

Brněnská přehrada, jak ji neznáte ... 3

Staré Kníničky



Staré Kníničky bývaly na břehu řeky Svatky přibližně v místech, kde dnes stojí hotel Přehrada, ovšem pod úrovní současné hladiny. Malebná vesnička se rozprostírala v mírném svahu na levém břehu řeky, pouze škola a kovárna stály na břehu pravém. Z pravidelně se opakujících záplav měly proto radost především děti, neboť řeka je v té době nepříkonatelně odřízla od „vzdělávacího zařízení“.

První historicky doložená zmínka o obci Kníničky pochází z roku 1373. V 17. století tvořilo Kníničky pouhých 20 domů, na konci 19. století však již měla tato ves 97 čísel a trvale žilo 518 obyvatel. Ti se živilí převážně zemědělstvím, proto také vinařské symboly v Kníničském znaku, v pozdější době pak přibýlo obyvatel zaměstnaných v brněnských továrnách. Až do počátku 20. století se obec utišeně rozvíjela. Již zmiňovaná škola, kterou v vesnici spojoval dřevěný most, byla vybudována ještě v roce 1906.

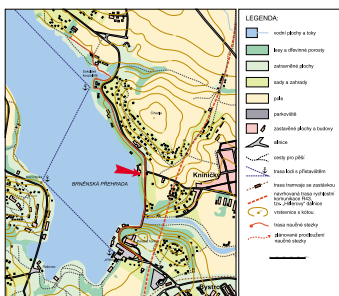
V roce 1936 začala výstavba přehrady a osud starých Kníniček byl tak nadobro zpečetěn. V té době čítala obec 108 domů, ve kterých žilo 530 lidí. Ve vsi byla kaple, dva mlýny, pila, hostinec, obchod a řada řemeslnických dílen. Kolem návsi stály nabílené domky s předzahradkami, vozovka ani chodníky nebyly dlažběné. V obci nebyla kanalizace ani vodovod.

Výstavba nové obce byla zahájena na pozemcích „U luhu“ po obou stranách silnice z Bystřice do Rozdrojovic. Každý z obyvatel Kníniček si stavel nový domek či hospodářskou usedlost sám, dostal k tomu účelu parcelu o velikosti pozemku ve staré obci a odstoupně podle vyvlastňovacího zákona.

Oficiální rozložení se stary obci proběhlo 8. srpna 1937. Slavnosti se zúčastnilo na 3 tisíce lidí. Na paměť této události složil čestný starosta hasičské župy Bohumil Štátný básně „Na rozloučenou“:

*„Los tvrdý, vísko, osudem ti souzen!
 Máš vymízet z místa, kde jsi stála,
 kde po staletí, v radosti i žalu,
 jsi pokolení celá vychovala! ...“*

Zkázu staré obce dokonala povodeň roku 1939, která zvedla hladinu nedokončené přehrady natolik, že se většina domů zhortila. Do dnešní doby zůstal ze starých Kníniček zachován jen pomník obětem 1. sv. války, boží muka a hostinec Na Padělkách.



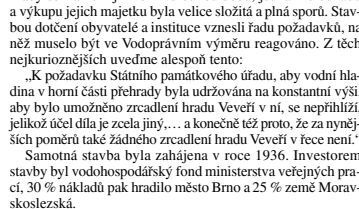
Kníničská (Brněnská) přehrada

Projekt pro stavbu vodního díla u obce Kníničky byl zpracován již za Rakouska-Uherska. Od vzniku Československa pak byla na celou předpokládanou zátopovou oblast vyhlášena stavební uzávěra. Dlouholeté pečlivé zpracování a upřesňování projektu vyústilo koncem dvacátých let v zahájení vodoprávního řízení a řízení o vyvlastnění pozemků. Vodoprávní výměr byl pak vydán 18. března 1929.

Stavba však rozhodně neprobíhala bez potíží. Povodní v roce 1938 jakoby chtěla feka protestovat proti svému spoutání. Vyžádala si nejen značné škody na rozestavené hrázi, ale i životy 3 lidí.

Plně dokončena byla stavba v roce 1941. Celkový rozpočet stavby počítal s náklady ve výši 44 milionů korun. Skutečný náklad byl po dokončení vyčíslen asi na 59 milionů protektorátních korun (1943), a to včetně komunikací a dokončení jezů v Komíně. Nárůst nákladů byl tedy zaznamenán ve výši 33 %, což vzhledem k narušení stavby dvěma povodněmi (1938 a 1939) a pohnuté politické situaci nebylo nijak dramatické.

S blížícím se koncem války připravovali přechající nacisté destrukci přehradní hráze, což by mělo nezodné následky především v níže položených částech Brna. 26. dubna 1945 příslušníci jednotek SS vytrhali dlažbu nad přepady a umístili do koruny hráze 9 protitankových min. Jejich záměrem bylo nalákat sovětské tanky na hráz a následnou explozi pak narušit statiku hráze. Díky rozhodnutí a odvaze přehradních zaměstnanců (zvláště pak hrázového Františka Sikuly, jehož pamětní deska se nachází v blízkosti hráze) se jim to nepodařilo. Zničení nového mostu pod hradem Veveří však již nebylo možno zabránit. Nebezpečí trvalo až do 7. května 1945, neboť přehrada byla osvětlována z německých těžkých děl zakopaných v okolních kopcích.



