

HISTORICKÉ PRIEMYSELNÉ ŠTRUKTÚRY V MENIACEJ SA MESTSKEJ KRAJINE BRATISLAVY

Pavel Šuška*

* Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava, geogsusk@savba.sk

Historical industrial structures in the changing urban landscape of the city of Bratislava

The aim of the article is to analyse the development and transformations of historical industrial structures in Bratislava from its beginnings in the second half of the 19th century, through extensive urban growth of the socialist development until post-socialist urban transformations which once again brought newly redefined conditions of urban political economy. The historical industry is understood as elements of the built environment which, at the time of its formation (i.e. since the beginning of the industrial revolution in the city until the II World War), had manufacturing or closely related functions. The emergence and the following destinies of this part of the physical urban landscape is analysed through fluctuations of the values of sites and actual built structures affected by the political and economic changes or urban development transformations of the city itself.

Key words: historical industry, value, urban development, Bratislava, Slovakia

ÚVOD

Bratislava sa hrdí významnou industriálnou tradíciou. Na prelome 19. a 20. storočia malo mesto, vtedy nesúce iné mená, pozíciu druhého najpriemyselnejšieho mesta v Uhorsku. Neskôr v medzivojnovom období sa stala najpriemyselnejším mestom slovenskej časti Československa. Nájst' v súčasnej mestskej krajine materiálne dôkazy tejto minulosti je však čoraz ťažšie. V článku bude predstavený príbeh fabriek a celých továrenských zón, ktoré zohrávali kľúčovú úlohu pri urbanistickom rozvoji Bratislavy najmä od poslednej tretiny 19. storočia, a o svoju ekonomickú funkciu väčšinou prišli až na sklonku storočia minulého. Osud mnohých budov pamätajúcich priemyselnú revolúciu v meste bol definitívne spečatený ich fyzickým odstránením len pomerne nedávno. Aj preto je na mieste hľadať mnohé z odpovedí na otázky pátrajúce po jeho príčinách práve v nastaveniach aktuálnych spoločenských vzťahov. Meniaca sa miestna ekonomická štruktúra, vyjadrujúca širšie zmeny v priestorovej del'be práce, investičná atraktivita a aktivita, charakteristiky trhu s nehnuteľnosťami, postavenie pamiatkovej ochrany a podobne, pomôžu osvetliť mnohé dôležité príčiny nenávratného zániku historického industriálu. Na druhej strane viaceré, na prvý pohľad možno nie úplne zjavné, transformácie ovplyvňujúce osudy tejto historickej vrstvy boli spustené oveľa skôr a rozhodne si zaslúžia bližšie preskúmanie. Preto sa pozornosť sústreďí tiež na dávnejšiu minulosť, ktorú reprezentuje už obdobie vzniku predmetnej vrstvy. Ide o obdobie rozvoja továrenskej veľkovýroby, a s ňou spojenou urbanizácie konca 19. a prvej polovice 20. storočia. Rovnako dôležité je pochopiť zmeny, ktorými historický industriál i mesto prešli v neskorších obdobiach dynamicko-urbanistickej premeny počas epochy štátneho socializmu. V štúdiu najskôr predstavíme teoretickú perspektívu hodnoty a transformácie vybudovaného prostredia, pomocou ktorej bude ďalej interpretovaný príbeh bratislavského historického industriálu od svojich počiatkov po dnešok.

HODNOTA VYBUDOVANÉHO PROSTREDIA

Pri uvažovaní o vybudovanom prostredí a mestskej krajine musíme začať banálnou skutočnosťou, že v princípe každá človekom vybudovaná hmotná štruktúra je odsúdená na zánik. Jednou z kľúčových teórií, ktorá dáva nevyhnutnosť zmeny materiálnej krajiny do súvislosti so základnými vzťahmi spoločenského výrobného spôsobu, je teória produkcie racionálnej krajiny a kreatívnej deštrukcie (napr. Harvey 1985, 1989a a 1989b). Podľa nej je vybudované urbánne prostredie podriadené neustálej zmene, pričom sa dostáva do centra jedného z rozporov procesu akumulácie kapitálu, keď jeho kolobeh rovnako produkuje geografickú štruktúru cirkulácie, no v tom istom čase sa ňou stáva obmedzený.

Pôvodný argument rozvinul v kontexte reflexie veľkej hospodárskej krízy ekonóm Schumpeter (1975), keď vysvetľoval cyklický charakter striedania vln rastu a úpadku, ktorému sú vystavené kapitalistické ekonomiky. V ňom tvrdil, že nevyhnutnosť dosahovania zisku či produkcie nadhodnoty vedie, okrem iného, k rozvoju nových technológií. Dôsledkom takéhoto investovania je nevyhnutné (morálne) zastarávanie nielen starších technológií, ale i inovácií od nich závislých. Reakciu priestorových ekonomík na priebeh dynamiky investičných cyklov je striedanie období rastu a úpadku. Pôvodný argument bol neskôr rozvinutý viacerými geografmi, významnou mierou napr. D. Harveym. Vo svojej teórii akumulácie (Harvey 1985, 1989a a 1989b) popísal proces produkcie "racionálnej krajiny"¹ utváranej opakovanými sériami investícií, ktoré ostávajú často na veľmi dlhý čas zhmotnené v danom mieste. S rozvojom a zmenou technológií a neustálym vyhľadávaním zisku však racionálna krajina alebo priestorové riešenie minulosti predstavuje bariéru ďalšieho rozvoja. Táto je prekonaná procesom kreatívnej deštrukcie, ktorá klesajúcimi investíciami a znehodnotením existujúcich investícií lokalizovaných a ukotvených v priestore pripravuje pôdu pre nové investičné cykly, keď staré znehodnotené je zničené, aby mohlo vyrásť nové. Ide tu teda o fundamentálne napätie medzi fixáciou a pohybom, keď časť investícií musí fungovať v podobe fixovaného imobilizovaného kapitálu v konkrétnom mieste v procese produkcie, pričom si musia neustále uchovávať úžitkové hodnoty (z hľadiska produkcie), teda schopnosť priťahovať cirkulujúci kapitál, ktorý cez ne prúdi v kolobehoch vlastnej reprodukcie.

Úžitková hodnota je kľúčovou vlastnosťou v človekom vytvorenej fyzickej krajine predstavujúcej systém zdrojov využiteľných na produkciu, výmenu alebo spotrebu (Harvey 1985). Iba v jej realizácii, či očakávaní realizácie, môžu získať komodity výmennú hodnotu, ktorá je vyjadrená pomerom, v akom je komodita vymieňaná za iné komodity. V súvislosti s vybudovaným prostredím ako priestorovo ukotvenou a teda neprenosnou komoditou, Harvey (1985) poukazuje na niekoľko špecifik, ktorých dôsledkom je, že cirkulácia kapitálu fyzickým prostredím dynamicky kolíše, pričom v jednotlivých bodoch cirkulácie je vybudované prostredie vyradené, opustené, zničené a selektívne rekonštruované. Investovaním do nehnuteľností vzniká zvláštny druh komodít so špecifickými vlastnosťami. Tieto sú v spojení s jedinečnou polohou vzácné, kapitálové investície sú v nehnuteľnostiach dlhodobo viazané (imobilizované), pričom pomerne dlhý čas obratu vytvára bariéry ďalšej akumulácii, nehnuteľnosti sú tiež ťažko likvidné a citlivé na zastarávanie (Harvey 1989b).

¹ Na iných miestach hovorí o bezprostrednom význame „priestorového riešenia“ (*spatial fix*), ktoré predstavuje časovo obmedzenú sanáciu inherentných kontradikcií kapitalistického systému. Je artikulované v rôznych mierkach, od globálnej po lokálnu, kde je jeho materiálным vyjadrením mestské vybudované prostredie.

Schopnosť vybudovaného prostredia prinášať výnosy závisí hlavne od kolísania hodnôt dvoch rozdielnych elementov. Jedným je poloha v priestore, druhým je vlastná vybudovaná štruktúra a jej zdokonaľovanie. Polohová renta je kontextovo závislá veličina, ktorej hodnota môže rásť alebo klesať v súvislosti s externalitami spôsobenými lokalizáciou iných prvkov prostredia. Záujem o konkrétnu polohu a teda s ním spojená výška potenciálnej renty súvisí s prítomnosťou či absenciou rôznych javov zvyšujúcich kvalitu prostredia. Poloha v rámci metropolitnej oblasti, resp. voči centru a hlavným dopravným tepnám, ako i charakteristiky konkrétnej štvrte (vybavenie technickou infraštruktúrou, prehustenosť zástavby, obmedzená priepustnosť dopravy, dostatok zelene či zaujímavé výhľady a pod.) predstavujú príklady vyjadrení priestorových vzťahov, ktoré môžu ovplyvniť výšku výnosov lokalizovaných nehnuteľností. Ich hodnota sa tak stáva „rukojemníkom rozmarov blízkosti a jej vzťahu k ďalším vlastnostiam“ (Weber 2002, p. 521). Na druhej strane, vlastné vybudované prostredie dňom dobudovania začína hodnotu strácať tak v dôsledku fyzického opotrebenia, ako aj morálneho zastarania, ktoré sa podpisujú pod znižovanie úžitkových hodnôt budov. Proces poklesu hodnoty môže byť spomalený vedomými rozhodnutiami investovať. Takáto revalorizácia sa môže uskutočniť prostredníctvom opráv, inovácií konštrukčných materiálov, dizajnu či vybavenosti a pod., čím sa zabezpečí pretrvávanie úžitkových hodnôt (Weber 2002).

V prípade, že o nehnuteľnosť v danej lokalite za existujúcich podmienok na trhu prestane byť záujem, táto stráca schopnosť priťahovať cirkulujúci kapitál a sama tak stráca hodnotu i cenu. Devalorizácia pokračuje do momentu, keď rozdiel medzi realizovanými (kapitalizovanou pozemkovou rentou) a potenciálnymi výnosmi, alebo „rent gap“ (Smith 1996), začne predstavovať dostatočne veľký stimul pre nové kolo investovania v lokalite. Vybudované prostredie je tak podriadené kreatívnej deštrukcii podľa rytmov kapitalistickej ekonomiky, keď, či už na globálnej alebo lokálnej úrovni, obdobia stavebného rozmachu striedajú časy úpadku a deštrukcie (Smith 2000).

Doposiaľ načrtnutá perspektíva zatiaľ nezohľadňuje mnohé mimoekonomické pôsobenia, ktoré v praxi môžu ovplyvniť osudy vybudovaných štruktúr. Proces kreatívnej deštrukcie vybudovaného prostredia však nemôže byť vnímaný ako prísne determinovaný trhovými silami. V praxi „extrakciu“ hodnoty miesta na rôznych úrovniach ovplyvňuje pôsobenie širokého spektra štátnych a neštátnych (netrhových) aktérov (Weber 2002). Ich pôsobením môže napríklad dochádzať k rôznym definíciám mimoekonomických úžitkov existujúcich prvkov vybudovaného prostredia, ktorých prípadná preferencia smeruje k podpore ich zachovania. Ekonomické bremeno spojené s takýmto rozhodnutím potom musí byť vynútené nejakou formou mimoekonomického tlaku, v prípade priznania kultúrnych hodnôt budove ide spravidla o mechanizmy inštitucionálnej pamiatkovej ochrany. V praxi môže výsledok vzťahov medzi kultúrou a ekonomikou nadobúdať široké spektrum konkrétnych podôb, od úplného prekrytia po neprekonateľný rozpor. Splynutím symbolickej (resp. neekonomicky definovanej úžitkovej hodnoty) a ekonomickej hodnoty je stav, keď sa kultúra stane súčasťou produkcie a spotreby spojenej s akumuláciou kapitálu, teda, keď sa kultúra komoditizuje (Kong 1997, p. 100, pozri tiež Mitchell a Waal 2009). Na opačnom póle stojí zásadný rozpor, ktorý musí byť riešený v prospech jednej alebo druhej hodnotovej perspektívy so všetkými dôsledkami. V takomto prípade ide o politickú otázku definície verejného záujmu, pri ktorej riešení má nezastupiteľnú úlohu štát a jeho inštitúcie.

