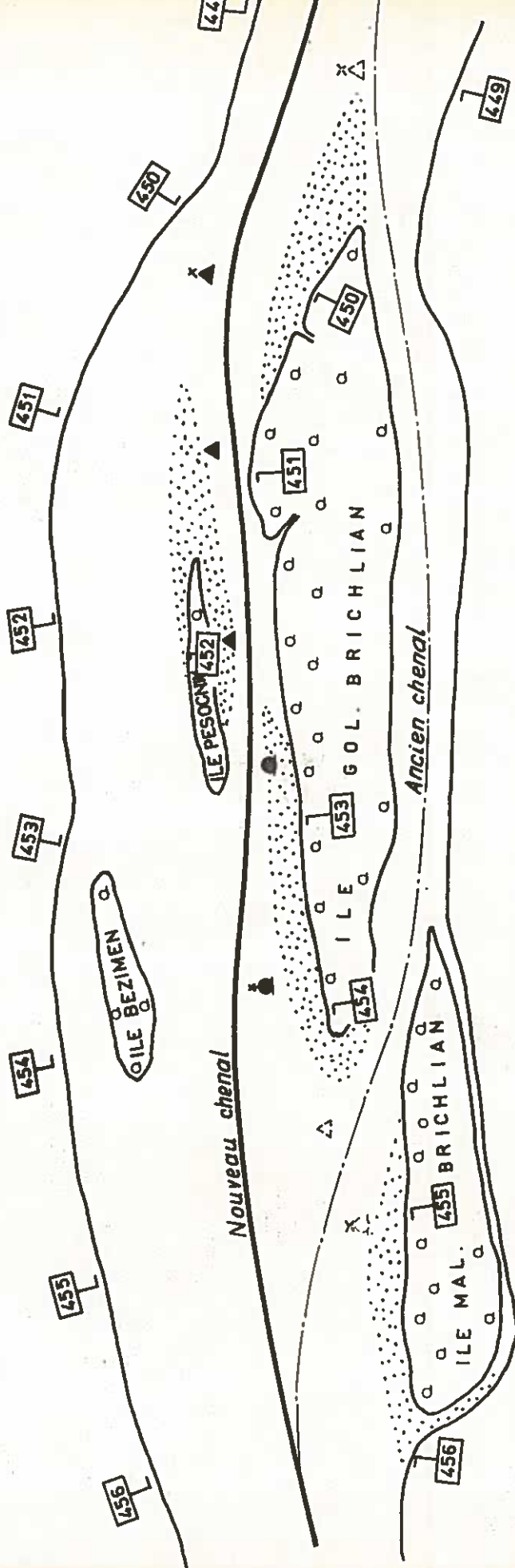
SCHEMA

DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 455 AU KM 449
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 13 VIII 1962



SCHEMA

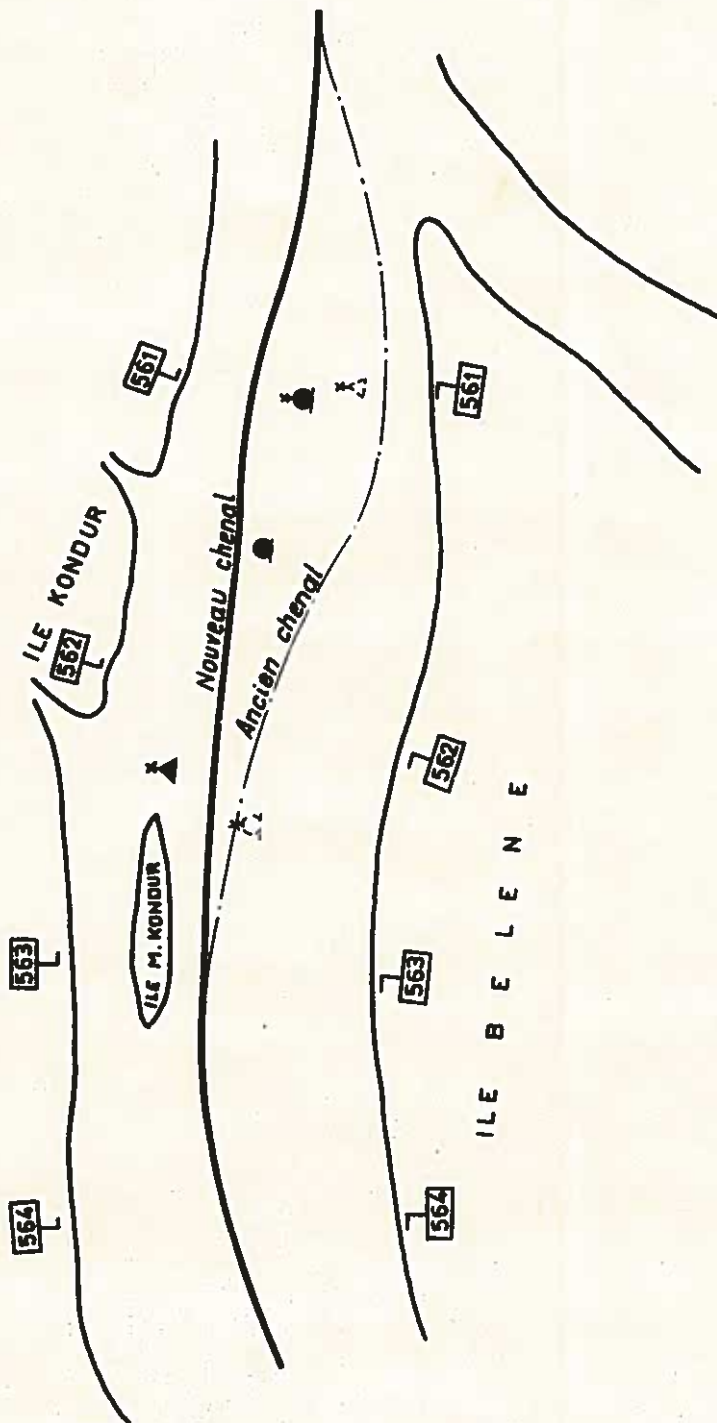
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 455 AU KM 449
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 22 IX 1962



