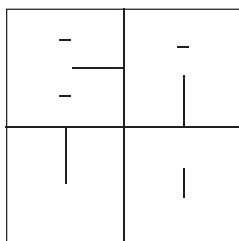


DRUŠTVO
ZA
KULTURNI
RAZVOJ
BAU0

OBILJEŽJA SMRTI NA CRNOGORSKIM DRUMOVIMA

SJEĆANJE I UPOZORENJE

Dušan Medin • Ljiljana Gavrilović • Biljana Sikimić



DRUŠTVO
ZA
KULTURNI
RAZVOJ
BAUO

Izdavač
Društvo za kulturni razvoj „Bauo“

Za izdavača
Dušan Medin

Recenzenti
Srđan Radović
Milica Nikolić

Copyright © Društvo za kulturni razvoj „Bauo“,
Dušan Medin, Ljiljana Gavrilović, Biljana Sikimić, 2023

Dušan Medin • Ljiljana Gavrilović • Biljana Sikimić

**OBILJEŽJA SMRTI NA
CRNOGORSKIM DRUMOVIMA
SJEĆANJE I UPOZORENJE**

Elektronsko izdanje

Petrovac na Moru
2023



Ministarstvo
kapitalnih
investicija

Studija je nastala u okviru projekta „Evidentiranje, mapiranje i valorizacija obilježja saobraćajnih nesreća na drumovima u Crnoj Gori“, koji je podržalo Ministarstvo kapitalnih investicija Crne Gore putem Javnog konkursa za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija u oblasti saobraćaja, sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju za 2022. godinu

SADRŽAJ

Istraživanje obilježja smrti na crnogorskim drumovima <i>Dušan Medin</i>	7
Normativno-institucionalna (ne)nadležnost nad obilježjima pored puta <i>Dušan Medin</i>	27
Savremeni krajputaši: gubitak, dijalog, opasnost i nasljeđe <i>Ljiljana Gavrilović</i>	47
Jezički i folklorni pejzaž smrti na crnogorskim putevima <i>Biljana Sikimić</i>	63
Završne napomene.....	97
Fotografije obilježja (izbor).....	101
Bibliografija.....	109
Përmbledhje.....	117
Resume.....	119
Резюме.....	121
Izvod iz recenzija.....	125
O autorima.....	127

ISTRAŽIVANJE OBILJEŽJA SMRTI NA CRNOGORSKIM DRUMOVIMA

Bezbjednost u saobraćaju, prema zvaničnom stavu institucija države Crne Gore, predstavlja jedan od „temeljnih elemenata kvaliteta života, kao i saobraćajnog sistema. Svaki učesnik u saobraćaju i korisnik usluga prevoza treba da ima prevoz koji zadovoljava njegove potrebe i očekivanja. Osnovni mjerljivi pokazatelji stanja bezbjednosti drumskog saobraćaja su broj saobraćajnih nezgoda i broj nastradalih lica (smrtno stradala lica, kao i lica sa zadobijenim tjelesnim povredama) u saobraćajnim nezgodama“.¹

S tim u vezi, konstatuje se da, iako je „stanje bezbjednosti saobraćaja poboljšano u posljednjoj deceniji, nivo učinka je još uvijek nizak. Bezbjednost saobraćaja na putevima zaostaje u odnosu na prosjek u EU, kao i u odnosu na susjedne zemlje.“²

¹ Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020–2022. godina s akcionim planom 2020–2022. godina. Podgorica, 2019, 6. *Vlada Crne Gore*, 27. 7. 2019. <https://www.gov.me/dokumenta/87aa0589-5503-4c0f-a545-4829dce90151> (pristup: 7. 6. 2023).

² Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035. godine.

Statistika o saobraćajnim nesrećama koju vodi Uprave policije Crne Gore ukazuje na to da je stanje po ovom pitanju više nego zabrinjavajuće. Samo od početka 2015. pa do kraja jula 2023. godine, u ukupno 47.984 registrovanih saobraćajnih nesreća u Crnoj Gori, 497 lica izgubilo je život, dok je s lakšim i težim povredama prošlo 22.286 osoba.³ Broj poginulih lica u posmatranom periodu je sljedeći: 51 (2015), 65 (2016), 63 (2017), 48 (2018), 47 (2019), 48 (2020), 55 (2021), 73 (2022) i 47 (zaključno sa julom 2023. godine).⁴

Želeći da se, na globalnom nivou, javno skrene pažnja cjelokupnog društva „na sve češće prisutna povređivanja u saobraćaju, posljedice saobraćajnih udesa, i da se utiče na promjenu svijesti stanovništva u vezi sa značajem bezbjednosti u saobraćaju“, svake treće nedjelje u novembru širom država svijeta, pa i Crne Gore, obilježava se Svjetski dan sjećanja na žrtve saobraćajnih udesa.⁵

Podgorica, 2019, 95. *Vlada Crne Gore*. <https://wapi.gov.me/download-preview/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534?version=1.0> (pristup: 7. 6. 2023).

³ Podaci dobijeni od Odsjeka za bezbjednost drumskog saobraćaja Uprave policije Crne Gore 16. 8. 2023. godine.

⁴ Isti izvor.

⁵ „Ovaj dan prvi put je obilježen 1995. godine pod pokroviteljstvom Evropske federacije za žrtve saobraćajnih nesreća (FEVR) kao Evropski dan sjećanja. Nakon deset godina, 26. oktobra 2005. godine, Generalna skupština Ujedinjenih nacija usvojila je zvanično obilježavanje Svjetskog dana sjećanja posvećeno žrtvama saobraćajnih nesreća“. „Svjetski dan sjećanja na žrtve saobraćajnih udesa – 17. novembar“, *Institut za javno zdravlje Crne Gore*. <https://www.ijzcg.me/me/dogadjaji/svjetski-dan-sjecanja-na-zrtve-saobracajnih-udes-a-17-novembar> (pristup: 7. 6. 2023).

Zašto baš ova tema

Sve navedeno više je nego dovoljan razlog da se što veći broj aktera koji učestvuju u saobraćaju, ali i svi ostali, uključe u glasno alarmiranje o ovom ozbiljnom društvenom problemu koji, nažalost, uzima sve veći danak, ne samo crnogorskom društvu, već i znatno šire. Posebno, imajući u vidu učestalost i brojnost saobraćajnih nesreća koje uopšte nijesu male, naročito onih sa smrtnim ishodom. Zbog svega toga, država Crna Gora uopšte „nije dobro pozicionirana u odnosu na prosjek EU u pogledu broja smrtnih ishoda, koji su posljedica saobraćajnih nesreća, već je blizu maksimalne vrijednosti zabilježene u EU.“⁶ Ova činjenica svakako je jedan od centralnih motiva za nastanak studije *Obilježja smrti na crnogorskim drumovima: sjećanje i upozorenje*, napisane i objavljene u okviru projekta „Evidentiranje, mapiranje i valorizacija obilježja saobraćajnih nesreća na drumovima u Crnoj Gori“ nevladinog udruženja Društvo za kulturni razvoj „Bauo“⁷ iz Petrovca na Moru. Projekat je

⁶ Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035. godine. Podgorica, 2019, 95. *Vlada Crne Gore*. <https://wapi.gov.me/download-preview/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534?version=1.0> (pristup: 7. 6. 2023).

⁷ U okviru manjeg i nedovoljno reprezentativnog ali dovoljno ilustrativnog online anonimnog istraživanja sa 10 pitanja koje je Društvo za kulturni razvoj „Bauo“ sproveo u periodu 18–20. april 2022, odgovorilo je ukupno 59 osoba. Na postavljeno pitanje: „Da li nevladine organizacije treba da se bave pitanjem bezbjednosti u saobraćaju?“ i ponuđena tri odgovora (da, ne, ne znam), 84,7% ispitanika/ca odgovorilo je potvrdno. Vidjeti: „Rezultati istraživanja o obilježjima stradalima u saobraćaju“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 20. 4. 2022. <https://drustvobauo.wordpress>.

podržalo Ministarstvo kapitalnih investicija Crne Gore putem Javnog konkursa za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija u oblasti saobraćaja, sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju za 2022. godinu.⁸ Odlukom o raspodjeli sredstava nevladinim organizacijama iz oblasti saobraćaja, sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju, Ministarstvo je finansijski podržalo ovaj, kao i još 16 projekata.⁹ Time je započela implementacija ovog kompleksnog višemedijalnog projekta, kakav dosad, koliko je poznato, nije sproveden kod nas, makar ne tokom posljednje gotovo četiri decenije.¹⁰

Kako je i naznačeno u projektnoj prijavi, u pi-

com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obilježjima-stradali-ma-u-saobracaju/ (pristup: 7. 6. 2023). Detaljnije o ovom istraživanju vidjeti na: „Istraživanje o stavovima javnosti o obilježjima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 18. 4. 2022. <https://društvobauo.wordpress.com/2022/04/18/istrazivanje-o-stavovima-javnosti-o-obilježjima-nesreca-u-drumskom-saobracaju-u-crnoj-gori/> (pristup: 7. 6. 2023).

⁸ Javni konkurs broj 01-056/22-3101/1 od 21. 3. 2022. godine. *Vlada Crne Gore*. <https://www.gov.me/clanak/javni-konkurs-za-raspodjelu-sredstava-nvo-u-oblasti-saobracaj-sigurnost-i-bezbjednost> (pristup: 7. 6. 2023).

⁹ Odluka br. 01-056/22-3101/3 od 22. 7. 2022. godine. *Vlada Crne Gore*. <https://www.gov.me/dokumenta/3f926515-1a94-420b-ac93-8c255ecf3cb1> (pristup: 7. 6. 2023). Dana 25. avgusta prošle godine potpisan i Ugovor br. 01-056/22-10072/2 kojim su regulisana prava i obaveze između donatora i Društva „Bauo“.

¹⁰ Ukazuje se na izuzetno obiman i koristan rad Zorice Rajković na ovu temu – članak „Spomen obilježja žrtvama prometnih nesreća“ (1976), njenu istoimenu doktorsku disertaciju (1983) i kasniju monografiju *Znamenje smrti* (1988), u kojima autorka tretira ovu problematiku na prostoru Jugoslavije, pa i Crne Gore.

tanju je jednogodišnji projekat koji se realizuje samostalno (dakle, bez partnerske organizacije), a posvećen je valorizaciji i povećanju vidljivosti obilježja pored puta koja su podignuta kako bi evocirala sjećanje na stradale u nesrećama u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori, s namjerom da se posredstvom njih (što je više moguće) proba doprinijeti umanjenju nesreća ove vrste.¹¹ S obzirom na brojnost ovih memorijala na određenim dionicama puteva između gradova, moguće je jednostavno utvrditi mjesta s većom frekvencijom saobraćajnih nesreća, odnosno potencijalno najopasnije tačke na ovdašnjim drumovima.¹² Stoga ona mogu da se posmatraju i kao mjesta upozorenja za sve učesnike u saobraćaju.

Kao opšti cilj kojem se teži realizacijom projekta istaknuta je željena vizija: drumski saobraćaj na crnogorskim putevima je sigurniji i bezbjedniji, s manjim brojem nesreća i stradanja. Specifični cilj projekta odnosi se na stanje u kojem će obilježja na mjestima ne-

¹¹ Prijava projekta „Evidentiranje, mapiranje i valorizacija obilježja saobraćajnih nesreća na drumovima u Crnoj Gori“, 20. 4. 2022.

¹² Na jednoj od takvih lokacija, javnosti nažalost dobro poznatih, krajem ljeta prošle godine „osvanuo“ je jedinstven bilbord na ovim prostorima, sa natpisom: „Dobro došli u Brajiće, selo čuveno po saobraćajnim nesrećama“, s prevodom teksta na engleski jezik, kao i prikazom dijela mape puta Cetinje–Budva, pri čijoj se sredini Brajići nalaze. Bilbord je postavila Mjesna zajednica Brajići, što je i naznačeno u donjem desnom uglu. Detaljnije na: „Znamenitosti Brajića: Dobrodošli u selo čuveno po saobraćajnim nesrećama“. *Aktuelno*, 13. 9. 2022. <https://www.aktuelno.me/crna-gora/znamenitosti-brajica-dobrodosli-u-selo-cuveno-po-saobracajnim-nesrecama/> (pristup: 8. 6. 2023).

sreća u drumskom saobraćaju u javnosti biti prepoznata kao dio memorijalne prakse i memorijalne kulturne baštine Crne Gore, vidljiva i valorizovana, te kao takva dodatno doprinijeti ostvarenju opšteg cilja.¹³

Definisana su i dva ključna rezultata projekta: R1. Urađena baza podataka o obilježjima na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori; i R2. Javnost putem promotivnih aktivnosti upoznata o tome da su obilježja na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju dio memorijalne kulturne baštine Crne Gore, te prepoznaje njihov potencijal za valorizaciju. Njihovom

¹³ U definisanju cilja uvažen je stav konsultovane javnosti putem manje online ankete. Na spomenutom istraživanju, pored ostalih, postavljeno je pitanje: „Da li bi podatke o ovim obilježjima trebalo učiniti javno dostupnim i vidljivim (npr. na nekom internet portalu, u publikaciji...), u cilju dodatnog skretanja pažnje javnosti na brojnost nesreća na drumovima?“, a ponuđeni odgovori su glasili: da (62,7 %), ne (27,1 %), ne znam (10,2 %). Na pitanje: „Da li bi se dodatnim skretanjem pažnje javnosti na nesreće u drumskom saobraćaju (mediji, literatura, društvene mreže, internet...) moglo u određenoj mjeri uticati na smanjenje ovih nesreća?“, ponuđeni odgovori zaokruženi na sljedeći način: da (78 %), ne (10,1 %), ne znam (11,9 %). Vidjeti: <https://drustvobauo.wordpress.com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obiljezjima-stradali-ma-u-saobracaju/> (pristup: 7. 6. 2023). Krajem 2021. godine autori ove studije učestvovali su na online tribini koju je organizovalo Društvo za kulturni razvoj „Bauo“, a koja je bila posvećena upravo pitanju bezbjednosti u saobraćaju i obilježjima pokraj puta. Detaljnije: „Tribina o bezbjednosti u saobraćaju i obilježjima pokraj puta“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 31. 12. 2021. <https://drustvobauo.wordpress.com/2021/12/31/tribina-o-spomenici-ma-pokraj-puta/> (pristup: 7. 6. 2023). Video zapis ovog događaja dostupan je na Youtube kanalu organizatora: „Tribina o obilježjima pokraj puta“, *Youtube*, 31. 12. 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=HJtM9xOK6AQ&t=5s> (pristup: 7. 6. 2023).

dostizanju težilo se kroz realizaciju deset projektnih aktivnosti: A1. Priprema projekta, A2. Obilazak terena (glavne saobraćajnice između gradova), popisivanje, evidentiranje i mapiranje, A3. Analiza i obrada prikupljenog materijala na terenu, A4. Kreiranje digitalne baze podataka (veb-sajt) o obilježjima na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori, A5. Izrada stručne publikacije o obilježjima na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori, A6. Organizacija šest javnih predavanja s promocijom publikacije koja će se besplatno dijeliti mladima (dva na primorju, dva u centralnoj regiji i dva na sjeveru), A7. Šest javnih predavanja s promocijom knjige koja će se besplatno dijeliti u šest crnogorskih gradova za širu javnost, A8. Organizacija stručnog skupa u Budvi, A9. Promotivne aktivnosti u cilju uvećanja vidljivosti poruka projekta (mediji, internet, društvene mreže) i A10. Evaluacija projekta. Aktivnosti su realizovane u periodu septembar 2022. – avgust 2023. godine.

Potreba za ovakvim projektom proistekla je i iz dva važna fenomena koja smo prethodno konstatovali: 1) nepostojanje normativno-institucionalne nadležnosti u javnom sektoru za obilježja ove vrste i 2) nepostojanje svijesti o mogućnostima valorizacije ovih obilježja kako bi se uticalo na preveniranje, odnosno na smanjenje broja budućih saobraćajnih nesreća.¹⁴

¹⁴ Kao i kod formulisanja ciljeva, i u ovom slučaju pomogli su odgovori sakupljeni tokom mini-online istraživanja. Na pitanje: „Da li smatrate da su obilježja nesreća u drumskom saobraćaju (spomen-ploča, spomenik, cvijeće...) dio memorijalne kulturne baštine?“, na sljedeći način su zaokruženi odgovori – da (40,7 %), ne (47,5 %), ne znam (11,9 %). Vidjeti: <https://drustvobauo>.

Istovremeno, primjećeno je da je vidljivost ovih memorijala u društvu visoka, iz razloga što je, zbog njihove pozicije, veličine, izgleda i učestalosti teško ne primijetiti ih prilikom saobraćanja drumovima, jer vidno odstupaju od uobičajene infrastrukture i putnog pejzaža (cesta, ograda, vertikalna i horizontalna signalizacija, arhitektura, prirodno okruženje itd.).¹⁵

Terminološke nedoumice

Za materijalnu kulturu koja je u fokusu studije, a koja se nalazi pored puteva i posvećena je ljudima koji su izgubili svoje živote, postoji više različitih termina koji se paralelno javljaju u propisima, literaturi i javnom diskursu. Zato se nastojalo dosljedno koristiti svega nekoliko pojmova sa značenjima koja su bliže objašnjena u nastavku.

U ovom radu uglavnom je korišćen termin obilježje (znak), kao vjerovatno najzgodniji, jer predstavlja relativno neutralan pojam, dovoljno širok da obuhvati sva značenja koja u njega upisujemo, pritom oslobođen

wordpress.com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obiljezjima-stradalima-u-saobracaju/ (pristup: 7. 6. 2023).

¹⁵ To smatra i najveći broj naših ispitanika/ca na postavljeno pitanje: „Da li tokom učestvovanja u saobraćaju primijetite obilježja podignuta u znak sjećanja na stradanja u nesrećama u drumskom saobraćaju (spomen-ploča, spomenik, cvijeće...)?“; kroz zaokruživanje ponuđenih odgovora: uvijek (27.1 %), često (57.6 %), ponekad (11.9 %), rijetko (1.7 %) i nikad (1.7 %). Vidjeti: „Rezultati istraživanja o obilježjima stradalima u saobraćaju“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 20. 4. 2022. <https://društvo Bauo.wordpress.com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obiljezjima-stradalima-u-saobracaju/> (pristup: 7. 6. 2023).

određenja koje nameće srodan i Zakonom pripisan termin – spomen-obilježje (koji pak koristi Zorica Rajković u svojim radovima iz 70-ih i 80-ih). Isto tako i pojam memorijal, odnosno, „ono što služi kao podsetnik“¹⁶ i afirmiše sjećanje, veoma je širok u značenju i može obuhvatiti mnoštvo pojavnih oblika memorijalizacije, što ga čini prikladnim za građu o kojoj je riječ. Krajputaš¹⁷ (iako novija riječ, skovana početkom 60-ih; v. Rajković 1976, 35) pojam je s nešto užim određenjem, i može se definisati kao „spomenik podignut pokraj puta (obično nekome ko je poginuo u ratu ili u saobraćajnoj nesreći)“¹⁸, dakle, odnosi se na nasljeđe ranijih vjekova, a može i na ono savremeno.

Moguće da bi i spomen-objekat bio takođe adekvatan izraz, no, on kao da primarno asocira na čvrstu i trajnu strukturu, poput spomenika ili građevine (objekta), a to nije karakteristika dobrog dijela obilježja koja su predmet istraživanja. Isti razlog eliminisao je i upotrebu frekventno korišćenog termina spomenik, jer, kao i prethodni, nosi slično značenje, pritom predstavljajući samo jedan (manji) segment sveukupnog fonda. Spomen-znak, iako bez bližeg objašnjenja, prepoznaje propis¹⁹ i mogao bi se, zajedno s navedenim, takođe koristiti jer obuhvata širi spektar značenja.

Metodološke napomene

¹⁶ Речник српскога језика: измењено и поправљено издање. Нови Сад: Магича српска, 2011, 682. Naravno, poznata su i njegova druga značenja (sportski turnir nekome posvećen i slično).

¹⁷ Poput ove složenice, možda bismo mogli reći i – *krajdrumaš*.

¹⁸ Речник..., 2011, 567.

¹⁹ Član 95. Zakona o putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 082/20 od 6. 8. 2020, 140/22 od 16. 12. 2022).

U okviru najduže i najkompleksnije projektne aktivnosti (A2. Obilazak terena [glavne saobraćajnice između gradova], popisivanje, evidentiranje i mapiranje), realizovane tokom 2023. godine sproveden je postupak kojim su, tokom obilazaka drumova, sva nama vidljiva obilježja identifikovana, bilježena (foto, video, narativno) i unošena u jedinstvenu bazu podataka, na osnovu koje su autori pristupili njenoj obradi (A3. Analiza i obrada prikupljenog materijala na terenu) i pripremi ove studije (A5. Izrada stručne publikacije o obilježjima na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori). Riječ je o koautorskoj studiji, sa tri autorska poglavlja i sa objedinjenom literaturom, zajedničkim zaključnim razmatranjima i rezimeima (na tri jezika), kao što je to običaj u koautorskim izdanjima. Na kraju se nalazi pregled osnovnih podataka o autorima.

Još u projektnoj prijavi precizirano je da će se ovim pilot-istraživanjem tretirati obilježja podignuta samo uz glavne saobraćajnice koje povezuju gradove u Crnoj Gori.²⁰ Međutim, pored magistralnih, istraženi su i neki regionalni, sporedni, prilazni i stari putevi, kao i djelovi putnih infrastruktura koje su danas van funkcije, s obzirom na postojanje brojnih obilježja ove vrste i na njima. Smatralo se da će na taj način slika koja se stiće biti šira (iako ne do kraja potpuna), a time i vjernija u odnosu na stvarnost koja nas okružuje. Napominje se da, iako ne naročito često, na pojedinim kraćim putevi-

²⁰ Na novootvorenom auto-putu Smokovac–Mateševo ne postoje obilježja ove vrste, a ova eventualno postavljena bila bi uklonjena, što je inače praksa na auto-putevima.

ma kroz Crnu Goru, tokom obilazaka obilježja ove vrste nijesu primijećena.

