

„Hutnícký skanzen na Skalke vo Valaskej,,

M

**Ľudová a industriálna zástavba
Hronca a Valaskej
II.**

Milan Štéc 2021
Doplnené tretie vydanie 2026

Hronec a Valaská v 19. storočí

Devätnáste storočie je aj v zaostalom Uhorsku v znamení priemyselnej revolúcie (temer storočie za západnými krajinami, najmä Anglickom). Revolúcia v roku 1848 pre Slovákov, ako aj všetkých Slovanov nepriniesla očakávaný samostatný štát alebo autonómiu. Práve naopak začala silná maďarizácia. V celom Uhorsku sa zaviedol úradný jazyk Maďarčina a v štátnej správe bývalej komory sa začala uplatňovať maďarská administratíva namiesto nemeckej. Rok 1848 prináša oslobodzujúce zrušenie poddanstva a okolité poddanské osady menia svoj feudálny spôsob života a získavajú prenajatú pôdu od feudála do osobného vlastníctva. So svojimi poľnosťami sa Valaštania stávajú majetnými gazdami. Pôdu do osobného vlastníctva získavajú len poddaný, ktorý ju obrábali no mali ju od zemepánov len v držbe. Ostatná pôda zostala v rukách feudálnych panstiev. Bývalým želiarom bez pôdy aj naďalej zostalo nádeničiť na panských majeroch a veľkostatkoch. Na miestach, kde doposiaľ nebola vykonaná urbárna úprava a neboli vydelené pasienky, mala sa zachovať i naďalej doterajšia prax pri užívaní lesov a pastvy. Ruší sa aj panský súd a preto trestné a civilné spory preberajú stoličné sudy. Pre mnohých bývalých želiarov sa naskytna príležitosť zamestnať sa ako slobodný nádenný robotníci v rozvíjajúcich sa priemyselných odvetviach čoraz viac sa orientujúcich na kapitalistickú veľkovýrobu. Jednou z priemyselných oblastí horného Uhorska bola aj pohronská a horehronská oblasť. Tak vznikajú typické zmiešané dediny, kde časť bývalých poddaných sa venovala aj naďalej poľnohospodárstvu teraz ako slobodný sediaci a chudobnejšia časť obyvateľstva bývalých želiarov začína pracovať v okolitých fabrikách. Išlo teda o najslabšiu vrstvu obyvateľstva bez pôdy, odkázanej na pracovné príležitosti za mzdu. **Osobne som presvedčený, že až od týchto čias nadobudnutej slobody sa rozvíja folklór do podoby aký ho poznáme dnes. Samospráva osád a dedín si mohla určovať vlastné pravidlá zástavby ale aj obliekania. Odpadlo povinné robotovanie, preto vznikol čas na zdobenie odevov a skrášľovanie príbytkov, najmä u zámožnejších gazdov, aby dali najavo svoje bohatstvo.** Kapitál už bolo možné rozšíriť nielen skupovaním pôdy a zvyšovaním výnosov úrody alebo z chovu dobytká. Vlastníci povozov získali dobrý zdroj finančných príjmov z furmančenia pre komoru. Už to neboli povinné, slabo honorované práce ale za vopred dohodnutú finančnú odmenu. Na rozdiel od nich pôvodne slobodný kráľovský robotníci a baníci kúpou získavajú do osobného vlastníctva len svoje malé polička (osredky) na pôvodných kľčoviskách. Domy a byty pridelené komorou si musia zamestnanci tiež odkúpiť. Ak mali doposiaľ kráľovský robotníci medzi obyvateľmi monarchie vo všeobecnosti výhody, (sloboda, zbavenie vojenčiny, prídel potravín, presne stanovená pracovná doba za dohodnutú plácu, zdravotná starostlivosť a penzia v starobe), teraz sa karta obrátila. Z robotníkov sa stáva najchudobnejší proletariát na úrovni želiarov pracujúcich vo fabrikách a baniach za minimálnu mzdu. Najmä zdražujúca preprava tovaru povozmi nútila komoru znižovať mzdy robotníkom, ale aj iné

úsporné opatrenia v modernizácii technológie výrobných zariadení a to opäť na krátení platov a znižovaní počtu zamestnancov. Pre gazdov teraz zostali robotníci žobračou bez pôdy a preto bez budúcnosti. A tak Valaštiansky gazdovia preferovali radšej vydať svojej dievky za rovnocenného gazdu ako za otrhaného robotníka zo susednej dediny. Najstarší syn dedil podstatu gazdovstva, ostatný súrodenci z dedičstva spravidla získali zlomok poľa, hory a lúky, ako aj byt v zadnom trakte spoločného dvora, preto hľadali obživu vo fabrike, Predný dom do ulice pripadol gazdovi. Dnes sa tieto predné izby prestavujú na garáže.

Zástavba Valaskej v 19. storočí

Technický pokrok v priemysle prichádza aj na Pohronie. Cestná sieť začala naberať na význame po zavedení pošty v Uhorsku v druhej polovici 19. storočia. Rozširovali sa župné hradské, spájajúce jednotlivé mestá a župy diaľkovými cestami (tak zv. Župné hradské, dnes cesty I. triedy). Na význame získala aj hradská vedúca z Jarabej cez horský priesmyk Čertovica do Boci a ďalej na Liptov. Nová župná cesta mala spojiť Brezno s Gemerom cez Čierne Handle, Sihlu, Utekáč a Kokavu. Valaská tak získava cestné spojenie najmä s najbližšou sklárskou oblasťou Sihlej a Utekáčom, čím sa nedostatkové a drahé tabuľové sklo stáva pre osadníkov v okolí Brezna dostupnejšie. To má vplyv na obnovujúcu sa zástavbu nahradzujúcu dožívajúce drevenice s vekom aj niekoľko storočí. Sklo prináša do objektov svetlo. Malé okenné otvory v zime utesnené tenkou kožou zvierat alebo slamou Valašt'ania nahrádzajú veľkými obločnými otvormi s kazetovým okenným rámom a dvojkřídlovými presklenými oknami. V roku 1895 získava Valaská aj železničné spojenie výstavbou trate Podbrezová – Brezno – Tisovec s vlastnou zastávkou neďaleko Kostola. A tak lávka cez rieku Hron zostáva dôležitou spojnicou s dedinou nielen pre veriacich ale aj cestujúcich. Záprahy aj naďalej prechádzajú brodom poniže lávky. Počas vysokého stavu vody a v zime musia valaštiansky furmani absolvovať veľkú obchádzku cez Štiavničku a most pri hámroch Chvatimech (Nová Maša a valcovňa plechu) na svoje polia v časti „Za Kostolom,, (teraz sídlisko Valaská) alebo Lipovú či Zákľuky. Rieka Hron nebola pre Valašt'anov len prekážkou. Pltníctvo tu existovalo celé stáročia ako sezónny zdroj obživy. Napriek rozvoju železničnej dopravy má v Uhorsku dôležitú úlohu aj naďalej vodná doprava pltením a plavením dreva. Napriek úspornosti prepravy na tonu a kilometer ide len o jednosmernú prepravu po prúde riek pričom samotný pltníci museli na spiatocnej ceste využiť cesty alebo železnice. Situácia v prospech pltníctva sa opäť zlepšila po odlúčení lesov od baníctva po roku 1871. V roku 1872 sa po Hrone splavilo 200 tis. m³ palivového dreva a ďalších 200 tisíc m³ reziva a šindľov. V lokalite Štiavnička vzniká prístavisko plti, kde niektoré končia na štátnej píle, Valašt'ania tu zostavujú ďalšie plte ktoré splavujú Hron po Banskú Bystricu a ďalej do Hronskej Dúbravy. Tu sa drevo nakladalo na železnicu.



Obr. 1. Plán Valaskej z druhej polovice 19. storočia. Červene sú vyznačené murované stavby, žlté drevené objekty. Celkom dole uprostred kostol s cintorínom.



Obr. 2. Kamenný dvojdom bohatého gazdu s veľkou klenutou pivnicou a murovanou sýpkou. Samostatné domy navzájom prepojené vnútornými dverami sú postavené kolmo na seba. Za pozornosť stojí podmurovka plota postavená z troskových tvárnic vyrobených v Hroneckej zlievárni. Dnes sa na jeho mieste nachádza detské ihrisko.



Obr. 3. Pohľad na zástavbu župnej hradskej smerom na Brezno s odbočkou (vpravo) ulice k mostu cez rieku Hron, kostolu aj železničnej stanice a ďalej do Hronca. Vľavo panský hostinec, vpravo dom potravného družstva.



Obr. 4. Pohľad na župnú cestu vo Valaskej smerom na Banskú Bystricu. V popredí murovaný dom bohatého veľkostatkára s podmurovkou záhradného plotu z troskových kvádrov odliatych v hroneckej huti. Dom s veľkými kazetovými obločnými otvormi s dvojicou dvojkridlových obločných rámov otvárajúcich sa do von aj vnútra datujeme do prelomu 19. a 20. storočia.



Obr. 5. Ulica medzi kostolom a štátnou hradskou Banská Bystrica – Brezno (v pozadí). Koncom 19. storočia staručké drevenice z maličkými okennými otvormi a polovalbovou strechou Valaštania nahrádzajú kamennými alebo tehlovými stavbami s nehorľavými strechami so štítom do ulice a väčšími oknami často vyzdobené štukom. Omietku dostávajú aj drevenice.



Obr. 6. Súčasný pohľad na uličnú zástavbu, kde sa reprezentačné predné izby menia na garáže.



Obr. 7. Dom Kolegovcov postavený pri zdrži vody (Tajchu) vytekajúcej z jaskynného systému.



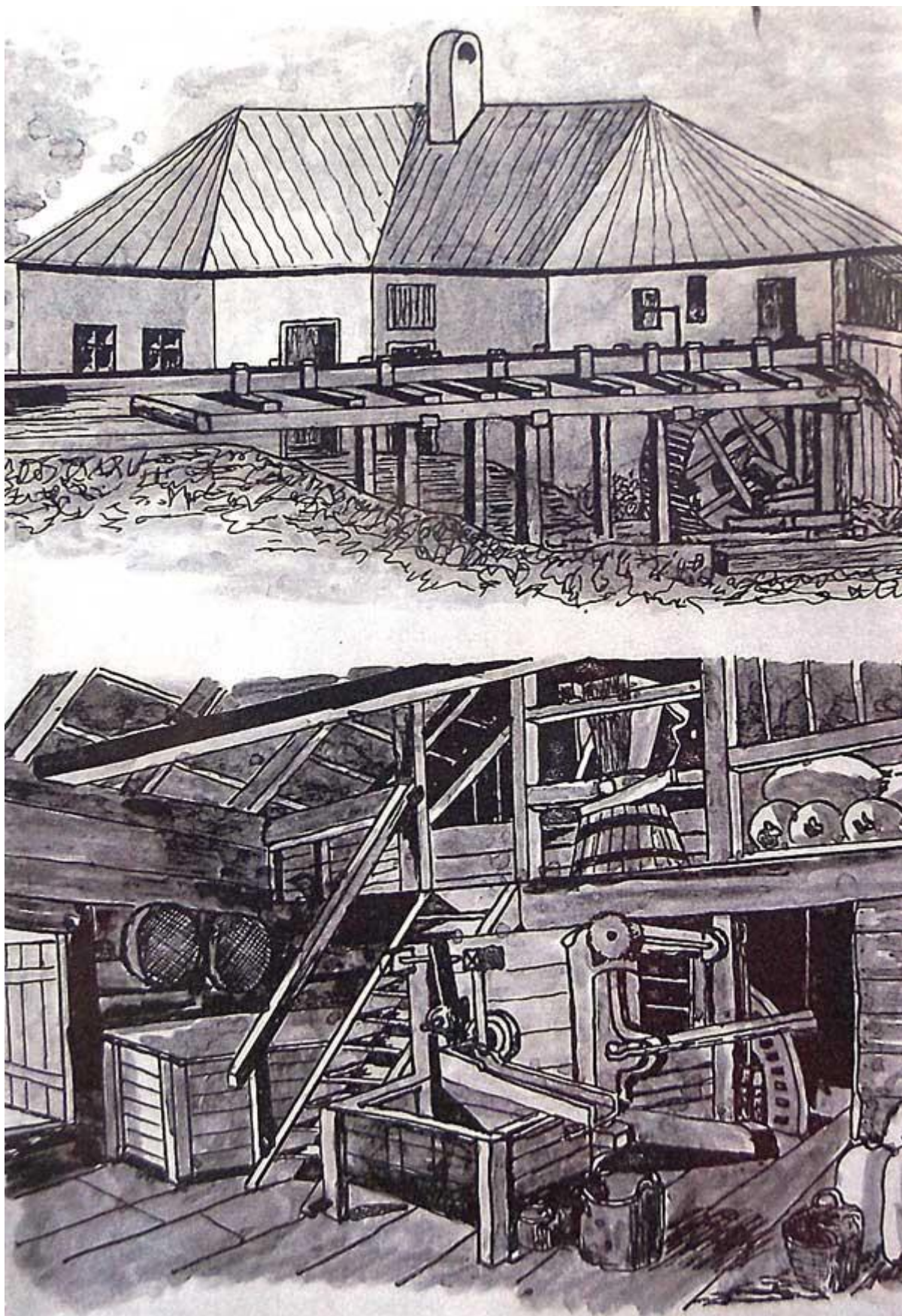
Obr. 8. Pohľad na prírodnú dominantu Valaskej „Skalka,, opradenou povestou z čias tureckej invázie do Uhorska. Celkom vpravo hore objekty Jednotného roľníckeho družstva (JRD). Vľavo dole železničná trať lemovaná telefónnymi stĺpmi. Pokroku 19. storočia prechádzajúcimi údolím Hrona. Výstavbou cesty v 70. rokoch 20. storočia bol Hron odklonený a pod Skalkou v súčasnosti vedie cesta č. 66/I Banská Bystrica – Brezno a táto panoráma zanikla.



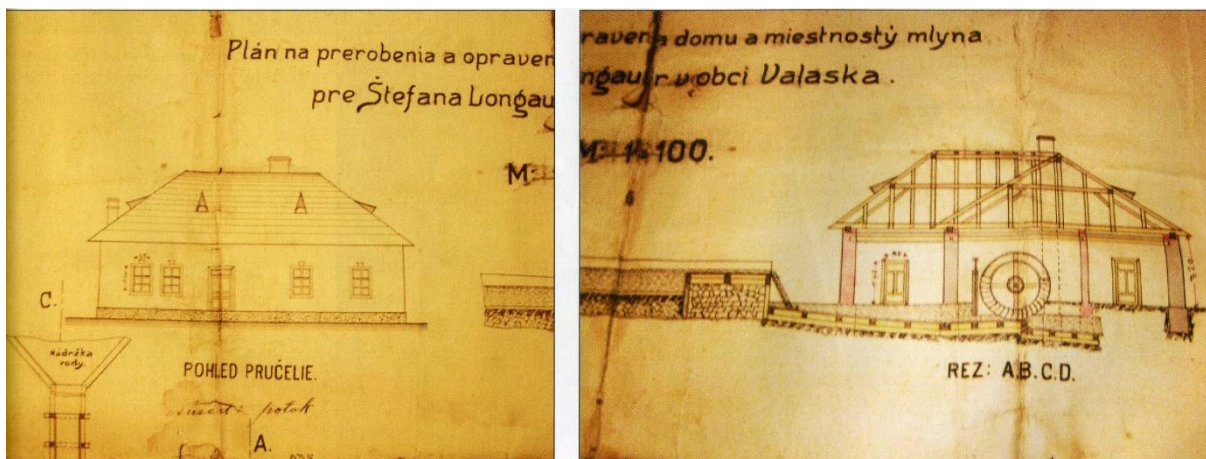
Obr. 9. Kamenný mlyn postavený v roku 1860 na mieste pôvodného dreveného.



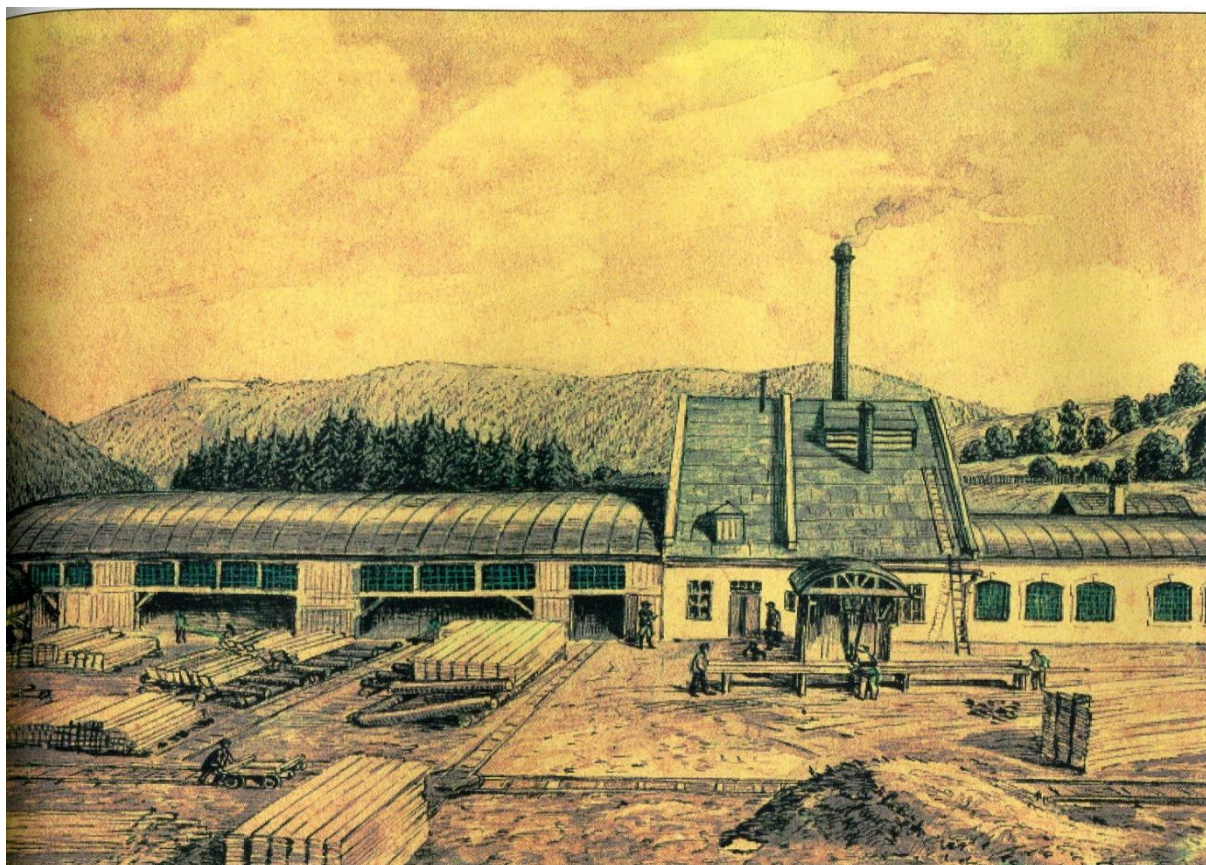
Obr. 10. Stará fara na konci ulice pri moste cez rieku Hron ako jedinú cestu do kostola postaveného na opačnom brehu, teraz v Novej Valaskej.



Obr. 11. Nie veľmi verná Veduta Valaštianskeho mlyna a pohľad do jeho interieru zo začiatku 20. storočia.



Obr. 12. Obilný vodný mlyn „Na Studničke“, prestavaný posledným mlynárom na spodnú vodu. Tým výrazne znížil jeho výkon a v roku 1930 prestal pracovať. To už mala Valaská obchod s potravinami kde sa nakupovala aj základná potravinu - múka. V priestoroch mlyna začas zriadili obecnú školu.



Obr. 13. Parná píla v Štiavničke v majetku štátnych lesov na prelome 19. a 20. storočia.

