

Kouba, Miroslav

**Paměť staré silnice : putování podunajskou kulturní krajinou mezi Zemunem a Novým Sadem**

*Porta Balkanica*. 2022, vol. 13, iss. 1-2, pp. [25]-49

ISSN 2570-5946 (on-line)

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/digilib.77219>

Access Date: 15. 12. 2024

Version: 20230117

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

# PAMĚŤ STARÉ SILNICE.

## PUTOVÁNÍ PODUNAJSKOU KULTURNÍ KRAJINOU MEZI ZEMUNEM A NOVÝM SADEM

Miroslav Kouba

Ve své knize *Krajina mezi pamětí a zapomínáním* Karolína Pauknerová píše, že „paměť je v krajině přítomná v různých materiálních stopách, které jsou buď zcela nebo částečně viditelné, anebo skryté pod dalšími vrstvami času. Paměť v krajině však existuje také jako součást vyprávění, prožívání, jako osobní či kolektivní vzpomínky. Kromě toho je paměť krajiny zaznamenána i v knihách o krajině, v různých starých mapách atd. a těmito záznamy se udržuje“ (Pauknerová 2019: 11). Na tento citát navazuje také jiná konstatace téže autorky, totiž že „[p]ři cestování autem se trasa silnice stává scenerií. Krajina je v uzavřeném prostoru auta vnímána hlavně vizuálně, stává se filmem, tokem obrázků uplývajících kolem auta. Proto je zajímavé zkusit rovinu krajiny jako kulisy přebročit, upřít pozornost nikoli k aktuálnímu, tj. k tomu, co je míjené, ale k ozvukům minulosti, které v sobě místa u silnice mohou mít, zkusit tak porozumět krajině v okolí silnice v jejím dlouhém trvání“ (Pauknerová 2019: 12). Tím se otevírá základní tematické jádro našich úvah: cesta a paměť, obojí zasazené do krajiny, obojí různým způsobem vnímané a prožívané těmi, kteří ji obývají nebo ji jen míjejí na svých cestách.

Uvedené citáty o krajině a jejím vnímání vybízejí k promyšlení konkrétních případových studií, jejichž východiskem v obraznosti Karolíny Pauknerové byla tzv. příbramská silnice (Pauknerová 2019: 15–53). Ukazuje se tak inspirativní přístup, s nímž lze uvažovat o kulturní krajině a jejích atributech v nejšířším slova smyslu. Tradiční koncepty definují kulturní krajinu jako „krajinu přetvořenou činností člověka, reflektující a uchováující prvky a struktury vzniklé během staletého procesu jejího osidlování a kultivace“ (Kupka 2010: 5),

případně v obdobně motivovaném vysvětlení jako „území dlouhodobě utvářené cílevědomou lidskou činností, za účelem kulturní a hospodářské kultivace prostředí, případně krajinný celek historicky související s kulturním vědomím národa či lidstva jako celku.“ (Hendrych 2005: 189). Naznačené přístupy ze své podstaty předpokládají také historické obrazy těch událostí, k nimž se váže v dané krajinné scenerii pozorovatelova pozornost. V podobně laděných perspektivách lze uvažovat o paměti krajiny v různých geokulturních prostředích, jakými může být

v případě této studie bezpočtem kulturněhistorických specifik prostoupená krajina podunajského Sremu.<sup>1</sup>

### Srem jako pomezí kulturní krajina

Poloha a charakter této oblasti byly tradičně pomezí. Vždy v té či oné podobě určovala předěl mezi příslušnými geopolitickými či geokulturním areály, které jsou v moderní době obvykle označovány jako Balkán a střední Evropa. Územím Sremu se protínal již v době Římské říše významný civilizační šev kulturního světa související se systémem tzv. *limes*. Hraniční ráz této oblasti je předurčen geomorfologickým profilem – především tokem Dunaje, který stanoví základní přírodní predispozice a s nimi související síť komunikací a navázaných oblastí a sídel lidské činnosti. Příhodné podmínky umožňovaly v oblasti dnešního Bělehradu na soutoku Sávy a Dunaje a přilehlého Sremu osídlení již v době kamenné, soustavnější sídelní systémy zde byly s různou intenzitou přítomny od 7. století před n. l., jak to dokládá především tzv. Starčevská kultura nálezy lokalizovaná do oblasti dnešních obcí Vinča a Žarkovo a částí Bělehradu. V průběhu 4.–3. století před n. l. se v oblasti

<sup>1</sup> Státoprávní změny po roce 1945 a administrativní uspořádání federativní Jugoslávie vedly k rozdělení historického Sremu na část chorvatskou (2454 km<sup>2</sup> s 179 521 obyvateli k roku 2011) a srbskou (4360 km<sup>2</sup> s 312 278 obyvateli k témuž sčítání), která tvoří součást Autonomní oblasti Vojvodina s přesahem do vlastního Srbska v oblasti Nového Bělehradu a přilehlých obcí mezi soutokem Sávy a Dunaje. Území Sremu bylo rozděleno již v rámci královské Jugoslávie, neboť tvořilo součást Sávské a Dunajské bánoviny. Na základě administrativní reformy z roku 1931 se většina Sremu stala součástí Dunajské bánoviny. V době druhé světové války tvořilo území celého Sremu součást Nezávislého státu Chorvatsko. Rozdělení oblasti potvrdil i vznik samostatného Chorvatska v roce 1991. V kontextu těchto skutečností vyplynuly po obou stranách srbsko-chorvatské hranice snahy prokázat příslušnost tohoto regionu do kulturněhistorického narativu obou národů. Srem tak vystupuje jako součást srbského národního příběhu, čemuž odpovídá i jeho pojmenování Srem/Srijem. V přítomné studii se s vědomím této dichotomie přidružujeme ekavské formy toponyma zejména z toho důvodu, že tematické těžiště výkladu se soustředí do východních oblastí Sremu mezi Zemunem a Novým Sadem, přičemž v historicky podmíněných souvislostech zohledňujeme také chorvatský diskurz (srov. Sekulić 1997; Čapo Žmegač 2002; Jakšić 2015; Černelić 2020; Srijem 2021; aj.).

dnešního Sremu zformovalo centrum původně ilyrského osídlení Sirmium (dnešní Sremska Mitrovica), souběžně se rozvinulo Taurunum (Zemun) a na pravém břehu Sávy a Dunaje pak keltské Singidunum (Bělehrad). Ještě před příchodem Keltů tuto oblast obývali Thrákové a Dákové.

V souvislosti s územní expanzí Římské říše v průběhu 1. století před n. l. se oblast soutoku Sávy a Dunaje stala jejím nestabilním pohraničím. Snahy ovládnout tuto podunajskou oblast narážely na dlouhodobý odpor místních obyvatel, který se Římanům podařilo zlomit až v roce 29 před n. l. Následně byl zahájen proces formování římské provincie, která zde byla fakticky ustavena teprve v roce 6 n. l. Vzniklá Moesia se stala pohraniční provincií, jejíž severní hranici tvořil tok Dunaje od jeho delty na východě až po Singidunum na západě. Nová hranice na Dunaji předpokládala soustavnou obranu, což se projevilo na charakteru celé provincie Moesia i jejích sídelních center. Význam Singiduna potvrdila přítomnost římských vojsk, jež si vyžádala výrazné přestavby města. Postupem doby se Singidunum stalo silným vojenským táborem (*castrum*), které se dále urbanisticky šířilo ve smyslu rozvinutého antického města se sítí pravoúhlých ulic, fórem a dalšími příznačnými stavebními prvky. Podobně narůstal význam také Sirmia, jež bylo v letech 69–96 n. l. nejprve kolonií, římským městem největšího významu (*Colonia Flavia Sirmium*), a po roce 103 se stalo v důsledku rozdělení Panonie na dolní a horní část sídelním centrem nově zřízené provincie Dolní Panonie (*Pannonia Inferior*). Význam Sirmia potvrzuje i skutečnost, že se v průběhu 3. a 4. století stalo rodištěm nejednoho římského císaře (srov. Mirković 2017: 27n.). Rovněž Sirmium bylo totiž důležitým obranným centrem v systému podunajských *limes*. Soutok Sávy a Dunaje s třemi důležitými městskými centry byl zároveň trojmezím tří římských provincií – Dolní a Horní Panonie a na levém břehu Dunaje přiléhající provincie Dacia Traiana (zřízená po římsko-dáckých válkách v roce 106<sup>2</sup>).

<sup>2</sup> Pomezí charakter Singiduna se navrátil také po roce 270, kdy se císař Aurelianus (214–275) vzdal celé Dácie, přičemž evakuoval vojenské jednotky i civilní správu do centrálních oblastí Moesie. Založil novou provincii *Dacia Aureliana*,

V těchto dobách „starého Balkánu“<sup>3</sup> byly vytvořeny základní principy městského urbanismu a sítě komunikací, jež význačnější aglomerace vzájemně propojovaly. Specifické postavení pomezí, přesto však strategicky významných měst Singidunum, Taurunum a Sirmium (a dále po toku Dunaje by bylo možno doplnit i Vinimacium, dnešní Kostalac) se odvíjelo v kontextu obrany severní hranice Římské říše, organicky vázané na využití říčního toku Dunaje a Sávy, přičemž základní kontury dané dispozice v této oblasti přetrvaly i do středověku. Rozpad Římské říše na východní a západní část roku 395 potvrdil hraniční povahu této kulturní krajiny. Sirmium a Taurunum se staly součástí Západořímské říše, zatímco Singidunum se ocitlo na samém okraji Východořímského císařství. V pozdějších dobách došlo k úpravám tohoto rozmezí, neboť v roce 425/426 se oblast dnešního Sremu stala součástí Východořímské říše. Zánik Západořímské říše roku 476 příslušnost této hraniční krajiny k byzantskému Východu potvrdil. Ovšem i období přibližně sta let na prahu středověku bylo ve znamení častých zvrátů. Oblasti Sremu, Bělehrad a celý soutok Sávy a Dunaje často střídaly správce – Huny, Sarmaty (kolem roku 454), Ostrogóty (rok 470), Gepidy (rok 488) a opětovně Ostrogóty v roce 504. Teprve v roce 510 se pevnost nad soutokem Sávy a Dunaje stala znovu součástí Byzantské říše. Následovalo

jež měla své centrum v Serdici (dnešní Sofie). Přenesení celého správního systému odstoupené provincie vyvolává řadu otázek, jež jsou i v moderních dějinách Balkánu více než aktuální. Jedná se především o dilemata spjatá s osudem romanizovaného obyvatelstva Dacie. Různé interpretace Aureliánovy evakuace totiž mohou potvrdit nejasnosti v etnogenezi rumunského národa, odvozujícího svůj původ od romanizovaného obyvatelstva Dacia, které mělo podle některých výkladů po Aureliánově odchodu v Dacii zůstat. Nabízejí se ovšem i protichůdné teorie, které zdůrazňují, že Aurelianus při předávání Dacie barbarům evakuoval také většinu obyvatel a samotná Dacie tak byla v zásadě deromanizována. Románský původ Rumunů by v případě platnosti těchto tvrzení bylo nutno odvozovat především od pozdějších Valachů a s nimi spjatých balkánorománských societ.

<sup>3</sup> Pojmem „starý“ Balkán se v určitém zjednodušení míní vrstvy antických kultur, jež obývaly jihovýchodní Evropu, kdy do sledované oblasti přicházejí v rámci tzv. stěhování národů slovanské kmeny.

období častých zvrátů, kdy bylo město nuceno čelit útokům Avarů, zatímco se v jeho okolí usazovaly slovanské kmeny. V průběhu 6. a 7. století město a celá oblast ztrácela na významu, neboť slovanské a avarské kmeny se soustředily především na venkovské oblasti a samotné město ponechávaly stranou svého zájmu.

Potřeba spojení mezi Sirmiem, Taurunem a Singidunem dala vzniknout prvotní síti cest, jež v základním řešení odpovídá i současným silnicím a dálničním tahům. Podobně jako v pozdním starověku reflektují tyto dopravní tepny i dnes sociální a hospodářské potřeby soudobého člověka.

Pomezí této krajiny je tedy diachronně přítomným emblémem. Prostor byl hraniční i mezi 7. a 12. stoletím, kdy se území Sremu nacházelo v hranicích avarského státu (583 – přelom 8. a 9. století), Franské říše Karla Velikého (přibližně 800–825), Bulharska (kolem 825 – 1018), Byzance (do roku 1180) a následně Uherska, v jehož rámci tato oblast setrvala až do pádu pod osmanskou nadvládu v roce 1526. V podmínkách dlouhodobého rozmezí uhersko-byzantského soupeření o vliv sehrávala klíčovou roli síť hlavních dopravních cest, která se potvrdila také v průběhu 16. století, kdy umožňovala osmanským Turkům spravovat nejen soutok Sávy a Dunaje, ale také velké části Panonské nížiny. Výrazně přihranič-

PhDr. Miroslav Kouba, Ph.D. (nar. 1979)

V roce 2002 absolvoval studia slavistiky a makedonistiky na FF Univerzity Karlovy v Praze, kde v roce 2010 obhájil také doktorskou práci. V letech 2003–2010 působil na Ústavu slavistických a východoevropských studií FF UK, od roku 2007 působí na FF Univerzity Pardubice – nejprve na katedře historických věd, od roku 2010 na Katedře literární kultury a slavistiky. V rámci své vědecké i pedagogické činnosti se zaměřuje na kulturní dějiny slovanských národních společenství na Balkáně a ve střední Evropě. V tomto tematickém rozpětí věnuje v posledních letech pozornost také výzkumu kulturní krajiny a jejím proměnám, čehož svědectvím se snaží být také přítomná studie.

ní postavení měla oblast Sremu také při ústupu osmanské správy vyvolaném neúspěšným obléháním Vídně v roce 1683 a následnými rakousko-tureckými válkami ukončenými mírovými smlouvami ze Sremských Karlovců v roce 1699 a Požarevce roku 1718. Následná reintegrace uherského státu a opětovné zapojení těchto území do centralizované Habsburské monarchie fakticky přetvořila Srem v její krajní výspu a ochranné pásmo zčásti začleněné do Vojenské hranice (Dimić 2007: 103–128; Kouba 2022: 71–129). I v těchto podmínkách sehrávaly komunikace, jež nově vzniklými hranicemi procházely, důležitou roli.