S druge strane, obilježja u gradovima i naseljima, iako ne malobrojna, uz nekoliko izuzetaka, ovoga puta izostavljena su iz najmanje tri razloga. Njihovo mapiranje, obrada i analiza pravazišli bi naše trenutne mogućnosti, jer je dosad ionako evidentiran izuzetno visok broj ovih memorijala (preko 300). Dalje, oni nijesu podignuti na kritičnim djelovima saobraćajnica kojima se brzo i rizično vozi, već u (pretpostavljeno) saobraćajno bezbjednijem urbanom kontekstu, s propisano sporijom vožnjom, u kojem doduše ne bi trebalo da postoje saobraćajne „crne tačke“. No, prije svega, dobar dio memorijala u gradovima posvećen je licima koja su život izgubila i na druge načine, a ne nužno u saobraćaju ili od sredstava saobraćaja (što je, ipak, u središtu interesovanja ove knjige), a precizne razloge za njihovo podizanje obično nije moguće lako utvrditi, osim ukoliko nijesu jasno naznačeni na samom obilježju.²¹

²¹ Osim ovakvih, u gradovima se nerijetko neformalno i spontano podižu i razna druga obilježja kojima se afirmiše sjećanje na neku preminulu osobu. Na primjer, na građevinama se oslikavaju murali posvećeni stradalim/umrlim, mahom mlađim i srednjovječnim muškarcima iz tog dijela grada, ali i murali, grafiti i drugi natpisi posvećeni istorijskim ličnostima iz bliže ili dalje prošlosti, što je, takođe, određen vid memorijalizacije njihovog lika. Skreće se pažnja i na mnogobrojne načine memorijalizacije koji dolaze s adresa institucija (razna spomen-obilježja), što regulišu posebni propisi. Dakle, svi ovi, kao i mnogi drugi načini odavanja sjećanja i počasti preminulim osobama (osmrtnice, čitulje, komemoracije, pogrebni obredi i običaji, konačno i sama groblja itd.) u gradovima su višestruko rasprostranjeniji i međusobno umreženiji, nego van njih, gdje su slučajevi podizanja obilježja uz drumove najčešće in-

Kako je u pitanju široko postavljeno istraživanje date problematike, zadržali smo se samo na osnovnom izučavanju manjeg opsega svega jednog dijela obilježja evidentiranih pored saobraćajnica, kao i na selektivnoj literaturi koja je bila dostupna (uglavnom inostranoj). Cijeneći ograničenosti okolnosti rada na ovom projektu, svjesno su izostavljeni razni drugi, svakako dobrodošli i korisni vidovi istraživanja, poput kvalitativnog terenskog etnografskog, antropološkog, sociološkog, psihološkog i pravničkog sistematskog izučavanja i analize ranije literature i sadržaja u nekadašnjoj štampi, savremenim medijima i dokumentacije u relevantnim institucijama o ovoj temi, šireg proučavanja funerarnih i komemorativnih praksi u Crnoj Gori (jer su u direktnoj vezi s podizanjem/održavanjem memorijala), te raznih drugih mogućih istraživačkih puteva koje bi imalo smisla primijeniti u cilju dobijanja što cjelishodnijeg korpusa znanja. To je ostavljeno, nadamo se, za drugu priliku.

Tokom obilaska terena (puteva), metodom opservacije vršeno je mapiranje i evidentiranje što je moguće više obilježja podignutih uz saobraćajnice. U najvećem broju slučajeva, obilježja su pozicionirana neposredno uz ivicu puta (uz ivičnjak, na ogradi, javnoj rasvjeti, obližnoj stijeni, podzidu, zemljanoj površini, u skred kružnog toka...), a mogu biti i u samom nivou puta, kao i na višim kotama (u visini ili iznad glave

dividualan i vaninstitucionalan čin (nekad oglašen i na internetu), nastao kao reakcija najbližeg okruženja na iznenadnu smrt bliske osobe. Stoga se čini nešto manje komplikovanim takve primjere posmatrati u kontekstu njihovog nastanka i trajanja, nego li one u urbanim zonama.

uspravljenog posmatrača, čak i na vrhu stijene iznad puta i tome slično).

Sporija vožnja radi što boljeg osmatranja puta i njegove okoline, te često zaustavljanje na, uglavnom prometnim i frekventnim magistralnim i regionalnim saobraćajnicama, nekada i pretrčavanje puteva, da bi se obilježja što bolje dokumentovala (narativno, putem GPS-a, fotoaparata i kamere na mobilnom telefonu, a po potrebi i video-kamerom i dronom), predstavljalo je izazovan poduhvat, iz očiglednih razloga, neugodan i ponekad nebezbedan za rad. Zajedno sa nizom neprijatnih ili zbunjenih pogleda, dobacivanja, zapitkivanja i „sviranja“ sirene od strane drugih vozača i učesnika u saobraćaju, kao i tehničkih ograničenja korišćene opreme za rad, činjenice da su ivice puteva obrasle visokim zelenilom, gustog bilja i životinja pored kojih se nekada moralo proći da bi se stiglo do određenih obilježja (nekad i preko privatnih imanja), povremeno loših vremenskih uslova tokom kojih se takođe radilo (kiša ili visoke temperature), neravnomjerne osunčanosti terena u zavisnosti od doba dana, velikih količina smeća pored drumova, reklama i ostalih vizuelnih (i drugih) ometača i ostalih uobičajenih izazova terenskog rada – sve ovo činilo je cjelokupan proces pronalaženja, identifikacije i dokumentovanja obilježja krajnje otežanim, a time i sam rezultat podložnim ograničenjima. Pritom, treba imati u vidu i to da su neka obilježja (ostaci cvijeća, postolja za saksije, okviri i nosači otpalih/uklonjenih ploča ili cvijeća, tragovi sagorelih svijeća) do te mjere fizički uništeni i prekriveni prašinom, otpadom ili zemljom da ih je nekada gotovo nemoguće uočiti bez detaljnijeg i

dužeg zagledanja, što nije uvijek bilo moguće, imajući u vidu da je istovremeno trebalo upravljati i vozilom.

Težilo se tome da se što je moguće više saobraćajnica obiđe najmanje dva puta, i to u oba smjera, a duž nekih se prolazilo i znatno više. Uprkos nastojanju da se svaka pređena dionica dokumentuje podjednako uspješno, neki su putni pravci ipak podrobnije obrađeni od drugih, iz prostog razloga što se bolje poznaju usljed mnogostruko češćeg saobraćanja njima.

Zbog svega navedenog ne treba očekivati da je, iovako uznemirujuće brojan, korpus građe do kojeg se ovom prilikom došlo (preko 300 obilježja) konačan, jer on to zasigurno nije. Niti je, iz svih pobrojanih razloga, uopšte bilo moguće da bude pod istim uslovima sakupljen (tehničkim, logističkim, svjetlosnim itd.). Naprotiv, objedinjena građa predstavlja prilično heterogen skup materijala, istina, usnimljen što je bilo moguće bolje u datim okolnostima, u jednom kratkom segmentu vremena tokom trajanja ovog projekta.²²

Važno je istaći da su obilježja koja smo istraživali podložna promjenama, kako u svom izgledu, tako i u broju, jer se dešava da se nova postavljaju, a stara zbog dotrajalosti ruiniraju.²³ Trenutna brojka od preko tri stotine dokumentovanih memorijala, i to na glavnim putevima između gradova i ponekom sporednom, nažalost, govori u prilog tome da je praksa njihovog po-

²² Dio podataka o stradalima u saobraćajnim nesrećama u Crnoj Gori već je objavljen u spomenutoj literaturi Zorice Rajković, a zanimljivo je primjetiti da neka obilježja koja je i ona registrovala dan danas postoje (npr. obilježje na slici br. 3 i 4).

²³ Najnovija obilježja koja su registrovana potiču iz prve polovine, odnosno, najkasnije sredine 2023. godine.

dizanja kroz vrijeme, a naročito posljednjih decenija, veoma visoka, odnosno, da je smrtnost na putevima u zemlji na zabrinjavajućoj razini. Međutim, ako se govori o realnim brojkama stradanja na putevima, one su, očekivano, višestruko veće od broja podignutih obilježja, pa je potrebno uporediti rezultate s terena s medijskim natpisima i dokumentacijom nadležnih institucija.

Za potrebe ove studije, od pribavljenog materijala, autori su izabrali samo manji dio koji će u nastavku biti predstavljen. U pitanju su prvenstveno natpisi na trajnim obilježjima, podignutim od čvrstog materijala – kamena (spomen-ploča, spomenik i slično).

Post scriptum

Treba reći da su autori i izdavač studije (pretpostavljamo, kao i Ministarstvo kapitalnih investicija Crne Gore, finansijer cjelokupnog projekta) svjesni da je tematika o kojoj je riječ, u najmanju ruku, osjetljiva i da rad na njoj (pa i naučni i stručni) može naići na nerazumijevanje ili negodovanje, kao i na određeni otpor. Prevažhodno, jer je materijal koji se proučava rezultat djelovanja ljudi u veoma specifičnim, traumatičnim i bolnim trenucima, kada nakon iznenadnog gubitka svojih bližnjih u saobraćajnim nesrećama, njima potom podižu obilježja pored puteva. Kako u ovim nesrećama nerijetko stradaju djeca i mladi, pa čak i cijele porodice, to ionako tragičnu situaciju čini još težom.

Procesu osmišljavanja i realizacije ovog projekta, naročito terenskog i kasnijih istraživanja, analize

prikupljenje građe i, konačno, pisanju publikacije, autori su pristupili vodeći se ne samo profesionalnim, već podjednako i ličnim etičkim načelima. S posebnom pažnjom, empatijom i saosjećanjem u boli sa onima koji su na ovaj način ostali bez svojih najmilijih, trudili su se da ih ni na koji način ne povrijede svojim radom. Zato su se, samo kada je to bilo neophodno radi istraživačkog postupka, detaljnije bavili analizom i navođenjem tačnih podataka o poginulim osobama,²⁴ nastojeći da što više zadrže fokus na široj društvenoj slici koja istraživački problem kontekstualizuje. Iako su u knjizi tekstovi s obilježja, prilikom navođenja, citirani doslovno, bez ortografskih ispravki, kako bi se što jasnije sagledao kontekst njihovog nastanka, održavanja i obnavljanja, nije moglo promaći postojanje manjih pravopisnih i gramatičkih nepravilnosti. No, to je svakako ostalo u sjenci glavne poruke teksta.

Autori su se suzdržavali i od vrednosnog i estetskog kvalifikovanja izgleda i sadržaja memorijala, usredsređujući se na razumijevanje kako očiglednih motiva tako i onih nesvjesnih poruka koje su oni koji

²⁴ Opšte je poznato da se već dugo, gotovo na cijelom svijetu, pa i kod nas, odvijaju naučna i stručna istraživanja srodne problematike u kontekstu funerarnih i komemorativnih događaja, prilikom čega se neminovno istražuju i navode lični podaci o preminulim osobama, npr. prilikom analize spomen-obilježja, grobalja, osmrtnica, čitulja, štampane periodike, internet izvora, društvenih mreža, murala i drugih elemenata iz širokog spektra ovih fenomena. S druge strane, masovni mediji već decenijama, na svakodnevnom nivou, izvještavaju o osobama umrlim na različite načine, objavljujući kako inicijale, tako često i njihove ostale lične podatke (ime, prezime, godina rođenja, dan i mjesto smrti, mjesto stanovanja, podatke s registarskih tablica, profesiju itd.).

su ih podizali ostavili, izmještajući lično i porodično tugovanje u zajednički prostor, dajući time dodatno na značaju cijeloj situaciji.

Pojedina obilježja pokraj puta su „anonimna“, bez detalja o ličnim podacima stradalog (i onome koji ih postavlja), simbolično predstavljena cvijećem ili registarskom tablicom vozila, koji posmatraču uglavnom neće odati bliži trag o identitetu poginulog.

S druge strane, podizanjem ploča, spomenika i sličnih memorijala koji sadrže natpise s podacima o preminuloj osobi (ime, prezime, nadimak, datum/godina rođenja i smrti, zanimanje, lične karakteristike i svojstva, ponekad i fotografija itd.), s mogućom informacijom i o onima koji su obilježje postavili, oni su objavljeni svima. Zato je i očigledno da je objavljivanje ličnih podataka o stradalom tim putem urađeno s namjerom da bude javno i svima dostupno, vjerovatno da bi i kolektivno sjećanje na tu osobu što duže trajalo. U tom kontekstu, oni koji ih podižu treba da budu svjesni toga da podaci s obilježja, upravo tim činom, neminovno postaju predmetom pažnje i znatno širih krugova od onih koji su poznavali stradalou osobu kojoj je memorijal posvećen. Slučajni prolaznici, stoga, prema obilježjima mogu imati različit odnos, što često može biti uslovljeno i samim izgledom i sadržinom obilježja, ali i ličnim preferencijama posmatrača. Od krajnje afirmativne recepcije i saosjećanja s ljudima koji obilježja podižu, pa sve do tome suprotnih osjećaja i asocijacija (odbojnost, neprijatnost, bizarnost, strah, ignorisanje), smatrajući neprimjerenim praksu ovako javnog manifestovanja ličnih emocija. Treba biti iskren i primjetiti

da negativan odnos prema ovim memorijalima nije rijedak u javnosti, što bi se vjerovatno moglo jednostavno i dokazati ispitivanjem stavova javnog mnjenja.

Pored ova dva, mogli bismo reći, dominantna narativa i diskursa o obilježjima, postoji i cijeli spektar drugačijih percepcija. Autori ove studije upravo su se trudili da takvo bude i njihovo nastojanje prilikom bavljenja ovom, zašto ne reći, u društvu prilično kontroverznom problematikom.

Iako su u pitanju aktivnosti podizanja obilježja u najvećoj mjeri sprovedene, kako se čini, van zakonskih okvira (o čemu će u nastavku biti više riječi), autori ne zastupaju tezu da ih treba uklanjati (niti favorizuju mišljenje da ih treba podizati na način kako se to uglavnom vrši do sada – nepropisno). Smatraju da su memorijali, budući veoma brojni i dovoljno dugo prisutni na ovim prostorima, već pronašli neko *svoje mjesto* i u društvu (ne samo našem i ne samo današnjem), ispunjavajući nekakvu svoju *društvenu svrhu*, kako prema onima za koje su i od strane kojih podignuti, tako i prema svima ostalima, kao specifični znak u prostoru koji neumitno šalje određene signale i poruke. Upravo stoga bi, moguće, imalo smisla i da ostanu tu gdje su, ali i da se o njima i razlozima njihovog podizanja mnogo više javno govori, promišlja, istražuje i piše, kako bi zajednica bolje razumjela razloge njihovog postojanja i iz njih eventualno izvukla određene lekcije o našem društvu, mentalitetu, obrascima ponašanja (ne samo u saobraćaju) i, konačno, o smrti. Tim prije, što u crnogorskoj kulturi fenomen smrti i običaji s njim u vezi imaju poseban značaj. Takođe, kako bi se stručnom i naučnom anali-

zom ovih obilježja (kao i niza društvenih praksi koje su neodvojive od njih), putem šireg dijaloga moglo doći do uvećanja nivoa društvene empatije, odgovornosti i humanosti, te pomoći izgradnji kvalitetnijih saobraćajnica, stvaranju bolje atmosfere u javnom saobraćaju, sporijoj i savjesnijoj vožnji, kao i prihvatanju ostalih učesnika u saobraćaju, bez obzira na njihove uloge, pozicije i druge karakteristike, zatim većem poštovanju propisa, pravila i putne signalizacije, a što bi, iako sigurno ne u potpunosti, možda moglo da doprinese boljoj prometnoj kulturi i većoj bezbjednosti, a sljedstveno tome i umanjenju broja nezgoda na drumovima.

Autori žele da vjeruju da bi se ovom publikacijom i pratećim veb-sajtom (odnosno rezultatima projekta u cjelini, kao i njegovim mogućim nastavkom, jer ova tematika definitivno zaslužuje dodatnu stručnu i naučnu pažnju), kod cjelokupne javnosti u Crnoj Gori (i šire), a posebno kod djece i mladih, moglo uticati na to da se donekle promijeni perspektiva sagledavanja i razumijevanja ovih obilježja. Između ostalog, da budu prepoznata i kao specifična vrsta memorijalne kulturne baštine (jer ona to svakako jesu, uprkos tome što se trenutno u dijelu javnosti možda i ne vide tako), te kao snažan potencijal za dalju valorizaciju u smislu uvećanja društvenog djelovanja na preveniranju saobraćajnih nesreća na putevima.

NORMATIVNO-INSTITUCIONALNA (NE)NADLEŽNOST NAD OBILJEŽJIMA POKRAJ PUTA

Iako je opštepoznato (i, nadasve, golim okom očigledno) da se u Crnoj Gori, okruženju, pa i svijetu, na mjestima saobraćajnih nesreća sa smrtnim ishodom na drumovima postavljaju raznovrsna obilježja (spomenik, ploča, nekada s portretom stradalog, zatim religijski simbol, nerijetko krst, tablica ili drugi dio automobila, uramljena osmrtnica, cvijet, buket, vijenac, svijeća, zasađena biljka, može postojati i posebno ograđeni prostor i sl., a najčešće kombinacija više elemenata), kako bi se evocirale uspomene na stradale i obilježilo mjesto nesreće u kojem je ljudski život izgubljen, javnost ipak nije u dovoljnoj mjeri upoznata s pravnoinstitucionalnim okvirom koji se odnosi na njih.

Što propisi nalažu

Iako je pitanje podizanja obilježja pokraj drumova u Crnoj Gori i ranije aktuelizovano u propisima (Rajković

1976, 28), u novije vrijeme ono je normativno uređeno Zakonom o putevima 2004. godine: „Pored javnih puteva na udaljenosti do 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa nije dozvoljeno podizati spomenike i postavljati spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove“ (član 73).¹ Identična odredba zadržana je i u aktuelnom Zakonu o putevima (2020), u članu 95. (Zabrana podizanja spomenika): „Pored javnih puteva na udaljenosti do 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa nije dozvoljeno podizati spomenike i postavljati spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove.“²

U Kaznenim odredbama važećeg zakonskog akta, konkretno, u članu 111, stoji da će se, ako „pored javnih puteva na udaljenosti od 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa, podigne spomenike, spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove“, novčanom kaznom za prekršaj³ kazniti pravno lice (od

¹ Zakon o putevima („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 042/04 od 22. 6. 2004, „Službeni list Crne Gore“, br. 021/09 od 20. 3. 2009, 054/09 od 10. 8. 2009, 040/10 od 22. 7. 2010, 073/10 od 10. 12. 2010, 036/11 od 27. 7. 2011, 040/11 od 8. 8. 2011, 092/17 od 30. 12. 2017).

² Zakon o putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 082/20 od 6. 8. 2020, 140/22 od 16. 12. 2022).

³ Krivični zakonik Crne Gore („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 070/03 od 25. 12. 2003, 013/04 od 26. 2. 2004, 047/06 od 25. 7. 2006, „Službeni list Crne Gore“, br. 040/08 od 27. 6. 2008, 025/10 od 5. 5. 2010, 073/10 od 10. 12. 2010, 032/11 od 1. 7. 2011, 064/11 od 29. 12. 2011, 040/13 od 13. 8. 2013, 056/13 od 6. 12. 2013, 014/15 od 26. 3. 2015, 042/15 od 29. 7. 2015, 058/15 od 9. 10. 2015, 044/17 od 6. 7. 2017, 049/18 od 17. 7. 2018, 003/20 od 23. 1. 2020, 026/21 od 8. 3. 2021, 144/21 od 31. 12. 2021, 145/21 od 31.

1.200 do 7.000 eura), odgovorno lice u pravnom licu (od 500 do 1.200 eura), preduzetnik (1.000 do 4.000 eura) i fizičko lice (od 1.500 do 2.000 eura).⁴

Stiče se, međutim, utisak da se ove zakonske odredbe, očito, u najvećem broju slučajeva, ipak ne poštuju, jer se obilježja, osim što se generalno nerijetko podižu, postavljaju uz sami kolovoz ili u njegovoj neposrednoj blizini, svakako manjoj od propisanih 10 metara udaljenosti. Potpuno razumljivo, nadležnim institucijama i inspekcijskim službama zasigurno nije jednostavno da se ovim pitanjem uopšte bave, jer se nalaze u procjepu između jasnih i strogih propisa, s jedne, i – usljed dubokog ljudskog bola – krajnje očiglednog neprimdržavanja tih istih propisa, sa druge strane.

Ko (bi trebalo da) vrši inspekcijski nadzor

Nadzor nad sprovođenjem Zakona o putevima, kao i svih propisa donijetih na osnovu ovog akta, vrši resorno ministarstvo (trenutno Ministarstvo kapitalnih investicija). Poslove inspekcijskog nadzora za državne puteve vrši inspektor za državne puteve, u skladu s ovim i Zakonom o inspekcijskom nadzoru – stoji u odredbi

12. 2021) ne prepoznaje kao krivično djelo radnje vezano za krajputaše/obilježja pored puta, za razliku od radnji koje se odnose na druge (srodne) elemente baštine, poput kulturnih i prirodnih dobara, spomen-obilježja ili grobova, a koje svakako mogu biti predmet krivičnog postupka.

⁴ Kaznene odredbe prethodno važećeg Zakona (2004) takođe su predviđale prekršajne kazne za kršenje člana 73. tog propisa od strane pravnog lica, odgovornog lica, preduzetnika i fizičkog lica.

člana 106. ovog propisa. Inspektori za državne puteve zaposleni su u Direkciji za inspekcijski nadzor državnih puteva,⁵ u okviru Direktorata za inspekcijske poslove⁶ Ministarstva kapitalnih investicija Crne Gore. Isti član Zakona kaže da poslove inspekcijskog nadzora za opštinske puteve, kao i za djelove državnog puta unutar granice naselja vrši inspekcijski organ lokalne uprave. To su najčešće opštinski sekretarijati za inspekcijske poslove, komunalne inspekcije itd.

Kako bi se dobila što preciznija slika o eventualnim dosadašnjim inspekcijskim reagovanjima po ovom pitanju, sredinom 2023. elektronskim putem upućeno

⁵ U Direkciji za inspekcijski nadzor drumskog saobraćaja vrše se poslovi koji se odnose na: sprovođenje zakonskih i podzakonskih propisa iz oblasti drumskog saobraćaja; vršenje inspekcijskog nadzora i upravnih poslova iz oblasti drumskog saobraćaja i homologacije vozila; praćenje propisa iz ove oblasti; nadzor nad motornim vozilima; nadzor nad opremom, komponentama i sistemima motornih vozila (npr. akumulatori, baterije, pneumatici i sl.); preduzimanje aktivnosti i mjera koje se odnose na drumski saobraćaj i homologaciju vozila; sačinjavanje informacija i izvještaja o stanju u ovoj oblasti i druge poslove utvrđene propisima. U Direkciji je, prema važećem Pravilniku, sistematizovano šest radnih mjesta: glavni/a inspektor/ka (1), inspektor/ka I (1), inspektor/ka II (1), inspektor/ka III (2) i samostalni/a savjetnik/ca I (1). Vidjeti: Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva kapitalnih investicija, Podgorica, 2022. <https://wapi.gov.me/download-preview/c803062b-41f4-4551-9fde-3dd4946e0be5?version=1.0> (pristup: 8. 6. 2023).