V súvislosti so štátom, mimoekonomickými funkciami, hodnotami a mimoekonomickými donútením ešte treba spomenúť skutočnosť, že štát okrem toho, že je dôležitým aktérom pri nastavovaní parametrov regulačného prostredia (napr. mierou preferencie ekonomických a kultúrnych hodnotových perspektív), je sám budovateľom a využívatelom mestského hmotného prostredia. Miera jeho kapacít intervenovať sa pritom môže v čase i priestore meniť. Pri periodizácii industrializácie, resp. urbanizácie úzko súvisiacej s industrializáciou, autori a autorky rozlišujú viacero etáp na základe meniacich sa podmienok určujúcich ich základné parametre. V tomto kontexte je možné oddeliť 1) obdobie počiatkov a postupného rozvoja modernej priemyselnej výroby a s ňou spojenej urbanizácie na území dnešnej Bratislavy, 2) obdobie štátneho socializmu so špecifickými politickými a ekonomickými podmienkami určujúcimi charakter industrializácie a urbanizácie a 3) obdobie postsocialistickej transformácie, opäť charakteristické zásadnou rekonfiguráciou základných vzťahov produkujúcich a transformujúcich mestský priestor. Hoci viacerí autori rozlišujú v rámci predvojnového obdobia rozvoja priemyslu a miest u nás obdobie do prvej svetovej vojny a medzivojnové obdobie prvej ČSR (Mládek 1990 a Korec 2013), v predložení príspevku bude obdobie do konca druhej svetovej vojny, resp. nástupu obdobia štátneho socializmu chápané ako obdobie kontinuity rozvoja priemyslu v podmienkach kapitalizmu, ktoré umožnilo vznik objektov a štruktúr dnes označovaných ako historický industriál (Sabol 2011).

V súvislosti s intervenciami a regulačnými kapacitami verejnej sféry, resp. štátu, a tiež vzhľadom na predstavený rámec sa treba ešte vysporiadať so socialistickou etapou industrializácie a urbanizácie, ktorá na prvý pohľad nezapadá do diskusie o vzťahu kapitalizmu a urbanizácie, no tiež predstavuje zásadný moment pre historický pohľad na urbanistický vývoj Bratislavy v tomto príspevku. Na túto etapu je možné nazerať z viacerých perspektív, kde na jednej strane stoja názory, že systémy oddelené železnou oponou stoja na odlišných fundamentoch, na druhej zdôraznenia spoločnej ukotvenosti v univerzálnom modernizačnom procese, resp. jeho európskym vyjadrením. Asi nemá zmysel spochybňovať tvrdenie, že mnohé nastavenia vzdŕžovali reálne existujúci socializmus od abstrakcie ideálne fungujúceho kapitalizmu, ktorá stojí v jadre predstavenej teórie transformácie vybudovaného prostredia. Existencia politicko-ekonomických špecifik usporiadania obdobia socializmu, najmä výraznejšia moc štátu vyjadrená okrem iného kontrolou výrobných prostriedkov, kontrolou mestskej pôdy, pozemkov a nehnuteľností spoluutvárali produkciu do istej miery špecifického vzorca materiálnej mestskej krajiny (Sýkora 2009). Predložený text si nekladie za svoj cieľ zodpovedať otázku chápania odlišností priestorového usporiadania medzi kapitalistickými a socialistickými mestami. Skôr si, okrem analýzy úloh kapitálu v produkcii mesta, všima aj intervencie verejnej sféry, ktorá sa odrazila v osudoch historických priemyselných štvrtí v Bratislave. A hoci tieto mohli byť intenzívnejšie a ich paleta pestrejšia práve v období štátneho socializmu, mimoekonomická intervencia vo svojich rôznych formách nie je výlučným atribútom iba tejto epochy.

Na základe uvedeného je možné sformulovať základný cieľ predloženého príspevku ako analýzu vývoja a transformácie historickej industriálnej vrstvy. Pod historickou industriálnou vrstvou budú chápané prvky vybudovaného prostredia, ktoré v čase svojho vzniku (teda od počiatkov priemyselnej revolúcie v meste do druhej svetovej vojny, resp. rozsiahlejšej povojnovej obnovy, ktorá sa už spája s režimom štátneho socializmu) plnili priamo výrobnú funkciu, prípadne funkcie s výrobou úzko spojené (skladovanie, nákladná doprava a pod.). Vznik a ďalšie

osudy takto definovanej časti materiálneho prostredia mesta budú skúmané prostredníctvom kolísania hodnôt lokalít a vlastných vybudovaných štruktúr spôsobených politickými, ekonomickými, sociálnymi či kultúrnymi zmenami, či urbanistickou transformáciou mesta samotného. V rámci plnenia takto stanoveného cieľa budem hľadať odpovede na otázky, ako sa menila relatívna poloha priemyselných štvrtí, resp. ako sa menili charakteristiky ich bezprostredného okolia i atribúty ďalších relevantných priestorových vzťahov ovplyvňujúcich potenciálnu polohovú rentu. V kontexte meniacich sa atribútov polohy, no tiež zmien parametrov miestnej ekonomickej bázy a z nich plynúcich nárokov na využívanie mestského priestoru budú potom ďalej skúmané, ako sa menili úžitkové hodnoty vybudovaného prostredia. Zvláštnu pozornosť venujem formám mimoekonomických intervencií podporujúcich vznik, ochranu, prípadne ohrozenie a zánik historických štruktúr v podmienkach rôznych dejinných období.

URBANISTICKÝ VÝVOJ V OBDOBÍ ROZVOJA KAPITALISTICKEJ PRIEMYSELNEJ VÝROBY

Mesto, v súčasnosti nazývané Bratislava, zažilo obdobia významného rozvoja spojeného s lokalizáciou mimoekonomických aktivít. Tieto dosiahli historicky najväčší význam počas troch storočí, keď slúžilo ako korunovačné mesto uhorských kráľov (a ich sídlo, snemovné mesto kráľovstva, sídlo arcibiskupa a najdôležitejších inštitúcií krajiny). Avšak kľúčovým pre moderný urbanistický vývoj bol rozmach priemyslu. Od druhej polovice 80. rokov 19. storočia, teda takmer presne 100 rokov po tom, ako Prešporok prestal byť hlavným mestom Uhorska, začína jeho provinčnú trajektóriu vychýľovať moderná industrializácia a továrenská veľkovýroba.

Mesto bolo významným centrom remesiel a počiatkov rozvoja kapitalistickej manufaktúrnej výroby v Uhorsku už v 18. storočí (Kohútová a Vozár 2006), v porovnaní s rakúskou časťou monarchie či vyspelými krajinami západného sveta však zaostávalo. Rozdielna dynamika rozvoja priemyslu v Uhorsku a západnej Európe (pozri napr. Hapák 1972) mala viaceré príčiny. Medzi najčastejšie uvádzané historické bariéry rozvoja továrenskej veľkovýroby v Uhorsku patria viaceré parametre sociálnych vzťahov (napr. rozdiely v dedičnom práve medzi rakúskou a uhorskou časťou monarchie), ktoré menšou mierou stimulovali rast miest a na druhej strane konzervovali feudálne sociálne štruktúry. V Uhorsku predstavovali dôležitú udalosť na ceste od feudalizmu ku kapitalizmu následky revolučného roku 1848, ktoré napriek mnohým kompromisným riešeniam priniesli viaceré reformy. Zrušenie poddanstva² znamenalo uvoľnenie množstva pracovných síl na pomerne preľudnenom vidieku, ktoré mali podporiť rozvoj manufaktúr a neskôr strojovej továrenskej výroby v mestských centrách. V Prešporoku už v 50. rokoch 19. storočia bolo možné sledovať počiatky nastupujúceho trendu zakladania manufaktúr. Popri viacerých menších boli založené aj dva väčšie podniky reprezentované tabakovou továrňou (1853) a starou mestskou plynárňou (1855). Tieto predznamenávali zmeny, ktoré mali mocieť s blížiacim sa prelomom storočí. Napriek tomu, že v tabakovej továrni bolo zamestnaných vyše 500 osôb, prevažne žien, vo všeobecnosti stále dominovala malovýroba a len veľmi obmedzené využívanie strojov (Bokes 1982).

² Okrem zrušenia poddanstva je za dôležité považované napr. zrušenie colnej hranice medzi rakúskou a uhorskou časťou monarchie z roku 1850, či uzákonenie slobody zakladania živností z roku 1860 (pozri Hallon 2013).

Ďalší výrazný impulz pre rozvoj modernej priemyselnej výroby v Uhorsku pri-nieslo rakúsko-uhorské vyrovnanie z roku 1867, ktoré znamenalo presun viacerých kompetencií kľúčových pre stimulovanie nových ekonomických aktivít do Buda-pešti. Tri hospodárske ministerstvá a vlastný rozpočet sa stali bázou na prijímanie politik podporu rozvoja priemyslu a celkovej modernizácie krajiny. Dôležitú úlohu pri dobiehaní priemyselne vyspelejších oblastí Európy predstavovala séria legisla-tívnych opatrení, tzv. industrializačné zákony (1881, 1890 a 1907). Ich cieľom, okrem všeobecnej podpory rozvoja moderného priemyslu a budovania infraštruktú-ry v Uhorsku, bolo tiež reagovať na sériu medzinárodných hospodárskych kríz, ktoré od recesie roku 1869 a krachu viedenskej burzy roku 1873 cyklicky narúšali rozvojové trendy. Súčasťou reforiem boli na jednej strane voľnotrhové „deregulačné“ opatrenia, na strane druhej rôzne podoby priamej a nepriamej štátnej inter-venencie. Využívané boli priame štátne dotácie, poskytovanie pozemkov, colných výhod a zliav, daňových prázdnin, dopravných zliav, bezúročných pôžičiek a pod. (Hallon 2013).

V rámci podporných politik idúcich nad rámec industrializačných zákonov bola popri ďalších prvkoch modernizovanej infraštruktúry (napr. telegraf) zvláštna po-zornosť venovaná rozvoju železničnej dopravy. Počiatky podpory železníc siahajú ešte do predrevolučných čias, keď plán výstavby železnice prijal Uhorský snem už v 30. rokoch 19. storočia. V ich realizácii sa postupne pokračovalo po revolúcii v rámci industrializačných zákonov (Hallon 2013). Prvá trať pôvodne konskej že-leznice spájajúca Bratislavu a Trnavu bola vybudovaná v rokoch 1838 – 1843, prvá parná železnica Bratislava – Marchegg (1848) predstavovala základ v budúcnosti najfrekventovanejšej železničnej trate v Uhorsku, spájajúcej hlavné mesto Buda-pešť s priemyselne vyspelými západnými časťami monarchie. Na túto v meste nad-viazal „vejár slovenských železníc do údolí Váhu, Nitry, Hronu a napokon železni-ca Žitného ostrova“ (Hromádka 1933, p. 7). Funkciu dopravného uzla navyše posil-ňoval Dunaj s nákladným prístavom, ktorého význam v súvislosti s rozvojom že-lezníc ďalej rástol³. Historická Železničná stanica Bratislava-Nové Mesto (neskôr ŽS Bratislava-Nivy), na parnú prevádzku prebudovaná začiatkom 80. rokov, sa stala kľúčovým prvkom dopravnej infraštruktúry, kde sa po dobudovaní mosta cez Dunaj (1891) zbíhali železničné trate z oboch brehov i neďalekého prístavu, a okolo ktorej vznikla najvýznamnejšia priemyselná zóna v meste.

