

Drogi śmierci

28 czerwca 2014

„Drogi śmierci” to odcinki, na których dochodzi do większej liczby śmiertelnych wypadków samochodowych niż gdzie indziej. Od stuleci znane są z kolei legendy o „czarcich drogach”, które miały zsyłać podróżujących na manowce. W obwodzie leningradzkim jest kilka tego typu miejsc. Co ciekawe, wyróżnia je to, że droga jest tam prosta, a nawierzchnia w miarę dobra. A ludzie giną i tak...

„Drogi śmierci” – tak określa się odcinki, na których dochodzi do większej ilości śmiertelnych wypadków niż gdzie indziej. Przypadki te są dobrze udokumentowane i w grę nie wchodzi jedynie aspekt zachowania bezpieczeństwa na drodze. Podczas badania sakralnej geografii, czyli miejsc o szczególnie mistycznym dla miejscowych charakterze, autor niniejszego tekstu zarejestrował szereg „dróg śmierci” na terenie obwodu leningradzkiego. Są to swego rodzaju „przeciwnie bieguny” dla miejsc otaczanych pewną tradycyjną czcią...

MIEJSCA DOMAGAJĄCE SIĘ OFIAR

W folklorze obwodu leningradzkiego można natknąć się na wzmianki o miejscach, gdzie ludzie ginęli częściej niż gdzie indziej. Informacje o takich punktach zbierane były przez etnografów, a dotyczyły one np. zbiorników wodnych bądź charakterystycznych kamieni. Miejsca te i ich dziwne właściwości były prawdopodobnie znane ludziom od dawien dawna, bowiem zdarzało się, że miejscowi składali tam ofiary ze zwierząt. Wierzono, że jeśli się tego nie uczyni, w miejscu tym zginie człowiek. Tego rodzaju przeświadczenia związane były najczęściej z duchami wodnymi i były szeroko rozpowszechnione.

Jako przykład można przytoczyć przypadek ze wsi Orły (Kotko): „Przyniesienie barana w ofierze miejscowi mieszkańcy

tłumaczyli w ten sposób: urodziłem się i wyrosłem we wsi Kotko. Tam było wiele dzieci i każdego lata, któreś z nich tonęło w rzece. Wtedy dorośli mówili, że to Kirpouks przychodzi was zabrać. Z wiejskiego stada brano dużego barana. Zabijano go, a wnętrzności wrzucano do rzeki, aby Kirpouks nie zabierał dzieci i wszyscy w to wierzyli” To, co łączy tego rodzaju przypadki z „drogami śmierci” jest fakt, że zbiorniki wodne w dawnych czasach jawiły się także jako „drogi” oraz, że śmierć ludzi przypisywano do konkretnych miejsc.

CZARCIE DROGI, „GOŁE DROGI”, DROGI DUCHÓW

Innym fenomenem ludowym były tzw. „czarcie drogi” nazywane także „gołymi drogami”. „Drogi” te również uważane były za miejsca niebezpieczne, gdzie nie wolno było nocować ani budować domostw. Uważano, że po drogach tych podróżują zjawy, czarty itp.

W rzeczywistości w miejscach takich występują silne zawirowania powietrza i porywy wiatru („drzewa kłoniły się ku ziemi” jak opowiadał jeden ze świadków). W pewnych przypadkach „goła droga” jest linią wygniecionej, lub mniej wyrazistej w stosunku do otoczenia roślinności, na brzegach której rosną szczególnie rozłożyste drzewa.

W miejscu, gdzie „czarcia droga” przechodzi przez budynek występują pęknięcia na przeciwległych ścianach, plamy mchu itp. Zachodni badacze podobne przyrodnicze zjawiska nazywają „czarnymi potokami” (Cowan D., Stark A.), w Rosji – „pasmami biofizycznych anomalii”. W niektórych przypadkach wiązane są one z żyłami wodnymi, rozłamami tektonicznymi itp.

