

**Lucyna PRZYBYLSKA**

Uniwersytet Gdański  
Wydział Oceanografii i Geografii  
Gdańsk, Polska  
e-mail: geolp@ug.edu.pl

## **KRZYŻE PAMIĘCI PRZY ULICACH TRÓJMIASTA**

### **MEMORIAL CROSSES BY THE STREETS IN TRÓJMIASTO**

**Słowa kluczowe:** krzyże pamięci, Trójmiasto, ankieta internetowa

**Key words:** memorial crosses, Trójmiasto, Internet survey

#### **Streszczenie**

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na krzyże, stawiane jak dawniej przy drogach, ale które wiążą się wyłącznie ze smutnymi wydarzeniami i wyrażają cierpienie po stracie w wypadku drogowym ukochanych osób. W pierwszej części omówiono wybrane prace autorów ukazujących nie tylko samo zjawisko w Szwecji, Włoszech, Stanach Zjednoczonych i Polsce, ale nierzadko także rolę spontanicznych miejsc pamięci we współczesnej kulturze. Przykłady różnych form upamiętnień osób, które zginęły przy ulicach Trójmiasta są przedmiotem dalszej części opracowania. Natomiast spolaryzowane opinie użytkowników portalu Trojmiasto.pl na temat krzyży pamięci ustawianych, zazwyczaj nielegalnie, przy ulicach i drogach ukazuje trzecia, najbardziej rozbudowana część pracy.

#### **Abstract**

*The aim of the paper is to pay attention to crosses erected as in the past by the roads but nowadays associated only with sad events because they express pain after the beloved lost in accidents. Firstly, the selected literature have been presented which deal with not only the phenomenon itself in Sweden, Italy, the United States and Poland but also show the interpretation of the spontaneous memorial places as well. The other part of the article is focused on the examples of different forms of commemoration by the streets of Trójmiasto. Polarized opinions of the portal Trojmiasto.pl users on memorial crosses standing by the roads and streets, usually illegally, are the subject of the third and the most extensive part of the paper.*

## WPROWADZENIE

Krzyże przydrożne spotyka się w wielu krajach chrześcijańskich. Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na „nowe krzyże” stawiane jak dawniej przy drogach, ale które wiążą się wyłącznie ze smutnymi wydarzeniami; wyrażają cierpienie po stracie w wypadku ukochanych osób<sup>1</sup>. Pierwsza część artykułu zawiera omówienie wybranych prac autorów zwracających uwagę na krzyże powypadkowe oraz interpretujących owe znaki pamięci. Dalej, ukazano przykłady różnych, spontanicznych form pamięci przy ulicach, wybierając za obszar badań Trójmiasto. Trzecia, najbardziej rozbudowana część, ukazuje spolaryzowane opinie użytkowników portalu Trojmiasto.pl na temat krzyży pamięci ustawianych, zazwyczaj nielegalnie, przy ulicach i drogach. To, że krzyż może być „znakiem sprzeciwu” wyznawcy Jezusa wiedzą z doświadczeń ewangelizacyjnych Pawła z Tarsu, opisanych na kartach Biblii<sup>2</sup>. Można powiedzieć, że problem istnieje już od starożytności i był rozmaicie rozwiązywany, często krwawo, czego uczy historia. W artykule przedstawiono przykład konfliktu społecznego na tle symbolu religijnego, ukazujący, niejako przy okazji, demokratyczny sposób podejścia do problemu na początku XXI w. Władze miejskie postanowiły przy pomocy ankiety internetowej sprawdzić opinie i nastroje społeczne, zanim ostatecznie podejmą decyzję, czy usuwać krzyże z pasa drogowego w Gdańsku.