⁶ U Direktoratu za inspekcijske poslove, pored ostalog, obavljaju se poslovi koji se odnose na vršenje inspekcijskog nadzora željezničkog saobraćaja, drumskog saobraćaja, državnih puteva i inspekcijskog nadzora u pomorskom saobraćaju i unutrašnjoj plovidbi. Vidjeti: Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva kapitalnih investicija, Podgorica, 2022.

je više dopisa Ministarstvu kapitalnih investicija i nadležnim organima lokalnih uprava u Crnoj Gori. Pitanja su se odnosila na raniji inspekcijski nadzor i reagovanja u odnosu na postavljanja/uklanjanja krajputaša/obilježja stradalima u saobraćaju, s obzirom na odredbu člana 90. Zakona o putevima („Zabrana podizanja spomenika“). Do trenutka objave ove studije, pristigli odgovori oko polovine institucija-ispitanica (ali ne i inspektora za državne puteve pri Ministarstvu kapitalnih investicija), bili su identične sadržine i mogli bi se sumirati u sljedećem: po ovom pitanju dosad nijesu vršene nikakve inspekcijske radnje, jer nije bilo prijava.

Institucionalna (ne)nadležnost

Pošto je u ogromnom broju slučajeva riječ ipak o obilježjima podignutim/postavljenim, kako se čini bez poštovanja slova Zakona, pretpostavljeno je da se o njima, stoga, ni ne vodi bilo kakva zvanična evidencija. Kako bi se potvrdila ova hipoteza, zatražen je odgovor od državne uprave i lokalnih samouprava, odnosno njihovih organa, kao i drugih organizacija kojima je problematika saobraćaja, odnosno kulturne baštine bliska. Svi odgovori, dobijeni tokom 2022. i 2023. godine, očekivano, bili su odrični, a neki od njih glasili su ovako:

- „Za navedena pitanja je zadužen Glavni grad Podgorica“;⁷
- „Predmetna evidencije se ne vodi u Ministar-

⁷ E-mail odgovor Kabineta načelnika Centra bezbjednosti Podgorica od 19. 4. 2022. godine.

stvu kapitalnih investicija. Koliko nam je poznato ni jedan državni organ ne vodi predmetnu evidenciju“;⁸

– Uprava za saobraćaj Crne Gore uputila nas je na čl. 95. i 105. Zakona o putevima,⁹ upućujući time posredno na resorno ministarstvo;

– „Postupajući po Vašem obraćanju koje ste uputili, na imejl adresu direktora Uprave policije, nakon konsultacija sa nadležnim organizacionim jedinicama, obavještavamo Vas o tome da se u Upravi Policije ne vodi evidencija o obilježjima koja su podignuta na mjestima saobraćajnih nezgoda u saobraćaju“;¹⁰

– „U AMS CG ne postoji evidencija o obilježjima koja ste naveli u vashem dopisu. Mislimo da je prava adresa za vase pitanje Uprava za saobraćaj“;¹¹

– „Shodno upitu o evidenciji o obilježjima (spomen ploce, spomenici itd.) na teritoriji Glavnog grada nije u nadležnosti GP 'Putevi' d.o.o.“;¹²

– „Uvidom u dokumentaciju Uprave za zaštitu kulturnih dobara konstatovano je da u okviru iste ne postoji evidencija o obilježjima – krajputašima na mjestima nesreća u saobraćaju, niti neka od njih

⁸ E-mail odgovor Direktorata za državne puteve Ministarstva kapitalnih investicija Crne Gore od 20. 4. 2022. godine.

⁹ E-mail odgovori Uprave za saobraćaj Crne Gore od 28. 4. 2022. i 31. 7. 2023. godine.

¹⁰ E-mail odgovor Uprave policije Crne Gore od 22. 2. 2023. godine.

¹¹ E-mail odgovor Auto-moto saveza Crne Gore od 14. 7. 2023. godine.

¹² E-mail odgovor Puteva d.o.o. Podgorica od 17. 7. 2023. godine.

ima status kulturno dobro“;¹³

– „Urbanističko-građevinska inspekcija postupa u skladu sa ovlašćenjima propisanim članom 200 Zakona o planiranja prostora i izgradnji objekata te preduzima upravne mjere i radnje u skladu sa članom 201 istog Zakona. U odnosu na prednje navedeno, postavljena pitanja nisu u domenu nadležnosti urbanističko-građevinske inspekcije već se za iste treba obratiti Direktoratu za planiranja i uređenje prostora ovog Ministarstva, Upravi za zaštitu spomenika kulture, Direktoratu za državne puteve, komunalnoj inspekciji i drugim nadležnim institucijama“;¹⁴

– „Obavještavam Vas da takozvani krajputaši, odnosno spomenici, obilježja, objekti i sl. izgrađeni pored puteva na mjestima nesreća u saobraćaju, ne spadaju u nadležnost Inspekcije za kulturna dobra i kulturnu baštinu. Smatram da biste se po predmetnom pitanju trebali obratiti Inspekciji za drumski saobraćaj“;¹⁵

– „Obavještavam Vas da vršenje inspeksijskog nadzora nad krajputašima, tj. spomenicima, obilježjima, objektima nije u domenu nadležnosti naše institucije, pa predlažemo da se obratite inspekciji za drumski saobraćaj koja posluje u okviru Ministar-

¹³ E-mail odgovor Uprave za zaštitu kulturnih dobara Crne Gore od 3. 8. 2023. godine.

¹⁴ E-mail odgovor Direktorata za inspeksijski nadzor Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma Crne Gore od 3. 8. 2023. godine.

¹⁵ E-mail odgovor Uprave za inspeksijske poslove Crne Gore od 4. 8. 2023. godine.

stva kapitalnih investicija, koja eventualno može biti nadležna za vršenje inspekcijskog nadzora u pomenutim slučajevima“;¹⁶

– „U vezi pitanja koje ste uputili putem maila, informišemo Vas da podizanje krajputaša nije u nadležnosti ovog Ministarstva. Objekti koji se nalaze u putnom pojasu su u nadležnosti Ministarstva kapitalnih investicija, tj Direkcije za saobraćaj ukoliko su u pitanju državni putevi, ili opština ukoliko su u pitanju putevi lokalnog ranga“;¹⁷

– „Kulturna baština je, kao što Vam je poznato, širi pojam, te objekti, tzv. 'krajputaši' (termin nastao u narodu) imaju svoje značenje i mjesto u nauci, a vjerovatno određeni imaju i status kulturnog dobra. Imajući u vidu da se konkretno bavite navedenom temom, ne moram Vas podsjećati da podatke o njihovom statusu sa aspekta utvrđene kulturne vrijednosti, morate tražiti od nadležne Uprave za zaštitu kulturnih dobara.“¹⁸

Imajući u vidu rečeno, stiče se dojam da su obilježja podignuta uz drumove stradalima u saobraćajnim nesrećama u najvećoj mjeri prepuštena pojedincima,

¹⁶ E-mail odgovor Službe za zastupanje i praćenje sprovođenja propisa u oblasti inspekcijskog nadzora, razvoj elektronskih baza podataka, analitike i izvještavanja Uprave za inspekcijske poslove Crne Gore od 4. 8. 2023. godine.

¹⁷ E-mail odgovor Direktorata za planiranje prostora i informacione sisteme Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma Crne Gore od 7. 8. 2023. godine.

¹⁸ E-mail odgovor Direkcije za razvoj djelatnosti u oblasti kulturne baštine Direktorata za kulturnu baštinu Ministarstva kulture i medija Crne Gore od 11. 8. 2023. godine.

porodicama, prijateljima, preduzećima, koji ih sami podižu svojim bližnjima, prijateljima i kolegama. To je u potpunosti u skladu i s mišljenjem više desetina ispitanika/ca koji/e su bili/e uključeni/e u anonimno online istraživanje manjeg opsega o ovoj temi,¹⁹ sprovedeno na 59 ispitanika/ca od 18. do 20. aprila 2022. od strane Društva za kulturni razvoj „Bauo“. Na postavljeno pitanje: „Ko podiže/postavlja obilježja nesreća u drumskom saobraćaju (spomen-ploča, spomenik, cvijeće...)?“, ispitanici/e su zaokružili jedan od više ponuđenih odgovora: država (0 %), opština (1.7 %), pogrebno preduzeće (0 %), drugo pravno lice (0 %), porodica stradalog (89.8 %), ne znam (8.5 %).²⁰

Indikativni su bili odgovori dobijeni tom prilikom i na ostala pitanja od strane ispitanika/ca koja se tiču eventualne normativno-institucionalne nadležnosti u domenu podizanja/postavljanja, održavanja i evidentiranja ovih obilježja:

- pitanje: „Od koje je institucije (ukoliko jeste) potrebna saglasnost za podizanje/postavljanje ovih obilježja?“. Ponuđeni odgovori: Ministarstvo unutrašnjih poslova Crne Gore (6.8 %), Ministarstvo

¹⁹ „Istraživanje o stavovima javnosti o obilježjima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 18. 4. 2022. godine. <https://drustvobauo.wordpress.com/2022/04/18/istrazivanje-o-stavovima-javnosti-o-obiljezjima-nesreca-u-drumskom-saobracaju-u-crnoj-gori/> (pristup: 9. 6. 2023).

²⁰ „Rezultati istraživanja o obilježjima stradalima u saobraćaju“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 20. 4. 2022. <https://drustvobauo.wordpress.com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obiljezjima-stradalima-u-saobracaju/> (pristup: 9. 6. 2023).

kulture Crne Gore (1.7 %), Uprava policije Crne Gore (1.7 %), Uprava za zaštitu kulturnih dobara Crne Gore (8.5 %), opština (16.9 %), pogrebno preduzeće (0 %), drugo (5.1 %), ne znam (40.7 %), nije potrebno dobiti saglasnost za podizanje (0 %);

– pitanje: „Da li o ovim obilježjima (podizanje/postavljanje, održavanje, obnavljanje nakon devastacija...), osim porodica stradalih, treba da brinu i institucije javnog sistema i druga pravna lica?“. Ponuđeni odgovori: da (55.9 %), ne (16.9 %), ne znam (27.1 %);

– pitanje: „Da li se baza podataka o ovim obilježjima vodi u nekoj od institucija u Crnoj Gori?“. Ponuđeni odgovori: da (3.4 %), ne (27.1 %), ne znam (69.5 %);

– pitanje: „U kojoj se instituciji vodi baza podataka o ovim obilježjima? (na ovo pitanje odgovorite samo ukoliko je Vaš odgovor na prethodno pitanje bio „da“)“. Ponuđeni odgovori: Ministarstvo unutrašnjih poslova Crne Gore (0 %), Ministarstvo kulture Crne Gore (0 %), Uprava policije Crne Gore (8.3 %), Uprava za zaštitu kulturnih dobara (16.7 %), opština (16.7 %), pogrebno preduzeće (8.3 %), drugo (50 %).²¹

²¹ Detaljnije informacije o sprovedenom istraživanju mogu se čitati na sljedećem internet linku: „Rezultati istraživanja o obilježjima stradalima u saobraćaju“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 20. 4. 2022. <https://društvo Bauo.wordpress.com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obiljezjima-stradalima-u-saobracaju/> (pristup: 9. 6. 2023).

Da li su obilježja kulturna baština

Na ovom mjestu iznesimo stavove ispitanika/ca o još jednom pitanju: „Da li smatrate da je su obilježja nesreća u drumskom saobraćaju (spomen-ploča, spomenik, cvijeće...) dio memorijalne kulturne baštine?“. Odgovori su bili unaprijed ponuđeni, a rezultat sljedeći: da (40,7 %), ne (47,5 %), ne znam (11,9 %).²² Osim što slučajni ispitanici/e ovako razmišljaju, ovo pitanje možda može izgledati neumjesno, besmisleno ili, u najmanju ruku, komplikovano i dijelu ovdašnje stručne javnosti u oblasti zaštite kulturnog nasljeđa, nenavikle na „šire“ posmatranje nasljeđa od uobičajenog i tradicionalnog.²³

Međutim, za obilježja/memorijale koji se, u trenucima izuzetne boli, najčešće spontano, neformalno i vaninstitucionalno (znatno rjeđe formalno i institucionalno), od strane porodice, prijatelja, kolega i dr. podižu preminulima na mjestima njihove nasilne i iznenadne smrti (odnosno, dok su bili *na putu* – krajputaši u užem smislu riječi), autori smatraju da je svakako u pitanju specifična vrsta kulturne zaostavštine, preciznije memorijalne baštine, te da je ovim pojavama itekako

²² „Rezultati istraživanja o obilježjima stradalima u saobraćaju“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 20. 4. 2022. <https://drustvo-bauo.wordpress.com/2022/04/20/odgovori-na-anketu-o-obiljezjima-stradalima-u-saobracaju/> (pristup: 9. 6. 2023).

²³ Kao, kako smo stekli utisak, u odnosu na zaposlene u institucijama sistema i kulture, makar na osnovu direktne komunikacije s njima. Međutim, nešto drugačiju perspektivu daje već citirani e-mail načelnice Direkcije za razvoj djelatnosti u oblasti kulturne baštine Direktorata za kulturnu baštinu Ministarstva kulture i medija Crne Gore, inače etnološkinje, od 11. 8. 2023. godine.

potrebno baviti se, kako bismo i društvo i materijalnu kulturu koju ono ostavlja iza sebe kroz vrijeme – što bolje razumjeli.²⁴

Percipiranje ovih obilježja (i starih i novih) kao kulturnog nasljeđa nije samo iz razloga što ih na teritoriji današnje Crne Gore bilježimo kao krajputaše kroz viševjekovnu historijsku dimenziju, od XIX vijeka i tokom XX, pa sve do danas (a što je, samo po sebi, više nego dovoljno da bi nešto *postalo* baštinom). Obilježja ove vrste, po definiciji, imaju aspekt memorijalnosti i predstavljaju mjesta sjećanja, jer se njima memorijalizuje odnos prema nekome/nečemu.

Iz aspekta vizualizacije i tekstualnosti, veoma podsjećaju na tipične primjere spomen-obilježja (poneka čak mogu i imati taj status), naročito na spomenike, spomen-ploče, spomen-česme itd., kakve inače poznajemo duž cijelog Balkana. Podjednako učestalo, po svojem obliku i materijalu od kojeg su izrađeni, sličie i kenotafima (fiktivnim grobovima), pa i grobovima (cf. Rajković 1976, 44), konkretno, njihovim nadgrobnim pločama (čak bi se moglo pretpostaviti da su po uzoru na njih i izrađeni); mogu sadržati donekle slične natpise (ime, prezime, godina rođenja i smrti, zanimanje, epitaf, fotografiju-portret), a u njihovoj neposrednoj blizini prisutne su i izgorele svijeće, lanterne, cvijeće/vijenci (kao na groblju, gotovo uvijek vještačko, radi trajnosti

²⁴ O ovome je i ranije bilo riječi na pomenutoj online tribini održanoj koncem 2021. godine. Vidjeti: „Tribina o bezbjednosti u saobraćaju i obilježjima pokraj puta“, *Društvo za kulturni razvoj „Bauo“*, 31. 12. 2021. <https://društvobauo.wordpress.com/2021/12/31/tribina-o-spomenicima-pokraj-puta/> (pristup: 9. 6. 2023).

i otežanih mogućnosti za redovno obnavljanje memorijala). U njihovoj okolini nerijetko su i odbačeni ostaci starijeg cvijeća, zatim osmrtnice i sl., što je još jedan nivo spoljašnje sličnosti s nasljeđem karakterističnim za funerarni i komemorativni kontekst na ovim prostorima. Zatim, na njima su, naročito ako se radi o obilježja podignutim sa željom da budu *trajna* (ploča, spomenik, improvizovana instalacija), prisutni i evidentni tehnološki, arhitektonski, umjetnički, literarni, estetski, heritološki, religijski, ideološki i uopšte stvaralački i kulturološki elementi, kao značajni atributi koji nasljeđe ima, s obzirom na to da je *nastalo* u određenom istorijskom, društvenom i kulturnom kontekstu, *noseći* obilježja epohe kojoj pripada.

Kao moguće ključni argument u prilog ovoj tezi stoji snažan odnos društva (preciznije, pojedinaca, porodice, prijatelja, rjeđe preduzeća i drugih institucija) prema ovim obilježjima, jer ih, nakon nesreće sa smrtnim ishodom svojih bližnjih, najčešće samoinicijativno i bez ikakvih administrativnih procedura upravo oni podižu, nezavisno od propisa koji ovo ne dozvoljavaju (postavljanje bliže od 10 metara od ivice puta), pa čak i decenijama unazad (nastoje da) sankcionišu (cf. Rajković 1976, 28). Dakle, ljudi, u trenucima tuge i boli za izgubljenim životom bliske im osobe, ove memorijale već decenijama podižu/postavljaju, a potom i obnavljaju (donošenjem novog cvijeća ili svijeća, podizanjem novog obilježja na mjestu starijeg dotrajalog ili uništenog), eventualno premještaju i uklanjaju. Neka od njih su, prilikom vršenja javnih radova na putevima, npr. proširivanja ili preusmjeravanja infrastrukture, privremeno

sklonjena, pa vraćena uz novu ivicu saobraćajnice. Istovremeno, neka su pak ostavljena da stoje na mjestima smrti gdje su originalno podignuta, nezavisno od toga što je putni pravac u međuvremenu promijenjen, pa su te trase danas van upotrebe u saobraćaju.

Uočene su i određene norme zasnovane na postojećoj tradiciji kojih se pridržavaju oni koji obilježja podižu i održavaju, poput vremena (obično nakon 40 dana od smrti, mada i ranije) i lokacije postavljanja (mjesto najbliže nesreći, ali ne i isključivo), periodičnog obilaženja (na godišnjicu stradanja osobe, mada i češće/rjeđe), obnavljanja (uklanjanje dotrajalog i donošenje novog cvijeća, svijeća, ispisivanje bojom izbledjelog natpisa, ponovno podizanje srušenog obilježja, postavljanje nove fotografije nakon što stara izbledi), vjerovanja i tabua koji u odnosu na njih u društvu postoje (poput onog da ih ne treba dirati, pa očito ni od strane nadležnih institucija i inspekcija, čak i kada je jasno da nijesu legalno postavljena, nekad i tako da remete vidljivost na putu, na nečijoj zemljišnoj parceli bez prethodnog odobrenja vlasnika i sl.), čime se stvara utisak da ih javnost na neki način sakralizuje, fetišizuje, od njih zazire, kao što zna biti slučaj, recimo, sa grobovima ili funerarnom praksom uopšte.

Pokušajmo da odnos i ponašanje prema ovim obilježjima posmatramo i u kontekstu/konceptu nematerijalne kulturne baštine, koja je u Crnoj Gori prilično manifestovana kada je u pitanju smrt. Počnimo od onoga kako je nematerijalna kulturna baština međunarodno definisana u odredbi člana 2. UNESCO Konvencije o zaštiti nematerijalne kulturne baštine (2003): „Ne-

materijalna kulturna baština' znači vještine, izvedbe, izraze, znanja, umijeća, kao i instrumente, predmete, rukotvorine i kulturne prostore koji su povezani s tim, koje zajednice, grupe i u nekim slučajevima, pojedinci prihvataju kao dio svoje kulturne baštine. Ovu nematerijalnu kulturnu baštinu, koja se prenosi iz naraštaja u naraštaj, zajednice i grupe stalno iznova stvaraju kao odgovor na svoje okruženje, svoje međusobno djelovanje s prirodom i svojom istorijom koja im pruža osjećaj identiteta i kontinuiteta te tako podstiče poštovanje kulturne raznolikosti i ljudske kreativnosti (...) Manifestuje se, među ostalim, u sljedećim područjima: (a) usmena predaja i izrazi, uključujući jezik kao sredstvo komunikacije nematerijalne kulturne baštine; (b) izvedbene umjetnosti; (c) običaji, obredi i svečanosti; (d) znanje i vještine vezani uz prirodu i svemir; (e) tradicijski zanati".²⁵ U crnogorskom Zakonu o zaštiti kulturnih dobara, u koji su ugrađeni elementi ove Konvencije, za nematerijalnu kulturnu baštinu koja stekne status nematerijalno kulturno dobro (član 17), zapisano je: „Nematerijalno kulturno dobro je ljudsko umijeće, izražaj, vještina ili izvođenje, kao i predmet, rukotvorina, instrument ili prostor koji je sa tim povezan, koje zajednice, grupe i, u pojedinim slučajevima, pojedinci prepoznaju kao dio svoje kulturne baštine. Nematerijalno kulturno dobro može biti: 1) jezik, govor, usmeno predanje, usmena književnost ili drugi usmeni izraz; 2) izvođačka umjet-

²⁵ Konvencija je u Crnoj Gori ratifikovana 2009. godine. Vidjeti: Zakon o ratifikaciji Konvencije o zaštiti nematerijalne kulturne baštine („Službeni list Crne Gore – Međunarodni ugovori“, br. 003/09 od 31. 7. 2009).

nost; 3) običaj, obred i svečanost; 4) znanje ili vještina vezana za prirodu i svemir; 5) kultno i znamenito mjesto; 6) tradicionalni zanat i vještina.²⁶ Doista, reklo bi se da sveukupni odnos društva prema ovim memori-jalima (podizanje, održavanje i sl.), odnosno praksa, običaji i vjerovanja vezano za memorijalizaciju mjesta nečije nasilne i iznenadne smrti na putu, posjeduju niz elemenata koji omogućavaju da ih imenujemo nematerijalnom kulturnom baštinom. A pod njenim okriljem, kako Konvencija i Zakon propisuju, i „kulturne prostore koji su povezani s tim“, odnosno „prostor koji je sa tim povezan“, što bi se svakako odnosilo na mjesta stradanja i kasnijih memorijalnih praksi, obuhvatajući time i obilježja koja su tamo postavljena.²⁷ S tim u vezi, treba dodati da, prema Zakonu (član 11), termin kultno mjesto označava prostor „koji je po narodnom predanju ili vjerovanju predmet posebnog značaja ili obožavanja“,

²⁶ Zakon o zaštiti kulturnih dobara („Službeni list Crne Gore“, br. 049/10 od 13. 8. 2010, 040/11 od 8. 8. 2011, 044/17 od 6. 7. 2017, 018/19 od 22. 3. 2019).

²⁷ Prostornost je bitan element nematerijalnog kulturnog nasljeđa, jer se mnogi elementi te vrste manifestuju u nekom fizičkom ambijentu. Stoga, u svrhu zaštite, razvoja i unaprjeđenja nematerijalne kulturne baštine koja je prisutna na njenoj teritoriji, prema članu 13. Konvencije, svaka država stranka nastoji, pored ostalog, da usvoji odgovarajuće pravne, tehničke, administrativne i finansijske mjere u cilju podsticanja stvaranja ili jačanja institucija za obuku u području upravljanja nematerijalnom kulturnom baštinom i prenosa te baštine putem stručnih skupova i *prostora namijenjenih za predstavljanje ili izražavanje te baštine*, a prema članu 14 Konvencije, treba da unapredi obrazovanje u svrhu zaštite *prirodnih prostora i memorijalnih mjesta* čije je postojanje potrebno za izražavanje nematerijalne kulturne baštine (naglasio D. M.).

