

Po pečlivém zvážení bylo rozhodnuto potrubí zasypat pískem a zabetonovat, a tak znemožnit podvratnou akci dnes i v budoucnu. Byly tedy odstraněny zaslepovací příruby a započato s prací. Došlo však ke změně. Potrubí nebylo zasypáno, ale pouze zabetonováno v horní části.

S postupem času, a především pak s obratem válečného vývoje ustaly práce na budování dálnice, osiřely pilíře dálničního mostu, a především nastal obrat v myšlení představitelů německé branné moci. Na jaře roku 1945 bylo totiž rozhodnuto, že potrubí vedoucí k základům přehradní zdi bude vyčištěno a připraveno pro případnou „obrannou akci“, kterou měla být i případná likvidace přehrady. Zaměstnanci, kteří byli prověřeni čištěním potrubí, však možno říci záměrně, postupovali velmi pomalu. Sovětská armáda se rychle blížila k Brnu a počátkem dubna bylo zřejmé, že potrubí vyčištěno včas nebude.

26. dubna příslušníci vojsk SS vytrhali dlažbu nad přepady a umísili do koruny hráze 9 protitankových min, nad každý přepad tři. Taktický záměr byl takový, že na přehradní hráz budou nalákány sovětské tanky. Při jejich přejezdu dojde k explozi, která jednat zbrzdí jejich postu, jednak silně naruší statiku přehradní zdi. K protržení hráze by s největší pravděpodobností nedošlo, ale k závažnému poškození určitě ano.

František Šikula, hrázňý na Brněnské přehradě, včas varoval postupující sovětské jednotky předáním této důležité zprávy jistému panu Dolníčkovi, jež ji ihned doručil, takže se tanky nenechaly vlákat do pastí. Tím velmi napomohl k zachránění přehradní zdi před značným poškozením a ohrožením obyvatel města Brna. Na konci války Němci také obsadili dům hrázňého, jehož obyvatelé se skrývali v elektrárně pod hrází.

Svému osudu však bohužel neušel nově vybudovaný betonový most u hradu Veveří. Ustupující německá armáda jej podminovala a následně zničila. Most se sesul do chladných vod přehradního jezera a jeho části jsou dodnes ponechány – snad jako upomínka na nesmyslné válečné běsnění.

Další zajímavá historie se váže k velkým bójím, které dodnes ohraničují prostor předhrází v přehradním jezeře.

V posledních letech války začalo totiž spojenecké letectvo ohrožovat přehradní hráz německých údolních nádrží cíleným bombardováním. Letouny však nedosahovaly přímým útokem a shazováním bomb na přehradní hráz očekávaných výsledků. Byl tedy vyvinut a odzkoušen jiný způsob přímého ohrožení přehradní zdi. Útočící letoun nalétával na hráz souběžně s vodní hladinou v nádrži a vypouštěl bombu jež zasáhla hráz pod hladinou.

Existovala tedy obava, že podobný způsob bude uplatněn i při útoku na Vranovskou přehradu. Proto byly před návodním lícem hráze umístěny italské námořní miny, jež nesly ocelové sítě, které mohly zabránit destrukci hráze. Pomocí takto zavěšených sítí bylo totiž možno přivést shozenou bombu k výbuchu dříve než dosáhla přehradní zdi.

Bohudík k žádnému takovému ohrožení Vranovské přehrady nakonec nedošlo.

Nejen historie, ale i současnost brněnské údolní nádrže je však svrchovaně zajímavá, a to hned z několika důvodů. Údolní nádrž od postavení do současnosti plně slouží všem svým účelům:

- případně se osvědčila při zmírňování následků povodňových situací,
- zajišťuje možnost odběru vody z řeky Svratky pro vodovod města Brna,

- je bohatě rekreačně využívána,
- slouží k výrobě el. energie,
- slouží pro sportovní akce, veslařské a jachtařské závody, aj.
- umožňuje lodní dopravu,
- je bohatě využívaným rybářským revírem,
- v letním i zimním období je využívána turisty.....

6. Lodní doprava

Historie lodní dopravy

Záměr využít vodní hladinu budoucí nádrže pro rekreační plavbu se zrodil ještě dříve, než bylo vodní dílo dokončeno.

Přestože byly dojednány podmínky nutné pro zahájení plavby, osud tomu chtěl jinak. Německá okupace smělé plány Společnosti brněnských elektrických pouličních drah, jako určeného provozovatele, zhatila.

Již v roce 1945 probíhalo v Praze školení budoucích kapitánů, aby spolu s dobrým technickým stavem plavidel byla připravena i posádka. Vzhledem k zanícení organizátorů a pečlivé přípravě, mohla být na jaře 1946 plavidla slavnostně spuštěna na vodu a následně, 5. Května 1946, pokřtěna jmény Morava a Brno. Lodě mohly přepravit každá 90 cestujících. Současně byl jménem Svratka pokřtěn a pro provoz připraven nevelký motorový člun pro přepravu 18 cestujících.

Pro pasažéry, první cestující, byl připraven plavební okruh měřící 6300m v jednom směru, a to z hlavního přístaviště v Bystrci na hrad Veveří.

V roce 1948 byla objednána stavba další lodi v Praze u firmy Špirk, která byla dimenzována již pro přepravu 200 cestujících a při slavnostním křtu v roce 1949 dostala jméno Úderník. Podle dokumentace této lodi potom Dopravní podnik postavil další dvě plavidla, a to Pionýr a Mír, které byly spuštěny na vodu v roce 1950 a 1952.

V roce 1953 byla podle vlastního projektu přímo v loděnici na přehradě postavena první dvoupalubová loď pro 350 cestujících, pro něž na horní palubě bylo 53 míst k sezení a 57 míst k stání, zatímco na spodní palubě bylo 77 míst k sezení a 163 míst k stání. Loď byla pokřtěna jménem Praha a dne 11. července 1953 spuštěna na vodu.

Podle zkušeností ze stavby lodě Praha byla s dílčími úpravami postavena loď Moskva, která byla spuštěna na vodu 1. června 1955. Koncem téhož roku se začala stavět třetí velká loď, která byla spuštěna na vodu 23.6.1956 a pokřtěna jménem Bratislava.

V této době je zaznamenán největší nárůst zájmu o výstavbu rekreačních objektů v oblastech Rakovce, Kozí Horky, Rokle, Obory, Jelenice a v dalších lokalitách na pravé straně údolní nádrže a v oblasti Osady a Sokolského koupaliště na levém břehu.

Během desetiletí zde byly zbudovány stovky rodinných rekreačních chat a desítky podnikových středisek.

Odstavení tří lodí se však vyžádalo stavbu čtvrté velkokapacitní dvoupalubové lodě. K tomu došlo na jaře roku 1961. Tato loď měla již jiný design než lodi předcházející. Počítalo