

Veřejná připomínka smrti – pomníčky u silnic obětem dopravních nehod*

OLGA NEŠPOROVÁ**

Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v.v.i., Praha

The Public Remembrance of Death – Roadside Memorials

Abstract: Roadside memorials can be seen more and more often along Czech roads. This way of coping with the death of friend or family member in a road accident spread markedly during the 1990s – twenty years after the number of road traffic fatalities reached its peak. Roadside memorials in the Czech Republic are not officially regulated by either local or traffic authorities, but they are usually illegal, because they tend to be erected on state or private property without permission. Traffic authorities unofficially tolerate such memorials as long as they do not obstruct traffic or essential road maintenance. The memorials are usually built as permanent structures intended to remind travellers of both the accident and the deceased, the majority of whom are young men. One hundred such memorials were examined in this research and almost all of them had flowers and candles and more than two-thirds featured the symbol of the cross. Such memorials are constructed and visited by the bereaved – parents and other relatives (spouse, siblings) or friends. The memorial holds a special meaning for those who built it; it represents an intimate bond with both the life and death of the victim. Drivers generally perceive such memorials as reminders that they are passing through a potentially dangerous location and that they should drive more carefully. Most drivers seem to understand the reaction of the bereaved and tolerate roadside memorials, even though this stark reminder of the violent death of a road accident victim may make them feel uncomfortable. Public memorials provide a relatively new, personalised form of expressing grief that extends private mourning into the public domain.

Keywords: roadside memorials, Czech Republic, bereaved, traffic fatalities, death.

Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 2008, Vol. 44, No. 1: 139–166

* Studie je výstupem projektu č. 403/06/0574 „Detradicionalizace a individualizace náboženství v České republice a jejich sociopolitické a socioekonomické důsledky“ finančně podpořeného Grantovou agenturou ČR.

** Veškerou korespondenci posílejte na adresu: Mgr. Olga Nešporová, Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v.v.i., Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2, e-mail: olga.nesporova@vupsv.cz.

Úvod

V okolí silnic od konce dvacátého století vzrůstá počet pomníčků¹ obětem dopravních nehod. Rozhodně se přitom nejedná o specificky český fenomén, nýbrž jde o celosvětovou záležitost, která se paralelně v hojně míře vyskytuje v pozdně moderních společnostech evropských, amerických i australských. Pomníčky u silnic rozumím záměrně označená místa u komunikací, kde se udály smrtelné nehody. Nejčastěji se na místě tragické nehody objevuje kříž, kamenný náhrobek, květy a svíčky. Tyto veřejné připomínky obětí (automobilových) dopravních nehod vytváří blízce pozůstalí během procesu truchlení. Četné rozšíření takových pomníčků je přitom záležitostí poměrně novou, došlo k němu zhruba v devadesátých letech 20. století. Ojedinele se však podobné připomínky smrtelných (dopravních) nehod vyskytovaly v krajině i předtím.

Stopy tradice, ve které jsou označována místa smrti během cesty, sahají až do prehistorie. Ve střední Evropě byly u cest pohřbívání prehistoričtí obchodníci s jantarem, pazourkem a drahými kameny [Clark, Cheshire 2004: 204]. Ve starověkém Římě pak byla například obchodní cesta Via Appia úmyslně lemována hroby, mimo jiné i z toho důvodu, aby se na mrtvé nezapomnělo [Ariès 2000 (I.): 49]. Křesťanská tradice však během středověku zavedla jiné zvyky a lidským ostatkům a (později) pamětním deskám vymezila prostor blíže k obydlím, v kostelech a na hřbitovech. Už ve středověku však bylo ve výjimečných případech místo smrti označováno, zejména pokud se jednalo o násilné nebo náhlé úmrtí, a to umístováním objektů ve tvaru křížů nebo křížových kamenů.² Souběžně s tím, a především v pozdějších dobách, na území dnešní ČR vznikala u cest i další křesťanská votivní oratoria (boží muka a polní kříže), jejichž zakládání a udržování bylo „záslibným skutkem ... motivovaným určitou prosbou, určitým díkem a z určité kajícínosti“ [Štajnochr 2005: 55]. Postavena přitom mohla být jak na místech, kde byl zachráněn život, tak na místech smrtelných nehod. Dále se objevovaly památníky na místech bitev 18. a 19. století, následované hojnými pomníky a památníky obětem první a druhé světové války, které dodnes nacházíme na celém území ČR, nejen v sídelních oblastech, ale i v krajině, většinou lokalizované právě u cest.

Přestože nový zvyk umístování materiálních objektů na místa, kde tragicky zemřely (nebo se smrtelně zranily) osoby v dopravních nehodách, může připomínat některé starší zvyky, přináší odlišné funkce a významy. Na rozdíl od křesťanských oratorií nejsou pomníčky u silnic vyjádřením díky ani kajícínosti [Štajnochr 2005], spíše právě naopak, jsou vyjádřením smutku a kritizují současný stav věcí a nesmyslnou ztrátu života často mladého člověka v dopravě [Clark 2005; Reid, Reid 2001]. Taková kritika je možná právě ve vyspělých společnostech, kde se

¹ V angličtině *roadside memorials*. Český zdvojnásobný výraz pomníčky volím proto, abych tyto objekty odlišila od oficiálních pomníků a památníků.

² Jedná se o tzv. smírčí kříže, jichž se dodnes na území ČR dochoval značný počet. Dosud nejkompletnější popis podali Urfus, Vít, Weiser [1997].

výrazně zvýšila naděje na dožití a mortalita je v porovnání se zbytkem světa a dřívějším stavem velmi nízká. Nejbliže mají tyto pomníčky zřejmě k pomníkům a památníkům obětem války. Obojí činí z mrtvých oběti, které mohou být za určitých okolností interpretovány poukazem na zbytečnou smrt [cf. Howarth 2007: 105]. Odlišný je ovšem záměr učinit z padlých vojáků prostřednictvím pomníku hrdiny (ať už zemřeli za jakýchkoliv okolností, třeba i v dopravní nehodě), a tím vlastně popřít tento aspekt zbytečné smrti. Současné pomníčky obětem dopravních nehod naproti tomu spíše než hrdinství akcentují aspekt oběti či nevypočitatelnosti smrti. Pomníky vojáků padlých v krajině se navíc často nacházely v prostředí vzdáleném od bydliště jejich rodin, což znemožňovalo jejich pravidelné navštěvování truchlícími a eliminovalo možnost udržování pomníku jako součást rituálu truchlení. Jakkoliv mohou být některé rysy podobné, jiné se liší a interpretace vždy nesou prvky prostředí, ve kterém se tyto objekty nachází, a společností, které se k nim vztahují. Samozřejmě vznikají rozdíly i na individuální úrovni, ale cílem této studie je spíše poukázat na společné pohledy některých skupin, a to dvou základních – jednak zohlednit perspektivu recipientů a širší společenské souvislosti, včetně odkazů na mezinárodní kontext, jednak poukázat na hledisko tvůrců a udržovatelů pomníčků u silnic.

Vznik pomníčků u silnic především odpovídá kontextu a potřebám současných společností a jejich jednotlivých členů. Nechci tvrdit, že nenavazuje určitým způsobem na starší tradice, ale nekladu si za cíl tento vztah objasnit. Spíše bych ráda poukázala na obecnější charakter tohoto fenoménu, který se zhruba ve stejné době (v devadesátých letech 20. století) objevil na různých místech vyspělého světa. Věřím, že jeho shodný časový výskyt je sycen určitými společnými rysy vztahování se ke smrti v pozdně moderních společnostech s křesťanským pozadím a aktuálně velmi nízkou mortalitou obyvatel. Nehledě na geografickou vzdálenost je význam těchto objektů vnímán veřejností i tvůrci podobným způsobem, i když se jejich vzhled může podle místních zvyků, formálních podmínek i vkusu a smýšlení budovatelů lišit [cf. Clark, Franzmann 2006; Clark, Cheshire 2004; Hartig, Dunn 1998; Owens 2006]. Společné je pro pomníčky u silnic rovněž to, že jsou umístěny do běžného veřejného prostoru. S přibývajícím počtem se proto dočkaly i zájmu širší veřejnosti, oprávněnost jejich existence byla řešena ve veřejném diskurzu a některé lokální autority začaly regulovat jejich výskyt.

Studie vychází ze dvou důležitých zdrojů, z terénního výzkumu, který autorka provedla, a ze zjištění a interpretací zahraničních odborníků. Domácí autoři se sledovanému problému bohužel doposud nevěnovali. Výjimku tvoří archeolog V. Matoušek, který v rámci archeologického popisu krajiny zaznamenává i tyto objekty [Matoušek 2006]. Článek má poskytnout úvodní vhled do zkoumané problematiky, nastínit možné linie jejího zkoumání, představit zahraniční poznatky a dále zjištění provedené sondy v českém terénu. Fenomén tvorby a udržování pomníčků u silnic pozůstalými je interpretován jako vizualizace smrti (veřejná připomínka smrti prostřednictvím objektu) poukazující na nebezpečí smrti v dopravě a zároveň jako nový rituál truchlení.

Popis pomníčků v ČR je založen na terénním výzkumu, který probíhal v letech 2005 až 2007. Při něm autorka během svých cest sebrala podrobná data o 100 pomníčcích lemujících české silnice, která byla, na základě fotodokumentace a dalších údajů zaznamenaných v terénním deníku, systematicky uspořádána a podrobně zpracována.³ Výzkumný soubor není reprezentativní pro ČR ani žádnou konkrétní lokalitu, vznikl nahodilým způsobem na základě toho, jaké cesty autorka během období výzkumu konala. Nejhojněji byly sledovány oblasti středních a severních Čech. Pomníčky v souboru se nachází v následujících krajích: Středočeském (55), Libereckém (12), Ústeckém (11) a Pardubickém (9), Královéhradeckém (3), Jihomoravském (3), Zlínském (3), Vysočině (1) a v hlavním městě Praze (3). Výzkumný soubor nezahrnuje pomníčky, které podle nápisu prokazatelně nebyly určeny obětem dopravních nehod, výjimečně však může zahrnovat i případy, kdy byl pomníček u silnice vztyčen na památku smrti osoby zaviněné jinak než dopravní nehodou.⁴ Sběr dat o materiálních objektech byl doplněn o průzkum postupů centrálních i lokálních silničních autorit vůči pomníčkům u silnic, orálními prameny v podobě rozhovorů s informátory o pomníčcích v okolí a rozhovory s tvůrkyní a udržovatelkou jednoho pomníčku. Přístup veřejnosti byl zjišťován prostřednictvím hloubkových semi-strukturovaných rozhovorů realizovaných v roce 2006. Výzkumný vzorek tvořilo 30 osob ve středním věku (30–50 let) ze středočeské obce se zhruba 4 tisíci obyvatel. Výběr byl uskutečněn metodou sněhové koule. Mírně převažovaly ženy (57 %), podle nejvyššího dosaženého vzdělání byly nejvíce zastoupeni respondenti vyučení 50 %, středoškolsky vzdělaní s maturitou tvořili 40 % a vysokoškoláci 10 %.