što bi, u ovom kontekstu, bila lokacija saobraćajne nesreće u kojoj je izgubljen život.

Posmatranje ovih obilježja kao nasljeđa, smatramo, dozvoljava čak i definicija kulture baštine iz člana 11. crnogorskog Zakona o zaštiti kulturnih dobara („kulturna baština je skup dobara naslijeđenih iz prošlosti koje ljudi prepoznaju kao odraz i izraz svojih vrijednosti, vjerovanja i tradicija, koja su u stalnom procesu evoluiranja, uključujući i sve aspekte njihove okoline koji proizilaze iz međusobnog djelovanja ljudi i prirode u vremenu, nezavisno od vlasništva“), preuzeta i modifikovana iz Okvirne konvencije Savjeta Evrope o vrijednosti kulturne baštine za društvo, odnosno Faro konvencije iz 2005. godine, član 2. („kulturno nasljeđe je skup resursa naslijeđenih iz prošlosti, koje ljudi identifikuju, nezavisno od vlasništva nad njima, kao odraz i izraz neprekidno evoluirajućih vrijednosti, uvjerenja, znanja i tradicija. Ono obuhvata sve vidove životne sredine nastale interakcijom čovjeka i prostora tokom vremena“).²⁸ S obzirom na to da su ovi memorijali naslijeđeni iz bliže ili dalje prošlosti (mada, kao i sama baština, stalno se iznova obnavljaju u sadašnjosti), da se sa njima dio društva identifikuje, jer ih decenijama već u određenim – istim – prilikama podiže (naravno, i pored činjenice da mnogi ljudi to ipak ne čine), tj. da predstavljaju odraz i izraz njihovih vrijednosti, vjerovanja i tradicija, te da su tokom protoka vremena u kon-

²⁸ Konvencija je u Crnoj Gori ratifikovana 2008. godine. Vidjeti: Zakon o ratifikaciji Okvirne konvencije o vrijednosti kulturne baštine za društvo („Službeni list Crne Gore – Međunarodni ugovori“, br. 001/08 od 12. 3. 2008).

stantnom procesu evoluiranja (i vrijednosti, ali i sama obilježja), zaista bi se reklo da posjeduju gorenavedena svojstva koja ih čine kulturnom baštinom, pa i u smislu ovih propisa.

S druge strane, legalno (institucionalno) podizanje ovih obilježja, mnogostruko rjeđe, primjećeno je u nekoliko slučajeva, i to mahom prilikom masovnih stradanja ljudi u kojem je više lica izgubilo život u sredstvima ili od sredstava javnog saobraćaja, što je i regulisano Zakonom o spomen-obilježjima.²⁹ U posebnu kategoriju spadala bi ona obilježja na mjestima stradanja tokom ratova, naročito Prvog i Drugog svjetskog, ili drugih (nesaobraćajnih) prilika, podizana takođe nerijetko pored drumova, koja su često podizana kao spomen-obilježje, dakle, normativno i institucionalno uokvirena, u skladu s ovim Zakonom.

Što kaže Zakon o spomen-obilježjima

Zakon o spomen-obilježjima³⁰ u Crnoj Gori donijet je 2008. godine i može pomoći da se podizanje memorijala stradalima u saobraćaju sagleda iz nešto drugačijeg, pravno regulisanog (pritom, nesumnjivo heritološkog) ugla. Naime, Zakon kaže da se spomen-obilježjima

²⁹ Član 1. Zakona o spomen-obilježjima („Službeni list Crne Gore“, br. 040/08 od 27. 6. 2008, 040/11 od 8. 8. 2011, 002/17 od 10. 1. 2017). Detaljnije o normativnoj i institucionalnoj brizi o spomen-obilježjima u Crnoj Gori vidjeti u: Medin i Vlahović 2019: 131–147.

³⁰ Zakon o spomen-obilježjima („Službeni list Crne Gore“, br. 040/08 od 27. 6. 2008, 040/11 od 8. 8. 2011, 002/17 od 10. 1. 2017).

„trajno obilježavaju značajni događaji, čuvaju uspomen-
ne na istaknute ličnosti, njeguju ljudski ideali i kultur-
no-istorijske tradicije i odaje počast borcima za slobodu,
civilnim žrtvama rata i masovnim stradanjima ljudi“
(član 1). Pod „masovnim stradanjem ljudi“ smatra se
„slučaj u kojem je više lica izgubilo život u sredstvima
ili od sredstava javnog saobraćaja, na radnom mjestu, u
zemljotresu ili drugoj elementarnoj nepogodi“ (član 6)
(istina, ne precizirajući šta tačno podrazumijeva „više
lica“, na osnovu čega bi se neki nesrećni događaj sma-
trao masovnim stradanjem ljudi).

Podizanje spomen-obilježja, prema odredbi
člana 8. Zakona, jeste izgradnja ili postavljanje spo-
men-objekta, odnosno davanje naziva javnoj ustanovi,
javnom preduzeću, naselju ili javnom objektu. Spo-
men-obilježja se podižu u skladu s opštinskim progra-
mom podizanja spomen-obilježja, koji donosi skupštin-
sko tijelo lokalne samouprave, uz prethodnu saglasnost
organa državne uprave nadležnog za poslove kulture, tj.
ministarstva za kulturu.

Spomen-obilježja mogu dobiti status kulturnog
dobra,³¹ ukoliko se utvrdi da posjeduju *kulturnu vrijed-
nost*, odnosno, prema propisima, „utvrđena karakteri-
stična svojstava i osobenosti“ koje moraju biti od „traj-

³¹ Prema Zakonu o zaštiti kulturnih dobara („Službeni list Crne
Gore“, br. 049/10 od 13. 8. 2010, 040/11 od 8. 8. 2011, 044/17 od
6. 7. 2017, 018/19 od 22. 3. 2019), kulturno dobro je valorizovani
dio kulturne baštine od opšteg interesa i može biti svako nepokret-
no, pokretno i nematerijalno dobro za koje je, u skladu sa ovim
zakonom, utvrđeno da je od trajnog istorijskog, umjetničkog,
naučnog, arheološkog, arhitektonskog, antropološkog, tehničkog
ili drugog društvenog značaja (čl. 2. i 3).

nog istorijskog, umjetničkog, naučnog, arhitektonskog ili drugog društvenog značaja“. U tom slučaju, primjenjuju se odredbe Zakona o zaštiti kulturnih dobara, postajući institucionalna nadležnost Uprave za zaštitu kulturnih dobara, lokalne samouprave na čijoj se teritoriji nalazi, a, prije svega, njegovog vlasnika/držaoca.

Da rezimirano: obilježja kojima se bavi ova publikacija mogu se, iz više navedenih razloga, smatrati kulturnom baštinom koja se uglavnom nalazi „izvan sistema“ i samo u izuzetnim slučajevima može biti spomen-obilježje (ukoliko je posvećena masovnim stradanjima ljudi u sredstvima ili od sredstava javnog saobraćaja i propisno podignuta) ili, još rjeđe, steći status kulturnog dobra. No, dok god se ova obilježja podižu protivno odredbama člana 95. Zakona o putevima, s aspekta legislative koja reguliše oblast kulturne baštine, svakako ne bi mogli steći niti jedan od dva spomenuta statusa. No, to ne osporava njihova fizička svojstva kao materijalne kulturne baštine, odnosno ljudskih praksi u vezi sa njima kao nematerijalne kulturne baštine, nezavisno od formalnopravnih ograničenja. Što više, čak bi se moglo zaključiti da je, usljed kontroverzi i oprečnih mišljenja koja o njima postoje u društvu već desetljećima, riječ o naročito specifičnoj vrsti baštine – o disonantnom nasljeđu.³²

³² Disonantno nasljeđe smatra se „neželjenim i neprimerenim, ono evocira događaje iz istorije koje nije lako *uklopiti* u sistem savremenih društvenih vrednosti i iskustvo svakodnevnog života“ i nerijetko se odnosi na nasljeđe ratova, ali i drugih događaja. „Disonantno nasleđe XX veka“, *Muzej Jugoslavije*, 9. 9. 2014. <https://www.muzej-jugoslavije.org/program/disonantno-naslede-20-veka/> (pristup: 12. 7. 2023).

SAVREMENI KRAJPUTAŠI: GUBITAK, DIJALOG, OPASNOST I NASLJEĐE

Povećanje gustine i frekvencije drumskog saobraćaja, koje se odvijalo tokom čitavog prošlog i nastavlja se i u ovom vijeku, uprkos svim nastojanjima da se postigne što viši stepen bezbjednosti na putu, povlači za sobom i povećanje broja saobraćajnih nesreća, uključujući i one sa smrtnim ishodom. Mjesta tih nesreća, odnosno mjesta iznenadnih i nasilnih smrti na putu, sve se češće, sada već širom svijeta, obilježavaju na različite načine, kojima je zajednička ideja očuvanje sjećanja na one koji su poginuli, ali istovremeno i podsjećanje na sam trenutak nesreće, a time i na opasnost koja prijeti na konkretnom dijelu puta. Istraživanja ovih praksi do sada su rađena uglavnom u zapadnim, hrišćanskim zemljama (SAD, Kanada, Meksiko, Čile, Australija, Novi Zeland, a u Evropi: Irska, Poljska, Češka, Rumunija, Grčka), a vrlo sporadične izvještaje imamo iz drugih kulturnih konteksta. Ipak, istraživanja obavljena u ruskim državama Mordoviji, Čuvašiji i Tatarstanu (Матлин 2022), koje su sve sa miješanim stanovništvom (hrišćansko/pravoslavno i muslimansko), na Tajlandu (Cohen 2012–2013) i u Južnoj Africi (Beyers 2020), govore o tome da je po-

dizanje ovakvih obilježja sve češće i u ne-hrišćanskom okruženju. Iako njihovi pojavni oblici i vrijednosti koje im se pripisuju u lokalnim kulturama mogu biti dijametralno različiti, jer proističu iz različitih kulturnih konteksta i religijskih sistema,¹ globalno gledano izgleda da obilježja ove vrste ispunjavaju opštu potrebu da se gubitak i bol zbog nastradalog člana porodice ili bliskog prijatelja podijeli s javnošću. Isto tako, na osnovu svih tih dosadašnjih, uglavnom sporadičnih istraživanja, izgleda da možemo konstatovati i da svi oni, širom svijeta, u savremenom dobu dobijaju sve uniformnije značenje, koje bi trebalo da bude jasno svakome, pa i strancu koji prolazi putem pokraj njih.

Kako je bilo nekada

Na Balkanu je postojala duga i veoma raširena praksa postavljanja obilježja (kenotafa/praznih grobova) pored puta onima koji su nasilno ili iznenadno umrli daleko od mjesta u kome su živjeli, pa nije postojala mogućnost da budu propisno sahranjeni na lokalnom groblju (Rajković 1976; Đapović 2009). Fiktivnim grobom, podignutim pored puta (jer je pokojnik umro dok je bio na putu, a ukoliko je poginuo u ratu – često se nije znalo ni gdje mu se tijelo nalazi), zadovoljavala se potreba rodbine pokojnika da, uprkos nedostatku tijela, postoji mjesto na kome će, sjećajući se umrlog, moći da mu se

¹ Podataka o objektima ove vrste iz islamskih zemalja za sada nema, ali se u nekima od njih uz puteve podižu obilježja poginulim herojima iz istorije ili skorašnjih ratova. Vidi npr. <https://www.charnkurtyao.com/blog/roadside-memories>.

upali svijeća i oda spomen. U domaćoj (jugoslovenskoj) literaturi, za ova obilježja kraj puta tokom druge polovine XX vijeka postao je uobičajen termin „krajputaši“. Iako je to novoskovani termin (uvedo ga je Branko V. Radičević u studiji o srpskim seoskim spomenicima, objavljenoj 1961. godine, cf. Đapović 2009, 242–243), usvojen je jer je ova praksa u različitim krajevima imala drugačije nazive, pa je usvajanjem novog i jedinstvenog termina u literaturi i javnom diskursu postalo moguće pojmovno objediniti istu, iako različito imenovanu praksu. U Crnoj Gori i Hercegovini ova obilježja zvala su se *mramori/mramorovi*, jer su, po pravilu, to bili uspravni kameni biljezi.

Povremeno su obilježja ove vrste podizana i na mjestu nečije nasilne ili iznenadne smrti, čak i ako je tijelo umrlog bilo dostupno, pa je bilo moguće obaviti sahranu i ta praksa je nastavila da živi u savremenom postavljanju obilježja pored saobraćajnica, na mjestima pogibija u saobraćajnim nesrećama. Time se obilježava lokacija neočekivane smrti, iako je tijelo sahranjeno na groblju u skladu s odabranim skupom posmrtnih običaja i, u tom smislu, obilježje nije prazan grob (kenotaf), nego je oznaka mjesta važnog za rodbinu i prijatelje pokojnika, jer je preranom i neočekivanom smrću zauvijek povezano sa njim, te tako i sa krugom ljudi koji su mu, za života, bili bliski.

Podizanje sličnih obilježja (obično ponovo pored puteva) proširuje se i na neočekivane i nasilne smrti na lokacijama koje nijesu „predviđene“ kao mjesta smrti: pogibije na poslu, ubistva i slični traumatični događaji se obilježavaju u prostoru, za razliku od smrti na

„očekivanim“ mjestima – u bolnici ili u kući, čak i ako su one bile neočekivane i/ili nasilne. Neočekivane smrti na „uobičajenom“ mjestu oglašavaju se, kao i sve ostale, umrlicama postavljenim u javnom prostoru – obično na mjestima predviđenim za ovu vrstu oglašavanja, čituljama u štampi, a danas i na socijalnim medijima. Samo se „neočekivane“ lokacije smrti označavaju dodatnim obilježjima, a kako se tu najčešće radi o smrtima u saobraćaju (ubistva i/ili nesreće na poslu koje su se dogodile pored puta su mnogo rjeđe, iako ih sporadično ima²), onda se zapravo ogromna većina obilježja smrti pored puteva odnosi upravo na pogibije u saobraćaju.

Danas, na putevima

Putevi/saobraćajnice su ožeovska *nemjesta* (Ože 2005, 75) – prostor koji se „ne može definisati ni kao identitetski, ni kao relacioni, ni kao istorijski“, prostori gdje se interakcije odvijaju isključivo tekstovima/znacima (saobraćajni znaci, informacije koje postavljaju institucije), dakle – gdje su pretpostavljeno jedini kvalifikovani sagovornici vozača pravna lica i ustanove zadužene za bezbjedno odvijanje saobraćaja. Istovremeno, putevi su pretpostavljeno prostori bez prošlosti i budućnosti, lišeni priča, sjećanja i lokacija prema kojima postoji lični odnos. Naravno, to se prije svega odnosi na auto-puteve, koji su u potpunosti obezličeni, ali i na regionalne puteve za sve one koji nijesu stanovnici kraja kroz koji put prolazi.

² U zabilježenom materijalu imamo nekoliko primjera obilježja ovog tipa.

Obilježja saobraćajnih nesreća iz tog amorfnog prostora/nemjesta izdvajaju tačke koje nose smisao i značenje za one koji su postavili obilježja, ali istovremeno i za prolaznike, čak i za one koji nemaju nikakve veze sa okolnim lokalnim zajednicama i koji tim putem više nikada neće proći, jer im govore o prošlosti (dogodila se nesreća) i sadašnjosti (bol živih poslije pogibije), izdvajajući ih tako i pretvarajući ih u *mjesta* (Tuan 2001, 161; Ože 2005, 95). Tačke uz puteve označene kao mjesta nečije smrti, izdvojene su iz opšteg prostora pejzaža i puta-kao-*nemjesta* upravo memorijalizacijom, koja re-humanizuje dehumanizujući put (Clark 2008, 168).

Većina autora koji su se dosad bavili značenjima obilježja saobraćajnih udesa širom svijeta insistira na njima prije svega kao na izrazu individualnog doživljaja tuge, koji se više ne nalazi (samo) u činu sahrane i čita ih kao mjesta koja su od primarnog značaja za veoma uzak krug ljudi čiji „snažan osećaj svrhe može prouzrokovati da kreatori spomenika budu nepokolebljivi u očuvanju integriteta odvojenosti mjesta od prostora i u određivanju granica mjesta“ (Clark 2008, 171). Obilježja pored puta se tako tumače kao „proizvod aktivnog individualizma, posebno za one koji se mogu osjećati otuđeni tradicionalnim vjerskim praksama ili za koje posredovane prakse žalosti nemaju smisla“ (Clark 2008, 172). U tom smislu, podizanje obilježja pored puta se može tumačiti i kao buntovni čin, jer uključuje preuzimanje javnog prostora za privatnu namjenu (Clark 2008, 171), personalizovani oblik izražavanja tuge koji proširuje privatnu žalost u širim javni prostor (Nešporová 2008, 139).

Mjesta obilježena spomenicima pored puta nesumnjivo jesu fizički/materijalni fokus za izražavanje privatne tuge, ali izgleda prilično nesumnjivo da se ona mogu sagledavati i iz drugog ugla, odnosno mnogo šireg spektra aktera. Naime, tako označena mjesta prestaju da budu značajna samo za prijatelje i porodice stradalih, jer su ona izdvojena u prostoru i prepoznatljiva svakome ko se tim putem proveze: njihova izdvojenost govori koliko o bolu i gubitku svih koji su bili povezani sa pokojnikom, toliko i o realizovanom potencijalu nesreće, čija se mogućnost u saobraćaju podrazumijeva. U tom smislu, obilježja pored puta su mjesta koja ne uključuju samo individue koje su učestvovala u procesu izgradnje obilježja (pokojnika, porodicu, prijatelje, kolege), nego i sve one koji prolaze tim putem. Podizanje obilježja smrti uz put je nesumnjivo proces izgradnje *smisla* za ožalošćene, ali i njihova poruka nezainteresovanim prolaznicima. Zbog toga su ta mjesta, definisana obilježjima pokraj puteva, uvijek višeznačna: duboko lična za one koji podižu obilježje, ali i jasno upozorenje za sve prolaznike. Do sada u Crnoj Gori, koliko je poznato, nije bilo istraživanja ovih obilježja, iako je Zorica Rajković u svom radu na temu spomen-obilježjima žrtvama prometnih nesreća (1976), koji je prostorno obuhvatao cijelu Jugoslaviju, pa čak i šire, navela veliki broj tadašnjih primjera iz Crne Gore.

Moguće (grube) tipologije

Obilježja smrti na putu mogu imati mnogo različitih formi, ali se grubo, na osnovu pretpostavljene trajno-

sti oblježja-kao-sjećanja, mogu podijeliti u tri navedene kategorije:

- kratkotrajna (obično svježe cvijeće) i bez podataka o tome ko je stradao na tom mjestu. Ona svjedoče o gubitku ljudi koji insistiraju na anonimnosti (i poginulog i onih koji su postavili obilježje) i istovremeno opominju da to može biti opasno mjesto na putu. Moguće je da se ona povremeno obnavljaju, ali poslije izvjesnog vremena u potpunosti nestaju;
- polutrajna obilježja: plastično cvijeće, ponekad u kombinaciji sa registarskom tablicom, vjerovatno sa automobila u kome je lice nastradalo. Ona su trajnija od svježeg cvijeća, ali vremenom takođe propadaju, iako je i njih moguće obnoviti ako oni koji su obilježili mjesto nesreće imaju potrebu da ga održavaju (na terenu se vide oba pristupa). Neka od ovih obilježja su i dalje anonimna, ali ima i onih koji navode neke podatke o poginulima, često takođe na propadljivim materijalima: umrlica zaštićena folijom, drvena tabla i sl.;
- kamene spomen-ploče ili trajni kameni spomenici slični onima koji se podižu na grobljima, koji po pravilu imaju sve podatke o onome ko je poginuo na tom mjestu: ime i prezime, ponekad i fotografiju, godine rođenja i smrti, često sa istaknutom informacijom o smrti u saobraćajnoj nesreći. Ova obilježja su, dakle, zamišljena kao trajna i nijesu anonimna – oni koji su ih postavili često, pored podataka o poginulom, navode i ko je podigao obilježje, čuvajući tako ne samo sjećanje na poginulog, nego i na nji-

hove uzajamne odnose.³ Mogu da sadrže i dodatni tekst, najčešće u stihu. Neka od takvih stoje već decenijama (sl. 1–4), a ima i onih koja su se srušila, pa su na istom mjestu podignuta nova, ponekad čak sa korišćenjem elemenata prvobitnog obilježja (sl. 5).

Druga moguća podjela bi mogla biti na: obilježja sa religioznom ikonografijom: krstovi, slobodni u prostoru ili urezani u širu konstrukciju spomenika, svijeće, anđeli, polumjesec, polumjesec sa zvezdom, i obilježja bez religiozne ikonografije: cvijeće (svježe ili plastično), spomenici bez krstova, polumeseca i drugih religijskih oznaka.

U zabilježenom materijalu preovlađuju nereligiozna obilježja, ali to zapravo ne govori o (mogućoj) pripadnosti poginulog i njegovih bližnjih bilo kojoj religiji, jer se religijski obredi po pravilu odvijaju na groblju tokom sahrane, kao što se na groblju obavljaju i ostali obredi koji pripadaju ciklusu pogrebnih/posmrtnih običaja, a odvijaju se u jasno definisanim ciklusima poslije smrti (zadušnice, na primjer). Zbog toga obilježja pored puta ne moraju nužno biti pokazatelj religioznosti ni poginulog, niti onih koji su mi bili bliski.⁴

³ Pored porodice i prijatelja, obilježja podižu i firme u kojima su pokojnici bili zaposleni (naročito kada se radi o nesrećama na poslu), pa čak i jedinice lokalne samouprave.