Po více než 50 letech se Brněnská přehrada ocitá opět v ohrožení. Tentokrát se však do kopců v jejím okolí snaží zakopat dálnice a s ní tisíce automobilů. Jestli jejich nápor příroda v okolí přehrady vydrží, není tak jisté.



Za co všechno vděčíme automobilu

Dvě stě metrů od místa, kde právě stojíte, by měla vést čtyřproudá dálnice, po níž by mělo projít 22 000 aut denně.

Automobil se tváří jako neutrální dopravní prostředek. Ti, kdo vydělávají na jeho výrobě a provozu, pochopitelně hovoří jen o jeho přednostech. V jejich reklamním pohledu je automobil rychlý, pohodlný a zaručeně spolehlivý. Automobil nás prý vede cestou pokroku. Obrovský vzestup počtu automobilů však ve skutečnosti přinesl řadu změn pro celou společnost a vážně poznamenává také člověka. Nejsou to bohužel změny k lepšímu.

Automobil ničí veřejný prostor

Ulice našich měst se po vpadu automobilů staly životu nebezpečné. Z veřejného prostoru učeného původně pro setkávání lidí se stává místo pouhého rychlého míjení. Namísto městských parků máme parkoviště. Člověk si musí zvykat na to, že veřejný prostor je prostor krajně nebezpečný. Je to místo, kterému by se mělo on i jeho děti pro jistotu raději vyhýbat. Města tak ztrácejí svůj původní smysl a stávají se pouhými iracionálně úzkými hrldy bránícími dalšímu rozmachu automobilové dopravy. Proto je



Auto představuje ekologickou hrozbu

Automobil představuje nejméně účinný způsob znehodnocování fosilních zdrojů energie. Připraví jednu osobu či jednu tunu nákladu automobilem po silnici vyžaduje v průměru pětkrát více energie než přeprava po železnici. Automobilový provoz se stále větší měrou podílí na emisích skleníkových plynů, které vedou ke globálním změnám klimatu. S rostoucím počtem automobilů narůstá i množství rakovinotvorných látek, jimiž jsou zamořována okolí silnic a parkovišť. Zvyšuje se i obsah těchto zplodin v otevřené krajině i uvnitř našich měst. Přitom řidiči platí jen zlomek všech škod na přírodě a na lidském zdraví, které svým popojízdním vyvolávají.

Řidiči neplatí škody, které působí

Jen v zemích Evropské unie zodpovídají ročně všechny formy dopravy za externality, tedy za škody, jež nebyly zaplacený svým původcem, ve výši přesahující 150 miliard dolarů. Z těchto nezaplacených škod připadá na silniční dopravu plyných 92 %, na dopravu leteckou 6 %, na železniční 1,4 % a na dopravu vodní zbylých 0,6 %. Tyto škody za řidiče však nakonec přece jen někdo zaplatí. Část



řeba devastovat jejich centra silničními průtahy a jejich okolí ničit obchvaty a novými dálnicemi. Z dřívější pýchý měšťanské civilizace se tak stávají pouhé fleky asfaltu obklopené nekonečnými koloniemi garáží. Velké město se tak stává možná místem pro rozvoj řidičských dovedností, stěží však místem pro rozvoj občanských čtostí.

Automobil ničí krajinu

Pro potřeby hustotného provozu je krajina za živa pitvána stále dalšími pruhy stále širších komunikací. Rozmanitost krajiny je obtavána chirurgickým řezáním stavitelů dálnic, kteří jí s přesností na centimetry rozřezávají, aby mohli extrahovaný povrch vyplnit čerstvým betonem. Narušují tak celistvost krajiny, rozbíjejí přirozené systémy ekologické stability a přetvářejí přirozené vazby. Namísto volné přírody a rekreačních oblastí vznikají uniformní asfaltové bariéry pásy obklopené šňůrou benzínových pump a přidávaných povrchů. Po celém světě neoprně zatlačují původnost a všude jí nahrazují prefabrikovanou uniformovaností. Změnili jsme zastoupení přírodního a umělého v krajině. Volně žijící zvířata se stala jen ohrožením plynulosti provozu. Začali jsme pro ně proto budovat betonové příchoďy pod dálnicemi.

z nich zaplatí daňových poplatník bez ohledu na to, má-li vlastní auto. Další část čeká, až jí zaplatí příští generace. Právě vinou toho, že do nákladů na silniční dopravu nejsou započítány zdaleka všechny škody působené automobily, vzniká mimo jiné dojem, že železniční doprava je dražší než doprava silnicí. Pokud bychom škody působené záberem krajiny, dopravními nehodami, znečištěním vody, vzduchu a půdy, nadměrným hlukem i dopravními zácpami přece jen do dopravních nákladů započítali, zjistili bychom, že žádná země není tak bohatá, aby si mohla dovolit omývat železnici a rozvíjet po všech stránkách dražší dopravu silnicí.

Automobily zabíjejí nás a naše děti

Studie Heidelberského prognostického ústavu zveřejněná v březnu 1995 předpokládá, že při dosavadních tendencích si automobilová doprava v průběhu příštích 35 let vyžádá na celém světě zhruba 50 milionů lidských obětí. To je podstatně více mrtvých, než kolik si vyžádala na všech bojištích druhá světová válka. Nikdo ani nikdy nespocítá, kolik milionů zvířat zabývané na silnicích pod koly automobilů. Přesto je rozvoj automobilismu vydván za nositele pokroku. Co je to vlastně za pokrok, ke kterému se kráčí asfaltovou cestou obklopenou hbitovetm s masovými hroby?