„Drogi duchów” znane są w wielu kulturach i tradycjach, szczególnie w Europie Zachodniej, Chinach, Ameryce Środkowej, ale i ten fenomen tylko nieznacznie dotyczy miejsc śmierci na współczesnych szosach. Zjawisko „dróg śmierci” narodziło się w naszych czasach wraz z rozwojem transportu i choć nie sformułował się osobny folklor, o miejscach takich dużo

opowiedzieć mogą lokalni mieszkańcy. Na przykład funkcjonuje powszechne przekonanie, że „drogi śmierci” powstają tam, gdzie współczesne szosy budowane są na miejscach dawnych cmentarzy, choć wersja ta często jest nieprawdziwa. Autorom znany jest przykład pewnej drogi w regionie łużskim, podczas budowy której wykorzystywano ziemię z dawnego cmentarza, a wzrostu liczby wypadków tam nie odnotowano.

Podsumowując, można powiedzieć, że zjawisko współczesnych „dróg śmierci” nie jest związane z żadnymi dawnymi wierzeniami.

CECHY CHARAKTERYSTYCZNE

Cechami wyróżniającymi „drogi śmierci” są:

- zazwyczaj „droga śmierci” jest prostym odcinkiem bez ostrych zakrętów,
- niewielki ruch samochodowy,
- w miarę przyzwoita nawierzchnia,
- doniesienia o dużej ilości wypadków samochodowych w tych miejscach.

Niebezpieczne skrzyżowania, czy odcinki o dużym nasileniu ruchu, z ostrymi zakrętami, miejsca o dużym urozmaiceniu terenu, drogi prowadzące przez zmienne zabudowania z oczywistych przyczyn nie są brane pod uwagę.

BADANIE ŚMIERTELNYCH ODCINKÓW

Określenie istnienia zjawiska „drogi śmierci” nie polega jedynie na policzeniu przydrożnych krzyży, ale przede wszystkim na rozmowach z miejscowymi mieszkańcami, pracy ze starymi jak i nowymi geograficznymi i geologicznymi mapami, analizie doniesień lokalnej prasy itd. Poza tym ważna jest ocena miejsca, zwrócenie uwagi na jego osobliwości.

OTO KILKA PRZYKŁADÓW

Gatczyński rejon, odcinek drogi Siwerskij – Belogorka. Doniesienia o licznych wypadkach na tym odcinku zaczęły napływać jeszcze w czasach radzieckich. Oto co mówi krajoznawca i miejscowy mieszkaniec Stanisław Stepanow: „Wypadków w różnych latach rzeczywiście było dużo. Na trasie Belogorka – Kirowiec zginęło wiele osób, troje z nich znałem. Tylko w ciągu ostatnich 5 lat było 6 zabitych.” Istnieją też doniesienia o jednym fragmencie drogi, w który w czasie burz uderzają pioruny. Jeśli chodzi o właściwości tego miejsca, należy wskazać na brak tektonicznych przełomów, dużą ilość stacji przekąźnikowych, niewielki spadek terenu oraz zmianę strefy krajobrazu „las-pole”.

Gatczyński rejon, odcinek drogi przy uroczysku Kolmołowo. Brak tektonicznych przełomów, stacji przekąźnikowych, zmian stref krajobrazowych i wysokości. Cecha charakterystyczna – dawna fińska nazwa uroczyska Kolomołowo pochodzi od słowa „kolomki” – czyli cmentarzysko. Być może dawniej znano właściwości tego miejsca, co znalazło odzwierciedlenie w nazwie. Miejsce słabo zbadane.

Wołowski rejon, Kozia góra. Cechy charakterystyczne: przełom, zmiana stref krajobrazowych, spadek terenu, stara kopalnia w pobliżu. Nazwa także może wskazywać na pewne negatywne właściwości miejsca znane w dawnych czasach. Najwięcej wypadków samochodowych zdarza się u usypiska kamieni zebranych z pola i ułożonych wzdłuż drogi.