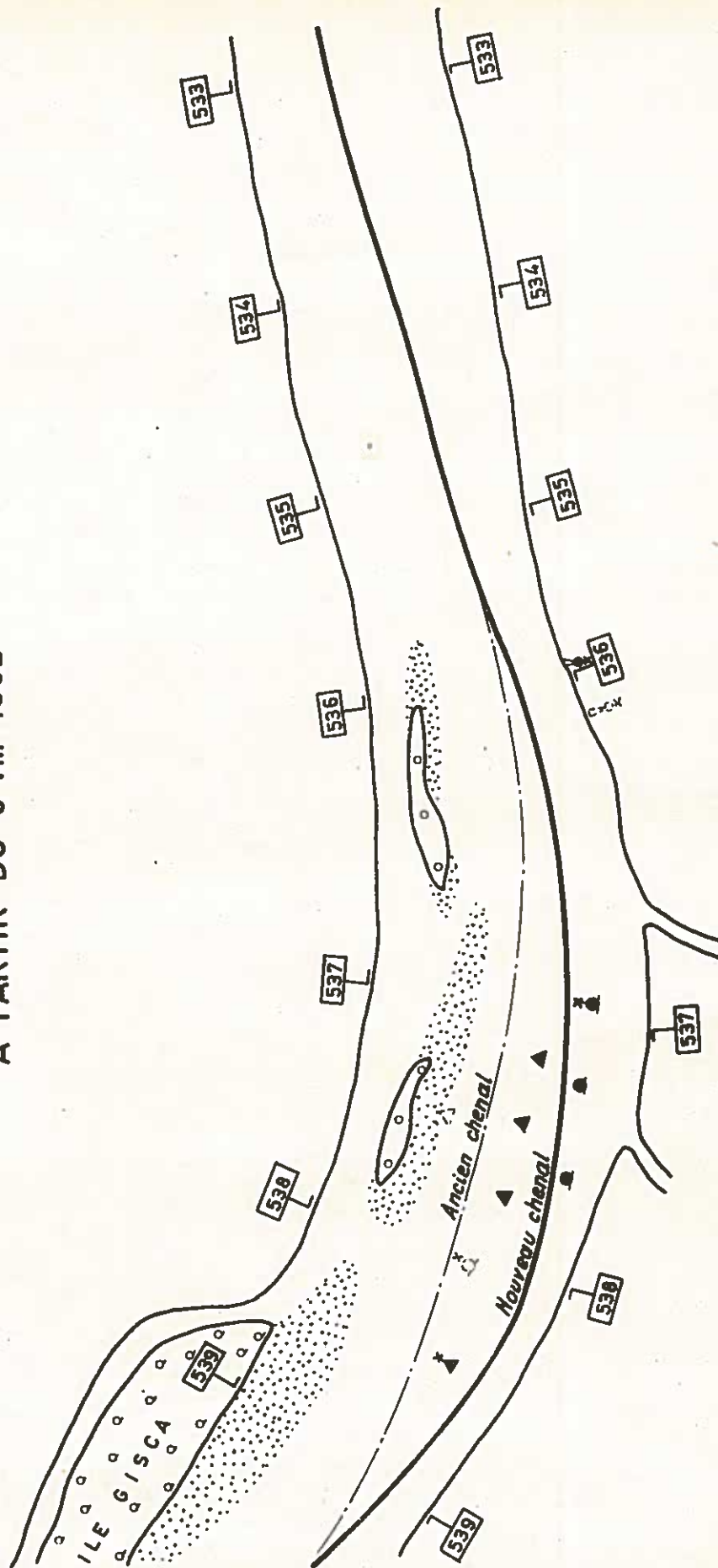
Nº 4

SCHEMA

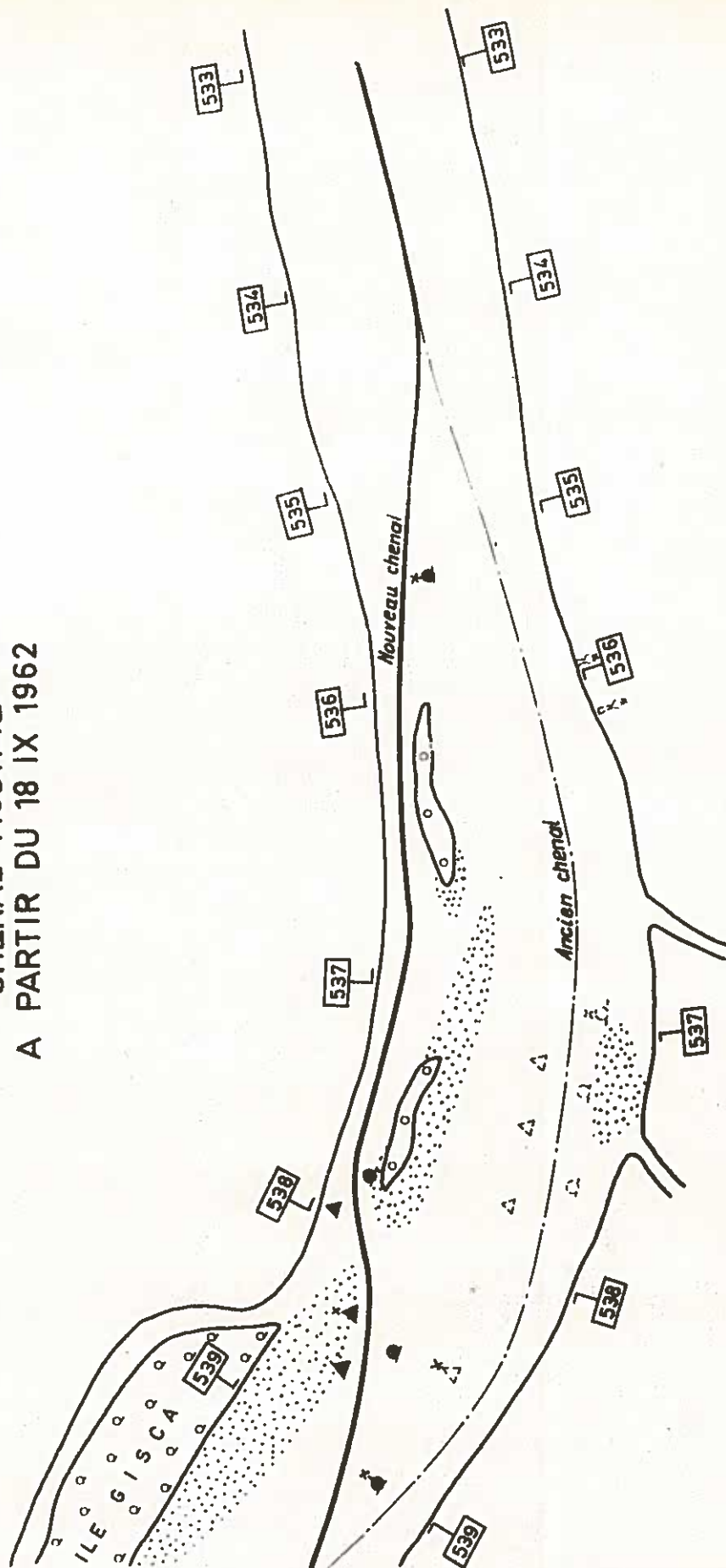
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 564 AU KM 561
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 10 VII 1962