Formální regulace výskytu

Lidové interpretace pomníčků u silnic poukazují na shodné rysy se staršími zvyky a tyto výklady často hrají důležitou roli ve formálních postojích k tomuto fenoménu. Například ve Spojených státech amerických se nejvíce pomníčků u silnic nachází na jihozápadě. Tato skutečnost je vysvětlována odkazem na španělskou tradici „descansos“, tedy odpočinkových míst, na kterých nosiči rakve během cesty z kostela na hřbitov zanechávali pro označení kameny nebo kříže tam, kde

³ Za trpělivost i pomoc při sběru dat bych ráda poděkovala především svému manželovi Zdeňkovi. Za poskytování tipů na místa, kde se pomníčky vyskytují, děkuji doc. Václavu Matouškovi. Oběma zároveň děkuji za cenné připomínky k ranějším podobám této studie, stejně jako i prof. Josefu Kandertovi a Mgr. Lence Dokulilové. V neposlední řadě děkuji za poskytnutí rozhovorů všem respondentům.

⁴ Někdy mohl být podobně vyhlížející pomníček u silnice vztyčen na památku náhlého úmrtí osoby v následku selhání organismu, případně zabití jinou osobou. Případů chybného zařazení do souboru bude zanedbatelné množství, při sběru orálních pramenů byl odhalen jeden takový případ. Pokud se jednalo o zabití během války, většinou byla tato okolnost na pomníčku uvedena, takže nebyl do analyzovaného souboru zařazen.

odpočívali [Reid, Reid 2001; Urbina 2006].⁵ Vstřícnost místních autorit v Novém Mexiku vůči tvorbě a udržování pomníčků u silnic je přitom v porovnání s ostatními státy USA mnohem větší a starší pomníčky jsou zde dokonce ochraňovány jako tradiční kulturní majetek [Urbina 2006].

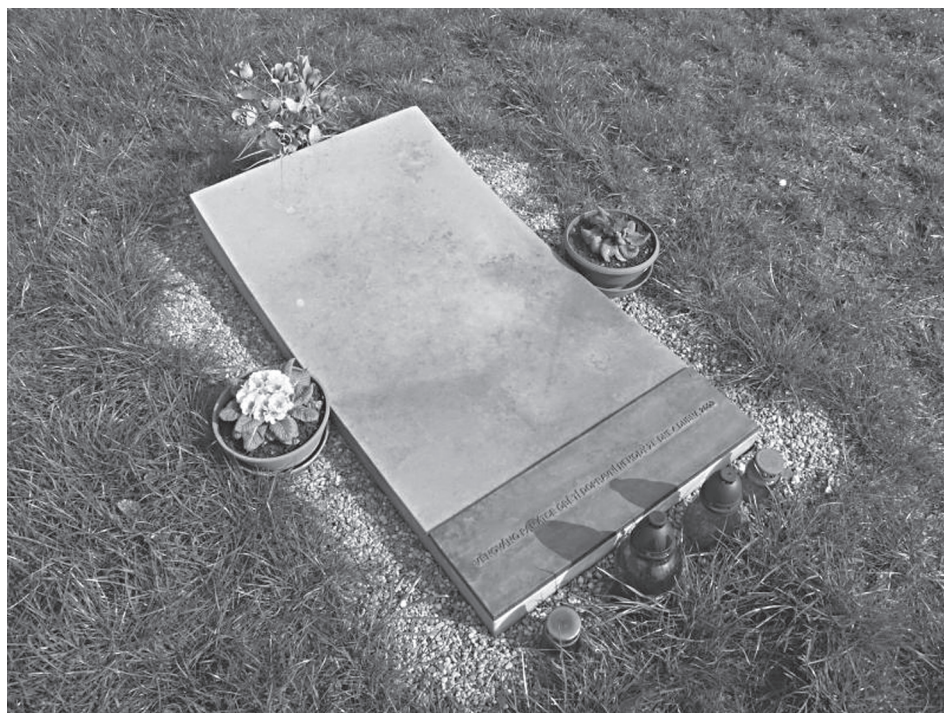
V jiných částech USA je výskyt pomníčků u cest přísně usměrňován. Například v Kalifornii a Montaně jsou povoleny pouze tehdy, pokud při nehodě hrál roli alkohol. Mají pak sloužit jako výstraha jiným řidičům, aby se požívání alkoholických nápojů před jízdou vyvarovali. V Coloradu, Texasu, Virginii a Floridě je zase omezeno období, po které mohou tyto relikty nešťastných událostí u silnic být (od jednoho do šesti let). Massachusetts, Missouri, Oregon a Severní Karolína je úplně zakazují [Doss 2006: 303; Owens 2006: 137]. V jednotlivých státech je regulování pomníčků řešeno především na úrovni lokálních autorit (městských, oblastních atd.), které omezují zejména charakter – tj. vydávají nařízení týkající se (maximální) velikosti, tvaru, materiálu, barvy atd. – umístění a doby trvání těchto objektů. Zatímco v některých oblastech jednoho státu mohou platit přísná opatření, jinde je pozůstalým ponechána v budování pomníčků volnost bez oficiální regulace. Někdy se správní orgány snaží eliminovat počet těchto objektů a zároveň umožnit pozůstalým veřejně projevit svůj žal, proto budují kolektivní pomníky na „bezpečnějších“ místech. K takovým pokusům v posledních letech došlo například v USA nebo v Nizozemsku [Stengs 2005; Urbina 2006], ale i v ČR (obr. 1).⁶

V České republice vznikají pomníčky u silnic v podstatě nezákonně, na území patřícím státu nebo jiným vlastníkům bez jejich svolení. Ani centrální, ani lokální autority přitom u nás oficiálním způsobem jejich charakter (vzhled, velikost, užití materiálu atd.), umístění a délku trvání neregulují. Vedoucí pracovník Ředitelství silnic a dálnic neměl žádné informace o tom, že by pomníčky byly z důvodu ilegality správci silnic záměrně odstraňovány. Podle jeho přesvědčení existuje „tichá dohoda mezi správcem komunálního vlastnictví a dotyčným zájemcem, že (pomníček) nesmí tvořit pevnou překážku“. Osobně si myslí, že, jak uvedl: „dbá se na pietu, pokud to vyloženě nevedí při údržbě silničního tělesa, tak se tím nikdo nezabývá“.⁷ Z výpovědí pracovníků krajských správ silnic Libereckého a Českobudějovického kraje vyplynulo podobné zjištění. Pomníčky

⁵ E. Doss píše o *descansos* rovněž jako o odpočinkových místech, ovšem přisuzuje jim odlišný význam. A sice označení místa na paměť člověka, který zemřel náhle a nebyly pro něj vykonány pohřební obřady, byl pohřben do neposvěcené země. Označování míst bylo údajně prováděno v naději, že se zde budou cestující zastavovat a modlit se za duše zesnulých [Doss 2006: 302].

⁶ V roce 2003 vytvořil kolektivní pomníček pro oběti srážky městského autobusu s vlakem městský úřad v Hradci Králové. Oficiální pomník nahradil pomníčky, které na místě nehody spontánně vytvořili pozůstalí. Jihlavská římskokatolická farnost zase v roce 2006 zorganizovala vztyčení kolektivního pomníku (v podobě jednoho velkého a mnoha malých dřevěných křížů) pro všechny oběti dopravních nehod na D1 na dálničním odpočívadle u Pávova.

⁷ Rozhovor ze dne 19. 2. 2007.



Obrázek 1. Kolektivní pomníček obětem dopravní nehody (srážka autobusu městské dopravy a vlaku) v Hradci Králové – Březhradě, zbudován v roce 2003 městským úřadem.
Foto Jana Kameníková 2007.

jsou tiše tolerovány, nemají sice oficiální status, ale nikdo je nelikviduje. Získat oficiální povolení pro tvorbu pomníčku v blízkosti silnice je podle zkušeností pracovníků technicko-správních úseků silnic v Libereckém a Českobudějovickém kraji⁸ prakticky nemožné, vyžaduje to kladné rozhodnutí od policie a krajského úřadu. Ani v Českobudějovickém kraji, který projevil snahu množství pomníčků redukovat, však nejsou tyto objekty bez dohody s pozůstalými rušeny, ani nebyl vydán přímý zákaz jejich tvorby. Argument proti těmto objektům přitom spočívá především v předpokládaném ohrožování bezpečnosti. „Když tam jede někdo další, tak se na to (pomníček) dívá, nevěnuje se řízení, odtrhuje to pozornost.“⁹ Podoba a výskyt pomníčků tak v ČR nejsou silničními autoritami prozatím regulovány.

⁸ Výběr krajů byl volen jednak s ohledem na lokality zkoumaných pomníčků, jednak bylo snahou zachytit i tvrdší přístup, který podle zdrojů z médií měl být v ČR uplatňován v Českobudějovickém kraji.

⁹ Rozhovor s provozním náměstkem krajské správy ze dne 20. 2. 2007.



Obrázek 2. Předměty u silnice v místě dopravní nehody na Mělnicku, silnice č. 16 úsek Vysoká Libeň – Byšice. Foto Olga Nešporová 15. 5. 2005.

České pomníčky jako materiální objekty

Pomníčky připomínající oběti dopravních nehod se podél českých komunikací začaly hojněji objevovat ve stejné době jako v jiných západních zemích, v devadesátých letech 20. století. Přesné datum nebo alespoň rok smrti byl uveden zhruba na polovině pomníčků výzkumného vzorku. Nejvíce z nich vzniklo v posledních letech (25 z nich připomínalo oběti nehod z třetího tisíciletí a 22 oběti z devadesátých let 20. století), zatímco na připomínku starších událostí byly pomníčky budovány výjimečně (2 z osmdesátých let a 1 z šedesátých let 20. století). Nejstarší pomníčky v souboru byly věnované tragickým událostem z Chrudimska. První byl zbudován na památku smrti dvou mužů v roce 1969, druhý upamatovává smrt mladého muže v roce 1980. Nachází se přitom na stejné silnici ve vzájemné vzdálenosti menší než deset kilometrů a inspirace pozdějšího od ranějšího je zřejmá. Na obou pomníčcích trvalé, solidní stavby jsou uvedena přesná jména obětí i názvy obcí, ve kterých bydleli (což není typické), a datum tragédie. Podle výpovědi místního obyvatele vznikly oba objekty krátce po nešťastných událostech.¹⁰

Budování pomníčků u silnic je většinou postupným procesem, kdy stabilnější charakter s využitím trvalejších materiálů (kamene, kovu, betonu a dřeva)

¹⁰ První z nich ovšem nebyl dopravní nehodou v přísném slova smyslu, podle výpovědi místního pamětníka byly oběti zabitě střelnou zbraní.

někdy získají až po několika letech. Dataci vzniku tedy nelze přísně vázat k uvedenému roku úmrtí. Místa zpočátku obsahují především volně položené předměty – květy, svíčky, hračky atd. Až posléze jsou na některá z nich umísťována trvalejší označení, mnohdy jsou záměrně voleny materiály zajišťující dlouhodobé trvání. Přitom je na základě pozorování zřejmé, že četnost návštěv, odvozená z věcí přinášejících na památku zemřelého, se v průběhu času mění. Mnohá z těchto míst nicméně mají trvalejší charakter, a jak se ukazuje na těch nejstarších, přetrvávají v krajině několik desítek let. Pokud nebudou záměrně odstraněny, mohou se některé z pomníčků u silnic stát objekty zájmu budoucích archeologů i za několik stovek let.