Okrem polohy vo vzťahu k dopravným líniam prispel k lokalizácii výroby do vtedajšieho Prešporka ďalší špecifický politicko-geografický faktor, konkrétne hra-nica medzi dvoma časťami monarchie. Vďaka rozhodnutiu vlády v Uhorsku z roku 1890 o povinnosti uprednostňovať domácich výrobcov pri štátnych zákazkách do-šlo k vybudovaniu viacerých filiálok viedenských podnikov (napr. Kablo). Ako však upozorňujú niektorí autori, mnohé boli zriadené iba účelovo na obchádzanie tohto nariadenia – v novozaložených pobočkách na území mesta sa robili iba finál-ne operácie (Jarošek 1985). Na obdobnú geografickú súvislosť lákajúcu zakladať priemyselné podniky práve v Prešporku upozorňuje na príklade podniku Dynamit-Nobel historik Holec (2011). Ten zdôrazňuje hraničnú polohu, ktorá umožnila „kalku-lovať s rôznymi strategicko-taktickými alternatívami. Vedenie podniku síce

³ Ročný objem prekladu v bratislavskom prístave narástol len medzi rokmi 1913 a 1939 zo 41 370 na 1 012 004 ton (Hromádka 1943). Prístavu sa začalo zvlášť dariť po tom, ako Bratislava prestala byť len priemyselným, no predsa len provinčným mestom na Dunaji medzi dvoma hlavnými mestami monarchie, ale sama získala na politic-ko-m správnom význame.

pochádzalo z Rakúska a podnik spadal pod viedenskú centrálu, ležal však na území Uhorska, a to mu umožňovalo deklarovať ho rôznym spôsobom a kedykoľvek v budúcnosti ťažiť z výhod poskytovaných jednou i druhou časťou štátu“ (Holec 2011, p. 12).

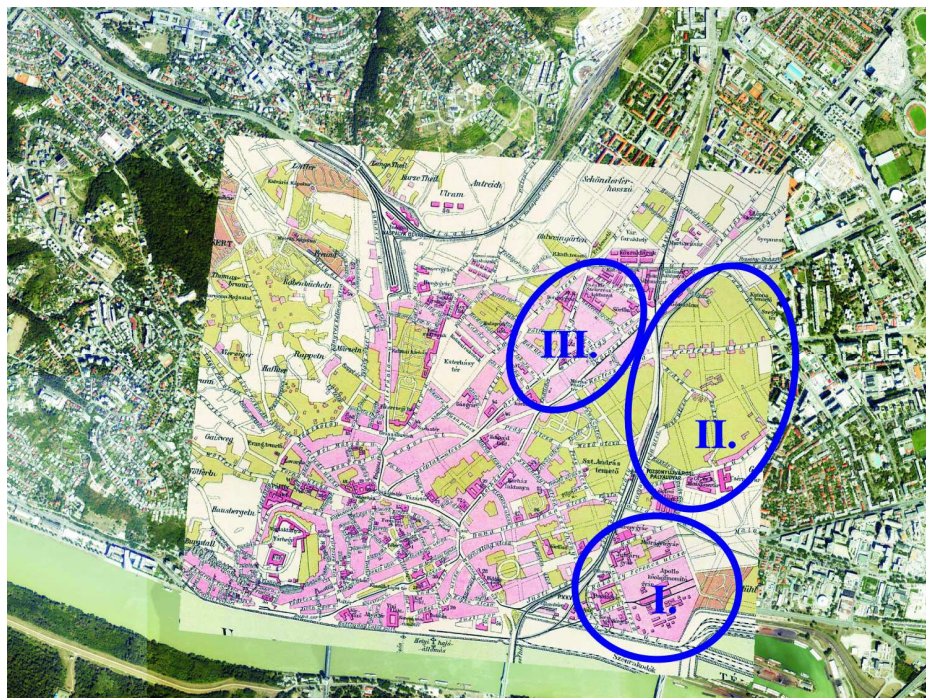
Proces koncentrácie kapitálu a rozvoj nových technológií vytvárali predpoklady pre rast významu priemyselnej veľkovýroby. Vznikajúce podniky predstavovali najčastejšie akciové spoločnosti so zahraničnou účasťou, pričom sa výroba nezriedka orientovala na medzinárodné trhy (napríklad Dynamit-Nobel či Kablo). Prílev koncentrovaného kapitálu, technologický pokrok a ich zhmotnenie v modernom továrenskom priemysle znamenali definitívny koniec starších podôb výroby a priniesli nový impulz pre lokalizáciu nových podnikov, ako aj celkový urbanistický vývoj. Najstaršia mimomestská zóna výroby naviazanej na zdroj vodnej energie vyrástla v Mlynskej doline⁴, zatiaľ čo remeselné dielne a menšie manufaktúry fungovali v rámci intravilánu. S rastom významu parného stroja dochádza k postupnej zmene dôležitosti lokalizačných činiteľov a formovanie nových zón⁵ na periférii vtedajšieho mesta. Obuchová et al. (1985) identifikovali tri hlavné historické priemyselné oblasti (obr. 1). Prvou bola najvýznamnejšia industriálna zóna vymedzená ulicami Martanovičova (dnes Pribinova), Dostojevského rad, Košická a Mlynské nivy. K nej prilieha oblasť Mlynské nivy a Trnavská cesta. Neďaleko od nich sa nachádza územie nadväzujúce na centrum ulicami Radlinského a Steinerova (dnes Krížna). Mimo tohto hlavného ťažiska priemyselnej výroby fungovalo niekoľko ďalších tovární roztrúsených po meste i za jeho hranicami, ako napr. Matador a smaltovňa v Petržalke, modernizované výroby v Mlynskej doline a továrne za mestom ťahajúce sa popri železničnej trati, z ktorých od mesta najvzdialenejšou bola z povahy produkcie lokalizovaná továreň Dynamit-Nobel. Obuchová a Majerová, autorky mapovej prílohy k Zborníku MSPSOP v Bratislave, č. 8: Technické pamiatky Bratislavy (Schwarzová et al. 1985), identifikovali 24 tovární a technických diel v prvej spomenutej zóne, kde k najvýznamnejším prevádzkam patrili Kablo, rafinéria Apollo či Klingerova továreň. V druhej len tri, zato veľkosťou významné prevádzky (Cvernovka, Danubius a Mestský bitúnok na Miletičovej) a v tretej zóne 10 tovární a technických pamiatok. Spolu teda 37 tovární na bezprostrednej hranici vtedajšieho mesta⁶.

Zatiaľ čo prvá zóna alebo „továrnska štvrť“ (Hromádka 1933) si svoj výlučne industriálny charakter udržala až donedávna, ostatné uvedené predstavovali už v 30. rokoch zmiešané územia, kde popri závodoch vznikali rôzne obytné súbory. Počiatky výstavby industriálnych areálov však využívali voľné či málo zastavané územia na hraniciach vtedajšieho mesta, alebo ešte vzdialenejšie lokality (obr. 1).

⁴ Prvé mlyny tu vznikli už v 13. storočí, v 14. vieme o deviatich obilných mlynoch, ktoré dali doline nové meno už v 15. storočí (Mühlthal). V prevádzke boli do polovice 19. storočia, dva boli zmodernizované a slúžili ďalších 20 rokov (Hanušín 1985).

⁵ V oblasti Mlynskej doliny v prevádzke ostali Rothova Patrónka a Kühmayerov závod na výrobu šnúr a doplnkov, ktoré však prijali nové technológie parného stroja.

⁶ Odvetvová štruktúra rozvíjajúceho sa priemyslu bola pomerne rôznorodá. Zastúpené tradičné odvetvia, ako potravínarský (Stein, Manderla a Stollwerck), textilný (Helleho továreň, Kühmayerova, Regenhardtova súkenka, Todesko a spol., Klingerka, Cvernovka a Danubius) a stavebný priemysel (Durvayova tehelňa, Stanz a Meld a Menzlova továreň), rovnako však vysoko moderné odvetvia II. priemyselnej revolúcie – chemický (Dynamit-Nobel a Apollo), strojársky (Werdorferova továreň), elektrotechnický (Siemens-Schuckert a Kablo) či moderný zbrojársky (Rothova továreň) priemysel (Obuchová 1985).



Obr. 1. Meniaca sa relatívna poloha hlavných industriálnych zón (1910 – súčasnosť)

Výrez z historickej mapy zachytáva svojho času periférnu polohu priemyselných zón, ktoré sa v minulosti nachádzali na okraji intravilánu, či za hranicou kompaktného mesta. Za sto rokov urbanistického rozvoja sa však tieto stali súčasťou širšieho centra. I, II a III – priemyselné zóny podľa Obuchovej (1985). Mapové zdroje: Google maps, Pozsony – szabad királyi város (1910).

Periférnosť prostredia, v ktorom vznikali nové priemyselné zóny, zachytávajú viacerí autori⁷, pričom lokalizácia vlastných tovární, dopravnej infraštruktúry a rezidenčných „kolónií“ postupne transformovala toto niekdajšie zázemie. O lokalite Mlynské nivy hovorí Fekete (1948) ako o území „neúrodnej pôdy mŕtvych ramien Dunaja“. Postupne tu však vzniká najvýznamnejšia továrenská zóna v meste. Zóna v okolí Radlinského ulice vyrástla v pôvodnej predmestskej osade Blumentál. Tabaková továreň spolu s Grünbergerovým závozom na kefy vytvorili jadro priemyselnej štvrte, kde sa „typická vinohradnícka zástavba predmestia pomaly menila na štvrť nájomných domov v dotyku výrobných zariadení“ (Gojdič a Zvedelová 2006). Od mesta najvzdialenejší podnik Dynamit-Nobel „bol lokalizovaný do močaristého priestoru medzi Bratislavou a dedinou Rača. Pravda, v tom čase nikto netušil, že o polstoročie vývoj mestskej aglomerácie Dynamitku úplne pohltnú a že o sto rokov sa rozvoj podniku bude odohrávať uprostred obytných častí“ (Holec 2011, p. 12). Bartošová (2018) ukazuje návrhy medzinárodnej súťaže plánov urbanistického rozvoja z roku 1929, ktoré aj do plánovanej budúcnosti uvažovali o polohe najvýznamnejších priemyselných zón (najmä zóna 1 a továreň Dynamit-Nobel) ako o okrajových.

⁷ Pre porovnanie, predindustriálny obraz mestskej krajiny a charakteristík okolia z konca 18. storočia na základe analýzy Korabinského mapy analyzuje Hrnčiarová (2016).