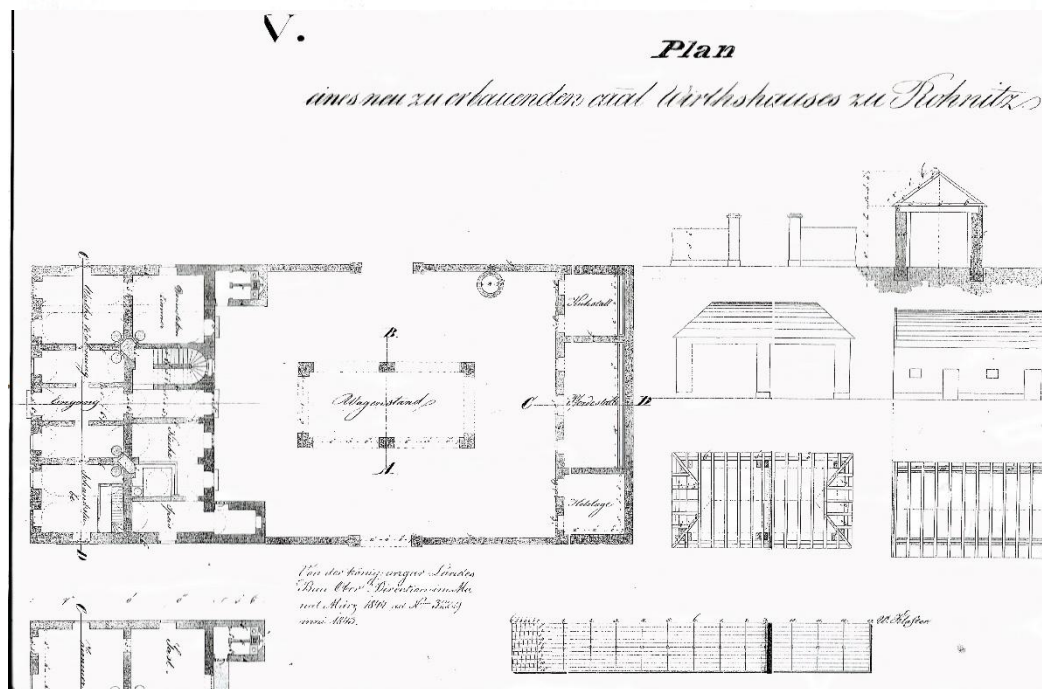
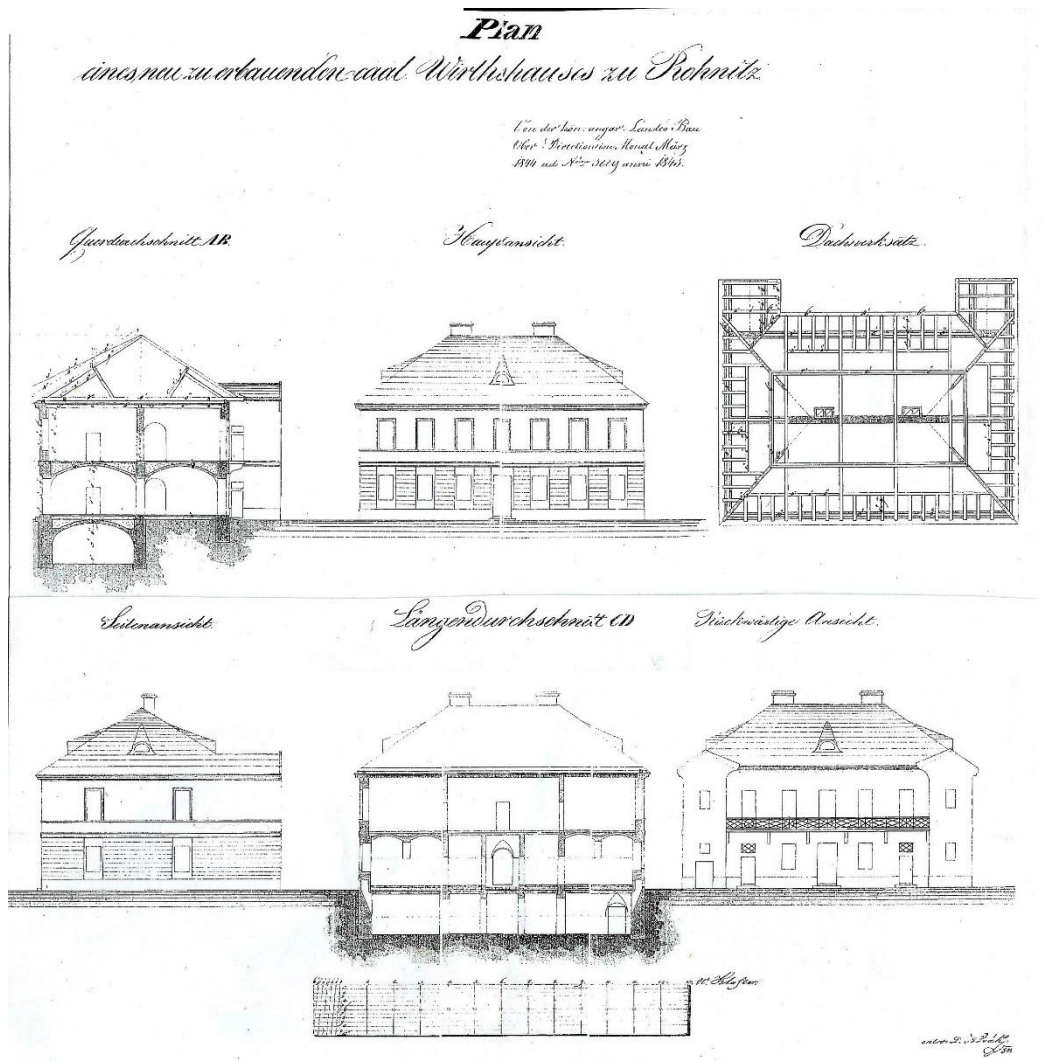
Zástavba Hronca v 19. storočí

Stavebná činnosť v Hronci sa naplno rozvíja začiatkom 19. storočia prestavbou Novej Maše poniže Hronca a výstavbou obytných domov pre majstrov hutníckych a kováčskych prevádzok s dominantným bytovým domom (Prajský dom, Sliezsky dom, Porosz hász) pre úradníkov štátneho železiarskeho komplexu a bytového komorského domu s hospodárskym dvorom poniže vznikajúceho námestia pre správcu železiarne a hlavného kontrolóra. S novopostaveným kostolom, neďalekou farou a bytom správcu komorských lesov tvorili tieto objekty novú sídelnú štvrť honorácie Hronca v objatí rozsiahlych lúk a ovocných sádov (Štepnica) dookola lemovanú hustou zástavbou dreveníc Tirolskej ulice a riedkou zástavbou ulice Za Hronom. Tiché miesto uprostred Hronca vzdialené od chudobnej zástavby robotníckeho obyvateľstva a hlučných, dymiacich prevádzok železiarne napriek tomu umožňovalo letnú kontrolu hate a záchytných hrablí na Čiernom Hrone a prácu robotníkov s plaveným drevom. Rovnako správca železiarne z okna dovidel na vysoký objekt Maše poniže Hronca s dymiacimi kychtami dvoch vysokých pecí. Podľa jeho zafarbenia dokonca vedel kedy dôjde k odpichu. Nový kostol postavili vedľa komorského domu v roku 1826 a starý, drevený ešte v tom roku na vznikajúcom námestí rozobrali. V roku 1830 postavili pri kostole novú faru a jej rekonštrukciou v roku 1899 s prístavbou nadobudla terajší vzhľad. Novou dominantou centrálnej časti Hronca (terajšie námestie) sa stala dvojpodlažná rozľahlá budova zájazdneho hostinca s uzavretým dvorom s dvojicou prejazdnych brán pre konské záprahy ukončeným hospodárskym objektom pre ubytovanie kočišov a kone. Uprostred dvora sa nachádzala zastrešená pajta (prístrešok) pre vypriahnuté koče. Postavili ju v roku 1849. Starú železiareň s hámrom, klinčiarskou dielňou a dvojicou menších taviacich pecí nazývaných dúchačky dožívajúcich v centrálnej časti Hronca začali postupne likvidovať v druhej polovici 19. storočia. Po modernizácii vysokej pece v Tisovci a Michalovej je stará huta uprostred dediny definitívne zrušená a zostáva tu len kováčska dielňa s vodným hámrom využívajúci pôvodný vodný náhon. Ten ale klepaním rušil vyučovanie v blízkej škole zriadenej komorou a tak aj ten začiatkom 20. storočia zrušili. Zastaralú kováčsku dielňu nahradila nová obrábacia a zámočnícka dielňa poniže Hronca nazývaná Mechanik (mechanická dielňa) vybavená na tú dobu priekopníckymi obrábacími strojmi poháňanými transmisiou z hriadele vodného kolesa (tokáreň). Najvzdialenejšou prevádzkou v katastri Hronca zostáva v činnosti valcovňa plechov vo Chvatimechu. Bližšie k obci je Maša s dvojicou vysokých pecí a mechanicou dielňou spojenou s modelárňou a dolným uhliarstvom. Od roku 1813 je v činnosti prvá valcovňa plechu v Uhorsku. Tu komora stavia niekoľko fabrických domov pre majstrov hute, valcovne aj mechanickej dielne. Aj táto prevádzka začína technicky zaostávať a preto erár začína s výstavbou novej parostrojnej hute na mlákach pod Kopcom tiež v neosídlenej časti Hronca, avšak bližšie k stredu obce. Rozširovanie veľkovýroby najmä v Podbrezovej, Piesku, Chvatimechu a Hronci si vyžadovalo

nové pracovné sily, ktoré bolo potrebné ubytovať. Vzniknutú situáciu rieši erár výstavbou robotníckych ubytovní pre dochádzajúcich robotníkov najmä z oblasti Starých Hôr. Po zrušení prevádzok mediarskeho závodu, baní a uhliarskych dielní zostali bez práce celé komorské osady až po Donovaly. Išlo o kráľovských zmluvných robotníkov pod penziou s nárokom na bývanie a palivové drevo, preto sa ich komora nemohla zbaviť. Zmluva ale umožňovala ich presunutie aj na vzdialenejšie pracoviská a tak sa komorský robotníci zo Starých Hôr objavili v Podbrezovských a Hroneckých železiarňach, dokonca až v Sirkovských baniach. Temer všetci dochádzali na týždňovky pešo, no mnohý sa oženili a presťahovali sa do neďalekých osád. Pre odborný personál a úradníctvo komora riešila ubytovanie výstavbou robotníckych kolónií, rodinných domčekov či viacbytových domov a to aj prestavbou rozľahlých objektov zrušených železiarskych prevádzok na fabričné (nájomné) byty.



Obr. 14. Pohľad na priečelie pôvodného objektu zájazdného hostinca v Hronci s neskoršou prístavbou v zadnom trakte (vľavo). Prázdny priestor (vľavo) medzi zábradlím a riekou Čierny Hron v roku 1908 zastavali traťou Čiernohronskej lesnej železnice.

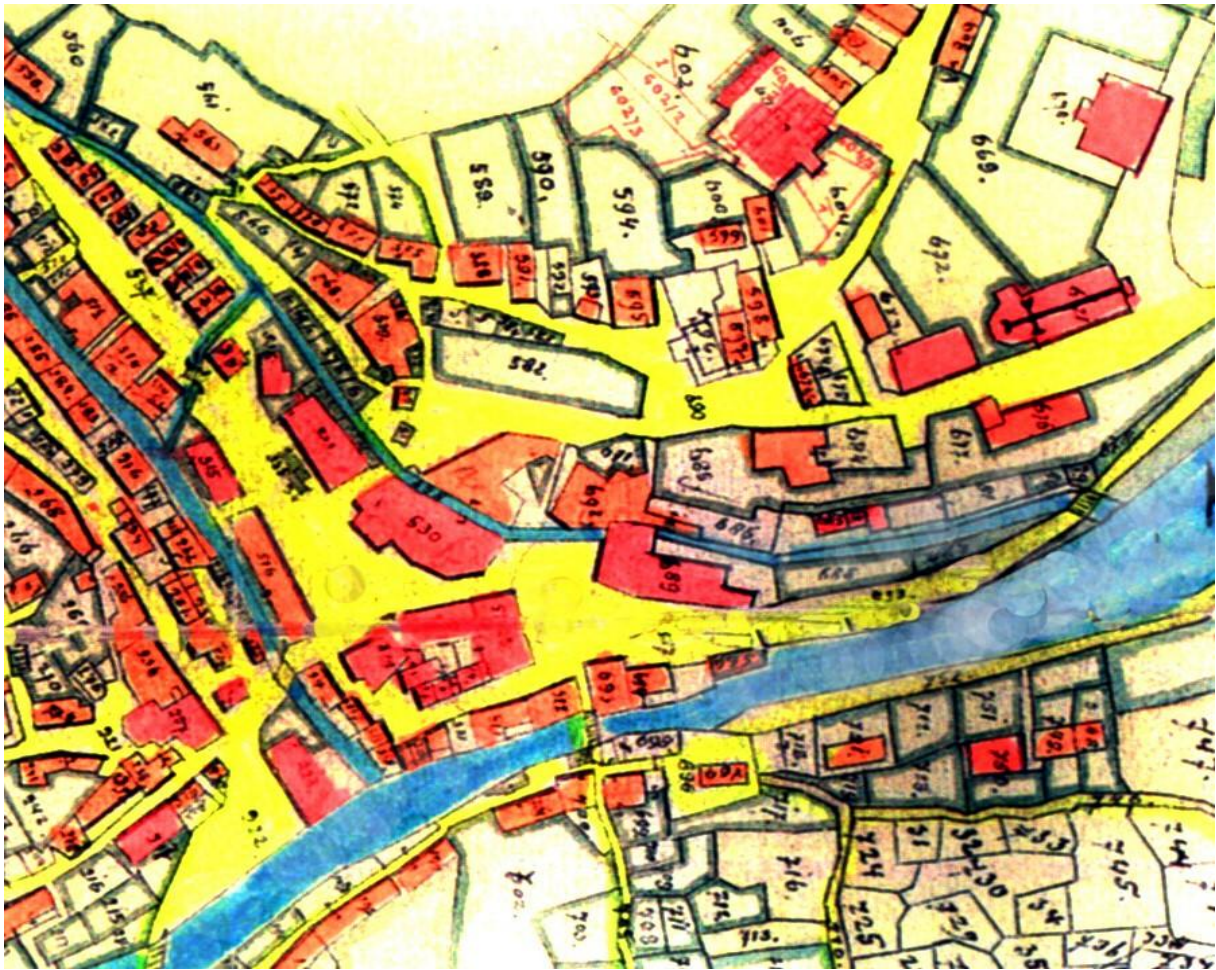


Obr. 15. Plán zájazdného hostinca v Hronci z r. 1844 s rozsiahlym uzavretým dvorom s prístreškom pre vozy a koče uprostred a stajne v jeho zadnej časti.



RÓNICZ		RÓNICZ.
Árnézetli Kérkéje		Árnézetli Kérkéje.
Kérke	Selekhönyvi	Selekhönyvi szám. 170-285.
I. Selelke	I. Selelke	1-169.
II. Soliszonszhuo.	II. Soliszonszhuo.	186-199.
III. Olta.	III. Olta.	300-314.
IV. Dossigetij	IV. Dossigetij	315-319.
V. Mészivámi.	V. Mészivámi.	320-353.
VI. Chvalimech.	VI. Chvalimech.	354-369.
VII. Káhoncom és Saszeli.	VII. Káhoncom és Saszeli.	370-966.
VIII. Ká Honou és Dádlová.	VIII. Ká Honou és Dádlová.	967-1204.
IX. Dastla.	IX. Dastla.	1205-1381.
X. Szarmize.	X. Szarmize.	1382-1514.
XI. Saminev.	XI. Saminev.	1515-1522.
XII. Klobisov.	XII. Klobisov.	1523-1625.
XIII. Olajni Grün	XIII. Olajni Grün	1626-1769.
XIV. Oseltjanszka Dolina	XIV. Oseltjanszka Dolina	

Obr. 16. Plán katastra Hronca z konca 19. storočia. Úvodná strana pozemkovej knihy (gruntbuch).



Obr. 17. Výsek z plánu Hronca z 19. storočia: vpravo dole červene v pôdoryse komplikovaná stavba obytného komorského dvojpodlažného murovaného domu s pavlačou (gangom) s č.207 postaveného v r. 1836 na mieste prvej vysokej pece. Pred domom je jednopriestorový murovaný objekt štvorcového pôdorysu skladu loja na svietlenie v kahancoch pre baníkov a hutníkov. Za potokom objekty štátnych maštali pre ťažné zvieratá a kočišov pod č.516 (zrubový) a č.315 (murovaný). Oproti pri vodnom náhone murovaný objekt hámra, nad ním štvorcový objekt zvonice a dva zrubové pavlačové komorské domy z 18. storočia, jeden dvojpodlažný (č.268 a 379) a v ďalšej ulici o úroveň vyššie v súčasnosti najstarší zrubový dom v Hronci s č.513 v tvare písmena L zobrazený na vedute z r. 1765. vedľa mladší podpivničený, murovaný, viacpriestorový komorský dom v r. 1836 – 2868 ako fara. Po oboch stranách vodného náhonu murovaný objekt hute č.530 zložitého pôdorysu. Objekt v tvare písmena L č.689 je dvojpodlažný pôvodný dom šafára prestavaného na hostinec a obchod židovského obchodníka. Poniže sútoku Osrblianky s Čiernym Hronom je dvojpodlažný murovaný objekt s uzavretým dvorom uprostred zájazdného hostinca z r. 1849 neskôr prestavaného kresťanským potravným družstvom. Celkom vľavo hore murovaný dvojpodlažný obytný komorský dom pre honoráciu železiarne a vedľa kostol z r. 1826 s farou. Vľavo uprostred jednopodlažný viacpriestorový komorský obytný dom nazývaný Kaštieľ.



Obr. 18. Plán centrálnej časti Hronca z prelomu 19. a 20. storočia v pozemkovej knihe (gruntbuchu), časť I. Celkom vľavo dole komorský mlyn s náhonom na potoku Osrblianka (Zarenpach), uprostred rozvodie od hati „Na Hlavine,, pre vodného náhonu starej železiarne, vpravo uprostred sútok potoka Osrblianka s Čiernym Hronom a vodným náhonom na potoku pre starú železiareň, vpravo hore hať na Čiernom Hrone s vodným náhonom pre novú hutu (Mašu) poniže Hronca, naľavo kostol, komorský dom a lesná správa, cintorín a pod ním Tirolská ulica s domčekmi baníkov, hore uprostred dokreslená plánovaná zástavba štyroch lesných viliek v secesnom slohu.v pláne nie je zakreslená budova štátnej štvortriednej školy. Vilky štátnych lesov tak vyplnili medzeru medzi centrálnou časťou Hronca a dolným koncom teraz prerušenou len fabrickou zástavbou (nevyznačenou prázdnu plochu vpravo hore).



Obr. 19. Dolný okraj centrálnej časti Hronca (Placu) poniže hate na Čiernom Hrone na prelome 19. a 20. storočia s pohľadom na kostol z r. 1826 a vľavo s farou postavenou v r. 1836. Nad ňou objekt bývalej fary s názvom Kaštieľ a radová zástavba baníckej (Tirolskej) ulice. Vedľa kostola vpravo dvojpodlažný komorský obytný dom. Vpravo dole Čierny Hron s úpravou brehu žrdovinou pre jeho splavnosť a cesta smer Valaská, Chvatimech, Podbrezová. Ešte bez koľají lesnej železničky, postavenej v r. 1909. vľavo dole asanovaný dom Adamcovcov.



Obr. 20. Vľavo dom na mieste bývalej baníckej zhromažďovacej izby s hodinovou vežou ktorá zanikla po zatvorení domácich železnorudných baní v 60 rokoch 19. storočia. Vedľa stojí rovnako prestavbou rozšírený dvojpodlažný dom s obchodom rozličného tovaru a hostincom, pekárňou, kolkárňou klubovými priestormi na poschodí aj s bytom majiteľa Windholza.



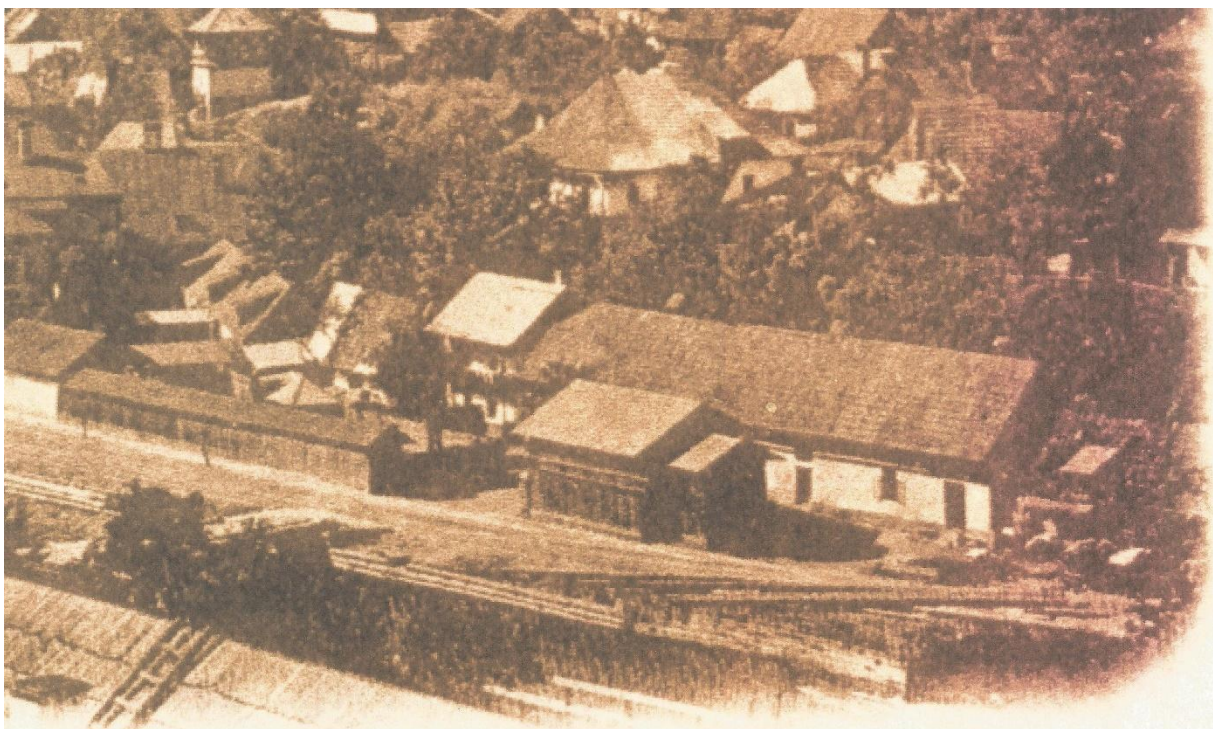
Obr. 21. Bočný pohľad na objekt hostinca a zástavbu na pravom brehu Čierneho Hrona z r. 1913. Vpravo hore sa nachádza hrazená stavba strelnice.



Obr. 22. Zvonica s bytom zvonára v súčasnom čase postavená v r. 1843 namiesto starej z r. 1602, postavenej vyššie v lokalite „Na Bráne,,so vstupom do železného handlu Hronicz.



Obr. 23. Pohľad na hať a honosnejšie murované domy za Čiernym Hronom. Mnohé sa dochovali do dnešných čias. Hať a kanál vodného náhonu zanikli v 70. rokoch 20. storočia.



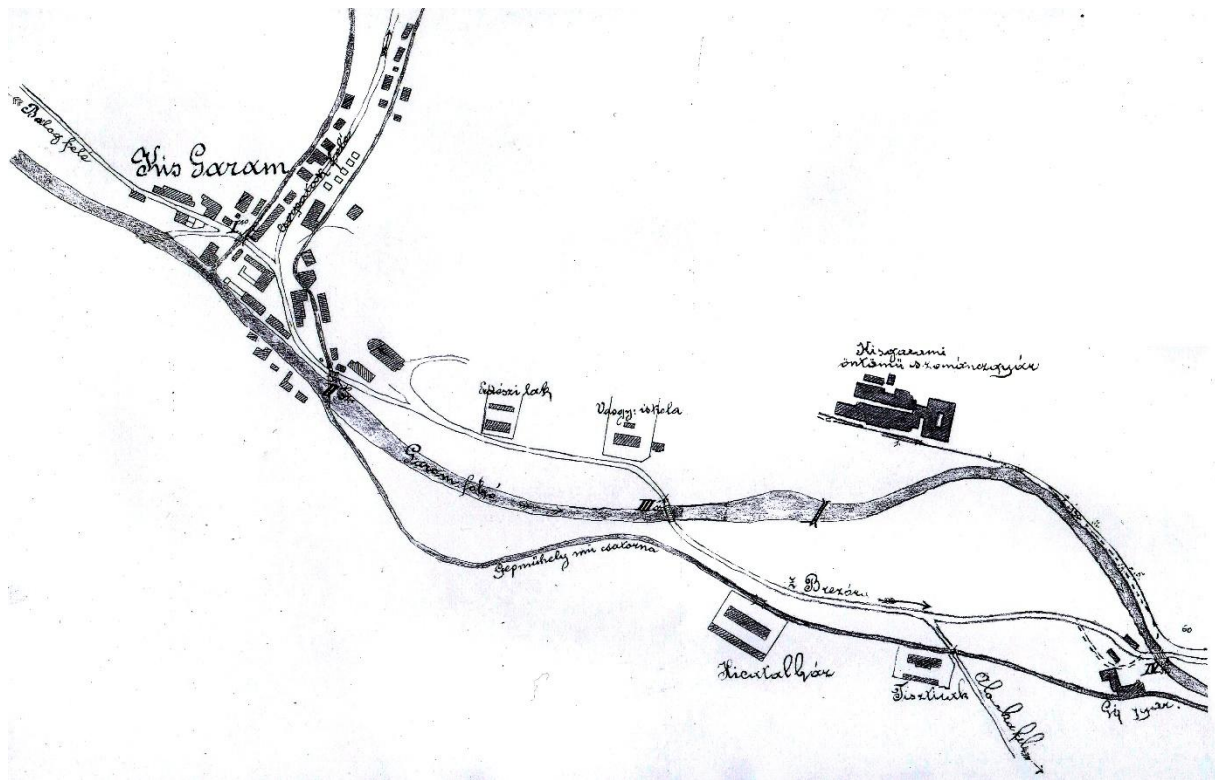
Obr. 24. Pohľad na opačnú stranu hate z konca 19. storočia ešte bez železničnej trate, čo umožňuje jedinečný pohľad na prvý liatinový most v Uhorsku osadený na odpadovom kanále vodného náhonu v pravom dolnom rohu pohľadnice. Ako z fotografie vidieť, ani začiatkom 19. storočia tadiaľ nevedla súčasná hlavná cesta. Stalo sa tak až po inštalácii liatinového mosta r. 1810. (dnes tech. Pamiatka). Ten odstránili v 30. r. 20. st. pri rozširovaní cesty pre autobusy.