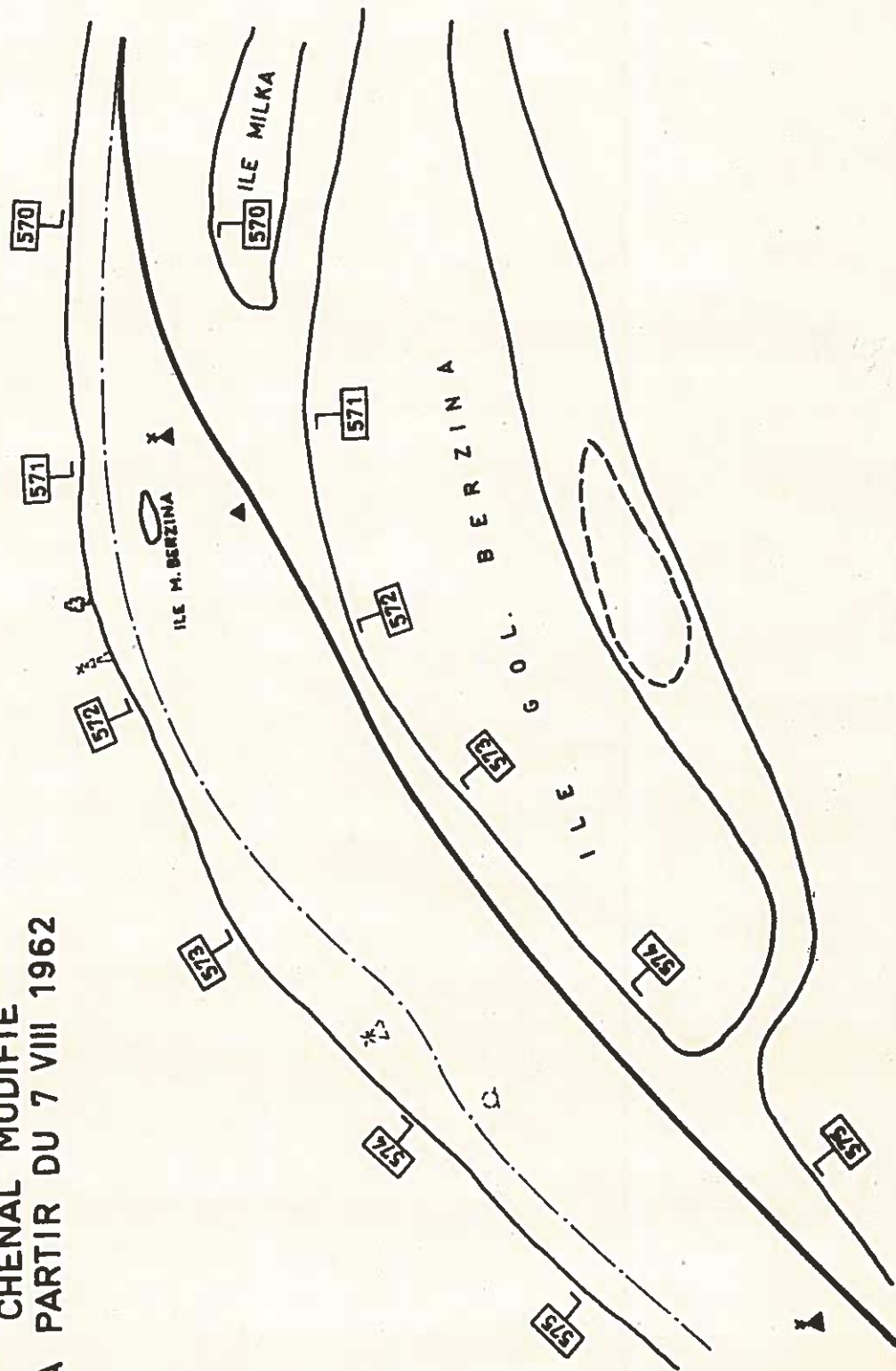
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 540 AU KM 534
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 6 VIII 1962



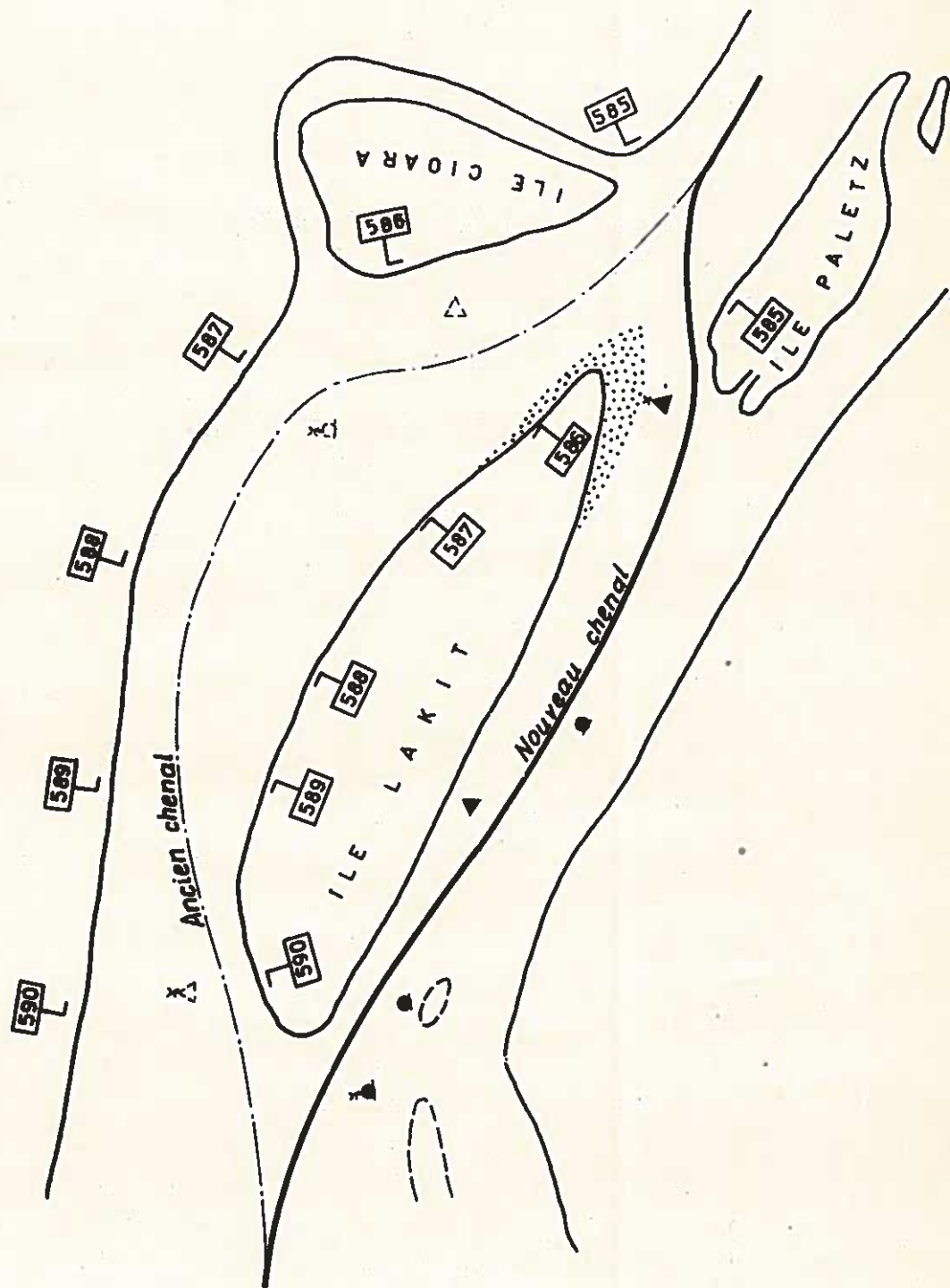
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 540 AU KM 534
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 18 IX 1962