Gatczyński rejon, odcinek drogi Sokkołowo – Korpikowo. Doniesienia o tej „drodze śmierci” od czasu do czasu pojawiają się w mediach. Oto jedno z nich: „Widzicie ten krzyż?” – zapytał chłopak kiedy zakończyliśmy sesję zdjęciową. „Tu dwa lata zginął naczelnik milicji kryminalnej, zaczął wyprzedzać i... Dalej są dwa krzyże. To miejsce w ogóle jest przeklęte, ciągle są wypadki.” Zapytałam policjantów i potwierdzili, że krzyż stoi na miejscu śmierci naczelnika Aleksandra

Sawałajnena. „To miejsce rzeczywiście jest dziwne. Zeszłej zimy wyjechałem Skodą na patrol. Proszę sobie wyobrazić, Fiat Ducato zjechał z szosy i przez 50 m. jechał poboczem potem wrócił na drogę i z impetem uderzył w tył mojego samochodu a prędkość wcale nie była duża...”

Charakterystyczne cechy: brak przełomów, zmiana stref krajobrazowych „las-pole”. Co warto podkreślić, najczęściej wypadków zdarza się przy zbiorowej mogile usytuowanej dokładnie pośrodku, pomiędzy dwoma strumieniami. Pomnik ma charakterystyczny kształt litery „V”. Naprzeciw niego drzewa są niższe niż pozostałe, co może być przypadkowe, ale zaraz za pomnikiem stoi uschnięte drzewo. Obserwując to miejsce, można dojść do wniosku, że możliwą przyczyną negatywnego oddziaływania jest nieprzemyślane architektoniczne rozwiązanie pomnika zbiorowego pochówku. Stwarza ono swego rodzaju „strefę naprężenia” skupioną na szosie i wpływa zarówno na ludzi jak i na drzewa. Być może demontaż lub zmiana pomnika zmniejszyłby dziwnie wysoką liczbę wypadków na tym odcinku. W ogóle radziecki zwyczaj stawiania pomników w najbardziej nieoczekiwanych i nieprzemyślanych miejscach trudno nazwać rozsądnym.

WSTĘPNE WNIOSKI

Tę wyliczankę można kontynuować, ale już widać pewne cechy charakterystyczne „dróg śmierci”. Są to zmiany stref krajobrazowych, niewielkie spadki terenu, istnienie w ich pobliżu urządzeń technicznych jak stacje przekaźnikowe, a także nieudane rozwiązania architektoniczne. Rzecz jasna nie można zapominać o czynniku ludzkim. Można przypuszczać, że przyczyną wypadków jest splot różnych czynników mających określony wpływ na człowieka. Świadczy o tym fakt, że w miejscach takich zdarzają się nieszczęścia nawet wśród pieszych oraz rowerzystów, choć dużo rzadziej niż wśród kierowców.

Z pewnością dużą rolę odgrywa zmiana otoczenia – zamkniętej

przestrzeni/lasu i otwartej/pola oraz zmiana wysokości. Interesujące jest to, że są to proste odcinki szos. Być może na krętych drogach kierowcy są bardziej skoncentrowani. Poza tym należy uwzględnić schemat „gdzie prosto tam szybko”, a człowiek w nienajlepszej kondycji (choroba, zmęczenie) łatwiej podlega ryzyku. Wczesny ranek, wieczór, pełnia księżyca, trudne warunki atmosferyczne, burze magnetyczne, zaćmienia także stanowią istotne czynniki.

Podsumowując, ten niewielki zbiór przypadków jest wstępnym oglądem zjawiska. Być może w przyszłości fenomen będzie zbadany szczegółowo, co umożliwi opracowanie statystyk, map, a miejsce te zostaną odpowiednio oznaczone, co zwiększy bezpieczeństwo kierowców.

Autor: Wiaczesław Mizin

Źródło oryginalne: UFOKOM, Ufo-com.net

Tłumaczenie i źródło polskie: [Infra](#)