Zkoumané pomníčky u silnic lze jako materiální objekty rozdělit do dvou skupin. První, méně často zaznamenanou,¹¹ je volné umístění drobných předmětů v blízkosti silnice, kde došlo k tragické nehodě (obr. 2). Většinou se jedná o květiny, svíčky a nádoby na ně. Druhá skupina má trvalejší charakter, zahrnuje objekty z trvanlivějších materiálů (kámen, kov, dřevo), které jsou na místě fixovány, ovšem často v kombinaci s volně umístěnými předměty (obr. 3–5). Většina zkoumaných pomníčků obsahovala fixované předměty z trvanlivějších materiálů, pouze 5% pomníčků bylo tvořeno toliko volně umístěnými předměty.

Nejčastějším prvkem byl kříž, který byl součástí 65% zkoumaných pomníčků.¹² Materiál byl různý, většinou se jednalo o kříž dřevěný (65%), řidčeji byl použit kov (26%) a nejméně častý byl kříž kamenný (9%). Druhý nejčetnější typ pomníčku ve vzorku spočíval ve vertikálním kamenném „náhrobku“ (22%). Vedle dřeva, kovu a kamene byl často zároveň používán beton, který většinou tvořil horizontální základ vztyčeného kříže nebo náhrobku. Dále byly užívány neopracované kameny různé velikosti, písek, keramické či betonové dlaždice a sklo. Výjimečně pomníčky obsahovaly i části vozidel obětí, kola či pneumatiky, v jednom případě dokonce celé dětské jízdni kolo, v jiném případě čelní sklo (obr. 3).

Naprostá většina zkoumaných pomníčků (97%) obsahovala květiny či jinou rostlinnou složku (keř, strom). Nejčastější byly umělé květiny, které se objevovaly na 72% pomníčků, méně často se vyskytovaly květy živé (47%),¹³ nebo úmyslně zasazené rostliny, keře či stromy (32%). Obvyklé přitom byly kombinace uvedených typů květinové výzdoby. Dalším hojně zastoupeným prvkem byly svíčky

¹¹ Menší počet záznamů pomníčků tohoto typu je způsoben nejen jejich reálnou menší četností, která vyplývá i z nižší trvanlivosti takových objektů, ale bude zřejmě podpořen i jejich menší nápadností, takže tyto objekty mohly být při sběru dat nezáměrně častěji opominuty.

¹² Tj. kříž záměrně umístěný jako symbol na místě nehody, nepočítám kříže, které byly užity v nápisech jako prosté označení úmrtí před uvedeným datem.

¹³ Nižší četnost výskytu živých květin byla posílena nejen jejich menší trvanlivostí, ale i jejich řídkým užitím v zimních měsících. Za živé květy byly považovány nejen řezané květy, ale i květiny v nádobách, které vyžadují určitou péči a vypovídají o četnějším navštěvování místa.



Obrázek 3. Pomníček u silnice na Kolínsku, silnice č. 322 mezi Lžovicemi a Veletovem. Pomníček sestává ze tří základních stavebních prvků: kamenného vertikálního „náhrobku“, čelního skla auta a kovového kříže. Dále obsahuje květiny a svíčky. Foto Olga Nešporová 19. 7. 2006.

a nádoby na ně, které byly součástí 82 % pomníčků. Jiné drobné předměty se objevovaly spíše sporadicky, jednalo se o plyšové či plastické hračky, srdíčka, keramické figurky, případně části oblečení. Vyskytly se i předměty svědčící o osobních zájmech mrtvých – hokejka, kopačka, kytara, CD. Výjimečně se u pomníčků nacházely i cigarety nebo kondomy, zamýšlené patrně jako dary mrtvým.¹⁴

Pro pozůstalé, kteří chápou svůj žal jako nepřekonatelný a nekončící, byl u českého souboru alespoň v polovině případů důležitý rovněž faktor trvanlivosti vytvořeného pomníčku, který byl zřejmý z použitých materiálů a solidního provedení stavby.¹⁵ Tento faktor v některých státech neplatí. Například v Austrálii a některých částech USA¹⁶ spočívá nejčastější podoba pomníčku v prostém dřevě-

¹⁴ Dary zemřelým v podobě cigaret nebo plechovek piva byly zaznamenány i u pomníčků v USA [Reid, Reid 2001: 349].

¹⁵ Zhruba polovina pomníčků byla zbudována z trvanlivých materiálů – kámen, kov, beton –, jejichž přetrvání v krajině může být záležitostí i několika staletí.

¹⁶ Potvrzují to výzkumy prováděné v Texasu, kde je ovšem zároveň oficiálním nařízením

ném kříži, většinou natřeném bílou barvou [Clark, Cheshire 2004; Harting, Dunn 1998; Lowe 2005]. Využití trvanlivějších materiálů se naopak objevuje v Irsku, kde se nejčastěji vyskytují opracované kamenné náhrobky či desky,¹⁷ a v Řecku, kde cesty lemují kamenné stavby [Clark, Cheshire 2004: 206]. Jak v Irsku, tak v Řecku je přitom patrné ovlivnění křesťanstvím, na objektech je také hojně využívána křesťanská symbolika.

Připomínané osoby a tvůrci pomníčků

Pomníčky často poskytují údaje o osobě či osobách, na jejichž paměť byly vztyčeny. Více než polovina (58 %) zkoumaných objektů obsahovala jméno či jména obětí. Nejčastěji přitom šlo o smrt jedné osoby, 5 pomníčků bylo založeno na památku dvou osob, jeden pro čtyři a jeden na památku šesti zabitých osob. Celkem tak výzkumný vzorek tvořený 100 pomníčky připomínal nejméně 113 mrtvých osob. Pohlaví obětí bylo z uvedeného jména, fotografie nebo nápisu zřejmé u 62 % pomníčků a 75 obětí, mezi kterými byli častěji zastoupeni muži, a to 68 %. Pokud byl pomníček vytvořen pouze pro jednu osobu, pak to bylo pro muže v 80 % identifikovatelných případů.¹⁸ Genderové rozložení přitom koresponduje se statistickými údaji o úmrtnosti, které potvrzují, že oběťmi dopravních nehod jsou častěji muži. Například v roce 2004 tvořili muži 75 % obětí dopravních nehod [Zemřelí... 2005: 23]. Skutečnost, že pomníčky výrazně častěji připomínají mužské oběti, tedy odpovídá reálné úmrtnosti na následky dopravních nehod a není vyvolána odlišným chováním pozůstalých založeném na pohlaví mrtvého. Průměrný věk obětí činil 26 let, přičemž nejmladší byl pětiletý chlapec, nejstarší jednapadesátiletá žena. Věk bylo však možné stanovit pouze u 43 obětí z celého souboru (většinou nebyl uveden přímo, ale byl vypočítán z dat narození a úmrtí obětí).

Tvůrci a udržovatelé pomníčků jsou pozůstalí zastižení náhlou smrtí svých blízkých. Podle různých indicií lze tušit jejich vztah k zemřelému; obvykle se jedná o blízké příbuzné, především rodiče, případně sourozence a manžely/manželky. Poměrně hojně bylo rovněž zbudování připomínky na mrtvého kamarády, někdy i přítelkyni či přítelem (případně ve spolupráci s kamarády). Pokud byl v rámci pomníčků použit text (vedle jména, data úmrtí a narození obětí), většinou připomínal tragickou událost a vyjadřoval přesvědčení pozůstalých, že na zemřelého nezapomenou. Nejčastěji byla uvedena slova: „(zde) tragicky zahynul/a“, „vzpomínáme“, „(nikdy) nezapomeneme“. Objevily se i osobnější va-

omezena doba, po kterou smí být schválený pomníček u silnice umístěn. Povolení se dává většinou na rok.

¹⁷ Viz fotodokumentaci několika stovek irských pomníčků na <http://www.irishroadside.com/textlist.htm>.

¹⁸ Rozdíl je tvořen tím, že oběťmi hromadných pomníčků (zbudovaných na památku dvou a více osob) ve zkoumaném souboru byly většinou (v 71 %, tj. 12 obětí) ženy. Toto zjištění však nelze vzhledem k velikosti a nereprezentativnímu charakteru vzorku považovat za významné. Až další výzkum ukáže, zda se jedná o obecnější trend.



Obrázek 4. Dřevěný kříž s fotografií a umělé květiny na památku oběti dopravní nehody u Roudnice nad Labem, silnice č. 240. Foto Olga Nešporová 22. 7. 2006.

rianty blíže popisující zármutek pozůstalých a jejich vztah k zemřelému, často prostřednictvím poetického vyjádření. Například: „Kdo se vryje do srdce, nikdy se z něho neztratí.“ „Krátké bylo tvoje žití, Bůh Tě k sobě povolal, a nám zarmouceným, velkou bolest zde na světě zanechal. Navždy budeš žít v našich srdcích.“ „Tak mlád a příliš bezstarostně, vydal se na cestu poslední. Osud zasáhl ho krutě, nelítostně, ale vzpomínky v srdcích navždy zní.“ Jednou bylo připomenuto, že smrt nebyla způsobena vlastní vinou oběti: „bez viny“. Ve dvou případech bylo přímo uvedeno: „vinou bezohledného řidiče“. Takové pomníčky pak nejen připomínají tragickou událost, ale zároveň se snaží veřejně poukázat na viníky nehody. Jim i okolní veřejnosti je prostřednictvím pomníčku čin neustále připomínán. Prvek viny ovšem nebyl akcentován v případě, že oběť zahynula vlastní vinou. Je zřejmé, že značná část obětí není hrdiny, ale oběťmi vlastního selhání, nebo selhání svých blízkých, kteří v danou chvíli řídili.

Konstrukce pomníčku i četnost jeho navštěvování souvisí jak s procesem truchlení aktérů, jejich individuálními potřebami a ritualizací návštěvy pomníčku, tak s reálnou dostupností místa. Pomníčky se častěji objevují na lokálních komunikacích než u dálnic, kde mnohdy chybí vhodný prostor pro umístění a navíc je

velmi nebezpečné na těchto místech zastavovat a případně je opakovaně navštěvovat. Rovněž jejich recepce projíždějícími je vzhledem k rychlosti ztížena, čímž ztrácí jeden ze svých důležitých rozměrů, a sice veřejné přijetí a připomenutí. Okolí silnic nižších tříd poskytuje tvůrcům pomníčků větší prostor, i když zřejmě k jejich budování a četným návštěvám dochází hlavně tehdy, pokud se oběť zabila v blízkosti bydliště pozůstalých [cf. Owens 2006]. Na vzdálenějších místech se pak spíše objeví pouze kříž s kyticí umělých květin. Paralely soukromých cest vykazujících prvky poutě pozůstalých ke vzdáleným posledním místům života blízkých, které byly pozorovány v Austrálii [Smith 1999], nebyly v českém prostředí zaznamenány. Pokud existují, jsou nepochybně výjimečné již proto, že zdejší vztah k cestování i charakter silnic a dálnic je odlišný.