Spolu s rozvojom továrenskej veľkovýroby rastie počet obyvateľov a budujú sa nové obytné štvrte. Mesto populačne narástlo zo 42-tisíc obyvateľov v roku 1850 na 62-tisíc v roku 1900 a v roku 1921 tu žilo už 93-tisíc obyvateľov. Do prvej svetovej vojny sa stavali nové obytné bloky na Palisádach, v okolí dnešnej Štefánikovej na východe a juhovýchode po Ondrejský cintorín a Lazaretskú (Johanidesová 1982), po vojne sa mesto ďalej rozširuje a zahusťuje sa výstavba najmä v priliehlych častiach Nového Mesta a Ružinova⁸ (Hromádka 1933 a Halás a Džupinová 2007). Svoje vlastné kolónie si budovali aj viaceré fabriky, napríklad Grünbergerov kefársky závod (neskôr budova štátnej poisťovne na Radlinského ulici), Klingerova továreň, Danubius a ďalšie. Realizujú sa viaceré zaujímavé projekty nachádzajúce oporu v progresívnych legislatívnych úpravách (Osyková 2015), často za účasti uznávaných architektov. Celkovo sa len v medzivojnovom období postavilo vyše 25 000 bytov (Beňuška 1982).

Industrializáciou sa urbanizujú i viaceré prímestské obce, ako prvá a najvýznamnejšia Petržalka⁹ s vlastnou priemyselnou štvrťou, no postupne pribúdajú ďalšie (Bartošová a Haberlandová 2016). Osady v bezprostrednom zázemí alebo „obce banlieue“ (Hromádka 1935) dostávajú doposiaľ nepoznaný rozvojový impulz. „V každej osade vidieť dva sídelné typy: starú roľnícku dedinu a kolónie nových prisťahovalcov nerolníckeho zamestnania“ (Hromádka 1935, p. 208). Zatiaľ čo v obciach Petržalka, Prievoz a Rača (Račišdorf) už dominujú kolónie s mestským obyvateľstvom, vo Vajnorochoch, Dúbravke či Biskupiciach je tento trend zatiaľ nevýrazný. Ukážkovým príkladom tohto procesu je nová kolónia v Račišdorfe vznikajúca medzi Dynamitkou a mestom, ktorá je „úplne oddelená od starej radovej dediny roľníkov“, no „rozložená pozdĺž silnice“ a „za dakajký čas spojí Račišdorf s Bratislavou“ (Hromádka 1935, p. 209).

Zatiaľ čo prvá svetová vojna znamenala pre niektoré podniky útlm výroby, viaceré odvetvia – chemický, strojársky či textilný priemysel, vyrábajúce na základe štátnych zákaziek pre armádu, zažili svoj dovtedajší vrchol zamestnanosti, produkcie i ziskov a ešte posilnili priemyselný význam mesta. Koniec vojny a vznik ČSR síce priniesli mnoho zmien, na druhej strane základné rámce fungovania kapitalistického hospodárstva zostali v platnosti. Príkladom nech je proces nostrifikácie, ktorý znamenal zmenu v „národnostnej“ štruktúre kapitálu, nie jeho významu. Išlo o povojnové snahy o elimináciu kapitálu nedohodových mocností a teda vplyvu Viedne a Budapešti v nástupníckych štátoch. V ČSR bola prostriedkom hospodárskej emancipácie nového štátu, ktorému dávala väčšiu mieru kontroly a zabezpečovala, že vyprodukované zisky neodtečú za hranice. V porovnaní s minulosťou tak popri rastúcom význame štátu, ktorý však načas zostal jedinou baštou hospodárskeho liberalizmu v stredoeurópskom priestore, rastie úloha domáceho a „dohodového“ kapitálu (Holec 2011).

Komplikovaná medzinárodná situácia, koniec vojnovkej konjunktúry a ďalšie povojnové ekonomické otrasy, hospodárske problémy novoustanovenej republiky, strata vnútorných trhov monarchie, rast vplyvu významnej konkurencie priemyslu

⁸ Zatiaľ čo vilové štvrte zámožnejších vrstiev vznikali najmä na svahoch severne od hradu, v štvrti „Hausberg“, štvrte rodinných domov stredných vrstiev obyvateľstva sa budovali napr. vo „Westend“ na západnom, na Kolibe na severnom a v starom Ružinove na východnom okraji mesta. Ešte ďalej od mesta vznikli robotnícke štvrte Trnávka a Slovany, či viacero núdzových kolónií ako Pálenisko na juhovýchode, Starý háj na pravom brehu Dunaja i menšie skupiny domov na Machnáci a pod Kolibou (Halás a Džupinová 2007).

⁹ V Petržalke narástol počet obyvateľov medzi sčítaniami 1921 a 1930 o 231,53 %, čím sa po Zlíne zaradila na druhé najdynamickejšie rastúce sídlo v ČSR, Prievoz so 193,18 % bol piaty (Hromádka 1933).

z Česka¹⁰ a mnohé ďalšie skutočnosti znamenali dočasný pokles produkcie a postupnú zmenu štruktúry priemyslu. Na druhej strane, rast politickej a hospodárskej významnosti mesta v rámci CSR priniesol mnoho impulzov rozvoja a dvadsiate roky 20. storočia zaznamenali doposiaľ najväčší absolútny i relatívny rast počtu obyvateľov. V roku 1930 populácia mesta dosiahla veľkosť 124 tisíc, čo predstavovalo vyše 30 % nárast počas jednej dekády¹¹. Popri rozvoji mimoekonomických funkcií zostáva pre mesto kľúčové hospodárstvo a úloha priemyslu, ktoré sa navzájom podporovali. Bratislava predstavovala „akúsi hospodársku enklávu Slovenska“ (Provazník 1982, p. 219), najvýznamnejšie obchodné a priemyselné centrum Slovenska a výhodný oporný bod „pre ovládnutie hospodárskeho života na celom Slovensku“ (p. 221).

Prvá polovica 20. storočia so sebou priniesla ďalšie historické udalosti, ktoré síce ovplyvňovali ekonomický život v meste, no nemenili základné nastavenie kapitalistických výrobných vzťahov. Významnejšie rozkolísania vývojovej dynamiky priniesla hospodárska kríza v roku 1929 znamenajúca pokles výroby a útlm investičnej činnosti. Neskôr udalosti rozpadu ČSR a druhá svetová vojna priniesli ďalšiu zmenu štruktúry kapitálu, tentoraz v prospech ríšskeho (Hallon 2010). Vojnové úsilie stimulovalo priemyselnú výrobu, na druhej strane s blížiacim sa koncom vojny pribúdali škody spôsobené bombardovaním, ktoré znamenali prakticky definitívny koniec rafinérie Apollo, takmer celý vyhorel závod Siemens a poškodené boli aj ďalšie továrne. Ustupujúca nemecká armáda strhla most cez Dunaj a k viacerým škodám došlo v súvislosti s bojmi v meste. Popri odstraňovaní škôd sa v októbri 1945 začína proces znárodňovania, ktorý sa v prvom kole týkal 156 z 286 dôležitých závodov (Pleva 1982, p. 296). Úplne zavŕšený bol tento proces po roku 1948.

OBDOBIE ŠTÁTNEHO SOCIALIZMU

Znárodnenie priemyslu však znamenalo len časť komplexnej transformácie vzťahov produkujúcich mestskú krajinu. Všeobecné podmienky koncentrácie politických, ekonomických, rozhodovacích a výkonných kapacít centralizovaného plánovaného hospodárstva prispeli k tomu, že mesto v nových podmienkach dynamicky rástlo a tento rast sa často realizoval prostredníctvom pomerne odvážnych projektov. Jedným z výsledkov rastu bola skutočnosť, že tradičné priemyselné zóny zásadne zmenili svoju relatívnu polohu. Posilňovanie nepriemyselných a mimoekonomických funkcií mesta a zmeny v štruktúre miestnej ekonomiky zase znamenali pokles významu priemyslu. Navyše, prvýkrát sa začali historické industriálne štruktúry vnímať cez prizmu pamiatkových hodnôt.

Obdobie štátneho socializmu prinieslo ďalšie zintenzívnenie procesu urbanizácie. Len „v priebehu 30 rokov (1950 až 1980) sa zdvojnásobil podiel mestského obyvateľstva“ (Mládek 1990, p. 68). Od sčítania z roku 1940, teda pred pričlenením Prievozu, Petržalky, Karlovej Vsi, Dúbravky, Lamača, Devína, Rače a Vajnora, populácia mesta narástla dokonca zo 139 na 380-tisíc v roku 1980 a na zatiaľ rekordných 442-tisíc obyvateľov v roku 1991, teda trojnásobne. Povojnová výstavba prebiehala najskôr v hraniciach vnútorného mesta, kde sa v prvej fáze realizoval projekt prestavby starých štvrtí, ktorý bol spojený s veľkými asanáciami (Korec

¹⁰ Česko zdedilo až 80 % priemyselných kapacít rakúskej časti monarchie (Hallon 2010).

¹¹ Aj v roku 1930 však bola Bratislava až štvrtým najväčším mestom v ČSR po Prahe, Brne a Ostrave, hoci sa práve dostala pred Plzeň.

a Smatanová 2000) a následným budovaním sídlisk skompaktňujúcich mestskú štruktúru. Po vyčerpaní rezerv sa pristúpilo k realizácii ambiciózných projektov komplexnej bytovej výstavby v podobe budovania panelových sídlisk, postupne čoraz vzdialenejších od mesta¹² (Halás a Džupinová 2007 a Moravčíková et al. 2011). Intenzívna bytová výstavba mala za následok, že v roku 1980 bolo 77 % bytového fondu mesta vybudovaného po roku 1945 (Očovský 1989) a koncom 80. rokov žilo v bytoch v panelových domoch až 80 % Bratislavčanov a Bratislavčaniek. Takáto intenzita budovania mesta mala nevyhnutne za následok skutočnosť, že pôvodne periférne ležiace priemyselné zóny sa na viacerých miestach dostali do kolízie s trajektóriami urbanistického rozvoja.

Postupne dochádzalo k oslabovaniu vzťahov podporujúcich industriálny charakter lokalít. Hoci výroba v existujúcich závodoch bola počas socializmu zväčša zachovaná, tieto narušenia sa mali prejavovať neskôr. So silným postavením mestského plánovania a koncentráciou politických a ekonomických kapacít umožňujúcich realizáciu plánovaného mestského rozvoja bolo možné uskutočniť viaceré rozsahom i formou bezprecedentné projekty. V tomto období sa historicky najvýznamnejšie materializovala monumentalita v architektúre spojená s reprezentáciou – či už štátnej moci, národnej mytológie, historickým pripomínaním alebo demonštráciou ekonomickej vitality (Moravčíková 2009). Táto významným spôsobom premenila (hoci nie výlučne) územie rozrastajúceho sa centra, teda aj oblasti, kde sa v minulosti sformovali priemyselné zóny. Príkladom je os Mýtna a Radlinského, kde areál starej mestskej plynárne (1856 – 1935) musel ustúpiť realizácii adaptácie projektu „vládnej štvrte“, ktorého pôvodný koncept vzišiel zo súťaže v roku 1942¹³. Aj v iných prípadoch sa realizovali plány z minulosti. Príkladom je selektívna aplikácia zásad rozvoja mesta, ktoré vzišli z medzinárodnej súťaže na generálny regulačný plán a železničné riešenie Bratislavy z roku 1929. Navrhované riešenia mali odstrániť bariéry urbanistického rozvoja mesta, a nie nevyhnutne sledovali cieľ podporovať rozvoj priemyselnej výroby v pôvodných industriálnych zónach. Takými bol projekt preloženia železničnej stanice Bratislava-Nové Mesto či lokalizácia nových priemyselných areálov na juhovýchod od mesta (Beňuška 1982). Preloženie železničnej stanice a s ňou spojených významných líniových bariér v podobe úrovňového riešenia tratí prichádzajúcich z Petržalky i zo severu a budovanie železničného „obchvatu“ poza rozvojové rezidenčné lokality Ružinova priniesli od začiatku prác v 60. rokoch postupný pokles intenzity využívania až po úplné zastavenie dopravy v roku 1983. Následné odstránenie koľají a staničnej budovy urobilo bodku za infraštruktúrou, ktorá podporovala najvýznamnejšiu historickú priemyselnú zónu v meste a vyvíjala sa spolu s ňou.