Zástavba dolného konca Hronca

Dolný koniec Hronca bol celé storočie izolovaný od jeho centrálnej časti so železiarňou a hustou zástavbou dreveníc aj kamenných domov so zamiešanými dvojpodlažnými objektami v správe banskoštiavnickej komory, čiže erárnymi. Na úseku terajšej Zlievárenskej a Švermovej ulice sa nachádzala len socha Jána Nepomuckého a vodný kanál náhonu (Mašný jarok) súbežným s cestou spájajúcou Hronec s Chvatimechom a Štiavničkou kde sa pripájala na župnú cestu Banská Bystrica – Brezno. Nová Huta – s vysokopecnou prevádzkou so skujňovacím aj cánovým hámrom sa nachádzala na polceste do susednej poddanskej osady Valaskej. Pol cesty znamenalo štvrt' hodiny cesty. Modernizáciou a rozšírením huty s dvojicou vysokých pecí a výstavbou prvej valcovne plechov v Uhorsku zaniká stará železiareň v centre Hronca a nastáva rozvoj novej priemyselnej časti na valaštianskych pozemkoch. V blízkosti Maši vyrastá niekoľko erárnych viacpriestorových domov pre majstrov a nižších úradníkov. Stavajú tu modeláreň, tokáreň aj pilnikáreň. Povyše Maši stavajú veľkú blokovú dvojpodlažnú stavbu podpivničeného bytového domu pre odborníkov na odlievanie zo Sliezka (sever monarchie, teraz Poľsko), preto možno Sliezky – skomolenina Prajsky dom. Najbližšie k huti stál vedľa kostola pravdepodobne neskôr postavený komorský dvojpodlažný a podpivničený dom s veľkou záhradou a hospodárskym traktom pre honoráciu rozširujúceho sa Hroneckého železiarskeho komplexu s dvadsiatimi prevádzkami mimo kataster Hronca. Veľkú medzeru najskôr vyplnila stavba lesnej správy s hospodárskym traktom a temer rovnaký objekt štátnej štvortriednej školy.



Obr. 25. Pohľad na hroneckú zlievareň (vpravo hore). V popredí (celkom vpravo) objekt Lisovne (bývalý hámor, valcovňa plechov a mechanický dielňa - Mechánik). Za ňou objekt bývalej vysokopecnej huty -Maši prestavaný na bytový dom. V pozadí veľká plocha drevoskladu, bývalého Uhliska-výrobní drevného uhlia pre vysoké pece a hámre v Hronci.



Obr. 26. Plán erárnych objektov (bez dreveníc osadníkov) v Hronci (Kis Garam) na prelome 19.a 20.storočia. Vľavo centrálna časť obce s terajším námestím a zájazdovým hostincom uprostred. V smere hradskej vľavo od námestia nasleduje katolícky kostol s odbočkou cesty k cintorínu. Pod kostolom sa nachádzal malý liatinový most postavený na odpadnom kanále vodného náhonu. Nasleduje objekt s hospodárskym traktom lesnej správy a nová štátna škola s oploteným dvorom. Hradská premostením na pravý breh Čierneho Hrona pokračuje popri Komorhose a Prajským bytovým domom oba s dvorom a hospodárskym objektom vzadu. Tu sa cesta vetví do Valaskej (celkom dole) a k Starej Maši (celkom vpravo) kde opäť prechádza na ľavý breh Čierneho Hrona cez veľký liatinový most vyrobený v Hronci. Za oblúkom rieky Čierny Hron (vpravo hore) sa nachádza nová parostrojná huta s vyznačenou železničnou traťou fabrickej úzkokoľajky Hronec – Brezová (Podbrezová). Na pláne chýba objekt komorského domu pri kostole a objekt starej Maši (vysokopecnej budovy) prestavanej na sklady (1882) a začiatkom 20. storočia na úradnícke byty postavením druhého podlažia. Oba sa dochovali do súčasnosti.

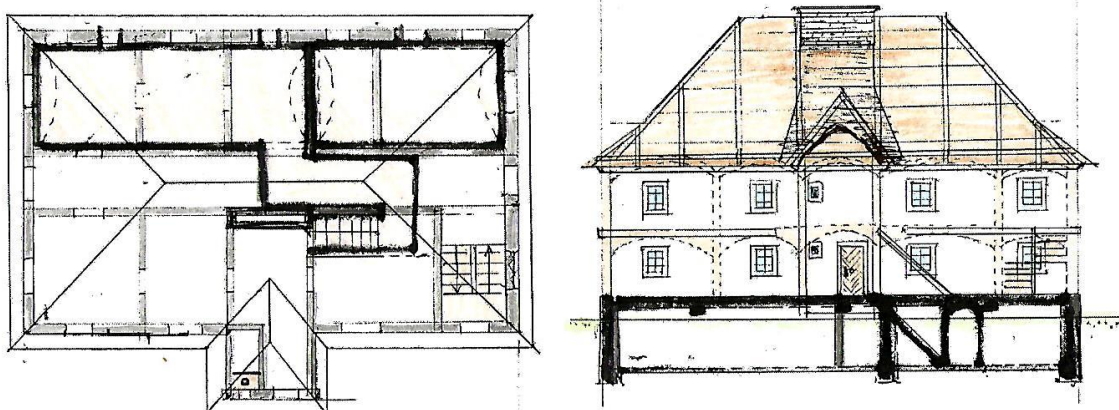
Bytová otázka sa stala vďaka rozvoju železiarskej fabriky kľúčová, preto komora pristúpila k razantnému riešeniu aj prestavbou už nepotrebných fabrických objektov na bytové domy a ubytovne. Na vzdialenú robotnícku kolóniu sa premenil aj starý hámor vo Chvatimechu, bývalé objekty starej maši poniže Hronca a napokon aj nepotrebný mlyn. Po zrušení mlynárskych cechov v 70. rokoch 19. storočia a zakladaním potravných spolkov sa od základu mení zásobovanie komorských osád potravinami. Židovskí obchodníci rozširujú svoju obchodnú sieť z miest aj na vidiek. Ide o takzvané obchody s rozličným tovarom často spojených s obecnou krčmou. Manželky komorských robotníkov si rýchlo osvojili pohodlný nákup všetkého potrebného pod jednou strechou aj so základným potravinovým článkom – chlebovou múkou. Tak komorské mlyny zanikli ako prvé. Gazdovia mleli svoje dopestované obilie aj naďalej v mlynoch.



Obr. 27. Pohľad na opravenú hať. V pozadí konštrukcia stavidiel vodného náhonu a dom 20. storočia.



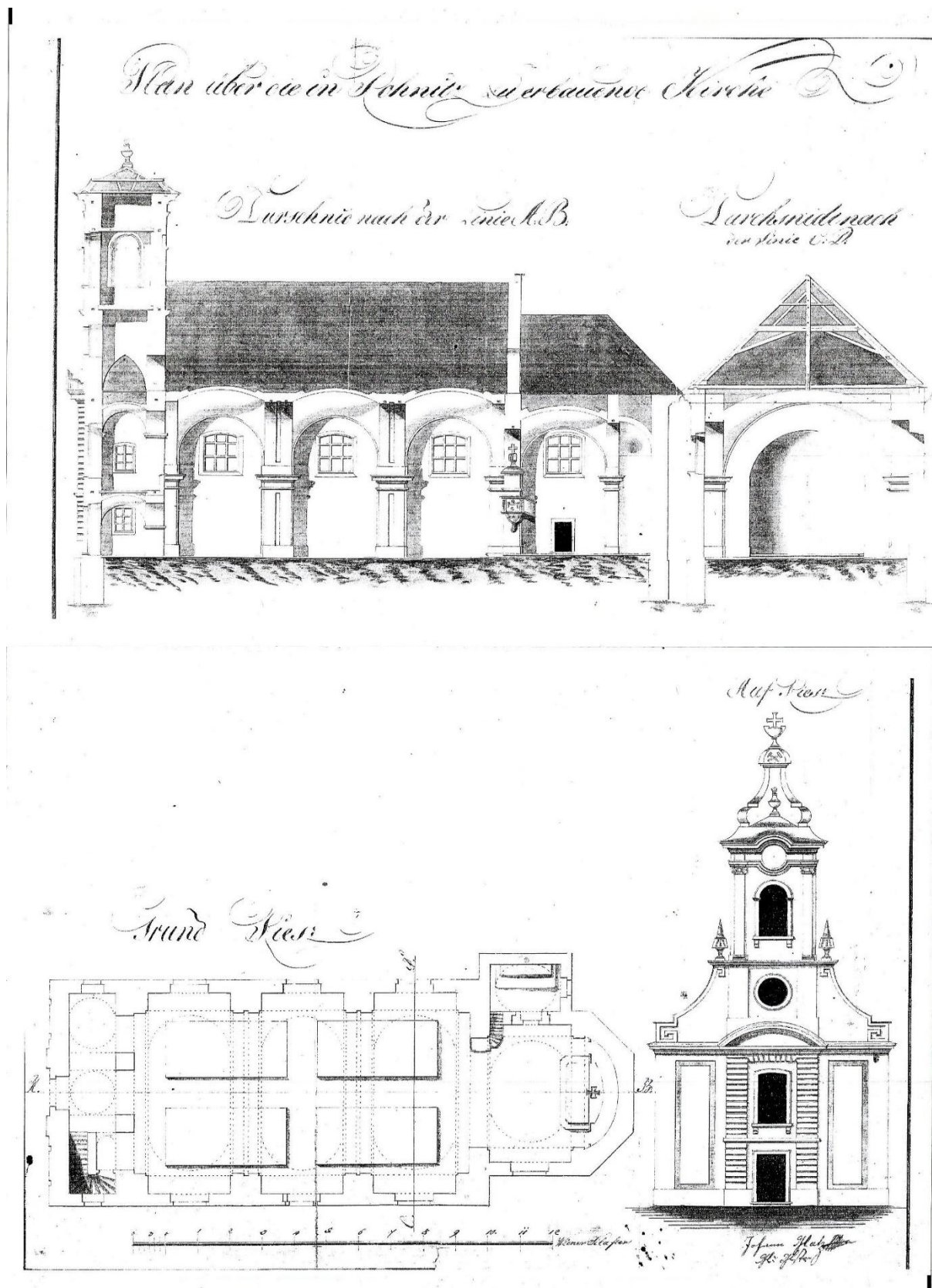
Obr. 28. Konštrukcia stavidiel vodného náhonu na promenáde.



Obr. 29. Komorský, murovaný, podpivničený, dvojpodlažný obytný dom zo začiatku 19. stor. pravdepodobne v poradí druhé sídlo správcu železiarne v Hronci ako aj ostatných filiálok od Banskej Bystrice po Sirk. V tej dobe honosný dom pre honoráciu s viacizbovým bytom s príslušenstvom na poschodí a tromi dvojpriestorovými bytmi pre vyšších úradníkov. Za prvej ČSR tu sídlil obvodný lekár do r. 1950. plán a pohľad zadný z dvora.



Obr. 30. Súčasný žalostný stav komorského bytového domu pri kostole zo začiatku 19. storočia. Pohľad od cesty po nevhodnej výmene okien. Klenby sú na oboch podlažiach.



Obr. 31. Plán nového kostola v Hronci z roku 1826. od projektu sa zmenil vzhľad veže zvonice s cibulovitou prilbicou a sakristiu postavili na opačnej strane oltárnej časti kostola.



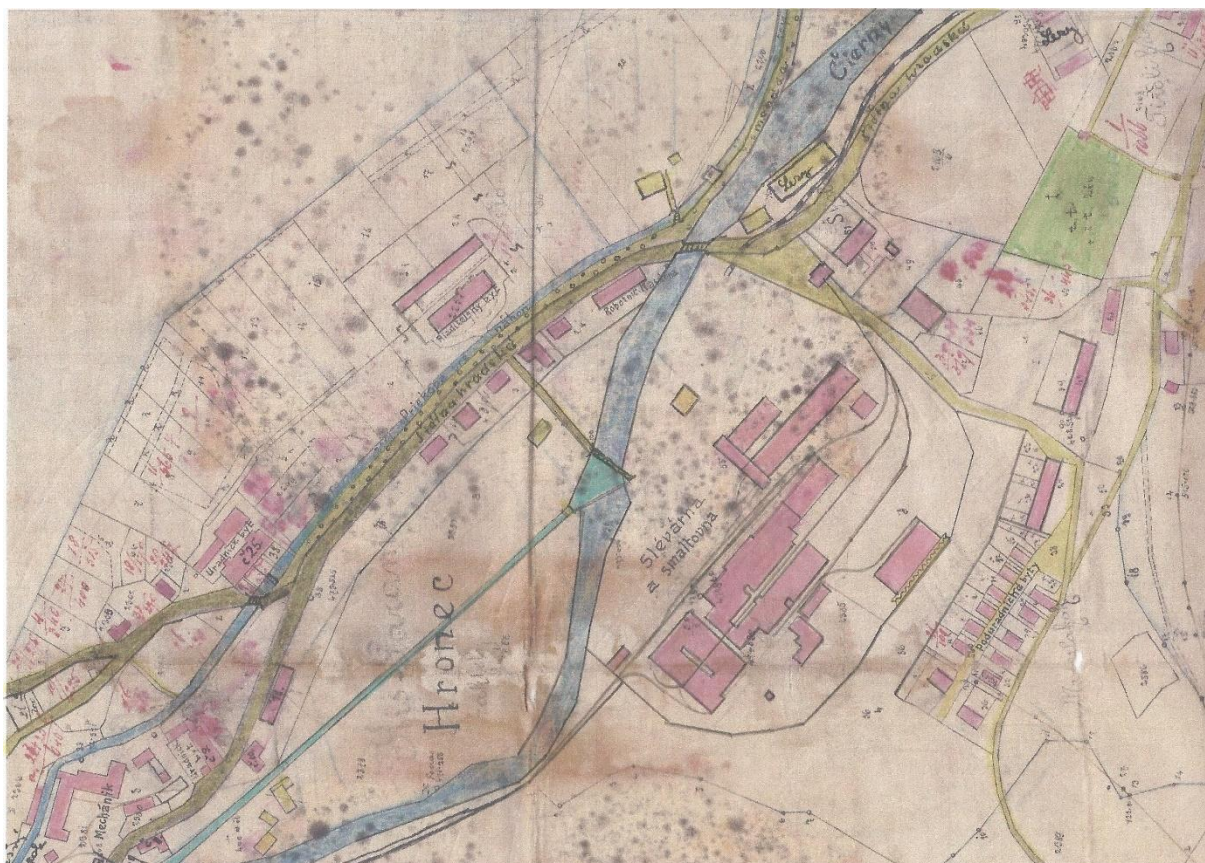
Obr. 32. Pohľad na kostol (uprostred), komorský dom s bytom lekára (vpravo), novej fary (vľavo), starej fary (nad novou farou) a katolíckej školy pred novou farou (dnes dom smútku).

Komora už nemusí dovážať obilie do komorských sýpok a následne ich mlieť na múku lebo táto sa do predajní a výdajní v jednotlivých osadách dováža z veľkokapacitných priemyselných mlynov. Postupne strácajú svoj význam aj týždenné trhy a podomový predaj, preto že tento sa dostáva k spotrebiteľom denne prostredníctvom zriaďovaných obchodov, mäsiarskych bitúnkov a krčiem prevádzkovaných prevažne židovskými prisťahovalcami. Zriadením poštových úradov nakoniec odpadla funkcia poslov. Rýchly presun uvedených komodít od vzdialených výrobcov po spotrebiteľa v tej najodľahlejšej osade monarchie umožnil rozvoj železníc. Tak sa na prelome storočí prestaval obytný mlyn na obytný dom s piatimi bytovými jednotkami s kuchyňou a izbou. Rovnakým štýlom dala v roku 1883 komora postaviť v robotníckej kolónii nad fabrikou dva domy spolu so šiestimi jednoizbovými bytmi a drevárňami oproti a pre majstrov 6 rodinných domčekov. Aj na základoch prvej vysokej pece komora postavila jednopodlažný obytný dom so štyrmi bytmi. Zrušené Horné uhliarstvo uvoľnilo priestor pre najhustejšiu radovú zástavbu robotníckej štvrte nazývanej Žabiareň. Stred osady sa začal meniť na okázalé námestie mestského typu s reprezentačným typom domov v klasicistickom štýle. Po roku 1846 komora postavila zájazdny hostinec ešte v neobarokovom štýle podobne ako Komorhof či nový objekt Lisovne s oblými obločnicami. Svojimi rozmermi a vybavením si v ničom nezadal s podobným hostincom v Brezne. Podpivničená dvojpodlažná budova hostinca s výčapom, kuchyňou a šiestimi izbami a toaletami mala veľký,

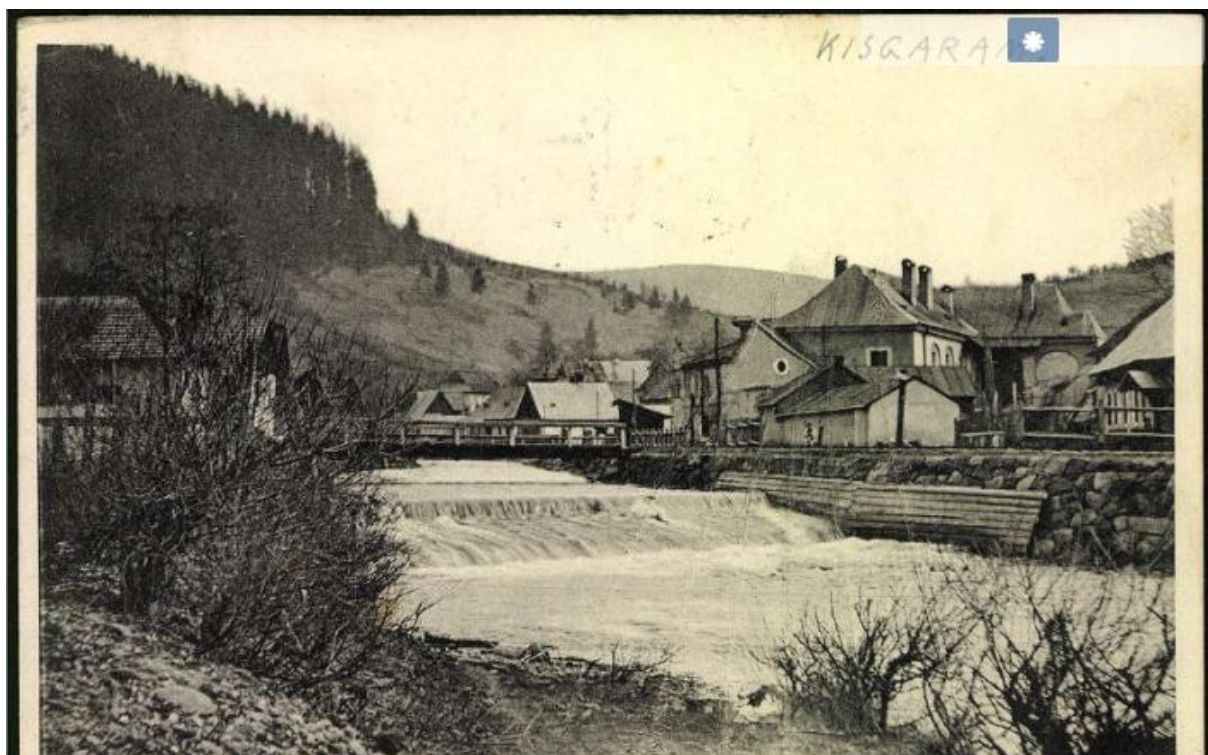
múrom uzavretý dvor so studňou, v zadnom trakte so stajňami pre ustajnenie koní a ubytovanie kočišov. Uprostred stálo zastrešené parkovisko pre koče a vozy. Nasleduje prestavba dvojpodlažného bytu bývalého správcu železiarne (šafára) s rozsiahlou prístavbou obytného krídla s obchodom, krčmou, pekárňou aj bytom židovského majiteľa. Vznikajúce námestie uzatváral nový, tiež dvojpodlažný dom mestského typu pre lekárnik. Na mieste bývalej železiarne vzniklo niekoľko domov vo dvore, ale aj bitúnok, kde sa neskôr porážal dobytok. Na spoločnej ploche a základoch bývalého hámra postavili prízemný dom, neskôr prestavaný na jednopodlažný s bytom notára s priestormi notárskeho úradu a starostu obce. Nepochybne výstavnou budovou námestia sa stal dvojpodlažný podpivničený objekt Kresťanského potravného spolku postaveného na ploche dvora a stajní zájazdného hostinca začiatkom 20. storočia. Neskôr po jeho odkúpení sa stal súčasťou kresťanského potravného družstva. Nepotrebné a schátralé erárne maštale pri potoku Osrblianka tiež asanovali a na ich mieste postavil erár detský domov (dadov) v klasicistickom štýle. Námestie tak zostalo otvorené len smerom k rieke Čierny Hron, no za Hronom nasledovala opäť zastavaná robotnícka ulica. U26598*licu za Hronom spájala s námestím oceľová lavica pre pešič. Tú napokon v 30. rokoch 20. storočia odniesla jarná, ľadová povodeň. Novú lavicu postavili bližšie k hati poniže námestia neskôr a tá sa dochovala po súčasnosť.