⁴ Ipak, ima istraživača ove, do sada još uvijek zanemarene oblasti kulture, koji smatraju da postojanje religioznih elemenata u obilježjima pored puta govori i o religioznosti onih koji ih postavljaju (Nešporová & Stahl 2014; Przybylska 2016). To možda može biti tačno kada se posmatra čitav skup obilježja, ali se ne može tvrditi za svako pojedinačno obilježje, jer pristupi obilježavanju smrti na putu, ali i religijskim praksama, u velikoj mjeri mogu biti individualizovani, o čemu govori i do sada prikupljeni materijal iz Crne

Individualno i javno

Javnost je, načelno, zainteresovana za uređenje načina podizanja i održavanja obilježja pokraj puteva, o čemu svjedoče pokušaji da se to pitanje i zakonski uredi. Član 95. Zakona o putevima definiše da „pored javnih puteva na udaljenosti do 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa nije dozvoljeno podizati spomenike i postavljati spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove“, a u članu 111. određuju se kazne za nepoštovanje ove zabrane, od kojih je za fizička lica predviđena novčana kazna „u iznosu od 1.500 eura do 2.000 eura“, dok su kazne za pravna lica i preduzetnike znatno veće. I ovo nije prvi put da se pokušava urediti ovo područje; odredbe te vrste postojale su i u prethodnim zakonima o putevima:

- 2004, član 73: „Pored javnih puteva na udaljenosti do 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa nije dozvoljeno podizati spomenike i postavljati spomen natpise, krajputaše i druge spomen znakove“;
- 1982, član 100: „Na javnom putu i u njegovom zaštitnom pojasu nije dozvoljeno podizati spomenike i postavljati spomen natpise, reklame, krajputaše i druge spomen-znakove, prodavati razne proizvode i sl.“;
- a još u zakonu iz 1974. godine (član 82) precizirano je ne samo gdje se i kako mogu postavljati obilježja, nego i rokovi za uklanjanje onih koja postoje,

Gore. S druge strane, ima autora koji smatraju da čak ni krstovi nijesu obavezno oznaka religijskog pristupa podizanju obilježja (Beyers 2020, 16, 127–128), nego da se mogu čitati i na različite druge načine.

a nijesu u skladu sa donijetim propisom (rok je bio maj 1975, član 112).

Kako vidimo iz građe koju je iznijela Zorica Rajković (Rajković 1976, 28), rokovi ni poslije donošenja Zakona iz 1974. nijesu bili poštovani, iako je 1976. bilo pokušaja da se obilježja saobraćajnih nesreća izmjesti na Zakonom propisanu udaljenost od puta.

Tokom narednih, sad već skoro punih pet decenija, postalo je jasno da se postavljanje obilježja pored puta ne kontroliše, niti se primjenjuje kaznena politika u ovoj oblasti: obilježja i dalje postoje (od kojih neka već decenijama) i stalno se podižu nova (u institucijama nema nikakvih podataka, niti bilo koji organ uprave vodi evidenciju o njima). Naravno da je teško naplatiti kaznu ožalošćenima poslije saobraćajnog udesa u kome su izgubili nekog bliskog (što je ljudska, empatična strana medalje), a pritom – za svako od obilježja bi bilo potrebno utvrditi ko ih je podigao (što je često komplikovano, čak i za ona za koja se zna kome su posvećena). S druge strane – moguće je da čak i onima koji treba da sprovedu Zakon u praksi izgleda jasno da ova obilježja služe i kao opomena vozačima, možda bolja od bilo koje druge. Dakle – formalnopravno se nepropisno postavljena obilježja smatraju za opasnost na putu, ali se suštinski tretiraju kao upozorenja, pa se prećutno ostavljaju na mjestima gdje su postavljena.

S druge strane, ni jedna od javnih institucija sistema nije nadležna ni za čuvanje, održavanje niti za uklanjanje ovih obilježja – u tom smislu su ona u potpunosti privatna i prepuštena samo interesu pojedinaca koji ih podižu ili ne i održavaju ili ne, u skladu sa lič-

nim preferencijama. Takođe, ni jedna od institucija se u praksi ne bavi uklanjanjem, niti izmiještanjem ovih obilježja, čime bi se u praksi obezbijedilo poštovanje zakonskih propisa.

Obilježja pored puteva ni u drugim zemljama zvanično ne regulišu ni lokalne ni saobraćajne vlasti i obično su nelegalna, jer se podižu na državnom ili privatnom imanju bez dozvole. Saobraćajne vlasti, ipak, nezvanično tolerišu takve spomenike sve dok ne ometaju saobraćaj ili osnovno održavanje puteva (v. npr. Češka: Nešporová 2008, 139), jer se ona – i u javnom diskursu – vide kao mjesta komunikacije, sjećanja i razmišljanja, odvojena od „svakodnevnog“ i bezličnog, dehumanizovanog prostora (puta). Njihovo ostavljanje na mjestima gdje su ih ožalošćeni podigli prećutno je prihvatanje građanske inicijative, ma koliko ona kršila zvaničnu politiku.

Opomena ili prijetnja bezbjednosti

Vozači takva obilježja uglavnom doživljavaju kao podsjetnike da prolaze kroz potencijalno opasnu putnu lokaciju i da treba da voze opreznije. Čini se ipak da većina vozača razumije reakciju ožalošćenih i toleriše obilježja pored puta, iako ovo oštro podsjećanje na nasilnu smrt žrtve saobraćajne nesreće može učiniti da se osjećaju neprijatno, kako to pokazuju istraživanja u drugim zemljama (Nešporová 2008, 139). Uprkos potencijalnim neprijatnim osjećanjima, ili upravo zbog njih, skoro svi ispitani vozači su podržali postojanje obilježja po-

red puteva, a većina je vjerovala da oni pružaju korisnu bezbjednosnu poruku koja ih podsjeća da vode računa o tome kako voze i signaliziraju da je određeni put posebno opasan.

Ipak, jedino do sada rađeno eksperimentalno istraživanje efekata obilježja smrti pored puta na ponašanje vozača i bezbjednost u saobraćaju (Beanland & Wynne 2019, 11) dalo je mješovite rezultate. Rezultati nijesu pružili dokaze da spomenici pored puta značajno poboljšavaju bezbjednost na putu: njihovo prisustvo nije uticalo na percepciju rizika i imalo je mali ili nikakav uticaj na izbor brzine vozača. Memorijali koji su korišćeni u toj studiji takođe nijesu izazvali nikakve efekte koji bi imali jasno negativan uticaj na bezbjednost, ali je mali broj učesnika izrazio jake negativne reakcije ili mišljenja o ovim obilježjima. Mnogi vozači su prijavili emotivne reakcije kada su prolazili pored spomenika, u rasponu od kratke tuge (npr. „kako je tužno“) do prilično intenzivne nelagode (tokom debriefinga nakon eksperimenta). Uprkos tome, većina obilježja nije izazvala nikakvu mjerljivu promjenu u ponašanju – konkretno, 75% prikazanih memorijala učesnici nijesu primjetili, niti komentarisali. Kada bi obilježja uočili, bacili bi najviše nekoliko kratkih pogleda prema njima. To implicira da ova vrsta obilježja (u eksperimentu su korišćeni bijeli krstovi pored puta) ne ometa vozače, iako ih dio učesnika u eksperimentu smatra uznemirujućim ili neprikladnim, te da ih treba ukloniti.

Umjesto zaključka: ka daljem istraživanju

Iz do sada prikupljene građe o obilježjima nasilnih i neočekivanih smrti u saobraćaju podignutih pored puteva u Crnoj Gori, jasno je da je nemoguće voditi formalnu/institucionalnu evidenciju o njima, jer ona nastaju i nestaju u skladu sa potrebama živih i broj im se mijenja iz dana u dan. Neka prestaju da postoje, a druga se postavljaju na mjestima novih saobraćajnih nesreća, tako da se memorijalni pejzaž uz puteve stalno ponovo kreira. Ipak, s obzirom na to da je na Balkanu tradicija podizanja obilježja ove vrste mnogo duža od postojanja modernih saobraćajnica, čini se da bi bilježenje i ispitivanje ove prakse (i kao dijela nematerijalnog kulturnog nasljeđa) bilo više nego značajno, jer govori o kontinuitetima mišljenja i ponašanja. Uostalom, najstariji (do sada zabilježeni i do danas sačuvani) krajputaš star je već više od jednog vijeka,⁵ a mnogi od „novijih“ stoje i po nekoliko decenija. Tako su krajputaši, zapravo, izrazito živo nasljeđe, koje se nigdje zvanično ne prepoznaje kao takvo. Iako se njihove forme mijenjaju, suština ostaje ista: priča o gubitku i bolu koja se saopštava najširoj javnosti.

S druge strane, za sada izgleda da je, sa stanovišta bezbjednosti saobraćaja, uloga ovih obilježja pored puteva relativno minorna. U Crnoj Gori (a ni šire, na Balkanu) nijesu rađena istraživanja koja bi potvrdila ili osporila njihovu eventualnu opasnost, zbog kojih se zabranjuje njihovo podizanje uz puteve. Istovremeno,

⁵ Na drugom mjestu je umjesto starog krajputaša, postavljenog u spomen poginulima iz 1875. godine, podignuto novo obilježje 1965. godine.

iako se krajputaši mogu shvatiti i kao oznake opasnosti na putu i opomena učesnicima u saobraćaju, dosadnja istraživanja percepcije vozača (koja takođe nije rađena u Crnoj Gori) ne ukazuju da broj obilježja uz put na bilo koji način utiče na realno ponašanje u saobraćaju.

Opstanak tradicionalne komemorativne prakse, čija su obilježja smrti pored puteva dugogodišnji i sastavni dio, i čiji korpus – uprkos svim formalnim zabranama – dosljedno raste (dosad je mapirano preko 300 na teritoriji Crne Gore), zapravo je složena interakcija pojedinaca, lokalnih zajednica i države, kao i kulture, vjerovanja i politike (Everett 2002, 14), koje se može pratiti i u okviru širih istraživanja nekropolitika (Bednar 2013), kao segmenta kulturnih i javnih politika, što do sada – ne samo u Crnoj Gori, nego ni u drugim zemljama na Balkanu – nikada nije sprovedeno.

Zbog toga bi bilo važno da se u Crnoj Gori nastave istraživanja prakse postavljanja obilježja pored puteva onima koji su nastradali u saobraćajnim nesrećama, da bi moglo bolje da se razumije zašto se ona uopšte postavljaju, kako ih percipiraju nepoznati/strani vozači koji prolaze pokraj njih, kako oni koji su ih postavili, a kako članovi lokalnih zajednica u kojima / pored kojih / između kojih su postavljeni, ko ih i do sada održava i/ili obnavlja, u kakvom su oni odnosu prema starijim praksama postavljanja kenotafa/fiktivnog groba pored puta i praksama žaljenja za umrlima kao konstitutivnom dijelu nematerijalnog kulturnog nasljeđa Crne Gore. Ukoliko prije što je očigledno da je to veoma živa praksa, važna onima koji su iznenada ostali bez svojih bližnjih,

ali isto toliko i institucijama nadležnim za bezbjednost saobraćaja, a po svemu sudeći i široj javnosti. Bolje razumijevanje svih aspekata ovih obilježja značilo bi i bolje razumijevanje savremene kulture (nikako ne samo saobraćajne, ali i nje) u današnjoj Crnoj Gori.

JEZIČKI I FOLKLORNI PEJZAŽ SMRTI NA CRNOGORSKIM PUTEVIMA

Mjesta stradanja

Uz puteve se podižu obilježja ljudima koji su tu stradali na razne načine: za neke od njih lako je pretpostaviti da je riječ o namjernim ubistvima ako je to na obilježju jasno navedeno ili se (kod novijih slučajeva) podaci o načinu stradanja mogu naći pretraživanjem interneta. Moguće je i da je u datom trenutku neko ubistvo bilo toliko dobro poznato u javnosti da su se svake druge informacije o njemu činile izlišnim. Nekoliko obilježja o namjernim ubistvima svjedoči o efemernosti kolektivnog sjećanja.

Jedan veliki stari spomenik sa fotografijom preminulog na porcelanskom ovalu građevinsko osoblje podiglo je 1923. godine inženjeru Milovanu Ž. Mijuškoviću koji je poginuo 1923. *od zlikovačke ruke* (sl. 2). Tekst na obilježju je na ćirilici a ugraviran je ravan krst koji svjedoči o vremenu prije uspostavljanja simboličke razlike između katoličkog i pravoslavnog („svetosavskog“) krsta.

Na osnovu podataka iz jednog novinskog feljtona može se pretpostaviti da sljedeće relativno ošteće-

no obilježje (sa tekstom na ćirilici) oznaćava mjesto na kome su oktobra 1949. ubijeni Novak Zekić, sekretar Sreskog komiteta KPJ Ivangrada i Vojo Popović, prvo-borac i ćlan Komiteta:¹

ОВДЈЕ СУ ПОСТАЛИ ЛЕГЕНДА
У ЗЛО ВРИЈЕМЕ 1949

НОВАК П.
ЗЕКИЋ

ВОЈО В.
ПОПОВИЋ

ПОД. 1995

УДРУЖЕЊЕ ГОЛИ ОТОК

Putna obilježja druge vrste

Osim obilježavanja saobraćajnih i drugih nesreća, uz put su postavljena i razna druga obilježja za koja putnici tek zaustavljanjem i pažljivim ćitanjem mogu da okriju sasvim drugaćiji povod: takva je, na primjer, ploća podignuta u ćast izgradnje puta ili ploća na mjestu na kome su stajale mošti sv. Vasilija Ostroškog, sa natpisom na ćirilici.

Efemerna obilježja

Tokom prikupljanja dokumentacije (2023) s terena snimljen je veliki broj efemernih obilježja, svakako, samo

¹ „Teror generala Sava Joksimovića“, *Novosti*, 4. 7. 2028. https://www.novosti.rs/dodatni_sadrzaj/clanci.119.html:736539-terror-general-a-sava-joksimovica (pristup: 5. 6. 2023).

onih koji su u tom trenutku bili dovoljno upadljivi da bi mogli predstavljati posmrtno obilježje ili neki njegov vidljiv ostatak. To je, prije svega, bilo svježe ili vještačko cvijeće postavljeno na nekom već postojećem stubu, ogradi ili odbojniku, ili prosto zakačeno za neki kamen; moglo je to biti cvijeće u saksiji, staklena kutija različitih oblika sa cvijećem i prigodnim tipskim natpisom na ćirilici ili na latinici (*Voljeni ne umiru dok žive oni koji ih vole*),² velike suze od vještačkog cvijeća ili vijenci, ali i samo tragovi paljenja svijeća.

O svojoj efemernosti svjedočio bi i metalni ram u kome je vjerovatno nekada stajalo obilježje ili je pored puta bio vidljiv samo horizontalni ram za ploču (ali bez ploče) sa ostacima vještačkog cvijeća ili bez njega. Na jednom mjestu još uvek stoji metalna konstrukcija za spomen-ploču (ali bez ploče), ispod nje su metalna kutija za svijeće i piramidalna kutija za vještačko cvijeće, a pored – velika drvena klupa.

Bez ikakvog natpisa je i velika uramljena fotografija u boji prikačena za stijenu, uz nju jedna manja, izbljedjela fotografija na metalnom stubu. Pored stuba su još uvijek dvije saksije sa cvijećem, a na stubu, iznad manje fotografije – vještačko cvijeće. Mjesto vjerovatne

² Relativno nov prilog uz putna obilježja predstavljaju plastične lanterne i cvijetni aranžmani u staklenim kutijama različitih oblika (na putevima u Crnoj Gori dokumentovani su u obliku suze, srca, pravougaoni, trouglasti), koji se nude zajedno sa drugim pogrebnim uslugama i ukrasima za groblje. Čine se otpornim na razne vremenske uslove i lako se održavaju. Na njima ispisana jednoobrazna formula danas je postala uobičajena za izražavanje saučešća na Fejsbuku ili u telegramima, sa neznatnim varijacijama osnovnog teksta.

pogibije označava jedna registarska tablica iz opštine Ulcinj, sa socijalističkim motivom (zvijezda petokraka), ukrašena cvijećem, zakačena na zid tunela, na samom ulazu s ulcinjske strane.

Ovakva obilježja se ne mogu precizirati i tumačiti bez detaljnijih terenskih ili arhivskih kvalitativnih istraživanja, teško se za neki konkretan događaj vezuju i obilježja samo sa imenom a bez datuma, kao i većina obilježja nastalih prije epohe interneta.

Obilježja saobraćajne nesreće

Iz današnje perspektive čini se sasvim izlišno pominjanje saobraćajne nesreće kao razloga smrti na nekom putnom obilježju. Ipak, iz folklorističkog i lingvističkog ugla ova informacija može biti važna budući da redovno koristi uobičajene stereotipe za formulisanje ovako osjetljive i emocijom opterećene informacije. To je svakako u skladu sa tradicijom da se na grobovima stradalih nesrećnim slučajem ili nasilnom smrću ove okolnosti navode (Čolović 1985, 32-33).

Na jednom spomeniku koji se nalazi pored magistralnog puta Kolašin-Mojkovac nesreća se opisuje kao tragično izgubljeni život, i mada je do nje došlo tuđom krivicom, umjesto direktne optužbe za pogibiju ukazuje se samo na *mladost* i *obijest* krivca, dakle, kriva je: *jedna obijesna mladost*. Na crnoj granitnoj ploči ugravirani su lik i pravoslavni krst, zapis je na ćirilici, ijekavicom, i glasi:

ТРАГИЧНО ИЗГУБИО ЖИВОТ НА ОВОМ
МЈЕСТУ, ЗБОГ ЈЕДНЕ ОБИЈЕСНЕ МЛАДОСТИ.

Tragičnu smrt, odnosno tragično nastradalog mladića pominje tekst na jednom pažljivo održavanom obilježju u formi crne granitne ploče sa mnogo priloga (gipsani anđeo, staklena kutija sa biljim ružama, zakačeno cvijeće) i tragovima paljenja svijeća. Na sredini ploče je lik poginulog u boji, izrađen na porcelanu u obliku srca, lijevo od slike je ugravirana ruža, a desno je pravoslavni krst. Tekst je na ćirilici:

На овом мјесту дана
07.04.2021.године
трагично је настрадао
Дејан Нанов Никчевић
2002-2021

Na ovom obilježju ne piše eksplisitno da je u pitanju pogibija u saobraćajnoj nesreći (stoji samo podatak da je *tragično nastradao*, ali budući da je riječ o relativno nedavnom događaju, bilo je moguće naći mnoštvo podataka na internetu koji su to potvrdili, zatim čitulje postavljene na dva komemorativna sajta,³ kao i čitulje objavljene u dnevnom listu *Pobjeda* (i na ćirilici i na latinici).⁴

Nekoliko jednostavnih zapisa samo saopštavaju:

³ *Nekros*, <https://www.nekros.info/profil/dejan-nikcevic-84286;Umrli>, 7. 4. 2021. <https://umrli.me/citulja/dejan-radovanov-nikcevic/> (pristup: 9. 6. 2023).

⁴ „Dnevni list Pobjeda“, *ISSUU*, 9. 4. 2021. https://issuu.com/novapobjeda/docs/pobjeda_09042021 (pristup: 9. 6. 2023).

ПОГИНУЛИ У САОБ. НЕСРЕЋИ, ili: ПОГИНУО У САОБРАЋАЈНОЈ НЕСРЕЋИ, odnosno: ПОГИНУО У САОБРАЋАЈУ.

*Kontinuitet sakralizovanog prostora:
trajnost obilježja*

Ruski istraživač Mihail Matlin istraživao je trajnost putnih obilježja na nekoliko magistralnih puteva u Rusiji. Prema njegovim podacima iz 2021. godine, najveći broj trajnih obilježja (50,8 %) staro je između 5 i 15 godina, 24,2 % činila su obilježja starosti od 15 do 25 godina, a tek jedinični primjeri postojali su više od 30 godina. Mada je teško bilo utvrditi trajanje efemernih obilježja moglo se pretpostaviti da ona u javnom prostoru puteva približno postoje između jedne i tri godine, ali bi trebalo imati u vidu mogućnost njihovog periodičnog obnavljanja (Матлин 2021, 68). Prirodne promjene, prije svega sezonsko rastinje, smanjuju vidljivost ili čak u potpunosti sakrivaju ili uništavaju postavljena obilježja.

Zorica Rajković je u svojoj analizi jugoslovenskih *spomen-znamenja*, između ostalog, koristila terenske fotografije snimljene 1975. godine na putu Žabljak-Podgorica (odnosno, u to vrijeme - Titograd). Prvi podaci iz Crne Gore koje je imala na raspolaganju bili su iz 1974, a obilježja fotografisana sljedeće godine bila su svakako starija (Rajković 1976, 28). Na današnjem, novom putu iz Žabljaka (prema Šavniku) vidljiv je samo jedan buket cvijeća zakačen za metalnu putnu oznaku, a na putu od Žabljaka do Đurđevića Tare samo

jedno kameno obilježje na mjestu pogibije troje mladih ljudi, podignuto 2005. godine. I na putu od Đurđevića Tare do Mojkovca koji slijedi staru trasu danas su vidljiva samo novija obilježja poginulima u saobraćajnim nesrećama i cvijeće.

Masovno postavljanje obilježja, međutim, počinje devedesetih godina XX vijeka i traje do danas. Starija kamena obilježja, postavljena do osamdesetih godina i starija danas su veoma rijetka.

Tokom terenskog istraživanja obavljenog 2023. godine, na putu od Podgorice do Kolašina, kao jedno od najstarijih vidljivih obilježja neke saobraćajne nesreće dokumentovan je kamen u formi piramide sa tragovima mjesta na kojima su stajale dvije ovalne fotografije oko kojih je vidljiv vijenac sa petokrakom na vrhu izrađen u bareljefu (sl. 3). Zapis je dat na ćirilici, a godina pogibije 1958, što bi značilo da je obilježje podignuto tokom te godine ili kasnije. Na pročelji piramide uklesani su i razni dodatni podaci o tome da su obilježje podigla braća poginulih i opis nesrećnih okolnosti njihovog stradanja (*pogiboše nesretnjim slučajem iz kamijona na izradi puta*):

МАРКОВИЋ Г. ВУЈОШЕВИЋ
 БОШКО И И. БОШКО
 СПОМЕНИК
 ДАНА 15-IV 1958 Г. ПОГИБОШЕ
 НЕСРЕТЊИМ СЛУЧАЈЕМ ИЗ КАМИЈОНА
 НА ИЗРАДИ ПУТА ТИТОГРАД КОЛАШИН
 ДАДОШЕ СВОЈЕ ЖИВОТЕ МАРКОВИЋ БОШКО
 МЕЂУРЕЧЈЕ РОЂ-1926 Г. ВУЈОШЕВИЋ И.