### Po staré silnici

Výběr obrazů spjatých s touto krajinou je nejen pro období přelomu 17. a 18. století tematicky i motivicky neobyčejně pestrý, a proto přítomná zamyšlení nemají ambici být soustavným historiografickým pojednáním.<sup>4</sup> Postihnoutí vytčeného cíle – totiž pochopení imanentní provázanosti malých a velkých dějin, konkrétních historických okamžiků i údobí vnímaných v kontextu jejich dlouhého trvání, stejně jako příběhů nejrůznějších osobností i zapomenutých „epigonů“ spjatých s tímto rovinatým krajem – je dosaženo jiným způsobem. Důraz je kladen právě na procítěné vnímání kulturní krajiny, jejího *genia loci* a na situace, za nichž tyto vztahy ovlivňuje člověk. Poznání sremské krajiny lze proto pojmut jako svého druhu „road movie“.<sup>5</sup> V inspiracích Karolíny Pauknerové se vydáváme na analogicky ucho-

<sup>4</sup> K výkladu politických a hospodářských dějin Sremu v období začleňování území osvobozených od osmanské nadvlády do habsburského státu srov. práci Slavka Gavriloviće, který předkládá i periodizační koncept (I. etapa: od „vídeňské války“ do požarevackého míru, 1683–1718/1721; II. etapa: období správy Dvorského úřadu [tzv. „komorski period“], 1718–1728; III. Spahijské období, 1729–1737; IV. etapa: období rakousko-turecké války, 1737–1739; V. etapa: od konce války do inkorporace, 1739–1745; VI. etapa: období inkorporace). (Gavrilović 1979).

<sup>5</sup> Pojmem road movie bývá tradičně označována filmová tvorba, jejímž ústředním motivem je různě koncipovaný motiv cesty, který všestranně určuje výstavbu díla, stanoví proměny vnitřní psychologie postav a zároveň předpokládá určité dějově podmíněné proměny, k nimž během cestování zpravidla dochází. V přítomné studii je však tento pojem chápán

penou cestu napříč Sremem po staré „státovce“ mezi Zemunem a Novým Sadem.<sup>6</sup> Během tohoto pomyslného putování si budeme všimnout událostí a kulturologicky barvitých obrazů odvíjejících se v různých dobách po obou stranách staré silnice. Pozornost bude mimo jiné zaměřena na specifika měnicího se urbanismu této krajiny i jednotlivých staveb, opomenuta přirozeně nebudou ani místa paměti a vzpomínek nejrůznějšího druhu, vztahující se v kolektivním vědomí zpravidla k vypjatým dějinným okamžikům.

Cesta či silnice je nepochybně patrným prvkem kulturní krajiny, který dotváří její duchovní kolorit ať už ve smyslu širších krajinných celků nebo zdánlivě marginálního, lokálního (provinčního) detailu či bezvýznamné jednotlivosti.<sup>7</sup> V úvahách o vztahu cesty a jejího zasazení do krajiny vystupují kulturněhistorická a estetická hlediska, jež jsou ve vzájemném sepětí (srov. Bolina – Klimek – Čílek 2018).

K těmto scénériím daného kraje se vztahují i historické události a jejich zpětná reflexe těmi, kdož po cestě procházejí, stejně jako těmi, kdož ve městech a vsích podél této ko-

---

v metaforickém smyslu, aby napomohl ke komplexnímu pochopení konkrétní kulturní krajiny východního Sremu.

<sup>6</sup> Pojem „státovka“ je v tomto konkrétním užití uveden v uvozovkách ze dvou důvodů: 1) jedná se o státní silnici, lidově označovanou v českém prostředí státovka (byť tento pojem nabývá u nás již poněkud archaického vyznění, neboť ustupuje běžně rozšířenému pojmenování silnice první třídy). Rovněž v srbském diskurzu se hovoří o státních silnicích, označovaných jako „državni putevi Srbije/државни путеву Србије“. Historicky předurčený význam sledované silnice byl zastíněn výstavbou moderní infrastruktury, a proto byl tento tah přeřazen mezi pozemní komunikace nižší kategorie (II/A). Jedná se tedy formálně i nadále o srbskou „státovku“, byť s vědomím metaforicky vnímaného významu, který měla tato komunikace v minulých dobách. Současně je třeba mít na paměti, že sledovaná komunikace byla v dobách Habsburské monarchie označována jako *Landesstrasse* (zemská cesta).

<sup>7</sup> Sémantické rozlišení těchto pojmů v jednotlivých jazycích si zasluhuje větší pozornost, neboť nabízí klíč k pochopení diachronně proměnlivého významů jednotlivých komunikací a jejich označení. Východisko k těmto úvahám nabízí přirozeně výkladové slovníky příslušných jazyků. V souvislosti se srbskými zeměmi je třeba odlišovat termín *drum/друм* a *put/nym*, kde první z uvedených pojmů znamená hlavní (významnou) silnici (srov. kupř. Sedláček 1982: 127, 627).

munikace žijí a veškeré dění prožívají, neboť jsou se svým krajem a danou silnicí přirozeně sžiti. Spektrum lidí, kteří se kolem dané silnice pohybují, se v metaforickém uchopení člení do dvou vzájemně heterogenních skupin, jež lze pojmenovat s vědomím sémantického příznaku jako „pocestné“, případně „poutníky“ na jedné straně a „rodáky“ nebo zjednodušeně „místní“ na straně druhé. Mezi oběma skupinami dochází ke vzájemné interakci zejména ve chvíli, kdy se *pocestní* vžívají ve snaze hlouběji poznat krajinu rozprostírající se po obou stranách cesty do role *místních*. Rodáci se v tom okamžiku stávají zprostředkovateli, kteří jednotlivé příběhy svým vzpomínáním i zapomínáním přetavují do vlastního narativu. To vše se pojí s obrazem starých cest, lemovaných v ideálním případě alejemi košatých stromů, kapličkami, smírčími kříži, božími muky a dalšími artefakty historické paměti. Cesty se stávají zjevně symbolem jisté idylčnosti či lépe řečeno nostalgie, která prostupuje vědomí jednotlivců i širších kolektivů, kde se interaktivně přetváří v podobách metajazykové komunikace a obraznosti. Tato vnímání krajiny se v poslední době těší i u nás zvýšenému badatelskému zájmu. Nepochybným impulzem byly v domácím prostředí práce Václava Cílka (kupř. Cílek 2014; Cílek 2018), své tvůrčí recepce se ale dočkaly také dnes již klasické knihy o všestranném prožívání a vnímání kulturní krajiny, jakými je právě *Krajina a paměť (Landscape and Memory)* britského historika Simona Schamy (\*1945) (Schama 2007) nebo velmi inspirativní práce norského historika architektury Christiana Norberg-Schulze (1926–2000) (Norberg-Schulz 1994, 2010). Klíčová pojednání o *geniu loci* a způsobech, jakými kulturní krajina promlouvá, se stala inspiračním východiskem pro práce, které stojí v určitém protikladu k turistickým průvodcům, zaměřujícím se především na návštěvnicky atraktivní místa. Pojetí prve jmenovaných přístupů vnímá krajinu v celkovém pohledu, a proto může být inspiračním východiskem také pro naše náměty. Je zřejmé, že půjde o lokální krajinu, jež je z pohledu turistických bedekrů marginální, méně zajímavá po stránce kulturněhistorického potenciálu i krajinné barvitosti (srov. úvahy Václava Cílka „*krajiny velkých slov a malých radostí*“ – Cílek 2018: 7–8).

Snahou našich úvah je v kontextu teoretických přístupů ke kulturní krajině a jejího promyšlení poukázat na pravý opak – totiž že každá krajina ve střední (středovýchodní) Evropě může nést zajímavé příběhy potvrzujících tuto obraznost. Jedním z hledisek, s nímž je v širším společenském diskurzu atraktivita určité lokality zpravidla posuzována, jsou artefakty hmotné kultury. V případě, že vlivem zvrátových událostí v dějinném vývoji podlely zmaru a zkáze, soustředí se svědectví minulých dob o dané lokalitě především na kolektivně sdílenou obraznost, v jejímž rámci jsou v konkrétních podmínkách rekonstruovány vztahy mezi krajinou a pamětí.<sup>8</sup> Je zřejmé, že z pohledu dynamiky historické vývoje a dochovaného hmotného vývoje z jednotlivých údobí lze na evropském Západě a Východě konstatovat zřetelné rozdíly, jejichž počátek lze možná vztahovat až k tzv. velkému rozkolu z roku 1054, jež ve svých důsledcích stanovil odlišnou dichotomii kulturního vývoje a s ním spjatého vztahu ve vnímání kulturní krajiny a hmotného dědictví. Přesto však právě archeologie kulturní krajiny poskytuje i v metaforickém smyslu klíč k pochopení jejich „palimpsestů“ (Gojda 2000: 55n). Příkladem takového prostředí s vrstvenými obrazy paměti propojující v neustálé kontinuitě antické počátky s naší současností může být podunajská krajina východního Sremu, jejíž přirozenou osou je stará silnice mezi Zemunem a Novým Sadem. Jak již bylo řečeno, protíná tato silnice region výrazného kulturního polycentrismu a vrstvené historické paměti, jehož specifika zdůrazňuje i poloha na kulturních a civilizačních zlomech. V síti státních silnic Srbska nese označení 100, přičemž pod tímto číslem představuje komunikační tah spojující Zemun a předměstí Bělehradu s Horgošem na srbsko-maďarské hranici. V jednotlivých úsecích tedy spojuje srbské hlavní město se Starou Pazovou, Indjijou, Sremskými Karlovci a Petrovaradinem, kde opouští území historického Sremu. Překročením Dunaje v Novém Sadu vstupuje do historické

<sup>8</sup> Schama o své knize mimo jiné uvádí: „[...] *Krajina a paměť* je konstruována jako zařízení k hlubinným vrtům pod úroveň našeho konvenčního vidění, kde hodlá znovu nachezet prameny mýtů a paměti, ležících pod povrchem.“ (Schama 2007: 13).

Bačky a pokračuje přes Srbobran, Mali Idjoš, Bačku Topolu, Subotici na zmíněný hraniční přechod. Celková délka této trasy je přibližně 190 kilometrů, úsek v historickém Sremu, který je předmětem našich úvah, měří zhruba 66 kilometrů.

Silnice číslo 100 byla v minulosti hlavním tahem z Bělehradu do Budapešti či Vídně. Navazovala na již vybudovaný úsek dálnice A1, který spojuje Bělehrad s Nišem a dále tento dálniční tah pokračuje přes Sofii, Plovdiv a Edirne až do Istanbulu, přičemž jen s relativně malými odchylkami kopíruje průběh římské silnice *Via Militaris*.<sup>9</sup> Toto nejkratší možné spojení „města měst“ se střední Evropou končilo na soutoku Sávy a Dunaje, odkud všichni pocestní dále pokračovali právě po staré cestě, jež dala vzniknout pozdější „stovce“. Význam této silnice změ-

<sup>9</sup> Ústřední silnice „starého“ Balkánu byla přirozenou tepnou mobility nejrůznějšího druhu, a proto snaha popsat její význam patřila mezi klíčové otázky balkanistických studií, přičemž i dnes vzbuzuje badatelský zájem. Poukázat je třeba v tomto smyslu na průkopnickou práci *Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe* Konstantina Jirečka (1854–1918) (Jireček 1877), mezi nejnovější pokusy zhodnotit význam tohoto silničního tahu v diachronním pohledu srov. kolektivní monografii *The Balkan Route. Historical Transformations from Via Militaris to Autoput* (Riedler – Stefanov 2021), zároveň velmi podnětné úvahy nabízí interaktivní mapa *Via Militaris*, která se snaží rekonstruovat skutečný průběh této silnice a tím i konkretizovat její odchýlení od moderní silniční sítě – srov. *Via Militaris* 2016.

nila až výstavba dálničního tahu, dokončeného v roce 2013, který celou oblast mezi Zemunem a Novým Sadem míjí v širokém oblouku.

Uvedení nové dálnice do provozu mělo přirozeně za následek marginalizaci původní silnice. Ze „stovky“ se stala takřka okresní silnice, kterou systém klasifikace státních pozemních komunikací srbského ministerstva dopravy zařazuje do třídy IIA, tedy předposlední z celkem čtyřstupňové škály.<sup>10</sup> Snížení významu této silnice nabízí vhodnou příležitost zamyslet se nad jejím místopisem, kdy každé sídlo na této tradiční ose sremské krajiny nabízí specifické zastavení.

### Počátek podunajského putování: Zemun

Naznačenou *road movie* Sremem nelze začít jinde než v Zemunu, pomezím městě, jež sehrává v mentálním a psychologickém smyslu symbolické geografie úlohu krajního budu střední Evropy. Někdejší „gotická citadela“ vystavěná na pahorku Gardoš se během doby rozšířila až k úpatí a tím dosáhla dunajského břehu. Stanoveno tak bylo základní konfigurační schéma pozdějšího vývoje zemunského urbanismu s centrální ulicí jako přirozenou osou. V historickém jádru města se tato dávná komunikace shoduje s dnešní Hlavní „třídou“ (*Glavna ul.*), od níž se rozprostírá starší centrum Zemunu směrem k Dunaji, jehož tok tato ulice svým průběhem přirozeně opisuje. Nové sídelní celky rychle vznikaly zejména během druhé poloviny 18. století v souladu s urbanistickým plánem barokní přestavby města, předpokládajícím další rozvoj ulic návazných ve víceméně pravidelném uspořádání také jižně a jihozápadně od Hlavní ulice. Město se tak postupně zahušťovalo ve stávajících oblastech přiléhajících k Dunaji, zatím-



1. Hraniční pásmo mezi Zemunem a Bělehradem na rytině Williama H. Bartletta z roku 1839. Vyobrazení zachycuje symbolický počátek staré sremské silnice. Zdroj: archiv M. K.

<sup>10</sup> Srov. stránky <https://www.putevi-srbije.rs/referentni-sistem> [cit. 6. 10. 2022].