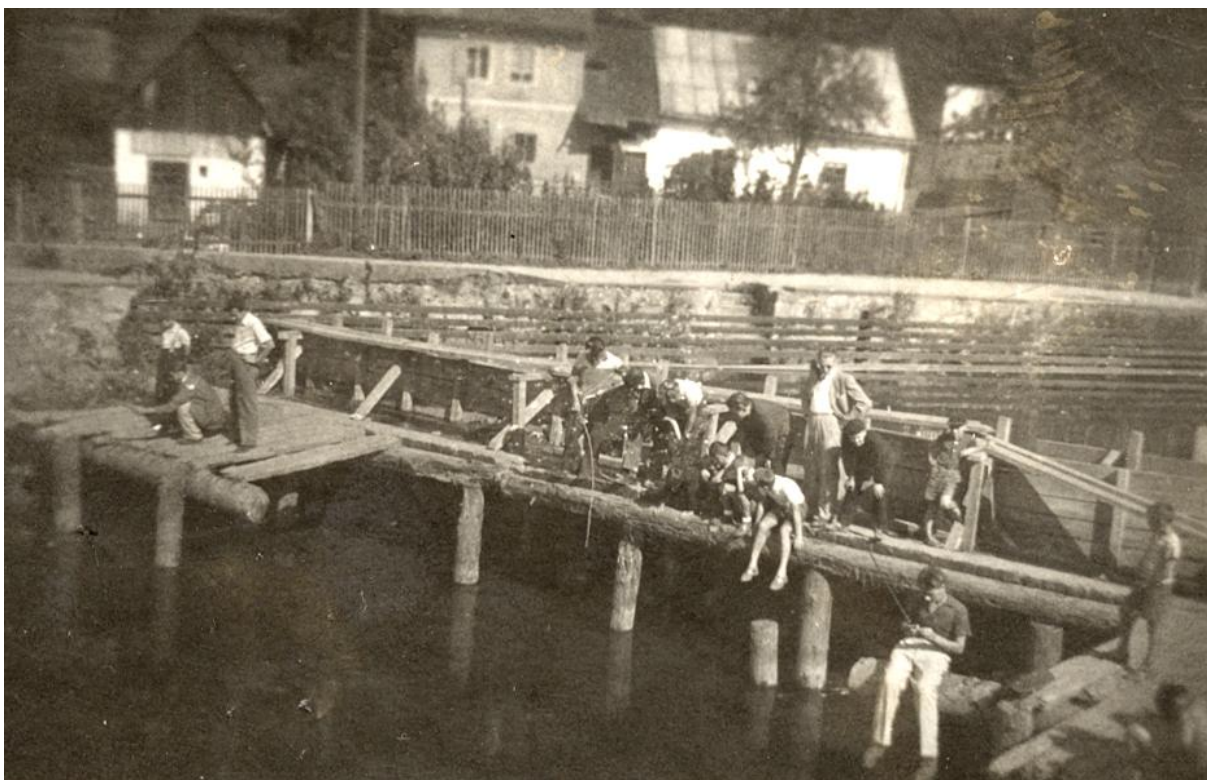
Obr. 34. Pohľad na stred Hronca (Plac) vľavo dvojpodlažný objekt kresťanského družstva, vpravo obchod a krčma s pekárňou a bytom židovského obchodníka, pred ním dvojpodlažný objekt lekárne aj s bytom lekárnik. Vpravo od zvonice vidieť šikmú líniu krytých schodov k domu.



Obr. 35. Plán dolného konca Hronca pred novou zástavbou.



Obr. 36. Pohľad na hať a zástavbu námestia Hronca v 20 rokoch 20. storočia. Dvojpodlažná budova vpravo hore je pôvodný byt šafára železiarne z 18. storočia s prístavbou veľkého krídla z 19. storočia s obchodom a krčmou židovského obchodníka Windholza.



Obr. 37. Pre opravu hate (r. 1952) sú vody Čierneho Hrona odrazené do vodného náhonu. V pozadí hrubé česlice brániace plavenému drevu vniknúť do kanála.



Obr. 38. Centrálna časť Hronca. Vľavo drevené kryté schody pri múre dvojpodlažnej budovy pred I. svetovou vojnou ešte s maďarským názvom obchodu, neskôr dom lekárnik a v časoch socializmu vychýrená predajňa „Domáce potreby“, vpravo objekt obchodu a hostinca (Vendegle), v časoch socializmu Miestny národný výbor (MNV), teraz asanovaný.



Obr. 39. Centrálna časť Hronca na mieste bývalej (starej) železiarne teraz s obytnými domami. Dočasne umiestnená škola (celkom vpravo) a za obytným domom vo dvore bitúnok.



Obr. 40. Pohľad na centrálnu časť Hronca a Hajný Grúň zo Strelnice. V pravom rohu dole vidieť obrys liatinového mosta na dolnom vodnom kanále náhonu poniže hati na Čiernom Hrone.



Obr. 41. Pohľad na objekt kresťanského potravného družstva. Mladšia secesná trojpodlažná a podpivničená budova je postavená v bývalom uzavretom dvore zájazdného hostinca s maštalami a kočiarnou. Vľavo je stará budova zájazdného hostinca z r. 1846. Celkom vľavo stojí na mieste zrušeného hámra obytný dom, neskôr prestavaný na dvojpodlažný notársky úrad s bytom notára. Celkom vpravo vidieť oceľový plot ďalšej secesnej budovy bývalého detského domova (Dadov) pre zamestnancov železiarne fungujúca ako škôlka.



Obr. 42. Opačný pohľad na námestie (Plac) s objektom starého zájazdného hostinca prestavaného na spoločenský dom Kresťanského potravného družstva so secesnou trojpodlažnou prístavbou klubových priestorov kancelárii a bytov. V starej časti (vpredu) bol obchod a hostinec, na poschodí veľká miestnosť pre spoločenské zhromaždenia a tanečné zábavy.



Obr. 43. Súčasný pohľad na priečelie bývalého zájazdého hostinca z r. 1848 a dom Kresťanského potravného spolku nepotrebuje komentár.



Obr. 44. Terasovité políčka nazývané osredky siahali vysoko nad strechy domov vo svahoch hlbokaj doliny Čierneho Hrona a Osrblianskeho potoka. Niektoré osredky ani nebolo možné zdolať volským záprahom a tak sa aj maštaľný hnoj vynášal na chrbtoch v plachotkách.



Obr. 45. Keby sa svahy Vtáčnika, Hajneho Grúňa, Strelnice a Lipovej odlesnili, vznikla by podobná exotická krajina upravených svahov s úzkymi políčkami aké dnes poznáme v Číne.



Obr. 46. Dolný okraj centrálnej časti Hronca poniže hate na Čiernom Hrone na prelome 19. a 20. storočia s pohľadom na kostol z r. 1826 a vľavo s farou postavenou v r. 1836. Nad ňou objekt bývalej fary s názvom Kaštieľ a radová zástavba banickej (Tirolskej) ulice. Vedľa kostola vpravo dvojpodlažný komorský obytný dom. Vpravo dole Čierny Hron s úpravou brehu žrd'ovinou pre jeho splavnosť a cesta smer Valaská, Chvatimech, Podbrezová. Ešte bez koľají lesnej železničky, postavenej v r. 1909.

Hronec neustálym rozširovaním výrobných prevádzok a zvyšovaním výroby sa až nekontrolovateľne zaľudňoval a v roku 1828 dosiahol 1139 obyvateľov žijúcich v 159 domoch. Maximum dosiahol začiatkom 20. storočia keď v roku 1910 to bolo až 2145 obyvateľov. Koncom 19. storočia v Hronci za fabrikou vznikla nová fabrická kolónia pre robotnícku komunitu ovladajúcu smaltovanie plechového riadu. Po prestavbe bývalej valcovne plechu na lisovňu plechového riadu a výrobkov v roku 1885 získava Hronec elektrické osvetlenie. Vodná turbína počas dňa poháňala stroje za pomoci transmisie a elektrické dynamo vyrábalo jednosmerný prúd pre oblúkové bodovacie zväračky. Počas noci voda poháňala alternátor na výrobu striedavého prúdu pre osvetlenie huty, ulíc a komorských bytových domov, kostola a iných významných objektov spoločenského života. Neskôr sa elektrina zavádza aj do chudobnejších domácností ako bezpečný zdroj osvetlenia s napätím 110 voltov. Celoštátna elektrifikácia dorazila do Hronca v roku 1926 s napätím 220/360 voltov. Nepriame železničné spojenie fabrikou úzkorozchodnou, fabrickou železničkou má Hronecká huta s Podbrezovskou pudlovňou od roku 1879 a štátnou dráhou končiacou v Podbrezovej od roku 1880. Od roku 1895 má svoju stanicu Chvatimech na normálnorozchodnej trati Podbrezová-Brezno-Tisovec vzdialenej od obce 2 km. Od roku 1910 už je to pravidelné železničné spojenie vybudovaním odbočnej trate Chvatimech – Hronec. Od roku 1910 je v Hronci uvedená do prevádzky aj lesná úzkokoľajná železnička nahradzujúca doterajšie plavenie kľuftového dreva a pltenie stavebného dreva pre píly. V Hronci sa tak na prelome 19. a 20. storočia vytvorila moderná dopravná infraštruktúra až troch samostatných železničných tratí, pričom lesná železničná sieť prechádzala hlavnými osami obce údolím Čierneho Hrona čím zaviedla pravidelnú dopravu medzi Hroncom a drevorubačskými osadami na Handľoch. Od roku 1915 aj Osrblianskou dolinou a pravidelnou dopravou spojila Hronec s osadou Osrblie a osadu Tri Vody. V roku 1920 veľkým viaduktom spojila Hronec Kamenistou dolinou so sklárskou hutou v osade Sihla. Unikátnou sa stala odbočná trať do Osrblia, postavená počas prvej svetovej vojny v rokoch 1914 – 1917, ktorá viedla zárezom vo svahu Hajného Grúňa vysoko nad domami a záhradami Hrončanov. Možno práve vtedy a preto dostal Hronec prívlastok „Malá Pešť“, podľa hlavného mesta Uhorska Budapešti, kde chodili hrončianske dievky slúžiť do panských rodín. Lebo len tam a v Prešporke (Bratislava) v tom čase premávali električky (koľajové vozidlá) v uliciach pomedzi domy. Pohľad na Hronec z Vtáčnika, Hajného Grúňa alebo lipovej musel byť vtedy skutočne jedinečný, plný dynamiky presýtený nastupujúcou technikou. Sykot a kvílivé pískanie parných rušňov na železničnej stanici a drevosklade s dymiacimi maškami uhňajúcimi dedinou a oboma hlbokými dolinami. Tie dopĺňal monotónny hluč dymiacej huty a všeobecný ruch dynamickej nevelkej dediny plnej konských povozov a chodcov od rána až do večera. Bolo to celkom inak ako v susednej dedine Valaskej alebo neďalekom meste Brezno od roku 1895 tiež spojených okrajom intravilánov štátnou železnicou s okolitým svetom.



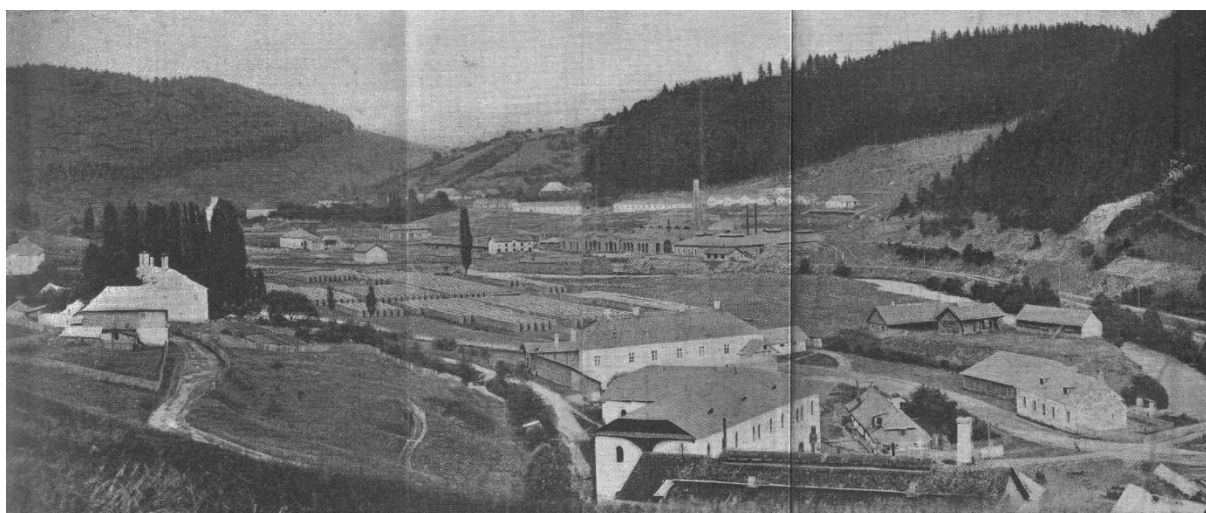
Obr. 47. Plán Hronca v časti Huta (vľavo hore) s odbočkou cesty do robotníckej kolónie medzi fabrickou vážnicou a štátnou školou. Cesta sa pripájala v Kolónii na starú Tirolskú ulicu. Dole robotnícka kolónia s tromi bytovými domami v radovej zástavbe po 12 dvojpriestorových bytov a 14 domčekov pre majstrov železiarne. Celkom vpravo dole parcela obecného cintorína, celkom vpravo hore pri škole, lúky štátnych lesov v 20. storočí zastavané secesnými vilkami.



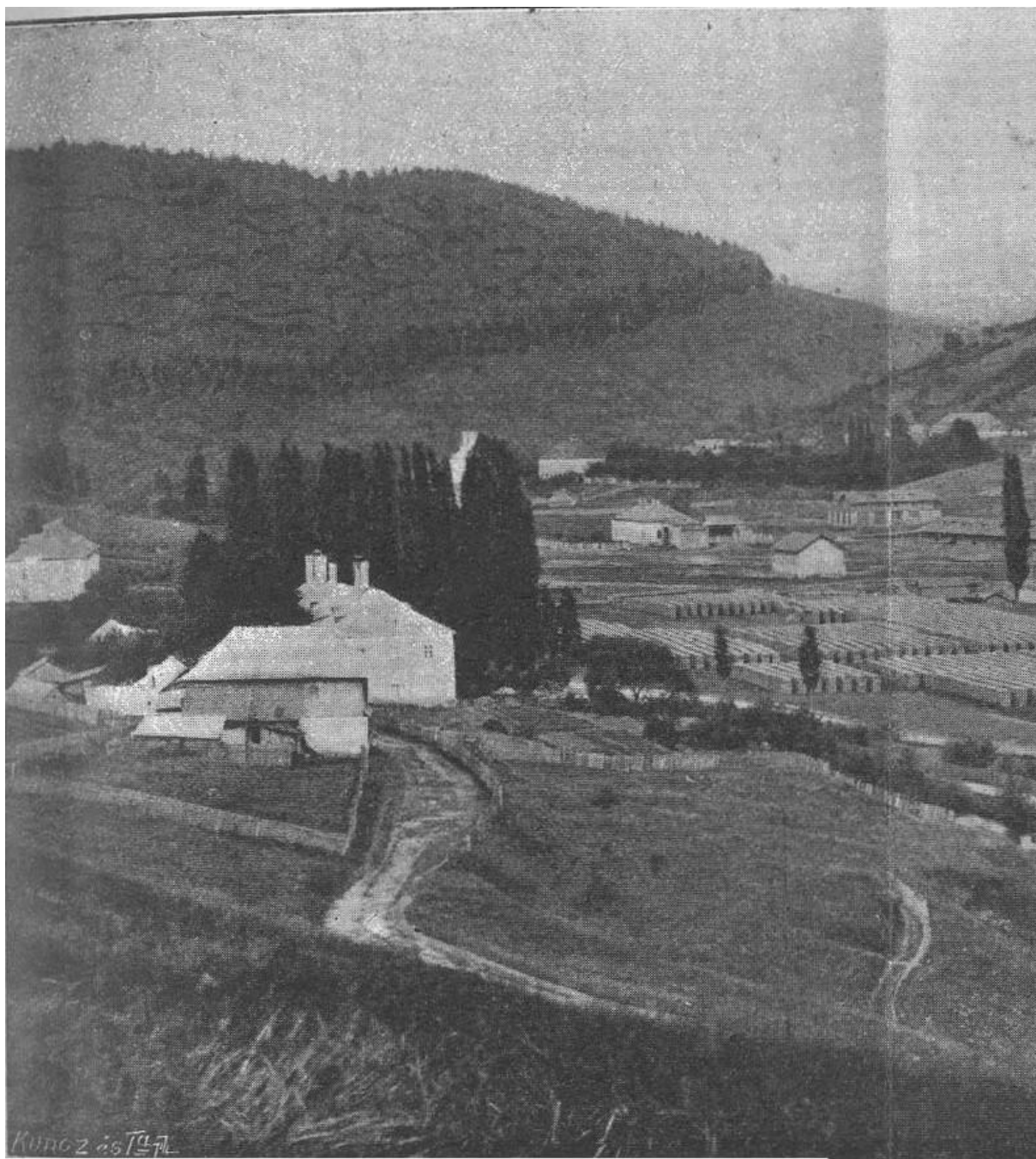
Obr. 48. Pohľad do dvora bytového domu s 12 bytmi a presklenou verandou. Oproti je dlhý drevený objekt drevárni.



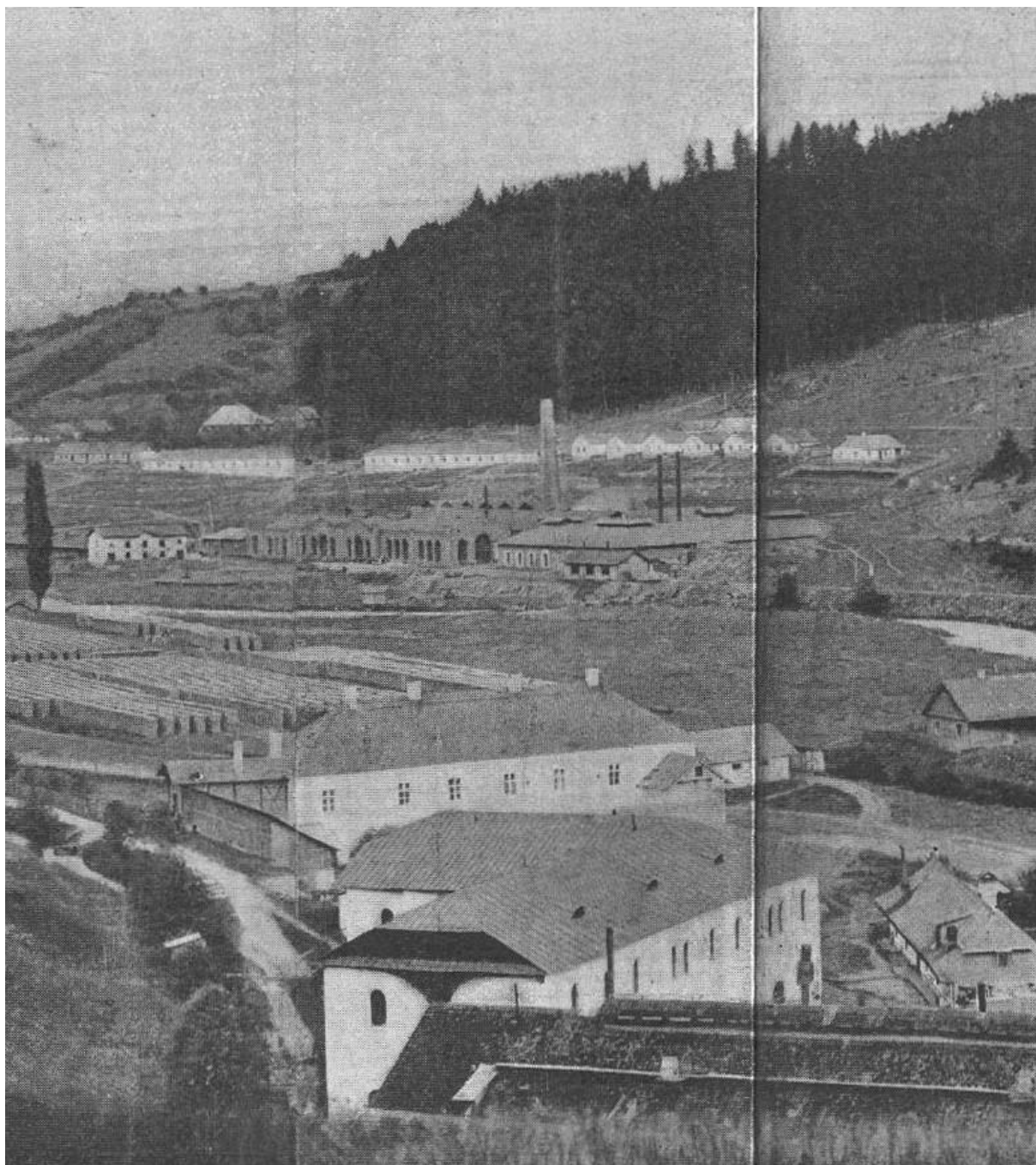
Obr. 49. Pohľad od Uhliska (vľavo) na obytný dvojpodlažný úradnícky dom prestavaný z bývalej vysokopecnej huty nazývanej Maša poniže Hronca vtedy ¼ hodiny od jeho centra. Vpravo Prajský dom (Poroszház) dvojpodlažný bytový dom pre 18 domácností štátnych úradníkov železiarne. Topoľová alej medzi hradskou a promenádou súbežnou s vodným kanálom nazývaným Mašný jarok. Topole neskôr nahradili Lipovým stromoradím až do začiatku 21. storočia kedy prestárnute dreviny nahradili mladými stromami. Oba objekty v obci ešte existujú.



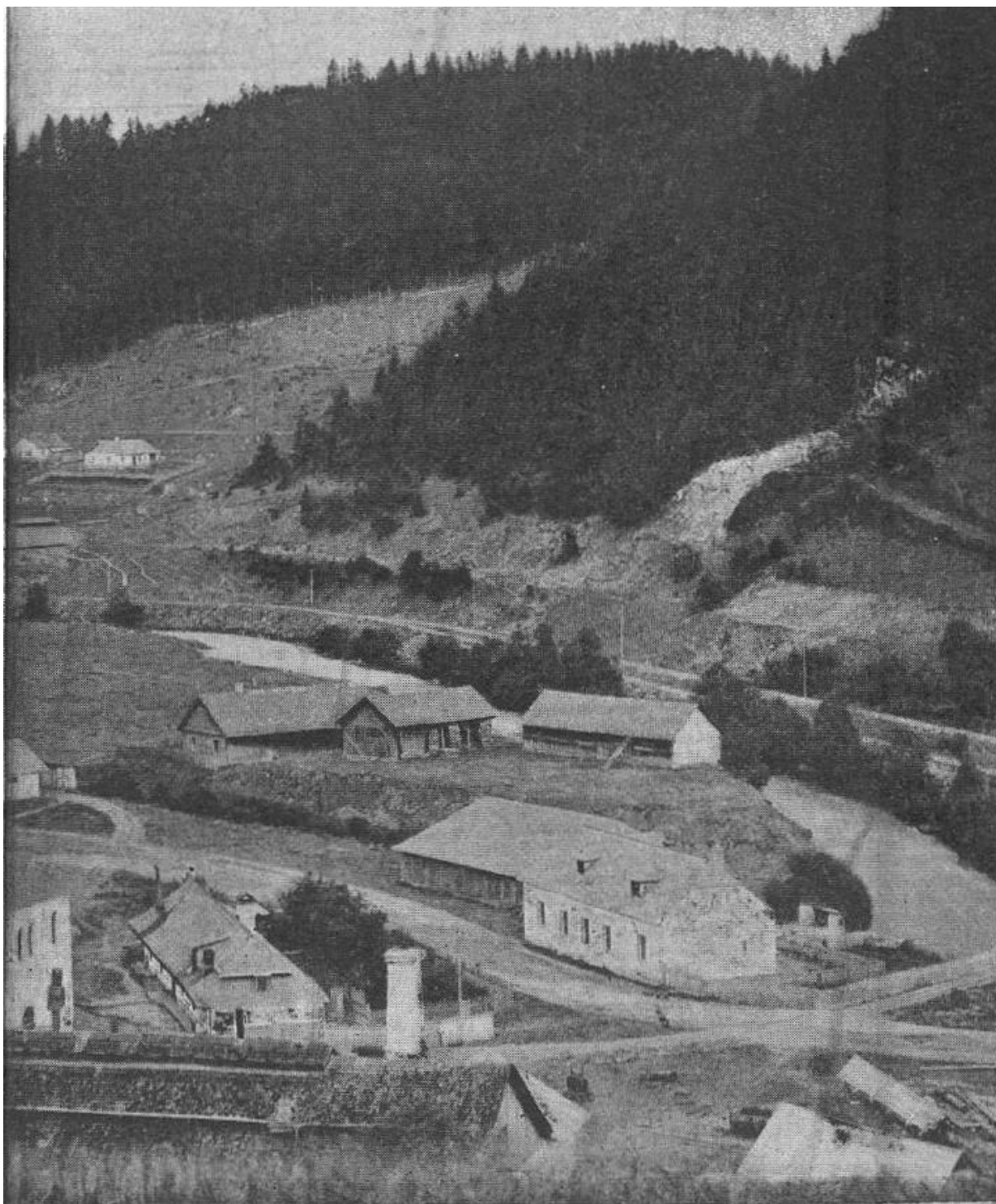
Obr. 50. Celkový pohľad na dolný koniec Hronca od SZ koncom 19. storočia. Uprostred huta tesne po zbúraní vysokých pecí a novou zástavbou Kolónie nad fabrikou. Celkom vľavo objekt honosného sídla prefekta C. K. železiarní a v popredí Prajský (Porhaus) obytný dvojpodlažný dom s 18 jednoizbovými bytmi pre úradníkov. Nad ním vyčnieva za stromoradím topoľov veža kostola a vľavo od neho dvojpodlažný komorský dom úradníckych bytov (pravdepodobne staršie sídlo riaditeľa hroneckého komplexu z prelomu 19. a 20. storočia). Celkom vľavo dole komplex budov starej huty (Maši) prestavanej na valcovňu a mechanickú dielňu tesne pred prestavbou na lisovňu plechového riadu. Za ňou dvojpodlažný objekt bývalej vysokopecnej huty prestavaný na úradnícke byty.