БОШКО ОРАХОВО КУЧИ РОЂЕН 1938 Г. ОВАЈ
СПОМЕНИК ПОДИЖУ БРАЋА МАРКОВИЋ Г.
ВЛАДО ВУЈОШЕВИЋ ПЕТАР

Na istom putu od Podgorice do Kolašina jedna velika crna granitna ploča na kamenom postamentu, na ulazu u tunel, danas bez priloga, bilježi 1966. kao godinu stradanja. U skladu sa vremenom socijalizma kada je ploča podignuta, kao i sa socijalnim statusom poginulog (u vrijeme pogibije bio je na dužnosti predsjednika Skupštine opštine Kolašin),⁵ iznad teksta je ugraviran njegov lik bez vjerskih oznaka. Tekst je na ćirilici, ijekavicom:

ОВДЕ ЈЕ ТРАГИЧНО ПОГИНУО ВРШЕЋИ
СВОЈУ ДУЖНОСТ 13. XI 1966 ГОДИНЕ
ВЕЛИЗАР Л. ЈАНКЕТИЋ
ПРЕДСЈЕДНИК СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ
КОЛАШИН

НА ДВОГОДИШЊИЦУ ОВОГ ТУЖНОГ
ДОГАЂАЈА

⁵ Velizar Janketić je bio značajna ličnost kolašinskog kraja, a kao svojevrsna trajna komemoracija mogu poslužiti novinski tekstovi o njemu koji su danas dostupni na internet portalima: „Kolašin prije 45 godina od snijega očistio jedan čovjek za jedan dan“, *Vijesti*, 5. 2. 2021. <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/330133/kolasin-prije-45-godina-od-snijega-ocistio-jedan-covjek-za-jedan-dan> (pristup: 12. 6. 2023). U svojim sjećanjima na poslijeratni period Velizara Janketića pominje i Ananije Simonović u svom blogu: „NEKI DOGAĐAJI IZ RADA (po sjećanju)“, *Ananije*, 2. 5. 2018. <https://ananije.me/tekstovi/NEKI-DOGADJAJI-IZ-RADA-PO-SJECANJU.php> (pristup: 12. 6. 2023).

У ЗНАК ЗАХВАЛНОСТИ И СЈЕЋАЊА НА
ЊЕГОВ СВИЈЕТЛИ ЛИК ПОДИЖЕ ОВУ
СПОМЕН ПЛОЧУ
СКУПШТИНА ОПШТИНЕ КОЛАШИН

Iz perioda socijalizma opstala je do danas i jedna crna granitna ploča na metalnom stalku sa cvijećem u saksijama koje svjedoči da ovo obilježje i danas neko posjećuje, održava i vjerovatno obnavlja. Osim ovalnog portreta u boji na porcelanu sa pravoslavnim krstom sa lijeve strane na ploči je ispisan tekst na ćirilici. Na vrijeme socijalizma, osim godine stradanja, ukazuje i zanimanje poginulog koji je bio vozač u već odavno ugašenoj zemljoradničkoj zadruzi u Plavu:

1939-1974
НА ОВОМ МЈЕСТУ 30.10.1974. ГОДИНЕ
У САОБРАЋАЈНОЈ НЕСРЕЋИ
ИЗГУБИ СВОЈ МЛАДИ ЖИВОТ
ЈОКИЋ Д.РАДЕ
ВОЗАЧ ЗЕМ.ЗАДРУГЕ ПЛАВ
ТВОЈИ НАЈМИЛИЈИ

Zapis o ožalošćenima

Većina putnih obilježja dokumentovanih u Crnoj Gori sadrži veoma malo teksta: uz godine rođenja i smrti informacije su limitirane na prezime i ime (obično ovim redom), a u skladu sa crnogorskom tradicijom često je napisano i ime oca poginulog. Rijetki su primjeri da se

na ploči nađe podatak o onom ko je podigao obilježje: to može biti neki član porodice, prijatelji, ali i neka institucija.

Obilježja obično postavljaju najbliži krvni srodnici. Na primjer, jedno obilježje u formi crne granitne ploče sa ugraviranim portretom i bez vjerskih oznaka sadrži tekst na ćirilici, ijekavicom, koji potvrđuje da su nastradalom obilježje podigla njegova braća: ТУЖНИ СПОМЕН НАШЕМ НИНУ / ТВОЈА НЕУТЈЕШНА БРАЋА. Obilježje postavljaju i djeca poginulom roditelju: ЗАХВАЛНА КЋЕРКА МАРИЈАНА, ili poginulim roditeljima: ВЕЧНО ЗАХВАЛНА ЊИХОВА / ДЕЦА БИЉАНА И ДЕЈАН. А, budući da u saobraćaju, nažalost, često ginu mladi ljudi, obilježja se podižu i svojim potomcima, na primjer - unuku: ДРАГОМ УНУКУ / БАБА ДАНИЦА.

Na nekoliko primjera obilježja potpisani su svi članovi porodice zajedno kao: ПОРОДИЦА ili: ЗАХВАЛНА ПОРОДИЦА, a nekada su članovi porodice pojedinačno navedeni svojim srodstvom sa nastradalim: ПЛОЧУ ПОСТАВИШЕ / ОТАЦ, МАЈКА, БРАТ И СЕСТРА. Rodbinska hijerarhija ožalošćenih se u nekim slučajevima poštuje i, slično kao na čituljama, ilustruje ličnim imenom i navedenim stepenom srodstva sa poginulim:

ОЖАЛОШЋЕНИ:
СУПРУГА СОЊА ЋЕРКА БИЉАНА И
АЛЕКСАНДРА ОТАЦ ЉУБОМИР
МАЈКА ЗЛАТКА БРАТ ПРЕДРАГ
СНАЈА ЈАСМИНА БРАТАНЦИ

ВЛАСТИМИР ДУШАН РАДОШ СЕСТРЕ
ВЕСНА И НАДЕЖДА ЗЕТОВИ ЈОВИЦА
СИНИША И МНОГОБРОЈНА ПОРОДИЦА

Na jednom kružnom toku u Zeti u blizini Podgorice postavljena je ploča od crnog granita uz koje su staklene kutije sa cvijećem i lanterna koje svjedoče da se ovo obilježje redovno posjećuje i održava, bez obzira na proteklo vrijeme (nesreća se dogodila 1997). Krug ožalošćenih je širi od porodičnog, budući da su potpisani *porodica i kolege*. Ugraviran je portret poginulog, bez vjerskih oznaka, a natpis je na ćirilici:

ВЛАДИЦА ДИМИТРИЈЕВИЋ
ПИЛОТ
1972-1997
ОЖАЛОШЋЕНИ ПОРОДИЦА И
КОЛЕГЕ

O uspostavljanju zajednice ožalošćenih, širenjem porodičnog kruga prijateljima poginulog, svjedoči i jedna crna granitna ploča na metalnom ramu sa dvije vaze sa lijeve strane postavljena pored magistralnog puta Budva - Lastva Grbaljska. Tekst je ispisan na ćirilici, sa pravoslavnim krstom i ugraviranom slikom mladića na motoru:

*заувјек ћеш бити у нашим срцима,
твој отац, мајка, сестра
и друштво из Кошора*

Neka obilježja, sudeći po ugraviranoj posveti, podigli su neimenovani prijatelji i drugovi stradalog. Takva je, na primjer, metalna ploča postavljena na samoj obali mora 1995. godine (ili kasnije), uz koju i danas stoji jedan cvijet ruže (vještački). Napisana je latini-com i nema vjerskih obilježja (sl. 9):

DŽODŽO VESKO-DŽOLE
1963-1995
TVOJI PRIJATELJI

Jednom poginulom su drugovi postavili crnu granitnu ploču na betonskom stubu uz koju je zakačeno vještačko cvijeće. Natpis na ploči je na ćirilici, lijevo od natpisa je ugraviran portret nastradalog, a desno, kao vjersko obilježje, pravoslavni krst:

МИЉЕНОВИЋ
ДАДУ
1976-2003
ОД ДРУГОВА

Jedna privatna firma podigla je zajedničko obilježje za dvoje svojih zaposlenih, nastradalih u saobraćajnoj nesreći na magistralnom putu Podgorica–Nikšić. Na ploči od sivog mermera sa dva portreta, bez vjerskih obilježja, u prigodnim stihovima ukratko su opisane okolnosti njihove pogibije, a firma u kojoj su radili od njih se oprostila formulom uobičajenom za svečane posvete – *s ljubavlju*:

ВИДОСАВА ЦИЦА
КРИВОКАПИЋ
4.11.1980. – 29.12.2003.

МИЛОВАН МИЋКО
КАРАЦИЋ
8.4.1978. – 8.7.2004.

КРЕНУЛИ СУ КА РАДНОМ МЈЕСТУ
АЛ СУДБА ЦРНА СЛОВА ПИШЕ
ВЈЕЧНО ЋЕ ТУГОВАТИ НАША ФИРМА
ЈЕР МИЋКА И ЦИЦЕ НЕМА ВИШЕ
С ЉУБАВЉУ Д.О.О. ЂУРКОВИЋ КОМПАНИ

Језички пејзаж путних обилежја

Методологија истраживања језичког пејзажа уобичајено подразумева документовање слика на нивоу улице и свих врста путних знакова, а посебна пажња се посвећује њиховој двојезичности или вишејезичности. У језичком пејзажу Црне Горе значајно мјесто заузимају путни знакови намijenjeni туристима па је у овом простору значајно присуство енглеског језика. Са друге стране, у вишејезичким црногорским заједницама, као што су то на примјер Улцињ или Тузи, језичка политика омогућила је видљивост албанског језика и писма у јавном простору.

Савремена социolingвистичка истраживања језичког пејзажа, која прате и анализирају видљивост језика на јавним и комерцијалним ознакама на одређеној територији, као посебном, интердисциплинарном темом баве се и језичким пејзажима гробља, посебно мањинским (Сикимић & Номаћи 2016; Ђурић 2017; Сореску-Маринковић 2021; Sorescu-Marinković & Salamu-rović 2022; Kühnel, Mikulová & Stanković 2023).

Rezultati i metodologija istraživanja jezičkog (kao i religijskog i folklornog) pejzaža funerarnih prostora u cjelini su primjenjiva na prostore savremenih puteva. Naime, prostor puta se postavljanjem posmrtnih obilježja transformiše u svojevrsni pejzaž smrti budući da se sva postavljena obilježja i efemerni objekti na osnovu već uspostavljene tradicije shvataju kao znaci smrti. U toku je proces linearnog transponovanja groblja: na putevima su prisutne sve njegove vizuelne odlike: buketi i cvijeće u kutijama, svijeće, lanterne, fotografije preminulih, osmrtnice, povremeno klupe za one koji posjećuju obilježje, krstovi i drugi religijski simboli (Матлин 2021, 88). Cvijeće postavljeno u nekom elementu prostora puta, bez fotografije i natpisa, ipak ne perpetuira u potpunosti grobljansku tradiciju, njegova semantika smrti je redukovana. Slično kao na groblju, postavljeno obilježje sakralizuje prostor i poziva sve prolaznike da učestvuju u komemoraciji, prolaznici nemaju ulogu pasivnih posmatrača (kao u pozorištu), oni su učesnici, kao u ritualu (Юраћ 2019).

Ćirilica u jezičkom pejzažu putnih obilježja

Multietnični i multikonfesionalni mozaik Crne Gore (koji tokom turističke sezone postaje još složeniji) reflektuje se i na jezički pejzaž putnih obilježja.

Na obilježjima dokumentovanim pored puteva u Crnoj Gori tokom 2023. godine dominira ćirilica i, najčešće, ijekavica. Na funerarnim spomenicima kako u gradskim tako i u ruralnim sredinama Crne Gore i Sr-

bije, dominira upotreba ćirilice budući da ona predstavlja relativno jasan vizuelni marker etničkog i vjerskog identiteta.

Nekoliko konkretnih primjera poslužiće za ilustraciju upotrebe ćirilice na putnim obilježjima. Uz tekst na ćirilici, posebno na novijim obilježjima, često stoji i vizuelni simbol pripadnosti pravoslavnoj crkvi (pravoslavni, „svetosavski“ krst), ali to nije obavezno. Nema zabilježenih obrnutih primjera – da je uz pravoslavni krst funerarni zapis ispisan latinicom.

Na jednoj crnoj granitnoj ploči na podzidu, sa fotografijom na porcelanu i ugraviranim pravoslavnim krstom sa lijeve strane, ćirilicom je sa desne strane ispisana formula: НЕКА ТЕ АНЂЕЛИ ЧУВАЈУ. Ispod slike poginulog stoje samo njegovo prezime, ime i nadimak, zatim datum rođenja i datum pogibije:

ДЕСПОТОВИЋ РАДОВАН
РАШО
13.06.1985 - 08.08.2011

Na crnoj granitnoj ploči postavljenoj na betonski postament u jednom naselju, uz pravoslavni krst, prezime i ime, stoje samo godine rođenja i stradanja: ВАСИЉЕВИЋ СЛАЂАНА / 1982-1996.

Na crnoj granitnoj ploči na niskom zidu, ćirilicom, bez oznake vjeroispovesti, centralno je postavljena ovalna fotografija u boji na porcelanu, a desno ugraviran cvijet suncokreta (sl. 8). Ispod slike stoji samo ime i prezime sa godinama rođenja i stradanja: ТАЊА КАРАН / 1974 - 2014. Pored ploče su postavljeni pravi cvjetovi

suncokreta, staklena providna kutija sa cvijećem, saksija sa bijelim kalama i crvena lanterna.

Latinica u jezičkom pejzažu putnih obilježja

Znatno je složenije uspostaviti vezu između zapisa na latinici i mogućeg porijekla, etniciteta i eventualne religijske pripadnosti poginulog. Čini se da je latinica danas sasvim očekivana uz grafičke simbole katoličkog (ravnog) krsta i islamskog polumjeseca sa zvijezdom, ali, sve više, i na obilježjima posvećenim stradalim pravoslavicima i ateistima. U slučaju da uz latinični zapis izostane neki vjerski simbol lingvistima su na raspolaganju i (prilično nesigurni) onomastički indikatori etniciteta. Iz ugla jezičkog pejzaža i nije presudna naknadna lingvistička analiza zapisa već samo percepcija nekog mogućeg posmatrača ili prolaznika, odnosno postojanje dovoljno indikativnih podataka na osnovu kojih posmatrač – često samo na osnovu pročitane imena i prezimena i svog prethodnog znanja – može da odredi i neke elemente identiteta poginule osobe.

Na magistralnom putu Bar–Ulcinj nalazi se jedno obilježje od crnog granita u obliku srca na postamentu od bijelog mermera sa brojnim priložima: bijelim mermernim vazama, cvijećem u zatvorenim staklenim kutijama i saksijama. U dnu spomenika ugravirana su dva goluba a na vrhu je fotografija poginulog. Tekst je napisan latinicom, ijekavicom, bez vjerskih oznaka, a cio memorijalni kontekst, prezime i ime poginulog, kao i složena simbolika goluba u slovenskoj kulturi ne uka-

zuju ni na njegov etnicitet, ni na njegovu vjeroispovjest,
već prije svega na mladost i ljubav:

VUČIĆ JASMIN
29.06.1992 – 09.12.2009
SA TUGOM I BOLOM ČUVAĆEMO
SJEĆANJE NA TEBE
U NAŠIM SRCIMA, MISLIMA
I SNOVIMA
OSTAĆEŠ ZAUUVJEK

Ploča od sivog kamena, sa staklenim kutijama sa cvijećem i korpom sa cvijećem ima tekst na latinici, ije-kavicom, bez vjerskih simbola. Ipak, na osnovu ličnog imena i prezimena, posmatrač upućen u kontekst lokalne zajednice (ožalošćeni su sebe u svojoj posveti poginulom odredili kao *drugovi iz Petrovca*), mogao bi da nasluti vjersku i eventualno etničku pripadnost poginulog. Čak i vrlo kompetentni istraživač, ali neupućen u lokalni kontekst, na osnovu samo minimalnih antroponimskih podataka ne bi mogao da donese pouzdan zaključak. Primjena stečenog iskustva u analizi jezičkog pejzaža na specifičan jezički pejzaž putnih obilježja – heterogenog skupa jediničnih, unikatnih zapisa i praktično istovjetnih objekata sa simbolikom smrti (uglavnom cvijeća) – otvara potrebu za definisanjem jednako specifičnih recipijenata ovih poruka. Skup recipijenata – slučajnih prolaznika, putnika, čini se veoma heterogen i neograničen, ali se u njemu, kao najfrekventniji prolaznici, svakako izdvajaju poznavaoци lokalnih prilika: samo za njih je zapis „čitljiv“ i mimo onog što je u njemu lapidarno napisano (sl. 6):

ADMIR KOLAR

1986-2017

Živjećeš vječno u našim srcima
i čuvaćemo Te od zaborava
Od drugova iz Petrovca

Vijest o ovoj saobraćajnoj nesreći objavljena je na raznim internet portalima. Neki portali su postavili i fotografiju havarisanog motora, ali je u pitanju ilustracija preuzeta sa interneta budući da se u novije vrijeme u profesionalnim medijima, iz etičkih razloga, ne objavljuju eksplicitne fotografije sa mjesta stradanja.⁶ Tragična vijest je objavljena i na jednom bajkerskom forumu.⁷ Inače, bajkerski forumi, kao i forumi reli-vozača, redovno objavljuju komemorativne postove i time učestvuju u multimedijalnoj komemoraciji.

Albanski jezik na putnim obilježjima

Takođe na putu iz Bara ka Ulcinju stoji moguće dvodjelno obilježje: u prvom planu je vjerovatno prvobitno bio postavljen stub sa cvijećem, a u drugom planu je spo-

⁶ „Poginuo Baranin Admir Kolar“, *Fokus*, 17. 6. 2017. <https://fokuspress.com/2017/06/18/poginuo-baranin-admir-kolar/> (pristup: 15. 6. 2023); „Saobraćajna nesreća u blizini Petrovca: Poginuo motociklista“. *Vijesti*, 18. 6. 2017. <https://www.vijesti.me/zabava/76140/saobracajna-nesreca-u-blizini-petrovca-poginuo-motociklista> (pristup: 15. 6. 2023).

⁷ Na jednom takvom portalu, trenutno nedostupnom, ispod vijesti o smrti, jedan član foruma bio je dopisao saučesće („Laka mu crna zemlja...“).

menik od crnog granita u obliku srca sa ugraviranim portretom djevojke u boji. Tekst na spomeniku je na albanskom jeziku:

SEBIJE BIKI PELINKU
18.07.1996 - 21.07.2020
ENGJËLL I BUKUR
GJITHMONË DO TË JESH
NË ZEMRAT TONA

(„Preljepi anđele, uvijek ćeš biti u našim srcima“)

Zbog podatka o datumu pogibije jednostavno je bilo doći do informacije o nesreći u kojoj je stradala pjevačica Sebije-Biki Pelinku, budući da mediji redovno izvještavaju o saobraćajnim nesrećama.⁸ Ostaje nepoznato ko je postavio obilježje i ko ga održava (što se u ovom slučaju može utvrditi razgovorom sa porodicom poginule djevojke i ljudima koji žive u okolini).

Pored snimaka njenih muzičkih spotova na internet portalima se mogu naći i njeni Fejsbuk i Instagram profili,⁹ a tu je i podatak o dženazi koja je održa-

⁸ „Dnevni list Pobjeda“, *ISSUU*, 22. 7. 2020. https://issuu.com/novapobjeda/docs/pobjeda_22072020. (pristup: 12. 6. 2023) *Dnevne novine* su objavile vijest i fotografiju sa mjesta nesreće, a u skladu sa novinarskom etikom, objavljeni su samo inicijali i godine žrtve: „Ulcinjanka S.P. (24)“. „Dnevne novine“, *ISSUU*, 22. 7. 2020. https://issuu.com/dnevne-novine/docs/dnevne_novine_22.7.2020. (pristup: 12. 6. 2023).

⁹ Na primjer: „Sebije Biki Pelinku - Boin 2012“, *Youtube*, 7. 3. 2012. <https://www.youtube.com/watch?v=zZGje8TS1R8> (pristup: 12. 6. 2023); „Sebije Biki Pelinku - Une dhe ti (Gezuar 2013 - Erolindi & ETC)“, *Youtube*, 13. 12. 2012. <https://www.youtube.com/>

na u džamiji u Zoganju, mjestu u okolini Ulcinja.¹⁰

Osim vidljivosti albanskog jezika u jezičkom pejzažu puta, ovo obilježje kroz kompleksnu multimedijску komemoraciju¹¹ svjedoči i o vjeroispovesti poginule djevojke, odnosno njenoj pripadnosti islamu. Na spomeniku oblika srca (danas uobičajenoj formi namjenjenoj primarno mladim ljudima i djeci) ugravirana je slika posebnom tehnikom u boji. Postavljanje fotografije ili gravirane slike preminulog nije muslimanska tradicija, ali sve više postaje prisutno u novije vreme.

Vidljivost albanskog jezika u javnom prostoru puta može da bude i minimalna, kao što je to na dvostrukom spomeniku od crnog granita postavljenom na postament od sivog mermera, sa fotografijama u boji na porcelanu i krstom između koji ovog puta svjedoči o katoličkoj vjeroispovesti stradalih Ispod imena, datuma rođenja i datuma stradanja ugravirane su stilizovane grane sa cvijećem. Cio natpis je na latinici (MARJAN N. KAMERI / MARJAN H. PREKA). Osim albanskih prezimena, na albanski jezik ukazuju i skraćenice koje stoje uz datume rođenja i smrti: L. 15. 2. 1985 / V. 7. 4. 2013 / L. 20. 11. 1976 / V. 7. 4. 2013 (L. = alb. *lindur* – „rođen“; V. = alb. *vdig* – „umro“).

Mala ploča od crnog granita u Tuzima potvrđuje aktivno prisustvo albanskog jezika u sakralizovanom

watch?v=a_0YhqMmKgw (pristup: 12. 6. 2023).

¹⁰ Facebook, 22. 7. 2020. <https://www.facebook.com/lajmenga.ulqini/posts/1552933738218254/> (pristup: 12. 6. 2023).

¹¹ O savremenim fenomenima komemoracije na internetu v. Zlatović 2022, 2022a. O multimedijalnim memorijalima van zvaničnih ili institucionalizovanih formi v. Dobler 2010, o virtuelnim grobljima kao internet memorijalima v. Павићевић 2011, 61.

prostoru obilježja (sl. 7). Minimalni podaci sa natpisa nijesu dovoljni da se ustanove ni okolnosti ni vrijeme smrti dvoje ljudi – muškarca koji se zvao PJETËR GJEKË i žene po imenu MARIA ili MARIJA GOJÇAJ, kojima je ploča postavljena NË KUJTIM TË („u znak sjećanja“):

NË KUJTIM TË
PJETËR GJËKËS
DHE
MRIS GOJÇAJ

Minimalni zapisi rijetko kada omogućavaju da se utvrdi etnicitet poginulog. Na sljedećem bijelo-sivom mermernom obilježju sa muslimanskom oznakom polumjeseca i zvijezde, postavljenom u betonskoj podlozi, bez priloga ali sa djelovima starije polomljene pa u bazu istog spomenika ugrađene ploče, latinicom je ispisano samo ime, tačnije, prvo prezime pa ime. Mada prezime (Škrijelj) nije napisano albanskom latinicom, ovakvi minimalni onomastički podaci nijesu dovoljni da u svijetlu jezičkog pejzaža ovaj zapis bude pročitao kao albanski, bosanski ili bošnjački (sl. 5):

ŠKRIJELJ REKA
1942 - 1988

Ruski jezik na putnim obilježjima

Rusi i Ukrajinci kao ekonomski migranti masovno se doseljavaju u Crnu Goru poslije 1996. kada

je ovdje jedno kratko vrijeme bila uspostavljena ofšor zona. Inače, ruska dijaspora u Crnoj Gori zvanično je registrovana tek 2012. godine (Радојичић 2008; Докучаева, 2016), etnolozi su uočili brigu na očuvanju ruskog groblja u Herceg Novom (Докучаева 2016; Радојичич 2016), ali se, koliko je poznato, još niko nije pozabavio vidljivošću ruskog jezika u prostoru Crne Gore, posebno ne na putnim obilježjima.