Hoci úloha priemyslu ako faktora urbanizácie bola v Bratislave v porovnaní s väčšinou regiónov Slovenska nižšia (Mládek 1986), tento neprestal hrať úlohu v mestskom rozvoji. Na dôležitosť však ďalej získavajú služby a funkcie spojené s administratívnym, politickým a kultúrnym významom, ktoré formujú urbanistický vývoj. Po druhej svetovej vojne boli v zásade všetky existujúce priemyselné areály zrekonštruované a revalorizované, navyše v období socialistickej industrializácie.

¹² Priestorový rast mesta reflektovali zmeny administratívnych hraníc, keď v roku 1946 boli k Bratislave pričlenené dovtedy vidiecke obce Devín, Dúbravka, Karlova Ves, Lamač, Petržalka, Prievoz, Rača a Vajnory, v roku 1972, resp. 1973 pribudli Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica, Podunajské Biskupice, Vrakuňa, Jarovce, Rusovce a Čunovo.

¹³ Vzdialenejšie prevádzky ako tabaková továreň a továreň na kefy pretrvali, hoci s novým výrobným programom.

zácie bolo v Bratislave postavených 31 nových závodov (Korec 2013, p. 124) a spolu sa hrubá priemyselná výroba medzi rokmi 1945 a 1985 zvýšila o 984,5 %. Tieto nové investície sa už však často realizovali na novodefinovanej periférii rýchlo rastúceho mesta¹⁴, teda ďaleko od pôvodných industriálnych zón, ktorých poloha sa, naopak, stávala čoraz centrálnejšou¹⁵ (obr. 1). Do nových vzťahov sa však postupne dostávali aj jednotlivé budovy.

„Druhá polovica 20. storočia prenikavo degradovala vzťah k starým historickým industriálnym objektom: z hľadiska potrieb výroby už nevyhovovali, uprednostňovala sa nová výstavba a nové technológie, alebo sa stavby znehodnocovali účelovými prístavbami a prestavbami“ (Šulcová 2009, p. 340). V takomto hodnotení obdobia štátneho socializmu však absentujú dve dôležité skutočnosti vplývajúce na ďalšie perspektívy prípadnej prezervácie industriálnej architektúry. Zachovanie aktívnej výroby a ňou determinovaných úžitkových hodnôt si na jednej strane často vyžiadalo adaptáciu budov či celých areálov na meniace sa technologicko-výrobné nároky a táto adaptácia tak priniesla deštrukciu viacerých potenciálnych kultúrnych hodnôt. Na strane druhej, v mnohých prevádzkach takto pretrvali viaceré historické budovy, na rozdiel od viacerých kapitalistických krajín, kde dochádza k zmene štruktúry miestnych ekonomík už od 60. rokov 20. storočia. Tu priemyselné areály, ktoré stratili schopnosť priťahovať obiehajúci kapitál, ostali nevyužitú a začali chátrať, prípadne sa dostali pod revitalizačné tlaky spojené s potrebou budovania novej mestskej krajiny zodpovedajúcej aktuálnym podmienkam. Ďalšou skutočnosťou je, že práve v tomto období dochádza vôbec prvýkrát k uvedomeniu si novej formy mimoekonomických hodnôt spojených s vybudovaným prostredím, ku ktorému dochádza v kontexte rastu záujmu o historický industriál na medzinárodnej úrovni. Prvé kroky v mapovaní technických pamiatok na našom území spadajú do 50. rokov minulého storočia, no systematickejšie snahy prebiehajú v 70. a najmä 80. rokoch. Prvý stavebno-historický výskum tovární na území Bratislavy sa realizoval v polovici 70. rokov na pôde Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti (MSPS), neskôr v rámci Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody v Bratislave (MSPSOP). Spolupráca s ďalšími inštitúciami¹⁶ vyvrcholila v roku 1983 sympóziom o technických pamiatkach Bratislavy, vydaním už spomínaného zborníka v roku 1985 a zápisom 13 (z 18 navrhovaných) technických pamiatok¹⁷ do štátneho zoznamu kultúrnych v roku 1986 (Obuchová 2009).

Bartošová et al. (2014) tak mohli identifikovať súbor 19 „dôležitých industriálnych budov“ vybudovaných medzi rokmi 1853 a 1939, ktoré sa zachovali do roku 1989 a ktoré sa raz opäť mali dostať do odlišných vzťahov produkcie a transformácie mestskej krajiny (obr. 3). Boli to: tabaková továreň, 1. železničná stanica, Kühmayerova továreň/7. mlyn, Rothova továreň (Patrónka), pivovar Stein, Grün-

¹⁴ Za najvýznamnejšie príklady „socialistickej“ industrializácie Bratislavy môžeme považovať nástupcu zombardovanej rafinérie, závod Slovnaft, a Bratislavské automobilové závody (BAZ). Poloha a mierka tieto podniky významným spôsobom odlišovala od historických priemyselných podnikov, ktoré vznikli v predchádzajúcich obdobiach.

¹⁵ So zmenou polohy areálov priemyselnej výroby sa spájajú čoraz citlivejšie vnímané environmentálne súvislosti. Cieľom kritiky bratislavských ochranárov sa v 80. rokoch stalo napr. Kablo – závod 02 Gumon pre úlety organických rozpúšťadiel – benzínu, toluénu, metanolu z epoxidových živíc (MV SZOPK 1989).

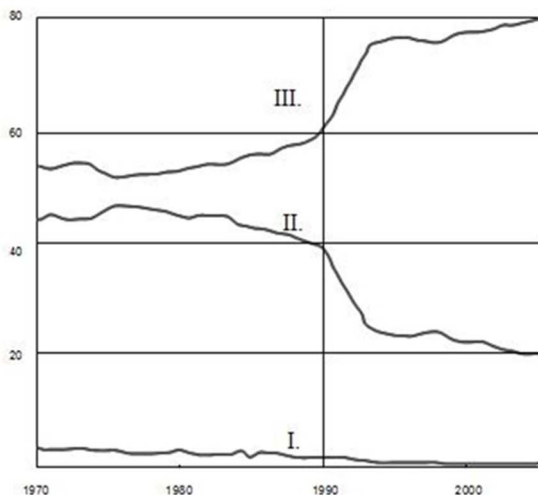
¹⁶ Odbor kultúry NVB, Slovenská spoločnosť pre dejiny vied a techniky SAV, Mestské múzeum v Bratislave a Československá vedeckotechnická spoločnosť (Obuchová 2009).

¹⁷ Vôbec prvé technické pamiatky zaradené do štátneho zoznamu kultúrnych pamiatok boli v roku 1980 budova bývalej centrálnej železnice Viedeň – Bratislava z roku 1848 na Šancovej ulici a budova vodárne na Mudroňovej ulici z roku 1915 (Obuchová 2009).

bergova továreň na kefy, Dynamit-Nobel, Ludwigov mlyn, továreň na káble (Kablo), Stollwerck-Figaro, Čvernovka, Siemens-Schuckert, Matador, Danubius, Gumon, Zimný prístav, bitúnok na Miletičovej ul., nová plynáreň a Jurkovičova tepláreň.

POSTSOCIALISTICKÁ URBÁNNÁ TRANSFORMÁCIA A PRIEMYSELNÁ KRAJINA

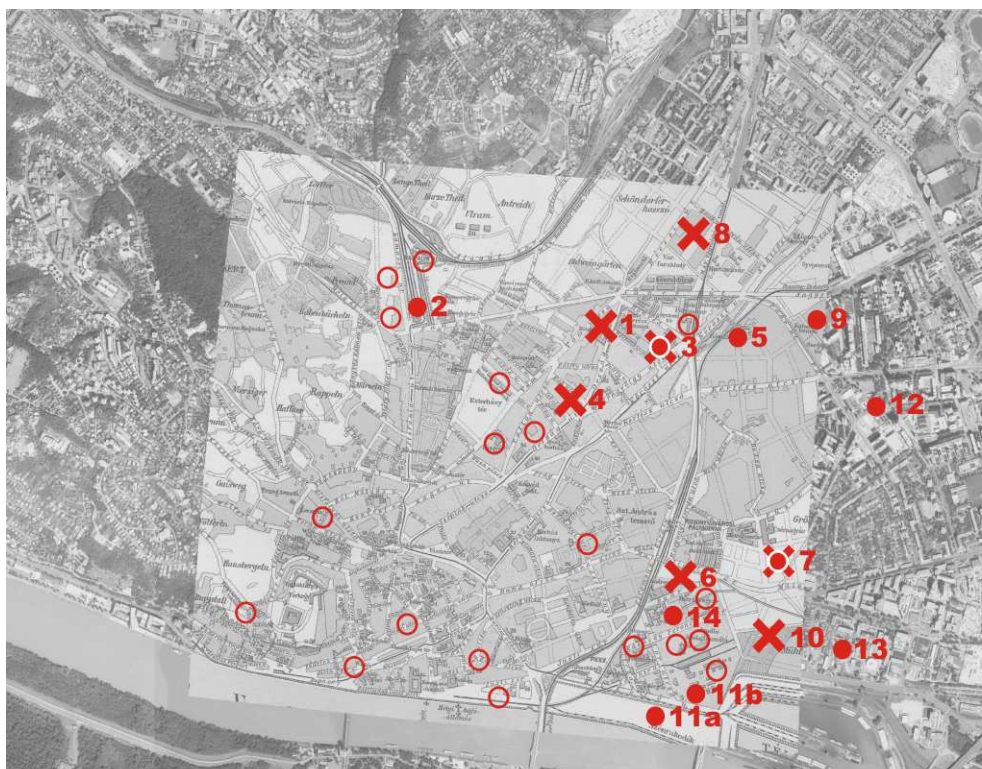
Integrácia postsocialistických krajín do systému globálneho kapitalizmu, rast politického a ekonomického významu (najmä hlavných) miest a súvisiace zmeny v štruktúre ich ekonomík ovplyvnili nielen pozíciu priemyslu, ale do nových vzťahov postavili aj pôvodné priemyselné zóny (Kiss 2002, Temelová a Novák 2007 a Berki 2014). Napriek všeobecnému trendu poklesu významnosti priemyselnej výroby v Bratislave a jej bezprostrednom okolí (obr. 2), táto stále zohráva úlohu v ekonomickom rozvoji regiónu. Na území mesta zotrávajú najmä v období socializmu na periférii vybudované významné priemyselné prevádzky (napr. Slovnaft a pôvodné BAZ), tiež bolo realizovaných niekoľko projektov novej výstavby. Najvýznamnejšou z týchto investícií bolo vybudovanie výrobných a montážnych závodov Volkswagen v Devínskej Novej Vsi. V súčasnosti sa rozvoj v oblasti výstavby nových priemyselných priestorov preniesol najmä mimo administratívnych hraníc mesta. Naopak, silný priemyselný akcent socialistickej Bratislavy sa počas ostatných dvoch desaťročí značne rozplynul najmä vo vnútornom meste, kde sú veľké plochy pôvodne slúžiacie priemyselnej výrobe pretvárané na nové využitie. Najviditeľnejším prípadom takejto transformácie je práve územie najvýznamnejšej historickej priemyselnej zóny, kde vzniká nové mestské centrum.



