

Velké ideály nepotřebují
jen křídla, ale i terén
odkud by mohly vzlétnout.

Ernst HEMINGWAY

Samostatná příloha k časopisu
Vodní cesty a plavba č. 1-2/2004

Důležitý evropský integrační projekt VODNÍ KORIDOR DUNAJ–ODRA–LABE

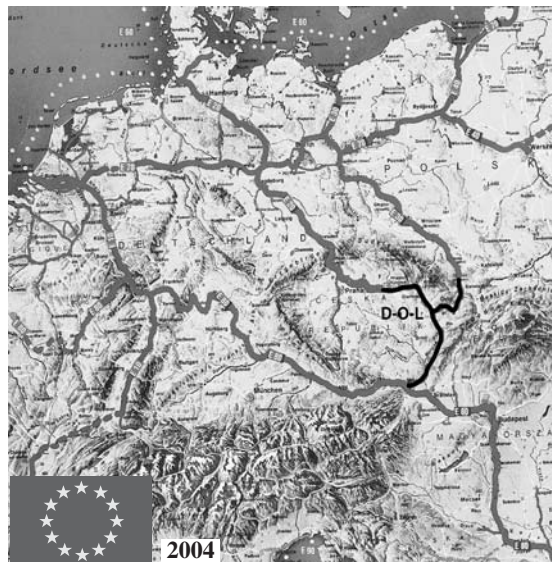
Ing. Josef Podzimek

PRAVDA 100 LET PLATNÁ

Velká, zdravá myšlenka bývá zřídka kdy hned na první ráz příznivě přijata a správně pochopena. Trvá to někdy velmi dlouho, než dojde k jejímu uskutečnění, jemuž se staví v cestu mnohdy celé hory překážek. Kdo razí novou cestu, musí překážky ty postupně odstranit, aby se uvolnila schůdná cesta k vytknutému cíli. To mnohého původce velké myšlenky odradí od jejího dalšího sledování. Taková velká myšlenka zapadá zdánlivě, ne však na trvalo. Oživuje opět a opět za příznivějších okolností, až konečně ve vhodné době a na připravené půdě nabude takové síly a průbojnosti, podporována velkým okruhem zájemníků, že dosáhne svého vysoko vytknutého cíle, když byly odvaleny z cesty a překonány překážky rázu technického, hospodářského, finančního a někdy i politického.

Jednou z takových velkých, zdravých myšlenek, jež naráží na bezpečné překážky, jest vybudování plavební cesty Dunaj–Odra–Labe. Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvyšší nutnou a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské.

Prof. Ing. Antonín Smrček
rektor c. k. České vysoké školy technické v Brně
1904



Historie plavby na českých a moravských řekách,
první zmínka o průplavu Dunaj–Vltava–Labe

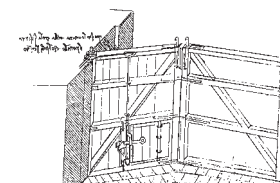
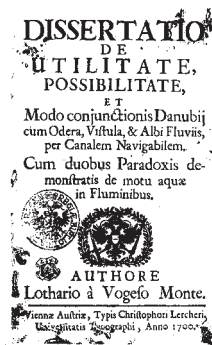
- 805 Karel Veliký v první písemné zprávě o plavbě na Labi zakázal svým kupcům vývoz zbraní a výstroje do Čech.
- 1057 Český kníže Spytihněv II ve svém dekretu konstatuje značně rozvinutý plavební ruch na Labi. Zároveň v něm dává kostelu a kapitule v Litoměřicích právo vybírat clo od kupců převážejících zboží po Labi.
- 1274 Král Přemysl Otakar II. dne 25. listopadu povoluje mělnickým měšťanům svobodně přivážet zboží na čtyřech lodích.
- 1346 Karel IV. zvyšuje význam plavby – ustavuje mlynářský soud, který rozhodoval o vodohospodářských, plavebních a technických sporech.
- 1348 Po dobu celé vlády Karla IV. se na Vltavě a Labi provádějí regulační práce na řekách a zřizují se vorové propustě „vrata“ pro jednosměrnou voroplavbu. U Střekova a Dolního Gruntu dal odstranit překážející skály a kameny a propkopat písčiny, aby se mohlo plout i za nízkého stavu. Podle kronikářských zpráv dává panovník postavit vltavskou a labskou lodní flotilu.
- 1352 Král Karel IV. nařizuje 28. března měšťanům roudnickým, litoměřickým, ústeckým a děčínským, jakož i purkrabímu na Kamenu a Střekově, aby nepřekáželi mělnickým v plavbě 4 lodí s nákladem po Labi.
- 1365 Karel IV. doporučuje novou obchodní cestu pro zboží z Benátek do belgických Brugg – tentokrát po vodních cestách (Dunaj–Vltava–Labe).
- 1366 Karel IV. vydává nařízení o režimu na jezích a sjednocení celních procedur.
- 1373 Karel IV. oznamuje městu Pirně i všem poddaným českého království, sídlícím při Labi, že povolil obyvatelům Litoměřic, aby vozili po Labi obilí kam chtějí, ale Pirně je nabídl k prodeji.
- 1375 Dle kronikáře Dubraviuse Karel IV. zahájil práce na průplavu Dunaj–Vltava.
- 1524 Ustavena cechovní organizace plavců.
- 1542 Mlynářům na řece Moravě bylo přísně zakázáno ztěžovat na jezích plavbu plůtí.
- 1570 Ustavena komise pro regulaci Vltavy a Labe z Prahy do Litoměřic.