2. Půdorys Zemunu na Prvním (Josefínském) vojenském mapování slavonské Vojenské hranice z první poloviny osmdesátých let 18. století. Zdroj: Arcanum.com, dostupné na: <https://maps.arcanum.com/de/map/firstsurvey-slavonia-mf/>.

co v oblastech Dolního Města, tvořících jádro pozdějších čtvrtí *Josefstadtu* a *Franzensthalu*, se jednalo o zcela novou urbanistickou činnost (Dabižić 2014: 125–141).

Rakouská správa se po odchodu Turků roku 1718 snažila město všestranně evropeizovat soustavnou stavební činností v duchu zejména baroka a klasicismu. Zároveň docházelo k přirozené proměně etnické skladby, kdy se i ve městě usazovalo větší měrou slovanské obyvatelstvo. Tok Dunaje souběžný s klíčovou silnicí posílil význam Zemunu jako důležitého hraničního přechodu [obr. 1], při němž byla zřízena mimo jiné kontumační stanice s důslednou karanténou a bezpečnostním kordonem. Právě Zemun plnil roli nejvýznamnějšího přechodu mezi Habsburskou monarchií a Osmanskou říší, což se týkalo také objemu obchodní výměny. V průběhu 18. století se v Zemunu vytvořila v zásadě pravidelná uliční síť s nejedním náměstím [obr. 2]. V okolí Hlavní třídy byly vystavěny reprezentativní domy zemunských obchodníků a bohatých měšťanských rodin, kon-

cepčně odpovídající výstavbě dobově rozvíjené ve městech obdobné velikosti a počtu obyvatel v různých zemích rakouského mocnářství.<sup>11</sup> Původně barokní a klasicistní zástavba byla v průběhu 19. století modernizována především v oblasti Hlavní třídy pojmávané nejen jako klíčová dopravní tepna, ale také jako společenské srdce města. Symbolicky tuto inovační přeměnu potvrzuje budova hotelu Central, dokončená v roce 1894 [obr. 3]. Modernisticky pojatá stavba Franja Jenče (1867–1967), zemunského architekta a stavitele, naznačuje v kontextu jeho relativně bohatého díla situovaného především do oblasti Hlavní ulice a také blízkého Bělehradu dynamiku, s níž se snažila dřívější vároš reflektovat výzvy „*la belle époque*“ přelomu 19. a 20. století. Jenčovo architektonické dílo je jednou z oněch případových studií, které pěkně vypovídají o barvitosti kulturní krajiny kolem staré sremské silnice.

<sup>11</sup> Zemun měl v polovině 18. století 446 domácností, z nichž 190 bylo pravoslavných (dále byli zastoupeni katolíci, Židé a Romové), k roku 1777 jej tvořilo již 1130 domácností s celkovým počtem 6 800 obyvatel, z nichž přibližně polovinu představovali pravoslavní Srbové. Tento podíl slovanského obyvatelstva zůstával i na samém konci 18. století na obdobné úrovni. V průběhu první poloviny 19. století došlo k výraznému nárůstu obyvatel pravoslavného vyznání, kteří k roku 1840 čítali přibližně 6 tisíc z celkového počtu 8543 obyvatel (srov. Popović 1990: 335–336). V polovině 19. století měl Zemun přibližně 10 tisíc obyvatel, což z něj činilo město početně srovnatelné kupříkladu se středočeským Kolínem.



3. Hotel Central a zemunská Hlavní ulice na dobově pohlednici z počátku 20. století. Zdroj: archiv M. K.





4. Budova pošty přiléhající k modernisticky laděnému hotelu Central představuje dominantu zemunského městského jádra. Kolorovaná pohlednice z prvních desetiletí 20. století. Zdroj: archiv M. K.



5. Obdobně koncipovaná pohlednice ze zemunského užšího centra. Zdroj: archiv M. K.

Jenč se svým životním příběhem může být prototypem „rodáka“, který se symbolicky i fakticky pohybuje po obou stranách hlavní zemunské třídy a je proto nutně konfrontován s přízní i nepřízní běhu dějinných událostí. Jenč se narodil do smíšené rodiny, po mamince Evě Ebel měl židovský původ, tatínek Franje byl zednickým mistrem. Základní vzdělání získal u františkánů, později absolvoval zemunské gymnázium. Poté odešel do Salcburku na zkušenou a poté v Záhřebu složil zkoušku na stavebního mistra s právem vést vlastní stavitelskou činnost. Začala tak dráha úspěšného architekta a projektanta, jehož práce lemují především Hlavní ulici v Zemunu a její nejbližší okolí. V letech 1894–1896 vypracoval zmíněné emblematické projekty hotelu Central, jehož byl i vlastníkem, a městské pošty [obr. 4]. V roce 1895 se oženil s Josefínou Čermákovou, banátskou Češkou, s níž měl šest dětí. Syn Franja se

rovněž věnoval architektuře, kterou studoval ve Vídni a také v Praze. V meziválečném období působil jako ředitel zemunské elektrárny. Po druhé světové válce byl pro své funkce v době Nezávislého státu Chorvatsko, jehož byl Zemun součástí, perzekuován. Soustředil se proto na výstavbu průmyslových objektů (srov. Rukavina 1999; Rukavina 2004; Jurišić 2005; Novi sjaj 2008).

Jenčovo dlouhodobé dílo přirozeně reflektovalo vývojové tendence – od prvotních realizací spatřujících ještě prvky pozdně barokního výrazu přes historizující tendence a secesní inspirace až po jasně vyjádřenou sympatii modernistickému přístupu. Hotel Central a budova zemunské pošty jsou emblematickými stavbami, jež toto Jenčovo rozpětí potvrzují, tím spíše, že se jedná o přímo sousedící objekty. V kontextu přímé a relativně úzké Hlavní ulice tak tento blok patrových realizací z Jenčova pera opticky vyniká a v úzkém časovém rozpětí potvrzuje architektovy schopnosti vyslyšet nejrůznější potřeby a očekávání maloměstského urbánního prostředí. Zatímco pošta inklinuje k historizujícímu vyznění, představuje Central zřetelný krok k moderním postupům. Soudobě a inovativní řešení hotelu spočívalo ve střízlivě pojaté budově, symetricky rozdělené dvěma vysokými věžemi s mělkou geometrickou plastikou. Ve své době se jednalo o skutečně moderní hotel, vynikající zavedeným elektrickým osvětlením, takřka čtyřiceti módně zařízenými pokoji a v neposlední řadě i restaurací a divadelním sálem, který byl součástí komplexu a kde bylo možno také promítat nejnovější filmy. Central byl koncipován jako skutečné centrum modernizujícího se města, které v topografii samotného města nemůže být nikde jinde než v ústřední části hlavní ulice. Přímé sousedství s poštou v tomto smyslu symbolický místopis města potvrzuje.

Hlavní třída je pod tímto názvem dlouhá jen asi necelých sedm set metrů, odpovídajících však dispozičnímu řešení historického jádra města [obr. 5]. Na jejím severozápadním okraji, kde se tato prastará silnice mění v *Trg Branka Radičevića*, se nachází příklad zájezdního hostince s hlubokou historickou tradicí. Hospoda U bílého medvěda (*Kafana Beli medved*) se nachází na důležité křižovatce Hlavní třídy a ze Sremu přicházející silnice (dnešní *ulice Vasilije Vasilijeviče*). Dům pochází již ze 17. století, kdy se ovšem jednalo o tzv. *čardak*, patrový objekt

sloužící nejen jako *han*, ale také jako strážní věž. Do historické paměti vstoupil díky událostem předcházejícím podpisu požarevackého míru, na jehož základě byly Srem s Banátem připojen Habsburské monarchii. V *Zartaknu*, jak Rakušané objekt v balkánsko-orientálním stylu zkomoleně pojmenovali, pobýval v roce 1717 Evžen Savojský během svého panonského tažení a přípravy k obléhání Bělehradu (Vinas 2001: 461–495). Teprve v průběhu 18. století bylo přízemí přeměněno na krčmu, v níž se konaly mimo jiné výroční cechovní slavnosti. V duchu tradice vývěsního štítu s podobiznou stojícího medvěda se hostinci postupem času začalo říkat U medvěda a v souvislosti s jeho nejčastěji obnovovanou barvou pak U bílého medvěda. *Han* s hostincem se těšil velké oblibě do roku 1948, kdy byl znárodněn a jeho tehdejší majitel Marko Todorović, místními přezdívaný Marko Medvěd, jej musel předat do státní správy. Hostinec fungoval do šedesátých let v rámci státního podniku Central, zahrnujícím rovněž znárodněný hotel (Mučibabić 2012; Mučibabić 2020).

Kultovní krčma fungovala v dobách osmanské nadvlády jako obyčklý *han*. Nacházela se na tehdejší okraji města, kde byla již od římských dob tradiční křižovatka dvou důležitých cest. Na sever pokračovala silnice z Bělehradu do střední Evropy (dnešní ulice Cara Dušana), zároveň do Sremské Mitrovice vedla tzv. Posávská magistrála (srov. Gračanin 2010: 9–69; Buzov – Lalošević 2015: 25–27). Navzdory všestranným snahám o urbanistickou přeměnu někdejší osmanské palanky ve středoevropské město si tento hostinec udržel po odchodu Turků své výchozí architektonické řešení typického jed-

nopatrového domu balkánsko-orientálního typu. Jeho výsadní role v místní topografii se však postupem doby měnila i s ohledem na rozšiřující se okolní zástavbu. V tomto smyslu se dříve výrazně „předměstské“ rozcestí důležitých cest vnořilo do souřadnic novodobé uliční sítě šířícího se města.

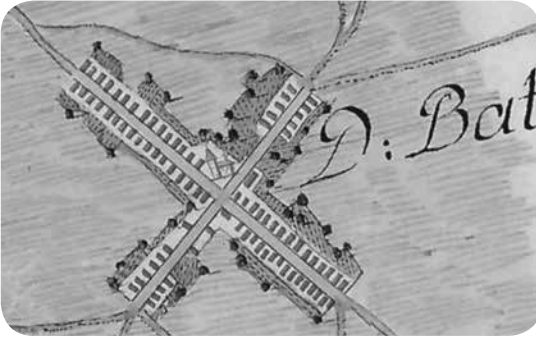
Zároveň tvárnost této části Zemunu na hranicích čtvrti zvané Muhar, jež se rozkládá v ostrém úhlu mezi oběma zmíněnými cestami,<sup>12</sup> ovlivnily i modernizační postupy, kdy původní jednopatrové domy byly navýšeny o další podlaží nebo ustoupily zcela nové výstavbě. Zároveň *genius loci* ovlivňovala také stavební činnost na přiléhajícím vrchu Gardoš. Přírodní dominanta města je zřetelným příkladem navzájem se prolínajících vrstev kulturní paměti města. Na půdorysu zaniklé pevnosti na Gardoši byla roku 1896 u příležitosti milénia uherského státu vystavěna v novorenesančním slohu tzv. Věž tisíciletí. Jedná se o jednu ze čtyř obdobných staveb, jež měly na příznačných místech připomenout sílu, slávu a v duchu symbolické geografie i územní rozsah uherského státu (Dabižić 2015: 97–107) [obr. 6].

Hlavní zemunská třída se na tomto symbolickém okraji mění svým názvem v ulici Cara Dušana. Obestupuje pahorek Gardoš a pokra-

<sup>12</sup> Muhar je jednou z hlavních zemunských křižovatek, jež zároveň naznačuje konec Hlavní ulice. Charakter města se mění, historické jádro se zvolna uzavírá.



6. Věž tisíciletí na zemunském Gardoši na kolorované pohlednici z počátku 20. století. Zdroj: archiv M. K.



7. Počáteční urbanistické řešení obce Batajnica na mapě Josefínského vojenského mapování. Zdroj: Arcanum.com, dostupné na: <https://maps.arcanum.com/de/map/firstsurvey-slavonia-mf/>.

čuje severozápadním směrem jako zcela přímá silnice téže šíře novějšími předměstími, přičemž se zvolna mění v batajnickou silnici, historicky označovanou také jako zemská silnice Petrovaradin – Zemun (v tradici josefínského mapování uváděná jako *Landesstrasse von Peterverdein nach Semlin*).

### Zastavení první: Batajnica

Silnice směřující ze Zemunu do Petrovaradinu a Nového Sadu sehrávala důležitou roli také v době rakouské správy. Po stabilizaci jižní hranice Habsburské monarchie na soutoku Sávy a Dunaje byla důležitou spojnicí slavonského úseku Vojenské hranice, tvořícího součást opevněného pásu podél celé jižní hranice, kolem níž se rozvíjela také kolonizace jihovýchodního Sremu. Do systému habsburských *limes* se v rámci kolonizačních programů Vídně zapojovalo nově příchozí obyvatelstvo původem ze Švábska, Alsaska a dalších německých zemí, ale také pravoslavní Slované, kteří se na jihu habsburské monarchie usazovali v rámci druhé vlny tzv. „stěhování Srbů“.

V pohraničním pásmu vznikala hraničářský systém, který dosídlencům nabízel určitá privilegia výměnou za tuto vojenskou službu, jimiž se rakouská správa snažila obnovit vleklymi válkami zpustlou, vyliďněnou a zdevastovanou krajinu. Na naší cestě Sremem je proto Batajnica první vsí, která reprezentuje obecné principy hraničářské kolonizace nejen z hlediska společenského uspořádání vojensky i země-

dělsky aktivního obyvatelstva, ale také urbanismu nově vznikajících sídel. V naprosté většině případů se jedná o oboustranné řadové vesnice (tzv. silnicovky), které v těsné blízkosti lemují svými přiléhajícími štíty silnici nebo se ve stejném půdorysu rozkládají na křižovatce zpravidla rovně trasovaných cest [obr. 7]. Jedná se tak o objekty rovnoběžně orientované směrem od komunikace, kde na obytný dům navazují pod stejným zastřešením hospodářské části, mimo jiné stodoly, které mohou uzavírat dvůr obdélníkového půdorysu. Důležitým charakteristickým prvkem velké části tohoto typu vesnic je také fakt, že se hlavní komunikace sbíhají a rozvětvují v místech, kde silnice opouští danou vesnici. Tento typ organizace vesnického urbanismu je typický především pro nížinaté oblasti, které předpokládají s ohledem na geomorfologický profil všeobecnou pravidelnost, a proto se pro Slavonii a Vojvodinu tato výstavba obnovených sídel také dobře hodila.