Obr. 51. Zväčšený výsek z celkového pohľadu. Celkom vľavo Komorhof, v popredí Prajský dom a celkom vpredu bývalá vážnica aj s bytom prestavaná na obytný dom. Uprostred v pozadí alej topoľov s kostolom a komorským domom. v popredí vpravo dole drevosklad a časť objektov parostrojnej fabriky a uprostred rozľahlý objekt štátnej štvortriednej školy. Pred objektom školy ešte rozoznať menší objekt fabrickej vážnice. Aj po jej zrušení sa táto časť Hronca nazývala „Na Váhe,,.



Obr. 52. Zväčšený výsek z celkového pohľadu. Celkom vľavo hore záver *Tyrolskej* ulice s dlhými bytovými domami robotníckej kolónie a rodinnými domami pre majstrov (vpravo nad fabrikou). Uprostred huta po zbúraní dvojice vysokých pecí s odlievacou halou (Giserhaus) ešte pred prestavbou strechy a prístavby aj s verejnými záchodmi. Vľavo uprostred nový dvojpodlažný objekt pre administratívu fabriky. V popredí dole objekt budúcej lisovne plechového riadu a pred ním úradnícky bytový dom prestavaný zo skladov, predtým objekt huty (Nová Maša). Celkom .



Obr. 53. Zväčšený výsek z celkového pohľadu. Vľavo hore okraj robotníckej kolónie a pod ňou bývalá hmotáreň prestavaná na smaltovňu liatinového a plechového riadu. Súbežne s riekou Čierny Hron je viditeľný zárez fabrickej železničky postavenej v roku 1879 vpravo sa vetviacej do odbočky Mechánika (mechanickej dielne) a budúcej lisovne plechového riadu. Celkom vpravo dole križuje hradskej Hronec – Štiavnička železničú trať s premostením cez riekou Čierny Hron. Hradskú prekleňoval liatinový most vyrobený ako prvý v Uhorsku vlastnej výroby v roku 1810. Uprostred objekty drevoskladu (Uhliska) medzi riekou Čierny Hron a plavebným kanálom (v popredí) s objektom modelárne so skladom reziva. Celkom v predu (vľavo dole) objekty v areáli Mechanickej dielne a bývanej valcovne plechov s bytovým domom majstra prevádzky (uprostred dole).



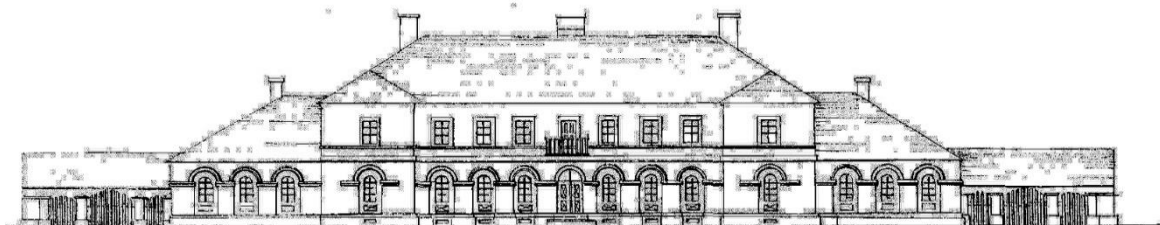
Obr. 54. Huta – Nová Maša prestavaná na úradnicke byty začiatkom 20. storočia.



Obr. 55. Prajský dom – Poroszház postavený na začiatku 19. storočia pre fabriekých úradníkov.

Rhonitosi vasgyár

1894



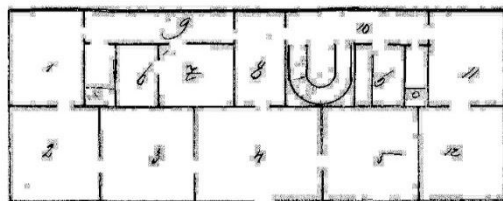
magy kir. vasgyári
Hivatalépület
 rhonitosi
 magyarországi

A emelet

B földszint

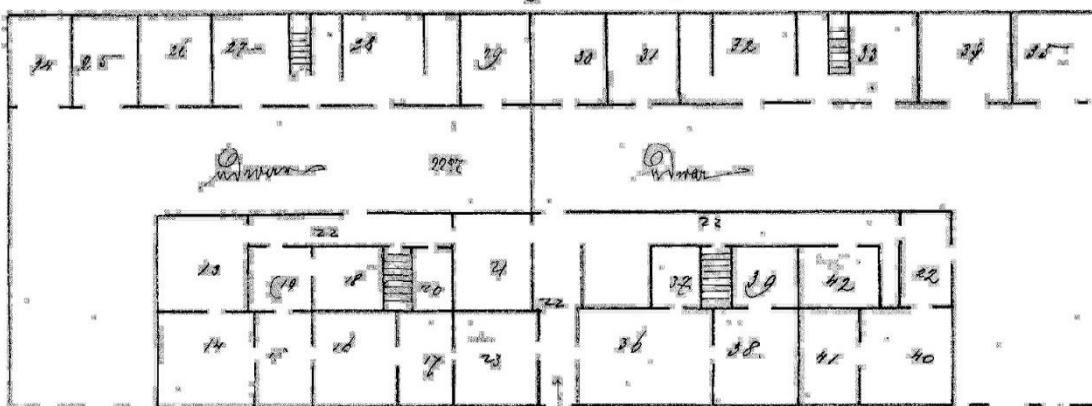
1-5 lakosztályok

6 kamara
 7 konyha
 8-10 szobák
 11-12 kis szobácskák

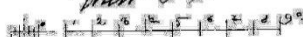


13-17 szobák
 18 előcsoba
 19 kamara
 20 folyosó
 21 kis szoba
 22 konyha
 23 fürdőszoba
 24 szobák
 25 fürdőszoba
 26 fürdőszoba
 27 szobák
 28 szobák

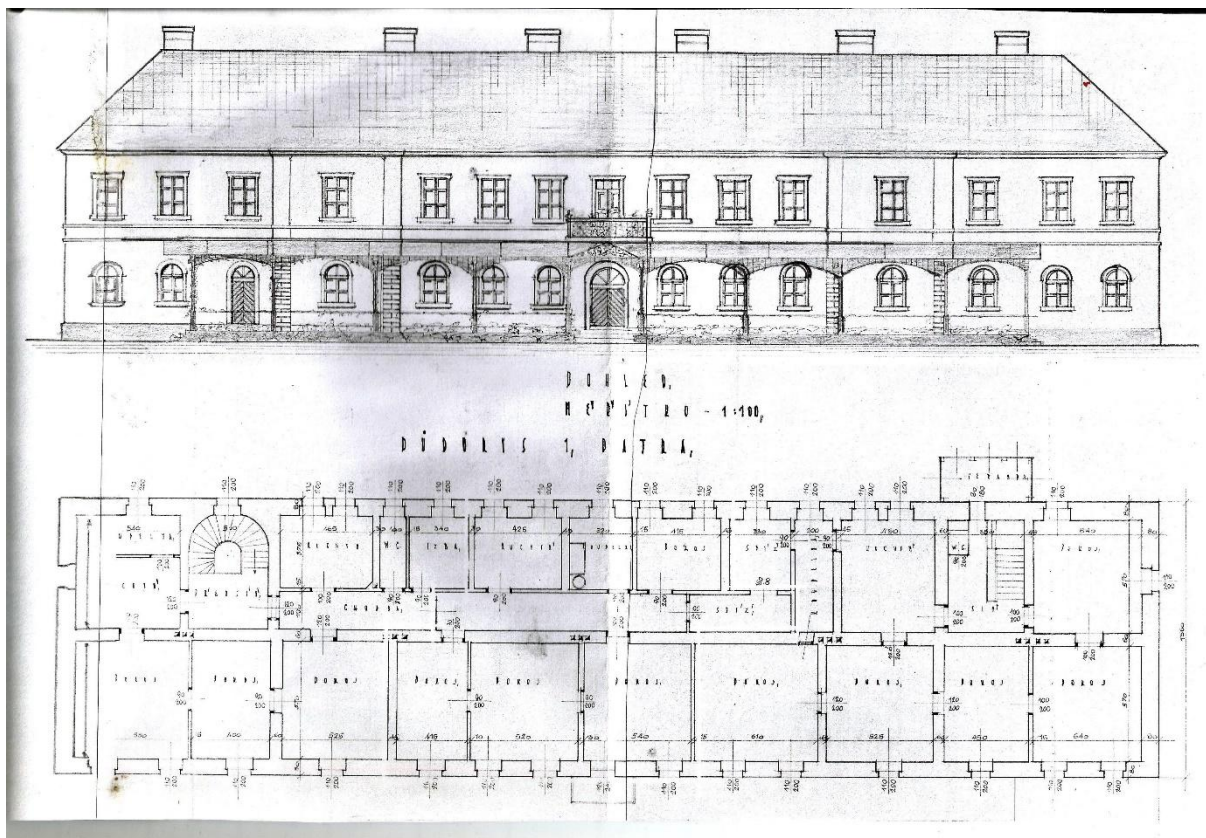
alaprész



34-35-24-25 kassza szoba
 36-37-26-28 szobák
 30-29 jászok
 W. sz. 1.



Obr. 57. Plán Komorhofu hore s kanceláriou a 5 izbovým bytom prefekta, dole s kanceláriami jedným nadštandardným 5 izbovým bytom pre vysokého úradníka a dvoch jednoizbových bytov pre služobníctvo hroneckých kráľovských železiarní. V zadnom dvore je hospodárska budova rozdelená spolu s dvorom na samostatné hospodárske dvory s vlastnou bránou.



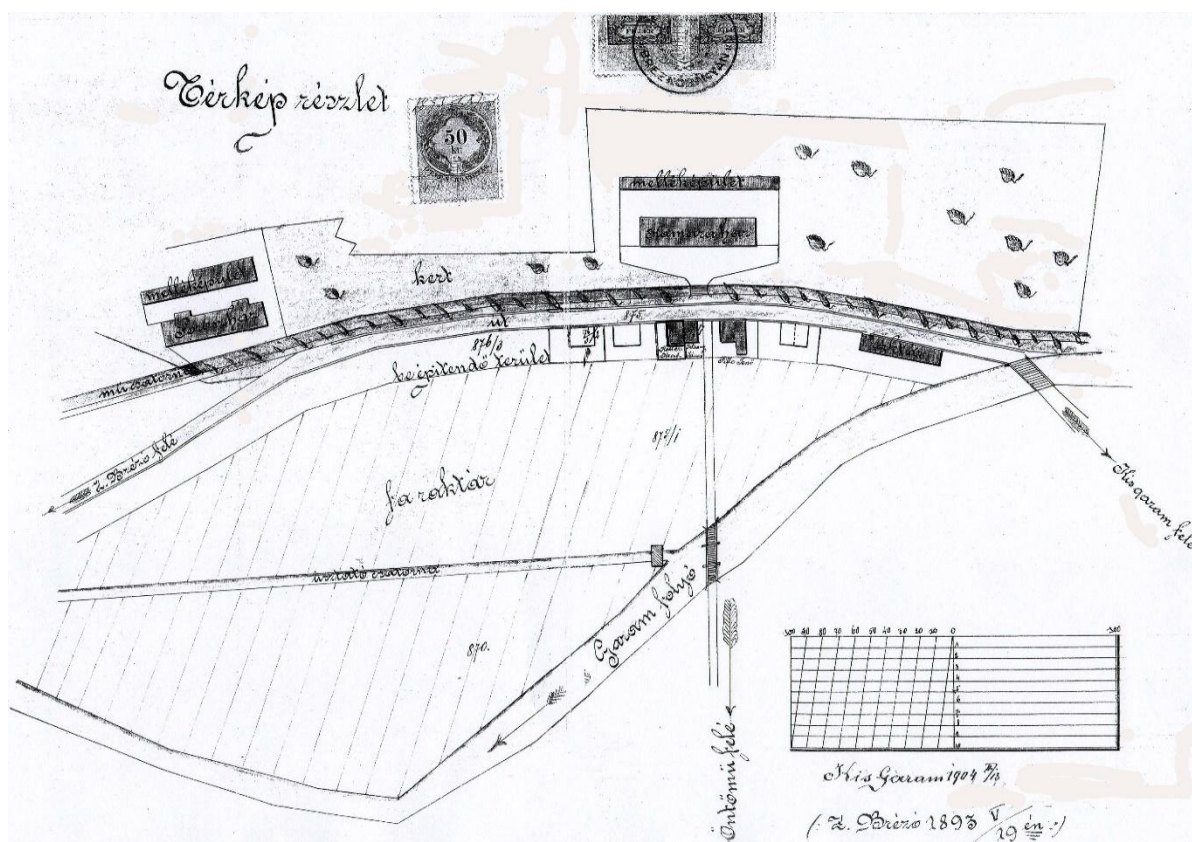
Obr. 58. Realizovaný plán Komorhofu v Hronci s bitom o 12 izbách s príslušenstvom a bytom s 5 izbami a príslušenstvom. Prízemie pozostávalo z dvoch nadštandardných bytov a štyroch kancelárií. Objekt bol podpivničený a vo dvore stála hospodárska budova.



Obr. 59. Pohľad na dokončené sídlo prefekta kráľovských železiarní zv. Komorhof.



Obr. 60. Pohľad na Mašný jarok (vodný náhon postavený v r. 1743) od Prajského domu na východ, proti jeho toku. V pozadí vľavo Komorhof a vpravo medzi alejou stromov promenády vyčnieva kaplnka Jána Nepomuckého.



Obr. 61. Plán zástavby „dolného konca,, medzi Prajským domom a Komorhofom s vodným kanálom, promenádou a hradskou s alejou topoľov. Dolu Uhlisko (drevosklad) s plavebným kanálom neskôr upraveného ako riečisko Čierneho Hrona a pôvodné koryto so zákrutou na ktorej po jeho zasypaní postavili železničnú staniciu štátnych Uhorských dráh.

Valaská a Hronec v 20. storočí

Obdobie prvej ČSR po II. Svetovú vojnu predstavuje obdobie budovania demokratického štátu so všetkými znakmi kapitalizmu. Slováci tvorili celé tisícročie súčasť Uhorska. V roku 1918 vznikol spoločný štát Čechov a Slovákov. V podstate okamžite nastala v ČSR hospodárska kríza. Po jej čiastočnom zdaní nastala celosvetová kríza ktorú prerušila predvojnová zbrojná konjunktúra.

V roku 1919 sa zavádza pevný 8 hodinový pracovný čas. V roku 1925 sa uzákoňuje nárok na platenú dovolenku 6 – 8 dní ročne. V roku 1919 prevzal štát pod svoju správu aj železiareň Podbrezová, Tisovec a bane v Rožňave, Štítniku a Železníku. Neskôr k nim pričlenil aj smaltovňu v Hronci predanú od roku 1901 súkromnej firme Bartolomus z Plzne.

Spoločný štát Čechov a Slovákov vydržal len dvadsať rokov. Pre Slovákov sa nenaplnili túžby deklarované v rokoch vzniku spoločného štátu najmä z dôvodov hospodárskeho a politického znevýhodňovania. V predvečer rozpútania druhej svetovej vojny preto s podporou hitlerovského Nemecka vzniká v roku 1939 Slovenský štát ako satelit tretej ríše. Vďaka vojnovým udalostiam rástla konjunktúra, čím sa na Slovensku rapídne znížila nezamestnanosť (pred vznikom až 60. tis.) a obyvatelia všeobecne pociťovali zlepšenie v sociálnej sfére a ekonomiky štátu oproti ČSR. V Slovenskom štáte sa rozbehla aj investičná výstavba. Nevýhodou satelitného štátu bolo totálne ovládnutie nemeckými bankami a koncernov. Ku koncu vojny už vyčerpané Nemecko nevládalo platiť za dovezený tovar ani ho hrať vlastným exportom a tak vznikal voči Slovensku obrovský dlh v hodnote 11 mld. Slovenských korún. Začiatok II. Svetovej vojny mal svoj vplyv na zániku ČSR a vzniku Slovenského štátu. Po oslobodení od fašistov povojnový vývoj už usmerňovali komunisti predloženým konceptom Košického vládneho programu. V roku 1945 ho navrhnutí členovia povojnovej vlády podpísali. Medzi jej body patrila obnova vojnou zničeného štátu a pozemková reforma, rovnoprávnosť Čechov a Slovákov v povojnovej ČSR, stíhanie kolaborantov a odsun Nemcov a Maďarov z ČSR. Program sa ďalej zaoberal aj znárodnením strategických podnikov a zriadením národných správ. Slovenský štát definitívne zanikol v apríli 1945. Následne bola obnovená ČSR a exilová vláda sa vrátila na Pražský hrad. V roku 1948 generálnou stávkou víťazí KSČ a ČS vláda podáva demisiu. Začína sa nová kapitola dejín Slovákov v Československej socialistickej republike. Po oslobodení prešla pôvodná štátna správa do riadiacich štruktúr samosprávy v podobe národných výborov.

Na Slovensku kvalita cestnej siete značne zaostáva. Dláždené hradské sa spravidla nachádzajú iba v mestách. Hlavné, župné cesty sú už spevňované valcovým makadamom, začínajú sa používať parné valce. Napriek neodmysliteľným kónským povozom sa na cestách čoraz hojnejšie objavujú motocykle, osobné a nákladné autá, zavádza sa pravidelná autobusová preprava. Vodná doprava na Slovensku sa uplatňuje len na Dunaji. Pltníctvo postupne vytláča progresívnejšia železničná doprava, napriek tomu prežíva do poloviny 20. storočia. Posledné plte

sa objavovali na Hrone do konca II. svetovej vojny, potom definitívne pltníctvo zaniká. Železničná sieť dosiahla v polovici 20. Storočia svoj vrchol. Na Slovensku išlo o najefektívnejší prepravný prostriedok. Za sledované obdobie prvej ČSR bola prakticky dobudovaná nekompletná železničná sieť budovaná v časoch monarchie pre Slovensko nevýhodne. V Zvolenskej župe sa stal Zvolen hlavným železničným uzlom spájajúci Štúrovo na juhozápade (1896) s Lučencom na juhovýchode (1871) s Vrútkami na severe (1872). Údolím Hrona viedla vedľajšia trať cez Banskú Bystricu (1873), Podbrezovú (1884) do Brezna, kde sa vetvila do Tisovca (1896) a ďalej na Rimavskú sobotu vybudovanú v roku 1874 a do Červenej skaly (1903). Na Slovensku je elektrifikácia oproti ostatným Európskym štátom len v začiatkoch. Elektrifikovať sa začínajú fabriky, pily a väčšie mestá. V dedinách žiarovkou svietia iba niektorí mlynári po inštalácii dynám na existujúci vodný pohon. Mnohokrát však obecný mlyn zabezpečoval osvetlenie celej dediny alebo mestečka. Výkonnejšie elektrárne sa objavujú až neskôr. V Rudných baniach v Kremnici je vybudovaná podzemná hydroelektrárň s výkonom 3,6 MW v roku 1912. Vo Zvolenskej stolici okrem existujúcich hydroelektrární v Podbrezovských železiarňach, Hronci, Bujakove, Piesku, Chvatimechu a Vajskovej bola spustená do prevádzky štátna hydroelektrárň Dolný Jelenec s výkonom 1,06 MW v roku 1925 a Staré Hory o výkone 1,11 MW v roku 1926. Na rieke Hron nasledovala hydroelektrárň Zvolen s výkonom 1,36 MW v roku 1929. V roku 1928 – 1939 je spustená na Hrone hydroelektrárň Banská Bystrica s výkonom 1,53 MW.

V roku 1948 generálnou stávkou víťazí KSČ. Komunisti sa bez ekonomických skúseností vrhajú do riadenia povojnového priemyslu. Vzniká organizovaný bordel vďaka politickým kádom z radov robotníckej triedy s minimálnym vzdelaním nasadených do štátnych hospodárskych inštitúcií a tie sa stávajú ústredným článkom politického systému. Hlavným cieľom komunistov bolo prebudovať súkromnú malovýrobu na socialistickú veľkovýrobu podľa vzoru ZSSR. Už v povojnových rokoch došlo k znárodneniu banského a hutného priemyslu. Poslednou vlnou znárodňovacieho procesu je vytlačiť z výrobného procesu živnostníkov ako zvyšok kapitalistického podnikania a začleniť ich do socialistického výrobného procesu. Vznikajú komunálne podniky a výrobné družstvá. Nová ústava v duchu socializmu vstupuje do platnosti až v roku 1960. V nej už boli zakotvené body v rozpore s ľudskými právami, zákonne upevňujúce vedúcu úlohu komunistickej strany na večné časy. Všetok znárodnený priemysel riadi príslušné ministerstvo jednotlivých štátov s ústredím federálnej vlády v Prahe. Hute a bane riadi ministerstvo hutníctva železa. Centralizácia riadenia nakoniec prekročila optimálnu mieru a spôsobila zníženie angažovanosti nižších stupňov riadenia. Iniciatíva a zdravá konkurencia sa vytratila. Štát rovnako zaťažovala umelá zamestnanosť len z princípu a v mene novej ústavy Československej socialistickej republiky, kde musel pracovať a preto musel získať zamestnanie každý občan. Ukázalo sa, že aj plánované hospodárstvo má svoje slabé miesta a neustálym šetrením a plánoaným zvyšovaním výroby klesala

kvalita a všetkého bol akútny nedostatok. Socializmus ale nekompromisne zlikvidoval nezamestnanosť a vyriešil bytovú otázku pre pracujúcich. Napriek už spomenutým poradníkom, v dejinách Československa nikdy nebolo bývanie pre mladé rodiny tak dostupné ako v období socializmu. Po nástupe komunistov k moci v roku 1948 nastali na Slovensku znárodňovacie procesy a radikálne zmeny v spoločenskom živote. Poslednou snahou KSČ je vyvlastnenie poľnohospodárskej pôdy a zakladanie roľníckych družstiev a štátnych majetkov. Ústredným cieľom socialistickej politiky je dobudovanie spevnených (asfaltových) ciest a zavedenie pravidelnej autobusovej dopravy aj z najodľahlejších osád, hlavne do škôl a zamestnania. Práve tu sa rozvíja v päťdesiatich rokoch autobusová doprava inak zavedená už v 30. rokoch 20. storočia. Neskôr sa spevňujú a rozširujú hlavné cesty (bývalé hradske, župné), teraz začlenené ako cesty I. triedy a cesty medzinárodného významu.