- 1579 **Byla ustavena zvláštní komise k řešení špatných plavebních poměrů na řece Moravě.**
- 1627 Splavnění Vltavy a Labe na pořadu Českého zemského sněmu. Císař Ferdinand II. posílá komisi, aby prohlédla všechny jezy na Vltavě a Labi.
- 1628 Dvorní kancléř Zdeněk Lobkowitz podává o této prohlídce 22. února souhrnnou zprávu České komoře.
- 1651 Z archívu je doloženo, že saské lodě jezdily až do Prahy, a rovněž existovalo přímé lodní spojení mezi Prahou a Hamburkem.
- 1653 **Zasedání Moravského zemského sněmu podporuje průplav D–O a splavnění řeky Moravy. Je to první úřední zmínka o průplavu D–O.**





- 1700 **Lothar Vogemont – Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem, vypracované z popudu hraběte Kounice.**
- 1719 Obristwachmeister Norbert Wenzel von Lick z pevnosti Uherské Hradiště vypracoval projekt úpravy Moravy pro plavbu.
- 1722 **Podle projektu plukovníka Norberta Wenzela von Licka byla vybudována první plavební komora na řece Moravě u Rohatce a tedy i první plavební komora v českých zemích vůbec.**
- 1723 Ing. Wieland zaměřil řeku Moravu od Napajedel až po Dunaj.
- 1764 Ustavena Navigační komise s ředitelem prof. Ferdinandem Schorem v čele. Ta zahájila systematické geometrické měření, a tak vznikly první mapy vodní cesty labsko-vltavské, jež byly upřesněny až v roce 1822.
- 1766 **Financování vodních cest zajištěno patentem z 15. května, který vytvořil Navigační fond.**
- 1770 Navigačnímu fondu přiděleny celé příjmy ze 4 stanic pro vodní clo.










- 1770 **Ustaveno ředitelství pro stavby vodní v Čechách.**
- 1772 Císařovna Marie Terezie 31. května vydává navigační patent, kterým mlynářům pohrozila sankcemi, budou-li svépomocnými úpravami dělat plavbě obtíže.
- 1780 Realizovaný plán Ing. Jana Rochuse Dorfleuthnera na splav řeky Moravy z Olomouce k Děvínu.
Císař Josef II. schválil projekt a přijal nabídku Dorfleuthnera a udělil mu na 20 let, počínaje rokem 1775, výsadu výhradního provozování plavby na řece Moravě.
Založena Společnost pro provozování plavby na řece Moravě.
Vydán Jednotný plavební řád.
- 1782 Dekret dvorské kanceláře sepsaný 4. ledna mlynářům přímo ukládá, aby jezy a splavy udržovali tak, aby se mohla dobře provozovat plavba.
- 1782 Jan Alois z Hankensteina vydal publikaci Versuche über die Schiffbarmachung des Fluesses March und Handlung der Mährer (Pokusy o splavnění řeky Moravy a přístup Moravanů).
- 1785 **F. J. Maire vypracoval jednotný a systematický plán průplavů spojujících jednotlivé řeky s mořem Adriatickým. Byl zde zakreslen i průplav Dunaj–Vltava a Dunaj–Odra.**
- 1795 Inženýr stavebního ředitelství Stošek vypracoval úplný projekt regulace Moravy.
- 1807 **Společnost pro provozování plavby na řece Moravě se sídlem v Brně se začala zabývat myšlenkou spojit Moravu s Odrou a Vislou.**
- 1815 Vídeňský kongres vyhlásil svobodnou plavbu a byl dán základ pro právní úpravu mezinárodních řek, za které se považovaly řeky ústící do moře.
- 1816 První labský parník, britská Lady of the Lake, připlula do Hamburku 17. května.
- 1821 Labe byla první řeka, kde byly uskutečňovány zásady přijaté ve Vídni. Stalo se tak plavebním aktem podepsaným 23. června ve Vídni. Pakt opravňoval k plavbě na celém toku Labe od Mělníka až do moře. Počet celních úřadů na Labi se snížil z 35 na 14.