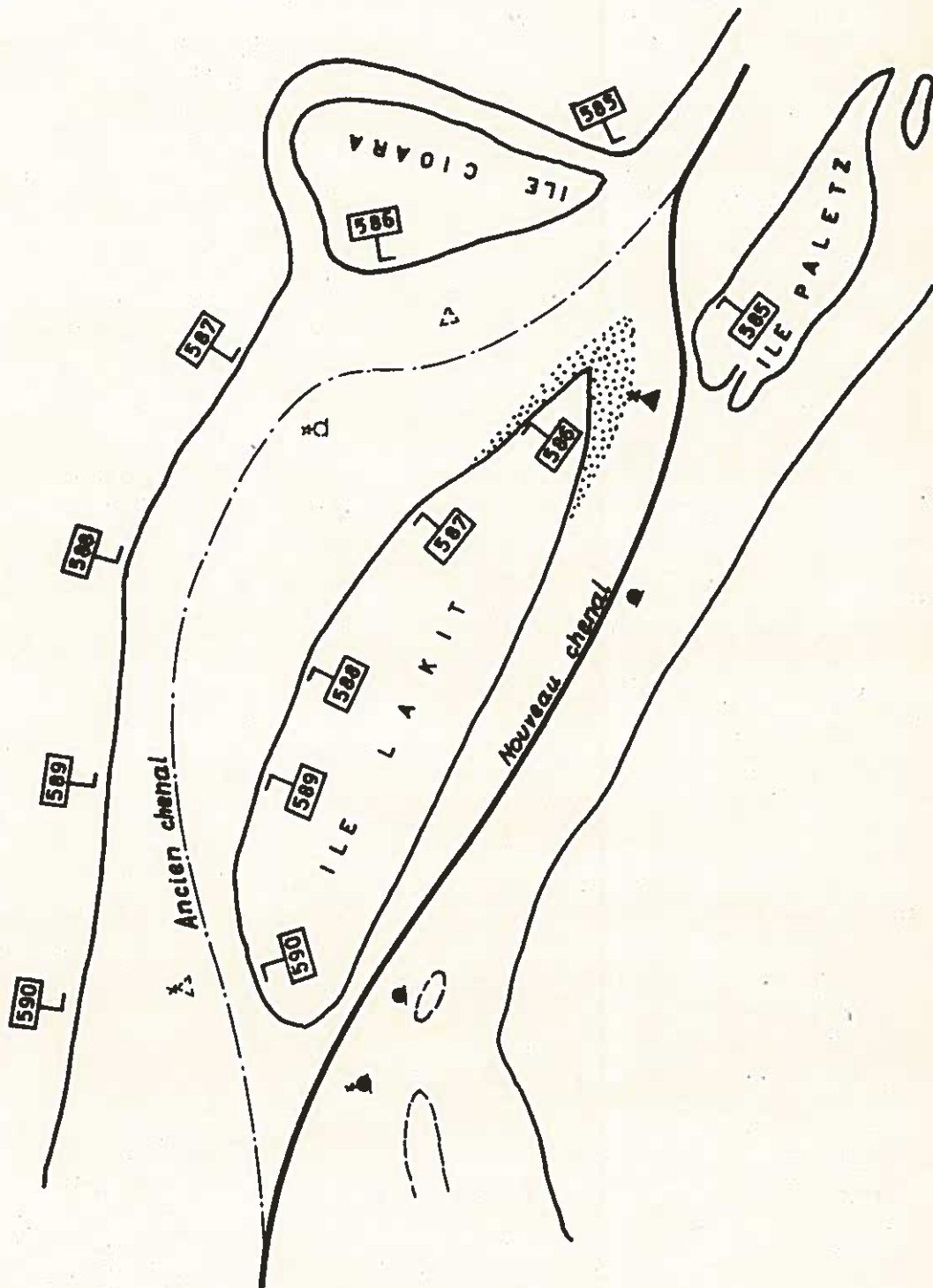
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 575 AU KM 570
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 7 VIII 1962



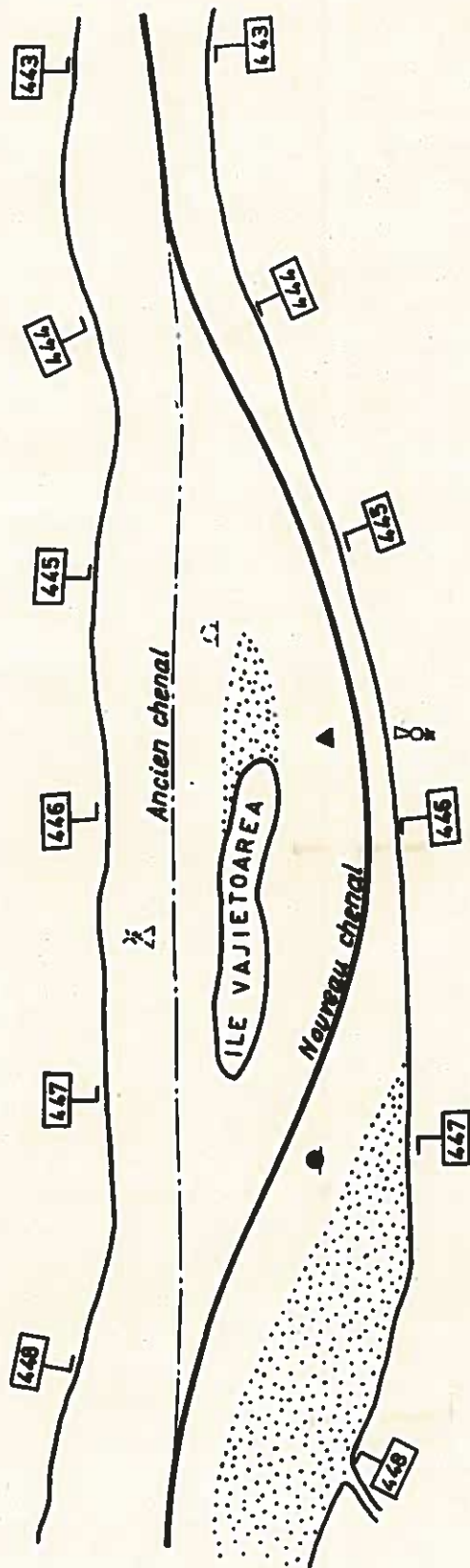
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 591 AU KM 585
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 23 VIII 1962



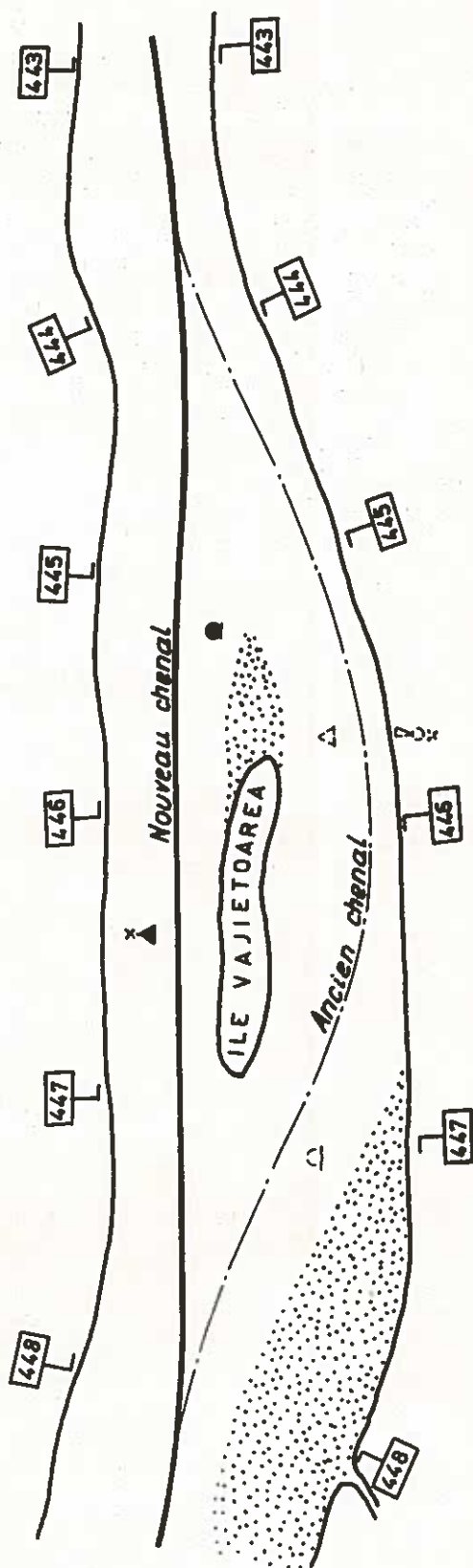
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 591 AU KM 585
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 27 VII 1963