Za samo nekoliko obilježja duž puteva može se sa sigurnošću tvrditi da pripadaju Rusima ili govornicima ruskog jezika. Po relativnom hronološkom redosljedu, prva je postavljena velika ploča od sivog kamena nepravilnih ivica u betonskom postamentu. Pored postamenta je danas puno vještačkog cvijeća. Iznad imena, gore desno, ugravirana je šahovska figura konja (skakača), bez vjerskih oznaka. Motiv šahovske figure vjerovatno stoji u vezi sa hobiem poginulog, budući da je po zanimanju bio pravnik, kako se pokazalo pretraživanjem podataka na internetu. Natpis je na ruskom jeziku, kurzivom, bez očevoг imena inače uobičajenog u ruskoј kulturi:

*Гуляев
Борис
Трагически погиб
03.12.2011
Помним
скорбим
Семџа и друзџа*

(„Guljajev Boris Tragično poginuo 3. 12. 2011
Pamtimo tugujemo Porodica i drugovi“)

Ovaj minimalni zapis pominje tragičnu pogibiju, ali se porodica i drugovi, koji su postavili ovo obilježje, od poginulog opraštaju posebno biranim riječima grafički pomjerenim jedna ispod druge: „pamtimo“ / „tugujemo“. Prema podacima sa medijskih portala na internetu u kanjonu Morače decembra 2011. godine poginuo je ruski državljani Boris Guljajev, on je: „ispred tunela 13 izgubio kontrolu nad vozilom i sletio u kanjon“.¹²

Na putu između Budve i Jaza, na posebnom postamentu stoji ploča od crnog granita sa ugraviranim portretom, sa lijeve strane je pravoslavni („svetosavski“) krst, a ne uobičajeni grafički simbol ruskog krsta. Tekst na ploči je na ruskom jeziku, ispred obilježja su staklene kutije sa cvijećem sa tipskim natpisom na latini (*Voljeni ne umiru dok žive oni koji ih vole*):

АЛЕКСАНДР ШЕВЕЛЕВ

18.04.1967 – 09.01.2014

ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ

Ruska funerarna formula *вечная память* odgovara formuli „vječito sjećanje“, a dio je i pravoslavnog opijela. Ona pokojnom želi neograničeno sjećanje za razliku od tipske formule na gotovim kutijama za cvijeće koje rok sjećanja na pokojnika ograničavaju trajanjem života ljudi koji ga vole.

¹² „U kanjonu Morače poginuo ruski državljani Boris Guljajev“, *Vijesti*, 3. 12. 2011. <https://www.vijesti.me/zabava/337849/u-kanjonu-morace-poginuo-ruski-drzavljanin-boris-guljajev> (pristup: 12. 6. 2023).

Povodom pogibije Aleksandra Ševeljova bio je otvoren poseban Fejsbuk nalog preko koga su Rusi iz Crne Gore organizovali prikupljanje pomoći za njegovu porodicu.¹³ Vijest o njegovom stradanju objavio je na ruskom jeziku i ruski portal u Crnoj Gori.¹⁴

Na istom putu u Radanovićima nalazi se crna granitna ploča u metalnom ramu, na kojoj je centralno fotografija u boji na porcelanu, a iznad slike pravoslavni krst (ali ne ruski). Ispod ploče je staklena kutija sa cvijećem. Ni na ovom spomeniku nije napisano uobičajeno rusko ime po ocu, već samo ime i prezime, kao i lapidaran tekst na ruskom jeziku:

ИГОРЬ КОРЯГИН

1966-2015

ПРОСТИ И ОТПУСТИ...

Naizgled jednostavna formula *прости и отпусти* ipak ne predstavlja tipičnu rusku funerarnu formulu i vrlo je teško doslovno prevodiva: ona može biti citat jedne popularne ruske pjesme kantautora Igora Nikolajeva (Игорь Николаев), ali ova pjesma ne govori o opraštanju sa preminulim čovjekom već prije o načinu na koji može da se preboli rastanak sa voljenim. Sa druge strane, ova formula asocira na citat molitve za mrtve na 40 dana:

¹³ Facebook, 10. 1. 2014. <https://www.facebook.com/chernogoriya/posts/648095338564894/> (pristup: 12. 6. 2023).

¹⁴ „Россиянин погиб в автокатастрофе рядом с пляжем Яз“, OpenMonte, 10. 1. 2014. <https://openmonte.com/news/887.html> (pristup: 12. 6. 2023).

„Помяни, Господи, Властитель мира,
Дарователь благ и Великий Человеколюбец
преставившегося раба Твоего [име
покојника], отпусти его грехи, прости
прегрешения вольные и невольные...”

Kao još jedna mogućnost tumačenja funerarnog zapisa ostaje asocijacija na Jevanđelje po Luki 23:34 (rus. „Отпусти им, ибо не ведают что творят...”).

U svakom slučaju, sva tri obilježja poginulim Rusima potpuno su personalizovana, vizuelno i tekstualno odstupaju od funerarnih klišea uobičajenih na balkanskim putevima, ostajući razumljiva samo ljudima koji su ih podigli.

Engleski jezik na putnim obilježjima

Na putu Plav-Gusinje stoji sasvim neuobičajena drvena tabla, na čije je drvene stubove zakačeno cvijeće. Na tabli nema nikakvih personalnih podataka, ispisan je, drvenim slovima, samo sljedeći tekst na engleskom jeziku:

FAMILY WHERE
LIFE BEGINS
AND LOVE
NEVER ENDS
O.H.

(„Porodica gdje život počinje
a ljubav se nikada ne završava O.H.”)

Napisani citat je nepoznatog porijekla, a inače se u anglosaksonskoj kulturi uobičajeno koristi za isticanje značaja porodice i porodičnog života. Može se samo pretpostaviti da inicijali O.H. označavaju nekog bliskog, a cvijeće postavljeno na obilježje sugerije da je u pitanju sasvim personalizovani funerarni zapis.¹⁵

Folklorni pejzaž putnih obilježja

Za razliku od tradicionalnih krajputaša, za koje su često karakteristične ekstenzivne narativne forme, a slično zapisima na grobovima ili čak savremenim umrlicama, zapisi na savremenim putnim obilježjima obično su vrlo svedeni. Kako folklor po definiciji podrazumijeva publiku, ostaje otvoreno pitanje mogućnosti recepcije: za razliku od groblja na kome se podrazumijeva da ljudi lagano hodaju i imaju dovoljno vremena da zastanu i čitaju ili nekadašnjih klasičnih krajputaša namijenjenih prolaznicima pješacima, za mogućnost čitanja i razumijevanja folklornog pejzaža savremenih putnih obilježja potrebno je da putnik zaustavi vozilo, izađe iz njega i tako se transformiše u zainteresovanog i istovremeno skrušenog pojsetioca jednog sasvim uslovno sakralizovanog funerarnog prostora – ako želi da pročita neki zapis. Cjelokupni folklorni pejzaž puteva tehnički je nemoguće sagledati kao jedinstvenu cjelinu.

¹⁵ Prilikom obilaska terena i dokumentovanja ovog obilježja, stanovnica kuće preko puta, koja se tom prilikom našla u blizini, kazala je da je u pitanju obilježje podignuto nekom mladiću iz inostranstva.

Osim (socio)lingvista, funerarnim zapisima se uspješno bave folkloristi, svrstavajući ih u *divlju* (Čolović 1984, 1985), ili – u novije vrijeme – *naivnu* književnost. Ipak, iz perspektive antropologije folkloru čini se značajnija njena emotivna od estetske vrijednosti. Uz poštovanje etičkih standarda, analiza emotivnih, a ne književno-estetskih vrijednosti nekog zapisa na obilježju i zanemarivanje (ne)poznavanja ortografskih pravila nameću se kao obaveza savremenom istraživaču u humanističkim naukama. Iz ovog ugla gledano – prenošenje emocija čini se najvažniji element zapisa na obilježju pored puta, što važi kako za obilježja bez propratnog teksta, tako i za efemerne objekte u prostoru puta koji se tradicionalno percipiraju kao znaci nečije smrti.

Za razliku od zapisa na nekom lokalnom groblju, koje može biti višenacionalno, ali pripada istom kulturnom krugu i podrazumijeva isti krug potencijalnih adresata, posjetilaca, ekstenzivni sakralni prostor putnih memorijala podrazumijeva jezičku, vjersku, etničku, kulturnu i svaku drugu heterogenost kako poginulih tako i ljudi koji su imali potrebu da postave obilježje. Čitanje cjelokupnog korpusa terenski dokumentovanih zapisa moguće je donekle samo u dijahronim presjecima koje markiraju upisane ili rekonstruisane godine pogibije. Ipak, bez obzira na svu heterogenost, u zapisima sa crnogorskih puteva, bez obzira na jezik i pismo, može se izdvojiti nekoliko osnovnih motiva: smrt, tuga i sjećanje, ali ponekad i objašnjenje razloga postavljanja trajnog obilježja (koje se u Crnoj Gori imenuje kao *kamen* ili *mramor*).

Simboliku smrti asociraju sljedeći stihovi sa motivim prerano prekinute mladosti i drugarstva (*mladost i drugarstvo pre rano uvene*) i kamena kao simbola trajanja uspomena na poginulog (*kamen čuva uspomene*). Materijalni okvir ovih stihova čini crna granitna ploča na betonskom postamentu, sa nekoliko saksija sa vještačkim cvijećem i tragovima paljenja svijeća. Na ploči je sa lijeve strane ugraviran lik poginulog, bez vjerskih oznaka, a tekst je napisan ćirilicom:

КАД МЛАДОСТ И ДРУГАРСТВО
ПРЕ РАНО УБЕНЕ
КАМЕН ЧУВА УСПОМЕНЕ

Okvir za sljedeći distih sa funerarom simboličkom očiju i suza predstavlja crna granitna ploča u podzidu puta sa fotografijom u boji na ovalnom porcelanu. Natpis je na ćirilici, bez vjerskih oznaka. Zatvorene oči sugerišu san ili smrt – a san je uobičajena metafora za smrt (*tvoje oči budu zatvorene*), dok su suzne oči (*zali-vene suzama*) tradicionalni simboli tuge:

Док твоје очи буду затворене,
Наше ће бијели заливане сузама.

Na jednoj nevelikoj ploči smještenoj pored pruge, istina, bliže pruži nego magistralnom putu, tako da se može pretpostaviti da je u ovom slučaju ipak riječ o željezničkoj a ne o drumskoj nesreći, stoji vještačko cvijeće i lapidaran natpis koji sadrži samo lično ime, bez prezimena. Zapisan je latinicom i nema vjerskih oznaka. Os-

novna prenijeta emocija je uspostavljanje direktne veze sa iskrenom ljubavlju koja obezbjeđuje trajnost sjećanja i poništava mogućnost zaborava.

MARKO

„Zaborav ne postoji za one
koji te iskreno vole“

1979-2014

Crna granitna ploča na posebnom metalnom postolju sa dva nosača za cvijećem, slikom u boji na porcelanu i pravoslavni krst predstavljaju širi kontekst sljedećeg zapisa. Zapis je stihovima, na ćirilici, a sadrži motive smrti, tuge ožalošćenih i postavljanja žalosnog *kamena*. Smrt i okolnosti stradanja eksplicitno su navedeni (*pogibe iz brzoga auta*), tuga se opisuje *ranama* (na duši), a *žalosni kamen pored puta* ostaje kao jedino materijalno svjedočanstvo stradanja drage osobe.

“ТИ ОТИДЕ СА ТРИ ДРУГАРИЦЕ
И ПОГИБЕ ИЗ БРЗОГА АУТА
ОСТАШЕ НАМ РАНЕ НЕВИДАНЕ
И ЖАЛОСНИ КАМЕН ПОРЕД ПУТА”

Smisao postavljanja jednog obilježja (*mramor*) na putu između Danilovgrada i Nikšića jeste podsjećanje na зло koje je zadesilo ožalošćene. Stihovi su ispisani na crnoj granitnoj ploči sa ovalnom fotografijom u boji na porcelanu, bez vjerskih obilježja i bez vremena stradanja. Natpis je na ćirilici, ijekavicom, a pogibija je u tekstu markirana motivom krvi: *krvavi grumen zemlje*,

krv se prosu. Želja za trajnošću spomena (kroz stoljeća) podržana je veoma emotivnim odnosom prema poginuloj (naša nado i ponosu).

ОВАЈ МРАМОР КРОЗ СТОЉЕЋА
НА ЗЛО НАШЕ ШТО ПОДСЕЋА
ПОБИЛИ СМО РАДИ ЖЕЉЕ
У КРВАВИ ГРУМЕН ЗЕМЉЕ
ЂЕ МАРИНИ КРВ СЕ ПРОСУ
НАША НАДО И ПОНОСУ

Klasični motivi smrti: hladan kamen (*studen kamen*), vječiti mrak (*vječna tama*), kosti koje trunu (*sad nam trunu kosti*) i prekid puta (*naše prekratiše pute*) – osnovni su elementi sljedećeg napisa na spomeniku od bijelog mermera sa ugraviranim likovima na dvostranom ovalu od crnog granita. Do spomenika vode stepenice, na vrhu je nekoliko saksija sa cvijećem, a u sredini metalna kutija za svijeće. Sa desne strane je ime i prezime na ćirilici bez vjerske oznake. Na bijeloj mermernoj ploči ispod spomenika uklesan je sljedeći tekst ćirilicom koji je istovremeno i čin upozorenja na nemar i drskost neimenovanih počinitelaca:

СТУДЕН КАМЕН НАША ВЈЕЧНА ТАМА
СВЈЕДОК НЕК ЈЕ НАШИМ УБИЦАМА
И НЕМАРУ И ЉУДСКОЈ ДРСКОСТИ
ТЕ МЛАЋАНИМ САД НАМ ТРУНУ КОСТИ

ХОЋЕ ЛИ РЕЋИ ОНИ ШТО САД ЋУТЕ
КАКО НАШЕ ПРЕКРАТИШЕ ПУТЕ?

Tekst zapisa, u stihovima, koji objašnjava svrhu postavljanja obilježja namjenjenog da pomaže i čuva ljude u prolazu ispisan je na crnoj granitnoj ploči uz koju ima dosta priloga: metalna kutija za svijeće, dvije staklene kutije sa cvijećem, bijeli gipsani anđeo. Na ploči je centralno postavljen lik poginulog u boji na porcelanskom ovalu, lijevo od slike je pravoslavni krst, tekst je na ćirilici. Motiv svjetlosti svica koji osvjetljava put drugima, odnosno – živima (*ja sam svitac koji svjetli*) ima jasnu sakralnu konotaciju:

JA SAM СВИТАЦ КОЈИ СВЈЕТЛИ
ЗА ПУТНИКЕ САПУТНИКЕ И ПЈЕШАКЕ
ЗА ЊИХ ЋУ СЕ ЈА МОЛИТИ
И СРЕЋУ ИМ ПОЖЕЉЕТИ

Vizuelna predstava, ugravirani lik mladića na motoru, obezbjeđuje informaciju o omiljenom hobiju stradalog, istovremeno sugerišući i način pogibije. Na crnoj granitnoj ploči tekst je ispisan ćirilicom, a informaciju o vjerskoj pripadnosti obezbjeđuje pravoslavni krst. Zapis čine dva motiva: motiv preranog odlaska (koji podrazumijeva ranu smrt) i motiv bola ožalošćenih izražen njihovim suzama (*boli duša suze peku*). Mogućnost utjehe pronađena je u vjeri: poginulog *Bog nam uze*. Trajnost sjećanja (*zauvijek*) obezbijedena je *slikom* ugraviranom na obilježju:

Боли душа пеку сузе,
Најљепшег Анђела Бог нам узе,
Ран одлазак твога лика

Сјећање је ова слика

заувјек ћеш бићи у нашим срцима

Personalizovano, direktno obraćanje poginulom objavšnja svrhu postavljanja obilježja („mramorna slika“): njegovo postavljanje otvara mogućnost uspostavljanja mjesta komemoracije drugovima poginulog, uz podsjećanje na ljubavi koju je prema njima gajio (*ti drugove / volio si*). U pitanju je posebno napravljen kameni spomenik sa uklesanim velikim krstom i prostorom za paljenje svijeća, uz koji je prikačena automobilska tablica nikšičke registracije, i sa velikom crnom granitnom pločom. Na toj ploči ugravirana je cijela figura poginulog ispred automobila, bez vjerskih obilježja. Tekst je na ćirilici, sa jasnim elementima crnogorsikih govora, stihovi su u osmercu, a grafički su oblikovani tako da asociraju na tradicionalnu folklornu tužbalicu:

Мраморну ти
ставих слику
Да другови
твоји свраћу
Ти другове
волио си
као да си
има браћу

Jedno manje poznato djelo umjetničke književnosti stoji kao natpis na sivoj kamenoj ploči postavljenoj na visoko metalno postolje na koje je okačeno cvijeće i

kutija sa cvijećem. Na ploči, koja se nalazi u blizini Plava, je ugraviran lik, bez vjerskih obilježja. Tekst pjesme je ispisan na latinici, ijekavicom:

OTIŠAO SI.
NA TVOJOJ STAZI NI LIST NE ZADRHTA
UZDAH NIJEMI NA NJOJ OSTADE
I SNOVI
O LJEPOTI
NJEŽNA I RADOSNA ŽIVOTA.

Na ovom zapisu parafrazirani su stihovi pjesme grčkog pjesnika Konstantina Hatzopulosa (Κωνσταντίνος Χατζόπουλος 1868-1920) objavljene u prevodu pod naslovom „Prošla si kroz moje snove“: *Prošla si. / Na tvojoj stazi ni list da zadršće. / Uzdah nijemi na njoj ostade / uz neke izgubljene sanje / i legendu utrnutu / o smiraju pozlaćenom / nježna i radosna života.*

Jedna misao patrijarha Pavla veoma se često citira i prisutna je na internetu, a stoji zapisana i na pločama od bijelog mermera prikucanim za stijenu na magistralnom putu između Podgorice i Kolašina, u Platijama. U neposrednoj blizini postavljena je staklena kutija sa cvijećem sa tipskim natpisom na ćirilici. I sam zapis je na ćirilici, a o identitetu poginulog svjedoči samo prezime, koje, u ovom slučaju, ima funkciju široko prepoznatljivog nadimka:¹⁶

¹⁶ Pretraživanjem na internetu pokazalo se da je i samo prezime bilo dovoljno za prepoznavanje: u pitanju je Zoran Šimša, „poznati pevač“, „srpski folker“, „opasan frajer“, o kome, a posebno o njegovoj pogibiji, iscrpno piše specijalna štampa koja nekrofilno prati stradanja poznatih, v. npr.: „Žene u Srbiji su ludele za njim, predviđali su mu

ШИМША
30. 08. 2018.

„Човек је јачи мртав
него нечовек жив”
Патријарх Павле

Već su na primjerima odabranih zapisa na crnogorskim putnim obilježjima vidljive dalje perspektive u preoblikovanju folklornog pejzaža: postepeni nestanak ili redukcija klasičnih folklornih motiva i prigodnih rimovanih stihova anonimnih autora. Sa druge strane, očekivana je češća pojava kratkih savremenih komemorativnih formi, univerzalnih tipskih formula (kao što je ona koja se danas upisuje na staklene kutije sa cvijećem), zatim citata u datom trenutku uspostavljenih autoriteta (klasičnih ili popularnih) i tendencija personalizacije zapisa koji sada svjedoče samo o intimnoj vezi između poginulog i ožalošćenog, a isključuju neupućene iz njihove privatne komunikacije u javnom prostoru.

uspešnu karijeru: Pevač je na kraju imao tragičnu sudbinu!“. *Espresso*, 9. 3. 2021. <https://www.espresso.co.rs/showbiz/zvezde/743645/zene-u-srbiji-su-ludele-za-njim-predvidjali-su-mu-uspesnu-karijeru-pevac-je-na-kraju-imao-tragicnu-sudbinu> (pristup: 12. 6. 2023).

ZAVRŠNE NAPOMENE

Ova studija je rezultat rada jednogodišnjeg projekta „Evidentiranje, mapiranje i valorizacija obilježja saobraćajnih nesreća na drumovima u Crnoj Gori“ Društva za kulturni razvoj „Bauo“ iz Petrovca na Moru, koji je podržalo Ministarstvo kapitalnih investicija Crne Gore putem Javnog konkursa za finansiranje projekata i programa nevladinih organizacija u oblasti saobraćaja, sigurnost i bezbjednost u saobraćaju za 2022. godinu. Projekat je osmišljen u cilju valorizacije i povećanja vidljivosti obilježja pored puteva koja su podignuta kako bi evocirala sjećanje na stradale u nesrećama u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori, a s namjerom da se, posredstvom njih, pokuša doprinijeti i smanjenju broja nesreća na drumovima.

Projektom su bila planirana dva ključna rezultata: izrada baze podataka o obilježjima na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori i upoznavanje javnosti putem promotivnih aktivnosti o tome da su obilježja na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju ipak sastavni dio memorijalne kulturne baštine Crne Gore. U procesu rada na terenu snimljeno je oko 300 obilježja postavljenih u neposrednoj blizini magistral-

nih i lokalnih puteva, a koji se mogu povezati sa saobraćajnim nesrećama.

Studija počinje informacijama o projektu, teorijskim i metodološkim polazištima, nastavlja se osvrtom na pravni i institucionalni okvir (ne)nadležnosti i odnosa prema putnim memorijalima u Crnoj Gori. Kao treća cjelina slijedi antropološka perspektiva ovih obilježja, ne samo u Crnoj Gori, već i šire, zasnovana na relevantnoj naučnoj i stručnoj literaturi, a u četvrtom je analizirana njihova perspektiva iz ugla jezičkog i folklornog pejzaža opremljena autentičnim primjerima dokumentovanih funerarnih zapisa. Studiju prate originalne fotografije snimljene na drumovima Crne Gore, čija je posebna vrijednost to što predstavljaju presjek situacije u jednom relativnom kratkom vremenskom periodu od nekoliko mjeseci. Svaki dalji istraživački rad na ovoj temi postavljanjem kompletne dokumentacije na internet i osnovnih istraživačkih smjernica iz ove studije – dobija dodatnu solidnu teorijsku osnovu i relevantnu građu.