V kontextu utváření Vojenské hranice a jejích sociokulturních specifíků vznikl v tomto příhraničním pásmu specifický typ větších vesnic, jež navyšujícím se počtem obyvatel mnohdy aspirovaly na klasifikaci středně velkých měst. V případě těchto přechodných aglomerací délka návsi mnohonásobně převyšuje šířku, takže se jedná o rozsáhlé urbanizační celky soustavně lemující hlavní silnice (k vymezení tzv. „silnicovky“ srov. v obecném smyslu kupř. Máčel 1954: 25–26; Černý 1979: 79). Neméně významným rysem hraničářských sídel v rámci Vojenské hranice je také princip tzv. traťových plužin, tj. pravidelně rozdělených rovnoběžných polních pásů s jednosměrnou parcelací přiléhajících k daným usedlostem (srov. Vařeka 2007: 748; Štěpánek 1967–1968). V případě Slavonie a Vojvodiny se tak vytvořil v zásadě obecně závazný vzorec kolonizačního urbanismu, který nebyl konfrontován s nepravidelnostmi geomorfologického profilu. Nížinatý charakter Panonie proto umožňoval rekultivaci stávajících či výstavbu nově vznikajících sídel podle obecně platných principů a požadavků nového správce.

*Genius loci* Batajnice ve smyslu ryze hraničářské vsi vytvořil dostatečné předpoklady pro její pozdější identifikaci s vojenskou tradicí, která postupuje také moderními dějinami této aglomerace v závislosti na zlomových udá-

lostech města a širšího okolí. Batajnica je tak příkladem na první pohled periferní obce, jež byla roku 1972 administrativně připojena k Bělehradu. Spojení s jugoslávskou metropolí mělo za následek určité ustrnutí lokálního rozvoje města, které se prohloubilo v devadesátých letech nejen v souvislosti s krvavým rozpadem Jugoslávie a s kosovskou krizí. Vojenský charakter tohoto města je totiž poněkud imanentně předurčen od samého počátku jeho moderních dějin. Počátky Batajnice jsou spjaty s polovinou dvacátých let 18. století, kdy je obec poprvé zmiňována. Její další rozvoj souvisel s kolonizací Vojenské hranice, neboť významnou část jejího stálého obyvatelstva tvořili hraničáři, kteří se sem uchýlovali po skončení své vojenské služby. Kolektivně sdílený vztah k vojenské službě a veteránská tradice se staly znakem, který Batajnici charakterizoval i v novodobých dějinách. V období po roce 1918 získávali právě v Batajnici půdu a pozemky vysloužilí srbští vojáci z Velké války, s čímž se pojil dílčí demografický rozvoj postupně vznikajícího městyso. Příchozem těchto veteránů se dřívější „hraničářská“ ves začala měnit v menší městskou aglomeraci (v roce 1931 měla Batajnica necelých 3500 obyvatel), jejíž kulturní identitu spoluutváří vzájemně propojený narativ dávných „*krajišniků*“ s odkazem padlých v bojích první světové války. Kult vojenské služby v historické paměti dokresluje také události druhé světové války, kdy se Batajnica stala společně s celým Sremem součástí profašistického Chorvatska. Počátky partyzánské odboje bývají kladeny právě do Batajnice, kde byly v červenci 1941 zorganizovány buňky Komunistické strany Jugoslávie (KPJ) a Svazu komunistické mládeže Jugoslávie (SKOJ), jejichž prostřednictvím začalo šíření Národního osvobozenického hnutí. Odboj se soustředil na sabotážní akce, jejichž jedním z přirozených cílů byla snaha přerušit důležité železniční spojení z Bělehradu do Záhřebu a do Nového Sadu. Oběti na životech z řad partyzánů i civilního obyvatelstva během okupace jsou ve městě připomínány řadou památníků a pamětních desek. V samotném centru Batajnice, tvořeného křižovatkou dvou hlavních cest, byl naproti kostelu svatého archanděla Gabriela vztyčen roku 1954 Památník padlým bojovníkům za svobodu 1941–1945 (*Споменик палим борцима за слободу 1941–1945*) srbské sochařky Ljubinky Savić Grasi (1922–1999),

představující partyzána s bojovně vztyčenou levicí a se samopalem v pravé ruce. Bronzová socha v nadživotní velikosti je umístěna na mramorovém podstavci, na němž jsou zapsána jména batajnických obětí fašistické okupace.

Po druhé světové válce se Batajnica stala součástí širší bělehradské aglomerace. Díky příhodnému spojení s metropolí docházelo zejména od sedmdesátých let k rychlému nárůstu počtu obyvatel. Již v roce 1951 bylo v Batajnici vybudováno vojenské letiště a základna jugoslávského stíhacího letectva, což rovněž přispělo k urbanizaci oblasti a posílení genia loci jako města s kontinuální vojenskou tradicí. Tento charakter Batajnice potvrdily i události kosovské krize na konci devadesátých let, jež na jaře 1999 eskalovala v operaci Spojenecká síla Severoatlantické aliance. Jedním z primárních cílů bylo také batajnické letiště. Tragickým svědectvím spojeneckých náletů na Batajnici se stala Milica Rakić (1996–1999), kterou 17. dubna zasáhl šrapnel kazetové bomby, když byla v koupelně rodinného domu Rakićových na ulici Dimitrije Lazareviće Raše nedaleko batajnické hlavní cesty. Smrt malé dívenky se stala symbolem všech dětských obět spojeneckých náletů na tehdejší Jugoslávii. V kontextu naznačených vojenských tradic Batajnice vyvolala diskuze o její případné kanonizaci, kterou ovšem Srbská pravoslavná církev podmníla široce rozšířeným kultem.

Batajnické letiště bylo v roce 2019 přejmenováno na počest známého jugoslávského stíhacího letce plukovníka Milenka Pavloviće, po němž nese název i další úsek staré silnice směřující do Nové Pazovy.

### Zastavení druhé: Nova Pazova

Silnice číslo sto pokračuje v přísně rovném trasování a lemována občasnými alejemi platanů a javorů k Nové Pazově vzdálené od centra Batajnice jen přibližně šest kilometrů. Město má dnes 18 tisíc obyvatel, jehož skladba je spjata s výraznými etnickými změnami po druhé světové válce. Jedná se totiž o první a největší německou osadu ve Sremu, založenou v rámci třetí fáze kolonizační politiky rakouského státu v roce 1791,<sup>13</sup> kdy se v bažinaté ob-

<sup>13</sup> Tzv. *Schwabenzug*, tj. osídlování jižního pohraničí Habsburské monarchie německým obyvatelstvem původem



8. Urbanistický rozvoj Nové Pazovy znázorněn Druhým vojenským mapováním z let 1865–1869. Zdroj: Arcanum.com, dostupné na: <https://maps.arcanum.com/de/map/secondsurvey-croatia/?layers=9&bbox=2241026.873117685%2C5608805.187383982%2C2266805.2609068607%2C5617767.428950419>.

lasti usadilo na padesát rodin protestantského vyznání pocházejících z dnešního Bádenska-Württemberska. Tito prvotní dosídlenci pobývali určitou dobu v Petrovaradinu, odkud se vydali dále na jihovýchod po staré silnici a postupně se rozcházeli do nových sídlišť. Někteří z nich našli útočiště ve Sremských Karlovcích, jiní pokračovali do Staré Pazovy nebo směrem k Dunaji, kde založili obec Novi Banovci (srov. Župančić 2017b: 48; Wild 1980: 31). Protože do nových lokalit přicházeli během pozdějších fází josefínské kolonizace, byl výběr přidělené půdy již značně omezený. Vznik nové obce na

především z dnešního Bádenska-Württemberska a západní části Bavorska (Švábska), bývá tradičně periodizováno do tří etap. První je označována jako karolinská (pod záštitou Karla VI.) a mezi léty 1722–1726 se soustředila na osídlení Temešvárského Banátu, který monarchii připadl na základě požarevackého míru v roce 1718. Do jejího rámce bývá také zařazováno tzv. první malé stěhování švábských Němců (*erster kleiner Schwabenzug*, 1736–1738). Tzv. druhé malé stěhování švábských Němců (*zweiter kleiner Schwabenzug*) je datováno lety 1744–1762. Na ně pod záštitou Marie Terezie navazuje v letech 1763–1772 kolonizace tereziánská (druhé velké stěhování) cílící na vystěhování movitějších kolonistů, kteří mohli v nových sídlech založit vlastní hospodářství. V rámci třetí, josefínské dosídlovací vlny pod záštitou Josefa II. byly po roce 1782 osídlovány zejména části dnes rumunského Banátu, postupem času se rozšířila na oblast celého Švábského Turecka. Do této doby patří také vznik německých vsí ve Sremu (Krauss 2003: 31–32).

místě dnešní Nové Pazovy byl navíc komplikovaný povodní, a proto byli nově příchozí osadníci nuceni strávit první rok v sousední Staré Pazově, jež byla osídlena již v prvních kolonizačních vlnách. Vznik nové osady byl spjat s nezbytnou výstavbou odvodňovacích kanálů, která byla započata roku 1792. Životní podmínky nebyly ani v pozdějších letech ideální. V důsledku různých nemocí, nouze a nedostatku třetina těchto dosídlenců nepřežila ani první měsíce po příchodu do Pazovy. Průběžně tak docházelo k druhotné migraci, kdy se mnohé švábské rodiny přestěhovaly do okolních oblastí s lépe vysušenou půdou. Prvotní obyvatelstvo se věnovalo zemědělství, zejména chovu prasat a pěstování kukuřice, brambor, obilí či konopí, zároveň však vykonávalo strážní službu v rámci zdejšího úseku Vojenské hranice. Vznikla tak ves panonského typu, rozvíjející se na základě obvyklého urbanistického plánu podél hlavní silnice (*Obergasse*), jež se kříží s příčnou cestou směřující do nedalekých Nových Banovců na břehu Dunaje, rovněž původně švábské obce (Stamenković 2002: 101) [obr. 8]. Na počátku 19. století zde vznikla samostatná evangelická župa, jež v letech 1810–1812 nechala vystavět kostel (Župančić 2017b: 49). Jeho osudy přitom mohou být příměrem zobrazujícím vývoj celé komunity švábských Němců v 19. a zejména pak 20. století. Barokní chrám byl vybudován z cihel ze zbořené osmanské pevnosti z nedalekých Banovců, jež pazovským Švábům poskytlo velitelství tamní Vojenské hranice. Výstavba evangelického chrámu měla pro toto konfesně-etnické společenství nesporně velký význam, neboť v podmínkách nové domoviny stanovila její duchovní centrum a tím i pocit sounáležitosti. S ohledem na administrativní změny, k nimž docházelo v souvislosti s klíčovými událostmi „velkých“ dějin, jakými byl revoluční rok 1848, oslabení Habsburské monarchie po bitvě u Hradce Králové roku 1866 a s ním spjaté vyhlášení dualismu o rok později, se měnilo také postavení v zásadě všech uherských Němců. Díky germanizaci a byrokratizaci se všestranně posílilo postavení uherských Němců, z nichž se mnozí dostali i do vyšších pozic ve státní správě. Zároveň se však začaly vyostřovat konflikty s okolním neněmeckým obyvatelstvem. Především Maďari začali po dosažení výraznější autonomie na základě du-

alistického vyrovnání z roku 1867 výrazněji prosazovat kulturní a jazykovou emancipaci. V odpovědi na maďarizační opatření se na přelomu šedesátých a sedmdesátých let začaly formovat národnostně uvědomělá uskupení také u švábských Němců, jež se na přelomu 19. a 20. století výrazně politizovala. Vlivem silného nacionalismu, s nímž se Švábové v meziválečném období většinou ztotožnili a jemuž se nevyhnuli ani pazovští Němci, se v průběhu třicátých let ztotožnili s idejemi nacismu. Po porážce Německa část dunajských Švábů emigrovala z Jugoslávie spolu s ustupující německou armádou, pazovští Němci však prchli již počátkem října 1944 do Rakouska ještě před příchodem Rudé armády a partyzánských jednotek. Ve fakticky vylidněné Nové Pazově se začalo usazovat obyvatelstvo z méně úrodných částí Srbska, Bosny a Hercegoviny, Kosova či Makedonie, čímž se celkově proměnila etnická skladba města i jeho kulturní charakter. Svědkem těchto událostí byl také novopazovský kostel. Jelikož ve městě již nebyla komunita věřících evangelického vyznání, vznesli noví správci požadavek na jeho zboření, k čemuž došlo počátkem roku 1948. Stavební materiál z této demolice posloužil k výstavbě družstevního domu, biografu a dalších budov (Župančić 2017b). Zánik evangelického kostela jako určité dominanty obce dokresluje také její postupnou přeměnu, k níž docházelo nejen v etnickém slova smyslu, ale také z hlediska architektonické tvářnosti. V souvislosti se zesílenou urbanizační a rostoucím počtem obyvatel začaly rychle ustupovat původní švábská obydlí,<sup>14</sup> takže při

<sup>14</sup> Tzv. „švábský dům“ představuje tradiční obydlí panonsko-vojvodinského typu, které se v nově osidlované Slavonii, Sremu a Banátu utvářelo od druhé poloviny 18. století v souvislosti s principy vesnické architektury charakteristickými pro původní vlast německých kolonizátorů, zároveň podobu „švábských“ domů spoluurčovala opatření stanovená přímou správou Vojenské hranice z vídeňského centra. Domy tohoto typu se podle polohy vůči hlavní komunikaci dělí na příčné (průčelí jsou do ulice a utváří frontu sousedních domů) a podélné. Budovány jsou zpravidla bez podsklepení, stavení některých majetnějších kolonistů mohla mít podezdívku (srov. Milić 2020). Zánik fakticky většiny objektů panonsko-vojvodinského typu v Nové Pazově dokresluje určitou ztrátu její historické paměti vztahující se k jejím někdejšími obyvatelům. Mnohem výrazněji než kdekoli jinde ve Sremu nebo Vojvo-

průjezdu současnou Novou Pazovou jsou stopy někdejší panonsko-vojvodinské architektury patry jen nahodile.<sup>15</sup>

### Zastavení třetí: Stara Pazova

Nova Pazova byla obcí, kterou přichozí Švábové založili několik kilometrů jihovýchodně od původní Pazovy. Důvody, proč se němečtí osadníci rozhodli svou ves založit odděleně, mohly být různé. Snad šlo o kvalitu půdy, možná svou roli sehrála snaha o cílenou urbanizaci krajiny podél hlavních silnic v pomezím pásu Vojenské hranice (Ćurčić 2012: 580). Na sremské silnici je proto nejbližší sídelní strukturou právě Stara Pazova, dnes 19 tisícové město potvrzující základní urbanistická východiska Sremu a celé Vojvodiny v druhé polovině 20. století. Přejít od rurálního k urbánnímu charakteru se projevilo v podobném smyslu – i zde se jednalo o původně hraničářskou ves návesního typu s multikulturním etnickým složením, kde většinou část populace představovali Slováci, kteří se v Pazově usazovali od roku 1770. Vznik obce se však datuje rokem 1716, kdy se jednalo o dočasné osídlení, jehož obyvatelé se rozhodli k dalším přesunům. Pazova se tak dočkala opětovného založení počátkem druhé poloviny 18. století v nové lokalitě situované jihozápadně od původní osady. Zpočátku se jednalo o ves pravoslavného srbského obyvatelstva, příchod jednak Slováků z Bačky a také z Horních Uher znamenal v tamní etnické skladbě zlom, neboť od poloviny osmdesátých let 19. století představovali pazovští Slováci dvě třetiny celkové populace obce (1348 Slováků, 426 Srbů – Ćurčić 2012: 580). Příchodem Němců, kteří se roku 1792 odebrali do teprve vznikající Nové dině obecně je zde odkaz tradičního stavitelství překryt vrstvou mnohdy násilné suburbanizace moderní doby.