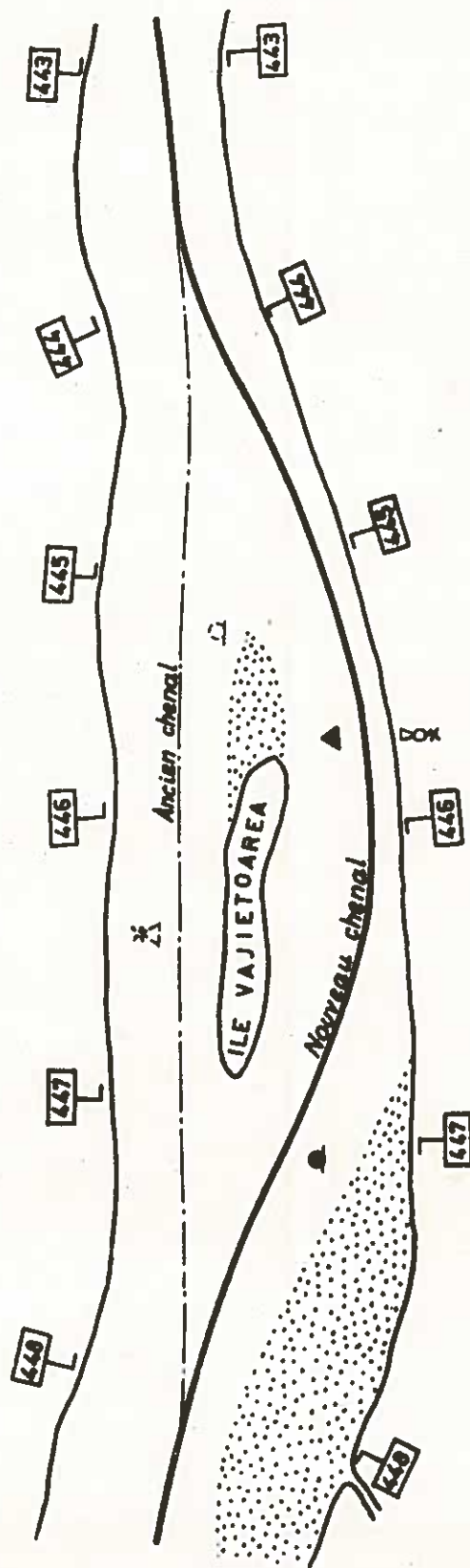
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 448 AU KM 444
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 21 IX 1963



SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 448 AU KM 444
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 8 IV 1963



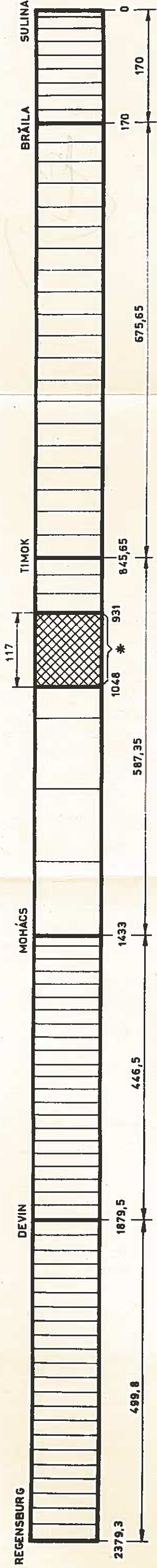
SCHEMA
DU SECTEUR DE DANUBE
DU KM 448 AU KM 444
CHENAL MODIFIE
A PARTIR DU 19 VIII 1963



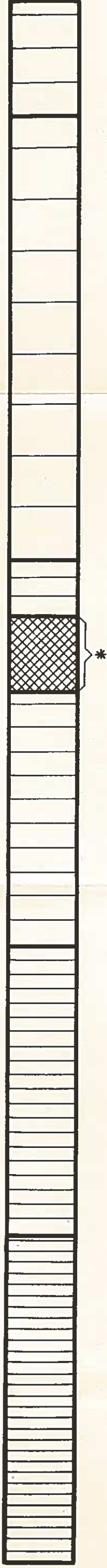
SCHEMA

DES DISTANCES MOYENNES, EN km, ENTRE LES SIGNAUX DE BALISAGE PAR SECTEUR DU DANUBE

1. DISTANCE ENTRE LES SIGNAUX FLOTTANTS



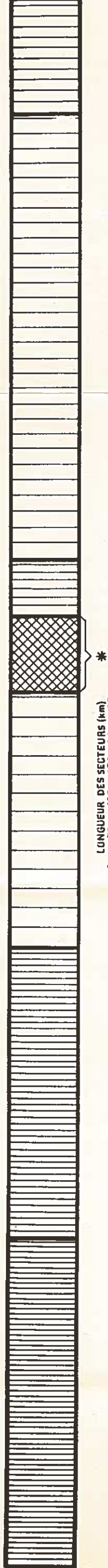
2. DISTANCE ENTRE LES SIGNAUX COTIERS (A L'EXCEPTION DES SIGNAUX SPECIAUX)



3. DISTANCE ENTRE LES SIGNAUX LUMINEUX FLOTTANTS ET COTIERS



4. DISTANCE ENTRE TOUS LES SIGNAUX FLOTTANTS ET COTIERS (A L'EXCEPTION DES SIGNAUX SPECIAUX)



LONGUEUR DES SECTEURS (km)



DISTANCE ENTRE LES SIGNAUX (km)

* LES DONNEES FIGURENT DANS LA PARTIE TRAITANT LE SECTEUR DES PORTES DE FER

III. 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.

Les travaux hydrographiques pour les levés de plan du lit ont été exécutés sur les sections de fleuve du km 2274 au km 2273 et du km 2230,2 au km 2212,6; l'échelle des plans est de 1:500.