## SPONTANICZNE MIEJSCA PAMIĘCI W LITERATURZE

Kapliczki i krzyże przydrożne według U. Janickiej-Krzywdy (1999: 10) stanowią dla ich fundatorów „antidotum na wszelkie ponadmaterialne zło”, pełnią funkcję pomników, pamiątek czy przesłań dla potomnych oraz mają charakter szeroko pojętego wotum, rodzaju modlitwy błagalnej lub dziękczynnej. Współcześnie, funkcję pamiątek i przesłań pełnią także świeże kwiaty, zapalone świece, zdjęcia, krzyże i inne przedmioty umieszczane w miejscach wypadków motocyklowych, katastrof, zabójstw, ataków terrorystycznych i innych zdarzeń. Co więcej, zdają się nabierać mocy wytwarzania nowego typu miejsc pamięci, a także nowych zwyczajów społecznych dla czczenia pamięci niespodziewanie zmarłych tragiczną śmiercią (Peterson, 2010). Bezpośrednią przyczyną powstawania współczesnych miejsc pamięci przy drogach są zgony w wyniku wypadków, a statystyki Komendy Głównej Policji są od lat alarmujące (Wypadki drogowe ..., 2009). W 2008 r. w wypadkach drogowych w Polsce zginęło 5 347 osób.

Obok tradycyjnych krzyży i kapliczek przydrożnych, współcześnie w krajach o tradycji chrześcijańskiej spotyka się dwie ich odmiany, kontrastujące ze sobą rozmiarami. Są to z jednej strony monumentalne krzyże-pomniki oraz figury-pomniki

---

<sup>1</sup> Opracowanie jest częścią realizowanego projektu. Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2011/03/B/HS1/00394.

<sup>2</sup> „My głosimy Chrystusa ukrzyżowanego, który jest zgorszeniem dla Żydów, a głupstwem dla pogan”(…) dla tych zaś, co uwierzą w Ewangelię „mocą Bożą i mądrością Bożą” (Biblia Tysiąclecia, 1980, Warszawa-Poznań, wyd. III, 1 Kor 1, 24-25: 1293).

(jak pomnik Jezusa w Rio de Janeiro i Świebodzinie), a z drugiej strony, niekiedy słabo widoczne w krajobrazie, miejsca pamięci ofiar różnego typu wypadków śmiertelnych z umieszczonymi nierzadko symbolami religijnymi. Dlaczego krzyż (łaciński, prawosławny, grecki) dość często pojawia się w miejscach upamiętnień, także tych przy drogach? Jest bowiem szczególnym znakiem, czyli symbolem, który nie tylko coś oznacza, ale równocześnie uobecnia (Drewnik, 2009). Z bogactwa jego znaczeń przywołać można niektóre z nich: znak życia i śmierci, bólu i nadziei, wzgardy i zapowiedzi przyszłej chwały. Krzyż dla chrześcijan jest znakiem nadziei na zwycięstwo życia nad śmiercią, dobra nad złem. Od IV w. jest najbardziej powszechnym znakiem wyznawców Jezusa.

A. Petersson (2010: 141) i G. E. Dickinson, H. C. Hoffman (2010: 155) zwracają uwagę, że w ciągu ostatnich 15-20 lat zjawisko spontanicznych upamiętnień miejsc śmierci przy drogach stało się powszechną praktyką w Australii, Nowej Zelandii, Japonii, obu Amerykach oraz Europie. We wspomnianych pracach znajduje się bogaty wybór anglojęzycznych prac etnologów, geografów kultury, socjologów, badaczy religii i problematyki związanej ze śmiercią (tzw. death studies). Badacze współczesnego fenomenu tworzenia spontanicznych miejsc pamięci w przestrzeni publicznej wskazują, że są one materialnym wyrazem żalu, umożliwiającym oswojenie się ze śmiercią. Są wręcz narzędziami, przy pomocy których ludzie radzą sobie z intensywnymi emocjami smutku i innymi trudnymi myślami związanymi z wypadkiem. Czasami tworzenie spontanicznych pamiątek wynika z niezadowolenia osób z powodu panujących zwyczajów pogrzebowych, surowych wymagań regulaminów cmentarzy albo nawet stanowić może sprzeciw wobec tego, czym jest „właściwe miejsca śmierci”. Ponadto miejsca pamięci przy drogach, według szwedzkiej badaczki (Petersson, 2010), mogą być także rozumiane: jako reakcja na niewidzialne w nowoczesnym społeczeństwie zjawisko śmierci, jako międzynarodowe i zbiorowe doświadczenie kultury motoryzacji i mediów, związane z rozwojem postmodernistycznych zachowań ze skupieniem się na tożsamości jednostki, wreszcie jako wyraz przemieszania kulturowego współczesnego świata z powodu ruchów migracyjnych i zakładania domów pośród innych, nieznanych środowisk.