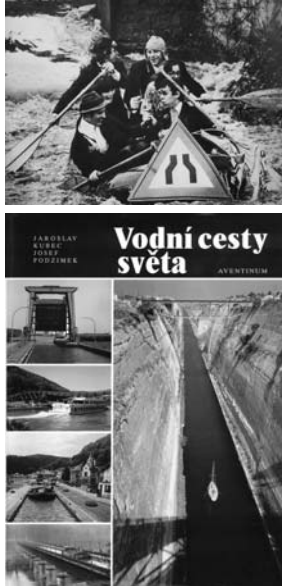







Doba konkrétních příprav	1821	Vznikl jednotný plavební řád, plavidla podléhala registraci a pobřežní státy se zavázaly pečovat o splavnost toků.	
	1824	Realistické oznámení Moravských stavů, že splavnění řeky Moravy je žádoucí jenom v součinnosti s průplavním spojením k Odře.	
	1835	Plavbu na Labi zahájil první zadokolesový parník o nosnosti 50 t s výkonem motoru 17,5 kW.	
	1836	V Drážďanech založena Královská privilegovaná saská paroplavební společnost.	
	1837	První osobní bočněkolesový parník Konigin Marie na Labi.	
	1841	V karlínské loděnici spuštěn první český parník Bohemia.	
	1846	Ing. Michalík – Pamětní spis o regulaci Moravy od Olomouce po Děvín.	
	1857	Prag – Dresdner Panorama (Panaromatická plavební mapa).	
1861	Sněm markrabství moravského se ujal úpravy řeky Moravy.		
1868	Český zemský sněm uznal význam úprav a splavnění českých řek.		
Doba legislativních příprav	1869	Říšský vodní zákon na jehož základě byl schválen...	
	1870	...28. srpna i Moravský vodní zákon, který prohlašoval řeky a toky, které je možno využít pro plavbu lodmi a voroplavbu za veřejný majetek.	
	1872	Zemskému výboru moravskému bylo uloženo při jednání o koncesi průplavu D–O hájit zájmy země moravské.	
	1872	Rakouská vláda předložila parlamentu návrh zákona na stavbu průplavu Dunajsko-oderského...	
	1873	...ten byl o rok později schválen poslaneckou i panskou sněmovnou.	
	1873	Prof. Oelwein a prof. Pontzen – Projekt průplavu Dunaj–Odra pro čluny o nosnosti 240 tun (na objednávku Anglorakouské banky).	
	1873	Anglorakouská banka získává koncesi na výstavbu průplavu D–O.	
	1873	Při hospodářské krizi odkupuje koncesi Severní dráha císaře Ferdinanda a příprava stavby průplavu je tím zlikvidována.	
	1875	Na dolní Vltavě a Labi byly zahájeny regulační práce ve větším rozsahu.	
	1881	Sněmovna přijala návrh k podání zprávy o výstavbě nových vodních cest, jmenovitě průplavů spojující Dunaj s Odrou, Dunaj s Vltavou a Labem.	
	1882	Zemský stavební rada Ing. Theodor Nosek předkládá návrh na úpravu řeky Moravy a stavbu průplavu Dunaj–Odra.	
	1882	Založena Pražská plachetní a paroplavební společnost.	
	1892	Vybudován nový ústecký přístav na jehož financování se podílela ústecko-teplická železnice.	
	1892	Porada zástupců drážďanské, pražské a liberecké obchodní komory doporučuje založení Výboru k zřízení průplavu dunajsko-vltavsko-labskému.	
1892	Předložen zemskému výboru podrobný projekt na regulování řeky Moravy.		
1893	Rakouské ministerstvo obchodu zřídilo zvláštní komisi pro studium a zřizování plavebních kanálů.		
1893	Vídeňské ministerstvo obchodu zřizuje oddělení pro studium a stavbu průplavu D–O s propojením na Labe a připojením na Vislu a Dněstr pro čluny o nosnosti 600 tun.		
1895	Schválen projekt na kanalizování Vltavy a Labe od Prahy k hranicím.		
1896	Komise pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách byla ustanovena 23. listopadu.		
1900	Obchodní a živnostenská komora v Praze vznáší požadavek na kanalizování středního Labe, střední Vltavy a vybudování průplavu Dunaj–Odra–Labe.		
Přijat zákon o stavbě D-O-L	1901	Vodocestný zákon pro stavbu průplavu Dunaj–Odra, Dunajsko-vltavský průplav mezi Kornenburgem a Českými Budějovicemi, kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe na průplav D–O, kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř a napojení průplavu D–O na Vislu a Dněstr. Uvažovány lodě o nosnosti 600 tun.	
	1901	V publikaci Ing. Josefa Langera Vodní cesty v mocnářství Rakousko-uherském má průplav D-O-L své nezastupitelné místo.	

Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni Intenzivní výstavba plavebních stupňů na Labi	1901	Ministerstvem obchodu bylo zřízeno 11. listopadu Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem ve Vídni.	  
	1903	Expozitura ŘVC se sídlem v Praze.	
	1903	Ing. Antonín Klír sestavil drobnou publikaci, Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.	
	1903	Zahájena výstavba prvních dvou zdymadel na Labi (Dolní Beřkovice a Štětí).	
	1904	Předložen celý projekt na úpravu řeky Moravy pro plavbu.	
	1904	Prof. Ing. Antonín Smrček vydává velmi zajímavou publikaci: Průplav Pardubice-Přerov-Krakov.	
	1905	Expozitura ŘVC se sídlem v Krakově.	
	1906	Prof. Ing. Antonín Smrček - Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau Weichsel, (Zpráva, přednesená na VII. Sjezdu Německo-rakousko-uherského sdružení pro vnitrozemskou plavbu ve Štětíně).	
	1907	Expozitura ŘVC se sídlem v Přerově.	
	1907	Dokončeno zdymadlo Dolní Beřkovice na Labi. (1) Dr. Ant. Klír - Stavby komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.	
	1909	Dokončeno zdymadlo Štětí na Labi. (2)	
	1911	Dokončeno zdymadlo Hadík na středním Labi. (3)	
	1912	Dokončeno zdymadlo Roudnice nad Labem. (4)	
	1912	Dokončeno zdymadlo Obříství na středním Labi. (5)	
1912	Dne 28. března pronesl prof. Smrček ve shodě s usnesením Moravských stavů ve Vídeňském parlamentu slavnostní řeč na podporu stavby vodních cest podle vodocestného zákona z roku 1901.		
1914	Dokončeno zdymadlo v Českých Kopistech. (6)		
Vše zastaveno	1914	Veškeré započaté práce zastavila první světová válka.	
Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze Intenzivní výstavba plavebních stupňů na Labi a některých jezů na Odře a Moravě	1918	Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem v Praze (ŘVC) vzniklo z Pražské expozitury vídeňského ŘVC.	    
	1919	Prof. Ing. Antonín Smrček – O přístupu Republiky československé k moři.	
	1919	Zákon o příslušnosti ve věcech vodních cest byl přijat 11. června 1919.	
	1922	Dokončena stavba zdymadla v Nymburce na řece Labi. (7)	
	1922	Dne 13. června založena Československá plavební akciová společnost labská.	
	1923	Zplnomocněný ministr ČSR Jan Šeda pronesl na vodocestném sjezdu dne 7. března významný projev na podporu D-O-L.	
	1925	Dokončena stavba zdymadla v Poděbradech na řece Labi. (8)	
	1925	Dokončena stavba zdymadla v Kolíně na řece Labi. (9)	
	1925	Výstavba jezu na řece Moravě v Kroměříži. (10)	
	1925	Zahájena stavba jezu na Odře v Koblově.	
	1927	Dokončena stavba zdymadla v Přelouči na řece Labi. (11)	
	1928	Vladimír Lorenz: Dopravní význam projektovaného průplavu Labsko-dunajsko-oderského.	
	1930	Dokončena výstavba vodního díla Střekov na Labi. (12)	
	1931	Zákon o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využití vodních sil byl přijat 1. ledna.	
	1932	Expozitura ŘVC v Olomouci.	
	1932	Dokončena stavba zdymadla v Lobkovicích na řece Labi. (13)	
	1932	Dokončena stavba zdymadla v Kostelci na řece Labi. (14)	
1934	Dne 16. října zahájena výstavba Baťova závlahového a plavebního kanálu s podmínkou, že při zahájení stavby průplavu D-O může být provoz na tomto kanále omezen či zastaven.		
1935	Dokončena stavba zdymadla v Lysé nad Labem na řece Labi. (15)		
1935	Ministerský rada Ing. Josef Bartovský vydává publikaci Průplav Labe-Dunaj-Odra v soustavě střeoevropských vodních cest.		
1935	Ing. Jan Bažant: Splavnění Moravy od Hodonína po Děvín.		
1936	Dokončeno zdymadlo Brandýse nad Labem na řece Labi. (16)		
1937	Dokončeno zdymadlo v Čelákovcích na řece Labi. (17)		

