

Stavbu provedla firma Ing. Homola k všeobecné spokojenosti. Na pravém břehu most navazoval přímo na nově vybudovanou komunikaci.

5. Výstavba přehradní zdi

Rok 1936

V prvním pololetí roku 1936 byly tedy dokončeny přípravné práce, následně pak vybudována pravobřežní jímka a započaty práce na založení pravé části přehradní zdi. V druhé polovině roku začaly také práce na přípravě budování levé části přehradní zdi. Zde byla stavba prováděna na suchu, ve skalnatém svahu ostře klesajícím k toku.

Rok 1937

Na jaře přišla velká voda, která důkladně prověřila připravenost pracovníků i provedené zabezpečovací stavby. V létě téhož roku přišla další povodňová vlna, nebezpečnější než ta jarní. Přes všechno úsilí se nepodařilo zabránit prolomení pravostranné jímky. Byla zatopena stavební jáma a došlo ke značným škodám na vlastní jímce, stavebním materiálu i již provedených pracích.

V roce 1937 byla dokončena betonáž levé části přehradní zdi, a to ta část stavby, jež se nacházela mimo vlastní řečiště. Dále byla opravena poškozená pravobřežní jímka a pokračovala betonáž základů pravé části přehradní zdi.

Rok 1938

Rok 1938 byl rokem vysoké intenzity stavebních prací. Hned v prvních jarních měsících byla ze značné části dokončena betonáž vývařiště pod spodní výpustí. Intenzivně také pokračovaly práce na pečlivém uložení vodárenského potrubí v patě budoucího levého břehu přehradní nádrže, včetně budování vtokového objektu. Počátkem léta 1938 byla zajímavována stavební jáma při levém břehu a měla pokračovat betonáž spodní části přehradní zdi. Došlo však k nečekanému a závažnému zásahu do průběhu stavebních prací. Intenzivní deště trvající sedm dní, od 21.8. až 27.8. byly příčinou katastrofální povodňové vlny, která byla ještě znásobena druhou vlnou srážek ve dnech 28.8. až 1.9. 1938. První vlna dešťů postihla především horní část povodí Svatky a Svitavy, druhá pak mimo jiné střední a dolní tok řeky Svatky. Největším neštěstím bylo zřícení nově postaveného a vlastně ještě nepoužitého věžového jeřábu, který měl zrychlit a usnadnit výstavbu.

Rok 1939

Rušné dějinné události roku 1939 neměly na postup stavebních prací zásadní vliv. I když samozřejmě zpočátku nebylo jasno, co se bude dít, stavba pokračovala bez přerušení. V roce 1939 byla také dokončována stavba vývařiště, včetně masivních odrazníků a mohutné závěrečné vývarové zdi.

Rok 1940

Tento poslední rok stavby Brněnské přehrady je možno charakterizovat jako rok dokončovacích prací. Byla provedena úprava řeky Svatky pod přehradní zdí, postupně byly také odstraňovány již nepotřebné objekty zajišťující provoz stavby. Přehrada začala plnit svou funkci, především ochranu před velkými vodami. Vodárenské využití se postupem času ukázalo jako diskutabilní, a to především s ohledem na kvalitu vody. Odběr vody pro úpravnu v Pisárkách byl nakonec realizován přímo z řeky. Celkový rozpočet stavby počítal s náklady ve výši 44 milionů korun. Skutečný náklad byl po dokončení vyčíslen asi na 59 milionů protektorátních korun (cenová hadina roku 1943).

Pro úplnost dodejme, že původní projekt tedy vypracoval prof. Jan Bažant, podrobný návrh přehradní zdi – konečnou verzi projektu podle níž se také stavba skutečně provedla, vypracovali inženýři S. Kratochvíl, A. Homola, K. Lossman, J. Mazel a po architektonické stránce Ing. arch. J. Grunt.

Období 1940 až 1945

Rušno bylo na Brněnské přehradě i v období okupace. Hned v prvních letech po dostavbě přehrady padlo rozhodnutí o vybudování dálničního spojení Vídeň – Wroclav. Tento pro „Říši“ důležitý dálniční tah měl procházet i další průmyslovou aglomerací, což bylo brněnsko.

S přípravou ani počátkem realizace se nijak neotálelo. Okamžitě začaly zemní a následně stavební práce na vybudování dálničního tělesa, včetně stavby mostů, z nichž největší měl překlenout údolí řeky Svatky v těsné blízkosti nově vybudované přehradní nádrže.

Tento železobetonový dálniční most měl mít čtyři pilíře, dva na každé straně toku. Výstavba začala betonáží pilíře levobřežního. Pravobřežní pilíř můžeme nalézt v dnes hustě zarostlém svahu pod přehradní hrází.

Jediný dokončený pilíř navrhovaného dálničního mostu je dnes mementem této bývalé rozsáhlé stavby.

Po dobu druhé světové války byla veškerá doprava přes hráz zastavena. U elektrárny, tedy pod přehradní hrází, byla z tohoto důvodu vybudována dřevěná lávka, provizorní vrata a postavena strážní budka s nepřetržitou strážní službou. Brněnská přehrada nebyla přímo opatřena německou vojenskou posádkou, ale zůstávala neustále v zájmu protektorátní policie i jednotek SS.

Přehrada však zažila krušné chvíle i na konci okupace, v jarních měsících roku 1945. Již v rámci stavby přehradní zdi bylo uvažováno s případnou možností její destrukce. Do zdi bylo tedy zabetonováno ocelové potrubí o průměru 20 cm, vedoucí od základů přehradní zdi až ke koruně hráze. I když vlastně stavební dozor na konci stavby nebyl, dá-li se to tak říci, v německých rukou, obdobně jako podstatné části projektové dokumentace, německé velení dobře vědělo i této možnosti. V době vítězství německých vojsk na všech frontách si uvědomili němečtí technici jedno nebezpečí: možnost zneužití takto instalovaného potrubí k sabotáži.