Příběh za pomníčky¹⁹

V jedné české obci stojí na každé straně silnice naproti sobě dva pomníčky připomínající zhruba dva roky starou nehodu. Zpočátku tam byly pouze květy, svíčky a drobné předměty, posléze byly vztyčeny dřevěné kříže a vytvořeny kamenné plošiny a ohrazení, místa se postupně rozrostla co do plochy a nabyla trvalejšího charakteru. Na první pohled je zřejmé, že pozůstalí se sem často vrací, místa jsou upravená a plná květin a luceren se zapálenými svíčkami. Na následky autonehody, která se na tomto místě stala, zahynuli tři mladí lidé, dva muži ve věku 27 a 22 let a 19letá dívka. Přesné okolnosti nehody nejsou zcela jasné a její soudní projednávání dosud neskončilo. Silnice je na místě přehledná, přesto zde došlo ke srážce dvou aut. Přeživší řidič jel po hlavní silnici, ovšem o něco rychleji, než je předepsaná rychlost, a do cesty mu z vedlejší silnice vjela mladá řidička. Ona a její spolujezdec nehodu nepřežili, druhý řidič sice ano, ale na místě zahynul jeho spolujezdec a zároveň starší bratr. Matka obou synů o události uvedla:

Stalo se a nic se nedá vrátit zpátky. Pro mě jako mámu je to hrozně bolestivé, jednoho syna jsem během vteřiny ztratila a druhého ztrácím postupně. Bratr, kterého miloval, mu zemřel před očima. Petr byl na místě mrtvý. Tomášovi se nestalo vůbec nic fyzicky, ale... Teď nás čeká soud, je obviněn ze zabití tří lidí, sazba od tří do deseti let. Celé rodině se v mžiku změnil život, a ač mi není ještě padesát, není to už život, ale čekání na smrt. Za chvíli už to bude rok a je to pro mě čím dál bolestivější. Neumím s takovou ztrátou žít ani já, ani manžel.

Jedním z prostředků vyrovnání se se smrtí syna se pro ni stalo ritualizované navštěvování místa, kde zemřel. Někdy sama, ale většinou s manželem navštěvu-

¹⁹ Zachovávám žádost informátorky o anonymizaci místa i osob a velmi jí děkuji za důvěru i poskytnuté rozhovory. Uvedená jména jsou smyšlená, stejně jako jména všech dalších informátorů i místní jména. Citované pasáže rozhovorů byly z mluvené variety jazyka převedeny do spisovné písemné formy češtiny.

je tato paní Petřův pomníček v obci nedaleko svého bydliště prakticky každý den. Zapálí tam svíčku, přinese čerstvé květiny a zavzpomíná. Pravidelné navštěvování tohoto místa vysvětlovala: „ono jako ze začátku, ono vás to tam jako přitáhne. A když jsme se s manželem nedostali, tak večer, já jsem pak říkala: já jsem mu nebyla říct ani dobrou noc“. Jezdí nebo chodí tam dokonce častěji než na hřbitov, kde je jeho tělo uloženo. Na otázku, co pro ni to místo znamená, odpověděla:

Tam ztratil Petřík život, tam na té zemi leželo jeho mrtvé tělo. Nevím, nebyla jsem věřící, ale ta jeho dušička, tam snad chvíli byla. Tím, že tam je ten pomníček, bych chtěla, aby všichni, co jedou okolo, byli opatrnější, obezřetnější, aby si uvědomili, že i na tak přehledné křižovatce se může cokoli stát, vlastně všude se může něco stát.

I přes vědomé zdůraznění sekulárního postoje tato výpověď poukazuje na jistý sakrální rozměr, který je místu připisován. Zároveň počítá s jinou než materiální existencí, a poukazuje na oddělení duše od těla na místě nehody, což implicitně připouští víru v možnou další existenci duše. Vedle osobního prvku obsahuje i přesah ke kolektivnímu, a to ve zmínění zamýšleného poselství pro recipienty, které má místo označené pomníčkem varovat a podněcovat k zachovávaní větší bezpečnosti na silnicích a má jim připomínat nahodilý charakter smrti.

Jak již bylo řečeno, budování obou pomníčků probíhalo postupně, začalo volně položenými předměty. V den pohřbu Petra se na místě nehody jeho matka, otec a bratr s přítelkyní ještě před pohřební hostinou zastavili, aby tu položili několik kytic, a večer po hostině přijeli ještě jednou, aby místo vyzdobili vázanými květy (užitými předtím pro výzdobu restaurace, kde proběhla smuteční hostina). I ozdobný tvar dřevěného kříže, který tvoří základ pomníčku, má svůj hlubší význam. Byl truhlářem vyroben přesně podle přívěšku, který Petr nosil a který měl na krku i v okamžiku nehody. Nalakoval ho Petřův otec, přičemž při výběru laku speciálně zohledňoval jeho co nejdelší trvanlivost. Kříž na místě do betonového základu zabudoval bratr zemřelého s pomocí kamaráda, obložení lámaným kamenem později dotvořili jeho rodiče. Vedle hojných květin a svíček občas na místo blížící pozůstalí umístí i další drobné předměty. Bylo zde i CD, které Petr v autě těsně před nehodou měnil, směřující se srdíčka, doutníky, cigarety a kondomy, které mu zde příležitostně zanechali kamarádi. Rodiče na místě zasadili dva keře, což Petrova matka vysvětlila následovně: „Až tady třeba jednou nebudeme, tak že tam budou aspoň ty tújky růst.“ Vyjadřuje to touhu po trvalejším označení a zároveň oživení tohoto místa.

Podobně, ale s jistým časovým zpožděním, se rozrůstal i pomníček na druhé straně silnice, kde jsou ovšem spíše umělé květiny, neboť rodiče obětí bydlí dále od místa, o které se starají více kamarádi. Na první pohled se podoby obou pomníčků během roku a půl vyrovnaly, oba obsahují dřevěné kříže a kamenné plochy, i jejich rozsah je velmi podobný. Skupiny navštěvovatelů každého z pomníčků jsou přitom striktně oddělené, již proto, že pozůstalí kladou hlavní vinu za nehodu vždy na opačnou stranu. Na pozůstalé tak v jistém smyslu půso-

bí druhý pomníček jako výčitka. V postupném rozvíjení druhého pomníčku lze nalézt princip soutěživosti a prestiže, kdy označením tohoto místa jakoby mělo být řečeno, že zde nezahynula jediná oběť (tedy Petr, kterému byl zbudován první pomníček), a památka na tyto další dvě oběti je neméně důležitá.

Významy a poselství

Významy přikládání pomníčkům se signifikantně liší podle toho, kdo je těmto objektům přikládá. První skupinu tvoří jejich tvůrci a udržovatelé, tedy pozůstalí, pro které jsou významy spojené s konkrétním pomníčkem důležitější a intimnější v porovnání s veřejností. Strůjci pomníčků si jejich prostřednictvím připomínají konkrétní osobu, jejich udržování je pro ně rituálem v procesu truchlení. Na rozdíl od toho kolemjdoucí či jedoucí osoby pomníčky chápou obecněji, spíše jako objekty připomínající tragickou nehodu.

a) Tvůrcové a udržovatelé

Pro pozůstalé má klíčový význam právě konkrétní místo, na kterém jejich blízký přišel o život nebo se smrtelně zranil. Tuto skutečnost potvrzuje i výklad V. Matouška, podle kterého je pro památníky z druhé poloviny 20. století a z 21. století typický „příznačný důraz na zvýraznění místa, kde k připomínané události došlo“ [Matoušek 2006: 282]. J. Clark a M. Franzmann [2006] jsou na základě dlouhodobého výzkumu australských a novozélandských pomníčků u silnic přesvědčené, že místo tragické nehody nabývá pro pozůstalé posvátného charakteru.²⁰ Podle jejich interpretace se jedná o místo, které má klíčový význam jako hranice či práh oddělující svět živých a svět mrtvých. Opakované návštěvy tohoto místa pozůstalým umožňují komunikovat zde s mrtvými,²¹ což se někdy projevuje i zanecháváním krátkých vzkazů pro mrtvé. Zahraniční studie ukazují, že pro některé věřící aktéry (ať již protestanty nebo katolíky) může být toto místo spojnicí mezi nebem a zemí, o čemž svědčí například kříž vztyčený na památku Scotta, který nese následující nápisy: „dveře do nebe jsou otevřené Scotty RIP“²² a „pozdravuj babičku“ [Clark, Franzmann 2006: 589]. Ve zkoumaném českém souboru se podobné nápisy nevyskytly, což může být způsobeno různými okolnostmi. Jako vysvětlení se nabízí jiný, méně otevřený, způsob komunikace, dále sekulárnější charakter české společnosti i menší jistota ve víře v určitou koncepci posmrtné existence (například křesťanskou představu nebe), která s tím souvisí. Většinově používaná symbolika kříže nemusí sloužit jako čistě křesťanský sym-

²⁰ Posvátný charakter pomníčků u silnic zmiňovali i další autoři zkoumající tento fenomén v Austrálii [Hartig, Dunn 1998; Smith 1999].

²¹ Stejnou funkci plní i hroby na hřbitovech.

²² *RIP* je zkratkou pro *Rest in Peace*, tj. odpočívej v pokoji.

bol, ale může být užita v širším významu jako obecné označení (místa) smrti a posvátnosti, jak naznačuje výše uvedená výpověď informátorky. I v zemích s významnou a stále živou křesťanskou tradicí, např. v Louisianě ve Spojených státech, může být kříž vnímán jako obecný symbol smrti [Owens 2006: 120], tím spíše je tomu tak v sekularizovaných zemích s křesťanskou minulostí.

Prostřednictvím pomníčků u silnic je připomínána památka zesnulých, čímž je vlastně prodlužována jejich přítomnost ve společenství [Stengs 2005; Reid, Reid 2001]. Do jisté míry plní stejnou funkci, tedy prodloužení přítomnosti osoby ve společenství, i hroby na hřbitovech, jejichž hlavní účel se ovšem výrazně liší. Spočívá především v uložení lidských pozůstatků či ostatků, v katolickém prostředí je navíc klíčový sakrální rozměr a posvátný charakter prostoru hřbitova nebo alespoň jednotlivých hrobů. Hrob či hrobka připomíná celý rod, zatímco pomníček pouze jednu osobu, případně více osob, které zemřely na následky stejné nehody. Jak hroby, tak pomníčky ovšem mohou sloužit stejné funkci, a sice být součástí rituálů truchlení a evokovat v pozůstalých vzpomínku na mrtvé. Mnohdy je podobná i použitá forma, symbolika a dikce, pouze s tím rozdílem, že pomníčky u silnic častěji užívají kříž jako hlavní prvek. Pokud užívají opracovaný kámen, jedná se většinou o zmenšeninu náhrobku. Pomníčky, ačkoliv někdy připomínají malé hroby, se v porovnání s nimi více vymykají formálním pravidlům²³ na tvar a úpravu, čímž umožňují snadnější realizaci personalizovaných projevů. Přestože zde chybí tělesné pozůstatky či ostatky zesnulého, toto specifické místo má pro pozůstalé mnohdy větší význam než hrob. Snad i proto, že se více váže k představě žijící osoby, nikoliv k uloženému mrtvému tělu.