Zástavba Valaskej v 20. storočí

Valaskú veľká stavebná invázia ešte len čaká. Stará obec sa od polovice 19. storočia len vymladzuje prestavbou prestarnutých dreveníc postihnutých hnilobou. Hlavne reťazové požiare posunuli stavebný vývoj s vyšším protipožiarnym stupňom ochrany. Najmä zámožnejší obyvatelia stavajú murované domy z kameňa alebo pálenej tehly pokryté pálenou taškou. Tí chudobnejší riešili aspoň povinnú protipožiarnu ochranu dostavbou murovaných komínov ale aj dodatočne prekrytím šindľovej strechy nehorľavým plechom. Obec ohraničovali polia, pastviny a lúky čo v prípade Valašťanov išlo o výrobné prostriedky prežitia a preto k expanzii zástavby ako tomu bolo v Hronci nedochádzalo. Rodinné klany sa bytovou zástavbou rozširovali len vo vlastných dvoroch v intraviláne obce a extravilán zostal bez zástavby. Z posvätnej pôdy Valašťanom ale neustále ukrajoval erár v rámci Hroneckého železiarskeho komplexu. Nepriamo tak rozširovalo zástavbu Valaskej v jej extraviláne, z čoho vzniklo v katastrálnom území Valaskej niekoľko komorských osád neskôr osamostatnených aj s pridelením chotára, oddeleným od pôvodne Valaštianskeho. Ako prvé osady vznikli v lokalite Chvatimech, Štiavnička, Piesok a Bystrá. Jedine Piesok zostal súčasťou Valaskej ako jeho miestna časť. Stavebné parcely v Bystrej v blízkosti Bystrianskej Jaskyne sú aj v súčasnosti v katastrálnom území Valaskej. Lokalita Starého Chvatimechu pripadla do katastra Hronca a po zániku hámra tu vznikla izolovaná robotnícka kolónia. Lokalita Piesok zažila mimoriadnu expanziu od začiatku 19. storočia výstavbou hámra a neskôr valcovne. Začiatok 20. storočia priniesol vznik modernej elektrifikovanej fabriky aj s občianskou infraštruktúrou započatou administratívnymi budovami, šalandami a veľkou robotníckou kolóniou. Od polovice 20. storočia nastáva nová individuálna výstavba východným smerom hradskej po dolinu Suchá už bez

hospodárskych objektov v ponímaní socialistickej moderny. Statok už nepatril do dvorov ale do veľkokapacitných maštali družstevných roľníkov. Pôvodný panský hostinec prestavaný na notársky úrad bol asanovaný a na jeho mieste vyrástol dvojpodlažný obecný dom (Miestny národný výbor) a v jeho susedstve požiarňa zbrojnica. Stará obecná škola ustúpila výstavbe novej trojprúdovej cesty č. 66/I Banská Bystrica – Brezno. Jej výstavbu urýchlila aj nevídaná udalosť, keď sa uprostred dediny v humne prepadol do podzemného jazera kôň. Na základe geologického a jaskyniarskeho prieskumu bol vytýčený rozsah prepádového územia z podmienkou jeho odľahčenia sanáciou obytných domov aj preložky štátnej cesty medzi Podbrezovou a Breznom. V tomto úseku išlo už o tretiu preložku cesty. Pôvodnú cestu medzi Pieskom a Valaskou odklonili pre výstavbu Nového závodu Švermových železiarní Podbrezová na vyvlastnených poliach Valašťanov. Nová hradská viedla z Chvatimechu cez zrušenú valcovňu Karlovho závodu (naposledy reštauračné zariadenie) okrajom riečnej terasy až ku kóte Skalka (pri kravínoch) kde sa napojila na pôvodnú hradsnú do obce Valaská. Druhá výstavba štátnej cesty už Valaskú celkom obchádzala údolím Hrona kde si vyžiadala aj reguláciu Hrona a sanáciu starej školy a niekoľkých domov. Výstavba nového sídliska s infraštruktúrou, občianskym vybavením aj školou posunulo Valaskú na dominantné miesto medzi fabrikami Hronec, Piesok a Podbrezová. Robotnícke kolónie pri fabrikách nahradilo sídlisko viacpodlažných bytových domov s autobusovým spojením so všetkými fabrikami. Neskôr takúto zástavbu prevzalo mesto Brezno a ďalšia zástavba Valaskej sa zastavila, okrem individuálnej bytovej výstavby nad sídliskom smerom ku kóte Lipová, v starej obci a v časti Piesok powyše starej kolónie aj na začiatku obce Bystrá poniže Bystrianskej jaskyni na Valaštianskych pozemkoch. V areály sprístupnenej jaskyne vzniklo v katastrálnom území Valaskej rekreačné stredisko pre cestovný ruch prevádzkované podnikom Reštaurácie Banská Bystrica. Išlo o hlavný zrubový objekt reštaurácie stavebnicovej konštrukcie priamo pred vstupom do Bystrianskej jaskyni a 10 zrubových chát pre rodinné ubytovanie v areály aj s lyžiarskym vlekom so zjazdovkou. Rovnako Valaská obhospodarovala podnikový vlek pod kótou Chvatimec

h Strojární Piesok n. p. s osvetlenou jednosedačkovou lanovkou vyrobenej v závode SP ako prvého v ČSSR. Aj tu v údolnej (dolnej) stanici pri prameni pitnej vody postavili niekoľko zrubových barákov s viacerými izbami ako turistická ubytovňa. V hornej stanici tiež postavili horskú chatu „Bernardín,, s funkciou občerstvenia a ubytovaním. V polovici 19. storočia žije vo Valaskej 1100 osôb. V roku 1910 je registrovaných 2 378 obyvateľov. Z toho samotná obec má 1479 duší, Piesok pri Henriho závode štátnych železiarní v Podbrezovej, vzdialený 1 km 540 duší a Štiavnička pri štátnej pile vzdialenej 2 km, 359 duší. Svoje maximum dosahuje Valaská v roku 1930 s 2391 obyvateľmi a pred výstavbou nového sídliska počas socializmu (ČSSR) nastal pokles na 1929 obyvateľov. Po dostavbe sídliska v roku 1970 Valaská dosahuje maximum 5 373 osôb.



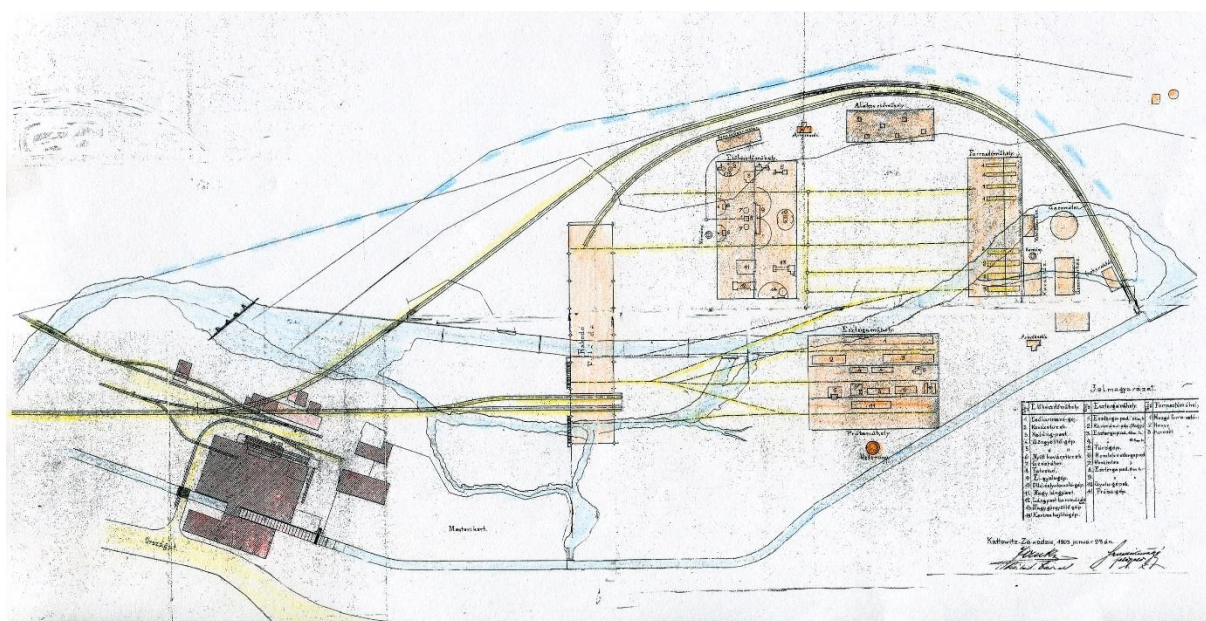
Obr. 62. Pohľad na Valaskú od železničnej trati. V popredí obecná škola a celkom vpravo dole pravostranný prítok Hrona z dolinky Potôčky a krasového prameňa Tajch (Na Studničke). vľavo hore nová štvortriedna škola pri starej hradskej. Novú cestu vybuodovali údolím Hrona.



Obr. 63. pohľad na Valaský od železničnej trati. Namiesto obecnej školy tu postavili v 60. rokoch 20. storočia novú hradskú B. Bystrica – Brezno. Most prešiel koncom 20. storočia rekonštrukciou (spevnený a rozšírený aj s chodníkom pre peších).



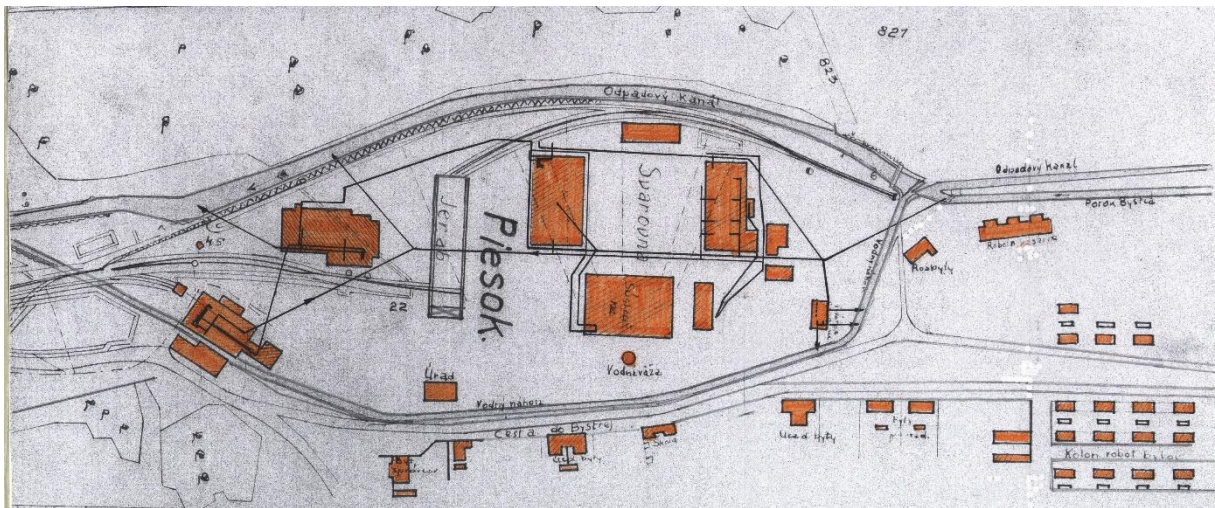
Obr. 63. Jeden z posledných dochovaných dvorov Valaskej s hospodárskymi stavbami z domom gazdu s prednou izbou do ulice, neskôr prestavovaných na bývanie starých rodičov a členov rodiny. Koniec dvora uzatváralo humno a za ním ešte nasledovalo pole (záhumienko). Tie zostali v majetku majiteľov aj po násilnej kolektivizácii, keď Valašania museli svoje polia dobrovoľne-nasilu prepustiť roľníckemu družstvu.



Obr. 64. plán na výstavbu Henriho závodu v Piesku powyše starej valcovne (vľavo dole).



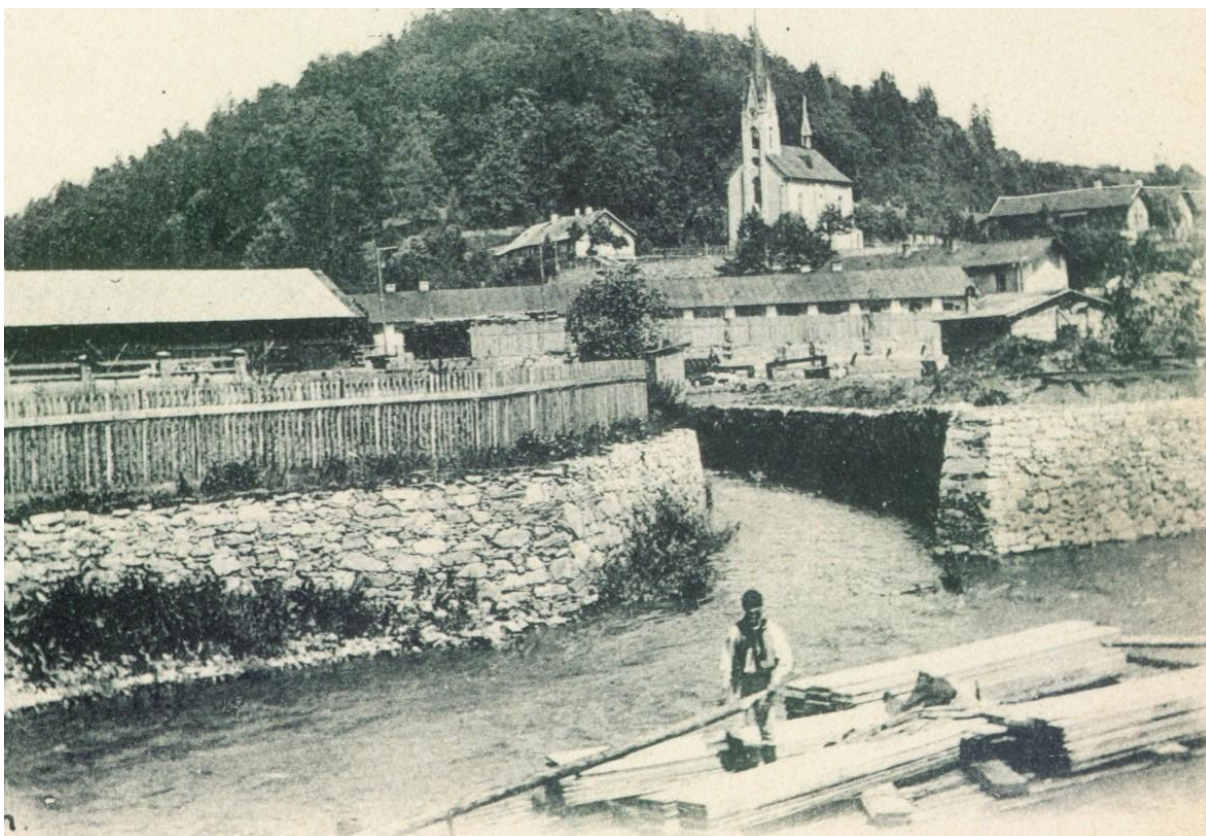
Obr. 65. Pohľad z Chvatimechu do údolia Hrona spod novopostavenej sedačkovej, prvej na Slovensku, vyrobenej v strojárňach Piesok. V údolí vidieť pôvodný, kľukatiaci sa Hron aj s vodným kanálom križujúci železničnú trať (vpravo uprostred) napájajúci rieku Hron v ohybe powyše murovanej hate. Strednou riečnou terasou medzi poličkami Valaštanov vidieť starú hradskú lemovanú stromoradiú a vpravo hore sa nachádza skalné bralo Skalky.



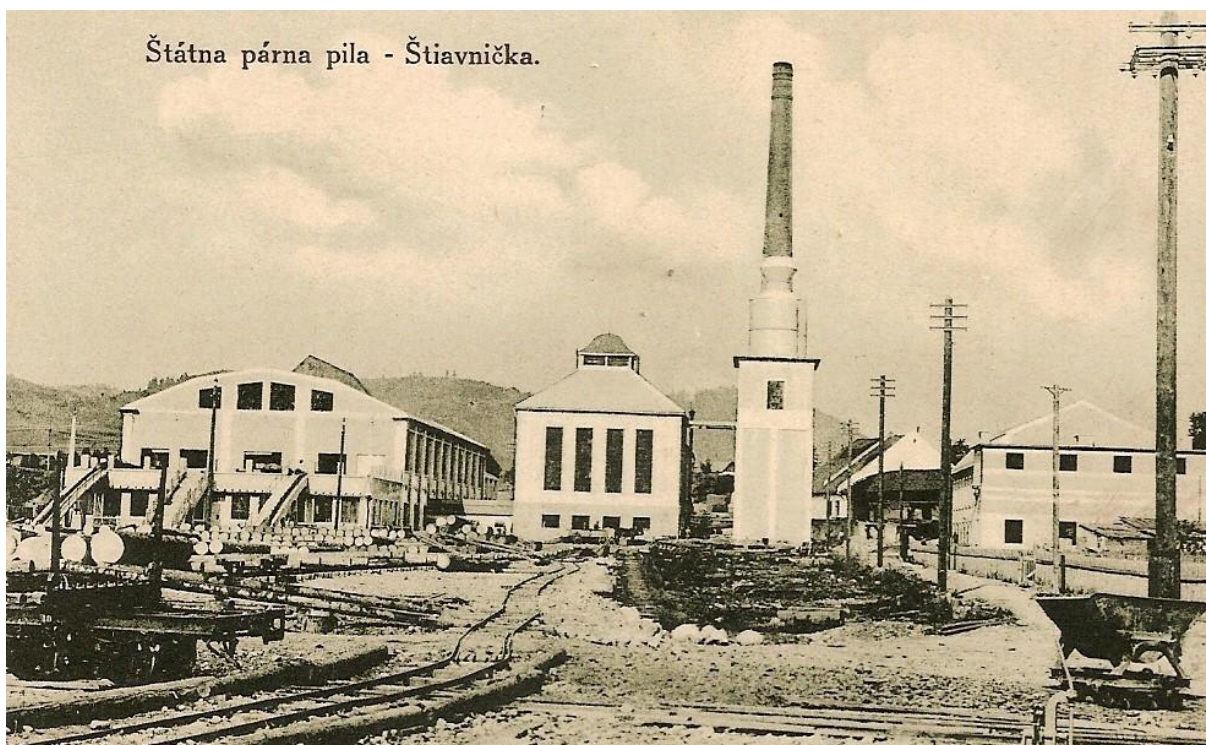
Obr. 66. Henriho fabrika v Piesku s robotníckou kolóniou (celkom vpravo dole) a ostatnou zástavbou pri hradскеj z Piesku cez Bystrú, Mýto pod Ďumbierom a Jarabú na Čertovicu a Liptov. Celkom vľavo dole stará valcovňa a nad ňou tupozvarovňa prenesená z Podbrezovej. Nezafarbený objekt žeriavovej dráhy



Obr. 67. Výstavba Henriho fabriky v Piesku na začiatku 20. storočia. V pozadí zástavba hradскеj do Bystrej a horský prechod Čertovica a horizont tvorí riečna terasa Hrona s hradskou vedúcou cez Valaskú do Brezna. Na poliach Valaštanov tu v 70. a 80. rokoch 20. storočia vyrástol Nový závod Švermových železiarní Podbrezová. Údolie Hrona sa nachádza za horizontom terasy.

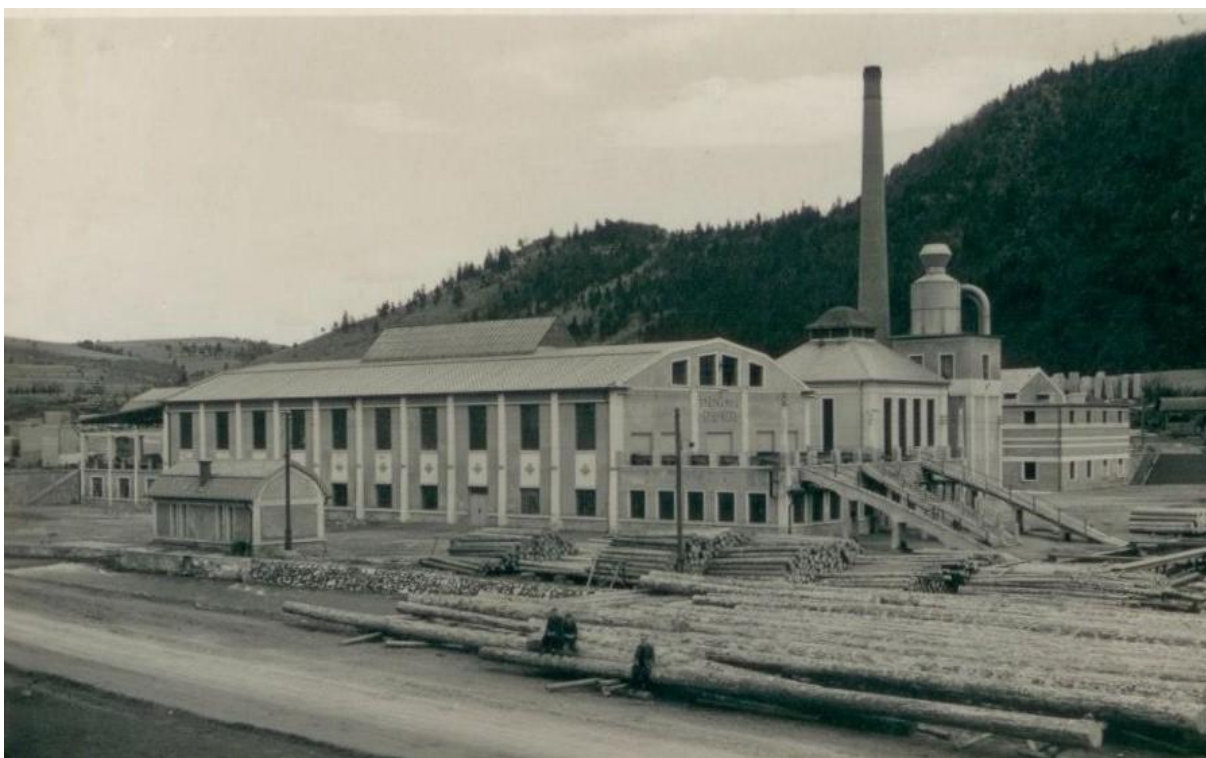


Obr. 68. Pltenie dreva cez Podbrezovú. Medzi pltníkov patrila aj komunita Valaštanov.