Charakteryzując różnego rodzaju miejsca pamięci ofiar wypadków drogowych N. Diasio (2010) wychodzi w opisie od najmniej trwałych w przestrzeni miejskiej w postaci kamienia, przechodząc przez formy krzyża i bukietu, a dochodząc do najbardziej rozbudowanych, wieloelementowych, zogniskowanych wokół fotografii osoby zmarłej. Powszechność tych znaków wokół Wiecznego Miasta jest na tyle duża, by uprawnione było stwierdzenie, iż omawiane formy współcześnie rywalizują w przestrzeni z kapliczkami miasta z epoki baroku. N. Diasio (2010) badając obszar Rzymu i okolic rozpatruje te ślady śmierci jako przykład „estetyzacji żałoby prywatnej w przestrzeniach publicznych”. Autorka zwraca uwagę na fakt, iż różnego rodzaju pomniki upamiętniające ofiary wypadków samochodowych, na skuterach czy motorach, ofiary mitu prędkości lub po prostu zaniedbań publicznych, wzmacniają więzi między żyjącymi nie tylko w relacjach rodzinnych, ale także w obrębie całej

dzielnicy; traktuje je jako „pola produkcyjne symboli, gdzie łączą się dawne obyczaje i nowe”.

Krzyże powypadkowe spotyka się także za oceanem. Charakteryzując amerykański krajobraz religijny (religious landscape) geograf amerykański W. Zelinsky (2010: 275), w części poświęconej znakom (signs) w krajobrazie, umieszcza zdanie „o małych krzyżach, kwiatowych wystawach, fotografiach i napisach upamiętniających członka rodziny, który zginął w wypadku w danym miejscu na autostradzie”, które to formy można spotkać „z przygnębiającą częstotliwością”. Przykładem starannej dokumentacji i interpretacji 44 krzyży powypadkowych w okolicach Austin (Teksas) jest monografia badaczki folkloru H. Everett (2002), która, podobnie jak A. Petersson (2010), przeprowadziła wywiady z rodzinami ofiar wypadków. Krzyże stawiane w miejscu wypadków „oferują miejsce spotkań dla komunikacji, pamięci i refleksji”, miejsce wydzielone od „codziennosci”; są mostem pomiędzy bólem prywatnym i zbiorowym (Everett, 2002: 14). Z kolei praca socjologów amerykańskich zwraca uwagę na prawny aspekt zjawiska wznoszenia miejsc pamięci przy publicznych drogach (Dickinson, Hoffman, 2010). Badacze zwrócili się z ankietą do Dyrekcji Wydziału Transportu wszystkich stanów, pragnąc się dowiedzieć, jaka jest oficjalna postawa władz oraz ich praktyka codzienna w tej sprawie. Okazało się, że prawie połowa (46%) stanów posiada wyraźnie określoną politykę wobec miejsc pamięci przy drogach. Do działań (w porozumieniu z rodziną zmarłych) należą m. in. ustawianie tablic informujących, kto zginął w tym miejscu lub wznoszenie niewielkich białych krzyży w ramach zapoczątkowanego w 1953 r. programu oznaczania miejsc śmierci przy autostradach (American Legion Highway Fatality Marker Program); 13 stanów określiło nawet „czas trwania” miejsca pamięci, który wahał się od 30 dni do 10 lat w różnych obszarach. Z sondażu diagnostycznego socjologów amerykańskich wynika, że 70% miejsc pamięci w Stanach Zjednoczonych zawiera znak krzyża (Dickinson, Hoffman, 2010).