Intenzivní výstavba plavebních stupňů na Labi a některých jezů na Odře a Moravě	1937	Dokončena stavba jezu na Odře u Koblova. (18)	
	1937	Dokončeno zdymadlo v Kostomlátkách na řece Labi. (19)	
	1937	Dokončena stavba jezu v Srnojedech na řece Labi. (20)	
	1937	Stavba jezu na řece Moravě ve Sptyhňevě. (21)	
	1937	Významná podpora D-O-L zazněla dne 7. září v Českém rozhlase z úst ing. Antonína Patočky.	
	1938	Stavba jezu na řece Moravě v Nedakonicích. (22)	
	1938	Dne 2. prosince byl zahájen provoz na Baťově plavebním kanále. Na plavební cestě 51,8 km dlouhé bylo za 4 roky vybudováno 14 plavebních komor.	
1938	Publikace „Budujeme stát pro 40 000 000 obyvatel“ od továrníka Baťi, velmi přesvědčivě doporučuje výstavbu tří koridorů: železničního, silničního a vodního koridoru D-O-L.		
1938	Film „Přístav tří moří“ z filmového ateliéru firmy Baťa, ve Zlíně.		
1938	Dne 5. února byla založena Společnost dunajsko – oderského průplavu jejíž zakládajícími členy byly země, obce a průmyslové podniky.		
1938	Dne 19. listopadu byl podepsán Německo-česko-slovanský protokol o uskutečnění odersko-dunajského průplavu a labské větve.		
Zahájena stavba D-O	1939	Dokončena stavba zdymadla v Klavarech na řece Labi. (23)	
	1939	Slavnostní výkop průplavu Odra–Dunaj se uskutečnil 8. prosince poblíž Nové Vsi u Kedzierzyna v dnešním Polsku. Zároveň byly zahájeny práce na průplavu D-O od Vídně směrem k řece Moravě. Byl vybudován úsek 6 km dlouhý.	
	1940	Začíná vycházet časopis – Plavební cesty Dunaj–Odra–Labe.	
Stavba D-O zastavena	1942	Zastaveny rozhodující práce na stavbě průplavu.	
	1943	Zastaveny veškeré práce (projekční, geologické průzkumy i geodetické práce).	
	1943	Zahájena stavba zdymadla ve Velkém Oseku na řece Labi.	
	1944	Dokončena stavba zdymadla v Hradištku na řece Labi. (24)	
Pokračují splavňovací práce na Labi a Moravě, příprava na D-O-L	1946	Společnost dunajsko-oderského průplavu zaslala vládě, parlamentu a hospodářským organizacím memorandum o Dunajsko-oderském průplavu.	
	1947	Dokončena stavba zdymadla ve Velkém Oseku na řece Labi. (25)	
	1948	Stavba jezu na řece Moravě v Hodoníně. (26)	
	1948	Návrh na založení národního podniku pro stavbu průplavu D-O-L.	
	1948	Prof. Jan Smetana: Průplavní spojení a splavnost řek Labe, Odry a Dunaje.	
	1948	Vychází rozsáhlá publikace „Průplav Dunaj–Odra–Labe – naše moře“, kterou uspořádal Alois Čáp – místopředseda MNV v Přerově.	
1949	Průplav Labe–Odra–Dunaj. Hospodářské předpoklady k jeho uskutečnění. Pamětní spis Společnosti Dunajsko-oderského průplavu.		
1949	1. ledna zřízen národní podnik Československá plavba labská.		
Budování socialismu - příprava D-O-L zastavena	1949	Zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze.	
	1950	Zastaveno vydávání časopisu Plavební cesty D-O-L.	
	1952	Usnesení vlády č. 206 ze dne 26. srpna zastavilo veškeré přípravné práce na průplavu.	
	1952	Vznikla Československá plavba labsko oderská, národní podnik.	
Jak dál?	1952	Zahájena příprava česko-slovensko-maďarského vodního díla Gabčíkovo-Nagymaros.	
	1953	Státní vodohospodářský plán uvažuje s budoucím propojení D-O-L.	