Štátna párna píla - Štiavnička.

Obr. 69. Posledná prestavba štátnej píly Štiavnička z prvej dekády 20. storočia, keď sem stavebne dokončili trať lesnej železničky Hronec – Štiavnička. Vľavo pilnica s trojicou gátov a uprostred objekt kotolne, za nim strojovňa s parným strojom.



Obr. 70. Píla v Štiavničke v plnej prevádzke pri štátnej ceste vyhorela v 80. rokoch 20. storočia.



obr. 71. Piesok s novou výrobnou halou štátnych železiarní v medzivojnovom období 20. storočia. V pozadí zástavba hradskej z Podbrezovej do Bystrej a Čertovicu. Na horizonte cez polia Valašťanov sa klukatie hradskej z Banskej Bystrice do Brezna cez obec Valaskú, pričom klesá do údolia Hrona. na tejto ploche vyrástol v 70. rokoch 20. storočia Nový závod ŠŽ.



Obr. 72. Socialistická zástavba Strojárne Piesok v katastri obce Valaská. Vľavo nová kyslíkareň, vpravo učňovské dielne prestavané z bývalého solivaru.



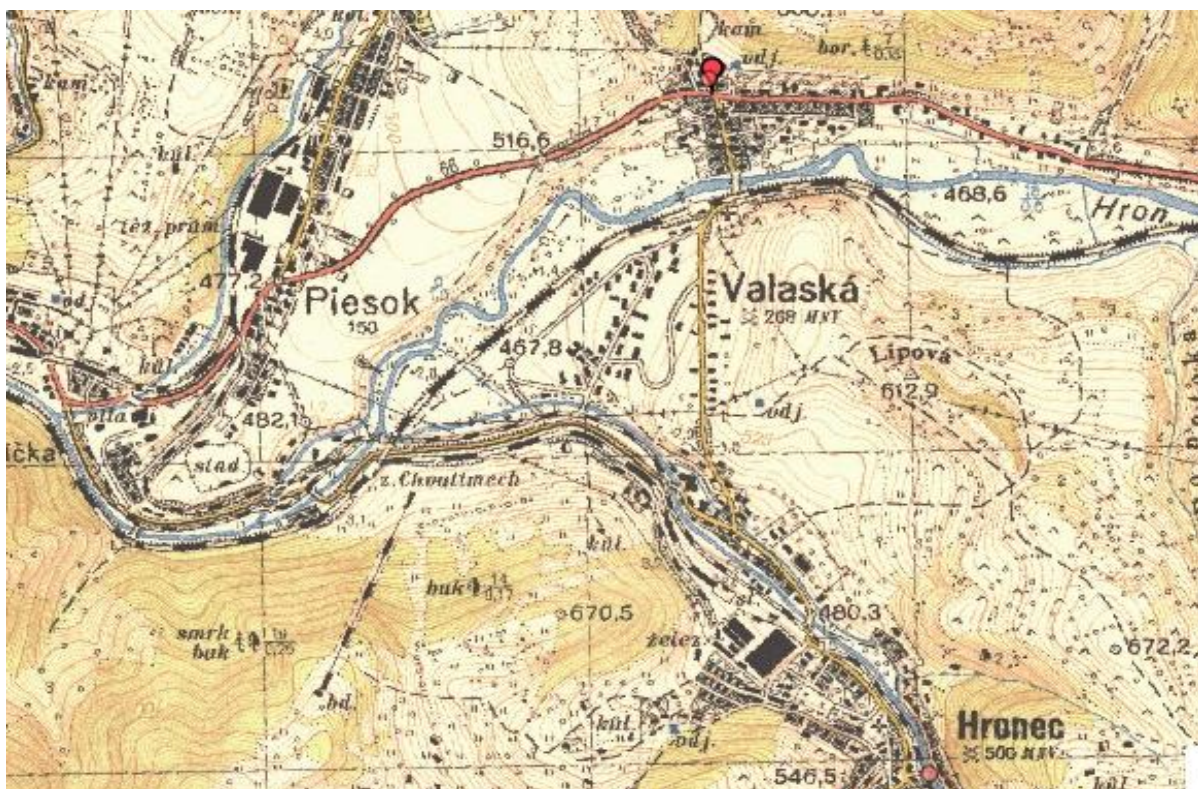
Obr. 73. Výstavba sídliska „Nová Valaská,, na poliach Valaštanov začala v 50. rokoch 20. storočia. Počet obyvateľov tak vzrástol o niekoľko tisíc, zamestnaných v okolitých fabrikách.



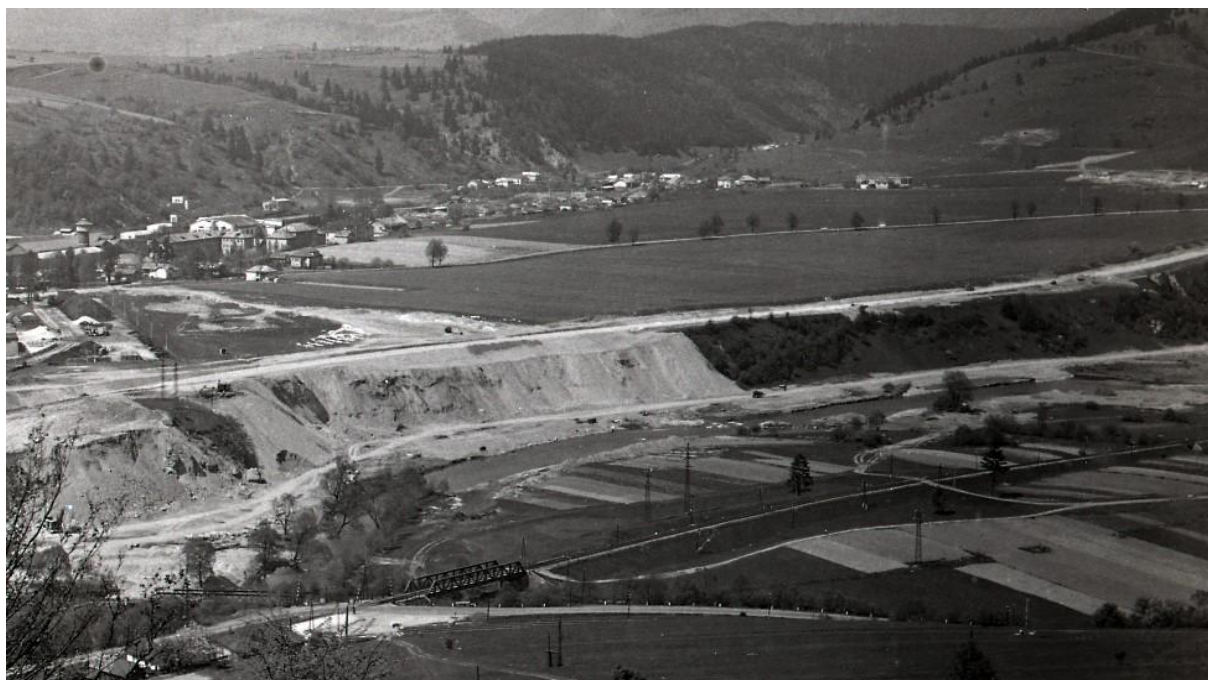
Obr. 74. Pohľad na rozostavané sídlisko z vtedajšej hradskej poniže Skalky zo 60. rokov 20. storočia. V údolí Hrona vidieť železničnú trať a rieku Hron s ohybom smerujúcim pod skalné bralo Skalky. O niekoľko rokov bol ohyb odklonený pri výstavbe novej trojprúdovej cesty č. 66/1.



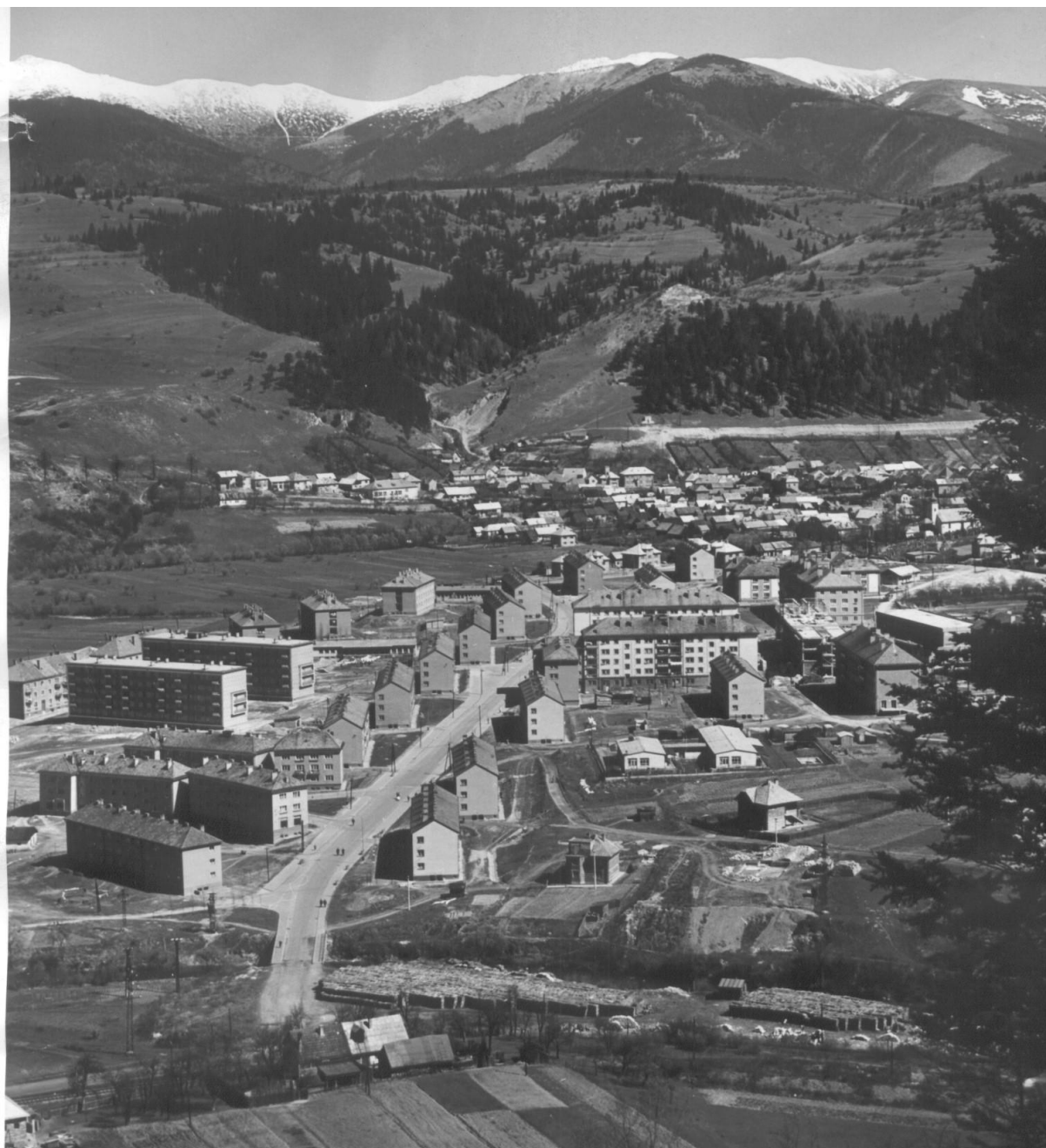
Obr. 75. Pohľad na Valaskú od juhu. V popredí sídlisko Nová Valaská, v pozadí stará Valaská uprostred s hlbokou dolinkou Potôčky, vľavo kravíny bývalého JRD Valaská. V pozadí zasnežené vrcholy ústredného hrebeňa Nízkych Tatier z Chopkom a Ďumbierom.



Obr. 76. Výšek mapy pravdepodobne z 60. rokov 20. storočia s pôvodnou hradskou Podbrezová-Štiavnička-Piesok-Valaská-Brezno (červená). Hron tiež v pôvodnom koryte aj s vodným kanálom ako spojka s Čiernym Hronom (pod kótou 467,8) križujúcu železničnú trať. Mapa už obsahuje sedačkovú lanovku (vľavo dole) sídlisko Valaská a novú halu metalurgického závodu v Hronci. Do novej zástavby Valaskej môžeme zaradiť aj individuálnu výstavbu pôvodne vozovej cesty „Ku križu,“ nad novým sídliskom medzi Valaskou a Hroncom ale aj zástavbu hlavnej ulice v starej obci smerom na Brezno (vpravo hore).



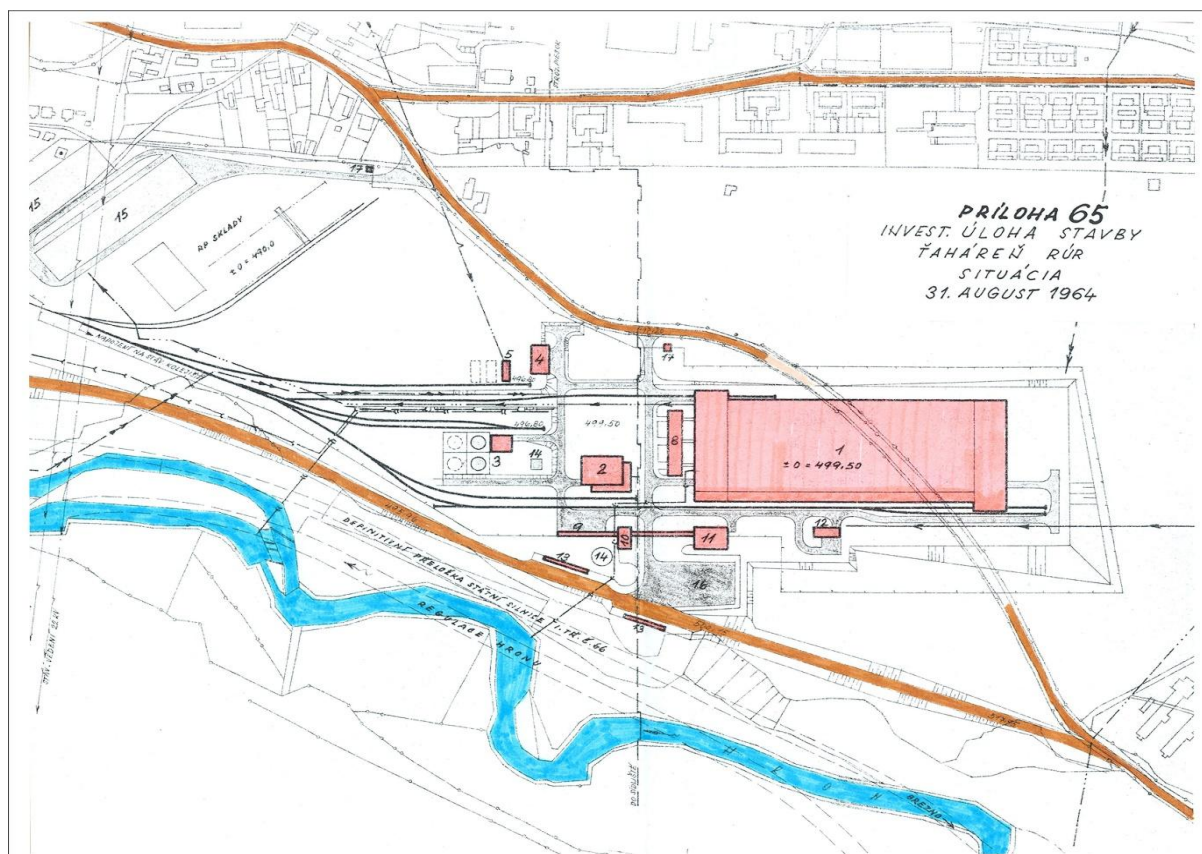
Obr. 77. Pohľad na valaštianske polia tesne pred zástavbou Nového závodu Podbrezovských železiarní. Vpravo dole osobná stanica Chvatimech s odbočnou traťou do Hronca Nákladná stanica súbežne s cestou. V pozadí Stojáreň Piesok aj s fabrickou kolóniou.



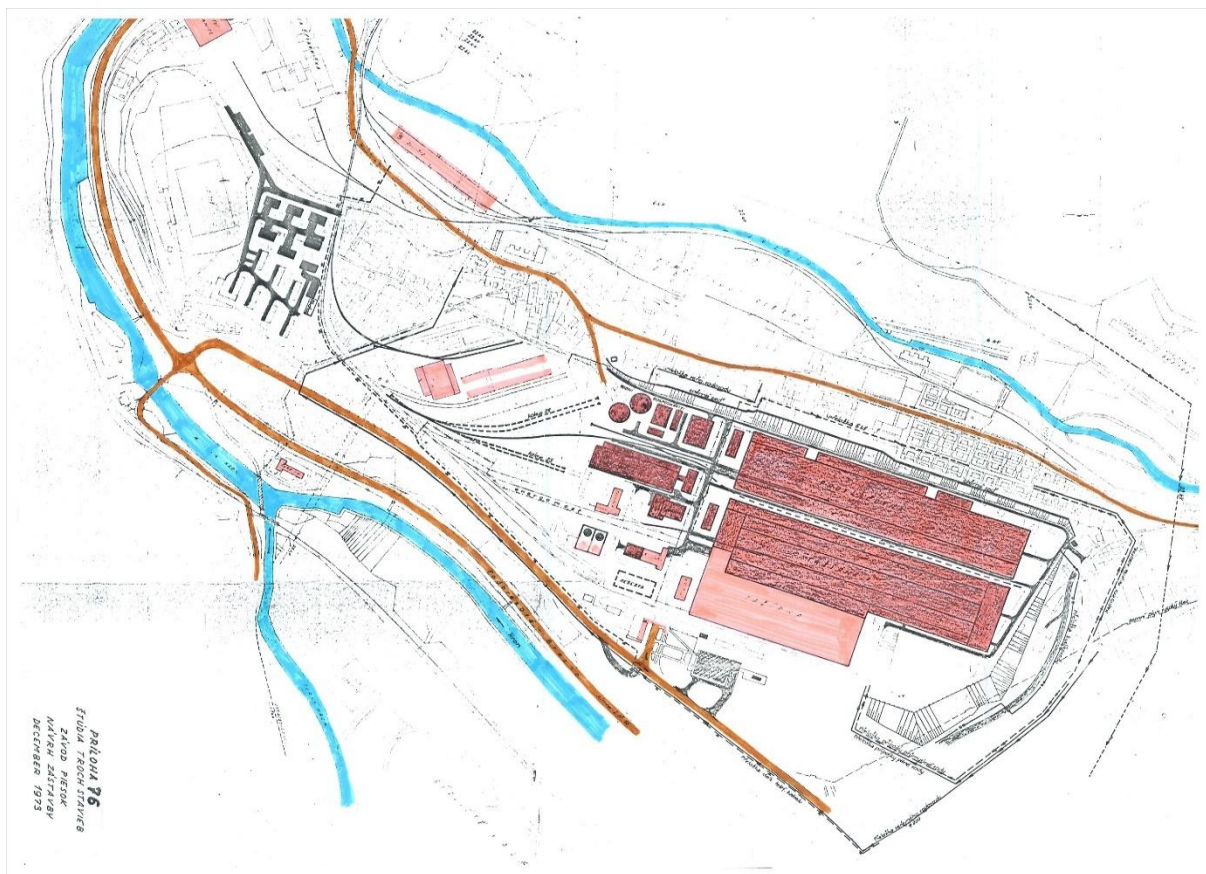
Obr. 78. Celkový pohľad na dostavané sídlisko Valaský. V popredí drevosklad štátnych lesov so železničnou traťou ČSD a lesnou železničkou. V pozadí Stará Valaská, dolina Potôčky a zasnežené hole Nízkyh Tatier.



Obr. 79. Pohľad na bralo Skalky zo sídliska Valaská pred výstavbou Hutníckeho skanzenu



Obr. 80. Nový závod Švermových železiarní v Podbrezovej z r. 1964 s projektovanou výrobnou halou VT I. (červená) so zrušenou hradskou medzi Pieskom a Valaskou. Celkom vpravo dole kraviny Štátnych majetkov Valaská, pod nimi skalka so súčasným Hutníckym skanzenom. Dole staré koryto Hrona (modrá) s haťou a vodným náhonom pre zrušenú valcovňu Chvatimech (vľavo uprostred). Plán obsahuje odklonenie Hrona a výstavbu novej štátnej cesty č. 66/I.



Obr. 81. Plán zastavaného extravilánu Valaskej (vľavo) so sídliskom Štiavnička, (vpravo) novým závodom ŠŽ Podbrezová (červene) v susedstve so Strojárňami v Piesku. Hnedou sú vyznačené cesty niekoľko krát preloženej cesty č.66/I. od starej hradskej (hore) vetviacej sa v Piesku do Brezna a Jarabú. Nasleduje križovatka Chvatimech (vľavo dole) s odbočkou do Hronca, vedúca najskôr cez Nový závod a Valaskú do Brezna a napokon údolím Hrona priamo do Brezna.



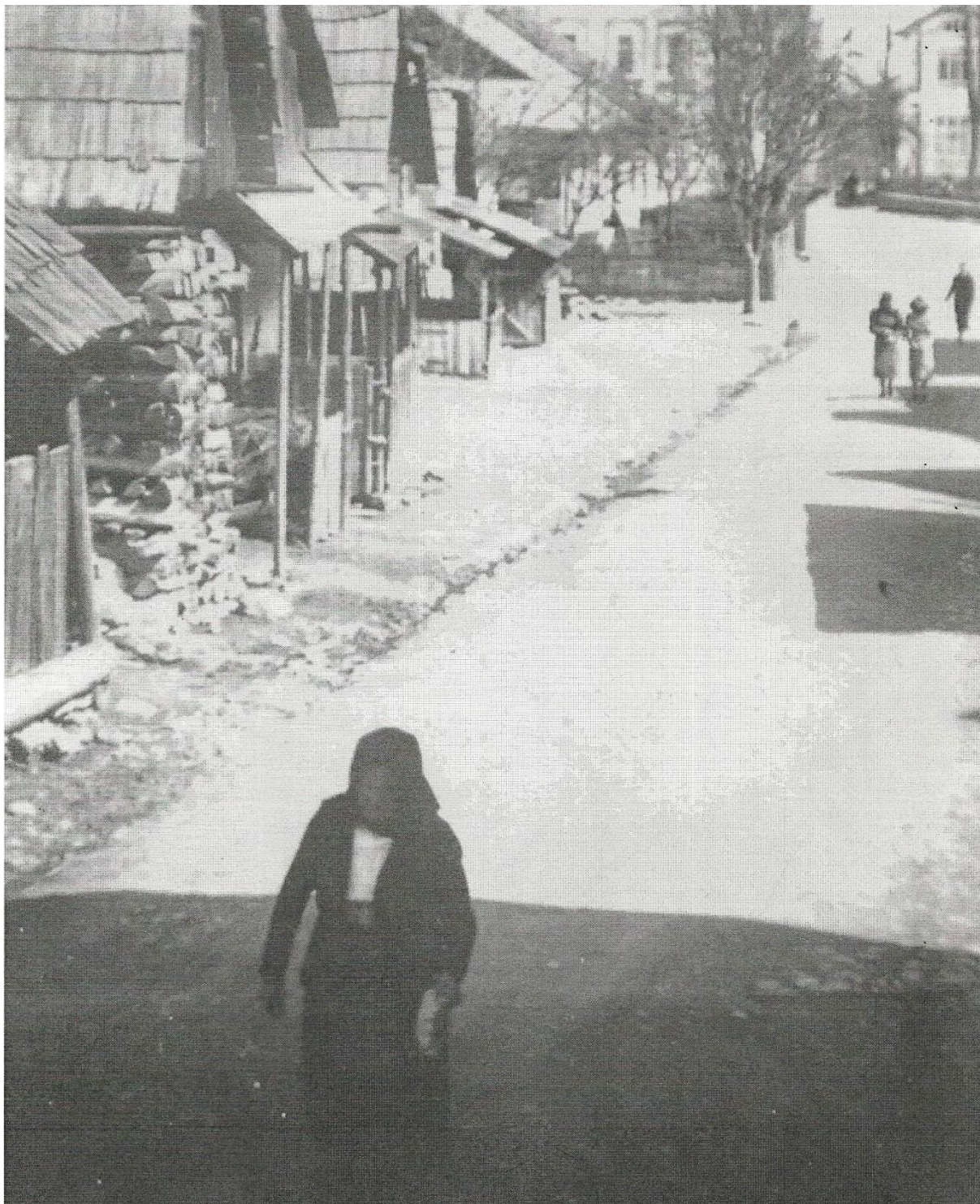
Obr. 82. Letecký pohľad na Nový závod Železiarní Podbrezová a časť Strojárne Piesok (vľavo dole). V pozadí stará obec Valaská (uprostred) a sídlisko Nová Valaská. Celkom vzadu Brezno.