<sup>15</sup> V určité zobecňující perspektivě lze hovořit o tzv. interpolačním poměru staré architektonické tradice na jedné straně a nových moderních trendů na straně druhé. Tento pojem rozvíjí především pro podmínky Banátu Maria Siláďi (Mária Szilágyi) z Univerzity v Novém Sadu. Svoji platnost má však naznačené terminologické uchopení také pro četná sídla v Sremu. Novosadská historička architektury poukazuje na razantní proměny banátské vesnice v průběhu druhé poloviny 20. století, kdy se tradiční venkovské objekty staly symbolem ustrnulého rozvoje, chudoby a bídy, a proto je bylo nutné nahradit i v sémiotickém slova smyslu moderními stavbami (Szilágyi 2011: 124–136).



9. Počáteční urbanistický rozsah (Staré) Pazovy podle Prvního vojenského mapování. Zdroj: Arcanum.com, dostupné na: <https://maps.arcanum.com/de/map/firstsurvey-slavonia-mf/>.



10. Slovenský evanjelický kostel na hlavni križovatke ve Staré Pazově v proměnách času: vlevo na dobové pohlednici z počátku 20. století, vpravo současný vzhled. Zdroj: archiv M. K.



Pazovy, se obě obce navzájem oddělily. Ve vývoji Staré Pazovy mělo velký význam její zapojení do Vojenské hranice, který byla zrušena až roku 1873. Urbanizačním trendům Staré Pazovy, jež se rozvíjely zejména od poloviny 19. století, napomohlo také napojení vznikající městské aglomerace na železniční trať mezi Novým Sadem a Bělehradem z roku 1883 (včetně výstavby důležitého mostu přes Sávu).

Půdorys Staré Pazovy je v kontextu obvyklého řešení sremských obcí tvořen křížením dvou cest – sremské silnice ze Zemunu do Nového Sadu, jež přichází z jihovýchodu a ješ-

tě před vstupem do obce se protíná s cestou vedoucí z jižně položené obce Bojka [obr. 9]. Zemská silnice se pak kříží s cestou spojující v linii západ – východ obce Golubinci a Stari Banovci. Také v Pazově se stal přirozenou dominantou pravoslavný kostel, odkazující na první fázi jejího osidlování, jež se soustředilo severovýchodně od křižovatky. Teprve s příchodem slovenských kolonistů se Pazova začala rozšiřovat také západním směrem od této přirozené osy (Čurčić 2012: 581). V dalších obdobích se Stara Pazova rozvíjela soustavně ve všech kvadrantech přiléhajících k hlavním komunikacím.

Obrazem proměn sídelní topografie Staré Pazovy jsou také kostely. Původní pravoslavný chrám byl roku 1827 modernizován. Již v roce 1788 si v Pazově vystavěli příchozí Slovinci svůj evanjelický kostel [obr. 10] a roku 1885 se dočkali svého svatostánku také katolíci. Není nutno podotýkat, že bez ohledu na vyznání odpovídaly všechny zmiňované svatostánky v zásadě sjednocujícím principům jejich vnějšího architektonického řešení, opírající se o barokní pojetí ve smyslu základní stavební kompozice a půdorysu.

Organizovaný náboženský život umožňoval pazovským Slováckům rozvíjet také kulturní aktivity. Jejich vitalita byla předurčena především působením mnoha národně uvědomělých osobností, které ve městě vytvářely vhodné institucionální základy upevňujícího se občanského života. Pazovští Slovinci věnovali od třicátých let 19. století soustavnou péči školství a osvětě, kdy lze zmínit příchod Jána Kutlíka staršího (1806–1890), prvního slovenského učitele (Ondrušková 1982: 583–584; Ondrušková 1984). Rodák z Vyšného Kubína fakticky založil tradice slovenského školství a osvětly nejen v Pazově, ale na Dolní zemi obecně. Jeho syn Ján Kutlík mladší (1830–1893) v rozvoji slovenského školství v Uhrách

pokračoval v širokém spektru zájmů – organizoval stipendia pro nadané slovenské studenty, zakládal školy a všestranně se účastnil slovenského národního hnutí (srov. Jančovic 2020: 12–13). Vedle tohoto významného rodu byl se Starou Pazovou spjat také Vladimír Hurban (1850–1914), druhý syn Jozefa Miloslava Hurbana (1817–1888), přední osobnosti slovenského národního hnutí (srov. Vladimír Hurban 2014). Vladimír byl roku 1875 jmenovaný staropazovským evangelickým farářem, zároveň rozvíjel ve městě osvětovou činnost, mimo jiné založil slovenskou čítárnu a roku 1882 Slovenskou evangelickou vzájemnou pomocnici, v zásadě peněžní ústav, jenž se roku 1908 změnil ve Staropazovskou banku. Hurban tak přispěl k formování Staré Pazovy jako jednoho z nejvýraznějších center dolnozemských Slováků, kde se rozvíjel obchod a podnikatelská sféra a kde se ohlasu dočkala nejrůznější kulturní činnost, jakou je například divadlo (srov. Beňová 2020: 109–112).<sup>16</sup> S těmito snahami se v historické kontinuitě obrozenských snah pojí také otázka vztahu vojvodinských Slováků k mateřskému prostředí. V jistém smyslu lze uvažovat o vymezení samostatného kulturního okruhu, který ostatně již v šedesátých letech 19. století promýšlela skupina kolem zmiňovaných Kutlíků ve smyslu „nového, hmotně srovnatelného Slovenska“ (Kmeť 2007: 309–310; Botík 2011: 22).

Symbolickým počátkem této slovenské vrstvy v kulturní krajině Sremu je nepochybně

<sup>16</sup> Slovenské divadlo ve Sremu rozvíjel také jeho syn Vladimír Hurban Vladimírov (1884–1950), autor četných her, operetních libret a povídek z vesnického prostředí, a také evangelický kněz ve Staré Pazově.



11. Indjija na mapě Prvního vojenského mapování. Zdroj: Arcanum.com, dostupné na: <https://maps.arcanum.com/de/map/firstsurvey-slavonia-mf/>.

založení evangelického kostela. Původní chrám z nepálených cihel mohl být teprve po vyhlášení tolerančního patentu z roku 1781 přestavěn do stávající podoby jednolodního barokního chrámu z charakteristickou zvonící, jež se stala dominantou původní návsi a svým k severu orientovaným průčelím vítala poctivě přicházející po staré sremské silnici od nedaleké Indjije.

### Zastavení čtvrté: Indjija

Opustíme-li Starou Pazovu s evangelickým kostelem v zádech a budeme-li pokračovat dále po silnici číslo sto, dorazíme do Indjije, přibližně deset kilometrů vzdáleného města, jehož počátky na rozdíl od jiných sídel v někdejší Vojenské hranici sahají do poloviny 15. století. Na konci 16. století je Indjija zmiňována jako ves s 24 domy (Čurčić 2012: 276), její faktický rozvoj nastává až po roce 1718, kdy se stala součástí Habsburské monarchie. Také zde se usazovali kolonisté různých národností, vedle Srbů i Češi a přirozeně také i Švábové, jejichž příchod vyvolal druhotnou migraci srbských kolonistů ve dvacátých letech 19. století. V důsledku těchto změn byla Indjija v polovině 19. století většinou německá (před druhou světovou válkou bylo z celkového počtu 7809 obyvatel bylo takřka 6 tisíc Němců – srov. Stamenković 2001: 94; Marković 1923), třebaže po roce 1848 se zde usazovaly také vlny nově příchozích Maďarů. Od poloviny 19. století se Indjija stala jedním z nejrozvinutějších sídel Vojvodiny a přirozeným konkurentem nedaleké Staré Pazovy. Od roku 1825 mohla pořádat výroční trhy, získala také cechovní privilegia. Na rozdíl od Pazovy však nebyla součástí Vojenské hranice, neboť průběh její hranice utvářel mezi Starou Pazovou a Sremskými Karlovcí oblouk, který stará silnice protínala a v jehož centru se nacházela právě Indjija. Z tohoto důvodu se odlišuje také její urbanistická koncepce. Hlavní osu tvoří hlavní komunikace, procházející údolím místního potoka, který vedle silnice rovněž předurčuje základní markanty dispozičního řešení obce (Čurčić 2012: 277). V případě Indjije se tedy nejedná o zcela pravidelnou silnicovku, kde by stavení v souladu s urbanistickým plánem úhledně přiléhala k hlavní komunikaci. Indjija je svým půdorysem v podstatě nepravidelná, což potvrzuje i plán prvního josefínského mapování [obr. 11].



V kulturním slova smyslu se však Indjija utvářela podobným způsobem jako obce ve Vojenské hranice. Určujícím předpokladem byl vznik kostela, kolem něhož se příslušné komunity soustředily. Výstavba pravoslavného chrámu Obětování Panny Marie byla zahájena v letech 1754–1755, k vysvěcení reprezentativního barokního chrámu došlo až roku 1766. Katolický chrám svatého Petra a Pavla vystavěný v Indjiji v roce 1872 v barokně-klasicistním stylu představuje dominantu patrnou nikoliv z hlavní silnice (100), nýbrž z vedlejší ulice, dnes ulice Cara Dušana, jež do Indjije vede z Rummy a Sremské Mitrovic. Po druhé světové válce došlo k vysídlení zdejších Němců. Na zasedání Agrární rady Demokratické federativní Jugoslávie z počátku září 1945 bylo rozhodnuto o dosídlení Vojvodiny kolonisty z řad bojovníků účastnících se Národněosvobozenického boje a dalších obyvatel převážně z Bosny a Hercegoviny (Šovljakov 2021: 146–168). Do Indjije tak přišli převážně srbští dosídlenci, kteří



12. Nedávno vysvěcený chrám Máří Magdalény v obci Banstol. Zdroj: Banstol, dostupné na: [https://sr.wikipedia.org/wiki/Црква\\_Благе\\_Марије\\_Банстол#/media/Датотека:Church\\_of\\_the\\_Blessed\\_Virgin\\_Mary\\_in\\_Banstol\\_05.jpg](https://sr.wikipedia.org/wiki/Црква_Благе_Марије_Банстол#/media/Датотека:Church_of_the_Blessed_Virgin_Mary_in_Banstol_05.jpg).

změnili etnickou skladbu města i jeho hospodářský ráz ve smyslu zrychlené industrializace. Vývoj města v tomto smyslu potvrzují také dvě průmyslové zóny, jež v současné době tvoří předměstí Indjije a které přiléhají k původnímu silničnímu tahu.

### Zastavení páté: Banstol a Sremski Karlovci

Ulice měst a silnice, které nově vznikající sremská sídla propojovaly, zpočátku neměly žádné pojmenování. V lidové tradici fungovala neoficiální označení vyplývající ze zjevných rysů dané komunikace či z charakteristické řemeslné nebo obchodní činnosti, jež se k ní vztahovala. Tato pojmenování se navíc mohla vztahovat pouze na prostředí příslušné konfese. Teprve postupující centralizace habsburského státu se snažila i ve Sremu zavést závazná pravidla, která by sjednotila vágní a svévolný způsob pojmenování nejen uliční sítě. Meziměstské úseky hlavních silnic byly zpravidla pojmenovány podle výraznějšího urbaního střediska, a proto naše stará silnice protínající Srem opouští Indjiji jako novosadská silnice. Přibližně po patnácti kilometrech putování se však začíná měnit ráz krajiny. Charakteristický obraz naprosté roviny protnuté úzkou silnicí, jejíž krajnice se kdesi v dálce na obzoru sbíhají do neurčitého bodu, narušují východní pahorky Frušké Gory, jediného horského hřebenu ve Vojvodině. Silnice se proto ve své odvěké předurčenosti snaží těmto překážkám vyhnout, a proto se přibližuje k Dunaji, podél něhož směřuje k Sremským Karlovcům, další kulturologicky vrstevnaté zastávce na cestě do Nového Sadu. Ještě před tím však míjí Banstol, dřívější rekreační osadu, kde se naše silnice kříží s Klášterní cestou (*Manastirski put*), jež spojuje Fruškou Goru s Čortanovci, Beškou a Slankamenem na břehu Dunaje. Na samém křižovatce byl roku 2017 vybudován chrám Máří Magdalény v ruském stylu, připomínající kostel svatého Mikuláše v Sofii [obr. 12]. Chrám s příznačně barevnou fasádou a pozlacenými kupolemi patří do správy Srbské pravoslavné církve, záměr jeho výstavby však vzešel v roce 2015 z iniciativy Branka Simonoviće, jednoho z uprchlíků z někdejší Republiky Srbská Krajina, kteří v důsledku chorvatské operace Bouře (*Oluja*) našli v roce 1995 útočiště právě v sremském Banstolu. Zdejší svatostánek byl proto

zasvěcen všem srbským obětem těchto přelomových událostí, v jejichž důsledku se administrativně nevýrazná osada přeměnila v přirozené centrum krajinských Srbů. V kontextu vlny syrských a afghánských uprchlíků, kteří v roce 2014 procházeli po tzv. Balkánské cestě Srbskem, si Simonović u příležitosti dvaceti let své vlastní uprchlické zkušenosti uvědomil určitou podobnost. V zásadě chatová oblast se změnila v uprchlickou kolonii přibližně 4 tisíc krajinských Srbů, kteří se v Banstolu před třiceti lety usadili nastálo a našli zde nový domov.