Obr. 2. Vývoj podielu zamestnanosti v sektoroch hospodárstva v Bratislave

I – poľnohospodárstvo, II – priemysel, III – služby (podľa Ondoša a Koreca 2008).

Dosahy ekonomickej transformácie na fungovanie podnikov v historických industriálnych zónach, kde na začiatku 90. rokov minulého storočia bola stále lokalizovaná výroba, neboli vždy rovnaké, no vo výsledku znamenali koniec výroby na



- X** Areály s hodnotnými budovami zbúrané po r. 1989
- X** Areály s hodnotnými budovami čiastočne zbúrané po r. 1989
- Pamiatkovo chránené objekty historickej industrie
- Iné zdokumentované lokality tovární a technických diel (do r. 1989 nedochované)

1. Tabaková továreň, 2. Prvá železničná stanica, 3. Pivovar Stein, 4. Grünbergova továreň na kefy, 5. Ludwigov mlyn, 6. Továreň na káble (Kablo), 7. Cvernovka, 8. Siemens-Schuckert, 9. Danubius, 10. Gumon, 11. Zimný prístav: a) Sklad č. 7., b) Prečerpávacía stanica, 12. Bitúnok Miletičova, 13. Nová plynáreň a 14. Jurkovičova tepláreň.

Obr. 3. Osud dôležitých industriálnych budov zachovaných do roku 1989

Mapové zdroje: Google maps, Pozsony – szabad királyi város (1910).

Výber a lokalizácia hodnotných areálov podľa: Obuchová (2009) a Bartošová et al. (2014).

pôvodnom mieste. Pre ekonomické ťažkosti išla do konkurzu ako prvá v roku 1991 bratislavská Tesla, vyrábajúca okrem iného v bývalej tabakovej továrni¹⁸. Podobné osudy čakali postupne mnohé ďalšie výrobné závody. Príkladom sú prevádzky textilného priemyslu (Závody MDŽ: Cvernovka a Danubius), ktorý predstavuje jedno z odvetví, ktorého sa reštrukturalizácia dotkla zvlášť významne (Smith et al. 2003), hoci v samotnej Cvernovke sa výroba definitívne skončila až v roku 2003. Výroba nakoniec skončila aj v prípade podnikov, ktoré prežili transformáciu a stali súčasťou medzinárodných výrobných koncernov. V prípade pivovaru Stein v pôvodnej továrni výroba pokračovala až do roku 2007, potom sa výroba piva nesúceho toto meno premiestnila do Vyhni a pôvodná fabrika sa dostala do rúk developerov. Osamostatnenú Káblovku kúpila v roku 1992 rakúska OEKW, dcérska spoločnosť Siemensu. V roku 1998 sa podnik stal súčasťou spoločnosti Prysmian, ktorá preniesla výrobu na Záhorie.

Či už úspešný prechod a fungovanie v nových podmienkach, alebo nie, vďaka privatizácii priemyselných podnikov sa všetok ich nehnuteľný majetok dostal do rúk súkromných investorov¹⁹. Táto skutočnosť sa tiež podpísala pod osudy historických budov v priemyselných areáloch. V januári 2008 bola v areáli Kablo počas víkendového búrania strhnutá za pamiatku navrhnutá, a teda do rozhodnutia aj chránená historická kotolňa zo začiatku 20. storočia. V júli 2008 nečakane a bez povolenia zničili najstaršiu a jedinú pamiatkovo chránenú časť závodu Gumon – lísovníu bakelitu z roku 1911. Podobne ako v prípade Kabla, investor sa nakoniec vyhol i plateniu pokuty. Uhorská kráľovská tabaková továreň na Radlinského, resp. jej časť – tabakový sklad z polovice 19. storočia bol pamiatkovo chránený až do roku 2007. Investor v roku 2006 neuspel so žiadosťou o zrušenie ochrany, no po požari v roku 2007 bol zo zoznamu vyradený a neskôr v roku 2010 zbúraný. Budovy v areáli podniku Danubius Elektrik na Račianskej ulici boli súčasťou zbúraných v roku 2007, v roku 2013 úplne. Vo februári 2008 sa začalo s búraním Mlyna a pekárne Jedľa na Račianskej ulici z medzivojnového obdobia, v roku 2008 boli zbúrané budovy niekdajšej Grünbergovej továrne na kefy. Hospodárska kríza iba na čas prerušila záujem kapitálu o výstavbu, ktorej v zastavaných oblastiach musí predchádzať búranie. V Cvernovke sa búralo postupne od roku 2012, zachovaná zostala pamiatkovo chránená budova pradiarne, no zániku sa nevyhol najstarší objekt – farbiareň z roku 1903; v Steine v lete 2014, pričom zostala zachovaná iba budova kvasiarne zo 40. rokov, no viacerým starším budovám sa privilégia ochrany nedostalo. V roku 2014 oň prišla aj budova petržalskej smaltovne.

Druhou stranou mince úpadku priemyselnej výroby v historických zónach je rastúci záujem o tieto lokality vo vzťahu s novým ekonomickým využitím. Zmeny na strane dopytu po mestskom priestore vyplývajúce zo zmien v pozícii Bratislavy v priestorovej deľbe práce sú vyjadrené najmä terciarizáciou miestnej ekonomiky. Takáto zmena so sebou prináša i odlišné nároky na vybudované prostredie. Dopyt po centrálne položených lokalitách s možnosťou novej výstavby spôsobil, že po-

¹⁸ Pre značné investície do výpočtovej techniky sa podnik zadlžil a v roku 1991 z rozhodnutia MH SR prešla TESLA Bratislava do likvidácie, ako prvý podnik na Slovensku po roku 1989. Viac na: <http://tesla-bratislava.webnode.sk/>.

¹⁹ Procesy politickej a ekonomickej integrácie významným spôsobom ovplyvňovali aj štruktúru kapitálu realizujúceho sa v bratislavskej výstavbe. Na začiatku 90. rokov to boli hlavne domáce spoločnosti podnikajúce v stavebníctve, ktoré sa z dôvodu absencie významnejších objednávok rozhodli realizovať vlastné projekty, prevažne vo sfére rezidenčnej výstavby (Otyk, Slovak-Sol, Cresco a Zipp). V druhej polovici desaťročia pritiahla pomaly rastúca dynamika v oblasti bratislavskej výhľadovej zástavby záujem domácich finančných skupín, ktoré pôvodne uspeli v iných sférach. Až koncom 90. rokov dochádza k príchodu prvých zahraničných investorov, ktorý sa z prvých nesmelých počínov zmenil na inváziu (Kremský 2010).

zemky pod historickými fabrikami sa stali jednými z najhodnotnejších v meste. Okrem výstavby komerčných nehnuteľností sa postupne presadzuje aj výstavba rezidenčná, ktorej praje najmä pokrízové oživenie realitného trhu spojené s prebiehajúcou rehabilitáciou mestského bývania (Novotný 2016 a Novotný a Pregi 2017). V jadre továrenskej štvrte sa začalo s výstavbou obytných veží od Zahy Hadid, cez cestu od nich stoja dve veže Panorama city s viac ako 600 bytmi, dominantnú rezidenčnú funkciu bude mať nová Cvernovka, súbory na mieste niekdajšieho Gumonu, pivovaru Stein či tabakovej továrne. Inými slovami, pokles pôvodných úžitkových hodnôt priemyselných areálov vznikol aj vo vzťahu s rastom potenciálneho zhodnotenia územia inými funkciami. Vzniknutý rozdiel medzi realizovanými a potenciálne možnými výnosmi z lokality, alebo „rent gap“ (Smith 1996), od istého momentu začal významne stimulovať investičnú aktivitu v predmetnom priestore. Smith pri formulácii teórie pôvodne uvažoval v rámci gentrifikácie spojenej so zásadnou zmenou fyzických atribútov vybudovaného prostredia, ktorú spúšťajú rozdiely medzi realizovanou a potenciálnou rentou pri nezmenenom využití (rezidenčnej funkcii). V jednej z reakcií na pôvodnú koncepciu Sýkora (1993) definoval jej špeciálnu podobu tzv. functional gap. Tu ide o zvláštnu situáciu, kde potenciálny rozdiel vo výnosoch určuje odlišné využitie existujúceho vybudovaného prostredia. Jeho argument vznikol na príklade adaptácie pôvodných priemyselných zón vnútornej Prahy na iné komerčné (obchodné) účely na začiatku 90. rokov, keď rent gap nedosahoval dostatočnú mieru na to, aby stimuloval investičné objemy nevyhnutné na zásadnú prestavbu, resp. novú výstavbu. V súčasnej Bratislave sme svedkami situácie, keď spomínaný rozdiel nadobudol také rozmery, že ani nevyhnutnosť investícií, ktorých agregovaný objem sa počíta rádovo v miliardách eur, nepredstavuje prekážku komplexnej transformácie lokality.

V kontexte takto určených ekonomických hodnôt zostáva mimoekonomické donútenie, resp. inštitucionálne priznanie a ochrana mimoekonomických hodnôt ako jediná možnosť zachovania vybraných priemyselných štruktúr. Okrem vlastnej pamiatkovej ochrany tu treba uvažovať aj všeobecných nástrojoch územného plánovania a regulácie výstavby. Napriek existencii legálnych nástrojov územného plánovania a regulácie sa v praxi stretávame s problémom ich uplatnenia, pričom nemožno argumentovať, že k zlyhaniam dochádza len v ojedinelých a nevýznamných prípadoch. Medzi problémy, ktoré vo výsledku nevytvárajú dostatočné kapacity na formulovanie a presadzovanie verejného záujmu v procesoch mestského plánovania, patrí častá absencia dostatočne podrobnej územnoplánovacej dokumentácie a nemožnosť vynútenia jej obstarania, nejasnosť regulatívov a možnosti ich „ohýbania“ až po problémy sankcionovania rozporných či protiprávných konaní (Šuška 2014). Vo vzťahu k ochrane industriálneho historického dedičstva je potom dôležitá skutočnosť, že táto kategória na mestskej úrovni územného plánovania reflektovaná nie je.