Zástavba Hronca v 20. storočí

Začiatkom 20. storočia sa uberá stavebná činnosť zástavbou námestia objektami mestského typu v secesnom slohu s bohatou štukovou výzdobou fasády. Veľkou prestavbou prešiel zájazdny hostinec novou zástavbou bývalého dvora a hospodárskych objektov, kde vyrástol dominantný, podpivničený trojpodlažný objekt Kresťanského spolku s obchodom, kasínom a klubovňami. Na mieste bývalých erárnych maštali tu postavili rozľahlú secesnú budovu „Dadova,, detského domova pre denný pobyt detí zamestnaných žien. Námestie uzatvára prestavaná dvojpodlažná budova lekárniky s bytom tiež v zdobnom secesnom slohu, teraz v rohu prilepená k ďalšiemu dvojpodlažnému rozľahlému objektu židovského obchodníka s obchodom, krčmou, pekárňou a bytom majiteľa na poschodí. Z obytného domu postaveného na mieste bývalého vykúvacieho hámra je prestavbou zhotovený notársky dom s jeho bytom na poschodí. Námestím od roku 1910 prechádza aj železničná trať lesnej úzkorozchodnej železničky Hronec – Čierny Balog. Počas I. svetovej vojny v roku 1917 pribudla nad námestím a Mlynskou ulicou odbočná trať do osady Osrblie a dnes zaniknutej železiarskej osady Tri Vody s dochovanou vysokou pecou.

Pôvodný vzhľad terajšieho námestia sa začína výrazne meniť. V podstate zo starých kamenných objektov zostávajú len šafárov byt s veľkou prístavbou dvojpodlažného krídla ako obchod, krčma, pekáreň s bytom majiteľa na poschodí a dvojpodlažný objekt zájazdneho hostinca. Ten získava Hronecký potravný spolok na svoju predajňu a klubové priestory. Presné využitie priestorov nie je známe. Išlo o najokázalejšiu secesnú stavbu námestia, a takou zostala aj do súčasnosti, dnes s reštauráciou Vtáčnik. K rozsiahlej prestavbe došlo aj v dome lekárniky na mieste bývalej baníckej izby s klopačkou a hodinovou vežou. Mestský typ nového obytného dvojpodlažného domu s pôdorysom v tvare písmena L s bránou do dvora a štítovou úpravou strechy. Najvýznamnejšou stavbou začiatku 20. storočia sa stala výstavba už spomenutej lesnej úzkorozchodnej železničky Hronec – Čierny Balog. V Hronci tak pribudlo moderné dopravné zariadenie podobne ako električková trať vo veľkých mestách Uhorska. Zavedením pravidelnej osobnej prepravy vlastne aj túto funkciu miestnej dopravy lesná železnička plnila. Píla na Štiavničke získala okrem prijímacej lesnej vlečky z Hronca aj prepojenie na širokorozchodnú trať cez fabričnú vlečku ako odovzdávkovú koľaj z Piesockej vetvy. Hronec mal bohatú obchodnú sieť, lekára aj lekárne, niekoľko krčiem, pekáreň. Po roku 1910 pribudla v Hronci aj koncová stanica Uhorských železníc odbočnej trate z Chvatimechu získali občania vlakové spojenie s celou krajinou. Okrem toho tu vznikla prekládková stanica dreva a reziva z lesnej železničky a vlečka pre drevosklad štátnych lesov a fabriky. Najnovšia bytová výstavba v Hronci prebehla v 20. a 30. rokoch 20. storočia zastavaním terajšej Švermovej ulice medzi Komorhofom, Prajským domom a Lisovňou na dolnom konci obce s dominantnou vilou pre riaditeľa lesnej železničky. V rovnakom slohu štátne lesy

postavili ešte štyri rodinné domy so šiestimi bytmi pre svojich úradníkov na vlastnom pozemku medzi lesnou správou a štátnou školou pri fabrike. Tým sa dolný koniec konečne pripojil k zastavanému jadru Hronca.



Obr. 83. Pohľad dolu Mlynskou ulicou s hospodárskymi objektmi vľavo pôvodne sklady drevného uhlia. Dnes tam stoja obytné domy zo 60. rokov 20. storočia. Obytné murované domy vpravo vrhajú na cestu tieň. V pozadí reprezentačné secesné objekty námestia (Plácu).



Obr. 84. Pohľad súčasnou mlynskou ulicou zastavanou po oboch stranách. Maštale nahradila nová povojnová zástavba. Naľavo zástavba z 30. rokov 20. storočia, v pozadí objekt reštaurácie Vtáčnik a pekárne Sv. Mikuláša na námestí 6. Marca (dňa oslobodenia Hronca v roku 1945).



Obr. 85. Vzdialenejší pohľad na Mlynskú ulicu so staršou zástavbou z konca 19. storočia.



Obr. 86. Chata turistov na Sv.Jáne z 30. rokov 20. storočia pri sútoku Čierneho Hrona a Hrončoka powyše zaniknutého vodného tajchu „Špertajch,, s vybudovaným cestným mostom a železničným viaduktom lesnej železničky (celkom vľavo uprostred) 20 km dlhej odbočnej trate Kamenistou dolinou do sklárskej osady Sihlá. V popredí vpravo skalné bralo vystupujúce z riečiska Čierneho Hrona. Fotené so železničnej trate lesnej železničky.



Obr. 87. Areál Masarykovej chaty po prvej prestavbe a rozšírení o ďalší objekt. Ďalšia prestavba v 60. rokoch 20. storočia zmenila areál na pioniersky tábor s dvorom zastavaným po obvode štvorlôžkovými chatkami (tzv. telatníkmi). V 80. rokoch 20. storočia v areáli postavili ďalší zrubový objekt až napokon v 90. rokoch chata vyhorela a odvtedy areál chátra. Navyše sem ČSAD zrušila aj autobusovú linku.

Výstavba pokračovala aj v 50. rokoch 20. storočia novou ulicou v bývalom uhlisku pri rieke Čierny Hron dvojpodlažnými rodinnými domami so záhradou a rovnako v priestore štátnej štvortriednej školy štátne lesy postavili niekoľko bytových domov a rodinných domov pre svojich zamestnancov.



Obr. 88. Iný pohľad na Hronec a Hajný Grúň s vrstevnicami poličok (osredkov). V popredí nový kostol z roku 1826 a farou z roku 1836.



Obr. 89. Pohľad na kostol s farou, nad kostolom vyčnieva komorský dom (kaštieľ) a celkom vpravo dvojpodlažný komorský dom kde býval a ordinoval fabričný lekár.



Obr. 90. Pohľad na východnú (drevenú) časť Hronca od jeho námestia (Plac) ohraničujúceho dvoj aj trojpodlažnými budovami (uprostred) bývalého zájazdného hostinca a kresťanského potravného spolku, obecného domu s bytom notára na mieste starého hámra, domu lekárniky prestavaného z objektu baníckej izby s hodinami a krčmy s obchodom židovského obchodníka pôvodne byt šafára starej železiarne. V pozadí ešte vidieť kostol a vedľa na vľavo dvojpodlažný komorský dom kde neskôr býval a ordinoval fabričný lekár.



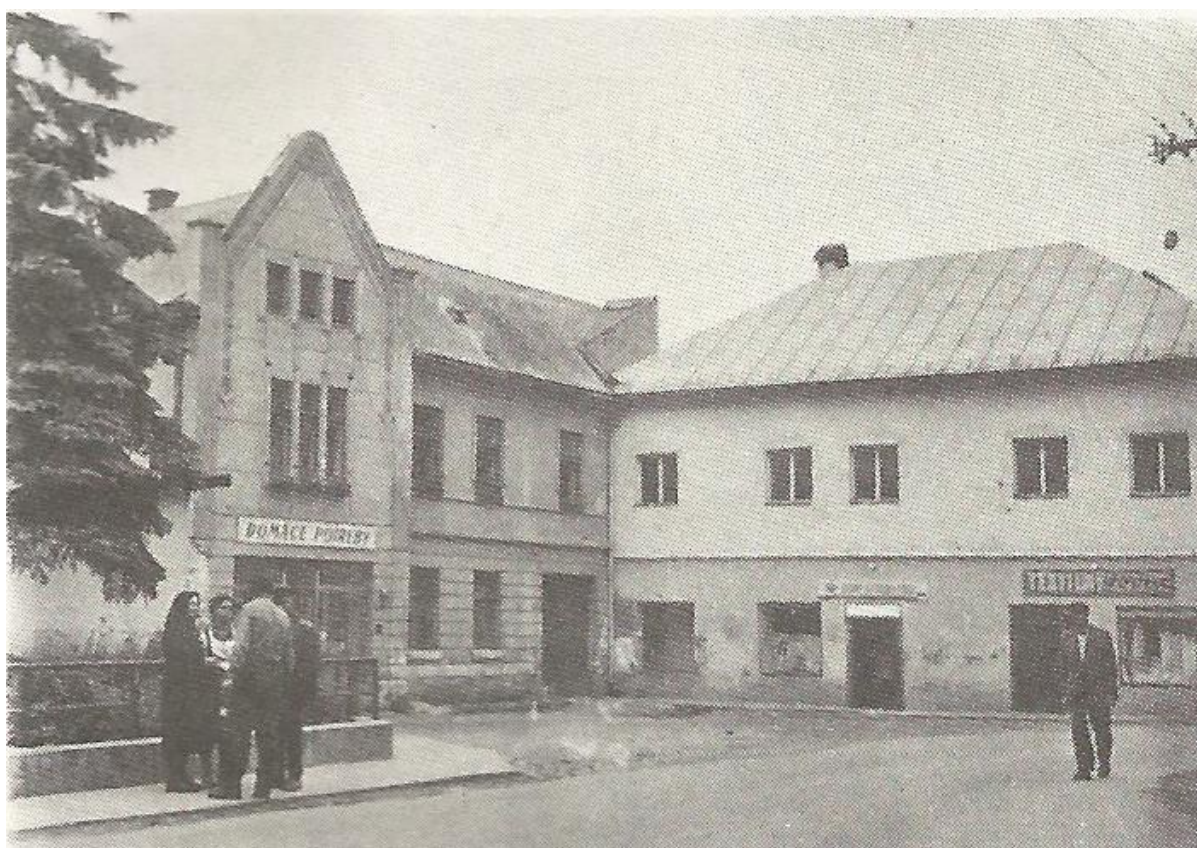
Obr. 91. Pohľad na dolinu Osrblianskeho potoka od sútoku s Čiernym Hronom s Mlynskou ulicou. Po zrušení horného uhliarstva bola rovná, často zatápaná plocha husto zastavaná a vznikla štvrť nazývaná Žabiareň. Celkom vľavo bytový dvojpodlažný komorský dom s pavlačou na mieste bývalej vysokej pece. Uprostred pri potoku veľká secesná budova „Dadov“, a celkom vpravo časť Kresťanského potravného družstva.



Obr. 92. Námestie v Hronci pred lekárňou v 20. rokoch 20. storočia s mestskou úpravou fasád.



Obr. 93. Námestie v Hronci z 30 rokov 20. storočia. Vľavo obecný dom s bytom notára, v pozadí secesný dom lekárnik v rohovej spojnici s hostincom, obchodom a bytom židovského obchodníka Windholza s už novým ostením okenných rámov na poschodí.



Obr. 94. Šedivé časy socializmu plne vystihuje čiernobiela fotografia zanedbaného námestia (Placu).



Obr. 95. Súčasné námestie Hronca. Osamotený elektrický stĺp a za ním tzv. popravisko nevhodne dotvára prázdnotu po zbúraní najstaršej murovanej erárnej stavby hroneckej železiarne z poloviny 18. storočia. Dedinskí architekti si iste zaslúžia aspoň cenu útechy.



Obr. 96. Po presťahovaní MNV do novostavby začala historická budova chátrať.



Obr. 97. Priečelie detskej dennej opatrovne (dadov) predchodca materskej škôlky na námestí v Hronci so záhradou tienenou stromoradím plnej hrajúcich sa detí.



Obr. 98. Súčasný neradostný pohľad na „Dadov,, v období socializmu zdravotné stredisko.



Obr. 99. Detail drevenej verandy Dadova v súčasnosti opustenom rozľahlom objekte.

Tie napokon aj so starou školou padli za obeť pri rozširovaní Metalurgického závodu v 80. rokoch 20. storočia. Samozrejme podobne ako vo Valaskej prebiehalo vymladzovanie prestavbami starých domov, najmä dreveníc za nové obytné domy v celom intraviláne. Poslednú zástavbu Novej ulice pod Lipovou na valašianskych pozemkoch sa možnosti plošného rozširovania obce prakticky vyčerpalo. Vďaka novému sídlisku medzi Valaskou a Hroncom došlo ďalšou individuálnou zástavbou k splynutiu oboch obcí na troch uliciach v jeden sídelný celok. Rovnako výstavbou nového závodu Železiarní Podbrezová a Strojárne Piesok s bytovou výstavbou sídliska Štiavnička aj tu došlo k splynutiu zastavanej plochy intravilánu Podbrezovej, Valaskej - Piesku a Valaskej.

V roku 1828 žilo v Hronci v 158 domoch 1139 obyvateľov, do roku 1910 sa zdvojnásobil na 2145. do roku 1940 poklesol na 2000 a v súčasnosti poklesol na 1154 osôb.

Na porovnanie v roku 1910 má Valaská 2 378 obyvateľov. V roku 1930 má 2391 obyvateľov a v roku 1970 Valaská dosahuje maximum 5 373 osôb. Mesto Brezno v roku 1786 malo 2688 obyvateľov, v roku 1910 v Brezne žilo 4 179 obyvateľov. V období socializmu sa mesto začalo zaľudňovať. Do roku 1950 počet obyvateľov stúpol na 6 841, v roku 1960 na 9 281, v roku 1970 to bolo 12 305 obyvateľov, v predrevolučných rokoch dosiahlo 17 334. Ako vidieť, do začiatku 19. storočia bolo obyvateľstvo temer vyrovnané. Meniť sa začalo až začiatkom 20. storočia v neprospech Hronca s trvalým úbytkom obyvateľov.



Obr. 100. Detailnejší pohľad na stred Hronca. Vpravo veľká budova hostinca v susedstve s dvojpodlažnou secesnou budovou lekárnice a bytu lekárnik, vľavo rozľahlá dvojpodlažná budova Kresťanského potravného spolku pôvodne zájazdny hostinec s uzavretým dvorom a za nim tiež dvojpodlažný obecný dom s kanceláriou a bytom notára.



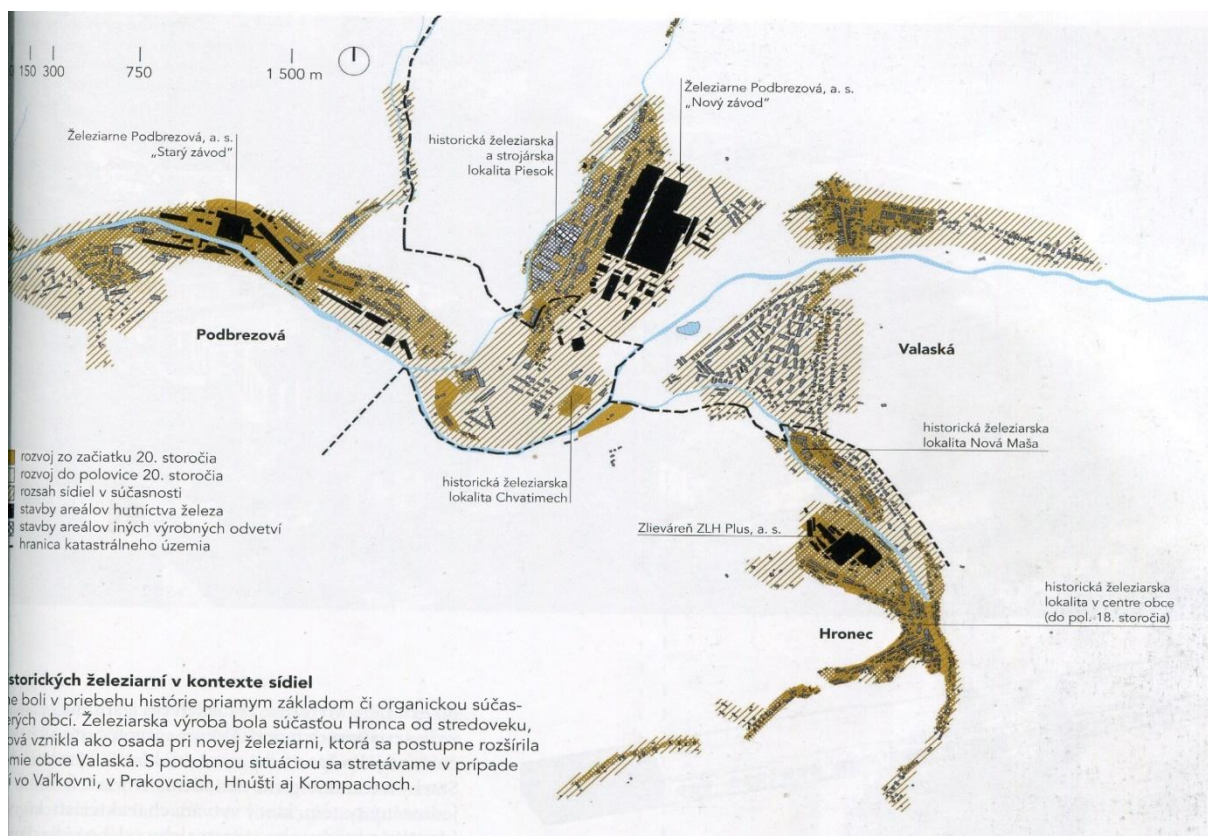
Obr. 101. Nová zástavba Hronca pri hradskej (hlavnej ceste) medzi lesnou správou (vľavo dole) a štátnou štvortriednou školou (vpravo dole) štyrmi vilkami so šiestimi bytmi pre honoráciu štátnych lesov. V rovnakom slohu a rovnakom čase postavili aj budovu výpravcu a správcu lesnej železničky a vilu pre správcu železničky.



Obr. 102. Pohľad na lesnícke vilky z 20. rokov 20. storočia po obnovení Čiernohronskej lesnej železničky Hronec – Čierny Balog v 90. rokoch 20. storočia.



Obr. 103. Vilka na Hlavine nad haťou postavený v roku 1936 s prístupovým krytým schodiskom z Mlynskej ulice. V poradí ide už o štvrté z toho dva sú v najstaršej ulici Hronca.



Obr. 104. Pohľad na centrálnu časť Hronca západne od námestia smerom na Valaskú a Chvatimech. Vľavo hore vrch nazývaný Kopec pod ktorým sa nachádza zlieváreň a smaltovňa, vpravo dole hať na rieke Čierny Hron pre náhon (Mašného jarku) turbíny v lisovni poniže Hronca.

Pramene a použitá literatúra

- Alberty, J.: a kol. : Valaská 2002
Alberty, J.: Oceľový chlieb z Podbrezovej 1968
Bek J. : Atlas lokomotiv 1978
Bergfest, A.: Baníctvo v Ľubietovej na železnú rudu 1951
Binder, R.: Osadníci na Horehroní 1962
Bolerázsky, V.: Historický zborník kraja IV., 1968
Čillík I. : Potulky dejinami Starých Hôr 2017
Frák, G.: Baníctvo v Železníku 1981
Greschner, J. : 150 rokov Železiarní v Podbrezovej 1990
Habovčiak A.: Stredoveká dedina na Slovensku 1980
Hapák, P.: Dejiny železiarskeho priemyslu na Slovensku v r. 1848 – 1867,1962
Herich, O.: Z histórie obce Sirk 2005
Horehronské múzeum : Smaltovaný riad z Hronca 2008
Hronček, P. a kol.: Bacúch 2009
Hrušovský, A.: Stručné dejiny Poník a Ponickéj Huty 2014-12-15
Kolektív. : Dejiny hutníctva železa . ČSAV, Praha 1986
Kolektív, : II. vojenské mapovanie – Františkovo 1836-1852
Kladivík, E. Ladziarsky, I.: Banské múzeum v prírode 1988
Kmeť S.: Z histórie a súčasnosti Banskobystrického okresu 1989
Kmeť, L.: Železničná trať Zvolen – Banská Bystrica 2003
Kuba A. : Jak prišli koňe pod kapotu 1988
Lacko R. : 100 rokov železničnej trate Podbrezová - Tisovec 1996
Mlynka L. Haberlandová K. : Kultúrne krásy Slovenska , Technické pamiatky 2007
Paulínyi, Á.: Železiarstvo na pohroní
Slobodníková, : Dejiny farnosti Poniky 2008
Stráňková J. Pechar J. Tisíciletý vývoj architektúry 1989
Schrötter, J. a kol. : 175 rokov práce a boja piesockých strojárov 1963
Stránsky, A.: Drevorubači na Čiernom Hrone 1969
Šarudyová, M.: Topografia železiarní na Slovensku v 19. storočí 1989
Turčan, T. a kol.: Železiarne Podbrezová 170 ročné 2010
Zechenter, G.:Päťdesiat rokov slovenského života 1974
Zemko, : Poniky 700 ročné
Zsemley, O.: Tisovec – monografia železiarne a erárneho majetku 1904
Žiak, V.: a kol.: 70 rokov Stredoslovenských energetických závodov 1993

ŠÚBA Banská Štiavnica

Archív Železiarne Podbrezová a. s.

Archív ZHL plus a. s.

Archív Milana Štéca

Fotoarchív Anny Nociarovej a podnikového múzea Železiarne Podbrezová a. s.

Internet archív Kristíny Zimanovej

Grafika Mgr. Ján Peniak