Les niveaux d'eau ont été relevés à 27 stations et postes hydrométriques, dont 4 ont également effectué des jauges du débit d'eau. La vitesse du courant a été mesurée à l'aide de moulinet aux point suivants:

km 2376,2	-	11 mesurages
km 2305,5	-	9 mesurages
km 2256,8	-	21 mesurages
km 2217,2	-	7 mesurages

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 travaux hydrographiques pour le levé des plans du lit ont été exécutés en deux points entre les km 2223 et 2203; l'échelle des plans est de 1:2500. En outre, des levés de plan du lit ont été exécutés en 34 points entre les km 2203 et 1876;

échelle des plans 1:2000. Sur le secteur des km 2213 - 1872,3, 33 stations et postes hydrométriques ont relevé les niveaux d'eau; 4 d'entre elles ont également jaugé les débits d'eau et les alluvions en suspension.

La vitesse du courant a été mesurée en 18 points à l'aide de moulinet. Au total 46 mesurages ont été effectués sur ce secteur.

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.

Des levés du plan du lit ont été exécutés entre les km 1850 et 1790; échelle des plans: 1:2880.

En outre, des mesurages ont été effectués dans le bras du Danube entre les km 1833 et 1812; échelle des plans: 1:5000.

Pour vérifier l'effet des dragages, des levés du lit ont été effectués entre les km 1832 et 1825; échelle des plans: 1:5000.

Les niveaux et les débits d'eau ont été observés à la station hydrométrique Bratislava.

Trois mesurages de la vitesse du courant ont été exécutés à l'aide de moulinet.

échelle des plans 1:2000. Sur le secteur des km 2213 - 1872,3, 33 stations et postes hydrométriques ont relevé les niveaux d'eau; 4 d'entre elles ont également jaugé les débits d'eau et les alluvions en suspension.

La vitesse du courant a été mesurée en 18 points à l'aide de moulinet. Au total 46 mesurages ont été effectués sur ce secteur.

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.

Des levés du plan du lit ont été exécutés entre les km 1850 et 1790; échelle des plans: 1:2880.

En outre, des mesurages ont été effectués dans le bras du Danube entre les km 1833 et 1812; échelle des plans: 1:5000.

Pour vérifier l'effet des dragages, des levés du lit ont été effectués entre les km 1832 et 1825; échelle des plans: 1:5000.

Les niveaux et les débits d'eau ont été observés à la station hydrométrique Bratislava.

Trois mesurages de la vitesse du courant ont été exécutés à l'aide de moulinet.

Secteur de la République Populaire Hongroise

(km 1850,2 - 1433)

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

Des travaux hydrographiques pour les levés du plan du lit ont été exécutés sur les sections suivantes: km 1849-1790; km 1684 - 1672; km 1595-1591; km 1586-1584; km 1572-1564 et km 1560-1438; échelle des plans: 1:2880.

Les niveaux d'eau ont été enregistrés à 10 stations hydrométriques; 6 d'entre elles ont également jaugé les débits d'eau. Le mesurage de la vitesse du courant a été effectué en 6 points à l'aide de moulinets.

Des dragages hydrographiques ont été effectués au km 1680.

Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

(km 1433 - 845,6)

- Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,6 - secteurs communs yougoslavo-roumains.
- Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration fluviale des Portes de Fer.

Des travaux hydrographiques pour des levés de plan du lit ont été exécutés sur les sections suivantes:

km 1425 - 1077;	échelle du plan	1:10.000	
km 1399 - 1390;	échelle du plan	1:5.000	et
		1:1.000	
km 1173 - 1169;	échelle du plan	1:1.000	
km 1100 - 1094;	échelle du plan	1:5.000	

En outre, entre les km 1433 et 1076 le profil en long a été mesuré et le plan a été dressé à l'échelle 1:400.000.

Secteur de la République Populaire de Bulgarie

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

Des levés de plan du lit ont été exécutés sur les sections suivantes: km 594-585; km 577-560; km 554,5-553; km 556-551; km 540-536; km 456-450 et km 428-420; échelle des plans 1:5.000.

Pour établir les modifications qui sont survenues dans le lit et déterminer l'effet de l'érosion, ainsi que les résultats des dragages, on a jaugé le débit d'eau sur les sections susmentionnées, tandis que dans certains bras du lit on a également procédé à des observations pour déterminer la direction du courant.

20 stations et postes hydrométriques ont enregistré les niveaux d'eau; 5 d'entre elles ont également jaugé les débits d'eau et 2 stations ont mesuré les alluvions en suspension. Sur le secteur traité, la vitesse du courant a été mesurée à l'aide de moulinet en période des niveaux moyens et tous les 5 km; au total, 100 mesurages ont été exécutés.

Secteur de la République 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.

Des études et des jaugeages hydrographiques ont été effectués dans la région de Corabia, Turnu Magurele, Dobrina, Caleu et dans la région du pont Giurgiu-Roussé afin d'établir quelles modifications sont survenues dans le lit du Danube et de prévenir la formation de seuils.

Des jaugeages hydrographiques ont été exécutés à Schela-Veche et dans les bassins Veriga et Plantelor-Smîrdan, ainsi que sur les sections suivantes du Danube: km 247-253, km 273-277, km 290-293, km 350-375, km 479-491, km 625-635, km 604-615, km 296-301 (y compris le bassin de Cernavoda), km 590-597 (y compris le bras Bala), km 342-350 et dans le bras Borcea entre les km 26-68 et 82-100. En tout, 151 mesurages hydrographiques ont été exécutés sur ce secteur.

Pour l'observation de l'évolution des courbes des débits d'eau et des débits solides, des jaugeages des débits d'eau ont été exécutés dans les profils suivants:

- Oltenița, km 429,700 - 26 mesurages à des niveaux variant entre +692 et +0,43
- Zimnicea, km 552,060 - 10 jaugeages auprès des niveaux variant entre +630 et +0,45

- Corabia, dans les profils entre les km 617,080 et 616,080 - 16 jaugeages auprès des niveaux variant entre +147 et +0,26
- Garmavoda, km 299,800 - 15 jaugeages auprès des niveaux variant entre +93 et 0,40
- bras Borcea, km 66,300 - 17 jaugeages auprès des niveaux variant entre +609 et -0,63
- Silistra, km 375,300 - 2 jaugeages
- Giurgiu, km 493 - 2 jaugeages
- Cicara-Belina, km 421 - 5 jaugeages
- Islaz - Somovit, km 607,700 - 5 jaugeages

En outre, on a effectué le relevé de 359 profils en travers entre les km 253-638 (y compris les bras secondaires).

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

Afin de contrôler la position du chenal et pour établir en même temps si les moyens de balisage ont été correctement installés, des jaugeages de reconnaissance ont été effectués périodiquement avec la baisse des niveaux d'eau. L'emplacement des signaux de balisage flottants a été corrigé sur la base de ces données.