Značne obmedzené sú aj možnosti ochrany a zachovania prostredníctvom plošnej pamiatkovej ochrany. Priemysel sa rozvíjal za hranicami historického jadra, ktoré je tradične i v Bratislave hlavným územím plošnej pamiatkovej ochrany. Hoci ide vo všeobecnosti o už dlhodobo definovanú oblasť, tlak na rozvoj si v meste vynútil isté úpravy aj v tejto sfére. Na posun hraníc pamiatkovej zóny doplatila napríklad budova Grünebergovej továrne na kefy. Okrem inštitucionálnej podrovinutosti nástrojov územného plánovania a regulácie výstavby zohralo pri snahách o záchranu industriálu určitú úlohu miestne špecifické postavenie a chápanie významnosti tzv. industriálneho dedičstva, ktoré len podporilo všeobecnú uprednostňovanie vlastníckych práv a súkromného záujmu. Za všetky spomeňme len majite-

ľovu možnosť odopretia vstupu v súvislosti s pamiatkovým výskumom, problémy v procese vyhlásenia za pamiatku, pri porušení povinností v súvislosti s vlastníctvom pamiatky alebo budovy v procese posudzovania a v praxi len obmedzené možnosti za jej poškodenie či zničenie. Hoci počiatky záujmu pamiatkarov o industriálne dedičstvo spadajú hlboko do 20. storočia, v období postsocialistickej transformácie sa na túto tému výraznejšie nereflektovalo (Obuchová 2009). Práca na vytvorení komplexnej metodológie, ako i vytypovanie konkrétnych lokalít, sa znovu obnovili až po prvej vlne deštrukcie spojenej s predkrízovým stavebným rozmachom v Bratislave. Ministerstvo kultúry SR (MK SR) aj v reakcii na trend rýchleho úbytku priemyselných areálov zažiadalo v máji 2007, aby sa do Plánu hlavných úloh Pamiatkového úradu SR na rok 2008 dostala úloha „Spracovanie analýzy a vyhodnotenie industriálnej architektúry na území Slovenska s cieľom navrhnúť vybrané nehnuteľnosti na vyhlásenie za národné kultúrne pamiatky, prípadne areály za pamiatkové zóny“. Malo tak ísť o „vyrovnanie určitého dlhu zo strany ochrany kultúrnych pamiatok voči obdobiu, ktoré iné spoločensko-historické disciplíny intenzívne skúmajú, ako aj nadviazanie na prístup vyspelých európskych štátov k vlastnému priemyselnému dedičstvu, jeho ochrane, prezentácii a novému využitiu“ (PÚ SR 2012, p. 56). Odvtedy sa udiali viaceré zmeny na poli inštitucionálnej pamiatkovej ochrany, pričom je otázne, či vždy v prospech zvýšenia efektivity pamiatkovej starostlivosti. Problémovou vyhlídkou nad osudom stále sa zmenšujúceho súboru potenciálnych pamiatok historického industriálu je však faktická neukončenosť debaty o jeho hodnotách a náležitých formách ochrany tejto novoustanovenej pamiatkovej kategórie.

V praxi mestského rozvoja dochádza k abstrahovaniu od mimoekonomických hodnôt, v nových podmienkach má hodnotu iba parcela „zbovená starej záťaže“ (Šulcová 2009, p. 342). To, že predstaviteľia spoločností realizujúcich developerské projekty v predmetnom území si nevedia predstaviť hodnotu historických priemyselných objektov dostatočne dobre ilustruje fakt, že zatiaľ prakticky žiadna z budov, ktorá prežila vďaka výsade pamiatkovej ochrany, nie je ekonomicky využitá. Tiež poznáme len veľmi málo prípadov, keď našli budovy historického industriálu svoje efektívne využitie, pričom o úspešné konverzie sa zaslúžili skôr jednotlivci, ako by boli výsledkom systematickej snahy a strategického plánovania verejnej sféry (Bartošová 2014).

ZÁVER

Príbeh historického industriálu v Bratislave je príbehom rastúceho mesta v mieniacom sa medzinárodnom kontexte. V priebehu 20. storočia štyrikrát zmenilo svoju príslušnosť k štátnemu útvaru, pričom v rôznych usporiadaniach nebola úloha priemyslu určená iba všeobecným historickým trendom transformácie štruktúry hospodárstva, no na území mesta sa prejavovali aj odlišné dôrazy na nepriemyselné a mimoekonomické funkcie v závislosti na pozícii, ktorú v tom-ktorom štátnom útvare zastávalo. Od priemyselnej revolúcie, ktorá sa v meste materializovala v priebehu niekoľkých dekád tak prišlo hneď k niekoľkým dôležitým transformáciami určujúcimi trajektóriu urbanistického rozvoja. Významná zmena viacerých kvalitatívnych a kvantitatívnych parametrov sociálno-priestorových vzťahov produkujúcich mestskú krajinu na všetkých mierkových úrovniach bola okrem pôsobenia kapitálu spoluurčovaná charakterom štátneho usporiadania, ktorým sa menilo postavenie verejnej sféry, jej kapacity rozhodovať, investovať, budovať či regulovať.

Rozvoj moderného priemyslu na území dnešnej Bratislavy je úzko spojený tak s komplexnou spoločenskou transformáciou a rozvojom kapitalistických výrobných vzťahov, ako aj so štátnymi intervenciami, ktoré si kládli za cieľ modernizovať Uhorsko. Plánovanie cieľov bolo prítomné aj v období 1. ČSR, keď mesto po dlhom čase opäť získava aj významnejšie mimoekonomické funkcie, za Slovenského štátu, keď sa stáva hlavným mestom a najmä v období štátneho socializmu, keď štát prakticky monopolne vstupoval do urbanizačného procesu, nielen prostredníctvom regulácie, ale aj ako aktívny budovateľ. Postsocialistické obdobie je naproti tomu charakterizované absenciou podobných ambícií, ktoré sa netýkajú len snáh aktívne sa podieľať na výstavbe, no tiež kapacít regulovať privátne aktivity na tomto poli.

Základná priemyselná infraštruktúra bola spojená s rozvojom kapitalistických vzťahov a industriálnou revolúciou, ktoré sa na území mesta začali významnejšie presadzovať až v druhej polovici 19. storočia. Pretrvávajúca podpora priemyslu, ktorá pretrvala až do konca obdobia štátneho socializmu, znamenala okrem iného aj zachovanie časti výrobných závodov v tradičných oblastiach a s nimi aj niektorých pôvodných budov s potenciálom pamiatkových hodnôt. Tieto však medzičasom zmenili svoju relatívnu polohu a v rámci rýchlo rastúceho mesta sa dostali na hranice jeho centra. S rastom mesta súvisia aj ďalšie zmeny, napríklad v dopravnej infraštruktúre, kde sa relatívna poloha oblasti tradičného priemyslu voči nákladnej železničnej doprave skomplikovala. V tomto období teda došlo k prvej úrovni zmien neskôr priamo vedúcich k rastu rozdielov medzi realizovanými a potenciálnymi príjmami z nehnuteľností (rent gap). Jeho konštrukcia prebieha na dvoch mierkových úrovniach. Potenciál je na všeobecnej úrovni vyjadrený polohou a s ňou spojenou dostupnosťou v rámci mesta, resp. metropolitnej oblasti, kde najvyššie výnosy sľubujú centrálné položené lokality. Aktuálna, resp. kapitalizovaná renta však v oveľa väčšej miere závisí od vlastností bezprostredného okolia, teda mierkovej úrovne štvrte (Hammel 1999). Aj z tohto dôvodu aktualizácia kapitalizovanej renty prostredníctvom nového využitia vyžaduje, zvlášť v rozľahlom území priemyselnej štvrte, mobilizáciu značného kapitálu, ktorý spravidla nemôže dodať jeden investor. Nestačí teda, aby rozdiel vyprovokoval akciu jedného dobrodruha, musí stimulovať kolektívnu akciu, ktorej výsledkom je komplexná zmena celej štvrte. To, že tento proces sa v prípade Bratislavskej historickej továrenskej štvrte práve završuje, dokladá ohlásenie budovania nadštandardných rezidenčných projektov v lokalite, ktorá je na kvalitu okolia spravidla najcitlivejšia.

Procesu komplexnej transformácie, ktorej za obeť padli aj budovy mnohými odborníkmi považované za historicky alebo kultúrne hodnotné, nezabránili ani existujúce formy mimoekonomického nátlaku. V podobnej situácii štandardne najefektívnejšími sú rôzne podoby pamiatkovej ochrany. Okrem inštitucionálnej podrovinutosti sa na konkrétnej situácii podpisuje neukončenosť debaty o pamiatkových hodnotách, ktoré by sa mohli viazať na historický industriál, resp. niektoré jeho časti. Samozrejme, cieľom nie je vytvoriť predstavu esencie pamiatkových hodnôt, ktorá je nevyhnutne prítomná a v rovnakej podobe bytostne spojená s akýmkoľvek prvkom v mestskej krajine. Naopak, pri definovaní mimoekonomických hodnôt musíme vychádzať z relačných chápaní ich podstaty. „Rozhodnutia chrániť, ako chrániť, čo chrániť, kedy chrániť a pod. sú politické rozhodnutia, ktoré reprezentujú hodnotové súdy” (McManus 2000, p. 106), preto konzerváciu vybudovaného prostredia, rovnako ako jeho produkciu, musíme chápať ako proces podmienený štruktúrou a dynamikou politickej moci (Negussie 2004). Na otázky za-

chovania hodnoty jednotlivých elementov mestskej krajiny neexistuje jediná správna odpoveď, naopak, tieto sú získavané artikuláciou súčasných, rozdielne mocensky a ideologicky vyzbrojených záujmov. V súčasnosti v Bratislave kapitál vidí vyššie miery zhodnotenia v kreatívnej deštrukcii miesta, ktorej výsledkom je takmer dôsledné vymazanie jednej historickej vrstvy, na ktorej troskách rastie nový typ mestskej krajiny. To, že je v tomto procese len minimálne limitovaný, vypovedá o mocenskej topografii súčasnej Bratislavy.

Príspevok bol spracovaný v rámci projektu VEGA č. 2/0013/18.

LITERATÚRA

- BARTOŠOVÁ, N. (2018). Fading industrial heritage of Bratislava in the urban planning context. In *5th International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Science and Arts, SGEM 2018, Conference Proceedings*, 5, pp. 105-112.
- BARTOŠOVÁ, N. (2014). Priemyselné dedičstvo Dynamitky verus tradičná pamiatková ochrana. *Architektúra urbanizmus*, 48, 214-235.
- BARTOŠOVÁ, N., HABERLANDOVÁ, K. (2016). *Industriál očami odborníkov/pamätníkov*. Bratislava (STU).
- BARTOŠOVÁ, N., DULLA, M., HABERLANDOVÁ, K. (2014). Industrial architecture in Bratislava – Linking the past to the present. In *Conference on Arts, Performing arts, Architecture and Design. Conference proceedings. International multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences & Arts. 3 – 9 September 2014, Bulgaria*. Sofia (STEF92 Technology Ltd.), pp. 747-754.
- BERKI, M. (2014). Return to the road of capitalism: recapitulating the post-socialist transition. *Hungarian Geographical Bulletin*, 63, 319-334.
- BENUŠKA, M. (1982). Stavebný vývoj. In Horváth, V., Lehotská, D., Pleva, J., eds. *Dejiny Bratislavy*. Bratislava (Obzor), pp. 261-264.
- BOKES, F. (1982). Hospodársko-spoločenská premena mesta od revolúcie 1848 do prevratu 1918 a rozmach robotníckeho hnutia. In Horváth, V., Lehotská, D., Pleva, J., eds. *Dejiny Bratislavy*. Bratislava (Obzor), pp. 158-214.
- FEKETE, Š. (1948). Pôdorysný vývoj Bratislavy a národnostný vývoj obyvateľstva. In Fiala, A., ed. *Slovenská Bratislava I: Sborník príspevkov k dejinám hl. mesta Bratislavy*. Bratislava (IV. referát ÚNV), pp. 47-60.
- GOJDIČ, I., ZVEDELOVÁ, K. (2006). Tabaková továreň v Bratislave – jej vývoj, zánik či záchrana. *Projekt*, 4, 47-51.
- HALÁS, M., DŽUPINOVÁ, E. (2007). Vývoj a priestorové rozloženie bytového fondu Bratislavy. *Urbanismus a územní rozvoj*, 10(2), 27-35.
- HALLON, Ľ. (2010). Zápas slovenského a nemeckého finančného kapitálu o pozície v peňažníctve Slovenska 1939-1945. *Historický časopis*, 58, 37-59.
- HALLON, Ľ. (2013). Význam industrializačnej politiky Uhorska pre technický vývoj na Slovensku v období druhej priemyselnej revolúcie 1867-1918. *Historické štúdie: ročenka Historického ústavu Slovenskej akadémie vied*, 47, 121-148.
- HAMMEL, D. J. (1999). Re-establishing the rent gap: an alternative view of capitalised land rent. *Urban Studies*, 36, 1283-1293.
- HANUŠIN, J. (1985). Technické pamiatky Mlynskej doliny. In Schwarczová, A., ed. *Technické pamiatky Bratislavy: Zborník Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody v Bratislave*, 8. Bratislava (Príroda), pp. 83-94.
- HAPAK, P. (1972). Priemyselná revolúcia a vývin miest za kapitalizmu. *Historický časopis*, 21, 161-187.
- HARVEY, D. (1985). *The urbanization of capital: studies in the history and theory of capitalist urbanization*. Baltimore (John Hopkins University Press).
- HARVEY, D. (1989a). *The condition of postmodernity*. Oxford (Blackwell).
- HARVEY, D. (1989b). *The urban experience*. Oxford (Blackwell).