Chrám Máří Magdalény na banstolské křižovatce je ovšem hmotným svědectvím také symbolických rozcestí, na nichž se srbská společnost i dnes nachází. Chrám je totiž chápán jako určitá „obžaloba“ zločinů spáchaných na krajinských Srbech během devadesátých let (Kostić 2022), a proto je zřejmé, že jeho ideový koncept vychází z nacionálně vypjatého citění. V této perspektivě sehrává důležitou roli jeho poloha na úpatí posvatné Frušké Gory, čímž se banstolská křižovatka vlastně stává svého druhu branou propojující v tomto symbolickém místopisu tradiční kláštery s moderními projevy spontánní religiozity. Současně je památkem srbsko-ruských vztahů, opírajících se zejména o pravoslaví jako jeden z jejich klíčových aspektů (srov. Proroković 2020: 197–200). Organizátoři výstavby kostela svatě Máří Magdalény přišli roku 2018 s iniciativou, aby jeho dokončení bylo spojeno s návštěvou Vladimira Putina v Srbsku. Z tohoto důvodu se vžilo lidové pojmenování „Putinův chrám“ (kupř. Novaković 2018). Zdánlivě lokální příběh je však dalším svědectvím toho, jak může novosadská silnice reflektovat velké dějiny a s ním spjaté ambivalentní rozkročení srbské společnosti mezi evropským Východem a Západem. Mnohé z těchto obrazů poukazují na neustálé stěhování a migrace, jež v jednotlivých vrstvách historické paměti spoluutvářejí tuto kulturní krajinu.

Po krátké zastávce na banstolské křižovatce pokračuje cesta ke Sremským Karlovcům, jež jsou v širším středoevropském povědomí známy především mírem, který zde roku 1699 ukončil vleklou „vídeňskou“ válku s Osmanskou říší a umožnil tak reintegraci Panonie do habsburského soustátí (srov. kupř. Dimić 1999: 245–267). V jeho důsledcích se mění také Sremski Karlovcí – z původní „varošice“

se stávají dynamicky se rozvíjejícím městem, kam v souvislosti s novými politickými poměry přicházeli Srbové v různých vlnách souhrnně a zjednodušeně nazývaných „stěhování Srbů“.<sup>17</sup> Od dvacátých a třicátých let 18. století se začal výrazně měnit architektonický vzhled, kdy původní zemnice ustupují zděným domům. Impulzem pro další rozvoj města byl opětovný pád Bělehradu pod osmanskou moc v roce 1739. Do Sremských Karlovců se uchýlila velká část bělehradských obchodníků a řemeslníků, mezi nimiž byli i četní Němci, kteří v blízkosti dnešní Kaple míru založili svou čtvrť *Schwabendorf* (srov. Kaindl 1911: 267–270; Stamenković 2002: 97).<sup>18</sup> Po bělehradském míru bylo město začleněno do sremského úseku Vojenské hranice, v jejímž rámci se roku 1753 stalo svobodným městem (*Komunitat*) (srov. Ilić 2015: 62n.). Město v té době prošlo výraznou přestavbou, neboť během krátké doby byl vystavěn pravoslavný katedrální chrám svatého Mikuláše (léta 1758–1762) následovaný záhy také katolickým kostelem svatě Trojice (dokončen roku 1768). Nejen výstavbou sakrálních budov a reprezentativních sídel se upevňoval barokní ráz města, jež se rozvíjelo zejména do počátku 19. století, kdy ovšem došlo ke zcela zřetelné stagnaci. Místní obchodní a řemeslnická vrstva nebyla schopna konkurovat nedalekému Novému Sadu, což položilo základy odlišného hospodářského potenciálu obou měst, třebaže Karlovcí zůstávaly do šedesátých let 19. století

<sup>17</sup> Tzv. Velké stěhování Srbů v roce 1690 a v dalších vlnách v průběhu první poloviny 18. století patří mezi emblematické události, jež výrazným způsobem vstoupily do srbského kolektivního vědomí. V důsledku těchto migrací došlo k výraznému přesunu srbských sídel a vzniku nových kulturních center, zároveň se však změnila etnická skladba také původního sídelního území. Třebaže se mnohdy vedou diskuze o faktickém rozsahu tehdejších stěhování, nelze zpochybnit jejich význam nejen z pohledu utvářejícího se srbského polycentrismu, ale také v širších konotacích této části středověčného Evropy (z množství prací srov. kupř. Ivić [1929] 1996; Popović 1950; Popović 1954; Samardžić 1989: 83–89; Gavrilović 2014: 139–148; Melichárek 2017: 87–102).

<sup>18</sup> Příchod těchto obchodnických rodin je dalším příkladem vlivu, jaký může mít silnice na proměnu etnické skladby regionu. S ohledem na dobové dispozice místní infrastruktury byla tato stará cesta nejpříhodnějším způsobem, jak se do sídel na jihu Habsburské monarchie pokud možno po souši dostat.



13. Pravidelné průčelí Kaple míru ve Sremských Karlovcích. Zdroj: archiv M. K.



14. Dříve zazděný jižní vstup Kaple míru. Zdroj: archiv M. K.



15. Bělehradská brána petrovaradinského opevnění. Zdroj: archiv M. K.

skutečným duchovním, kulturním a společenským centrem uherských Srbů.

Silnice těsně lemuje pravý břeh Dunaje, přičemž po levé straně se zvedá pozvolný chlum s postupně se navyšujícím valem. Na jedné z těchto teras je ze staré státovky patrna Kaple míru, barokně pojatý chrám kruhového půdorysu vystavěný v roce 1817 na místě podpisu karlovičského míru [obr. 13]. Rotunda s kupolí je vybavena čtyřmi dveřmi, směřujícími do jednotlivých světových stran, jež měly umožnit současný příchod všech jednajících stran tak, aby ani jedna z nich nebyla v nižším postavení. Stupňovitý terén, navíc v těsné blízkosti hlavní cesty, nebyl vybrán náhodně nejen pro mírová jednání, ale také pro pozdější chrám připomínající tuto klíčovou událost. S ohledem na význam dlouho očekávaného konce války mezi Svatou aliancí a Osmanskou říší na samém konci 17. století se objevily nejrůznější výklady, jež podpis mírového ujednání přirozeně spojují s mystikou posvátné symboliky a topografie. Karlovičská kalvárie, jak je toto nepatrné návrší mnohdy nazýváno, splňuje obecně platná očekávání. Místo se nachází v blízkosti důležité cesty, jež má rovněž sakrální vyznění, neboť fakticky umožňuje spojení člověka s chrámem (srov. Studený 1992: 52), zároveň je v blízkosti řeky (Studený 1992: 263–264). Stupňovitý terén může zároveň připomínat vzestup, setrvalý stav a sestup, které mohou být i průměrem různých

cyklů životní pouťi. Vztah prostoru a času podle těchto výkladů symbolicky vyjadřuje půdorys elipsy, naznačující excentricitu zemské dráhy, s níž Země obíhá v ročních intervalech kolem Slunce (srov. Marković 2016). V pravidelném průčelí se zvonicí jsou umístěny troje hodiny, orientované do tří světových stran. Kupole je zřetelným

symbolem nebeské klenby, která tak navazuje na pravidelné průčelí představující Zemi. Klenba je ve svém vrcholu uzavřena tamburem, naznačujícím spojení Země a Nebes. Jižní část kaple je spjata s představou Pekla nejen ve smyslu logického protikladu k monumentálnímu průčelí, ale také faktem, že čtvrté dveře byly určeny osmanským vyjednávačům [obr. 14]. Právě tento jižní vstup byl později zazděn na znak symbolicky vyjádřeného konce osmanské nadvlády nad Panonskou nížinou a z obav před jejím návratem.

Při návratu od Kaple míru po klikatých ulicích Sremských Karlovců na starou silnici č. 100 si nemůžeme nevšimnout památníku v ostrém úhlu ulic Vinogradarské a Mitropolity Stratimiroviće. Jedná se o pomník ku cti Pjotra Nikolajeviče Wrangela (1878–1928), jedné z čelních osobností bělogvardějského hnutí v dobách občanské války v Rusku. Wrangel po mnoha peripetiích zformoval právě ve Sremských Karlovcích centrum bílých Rusů v exilu, kteří sem přišli i se svými rodinami v únoru 1921. Sám Wrangel zde setrval do roku 1926, jednotlivé skupiny „bílých“ Sremské Karlovce opouštěly postupně až do počátku třicátých let. Zmínka o proudu bělogvardějského exilu, který nalezl útočiště ve Sremských Karlovcích, má svůj význam i v souvislosti s chrámem v nedalekém Banstolu, který si klade za cíl kultivovat srbsko-ruské vztahy i v tomto smyslu. Wrangelův pomník odhalený v roce 2007 se nachází na místě tehdejší městské nemocnice, kde „bílý generál“ trávil jistou část svého karlovického exilu (Radović 2007). Poskytnutý azyl bělogvardějským emigrantům na počátku dvacátých let se stal jedním z obrazů kulturní pestrosti sremské krajiny, jež svou identitu ve vztahu k srbskému národu odvozuje od neustálého stěhování, přesídlování a marného hledání nových domovů. Generál Wrangel a jeho „bílí“ jsou navíc výrazným tématem rusko-srbských vztahů, k němuž se vztahuje i zmiňovaný chrám na Banstolu odkazující vedle dvacetiletého jubilea vyhnání krajinských Srbů také na stoleté výročí emigrace bělogvardějců do Srbska.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> K připomenutí exilu ruských bělogvardějců ve Sremských Karlovcích byla v Muzeu Vojvodiny uspořádána výstava, k níž vyšel také katalog – srov. Milovanović – Petrijević 2021.

„Stovka“ míjí po levé straně historické centrum Sremských Karlovců a pokračuje náplavovým územím dunajského břehu k poslední a závěrečné zastávce, kde mají mnohé příběhy sremské krajiny svůj počátek – ke Gibraltaru na Dunaji.

### Zastavení šesté a poslední: Petrovaradin

Metaforická „road movie“ symbolicky začala na zemunském břehu soutoku Dunaje a Sávy, kde „stovka“ vstupuje do historického Sremu. Petrovaradin je především pevnost, vypínající se na mohutném ostrohu nad Dunajem tam, kde končí tětíva pomyslného luku protínajícího na mapě takřka přímočaře rovinatou krajinu mezi Zemunem a Petrovaradinem. Silnice prochází Bělehraskou branou [obr. 15] a pokračuje se stejným číselným označením přes Dunaj po Varadinském mostu, kde však opouští historický Srem.

V samotném Petrovaradinu silnice číslo 100 pevnost v zásadě míjí, neboť utváří přirozenou osu stejnojmenného podhradí, jež se jako varoš utvářelo již v osmanských dobách. Po roce 1691 a zejména pak po podpisu karlovického míru připadla pevnost Habsburské monarchii. Na základě těchto ustanovení došlo k přestavbě samotného tábora v podhradí, jež bylo koncipováno v barokním pojetí s půdorysem pravidelné uliční sítě. Mezi úpatím petrovaradinského vrcholku a silnicí byl v letech 1700–1714 vystavěn františkánský kostel svatého Jiří s klášteřem, přirozená dominanta této části města. Pevnost, včetně bohatého systému příznačných bastionů, díky nimž bývá pevnost se svým zázemím označována jako „Gibraltar na Dunaji“, byla budována v letech 1692–1780 (srov. kupř. Gajić 1993; Michajlović 2012: 71–82).

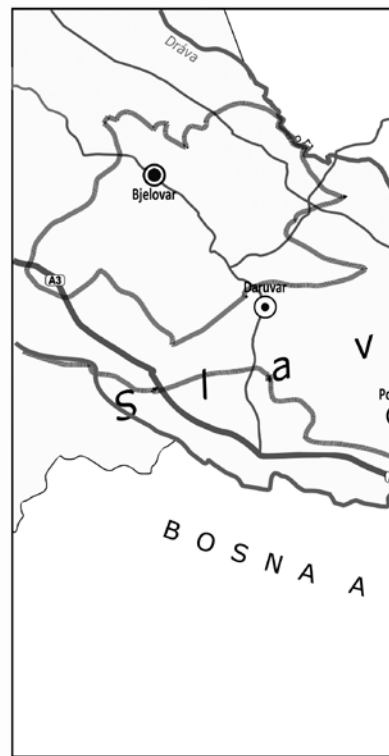
Sremská silnice tedy opět dospěla k dunajskému břehu, naše putování Sremem končí zde, na dunajském Gibraltaru. Nelze si nepoložit vtíravou otázku, zda tato krajina nabízí s ohledem na úvodní teoretická východiska estetické kvality, jež by mohl Středoevropan ocenit. Mohla být krajina kolem silnice číslo sto vůbec takřkajíc malebná? Na první pohled spíše ne, vždyť snaha o regulovaný urbanismus hraničářských sídel v přísném pohledu habsburské administrativy podléhala četným zvratům. „Stovka“ prochází mnohými sídly, jež se v kon-

textu rapidně narůstající urbanizace v dobách SFRJ početně zdvojnásobila, což v důsledku etnických a demografických změn vedlo k potlačení původního urbanistického konceptu.

Srem se tak jeví jakoby krajina paměti zbavená, přesto však příběhy a vzdálené „ozvuky minulosti“ zůstávají jaksí mimoděk přítomny; dotírají na poutníka či jakéhokoli jiného poutníka, jenž se po úzké stovce protlouká Sremem a s různou citlivostí si všímá dějů, odehrávajících se po jejích obou krajnicích, tu lemovaných alejemi, tu naprosto holých. Silnice je však vždy neúprosně úzká, musí být právě taková, aby se na ní sotva minuly dva autobusy nebo nákladní automobily. Nelze jinak, takový je dějinný úděl dávné tepny Sremu.