SECTEUR DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DU BAS-DANUBE

(km 170 - 0)

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

No d'ordre	Section de fleuve ou des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques ont été exécutés	Au point a/ du Schéma			
		Levés des plans du lit		Observations des stations hydro-métriques	
		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	6
1.	Embouchure du canal de Sulina à la sortie en mer, jusqu'à 15 m de profondeur /4 plans trimestriels en 1962 et 3 plans trimestriels en 1963/	200 m; sextant et sonde	1:5.000		
2.	Carte hydrographique annuelle, secteur du littoral à partir du Cordon /7 km Nord/ et au bras Imputit /9 km Sud/ de la digue de Sulina	500 m; sextant et sonde /jusqu'à 15 m de profondeur/ et écho-sonde /jusqu'à 25 m de profondeur/	1:25.000		
3.	Section des milles 30-26, rive gauche Ilgani-Maliuc. Plan des travaux de réparation de l'ouvrage de consolidation de la rive gauche du canal de Sulina	25 m; les jaugeages ont été effectués au moyen d'un câble avec plaques de repère et tous les 2 mètres à l'aide d'une sonde	1:1.000		
4.	Levés hydrographiques de contrôle aux milles 37-38, 40-41, 46-47, 56-57, 72-73 et aux km 161-162, et 165-166	avec écho-sonde	1:2.000		
5.	Plan hydrographique de la section difficile entre les milles 40-41 de la rive gauche	50 et 25 m; sextant et sonde	1:2.000		

Au point b/	Au point c/	
Eléments hydrologiques observés sur les seuils	Mesurage de la vitesse du courant	
	Méthodes appliquées	Nombre de mesurages
7	8	9
Dépôts des alluvions à l'époque des basses-eaux et profondeurs		

1	2	3	4	5	6
6.	km 170 - 0			Tchatal d'Ismail, mille 43	Niveau, direction et force du vent, pression atmosphérique, situation météorologique, régime des glaces sur le fleuve, alluvions en suspension
7.	km 170 - 0			Tchatal de St. Georges, mille 34+ 1200	Niveau, direction et force du vent, température de l'air, situation météorologique, régime des glaces sur le fleuve, alluvions en suspension
8.	km 170 - 0			Gorgova, mille 21+ 500	Niveau, direction et force du vent, régime des glaces sur le fleuve
9.	km 170 - 0			Crisan, mille 12	-"-
10.	km 170 - 0			Sulina, mille 0	Niveau, direction et force du vent, température de l'eau et de l'air, pression atmosphérique, situation météorologique, régime des glaces sur le fleuve, alluvions en suspension, température de l'eau et vitesse du courant
11.	km 170 - 0			Sulina - Signal de brume, hm 29	Niveau sur le fleuve et en mer, direction et force du vent, température de l'eau sur le fleuve et en mer, température de l'air, pression atmosphérique, situation météorologique sur le fleuve et en mer, régime des glaces sur le fleuve et sur le littoral
12.	Barre de Sulina-embouchure du canal	Jaugeages sur 5 profils transversaux parallèles avec sonde à main et écho-sonde, suivant la situation en mer			

7

8

9

Avec moulinet, à
100 m de distance

Journellement

Quantité d'alluvions

IV. 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 informations au sujet des modifications du balisage sont communiquées régulièrement aux intéressés à l'aide des Avis aux bate-
liers (Nachrichten für die Schifffahrttreibenden).

Les données sur les niveaux d'eau d'après les stations hydro-
métriques principales situées sur le Danube entre Passau et Bratislava
et sur ses principaux affluents, ainsi que sur les glaces éventuelles
sont communiquées par radio à 7 heures du matin, par les bureaux
hydrographiques régionaux et dans le cadre du réseau téléphonique de
Vienne, sur bande sonore, que l'on peut écouter sur le No 57-95-95.
La bande est changée tous les jours à 9^h15' du matin.

En période de basses eaux, quand les profondeurs tombent au-
dessous de 21 dm, les bureaux hydrographiques régionaux reçoivent pour
diffusion les données sur les profondeurs du chenal sur les seuils
les plus difficiles des sections suivantes:

Engelhartszell-Aschach - km 2203-2160
Aschacher Kachlet - km 2160-2157
Brandstatt-Linz - km 2157-2126
Linz-Grein - km 2126-2079
Sarling - km 2060-2054
Ybbs-Pöchlarn
(à l'exclusion de Sarling) - km 2060-2045
Pöchlarn-Krems - km 2045-1972
Krems-Swentendorf - km 1998-1972
Zwentendorf-Vienne - km 1972-1914
Vienne-Wolfstahl (frontière d'Etat) - km 1912-1872,7

De nouvelles normes, qui remplacent les résultats des mesurages des profondeurs, ont été adoptées pour la section Aschacher Kachlet (cote +78 cm de la station hydrométrique Aschach-Agentie) et pour la section Sarling (cote -20 cm d'après la station hydrométrique Ybbs).

Les prévisions de niveau d'eau pour Linz et Vienne (Reichsbrücke) sont également transmises par les bureaux hydrographiques régionaux compétents au moyen d'une bande sonore sur laquelle sont enregistrés les niveaux d'eau effectifs pour le jour donné.

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.

Le bulletin des prévisions de niveau d'eau d'après la station hydrométrique Bratislava est transmis par Radio-Bratislava en langues slovaque, russe et française, à 12 h les jours ouvrables et à 12^h25' les dimanches et les jours fériés.

Les niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques Devín-Bratislava, Gabčíkovo, Medvedov, Komárno et Šturovo sont transmis par Radio-Bratislava journallement, aux heures sus-indiquées.

Les données sur les niveaux d'eau à Bratislava, Rousovce et Komárno sont, en outre, communiquées télégraphiquement aux adresses suivantes: Hydro - Vienne; Vizrajz - Budapest; Vizig - Győr, Hydrométéor - Belgrade; Hydro - Roussé; Hidrobuc - 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 relatives aux modifications du balisage et aux profondeurs effectives sur les seuils sont envoyées télégraphiquement aux adresses suivantes:

VITUKI - Budapest

MAHART - Budapest

Entreprise Hongroise de Navigation Maritime et Danubienne

Direction du port - Mohács

L'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique (VITUKI) publie journallement ces données dans la Carte du régime des eaux, avec les données sur les niveaux d'eau. En outre, ces données sont journallement transmises à 14 h par la station "Radio-Petöfi".

Les prévisions des niveaux d'eau sont dressées par l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique qui les communique dans la Carte du régime des eaux. Les prévisions de niveau d'une échéance de 2-4 jours sont communiquées par radio. Les avis nautiques pour les bateliers sont émis par l'Administration de la navigation fluviale et maritime.

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

- Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,65 - secteur commun yougoslavo-roumain.
- Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Les données présentées pour la période précédente sont demeurées inchangées.

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

Du point de vue de l'installation et de la surveillance du balisage, le secteur des Portes de Fer est divisé en 4 sections. Chaque section a son baliseur qui contrôle journallement l'emplacement des espars et des bouées installés d'après les profils transversal et longitudinal du lit.

Si l'emplacement normal d'un signal flottant a été modifié, le baliseur communique par téléphone (se trouvant sur les deux rives) au service de navigation de l'Administration Fluviale des Portes de Fer quel signal a été déplacé et dans quelle direction.

Le service de navigation de l'Administration communique immédiatement ce changement au service de pilotage et aux entreprises de navigation.

Si des modifications surviennent dans le système de balisage de ce secteur, l'Administration Fluviale des Portes de Fer en informe immédiatement la Commission du Danube et les entreprises de navigation danubiennes.

La norme de navigation sur ce secteur est inchangée; elle a été fixée dans le Règlement de navigation et de pilotage dans le secteur des Portes de Fer sur la base des profondeurs effectives aux seuils et des niveaux d'eau journaliers des stations hydrométriques Orșova et Drencova.