- HOLEC, R. (2011). *Dejiny plné dynamitu: Bratislavský podnik Dynamit Nobel na križovatkách novodobých dejín (1873-1945)*. Bratislava (Kaligram).
- HRNČIAROVÁ, T. (2016). Historický obraz Bratislavy a jej okolia na konci 18. storočia s dôrazom na využitie krajiny. *Geografický časopis*, 68, 3-24.
- HROMÁDKA, J. (1933). *Zemepis okresu Bratislavského a Malackého. Sväzok prvý: Bratislava*. Bratislava (J. Pocisk a spol.).
- HROMÁDKA, J. (1935). *Zemepis okresu Bratislavského a Malackého. Sväzok druhý: Malé Karpaty, Záhorská nížina, Podunajská nížina pri Bratislave*. Bratislava (J. Pocisk a spol.).
- HROMÁDKA, J. (1943). *Všeobecný zemepis Slovenska*. Bratislava (Slovenská akadémia vied a umení).
- JAROŠEK, J. (1985). Počiatky elektrotechnického priemyslu v Bratislave. In Schwarczová, A., ed. *Technické pamiatky Bratislavy: Zborník Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody v Bratislave*, 8. Bratislava (Príroda), pp. 39-48.
- JOHANIDESOVÁ, M. (1982). Stavebný rozvoj v druhej polovici 19. a začiatkom 20. storočia. In Horváth, V., Lehotská, D., Pleva, J., eds. *Dejiny Bratislavy*. Bratislava (Obzor), pp. 209-214.
- KISS, E. (2002). Restructuring in the industrial areas of Budapest in the period of transition. *Urban Studies*, 39, 69-84.
- KOHÚTOVÁ, M., VOZÁR, J. (2006). *Hospodárske dejiny Slovenska 1526-1848*. Bratislava (Veda).
- KONG, L. (1997). Culture and capital in urban change: the constitutive relationship between development imperatives and symbolic values in Singapore's built environment. *Asian Geographer*, 16, 89-102.
- KOREC, P. (2013). Ekonomická báza Bratislavy a jej perspektívy. In Buček, J., Korec, P., eds. *Moderná humánna geografia mesta Bratislava: priestorové štruktúry, siete a procesy*. Bratislava (Prif UK).
- KOREC, P., SMATANOVÁ, E. (2000). Vývoj rozmiestnenia bytového fondu na území Bratislavy, zákonitosti a osobitosti tohto procesu. *Geografický časopis*, 52, 51-66.
- KREMSKÝ, P. (2010). *Ludia za slovenskými novostavbami*. Eprofit.sk, [Online]. Dostupné na: <http://profit.etrend.sk/biznis-pribehy/ludia-za-slovenskymi-novostavbami.html> [cit. 11-08-2016].
- McMANUS, P. (2000). Conservation. In Johnston, R. J., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M., eds. *The Dictionary of Human Geography, 4th edition*. Oxford (Blackwell), pp. 106-107.
- MITCHELL, C. J. A., WAAL, S. B. de (2009). Revisiting the model of creative destruction: St. Jacobs, Ontario, a decade later. *Journal of Rural Studies*, 25, 156-167.
- MLÁDEK, J. (1986). Vzťah urbanizácie a industrializácie v Slovenskej socialistickej republike. *Geografický časopis*, 38, 186-198.
- MLÁDEK, J. (1990). *Teritoriálne priemyselné útvary Slovenska*. Bratislava (Univerzita Komenského).
- MORAVČÍKOVÁ, H. (2009). Monumentality in Slovak architecture of the 1960s and 1970s: authoritarian, national, great and abstract. *Journal of Architecture*, 14, 45-65.
- MORAVČÍKOVÁ, H., TOPOLČANSKÁ, M., SZALAY, P., DULLA, M., ŠČEPÁNOVÁ, S., TOSCHEROVÁ, S., HABERLANDOVÁ, K. (2011). *Bratislava atlas sídlisk*. Bratislava (Slovart).
- MV SZOPK (1989). *Ochranca prírody, spravodaj MV SZOPK 3-4*. Bratislava (MV SZOPK).
- NEGUSSIE, E. (2004). What is worth conserving in the urban environment? Temporal shifts in cultural attitudes towards the built heritage in Ireland. *Irish Geography*, 37, 202-222.
- NOVOTNÝ, L. (2016). Urban development and migration processes in the urban region of Bratislava from the post-socialist transformation until the global economic crisis. *Urban Geography*, 37, 1009-1029.

- NOVOTNÝ, L., PREGI, L. (2017). Selective migration of population subgroups by educational attainment in the Bratislava urban region. *Geografický časopis*, 69, 21-39.
- OBUCHOVÁ, V. (1985). Najstaršie továrne Bratislavy alebo základný výskum technických pamiatok Bratislavy z hľadiska pamiatkovej starostlivosti. In Schwarczová, A., ed. *Technické pamiatky Bratislavy: Zborník Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody v Bratislave*, 8. Bratislava (Príroda), pp. 17-26.
- OBUCHOVÁ, V. (2009). *Priemyselná Bratislava*. Bratislava (PT Marenčin).
- OBUCHOVÁ, V., MAJEROVÁ, P., PAVELKA, Š. (1985). Mapa Bratislavy s lokalizáciou významných tovární a technických diel z obdobia od polovice 19. storočia do 1. svetovej vojny. In Schwarczová, A., ed. *Technické pamiatky Bratislavy: Zborník Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody 45 v Bratislave*. Bratislava (Príroda), pp. mapová príloha.
- OČOVSKÝ, Š. (1989). *Domy, byty, bývanie*. Bratislava (Veda).
- ONDOŠ, S., KOREC, P. (2008). The rediscovered city: a case study of post-socialist Bratislava. *Geografický časopis*, 60, 199-213.
- OSYKOVÁ, L. (2015). Legislatívne riešenia bytovej krízy počas 1. ČSR a realizácia zákonov v praxi na príklade Bratislavy. *Forum Historiae*, 9, 152-165.
- PLEVA, J. (1982). Bratislava po oslobodení. In Horváth, V., Lehotská, D., Pleva, J., eds. *Dejiny Bratislavy*. Bratislava (Obzor), pp. 279-305
- POZSONY – szabad királyi város (1910). [Online]. Dostupné na: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pozsony-1910.jpg> [cit. 22-02-2017].
- PROVAZNIK, D. (1982). Ekonomický charakter mesta do roku 1929 a sociálna štruktúra obyvateľstva. In Horváth, V., Lehotská, D., Pleva, J., eds. *Dejiny Bratislavy*. Bratislava (Obzor), pp. 219-223.
- PÚ SR (2012). *Výročná správa za rok 2012*. [Online]. Dostupné na: http://www.pamiatky.sk/pamiatky/data/File/pamiatkovy_urad/Vyročne_spravy/Vyroc_sprava_PUSR_2011.pdf [cit. 22-02-2017].
- SABOL, M. (2011). Významné priemyselné podniky na území Bratislavy v rokoch 1918 – 1938. In Medvecký, M., ed. *Fenoméni Bratislavy*. Bratislava (ÚPN), pp. 203-229.
- SCHUMPETER, J. A. (1975). *Capitalism, Socialism and Democracy*. New York (Harper).
- SCHWARCZOVÁ, A., ed. (1985). *Technické pamiatky Bratislavy: Zborník Mestskej správy pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody 45 v Bratislave*. Bratislava (Príroda).
- SMITH, A., BUČEK, M., PICKLES, J., BEGG, B. (2003). Global trade, European integration and the restructuring of Slovak apparel exports. *Ekonomický časopis*, 51, 731-748.
- SMITH, N. (1996). *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city*. London – New York (Routledge).
- SMITH, N. (2000). Creative destruction. In Johnston, R., J., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M., eds. *The dictionary of human geography, 4th edition*. Oxford (Blackwell), pp. 119-120.
- SÝKORA, L. (1993). City in transition: the role of rent gaps in Prague's revitalization. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 84, 281-293.
- SÝKORA, L. (2009). Post-socialist cities. In Kitchin, R., Thrift, N., eds. *International encyclopedia of human geography*, 8, Oxford (Elsevier), pp. 387-395.
- ŠULCOVA, J. (2009). Historický industriál – „stopa budúcnosti“. In Dvořáková, V., ed. *Monumetourm tutela, Ochrana pamiatok*, 20. Bratislava (PÚ SR), pp. 338-343.
- ŠUŠKA, P. (2014). Neoliberalizmus ako ideológia, reálny neoliberalizmus a mesto: prípad Bratislava. *Forum Historiae*, 8, 146-165.
- TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J. (2007). Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: proměny ve fyzickém a funkčním prostředí centrálního Smíchova. *Geografie*, 112, 315-333.
- WEBER, R. (2002). Extracting value from the city: neoliberalism and urban redevelopment. *Antipode*, 34, 519-540.

Pavel Š u š k a

HISTORICAL INDUSTRIAL STRUCTURES IN THE CHANGING URBAN LANDSCAPE OF THE CITY OF BRATISLAVA

The aim of the article was to analyse the development and transformations of historical industrial structures in Bratislava. The historical industrial structures were understood as elements of the built environment which at the time of its formation had manufacturing or closely related functions (warehousing, trucking, etc.). The emergence and the following destinies of this part of the physical urban landscape were analysed through the fluctuations of the values of sites and actual built structures affected by political, economic, social and cultural changes or transformations of the city itself.

The development of modern industry in Bratislava is closely associated with a complex social transformation and development of capitalist relations as well as state intervention that aimed to modernise the country. Planning and aiming for non-economic goals were even more present during the first Czechoslovak Republic, when the city after a long time regained more significant non-economic functions. These even increased under the Slovak state when the city became the capital and during the socialist period when the state had a monopoly in the urbanisation process, not only through regulation but as well as an active builder. While economic restructuring in the West brought gradual changes in the urban landscape since the 1960s, the economy of state socialism retained the emphasis on industrial production till its end.

The particular setting of allocation mechanisms during the period of state socialism affected the preservation of industrial functions in original locations. Pressure for changes due to the rising gap between actual and potential rent, however, was not realised until the second decade of the post-socialist transformation. Currently, we are witnessing the situation when the rent gap has acquired dimensions that even the need for investments with an aggregate volume counted in billions of euros, is not an obstacle to a comprehensive transformation of the site. In addition to general problems of identification and effective enforcement of public interest through regulatory instruments that could help to save part of potentially valuable objects, the historic industry encounters the particular issue of an unfinished debate on its heritage value, which only further contributes to the practical disappearance of this layer from the urban landscape.