#### Použitá literatura

- BEŇOVÁ, J.** (2020) Divadlo a dráma v životě Josefa Miloslava Hurbanu a Hurbanovcov. In: KOUBA, Miroslav – ŘÍHA, Ivo – SOKOLOVIČ, Dalibor (eds.). „Pozdrav milý od Polabí k jihu pílí!“ Slovánská tematika mezi filologií a historiografií. Pardubice: Univerzita Pardubice, s. 100–112.
- BOLINA, P. – KLIMEK, T. – CÍLEK, V.** (2018) *Staré cesty v krajině středních Čech*. Praha: Academia.
- BOTÍK, J.** (2011) *Dolnozemští Slováci. Tri storočia vystahovaleckých osudov, spôsobu života a identity Slovákov v Maďarsku, Rumunsku, Srbsku a Bulharsku*. Nadlak: Vydavateľstvo Ivan Krasko, 2011, dostupné na: [https://is.muni.cz/el/phil/jaro2012/ETBB18/um/DOLNOZEMSKI\\_SLOVACI.pdf](https://is.muni.cz/el/phil/jaro2012/ETBB18/um/DOLNOZEMSKI_SLOVACI.pdf) [cit. 6. 10. 2022].
- BUZOV, M. – LALOŠEVIČ, V.** (2015) Rijeka koja spaja: slika Save u duhovnoj kulturi kasnoantičkih rimskih središta. In: Ostajmer, Branko (ed.). *Rijeka Sava u povijesti: zbornik radova znanstvenog skupa održanog u Slavanskom Brodu 18–19. listopada 2013*. Slavonski Brod: Hrvatski institut za povijest, Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, s. 17–41.
- CÍLEK, V.** (2018) *Krajiny domova. Chodit, hledat a dívat se*. 2. vyd. V Praze: Albatros.
- CÍLEK, V.** (2014) *Posvátná krajina. Eseje o místech, silách a dracích*. Praha: Malvern.
- ČAPO ŽMEGAČ, J.** (2002) *Srijemski Hrvati. Etnološka studija migracije, identifikacije i interakcije*. Zagreb: Durieux.
- ČERNELIČ, M.** (2020) (ed.). *Identitet srijemskih Hrvata kroz prizmu tradicijske baštine*. Zagreb: FF press.
- ČERNÝ, E.** (1979) *Zaniklé středověké osady a jejich pluziny. Metodika historickogeografického výzkumu v oblasti Dražanské vrchoviny*. Praha: Academia.
- ČURČIČ, S.** (2012) *Atlas naselja Vojvodine. I knjiga, Srem*. Novi Sad: Matica srpska.
- D. M.** (2008) Novi sjaj starog „Centrala“. *Politika*, 14. 7. dostupné na: <https://www.politika.rs/sr/clanak/48746/Novi-sjaj-starog-Centrala> [cit. 6. 10. 2022].
- DABIŽIĆ, A. M.** (2014) *Značaj kartografskih izvora za proučavanje razvoja Zemuna*. In: *Građa za proučavanje spomenika kulture Vojvodine XXVII*. Novi Sad: Pokrajinski zavod za zaštitu spomenika kulture, s. 125–141.
- DABIŽIĆ, A. M.** (2015) *Zemunski tvrđava na Gardošu – deo kulturnog pejzaža Beograda. Građa za proučavanje spomenika kulture Vojvodine*. Novi Sad: Pokrajinski zavod za zaštitu spomenika kulture Vojvodine, s. 97–107.
- DIMIĆ, Ž.** (2007) Austro-turski rat i dolazak Austrijanaca u Srem. In: Maticki, M. (ed.). *Srem kroz vekove. Slojevi kultura Fruške gore i Srema*. Beograd: Institut za književnost i umetnost, Vukova zadužbina; Beočin: Ogranak Vukove zadužbine u Beočinu, s. 103–128.



**DIMIĆ, Ž.** (1999) *Veliki bečki rat i Karlovački mir 1683–1699*. Beograd: Verzalpress.

**GAJIĆ, R.** (1993) *Petrovaradinska tvrđava. Gibraltar na Dunavu*. Sremski Karlovci: Karlovačka umetnička radionica.

**GAVRILOVIĆ, S.** (1979) *Srem od kraja XVII do sredine XVIII veka*. Novi Sad: Filozofski fakultet u Novom Sadu.

**GAVRILOVIĆ, V. S.** (2014) Primeri migracija srpskog naroda u ugarske provincijalne oblasti 1699–1737. *Istraživanja. Filozofski fakultet u Novom Sadu* 25, s. 139–148.

**GOJDA, M.** (2000) *Archeologie krajiny: vývoj archetypů kulturní krajiny*. Praha: Academia.

**GRAČANIN, H.** (2010) Rimske prometnice i komunikacije u kasnoantičkoj južnoj Panoniji. *Scrinia Slavonica* 10, s. 9–69.

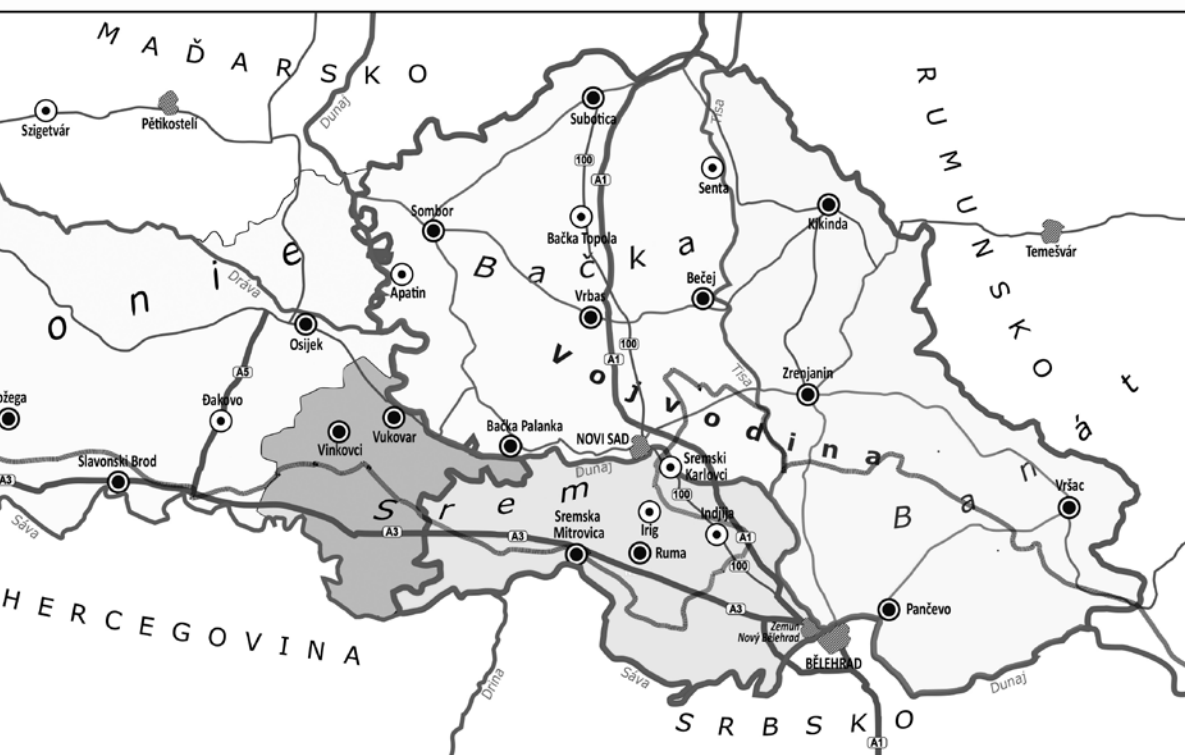
**HENDRYCH, J.** (2005) *Tvorba krajiny a zahrad. Historické zahrady, parky a krajina jako významné prvky kulturní krajiny; jejich proměny, hodnoty, význam a ochrana*. 2. vyd. Praha: Vydavatelství ČVUT.

**ILIĆ J.** (2015) Slavonsko-sremska Vojna granica polovinom XVIII veka. *Zbornik o Srbima u Hrvatskoj* 9, s. 57–98.





**IVIĆ, A.** [1929] (1996). *Istorija Srba u Vojvodini od najstarijih vremena do osnivanja potisko-pomoriške granice (1703)*. Novi Sad: Matica srpska.

**JAKŠIĆ, M.** (2015) *Rječnik govora slavonskih, baranjskih i srijemskih*. Zagreb: Dominović.

**JANJETOVIĆ, Z.** (2005) *Deca careva, pastorčad kraljeva. Nacionalne manjine u Jugoslaviji 1918–1941*. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije.



**Uzemí historického Sremu mezi Srbskem a Chorvatskem**

-  část historického Sremu v rámci Srbska
-  hranice Autonomní oblasti Vojvodina v rámci Srbska
-  část historického Sremu v rámci Chorvatska
-  hranice někdejší Vojenské Krajiny

- JANČOVIĆ, J.** (2020) Nebojácny národno-kulturny pracovník na Dolnej zemi. *Ludové noviny. Týždenník Slovákov v Maďarsku* LXIV, 2020, 40, s. 12–13, dostupné na: <http://www.luno.hu/images/pdf/2020/40-2020.pdf> [cit. 6. 10. 2022].
- JIREČEK, C. J.** (1877) *Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Eine historisch-geographische Studie*. Prag: Verlag von F. Tempsky.
- JURIŠIĆ, Š.** (2022) Jenč Franja (Franjo). In: *Hrvatski biografski leksikon*. Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža“, 2009–2020, dostupné na: <https://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=8547> [cit. 6. 10. 2022].
- KAINDL, R. F.** (1911) *Geschichte der Deutschen in den Karpathenländern. Dritter Band. Geschichte der Deutschen in Galizien, Ungarn, der Bukowina und Rumänien seit etwa 1770 bis zur Gegenwart*. Gotha: Friedrich Andreas Perthes.
- KMEŤ, J.** (2007) Historik Ľudovít Haan – emblemická osobnosť slovenskej dolnozemskej society. *Acta Historica Neosoliensia* 10, s. 282–313.
- KOSTIĆ, S.** (2022) Otkud ruske pozlácene kupole na Fruškoj gori: Priča o nestalom bratu i nastanku „Putinovog hrama“. *RTV – Radio-televizija Vojvodine*, 6. 10. 2022, dostupné na: [https://www.rtv.rs/sr\\_ci/drustvo/otkud-ruske-pozlacene-kupole-na-fruskoj-gori-prica-o-nestalom-bratu-i-nastanku-putinovog-hrama-\(video\)\\_1379552.html](https://www.rtv.rs/sr_ci/drustvo/otkud-ruske-pozlacene-kupole-na-fruskoj-gori-prica-o-nestalom-bratu-i-nastanku-putinovog-hrama-(video)_1379552.html) [cit. 15. 10. 2022].
- KOUBA, M.** (2021) *Genius loci demarkačního prostoru. K proměnám kulturní krajiny mezi Zemunem a Bělehradem*. In: KOUBA, Miroslav (ed.). *Skicář slovanský. Člověk v kulturní krajině středovýchodní Evropy*. Červený Kostelec: Pavel Mervart, s. 71–129.
- KRAUSS, K. P.** (2003) *Deutsche Auswanderer in Ungarn. Ansiedlung in der Herrschaft Bóly im 18. Jahrhundert*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- KUPKA, J.** (2010) *Krajiny kulturní a historické. Vliv hodnot kulturní a historické charakteristiky na krajinný ráz naší krajiny*. Praha: České vysoké učení technické v Praze.
- MÁČEL, O.** (1954) *Základní problematika urbanistické struktury vesnice v Čechách a na Moravě. Díl I*. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury.
- MARKOVIĆ, R.** (1923) *Indija. Prilog za proučavanje naselja u Vojvodinu*. Novi Sad: Matica srpska.
- MARKOVIĆ, T.** (2016) Sakralno lice karlovačke kapele mira. *Srpska istorija*, 30. 9. 2016, dostupné na: <https://www.srpskaistorija.com/sakralno-lice-karlovacke-kapele-mira/> [cit. 15. 10. 2022].
- MELICHÁREK, M.** (2017) Great Migration of the Serbs (1690) and its Reflections in Modern Historiography. *Serbian Studies Research* 8, 1, s. 87–102.
- MIHAJLOVIĆ, V. V.** (2012) O Gibraltaru na Dunavu. In: Kostić, Đ. (ed.). *Dunavom od Bezdana do Beograda*. Beograd: Balkanološki institut SANU, s. 71–82.
- MILIĆ, B.** (2020) *Tradicionalna kuća vojvođansko-panonskog tipa*. Zrenjanin: Zavod za zaštitu spomenika kulture Zrenjanin, dostupné na: <http://www.zrenjaninheritage.com/etnologija/tradicionalna-kuca-vojvodjansko-panonskog-tipa> [cit. 6. 10. 2022].
- MILOVANOVIĆ, S. – PETIJEVIĆ, A.** (2021) (eds.). *Bela Rusija. Ruska emigracija u Vojvodini*. Novi Sad: Muzej Vojvodine.
- MIRKOVIĆ, M.** (2017) *Sirmium Its History from the First Century AD to 582 AD*. Novi Sad: Filozofski fakultet.
- MUČIBABIĆ, D.** (2012) Kuća na Čukovcu od 354 leta. *Politika*, 14. 4. 2012, dostupné na: <https://www.politika.rs/scc/clanak/215161/Kuca-na-Cukovcu-od-354-leta> [cit. 6. 10. 2022].
- MUČIBABIĆ, D.** (2020) Obnova – slamka spasa „Belog medveda“. *Politika*, 26. 2. 2020, dostupné na: <https://www.politika.rs/sr/clanak/448699/Obnova-slamka-spasa-Belog-medveda> [cit. 6. 10. 2022].
- NORBERG-SCHULZ, Ch.** (2010) *Genius loci: krajina, místo, architektura*. Překlad Petr Kratochvíl a Pavel Halík. 2. vyd. Praha: Dokořán.
- NOVAKOVIĆ, M.** (2018) U Banstolu očekuju Putinovu posetu. *Radio televizija Srbije*,