Secteur de la République Populaire Roumaine

(km 1075-0)

- Du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,6 - secteur commun roumaino-yougoslave.
- Du km 1048 au km 931 - secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.
- Du km 845,65 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 sur les modifications du chenal, des profondeurs effectives, etc. sont communiquées par la section "Carte hydrographique" (organe compétent de la navigation roumaine), qui publie les avis nautiques pour les bateliers et le bulletin journalier hydrométéorologique pour le Danube.

Quand les profondeurs tombent au-dessous de 25 cm, les avis nautiques sont également communiqués par Radio-Bucarest. De brèves informations hydrologiques sont transmises par télégraphe et affichées le même jour dans les principaux ports de la République Populaire Roumaine.

Les données sur les niveaux d'eau du Danube d'après les stations hydrométriques principales du secteur roumain sont publiées journallement dans le bulletin hydrométéorologique pour le Danube et sont transmises par Radio-Bucarest.

En ce qui concerne les prévisions des niveaux d'eau et des profondeurs sur les seuils, des prévisions à brève échéance (2 jours) sont communiquées journallement dans le bulletin hydro-météorologique en langues roumaine, russe et française (par la section "Carte hydrographique" : pour les stations hydrométriques Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavoda et Braila, et par Radio-Bucarest: pour Calafat, Giurgiu et Cernavoda).

A partir du mois d'août 1963, des prévisions d'une échéance de 10 jours pour Calafat, Giurgiu, Cernavoda, points considérées comme étant les plus caractéristiques au point de vue des niveaux d'eau sur le secteur roumain du Danube, sont publiées dans le Bulletin hydrométéorologique du Danube. Ces prévisions correspondent aux recommandations respectives de la Commission du Danube.

Les organes compétents pour la navigation élaborent et publient mensuellement dans le Bulletin hydrométéorologique du Danube des prévisions à longue échéance (30 jours) d'après les 3 stations hydrométriques principales suivantes: Calafat, Giurgiu, Cernavoda.

En vue de l'information des organes compétents des Etats danubiens, un échange de télégrammes donnant des renseignements sur les niveaux d'eau du Danube, l'état des glaces, les températures de l'eau et les profondeurs aux points critiques, a lieu journallement. Pendant la période d'hiver, Radio-Bucarest transmet régulièrement des données sur l'apparition des glaces sur le Danube, le charriage des glaces, la prise du fleuve et les embâcles.

La Commission roumaino-bulgare surveille et coordonne les mesures d'entretien et d'amélioration du chenal sur le secteur Timok-Silistra. Cette Commission s'occupe également de la coordination du balisage et de l'introduction de nouvelles méthodes de signalisation.

Secteur de la République Populaire de Bulgarie

(km 845,6-375,1 de la rive droite)

Les renseignements sur le balisage et sur l'état de la voie navigable sont communiqués aux bateliers dans le Bulletin hydrologique publié journallement et contenant les données suivantes: les niveaux d'eau du Danube d'après les principales stations hydrométriques; les prévisions de niveau d'eau avec échéance de 2 jours, 7 jours et 10 jours, établies d'après les stations hydrométriques principales Novo Selo, Roussé et Silistra; les prévisions météorologiques pour le secteur bulgare du Danube, établies pour une durée de 1-3 jours; les données relatives aux profondeurs sur les sections de seuils, quand celles-ci tombent sous 30 dm; les modifications survenues dans la voie navigable; des communications sur les phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation, etc.

Certaines de ces données sont transmises par la station de radio côtière qui se trouve à Roussé, à 9^h30' sur onde courte (60 m ou 4950 kilocycles) et par Radio-Sofia à 15 h (heure bulgare).

D'autre part, l'inspection de la surveillance portuaire affiche dans les ports de Roussé et de Lom le bulletin hydrométéorologique, les données sur les gabarits de la voie navigable, les résultats des relevés hydrographiques portant sur les modifications survenues dans la voie navigable, les avis nautiques pour les bateliers, le bulletin du balisage, les prévisions météorologiques, les données sur les niveaux d'eau et d'autres données intéressant les bateliers. Un bulletin de balisage du secteur bulgare du Danube est publié hebdomadairement.

Les levés hydrographiques et les avis sur les modifications survenues dans la voie navigable et dans le balisage sont périodiquement communiqués aux bateliers.

Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques

(km 134,1 /mille 72,4/ - km 79,6 /mille 43/ de la rive gauche)

Les capitaines des ports soviétiques informent régulièrement les bateliers, par la voie des avis nautiques publiés à cet effet, sur la mise en place du balisage au début de la saison de navigation et sur la cessation de son fonctionnement à la fin de la saison de navigation, et leur communiquent tous les renseignements sur les modifications survenues dans l'emplacement du balisage. Certains avis nautiques contiennent, en outre, des avertissements au sujet des glaces et de la brusque chute du niveau d'eau du fleuve.

Par ailleurs, des avis d'orage sur les phénomènes dangereux pour la navigation (accroissement de la force du vent dépassant 11 m/sec, tombée de la visibilité, etc.) sont transmis par radio en temps utile, avant leur apparition.

L'Observatoire hydrométéorologique danubien a publié hebdomadairement des bulletins hydrologiques et hydrométéorologiques contenant des données sur les niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques principales du Danube, des prévisions de niveau pour 24 heures, des données sur les profondeurs minima, sur les phénomènes de glace effectifs et prévus, des prévisions météorologiques pour 2 jours et un aperçu météorologique pour les 24 heures écoulées.

Ces bulletins ont été diffusés aux bateliers par l'entremise des capitaines des ports soviétiques.

TABLE DES MATIERES

Introduction	2
I. Travaux de régularisation et d'entretien du chenal . .	3
Secteur de la République Fédérale d'Allemagne et secteur commun germano-autrichien	4
Secteur de la République d'Autriche, secteur commun austro-allemand et secteur commun austro-tchécoslovaque	14
Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque, secteur commun tchécoslovaco-autrichien et secteur commun tchécoslovaco-hongrois	30
Secteur de la République Populaire Hongroise et secteur commun hongaro-tchécoslovaque	35
Secteur de la République Populaire Hongroise	44
Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et secteur commun yougoslavo-roumain . . .	53
Secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer	56
Secteur de la République Populaire Roumaine, secteurs communs roumaino-yougoslave, roumaino-bulgare et rou- maino-soviétique	59
Secteur de la République Populaire de Bulgarie et sec- teur commun bulgaro-roumain	68
Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube et secteur commun roumaino-soviétique	73
II. Balisage du chenal	80
Secteur de la République Fédérale d'Allemagne	80
Secteur de la République d'Autriche	83
Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque . .	85
Secteur de la République Populaire Hongroise	88
Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	91
Secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer	93
Secteur de la République Populaire Roumaine	95
Secteur de la République Populaire de Bulgarie	97
Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques	100
Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube . .	102
Tableau des distances entre les signaux de balisage . .	104

III. Travaux hydrographiques, hydrologiques et dragages hydrographiques	106
Secteur de la République Fédérale d'Allemagne . . .	106
Secteur de la République d'Autriche	106
Secteur de la République Socialiste Tchèqueoslovaque .	107
Secteur de la République Populaire Hongroise	108
Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	108
Secteur de la République Populaire de Bulgarie . . .	109
Secteur de la République Populaire Roumaine	110
Secteur commun roumaino-soviétique	111
Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube .	112
IV. Service d'information	117