Ova publikacija, posvećena memorijalima na mjestima nesreća u drumskom saobraćaju Crne Gore, predstavlja, koliko znamo, prvu knjigu posvećenu isključivo crnogorskom iskustvu ove vrste. Kako je u pitanju prilično složena, bolna i kontroverzna tematika, stoga je i rad na njoj bio obilježen brojnim specifičnostima o čemu je detaljno pisano u prvom dijelu studije. Pošto su ova obilježja dosad sporadično obađivana na našim prostorima, radi njihovog cjelovitog sagledavanja i dubljeg razumijevanja, potrebno bi bilo započeto istraživanje nastaviti, proširiti autorski tim i diverzifikovati istraživačka

pitanja, kako bi se tematski opseg što je moguće više razvukao i produbio, a time i bolje razumio.

Na pripremi publikacije sarađivao je interdisciplinarni tim istraživača: etnološkinja-antropološkinja Ljiljana Gavrilović, lingvistkinja Biljana Sikimić, a projektom je koordinirao arheolog i menadžer u kulturi Dušan Medin, koji je i obavio obilazak terena, te izradio najveći dio fotografija obilježja, uz asistenciju Marije S. Šoljage. Prateći veb-sajt izradili su Mila Medin i Luka Lukateli.

FOTOGRAFIJE OBILJEŽJA
(izbor)

Autor: Dušan Medin (2023)



Sl. 1. Obilježje pored puta Grahovo–Nikšić,
krajputaš-grob



Sl. 2. Obilježje pored puta Grahovo–Nikšić
„klasičan“ krajputaš



Sl. 3. Obilježje pored puta Podgorica–Kolašin



Sl. 4. Obilježje pored puta Šavnik – Jasenovo Polje



Sl. 5. Obnovljeno obilježje uz put Podgorica–Kolašin



Sl. 6. Obilježje iznad Petrovca na Moru



Sl. 7. Obilježje u Tuzima



Sl. 8. Obilježje pored puta Sutomore-Bar



Sl. 9. Obilježje pored puta na Mulu

BIBLIOGRAFIJA

Literatura

- Beanland, Vanessa & Rachael A. Wynne. 2019. "Effects of roadside memorials on drivers' risk perception and eye movements". *Cognitive Research: Principles and Implications* 4:32. <https://cognitiveresearchjournal.springeropen.com/articles/10.1186/s41235-019-0184-1> (pristup: 4. 5. 2023).
- Bednar, Robert. 2013. "Killing Memory. Roadside Memorial Removals and the Necropolitics of Affect". *Cultural Politics* 9(3), 337-356.
- Beyers, Jaco. 2020. "Perspectives from Material Religion and Visual Culture Studies on South African roadside memorials" (Dissertation MA). Pretoria.
- Clark, Jennifer. 2008. "'Your spot'. Marking place with roadside memorials". In: Vanclay, Franka, Higgins, Matthew & Adam Blackshaw (eds). *Making Sense of Place. Exploring concepts and expressions of place through different senses and lenses*, 165-174. Canberra: National Museum of Australia Press.
- Cohen, Erik. 2012-2013. "Roadside Memorials in

- Northeastern Thailand". *OMEGA* 66(4), 343–363.
- Čolović, Ivan. 1983. *Književnost na groblju*. Beograd: Narodna knjiga.
- Čolović, Ivan. 1985. *Divlja književnost: etnolingvističko proučavanje paraliterature*. Beograd: Nolit.
- Dobler, Robert. 2010. *Alternative Memorials: Death and Memory in Contemporary America* (Theses). Oregon: Graduate School of the University of Oregon.
- Doss, Erika. 2008. *The Emotional Life of Contemporary Public Memorials. Towards a Theory of Temporary Memorials*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Đapović, Lasta. 2009. „Mramorovi po Beogradu. Spomen-obeležja poginulima“. *Glasnik Etnografskog instituta SANU* LVII(1), 239–252.
- Everett, Holly. 2002. *Roadside Crosses in Contemporary Memorial Culture*. Denton–Texas: University of North Texas Press.
- Kühnel, Ferdinand, Mikulová, Soňa & Snežana Stan-ković (eds). 2023. *East Central European Ceme-teries, Ethnic, Linguistic, and Narrative Aspects of Sepulchral Culture and the Commemoration of the Dead in Borderlands*. Peter Lang.
- Medin, Dušan i Dobrila Vlahović. 2019. „Spomen-obil-ježja u Crnoj Gori s osvrtom na normativnu i in-stitucionalnu zaštitu“. *Limes plus: časopis za društ-vene i humanističke nauke* XVI(1–2), 131–147.
- Nešporová, Olga & Irina Stahl. 2014. “Roadside memo-rials in the Czech Republic and Romania: memo-ry versus religion in two European post-commu-

- nist countries". *Mortality* 19/1, 22–40.
- Nešporová, Olga. 2008. "Veřejna připomínka smrti – pomníčky u silnic obětem dopravních nehod". *Sociologický Časopis* 44(1), 139–166.
- Ože, Mark. 2005. *Nemesta*. Beograd: Biblioteka XX vek.
- Przybylska, Lucyna. 2016. "Roadside memorial crosses in Poland: A form of sacralization of public spaces". *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* 33, 245–264.
- Rajković, Zorica. 1976. „Spomen obilježja žrtvama prometnih nesreća“. *Narodna umjetnost: hrvatski časopis za etnologiju i folkloristiku* 13, 27–56.
- Rajković, Zorica. 1988. *Znamenje smrti*. Rijeka: Izdavački centar Rijeka; Zagreb: Zavod za istraživanje folklora.
- Rajković-Orepić, Zorica. 1983. „Spomen obilježja žrtvama prometnih nesreća“ (doktorska disertacija). Zagreb.
- Sorescu-Marinković, Annemarie & Aleksandra Salamurović. 2022. "The rural linguistic landscape of Banat". *Eastern European Countryside* 28, 51–79.
- Tuan, Yi-Fu. 2001. *Space and place: the perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Zlatović, Anja. 2022. „Počivaj na internetu – virtuelno opstajanje ličnog identiteta kao posmrtno umiranje ili digitalna besmrtnost“ (doktorska disertacija). Beograd.
- Zlatović, Anja. 2022a. „Vremenski proces smrti na internetu“. *Antropologija* 22(1), 9–34.

- Докучаева, Александра. 2016. «Русские в Черногории. История и современность». *Обозреватель* 11(322), 36–47.
- Ђаповић, Ласта. 2009. „Мраморови по Београду. Спомен-обележја погинулима“. *Гласник Етнографског института САНУ* LVII(1), 239–252.
- Ђурић, Љубица. 2017. „Контекстуализација језичких пејзажа српских гробова у региону реке Мориша“. *Исходишта* 3, 129–140.
- Матлин, Михаил Гершенович. 2021. «Смерть в ландшафте: пространственный аспект современной традиции отмечать места гибели людей на автодорогах (на примере российских федеральных трасс А 151, Р 178, Р 241)». *Географический вестник* 4(59), 59–72.
- Матлин, Михаил Гершенович. 2022. «Этнокофессиональные особенности придорожной мемориализации». *Журнал социологии и социальной антропологии* 25(3), 239–258.
- Павићевић, Александра. 2011. *Време (без) смрти: представе о смрти у Србији 19-21. века*. Београд: Етнографски институт САНУ.
- Радојичић, Драгана. 2008. „Руси у Боки Которској – миграције без граница“. У: Дивац, Зорица и Драгана Радојичић (ур.) *Слике културе некад и сад*. Београд: Етнографски институт САНУ, 111–123.
- Радойичић, Драгана. 2016. «Русские кладбища в Черногории и Сербии как хранители этничности и религиозности». У: Кабицкий, М. Е. и М. Ю. Мартынова (ред.) *Европа меньшинств – меньшинства Европы. Этнокультурные, ре-*

- лигиозные и языковые группы*. Москва: РАН, Институт этнологии и антропологии им. Н. Н. Миклухо-Маклая, 251-270.
- Речник српскога језика: измењено и поправљено издање*. Нови Сад: Матица српска, 2021.
- Сикимић, Биљана и Мотоки Немањи. 2016. „Језички пејзаж меморијалног простора вишејезичних заједница: банатски Бугари/Палћани у Србији“. *Јужнословенски филолоџ* 72(1-2), 7-31.
- Сореску-Маринковић, Анамарија. 2021. „Језички пејзаж банатског румунског гробља: епитафи, приче о идентитету“. *Acta Pannonica* 2, 53-69.
- Югай, Е. Ф. 2019. «(Не)вечная память: жизнь и смерть спонтанных мемориалов». *Фольклор и антропология города* II(1-2,) 122-143.

Propisi

Krivični zakonik Crne Gore („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 070/03 od 25. 12. 2003, 013/04 od 26. 2. 2004, 047/06 od 25. 7. 2006, „Službeni list Crne Gore“, br. 040/08 od 27. 6. 2008, 025/10 od 5. 5. 2010, 073/10 od 10. 12. 2010, 032/11 od 1. 7. 2011, 064/11 od 29. 12. 2011, 040/13 od 13. 8. 2013, 056/13 od 6. 12. 2013, 014/15 od 26. 3. 2015, 042/15 od 29. 7. 2015, 058/15 od 9. 10. 2015, 044/17 od 6. 7. 2017, 049/18 od 17. 7. 2018, 003/20 od 23. 1. 2020, 026/21 od 8. 3. 2021, 144/21 od 31. 12. 2021, 145/21 od 31. 12. 2021).

- Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva kapitalnih investicija, Podgorica, 2022. <https://wapi.gov.me/download-preview/c803062b-41f4-4551-9fde-3dd4946e0be5?version=1.0> (pristup: 8. 6. 2023).
- Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020–2022. godina s akcionim planom 2020–2022. godina. Podgorica, 2019. <https://www.gov.me/dokumenta/87aa0589-5503-4c0f-a545-4829dce90151> (pristup: 7. 6. 2023).
- Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035. godine. Podgorica, 2019. <https://wapi.gov.me/download-preview/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e-6c5534?version=1.0> (pristup: 7. 6. 2023).
- Zakon o putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 082/20 od 6. 8. 2020, 140/22 od 16. 12. 2022).
- Zakon o putevima („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 042/04 od 22. 6. 2004, „Službeni list Crne Gore“, br. 021/09 od 20. 3. 2009, 054/09 od 10. 8. 2009, 040/10 od 22. 7. 2010, 073/10 od 10. 12. 2010, 036/11 od 27. 7. 2011, 040/11 od 8. 8. 2011, 092/17 od 30. 12. 2017).
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o zaštiti nematerijalne kulturne baštine („Službeni list Crne Gore – Međunarodni ugovori“, br. 003/09 od 31. 7. 2009).
- Zakon o ratifikaciji Okvirne konvencije o vrijednosti kulturne baštine za društvo („Službeni list Crne Gore – Međunarodni ugovori“, br. 001/08 od 12. 3. 2008).

Zakon o spomen-obilježjima („Službeni list Crne Gore“, br. 040/08 od 27. 6. 2008, 040/11 od 8. 8. 2011, 002/17 od 10. 1. 2017).

Zakon o zaštiti kulturnih dobara („Službeni list Crne Gore“, br. 049/10 od 13. 8. 2010, 040/11 od 8. 8. 2011, 044/17 od 6. 7. 2017, 018/19 od 22. 3. 2019).

PLLAKAT PËRKUJTIMORE NË RRUGËT MALAZEZE / PËRMBLEDHJE

Ky studim është rezultat i punës një vjeçare i projektit “Evidentimi, mapimi dhe valorizimi i pllakave përkujtimore të aksidentuarve në rrugët e Malit Zi” i Shoqatës për zhvillimin kulturor “Bauo” nga Petrovci na Moru, i cili është përkrahur nga Ministria e investimeve kapitale e Malit të Zi përmes konkursit publik për financimin e projekteve dhe programeve të shoqatave joqeveritare në fushën e komunikacionit dhe sigurisë nëpër rrugë për vitin 2022. Projekti ka për qëllim valorizimin dhe bërjen më të dukshme të pllakave përkujtimore përgjatë rrugëve, duke i rikujtuar kështu të ndjerët që kanë humbur jetën në rrugët e Malit të Zi, me objektivin që nëpërmes tyre, të tentohet zvogëlimi i numrit të aksidenteve rrugore.

Me projektin janë planifikuar dy rezultate kyçe: përpunimi i të dhënave bazë për përmendoret në vendet e aksidenteve në Malit të Zi si dhe njoftimin e publikut nëpërmjet aktiviteteve promovuese se pllakat përkujtimore në vendet e aksidenteve janë pjesë përbërëse e

trashëgimisë të kulturës memoriale në Mal të Zi.

Studimi fillon me informacionet për projektin, me anën teorike dhe metodologjike, vazhdon me shqyrtimin e (pa)përgjegjesisë brenda kuadrit ligjor dhe institucional si dhe lidhja e tyre ndaj këtyre përmendoreve në Mal të Zi. Vijon me vështtrimin antropologjik të këtyre përkujtimeve, jo vetëm në mal të Zi, ndërsa në pjesën e katërt është analizuar nga këndvështrimi gjuhësor dhe folklorik me shembuj autentik të dokumentuara nga pllakat përkujtime.

Ky publikim, i kushtuar pllakave përkujtime në vendet e fatkeqësive në rrugore të Malit të Zi, paraqet për aq sa jemi ne dijeni, librin e parë Mal të Zi kushtuar këtij fenomeni. Tema në fjalë është e prekshme, dhimbshme dhe mjaft kontroverse, prandaj dhe puna në të është paraqitur me shumë specifikime të cilat janë të përshkruara më me detaj në pjesën e parë të studimit. Meqenëse se me këto përmendore janë marrë në mënyrë sporadike në vendin tonë, për arsye të vrojtimit të përgjithshëm dhe kuptimit të tyre në thellësi, është parë e nevojshme që studimi i filluar të vazhdohet, zmadhohet numri i autoreve dhe të ndahen çështjet e studimit, pasi që kështu kjo tematikë do të zgjerohet dhe thellohet, njëkohësisht do të bëhej më i mirë kuptimi i kësaj.

Në përgatitjen e këtij studimit ka punuar grupi ndërdisiplinor i hulumtuesve: etnologja-antropologja Ljiljana Gavrilović, gjuhëtarja Biljana Skimić, me projektin ka kordinuar arkeologu dhe menaxhues i kultures Dušan Medin, i cili dhe ka dal në teren dhe ka kryer shumicën e fotografive me ndihmesën e Marijes S. Šoljaga. Web faqe e ka përgaditur Mila Medin dhe Luka Lukateli.

SIGNS OF DEATH ON MONTENEGRO ROADS: REMEMBRANCE AND WARNING / RESUME

The study is the result of the one-year project titled “Recording, mapping and valorisation of the characteristics of traffic accidents on the roads in Montenegro” conducted by the Association for Cultural Development “Bauo” from Petrovac na Moru and supported by the Ministry of Capital Investments of Montenegro in the Public Tender public call for financing non-governmental projects and programs in the field of traffic, safety and security in traffic for the year 2022. The project was designed in order to valorise and increase the visibility of roadside memorials that were erected to evoke the memory of victims of road traffic accidents in Montenegro, with the intention of trying to contribute to reducing the number of accidents through them.

The project planned to produce two key results: the creation of a database of signs at the sites of road traffic accidents in Montenegro and informing the public through promotional activities that the memorials at the sites of road traffic accidents are never-

theless an integral part of the memorial cultural heritage of Montenegro.

The study begins with information about the project, theoretical and methodological starting points, and continues with a review of the legal and institutional framework of the relationship with road memorials in Montenegro. In the following, the anthropological analysis of memorials, not only in Montenegro, but also wider, is presented, and in the last – their analysis from the linguistic and folklore landscape perspective.

This publication, dedicated to memorials at the sites of road traffic accidents in Montenegro, is part of the work on the aforementioned project and represents, as far as we know, the first book of its kind dedicated exclusively to the Montenegrin situation. As it is a rather complex topic, socially controversial and, therefore, marked by numerous specificities, while it has been sporadically studied in these areas so far, for the sake of its comprehensive overview and deeper understanding, it would be necessary to continue the research and expand its scope.

An interdisciplinary team of researchers collaborated on the preparation of the study: ethnologist-anthropologist Ljiljana Gavrilović, linguist Biljana Sikimić, and the team was led by archaeologist and cultural manager Dušan Medin, who toured the field and took most of the photographs, with the assistance of Marija S. Šoljaga. The accompanying website was created by Mila Medin and Luka Lukateli.

ПРИЗНАКИ СМЕРТИ НА ДОРОГАХ ЧЕРНОГОРИИ: ПАМЯТЬ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ / РЕЗЮМЕ

Исследование является результатом годового проекта «Учет, картографирование и оценка характеристик дорожно-транспортных происшествий на дорогах Черногории» Общества культурного развития «Ба-уо» из Петровац-на-Мору. Проект был поддержан Министерством капитальных вложений Черногории в открытом тендере на финансирование проектов и программ негосударственных организаций в области дорожного движения, безопасности и охраны дорожного движения на 2022 год.

Проект был разработан для того, чтобы придать ценность придорожным кенотам и увеличить их заметность, которые были установлены в память о жертвах дорожно-транспортных происшествий в Черногории, с намерением внести свой вклад в сокращение количества сокращение количества дорожно-транспортных происшествий.

Проект планировал два ключевых результа-

та: создание базы данных кенотафов на местах дорожно-транспортных происшествий в Черногории и информирование общественности посредством рекламных мероприятий о том, что кенотафы на местах дорожно-транспортных происшествий являются неотъемлемой частью мемориального культурного наследия Черногории.

Исследование начинается с информации о проекте, теоретических и методологических отправных точек и продолжается обзором правовых и институциональных рамок отношений с дорожными кенотафами в Черногории. В следующем разделе исследования представлена антропологическая перспектива кенотафов, не только в Черногории, но и шире, а в последнем – их перспектива с точки зрения языкового и фольклорного ландшафта.

Настоящее издание, посвященное мемориалам на местах дорожно-транспортных происшествий в Черногории, является частью работы над вышеупомянутым проектом и представляет собой, насколько нам известно, первую в своем роде книгу, посвященную исключительно черногорской ситуации. Эта тема, довольно сложная сама по себе и социально противоречивая, отмеченная многочисленными особенностями, до сих пор изучалась в Черногории спорадически, поэтому для ее все-стороннего рассмотрения и более глубокого понимания необходимо было бы продолжить начатое исследование и расширить сферу его применения.

В подготовке материала для издания уча-

ствовала междисциплинарная группа исследователей: этнолог-антрополог Лиляна Гаврилович, лингвист Биляна Сикимич и глава команды – археолог и менеджер по культуре Душан Медин, который провел полевую часть исследования и сделал большую часть фотографий при содействии Марии С. Шоляга. Сопутствующий веб-сайт был создан Милой Медин и Лукой Лукатели.

IZVOD IZ RECENZIJA

Studija o krajputašima koja je pred čitaocima interdisciplinarnog je karaktera jer narativno i analitički osvjetljava ovu temu iz više rakursa i pristupa im iz antropološke (kulturalne), folklorističke (folklorne) i jezikoslovne vizure. Radi se o tekstovima iz pera eminentnih i iskusnih istraživača iz društveno-humanističkog polja koji su praćeni fotografijama dijela ispitivanih obilježja i drugim podacima (posebno opštim kontekstom i pravno-normativnim okvirom), i pokrivaju dobar dio putnih pravaca Crne Gore. Publikacija govori o neformalnoj, vernakularnoj kulturi sjećanja transponiranoj u javni prostor, diskretnoj i poluskrivenoj jer obilježja formom uglavnom nijesu velika, ali jesu vidljiva onome ko obraća pažnju na putu. Time lično pamćenje (te tuga i bol) postaju javni i društveni, pa stoga imaju i socijalnu funkciju jer podsjećaju i upozoravaju druge članove društva (na prvom mjestu vozače) na ljudsku sudbinu i njen (prerani) kraj. Radi se o izvrsnom početnom istraživanju ovakvih neformalnih spomenika, koje može i dodatno da se proširi, obrađivanjem još i većeg broja obilježja, te pristupom i iz drugih disciplinarnih polja.

dr Srđan Radović

Zanimljiva studija kojom je skrenuta pažnja stručne, a i šire javnosti o pojavi koja ima jasno utemeljenje u nematerijalnom nasljeđu, otvorila je niz značajnih pitanja. U prvom redu o tome kako su pojavni oblici ovog nasljeđa (sama obilježja i mjesta saobraćajnih nesreća) u simboličkom i materijalnom smislu zauzeli prostor u crnogorskom društvu, a da ne spadaju pod odgovornost nijedne institucije. Budući da se u crnogorskom nasljeđu značajan segment nematerijalnih vrijednosti odnosi na tzv. kulturu smrti, to je i ova pojava njen sastavni dio. Potreba da se na taj način obilježavaju mjesta stradanja, koja, kako je istraživanje i pokazalo, proizilazi od strane porodice stradalog/ih, ili prijatelja, jasno ukazuje da se na taj način želi tom mjestu pripisati neko osobeno svojstvo koje za njih ima simboličku važnost. Činjenica da se takve pojave bilježe širom Crne Gore, ali i drugih država, pokazuje da se obilježavanje mjesta nesreća odomaćilo kao segment nematerijalnog nasljeđa koje ima važnost za porodice stradalih, ali je „ignorirajući“ odnos institucija prema ovoj pojavi takođe slika crnogorskog društva prema kulturi smrti. Upravo to što ova pojava nije ničija nadležnost i što se niko ne usuđuje da u nju dirne, rezultira onim što je viševjekovna odlika crnogorske kulture prema samoj smrti uopšte – strohopoštovanjem.

mr Milica Nikolić

O AUTORIMA

Dušan Medin (1990), arheolog, kustos, menadžer u kulturi, saradnik u nastavi Fakulteta za kulturu i turizam Univerziteta Donja Gorica u Podgorici. Živi u Petrovcu na Moru.

Ljiljana Gavrilović (1953), etnološkinja i antropološkinja, naučna savjetnica, redovna profesorka Filozofskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, sada u penziji. Živi u Novim Banovcima.

Biljana Sikimić (1956), lingvistkinja, naučna savjetnica Balkanološkog instituta SANU i profesorka Centra za interdisciplinarne i multidisciplinarne studije i istraživanja Univerziteta u Novom Sadu, sada u penziji. Živi u Beogradu i Senti.

Izdavač
Društvo za kulturni razvoj „Bauo“

Za izdavača
Dušan Medin

Urednik
Dušan Medin

Lektura i korektura
Stanka Janković Pivljanin

Prevod rezimea
Biljana Sikimić
Milica Stanić Radonjić
Anton Lulgjuraj

Dizajn i tehničko uređenje
Jasmina Živković Pavlović
Mila Medin

CIP – Каталогизација у публикацији
Национална библиотека Црне Горе, Цетиње

ISBN 978-9940-828-05-9
COBISS.CG-ID 27042308