Rozdíl v umístění pomníčků a hrobů implikuje náležitost k odlišným sociálním celkům. Zatímco na hřbitově je zesnulý zařazen do symbolického společenství mrtvých, u silnice je jeho připomínka ambivalentní. Nachází se ve veřejném prostoru, který patří spíše živým než mrtvým. Navíc je tímto způsobem živým odhalován jistý aspekt sociální identity zesnulého, a sice identita oběti dopravní nehody [Stengs 2005]. Smrt mladého člověka v dopravě je obecně považována za nespravedlivou, což činí z mrtvého oběť nehledě na (mnohdy těžko zjistitelný) podíl vlastního zavinění [Westgaard 2006: 153].

Minimalizace pohřebních obřadů v ČR²⁴ a absence veřejného projevení smutku pak některým pozůstalým zřejmě vadí především tehdy, když se musí vyrovnat s náhlou ztrátou blízkého věkově hluboko pod střední délkou života. Spontánně proto utváří nové podoby pohřebních rituálů, které nejsou formalizo-

²³ Pomníčky u silnic vznikaly spontánně a jejich forma nebyla zpočátku příliš omezo-
vána, zavádění určitých pravidel omezujících jejich vzhled je novější záležitostí, rozhodně
neplatí všude a také míra omezení je různá. Naproti tomu hroby na hřbitovech podléhají
formálním pravidlům a zvykům stanoveným na základě hygienických a sociálních norem
a hřbitovních ustanovení a plánů.

²⁴ Minimalizací mám na mysli jednak zjednodušení pohřebních obřadů a oslabení jejich
kolektivního rozměru, jakož i nekonání posledního rozloučení pro signifikantní podíl
zesnulých. Viz [Maiello 2005; Nešporová 2007].

vané a vznikají především na základě potřeb pocívaných pozůstalými a z jejich iniciativy. Praxe spontánního vzniku pomníčků a památníků na místech násilných smrtí (např. vražd, autonehod, sebevražd) je považována za jeden ze současných rituálů truchlení [Haney, Leimer, Lowery 1997; Doss 2006]. Spontaneita se přitom týká pouze jejich původu, jejich charakter zachovává určitá pravidla (ve vzhledu, umístění atd.). Materiální projev v podobě pomníčků „pomáhá vyrovnat se psychickou krizí způsobenou náhlou a často nevysvětlitelnou ztrátou“ [Doss 2006: 298]. Jedná se o soukromé a individualizované jednání, které se odehrává ve veřejném prostoru a může vyjadřovat poselství o příčině smrti nebo jejích důsledcích [Haney, Leimer, Lowery 1997], v tomto případě kritiku bezpečnosti v dopravě. Individualizace a personalizace hraje při tvorbě a udržování pomníčků důležitou roli. Pomníčky skýtají možnost uplatnění vlastní kreativity, která se v případě budování hrobu tolik neuplatňuje, protože jeho forma je do značné míry standardizovaná a jeho zbudování je reálně vykonáváno specialisty na základě objednávky pozůstalých, kteří většinou pouze vybírají z nabízených možností. Svoboda i větší vlastní iniciativa v případě tvorby pomníčků je důležitým aspektem.²⁵ Jako by měli pozůstalí možnost sami pro mrtvého ještě něco udělat, tedy označit ve veřejném prostoru místo, které by připomínalo jeho osobu i tragickou událost.

Pomníčky u silnic často souvisí s náboženstvím či spiritualitou, většinou se totiž vztahují k mrtvému, jakoby určitá forma jeho existence dále pokračovala. Chování jejich tvůrců a udržovatelů ovšem neodráží vzorce utvářené na základě tradiční křesťanské zbožnosti, spíše je syceno individuální formou spirituálního smýšlení a snahou komunikovat prostřednictvím pomníčků s mrtvým [cf. Owens 2006]. Na základě výzkumu si netroufám stanovit, nakolik je víra v posmrtnou existenci vlastní tvůrcům těchto objektů. Z výše uvedené výpovědi matky oběti dopravní nehody je však zřejmé, že zkušenost smrti syna podpořila její tendenci k duchovnímu smýšlení a víře v určitou spirituální dimenzi života („nebyla jsem věřící, ale ta jeho dušička, tam snad chvíli byla“). Sama se negativně vymezovala vůči věřícím, tj. těm, kteří se hlásí k církvím, na druhou stranu připouštěla, že určitou spirituální rovinu vnímala a vnímá. V širší rodině dokonce měli „zkušenost“ s tím, že Petr v nehmotné podobě navštívil dům svých prarodičů. Jeho matka navíc vyslovila domněnku, že by stále myšlení na mrtvého syna mohlo ubírat klid jeho duši a zdržovat ji od odchodu „jinam“. Tzv. spiritualita tak může v kritických životních okamžicích zastoupit tradiční religiozitu tam, kde chybí. Zejména v případě dezeklesializované české společnosti [Nešpor 2004], ve které se i pohřební obřady konají na církevní bázi jen v menšině případů.²⁶ Pomníčky u silnic korespondují s charakteristikami tzv. holistického milieu, které

²⁵ Jsem přesvědčena o tom, že zavedení povinnosti využít standardizovanou formu pomníčku, ke kterému se v některých oblastech Nizozemska či USA místní autority uchýlily, povede ke snížení zájmu pozůstalých o umístění pomníčků na místo nehody. To bylo patrně i nevyřčeným úmyslem skrývajícím se za těmito opatřeními.

²⁶ ČR je vysokou mírou necírkevních pohřbů unikátní. Přestože ve většině zemí Evropy existuje legální možnost uspořádání plně sekulárního pohřbu, volba tohoto způsobu

je významnou součástí mainstreamové kultury pozdně moderních společností [viz Hellas 1996; Nešpor, Lužný 2007: 130–138].

Pomníčky u silnic jsou charakteristickým příkladem fenoménu, který kanadský sociální filosof Ch. Taylor nazývá postdurkheimovskou religiozitou [Taylor 2002]. Zatímco tradiční křesťanské rituály mají kolektivní charakter, zde se uplatňují i vysoce individualizované víry. Navíc sociální interakce, která je podle řady autorů ústředním prvkem rituálu [Bellah 2003; Durkheim 2002; Goffman 1967], hraje v tomto případě mnohem menší roli a spočívá především ve vztahu mezi pozůstalým a zesnulým. Pevně dané členství, skupiny ani formální náboženské autority zde nejsou důležité.

b) Multiplicita významů

Od významů pro pozůstalé se tím dostáváme k významům přikládaným recipienty z řad širší veřejnosti. K. V. Harting a K. M. Dunn hovoří o multiplicitě významů, které pomníčky u silnic evokují. Podle nich je na základě výzkumu, který prováděli v části australského Nového Jižního Walesu, jedním z nejdůležitějších významů skutečnost, že slouží jako připomínky juvenilního machismu. Jsou připomínkami lokální problematické verze maskulinity tkvící v hrdinské agresi, bezohlednosti spočívající v nedodržování bezpečnostních pravidel a egocentrismu [Harting, Dunn 1998]. Tito autoři zároveň ve své studii vyjádřili přání, aby namísto glorifikace smrti obětí dopravních nehod prostřednictvím pomníčků byla tato místa vnímána spíše jako kritická upozornění na problematickou formu agresivní maskulinity a na neschopnost společnosti zabránit smrti mladých lidí, většinou mužů. Relevance této genderové interpretace však byla jinými australskými autory zpochybněna [Clark, Cheshire 2004: 209–210; Smith 1999] a ani pro české prostředí se nezdá být tento výklad vhodný. Může se týkat pouze zcela specifických případů, ve kterých je tragická smrt heroizována, například v komunitě motorkářů. Pomníčky jsou budovány jak pro ty, kteří na silnicích zahynuli vinou vlastní nepozornosti a riskantního chování, tak pro nevinné oběti.

Pomníčky lze vnímat jako veřejné provolání o pomíjivosti života a připomenutí lidské smrtelnosti. Připomínky obětí dopravních nehod přímo na místě dále upozorňují na nebezpečí, která automobilová doprava přináší a s nimiž se cestující mohou každým okamžikem potenciálně setkat. V rámci kampaní za bezpečnější dopravu se dříve poukazovalo především na počty obětí dopravních nehod za určité období, zde jsou však konkrétní příklady označující nebezpečné místo, kde skončil život alespoň jedné osoby. Jednotlivé příběhy lidí zabitých

zůstává nadále spíše výjimečná, i když pomalu roste [Davie 2000]. I ve Švédsku, které je považované za jednu z nejsekularizovanějších evropských zemí, naprostá většina pohřbů (zhruba 90 %) zahrnuje rituály státní luterské církve [Reimers 1999]. Ve Velké Británii se namísto náboženského obřadu v polovině devadesátých let 20. století konal civilní humanistický pohřební obřad zhruba pro 5 % mrtvých [Davies 1997: 187].

v dopravních nehodách působí na širší veřejnost více než prosté konstatování, že v ČR zemřelo v roce 2004 na přímé následky dopravních nehod 1316 osob [údaj podle *Zemřelí...* 2005: 23]. Pomníčky často poskytují i další specifické údaje (jméno zabitě osoby, datum nehody a věk oběti, někdy obsahují i její fotografii nebo specifické předměty svědčící o jejích zálibách atd.).

Konkretizace a personalizace oběti působí na vnímání recipientů naléhavěji, s čímž dnes hojně pracují především média.²⁷ Česká tisková média se o pomníčkách u silnic v souvislosti s dopravními nehodami zmiňují od konce devadesátých let. Téma se několikrát objevilo v celostátně vydávaných denících (např. MF DNES, Blesk),²⁸ oblíbené je však především v regionálních denících. Například v Berounském deníku byl v letech 2003–2004 uveřejňován několikaměsíční seriál nazvaný „Pomníčky podél cest“, v rámci kterého byl jednou týdně přinášen příběh o konkrétních obětech tragických dopravních nehod, na jejichž památku byly vztyčeny pomníčky. Uváděny byly pouze příklady ze Středočeského kraje a totožnou rubriku publikovaly i další regionální deníky z téhož kraje. V zahraničí byl personální rozměr pomníček využit např. v bezpečnostní kampani prováděné oblastním dopravním úřadem v Austrálii.²⁹ Ten v roce 1999 zařadil do televizního vysílání šoty natočené na místech tragických dopravních nehod, kde byly vytvořeny pomníčky. Přátelé a příbuzní zemřelých obětí v nich nabádali řidiče, aby zpomalili, neopomínali dělat pauzy při dlouhých cestách, vyvarovali se pití alkoholických nápojů před jízdou a používali bezpečnostní pásy [Clark 2005].