Jak dál?	1953	Zřízena správa vodního hospodářství (ÚSVH) činnost na tocích soustředěna ve „Správách vodních toků a meliorací“.	  
	1953	... samostatně Labsko-vltavská vodohospodářská správa.	
	1954	Prof. Ing. Dr. František Jermář v publikaci „Splavnění toků průplavy“ zařazuje D-O-L mezi významné průplavy.	
	1958	Studie plavebního spojení Dunaje s Odrou, Vislou a průplavy NDR. Hydroprojekt Brno – zlom v názoru na čistě průplavní koncepci ve prospěch říční varianty (kterou inspiroval ing. Jiří Hruška, ředitel správy řeky Moravy v Uherském Hradišti).	
	1958	Zřízeno Ředitelství vodohospodářských děl (ŘVD).	
	1959	Evropská hospodářská komise při organizaci spojených národů v Ženevě (ECE/UNO) vytyčuje perspektivní cíle jednotné evropské sítě vodních cest.	
	1959	Ukončena činnost Společnosti dunajsko-oderského průplavu.	
	1960	Vznik samostatné organizace „Labe-Vltava“ přímo řízená ministerstvem.	
	1961	ECE/UNO nechala zpracovat mezinárodní klasifikaci evropských vodních cest (novelizována v roce 1992).	
	1962	Zahájena stavba zdymadla v Pardubicích na řece Labi.	
	1963	Dokončen jez na Odře v Přívoze. (27)	
	1964	Ustavena Skupina zpravodajů pro vodní cesty R-M-D a D-O-L.	
	Vznik ŘVT a podniků Povodí	1965	
1966		Na Slovensku založeno „Řiadiťstvo vodných tokov Bratislava“ a závody Povodie Dunaja, Povodie Váhu, Povodie Hrona a Povodie Bodrodu a Hornádu.	
1966		„Průplavní propojení D-O-L“; autoři prof. Čábelka, ing. Kobos, ing. Kubec, CSc., ing. Kubín, Vítha.	
1966		Výstavba jezu Bělov na řece Moravě. (28)	
1966		Výstavba jezu Lhotka na Odře. (29)	
1968		Generelní řešení průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, vypracoval Hydroprojekt Praha pod vedením hlavního inženýra Libora Záruby.	
1969		Dokončena stavba zdymadla v Pardubicích na řece Labi. (30)	
1969		Zřízen trust Vodní toky Praha a šest samostatných podniků Povodí.	
1969		Založen inženýrský podnik Vodohospodářský rozvoj a výstavba, Praha.	
1969		Založena Vodohospodářska výstavba, Bratislava.	
Renesance vodních cest v Československé republice	1971	Usnesení vlády ČSSR č. 37/1971 o využití labské vodní cesty pro dopravu energetického uhlí do Chvaletic bylo impulsem k rozsáhlé modernizaci labsko-vltavské vodní cesty nazývané „ renesance vodních cest “ v Československé republice. V tomto období bylo modernizováno v návaznosti na D-O-L zdymadlo Lovosice (31) – jez (1972), malá plavební komora (MPK) (1977), České Kopisty (32) – jez (1971), MPK (1976), Roudnice nad Labem (33) – jez (1972), MPK (1975), Štětí nad Labem (34) – jez (1970), MPK (1970), Dolní Beřkovice (35) – jez (1973), MPK (1974).	   
	1971	Zrušeny Vodní toky Praha, podniky Povodí jsou řízeny přímo Ministerstvem lesního a vodního hospodářství (MLVH ČSR).	
	1971	Stejně tak na Slovensku podniky Povodí jsou přímo podřízeny Ministerstvu lesního a vodního hospodářství (MLVH SSR).	
	1971	Usnesení vlády č. 169/1971 ukládá veřejně právním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu.	
	1974	Dokončena stavba zdymadla v Obřívství na řece Labi (36), jako náhrada za zrušený jez Hadík z roku 1911.	
	1975	Dokončena plavební komora ve Veletově na řece Labi. (37)	
	1975	Dokončena stavba zdymadla v Týnci nad Labem. (38)	
	1975	Ing. J. Podzimek - publikace „Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu“.	
	1976	Prof. Ing. Dr. Jaroslav Čábelka, DrSc. rozsáhlá publikace „Vodní cesty a plavba“, kde průplav D-O-L má své místo.	