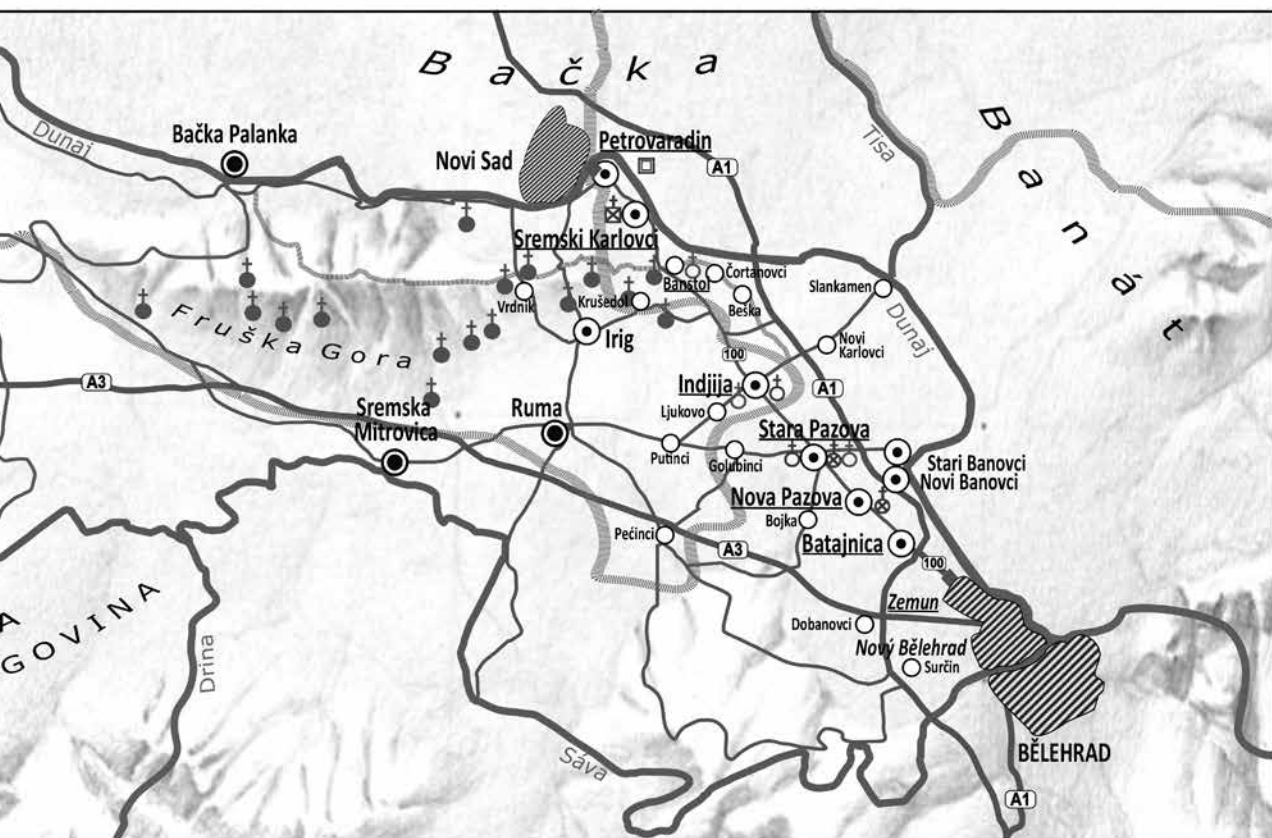


28. 12. 2018, dostupné na: <https://www.rts.rs/page/stories/ci/story/56/srbija-danas/3371274/u-banstolu-ocekuju-putinovu-posetu.html> [cit. 6. 10. 2022].

**ONDRUŠKOVÁ, M. (1984)** Ľudovúčovná činnosť slovenských učiteľov – národných buditeľov na Dolnej zemi v 18. a v 19. storočí. In: *Slováci v zahraničí* 10. Martin: Matica slovenská, s. 111–142.

**ONDRUŠKOVÁ, M. (1982)** Ľudovúčovná činnosť slovenských učiteľov – národných buditeľov na území terajšieho Maďarska v 18. – 19. storočí. *Pedagogika* 54, 5, s. 573–588.

**PAUKNEROVÁ, K. (2019)** *Krajina mezi pamětí a zapomináním: studie z Čech*. První vydání. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum.



### Stará silnice v topografii východního Sremu

	hranice srbské části historického Sremu		fruškogorské kláštery
	dálniční tah		pravoslavný kostel
	hlavní silniční tah I. třídy		evangelický kostel
	stará sremská silnice č. 100		katolický kostel
	silnice lokálního charakteru		Kaple míru ve Sremských Karlovcích
	města s více než 100 000 obyvatel		Petrovaradinská pevnost s podhradím
	města s více než 20 000 obyvatel		hranice někdejší Vojenské Krajiny
	města s méně než 20 000 obyvatel		počátek a závěr sledovaného putování
	lokální sídla		stará klášterní silnice (Manastirski put)



- POPOVIĆ, D. J.** (1990) *Srbi u Vojvodini, knj. 2. Od Karlovačkog mira 1699 do Temišvarskog sabora 1790*. Novi Sad: Matica srpska.
- POPOVIĆ, D. J.** (1950) *Srbi u Vojvodini, Srbi u Sremu do 1736/7. Istorija naselja i stanovništva*. Beograd: Srpska akademija nauka.
- POPOVIĆ, D. J.** (1954) *Velika seoba Srba 1690: Srbi seljaci i plemići*. Beograd: Srpska književna zadruga.
- PROROKOVIĆ, D.** (2020) *Russian vector in Serbian politics: impacts and outcomes on regional relations*. In: *Security challenges and the place of the Balkans and Serbia in a changing world*. Belgrade: Institute of International Politics and Economics, s. 196–211.
- RADOVIĆ, D.** (2007) Spomenik belom baronu. *Politika*, 13. 9. 2007, dostupné na: <https://www.politika.rs/scc/clanak/4102/Spomenik-belom-baronu> [cit. 6. 10. 2022].
- RIEDLER, F. – STEFANOV, N.** (2021) (eds.). *The Balkan Route. Historical Transformations from Via Militaris to Autoput*. Berlin: de Gruyter.
- RUKAVINA, V.** (1999) *Hrvati stvaraoци u Zemunu*. Zemun: Hrvatska matica iseljenika Zagreb.
- RUKAVINA, V.** (2004) Hrvatska strana Zemuna. *Hrvatska revija* 4, dostupné na: <https://www.matica.hr/hr/336/hrvatska-strana-zemuna-20938/> [cit. 6. 10. 2022].
- SÁDLO, J** a kol. (2005) *Krajina a revoluce: významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny Českých zemí*. Praha: Malá Skála.
- SAMARDŽIĆ, R.** (1989) Migrations in Serbian History (The Era of Foreign Rule). In: Ninić, I. (ed.). *Migrations in Balkan History*. Belgrade: Institute for Balkan Studies, s. 83–89.
- SCHAMA, S.** (2007) *Krajina a paměť*. Praha: Argo.
- SEDLÁČEK, J.** (1982) (ed.) a kol. *Srbocharvátsko-český slovník*. Praha: Academia.
- SEKULIĆ, A.** (1997) *Hrvatski srijemski mjestopisi*. Zagreb: Školska knjiga.
- SILADI, M.** (2011) Interpolacija staro-novo u istorijskoj strukturi banatskih sela tokom XX veka. In: Siljegović, S. (ed.). *Zbornik šeste konferencije o integrativnoj zaštiti*. Banjaluka: Republički zavod za zaštitu kulturno-istorijskog i prirodnog nasleđa Republike Srpske, s. 124–136, dostupné na: [http://nasljedje.org/docs/pdf/zbornik\\_6\\_10.pdf](http://nasljedje.org/docs/pdf/zbornik_6_10.pdf) [cit. 6. 10. 2022].
- STUDENÝ, J.** (1992) *Křesťanské symboly*. Olomouc: [s. n.].
- Srijem. (2021) *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža“, dostupné na: <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=57628> [cit. 6. 10. 2022].
- STAMENKOVIĆ, S. Đ.** a kol. (2001) *Geografska enciklopedija naselja Srbije II (Ž–Lj)*. Beograd: Univerzitet u Beogradu.
- ŠOVLJAKOV, M.** (2021) *Kolonizacija Srba iz Bosne i Hercegovine u južnu Bačku posle Prvog i Drugog svetskog rata – uporedna analiza*. Banjaluka: Arhiv Republike Srpske Udruženje arhivskih radnika Republike Srpske – Novi Sad: Arhiv Vojvodine.
- ŠTĚPÁNEK, M.** (1967) Plužina jako pramen dějin osídlení. (Příspěvky k dějinám osídlení 1). *Československý časopis historický* 65, 5, s. 725–746.
- ŠTĚPÁNEK, M.** (1968) Plužina jako pramen dějin osídlení. (Příspěvky k dějinám osídlení 2). *Československý časopis historický* 66, 2, s. 247–274.
- VAŘEKA, J.** (2007) Plužnice. In: Brouček, S. – Jeřábek, R. (eds.). *Lidová kultura: národopisná encyklopedie Čech, Moravy a Slezska*. Věcná část O–Ž. Praha: Etnologický ústav Akademie věd České republiky v Praze a Ústav evropské etnologie Filozofické fakulty Masarykovy univerzity v Brně v nakl. Mladá fronta, s. 748.
- Via Militaris. (2016) In: *Vici.org*, 8. 6. dostupné na: <https://vici.org/vici/30117> [cit. 6. 10. 2022].
- Vladimír Hurban 1850–1914: monografia.* (2014) Báčsky Petrovec: Slovenské vydavateľské centrum.
- VLNAS, V.** (2001) *Princ Evžen Savojský: život a sláva barokního válečníka*. Praha: Paseka.
- WILD, G.** (1980) *Die Deutsche Evangelische Landeskirche in Jugoslawien 1918–1941*. München: Verlag Des Südostdeutschen Kulturwerkes.

ŽUPANČIĆ, V. (2017) Deutsche Protestanten aus Jugoslawien. Geschichte einer Ausgrenzung, Aufbau und Verfolgung. In: 54. Arbeitstagung des Instituts für Kirchen- und Kulturgeschichte der Deutschen in Ostmittel- und Südosteuropa, dostupné na: [https:// Deutsche\\_Potestanten\\_aus\\_jugoslawischen\\_Gebieten.\\_Geschichte\\_von\\_Vertreibungen\\_](https://Deutsche_Potestanten_aus_jugoslawischen_Gebieten._Geschichte_von_Vertreibungen_)

und\_Flucht.20200719-90858-4lx60u-libre.pdf [cit. 6. 10. 2022].

ŽUPANČIĆ, V. (2017) *Potruga za domovinom. Mala povijest njemačkih evangelika na hrvatskom prostoru*. Osijek: Kršćanski centar „Dobroga Pastira“.

## SUMMARY & KEYWORDS

### Memory of the old road.

#### Wandering through the Danube cultural landscape between Zemun and Nový Sad

The article tries to present the old Syrmia road between Zemun and Novi Sad from the point of view of cultural landscape and symbolic geography. The interpretation is conceived as a kind of metaphorical journey, “reflective travelogue”, during which emblematic historical events or other socio-cultural phenomena with which this road is directly or indirectly related are presented. This shows the cultural-historical layering of the seemingly peripheral environment, which underwent a specific development especially after the retreat of the Ottoman rule at the end of the 17th and during the first decades of the 18th century. The subsequent reintegration of the Pannonian Plain into the framework of the Habsburg state was accompanied by significant migrations and colonization programs announced by the Habsburg court, within the framework of which the Syrmia area acquired a largely multicultural and ethnically heterogeneous character. The natural axis of these processes was the old Syrmia road, which mainly passes through the territory of the former Military Frontier. Its border regime also largely influenced the urbanism of the settlements there, which were created in a regular layout along the main roads. The study tries to present this road as one of the distinctive elements co-shaping the cultural identity of the region, although many images are forgotten or erased by numerous historical twists. In the form of symbolic stops, the six settlements through which the old Syrmia road number 100 passes are approached: Zemun, Batajnica, Nova and Stara Pazova, Indjija, Banstol and Sremski Karlovci.

► Cultural landscape; Syrmia; historical memory; Danube; Balkans; Central Europe; Ottoman Empire; Habsburg monarchy; Zemun

Stať se snaží představit starou sremskou silnici mezi Zemunem a Novým Sadem z hlediska úvah o kulturní krajině a symbolické geografii. Výklad je koncipován jako svého druhu metaforické putování, „reflexivní cestopis“, během něhož jsou představeny emblematické historické události či jiné sociokulturní reálie, s nimiž tato silnice přímo či nepřímo souvisí. Ukazuje se tak kulturněhistorická vrstevnatost zdánlivě periferního prostředí, jež procházelo specifickým vývojem zejména po ústupu osmanské nadvlády na konci 17. a v průběhu prvních desetiletí 18. století. Následná reintegrace Panonské nížiny do rámce habsburského státu byla doprovázena výraznými migracemi a kolonizačními programy vyhlášenými habsburským dvorem, v jejichž rámci získává oblast Sremu do značné míry multikulturní a etnický heterogenní charakter. Přirozenou osou těchto procesů byla stará sremská silnice, jež prochází zejména územím někdejší Vojenské krajiny. Její hraničářský režim výrazně ovlivnil také charakter urbanismu tamních sídel, vznikajících v pravidelném půdorysu podél hlavních komunikací. Stať se snaží představit tuto silnici jako jeden z výrazných prvků spoluvytvářejících kulturní identitu regionu, třebaže mnohé obrazy jsou pozapomenuty nebo je setřely četné dějinné zvraty. Formou symbolických zastavení je přiblíženo šest sídel, jimiž stará sremská silnice číslo sto prochází: Zemun, Batajnica, Nova a Stara Pazova, Indjija, Banstol a Sremski Karlovci.

► Kulturní krajina; Srem; historická paměť; Podunají; Balkán; střední Evropa; Osmanská říše; Habsburská monarchie; Zemun