Pokud vyloučíme specifickou skupinu tvůrců a udržovatelů pomníček, kolemjedoucí či kolemjdoucí recipienty lze rozdělit na tři základní skupiny podle míry informovanosti a angažovanosti v jednotlivých případech. Dělení bylo vytvořeno na základě analýzy rozhovorů s různými typy aktérů a jejich zcela odlišných pohledů na zkoumané objekty. První skupina recipientů nemá o daném pomníčku a okolnostech jeho vzniku žádné bližší informace, druhá skupina má informací více, například zná okolnosti nehody nebo pozůstalé či oběť samotnou, a do třetí skupiny recipientů lze zařadit ty, kteří byli přítomni při nehodě, ve které zahynul člověk (lidé).³⁰ Recepce místa s pomníčkem se u jednotlivých skupin aktérů liší v závislosti na informovanosti i osobní zkušenosti. Například v Nizozemsku byl jako jeden z důvodů ospravedlňujících uplatňovanou snahu omezit vznik pomníček obětem železničních nehod užít poukaz na psychickou zátěž, kterou způsobují. V této argumentaci bylo poukazováno na skutečnost, že

²⁷ Teorie masové komunikace hovoří o tom, že logika médií je nakloněná personifikaci. Například příběhy ze života diváky přitahují více než zpravodajství [McQuail 2002: 233, 301–302].

²⁸ O pomníčkách u silnic obětem dopravních nehod bylo na některé z prvních třech stran MF DNES pojednáno např. 5. 5. 1999, 10. 11. 1999, 1. 9. 2000, 18. 4. 2001, 18. 6. 2003, 24. 7. 2004; v Blesku např. 25. 3. 2006.

²⁹ Konkrétně New South Wales Roads and Traffic Authority.

³⁰ Zcela specificky pak vnímá pomníček člověk, který byl přítomen konkrétní nehodě, ve které zemřela osoba, na jejíž připomínku pomníček vznikl.

strojvůdci, kteří se někdy účastnili smrtelné nehody, když vidí pomníček nebo dokonce i jen malou kytici u tratě, se musí znovu vyrovnávat s traumatickým momentem [Stengs 2005]. Při generalizaci interpretací je žádoucí mít tyto základní rozdíly na paměti. Nejobecnější společenský pohled na zkoumaný fenomén lze patrně získat od běžných recipientů a zároveň osob nezainteresovaných na tvorbě nebo udržování nějakého pomníčku.

c) *Nezainteresovaní recipienti střední generace*

Třicet respondentů ve věku 30–50 let bylo během rozhovorů zaměřených na problematiku smrti a pohřebních obřadů rovněž dotazováno na osobní názory o pomníčkách u silnic. Nikdo z nich nebyl tvůrcem ani udržovatelem žádného takového objektu, nicméně všichni někdy pomníček u silnice spatřili. Dotazované recipienty lze podle přístupů a hodnocení rozdělit zhruba do tří skupin.

První zahrnovala přes polovinu respondentů (17), kteří měli pro konání pozůstalých a tvorbu pomníčků u silnic pochopení. Pomníčky většinou vnímali jako určitou výzvu k tomu, aby byli na silnici opatrnější a soucítili s pozůstalými, kteří takové pomníčky vytváří a udržují. Neviděli důvod, proč by měli chování pozůstalých odsuzovat nebo mu bránit, zvláště když pomníček může ostatním řidičům připomenout nebezpečí, a tím je přimět k větší opatrnosti:

Já si myslím, že to je docela dobré, že člověk, když jede autem a vidí to, takže si pak dává pozor. Tak je to takové varování. Kolikrát je to na úplně rovné silnici, kde by člověk si říkal – tady se prostě nemůže nic stát. A má tendenci jet, co to dá. Tak když tam vidím takovouhle věc, tak hnedka člověk sundá tu nohu z plynu. Tak si o tom myslím, že z tohoto hlediska je to docela dobré. A jinak si myslím, že když ti lidé tu potřebu cítí postavit něco ... tam, kde ten jejich příbuzný, známý zemřel, tak ano. Ale jinak, nic jiného v tom nevidím, než tu symboliku. ... Spíš to schvaluji. Schvaluji, no. Nebo takhle, myslím si, že to není na škodu věci, ale říkám, má to preventivní, velmi preventivní účinky. (Aleš)

Pozůstalým by rozhodně v jejich chování nebránili, měli pro něj pochopení:

... je to o tom, že ten křížek si tam dají ti pozůstalí. Já nevím, já bych jim asi nebránila v tamhleto. Je to takové, víte co, oni mu (mrtvému) už nic víc nedají. Oni třeba mají (hrob) na tom hřbitově, (kde) je uložený. Ale tohle to je pro ně takové, že mu dali to poslední na tom místě, kde se mu to stalo. Tyhle křížky já neodsuzuji, i tu kytičku, nebo bych tam zapálila tu svíčku. (Milada)

Z výpovědi vyplývá, že někteří lidé dnes reflektují, že tradiční navštěvování hřbitovů a hrobů nemusí ve zvláštních případech pozůstalým vyhovovat, a chápou, že pro svého blízkého chtějí udělat něco přímo na místě smrtelné

nehody, které tím pro ně nabývá zvláštního významu. Nikdo z dotázaných se však nepřikláněl k myšlence, že by sám podobný pomníček zbudoval, pokud by někdo z jeho blízkých zemřel při dopravní nehodě. To v zásadě potvrzuje hypotézu o spontánním a neplánovaném vzniku těchto objektů. Pozůstali se k jejich zbudování rozhodnou až na základě určitých prožitků a souhrou okolností [cf. Owens 2006; Westgaard 2006].

Druhá skupina respondentů (7) buď zaujímala k pomníčkům neutrální postoj, nebo vnímala jejich klady i zápory současně, což jim zabraňovalo v zaujetí jednoznačného postoje, který by tvorbu pomníčků buď plně schvaloval, nebo odsuzoval. Mnohdy sami osobně jejich tvorbu spíše odsuzovali, ale rozhodně by se nezasazovali za jejich rušení, protože zároveň chápali jejich význam pro pozůstalé:

...já nevím. No tak je to vzpomínka, možná, že na jakém místě umřel. Ale je to takové rušivé. Když jedete tady z těch Zákop, tak tam máte v každé zatáčce, skoro, křížek se svíčkami. Nevím. Tak asi těm lidem to připomíná, kde umřel, a přijdou mu tam dát svíčku. Ale mně to připadá, třeba když to беру z pohledu řidiče, že mě to docela ruší tedy... že se člověk chce kouknout a neví. (Iveta)

Podobně smíšené pocity vyjádřilo více respondentů, kteří na jednu stranu vnímali pomníčky u silnic jako spíše rušivé, ovšem na stranu druhou by je nedokázali odstranit a byli přesvědčeni, že podobný vnitřní zákaz platí i pro ostatní. Typickým příkladem takového vnímání je následující část rozhovoru:

Je to nebezpečné v podstatě. Já vím, že lidé si myslí – tady ten náš syn vypustil duši. Co, kdy se ten vrátí nebo prostě tady chci mít křížek, vidět, pohřben (je) někde jinde. Asi ten člověk jinak myslí nebo jinak přemýšlí, ten, který přišel o toho příbuzného, než ten, který jezdí. ... Ale ty pomníčky, nemyslím si, že je to nejchytřejší nebo nejlepší řešení. Navíc jich strašně moc přibývá, takže vlastně když se podíváte ... baví se o tom lidi nebo představitelé – Dáme je pryč? Ale nikdo na ně nešáhne, protože prostě poruším tabu. Šáhnu na to, stane se mi něco. Rozumíte? To je to. On řekne – ty to dáš pryč. A já říkám – já na to nešáhnu. Protože já na to šáhnu, prostě každý věří v něco, byť já si to nepřiznám ... Ale není to moc bezpečné, si myslím, protože tam, kde je těch havárií hodně, tak tam přibývá těch pomníčků. A v podstatě znám silnici, kde to je, kde těch pomníčků je bohužel strašně moc. A na ty dušičky tam jdete, jako vlastně po hřbitově, protože vám tam svítí a je to i morálně, vnitřně jako nepřijemné. (Libor)

Tato výpověď se v zásadě shoduje s tím, jakým způsobem k pomníčkům přistupují silniční autority. Sice někdy upozorňují na jejich nebezpečnost, na druhou stranu se však neodhodlají k tomu, aby udržovaný pomníček zrušily. Respondent reflektuje i jistý aspekt posvátna nebo nedotknutelnosti, kterou tyto objekty v recipientech vzbuzují. Sám se vyjadřuje, že připomínka smrti prostřednictvím pomníčku u silnice působí na jeho emoce a není mu příjemná.

Třetí skupina respondentů (6) hodnotila přítomnost pomníčků u silnic jednoznačně negativně, pomníčky vnímala jako rušivý a nepatřičný element a pro chování pozůstalých neměla pochopení. Přikláněli se spíše k tradičnějším způsobům připomínání mrtvých a vztahování se k nim prostřednictvím hřbitova. Často poukazovali na aspekt nebezpečí při navštěvování místa v blízkosti rušné komunikace, které navíc nepovažovali za dostatečně důstojné. Pomníčky samotné je většinou neoslovovaly, jejich pozitiva nevnímali. Jedna z respondentek se sice zpočátku ostýchala pomníčky odsoudit, v průběhu rozhovoru však stále zřetelněji vyjadřovala svoji nevoli k tomuto typu jednání:

...na jednu stranu je to hezké, že vlastně na tom místě, kde ten blízký zemřel, že tam má opravdu nějaké to svoje místo. Ale na druhou stranu si myslím, že třeba u dálnice pro to, aby lidi vzdali památku tomu dotyčnému, který už tam vlastně jednou zahynul, že si tam zastaví autem a může je smést zase další auto. ... Myslím si, že jestliže někdo zemře u té silnice, tak to není důvod, aby tam měl pomníček. To si myslím, že ti pozůstalí si stejně můžou zavzpomínat na tom hřbitově, kde jsou vlastně ti lidé pochovaní. A mně to nic neřekne, u té silnice. Když pojedu, tak vím, tady někdo zemřel. Ale jinak mi to nic neříká. ... Tak si myslím, že jsou k tomu lépe určené, opravdu, ty hřbitovy, když vlastně tam si bez problémů mohou zajet a mohou tam rozjímat, jak dlouho chtějí. Nelíbí se mi to takhle u silnice ... Já si nemyslím, že by to byl nějaký úžasný způsob. Prostě tady zemřel, tak mu tady uděláme pomníček. Nějak mě to neoslovuje... spíš bych dala přednost těm hřbitovům, a nebo kdybych nechtěla na hřbitov, tak třeba nějakým jiným způsobem. (Alice)

Další negativní aspekt, na který jeden z respondentů upozornil, byla skutečnost, že jsou takové pomníčky stavěny nejen na památku nevinných obětí, což by ještě považoval za relevantní, ale i pro ty, kteří si smrt způsobili vlastní vinou. Podobně i respondentka, jejíž sestře hrozila v důsledku automobilové nehody smrt, vyjádřila naprosté nepochopení pro počínání pozůstalých, které zdůvodňovala nechutí vracet se na místo, kde se stalo „něco hrozného“.

Názory veřejnosti na tvorbu a udržování pomníčků se tedy značně různí, i když ve zkoumaném vzorku převažoval spíše vstřícný přístup k těmto objektům.