Renesance vodních cest v Československé republice	1976	Ing. J. Podzimek publikace „Dolní Labe“, včetně průplavu D-O-L.	
	1976	Ing. K. Trejtnar publikace „Střední Labe“.	
	1977	Dne 16. září byla podepsána Československo-Maďarská smlouva o výstavbě a provozování vodní děl Gabčíkovo–Nagyymaros.	
	1978	Zahájena stavba VD Gabčíkovo (39).	
	1981	Práci ukončila skupina zpravodajů pro vodní cestu D-O-L dokumentem „Ekonomická studie propojení Dunaj–Odra–(Labe)“.	
	1983	Ing. S. Pavlík – Ing. A. Hrabal a kol. „Vodohospodářská výstavba jižní Moravy“ obsahuje pojednání o průplavu Dunaj–Odra–Labe.	
Snaha o obnovení stavby D-O-L	1988	Ing. J. Kubec a Ing. J. Podzimek publikace „Svět vodních cest“ je ukončena projektem D-O-L.	
	1989	Dne 27. ledna ustavující schůze akciové společnost Ekotrans Moravia (ETMAS) se sídlem v Brně – společnost pro propagaci a realizaci vodní cesty D-O-L.	
	1989	Vychází první číslo časopisu Ekotrans Moravia, pro podporu projektu D-O-L.	
Evropské vodní cesty triumfují, ČR přeshlapuje	1991	Krátký film „Ekologická páteř Moravy“, režie Martin Skyba.	
	1992	Zahájen provoz na vodní cestě Rýn–Mohan–Dunaj.	
	1992	Krátký film „Jak si lidé plují“, napsal a hovoří František Nepil.	
	1992	Vodní dílo Gabčíkovo dne 24. října uvedeno do provozu.	
	1992	Vladimír Chmelár „Dunaj historický a dnešní“ část je věnována i průplavu D-O-L.	
	1993	Vladimír Chmelár – Dunajské úpravy.	
	1993	Dne 7. září doporučuje ECE/UNO realizaci vodní cesty D-O-L.	
	1993	Založeno ARGE DOEK – Pracovní společenství Dunaj–Odra–Labe bylo zaregistrováno ve Vídni dne 9. dubna. Členy byla Ekotrans Moravia a. s., Vodohospodářská výstavba Bratislava a Wiener Hafen GmbH.	
	1993	Základní plán rozvoje vodních cest ve státech Evropského společenství (Outline Plan ou European Inland Waterways Network), ve kterém je uvedena vodní cesta D-O-L.	
	1993	Novelizace generelního řešení D-O-L (nechala zpracovat ETM).	
Období nejistoty pro vodní cesty České republiky	1993	Vychází první číslo časopisu Vodní cesty a plavba.	
	1994	Z rozhodnutí valné hromady byla ze stanov ETMAS vypuštěna pasáž o podpoře, rozvoji a realizaci vodní cesty D-O-L.	
	1994	Založeny akciové společnosti Povodí.	
	1995	Z iniciativy ETM a. s. a Bobra s. r. o. obnoveny turistické plavby na Baťově průplavu.	
	1995	Ukončena činnost ETMAS.	
	1995	Zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě byl přijat 25. května.	
	1996	Dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN) byla přijata 19. ledna v Ženevě.	
	1996	Ing. Miroslav Hubert – Dějiny plavby v Čechách.	
	1996	Založeno České plavební a vodocestné sdružení.	
	1996	Iniciativu na Baťově průplavu přebírá Nadace Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanále.	
1996	Publikace „Vodní cesty světa“ autorů ing. J. Kubce a ing. J. Podzimka dokumentuje přednosti vodní dopravy a průplavu D-O-L.		
1997	Česká republika podepisuje 23. června v Helsinkách dohodu AGN.		