* * *

Připomínka mrtvých i tragické události v podobě zpočátku spontánního umístění předmětů na místo nehody (většinou květin, svíček, hraček) [Haney, Leimer, Lowery 1997; Westgaard 2006], následovaná možnými opakovanými návštěvami místa pozůstalými a přerůstající případně v budování a udržování pomníčku trvalejšího charakteru má individuální i kolektivní rozměr. Pro pozůstalé je toto chování vyjádřením smutku [cf. Westgaard 2006] a zároveň něčím, co lze označit za nový rituál truchlení. Umístěním do veřejného prostoru dochází k tomu, že je tímto soukromým a personalizovaným vyjádřením oslovována i veřejnost, čímž

fenomén nabývá kolektivní rozměr. Veřejné přijetí těchto připomínek tragických událostí i jejich obětí je zřejmě i z toho, že většina společností vznik pomníčků u silnic toleruje. Přestože se vyskytují poukazy na jejich negativní aspekty (zejména snižování bezpečnosti), jejich naprostý zákaz a likvidace bez jakékoliv náhrady by zřejmě vyvolaly nesouhlas části české veřejnosti. Veřejný prostor se tak stává místem pro soukromé truchlení a obecněji platné přiznání nebezpečí a smrti v dopravě.

Makrosociální vysvětlení příčin rozšíření nového fenoménu

Jakým způsobem vysvětlit, že se poměrně náhle začaly ve veřejném prostoru západních zemí hojně objevovat připomínky smrti v podobě pomníčků obětem dopravních nehod? Na následky dopravních nehod umírá celosvětově podle statistik a odhadů WHO ročně asi 1,2 milionů lidí. Přitom ovšem většina z nich (90 %) v rozvojových zemích, kde každoroční počet obětí od sedmdesátých let narůstá. Naproti tomu se v západních zemích navzdory růstu dopravního provozu v posledních desetiletích podařilo počty obětí snížit.³¹ V západních státech i v ČR umíralo na následky silničních dopravních nehod nejvíce lidí v šedesátých a sedmdesátých letech 20. století [Peden et al. 2004; Zemřelí... 2005]. Od poloviny sedmdesátých let a především v letech osmdesátých se podařilo počet obětí dopravních nehod ve vyspělých zemích výrazně zmenšit, a to především díky zlepšování bezpečnostních podmínek (např. silniční značení, používání bezpečnostních pásů, airbagů a dalších konstrukčních mechanismů, zlepšováním kvality silnic), ale i lepší lékařskou péčí. I přesto patří smrt na následky dopravních nehod mezi nejčastější příčiny úmrtí mladých lidí [Zemřelí... 2005].

Fenomén pomníčků u silnic se tedy paradoxně rozšiřuje současně s tím, jak se snižuje počet obětí dopravních nehod. Dochází k tomu zhruba dvě desetiletí poté, co vývoj úmrtnosti na následky dopravních nehod začal vykazovat sestupnou tendenci.³² Tato skutečnost napovídá, že příčiny je nutné hledat jinde než v pouhé reakci na množství zabitých osob. Vysvětlení lze nalézt především v proměnách přístupu ke smrti a v pohřební praxi, včetně velkých změn v rituálech spojených s truchlením.

Na rozdíl od předchozích století byla po většinu 20. století v moderních společnostech vyvíjena snaha smrt skrývat, vymezit jí příslušné instituce a zacházení s ní přenechat odborníkům. Mnohé aspekty smrti se staly veřejně tabuizovaným tématem a postupně došlo k tomu, že většina lidí již neumírala v domácím prostředí, ale v nemocnicích, a péči o mrtvé přenechala rodina zdravotníkům

³¹ Porovnávány jsou počty obětí přepočtené na 100 000 obyvatel zkoumaných států.

³² Oproti západní Evropě koinciduje v ČR rozšíření pomníčků u silnic více s nárůstem počtu úmrtí na následky dopravních nehod, ke kterému došlo po politickém převratu v devadesátých letech, ovšem i tehdy byla úmrtnost vinou dopravních nehod nižší v porovnání se situací v sedmdesátých letech, a od té doby se stále snižuje [Zemřelí... 2005].

a specialistům z pohřebních služeb. Tyto jevy zaznamenali někteří sociální vědci ve druhé polovině 20. století a začali na ně upozorňovat, čímž vytvořili koncept tabuizace smrti v moderní společnosti. Sociolog G. Gorer přirovnával postoj ke smrti v moderní britské společnosti 20. století k postoji k sexu ve viktoriánské Anglii [Gorer 1965]. Rovněž francouzský historik P. Ariès byl přesvědčen o tom, že smrt se v moderních společnostech stala „zakázanou“, „divokou“ či „převrácenou“. Tím chtěl vyjádřit významnou změnu oproti jím idealizovanému stavu ve společnostech tradičních, kde podle něj byla smrt „ochočená“, běžní lidé s ní přicházeli více do kontaktu, byli na ni zvyklí a uměli s ní zacházet. V moderní společnosti 20. století byly emoce spojené s umíráním blízkého a truchlení po zesulé osobě vytlačeny z veřejného do soukromého prostoru [Ariès 1976: 1–25, 85–107; Ariès 2000 (II.): 317–365]. I německý sociolog N. Elias upozornil na skutečnost, že „nikdy v dějinách lidstva nebyli umírající tak sterilně odsouváni do zákulisí společenského života, mimo zraky živých“ [Elias 1998: 23] a rovněž mluvení o smrti, hrobech a souvisejících okolnostech podle něj podléhalo na počátku osmdesátých let 20. století striktní sociální cenzuře, která v dějinách neměla svým rozsahem obdoby.

Zároveň s tím se změnila i podoba pohřebních obřadů a především rituálů spojených s držením smutku, které postupně zanikaly. Během šedesátých a sedmdesátých let 20. století se tak nejprve ve větších městech a posléze i ve venkovském prostředí upouštělo v západní Evropě od nošení černých obleků a pásek na veřejnosti v době po úmrtí blízké osoby [Wouters 2002]. České prostředí bylo a je oproti západní Evropě jednoznačně „napřed“ v zavádění občanských pohřbů namísto tradičních církevních obřadů, které bylo od šedesátých let 20. století tehdejšími vládami velmi podporováno [Navrátilová 1989; Nešporová 2007]. Používání černého oblečení či pásky jako vyjádření smutku v období po úmrtí se naproti tomu v Čechách udrželo déle a běžně bylo praktikováno ještě v osmdesátých letech 20. století. S transformací společnosti po politickém převratu se však začalo velmi rychle vytrácet a dnes je používání černého oblečení pro vyjádření smutku typické především pro blízké pozůstalé a den pohřbu, zatímco praxe nošení symbolické černé pásky na rukávu byla opuštěna [Haškovcová 2000: 91].³³

Truchlení po zemřelém prošlo velkými změnami, vymizely vysoce formalizované sociální povinnosti a truchlení se stalo individualizovanou záležitostí spočívající především v osobních pocitech [Winkel 2001]. Nizozemský sociolog C. Wouters hovořil v této souvislosti o změnách v rovnováze mezi významem složky *my* a složky *já* a potažmo sociálních a psychických funkcí v procesu truchlení [Wouters 2002]. Výrazný posun ve prospěch individua (*já*) a jeho osobních pocitů, a zároveň odklon od společnosti (*my*) a ztráta společného citění

³³ Respondenti ze středočeské obce ve věku 30–50 let referovali v roce 2006 o nošení černého oblečení nebo pásek na vyjádření smutku v určitém období po ztrátě blízkého pouze ve spojení s minulostí a dětstvím. V současnosti je podle jejich přesvědčení vhodné obléci si černé oblečení pouze v den pohřbu.



Obrázek 5. Pomníček u silnice na Orlickoustecku, kombinace vertikálního „náhrobku“ a dřevěného kříže; silnice č. 35, Vysoké Mýto. Foto Olga Nešporová 17. 7. 2006.

a solidarity se projeví ve změnách chování i projevování emocí. Od osmdesátých let však podle tohoto autora začalo docházet k tomu, že některým jedincům chyběly pocity sdílení a solidarity s druhými a postrádali jistotu poskytovanou skupinou. Větší svoboda jedince tak současně přinesla větší obtížnost v nalezení uspokojivého symbolického společenství, do kterého by se jedinec zapojil. Spojení ideálů jednotlivce s ideály skupinovými se ukázalo jako obtížné. Tak tomu bylo i mezi truchlícími, kteří se důrazem na *já* ocitli sami v soukromí bez podpory širšího společenství. Jejich potřeba veřejně se projevit a najít uznání pro svůj smutek v rámci symbolické komunity se však podle Wouterse neztratila, a právě od devadesátých let 20. století se občas projevuje. Například v hromadných spontánních akcích, když lidé přinášeli květiny po smrti Diany, princezny z Walesu, nebo i organizovaně díky vytvoření Mezinárodního vzpomínkového dne pro oběti AIDS. Právě během takových příležitostí se utváří symbolické společenství truchlících, kteří jsou společností přijímáni, a veřejný charakter truchlení nepo-
buňuje. Projevy smutku po smrti Diany byly často interpretovány právě poukazem na potřebu veřejného vyjádření smutku [Clark, Franzmann 2006; Wouters

2002]. Podle těchto výkladů byla pro některé příchozí návštěva veřejného místa a položení květin či podepsání archů vyjadřující soustrast zároveň možností, jak se vypořádat se ztrátou svých blízkých, pro které takto veřejně v širším společenství s ostatními truchlit nemohli.

Od šedesátých let 20. století tak smrt postupně přestávala být tabu [Walter 1991]. Umírání, přirozená smrt člověka a pohřební rituály se dostaly nejen do pozornosti společenských vědců, ale vzniklo i množství populárních knih, které se zaměřovaly především na proces umírání a vyrovnání se se ztrátou blízké osoby. V ČR došlo k určitému posunu a zpoždění a jak překladové práce, tak práce domácích autorů věnované umírání, smrti a pohřebním rituálům začaly čteněji vycházet až v devadesátých letech 20. století. Veřejné diskuse o obětech dopravních nehod a požadavek větší zodpovědnosti a bezpečného chování na silnicích kladený na řidiče přitom můžeme považovat za jeden z příkladů prolomení tabuizace smrti v moderní společnosti. Dalším takovým případem je přenesení symboliky spojené se smrtí z přesně vymezených prostorů hřbitovů do veřejného prostoru, a to v podobě křížků a pomníčků u silnic. Budování pomníčků u silnic lze chápat jako naplňování potřeby veřejného projevení smutku [Wouters 2002] a snad i jako reakci na potřebu pozůstalých po sdílení symbolické komunity s těmi, jejichž nejbližší rovněž tragicky zahynuli při dopravní nehodě. V případě kolektivních pomníčků je toto společenství snáze identifikovatelné, protože se vedle symbolické roviny navíc přímo materializuje v podobě každoročních setkání pozůstalých ke společnému uctění památky blízkých zesnulých na místě, kde se tyto objekty nachází.³⁴

Příčinu vzniku a rozšíření sledovaného fenoménu lze tedy v širším kontextu interpretovat jako součást procesu detabuizace smrti v pozdně moderních společnostech. Jedná se o zavedení nového ritualizovaného chování v procesu truchlení, které může být vnímáno jako reakce na nedostatečně naplněnou potřebu sdílení smutku následkem společenských změn i proměn smutečních obřadů (obr. 5).

Shrnutí

Pomníčky u silnic obětem dopravních nehod se začaly masově rozšiřovat v různých zemích vyspělého světa zhruba v posledních patnácti letech, a proto jejich výskyt začal být místními autoritami zvolna regulován. České pomníčky mají sice ilegální status, na druhou stranu nejsou oficiálně odstraňovány, ale spíše tiše tolerovány. Hlavním důvodem je přitom zachovávání pietního postoje k obětem tragických nehod, který podporuje nedotknutelnost těchto objektů. Ilegalita v případě pomníčků u silnic přináší tu výhodu, že není oficiálními nařízeními

³⁴ Například v Nizozemsku existovalo v roce 2005 pět kolektivních pomníků obětem dopravních nehod, přičemž jeden z nich byl postaven pro oběti železničních nehod [Stengs 2005].

omezován jejich charakter a vzhled. Na rozdíl od oficiálních pomníků nepřipomínají hrdinství zemřelých, ale spíše jejich tragický osud a nevyzpytatelnost smrti. Připomínané osoby zemřely jak z důvodů vlastní viny a selhání, tak jako nevinné oběti selhání jiných. Pomníčky jsou nejčastěji věnovány památce mladých mužů, což je zároveň skupina osob, která na následky dopravních nehod umírá nejvíce. Po stránce materiální jsou tyto pomníčky v ČR tvořeny většinou trvanlivými materiály a doplněny drobnějšími předměty, především květinami, svíčkami, ale i hračkami atd. Nejčtetněji zastoupený symbol, který využívá více než polovina těchto objektů, je kříž.

Pomníčky u silnic plní různé funkce a nesou multiplikované významy. Pozůstalým napomáhá symbolicky označené místo smrti jejich blízkého zprostředkovat kontakt s ním. Pomníček připomínající osobu zemřelého zároveň prodlužuje její sociální existenci jak pro pozůstalé, tak pro zasvěcené okolí. Jedná se o veřejné provolání smutku a zároveň připomínku smrtelnosti člověka a upozornění na nebezpečí, která automobilová doprava přináší. Tvorba a udržování pomníčku poskytuje prostor pro značně personální přístup, umocněný skutečností, že tyto objekty jsou většinou tvořeny přímo pozůstalými, nikoliv profesionály, jako je tomu v případě hrobů. Mnohdy navíc obsahují předměty, které se pojí s osobností zemřelého, nadto se nacházejí na zcela specifickém místě, těsně spjatém s klíčovým momentem konce života. Pro pozůstalé má toto místo výjimečný význam a mnohdy nabývá až posvátného charakteru.

Čeští recipienti střední věkové kategorie (30–50 let) přistupují k pomníčkům u silnic většinou pozitivně, vnímají je jako výzvu k větší bezpečnosti na silnicích a mají pochopení pro jejich tvůrce. Méně často přisuzují těmto objektům záporné charakteristiky, protože v nich vzbuzují nepříjemné pocity, a domnívají se, že zbytečně odtrhují pozornost řidičů od řízení, nicméně chápou jejich význam pro pozůstalé, a proto je tolerují. Tento přístup je blízký stanovisku silničních autorit. Výjimečně se však vyskytuje i třetí skupina recipientů, která hodnotí pomníčky u silnic převážně negativně bez ohledu na potřeby jejich tvůrců.

Rozšíření pomníčků obětím dopravních nehod (i dalším obětím tragických událostí) ve veřejném prostoru pozdně moderních společností bourá premisu o tom, že smutek a truchlení jsou dnes pouze záležitostmi vnitřních emocí a nepromítají se do sociálního jednání. Stejně jako dříve nošení černých oděvů a zachovávaní určitých zvyků po smrti blízkého, lze i utváření a udržování pomníčků vnímat jako ritualizovanou formu veřejného projevoání smutku. Na rozdíl od dřívějšího dodržování smutečních rituálů a zvyků však budování pomníčků nemá pro pozůstalé závazný charakter, tyto objekty jsou budovány většinou spontánně. Hlavní podnět k jejich tvorbě vzniká vztahem pozůstalých k zemřelému a místu jeho smrti, který ovlivňuje volbu způsobu, jímž se pozůstalí snaží s odchodem blízkého vyrovnat. Ritualizace procesu truchlení v podobě tvorby a údržby pomníčku je jednou z nových personalizovaných možností veřejného projevu smutku a smíření se smrtí.

OLGA NEŠPOROVÁ působí ve Výzkumném ústavu práce a sociálních věcí, v.v.i., v Praze v oddělení zaměřeném na rodinnou politiku. Zároveň dokončuje doktorské studium sociální antropologie na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy. Odborně se věnuje tématům spojeným se smrtí a umíráním, hodnotovým orientacím, náboženství a problematice rodiny v současné české společnosti.

Literatura

- Ariès, Philippe. 1976. *Western Attitudes Toward Death: From Middle Ages to the Present*. Baltimore, London: The Johns Hopkins University Press. (3. vyd.)
- Ariès, Philippe. 2000. *Dějiny smrti I. a II.* Praha: Argo.
- Bellah, Robert N. 2003. „The Ritual Roots of Society and Culture.“ Pp. 31–44 in Michele Dillon (ed.). *Handbook of the Sociology of Religion*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Clark, Jennifer. 2005. „But Statistics Don't Ride Skateboard, they Don't Have Nicknames Like Champ: Personalizing the Road Death with Roadside Memorials.“ Příspěvek přednesený na konferenci *The Social Context of Death, Dying and Disposal* 7. Bath, 15.–18. 9.
- Clark, Jennifer, Majella Franzmann. 2006. „Authority from Grief, Presence and Place in the Making of Roadside Memorials.“ *Death Studies* 30: 579–599.
- Clark, Jennifer, Ashley Cheshire. 2004. „RIP by the Roadside: A Comparative Study of Roadside Memorials in New South Wales, Australia, and Texas, United States.“ *Omega: The Journal of Death and Dying* 48: 203–222.
- Davie, Grace. 2000. *Religion in Modern Europe. A Memory Mutates*. Oxford: Oxford University Press.
- Davies, Douglas J. 1997. *Death, Ritual and Belief. The Rhetoric of Funerary Rites*. London: Cassell.
- Doss, Erika. 2006. „Spontaneous Memorials and Contemporary Modes of Mourning in America.“ *Material Religion* 2 (3): 294–319.
- Durkheim, Émile. 2002. *Elementární formy náboženského života. Systém totemismu v Austrálii*. Praha: Oikoymenh.
- Goffman, Erving. 1967. *Interaction Ritual: Essays on Face-to-Face Behavior*. New York: Anchor Books.
- Gorer, Geoffrey. 1965. *Death, Grief, and Mourning in Contemporary Britain*. London: Cresset.
- Haney, C. Allen, Christina Leimer, Juliann Lowery. 1997. „Spontaneous Memorialization: Violent Death and Emerging Mourning Ritual.“ *Omega: The Journal of Death nad Dying* 35: 159–171.
- Hartig, Kate V., Kevin M. Dunn. 1998. „Roadside Memorials: Interpreting New Deathscapes in Newcastle, New South Wales.“ *Australian Geographical Studies* 36 (1): 5–20.
- Haškovcová, Helena. 2000. *Thanatologie. Nauka o umírání a smrti*. Praha: Galén.
- Hellas, Paul. 1996. *The New Age Movements. The Celebration of Self and the Sacralization of Modernity*. Oxford: Blackwell.
- Howarth, Glennys. 2007. *Death and Dying. A Sociological Introduction*. Cambridge: Polity.
- Lowe, Tim. 2005. „Roadside Memorials in South Eastern Australia.“ Příspěvek na konferenci *The Social Context of Death, Dying and Disposal* 7. Bath, 15.–18. 9.

- Maiello, Giuseppe. 2005. „Současné pohřební rituály v českých zemích na příkladu krematorií v Praze-Strašnicích, Zlíně a Plzni.“ *Český lid* 92 (1): 35–47.
- Matoušek, Václav. 2006. *Třebel. Obraz krajiny s bitvou*. Praha: Academia.
- McQuail, Denis. 2002. *Úvod do teorie masové komunikace*. Praha: Portál. (2. vyd.)
- Navrátilová, Alexandra. 1989. „K analýze tendencí vývoje rodinných obřadů na současném vesnici. Obřady, spojené s úmrtím a pohřbem.“ *Český lid* 76 (3): 149–155.
- Nešpor, Zdeněk R. 2004. „Religious Processes in Contemporary Czech Society.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 40 (3): 277–295.
- Nešpor, Zdeněk R., Dušan Lužný. 2007. *Sociologie náboženství*. Praha: Portál.
- Nešporová, Olga. 2007. „Umírání, smrt a pohřební rituály.“ *Soudobé dějiny* 14 (2–3): 354–378.
- Owens, Maida. 2006. „Louisiana Roadside Memorials: Negotiating an Emerging Tradition.“ Pp. 119–145 in Jack Santino (ed.). *Spontaneous Shrines and Public Memorialization of Death*. New York, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Peden, Margie et al. 2004. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Reid, John K., Cynthia L. Reid. 2001. „A Cross Marks the Spot: A Study of Roadside Death Memorials in Texas and Oklahoma.“ *Death Studies* 25: 341–356.
- Reimers, Eva. 1999. „Death and Identity: Graves and Funerals as Cultural Communication.“ *Mortality* 4 (2): 147–166.
- Smith, Robert James. 1999. „Roadside Memorials – Some Australian Examples.“ *Folklore* 110: 103–105.
- Stengs, Irene. 2005. „Individual and Collective Memorials: Different Strategies in Mourning Traffic Victims in The Netherlands.“ Příspěvek přednesený na konferenci *The Social Context of Death, Dying and Disposal* 7. Bath, 15.–18. 9.
- Štajnochr, Vítězslav. 2005. „Světské, votivní, poutní kaple a oratoria, polohy kaplí a oratorií.“ *Památková péče na Moravě* 10: 49–62.
- Taylor, Charles. 2002. *Varieties of Religion Today. William James Revisited*. Cambridge, London: Harvard University Press.
- Urbina, Ian. 2006. „As Roadside Memorials Multiply, a Second Look.“ *The New York Times (Late Edition, East Coast)* Feb. 6: A1.
- Urfus, Valentin, Jaroslav Vít, Stanislav Weiser. 2001. *Kamenné kříže Čech a Moravy*. Praha: Argo.
- Walter, Tony. 1991. „Modern Death: Taboo or not Taboo?“ *Sociology* 25 (2): 293–310.
- Westgaard, Hege. 2006. „‘Like a Trace’: The Spontaneous Shrine as a Cultural Expression of Grief.“ Pp. 119–145 in Jack Santino (ed.). *Spontaneous Shrines and Public Memorialization of Death*. New York, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Winkel, Heidemarie. 2001. „A Postmodern Culture of Grief? On Individualization of Mourning in Germany.“ *Mortality* 6 (1): 65–79.
- Wouters, Cas. 2002. „The Quest for New Rituals in Dying and Mourning: Changes in the We-I Balance.“ *Body & Society* 8 (1): 1–27.
- Zemřelí* 2004. 2005. Praha: ÚZIS ČR.