Obnoveno ŘVC	1997	Sdružení Dunaj–Odra–Labe bylo ustanoveno 4. července z českých a rakouských právnických osob.	
	1998	Ministerstvo dopravy ČR zřizuje Ředitelství vodních cest v Praze (ŘVC).	
	1998	Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c – „Prečo nemá Gabčíkovo Nagymaros!!“	
	1999	Dohoda AGN pro ČR vstoupila v platnost 26. července (sdělení Ministerstva zahraničí č. 163/1999 Sb.).	
	2000	Zákon o Povodích č. 305/2000 Sb. a zpětná transformace akciových společností Povodí na státní podniky Povodí.	
Evropa zvyšuje podporu vodní dopravy. ČR váhá	2000	Usnesení vlády ČR č. 993/2000 o převedení významné části kamionové dopravy na dopravu železniční a vodní.	  
	2001	Pan-evropská konference o vnitrozemské vodní dopravě , která se konala 5.-6. září v Rotterdamu za účasti všech ministrů dopravy evropských států (tedy i České republiky) potvrdila nutnost dokončení propojení soustavy vodních cest Evropy, tedy i vodní cesty D-O-L.	
	2001	Dne 19. září byla v Bruselu přijata „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – včas rozhodnout“. Tuto tzv. Bílou knihu vypracovala Komise Evropských společenství a proklamuje v ní zřetelně podporu vodní dopravy a dobudování chybějících vodních cest.	
	2002	Konference Evropská vodní cesta Dunaj–Odra–Labe – Porta Moravica se konala v říjnu v Přerově.	
	2002	Tomáš Baťa odhaluje pamětní desku na Baťově kanálu.	
	2003	Arch. Ing. I. Ondračka a kol. „Přírodní a technická památka Baťův kanál“. Počet návštěvníků Baťova průplavu dosáhl v tomto roce počtu 55 000.	
Svítila naděje	2004	Dne 20. února přijat zákon č. 118/2004 Sb. kterým se mění znění zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve kterém se uvádí, že modernizace labsko-vltavské vodní cesty je ve veřejném zájmu. Dále se využívání vodní cesty rozšiřuje o vodní tok Moravy od ústí Bečvy po soutok s Dunajem včetně průplavu Otrokovice - Rohatec (Baťův kanál).	

Přehled nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na D-O-L za posledních 100 let

1903-1918	1918-1939	1939-1945	1945-1948	1948-1989	1989-2004
15 let	21 let	6 let	3 roky	41 let	15 let
6	16 (30)*	2	2	13	0

Pozn.: * včetně 14 plavebních komor na Baťově kanálu (1934-1938)

„Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužní již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naší vyspělost, jíž se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovat světu... Pro realizaci tohoto projektu jest v první řadě zapotřebí práce, práce drobné, agitační, aby realizace projektu stala se vůlí národa... Bude zapotřebí založiti v městech, jež jsou zainteresována, jako Přerov, Valašské Meziříčí, Břeclav, Bratislava, Moravská Ostrava - výbory, jež by myšlenku průplavu propagovaly ve svém okolí tak, aby pro ni získány byly nejširší lidové vrstvy, jež dají své vůli výraz prostřednictvím svých zástupců v zákonodárném shromáždění.“

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČR 7. března 1923 v Brně

„Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém průplavů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se, atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.“

Továrník Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 obyvatel, 1937

„Staletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo - a to obojí můžeme - tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památky.“

Ing. Antonín Patočka, 1948