W Polsce także zjawisko krzyży powypadkowych zaczyna się dokumentować. Krzyże powypadkowe pojawiły się w wydawnictwie albumowym A. Bujaka (2011) prezentującym krzyż w krajobrazie Polski. Wśród fotografii majestatycznych krzyży umieszczonych na wzgórzach i zwieńczeniach katedr zamieszczono dwa rozbudowane w formie miejsca pamięci przy drogach w okolicach Szydłowca (metalowy krzyż, kask motocyklisty na płotku wokół krzyża, kwiaty, znicz) i Turka (drewniany krzyż, płyty drewniane ze stojącymi na nich zniczami i kwiatami). W komentarzu do zdjęć uwypuklono, że są to „nowe krzyże” stawiane jak dawniej przy drogach, ale które wiążą się wyłącznie ze smutnymi wydarzeniami; wyrażają cierpienie najbliższych po stracie w wypadku ukochanych osób i stanowią „ostrzeżenie dla innych kierowców – swoiste, współczesne *memento mori*” (Bujak, 2011: 204).

W pracach polskich geografów temat krzyży powypadkowych jest niemal nieobecny. Do wyjątków należy praca E. Klimy (2011), która, szkoda, że tylko w jednym zdaniu, zwróciła uwagę na to zjawisko, zaliczając je do elementu efemerycznego przestrzeni religijnej miasta. Natomiast znacznie częściej tematem opracowań bywają tradycyjne krzyże przydrożne (Plit, 1998; Ptaszycka-Jackowska, 2005; Holly,

2008). O ile stare, tradycyjne, wysokie krzyże, figury i kapliczki przydrożne są uznawane za chlubne dziedzictwo lokalnej społeczności, a przynajmniej dodają folkloru coraz bardziej homogenizującemu się współczesnemu krajobrazowi wsi i miast doby globalizacji, to już rola ich monumentalnych odmian, czyli krzyży-pomników i figur-pomników, a tym bardziej ich wersji „mini”, czyli krzyży powypadkowych jest niejednoznacznie oceniana, o czym szerzej w trzeciej części artykułu, ukazującej dyskusję internautów zogniskowaną wokół krzyży pamięci umieszczanych w pasie drogowym.

## MIEJSCA PAMIĘCI PRZY ULICACH TRÓJMIASTA

W czerwcu 2012 r. przy 100 km głównych ulic Trójmiasta znajdowało się 27 miejsc pamięci, z czego 25 z krzyżami (najczęściej pojedynczym). Zdecydowana większość z nich jest nielegalnie ustawiona w pasie drogowym. Do wyjątków należy upamiętnianie tragedii w Gdańsku-Kokoszkach w 1994 r., kiedy to autobus PKS uderzył w drzewo, w wyniku czego śmierć poniosło 32 ludzi, a 43 zostało rannych. W miejscu tym obecnie stoi wysoki krzyż i tablica pamiątkowa. Inne spotykane miejsca pamięci przy ulicach Trójmiasta to pojedyncze tragedie i samodzielnie ustawione, niewielkiej i średniej wielkości krzyże, przypominające te cmentarne, ustawione przy grobach. Przykładem takich upamiętnień są w Gdańsku: dwa białe krzyże w Wiślince, gdzie zginęły dwie 16-latki jadące na skuterze, w które wjechał pijany kierowca samochodu, ustawiony kask i krzyż przy Trakcie św. Wojciecha, upamiętniający motocyklistę, który zginął w zderzeniu z samochodem osobowym czy drewniany krzyż, kwiaty przymocowane do barierki w skrajni jezdni, a pod nimi znicz przy wiadukcie w pobliżu przystanku kolejowego Gdańsk Główny. Znamienne, że zdecydowana większość owych miejsc pamięci w Trójmieście zawiera chrześcijański symbol krzyża.

Jadąc ze śródmieścia Gdańska, przez Sopot, do śródmieścia Gdyni, drogą nr 468 (22 km) o najwyższym obciążeniu ruchu drogowego w województwie pomorskim, pasażer bądź kierowca samochodu może zauważyć kilka miejsc pamięci. W 2009 r. stał tylko jeden niewielki krzyż powypadkowy w Gdyni-Orłowie, niedaleko granicy z Sopotem. Na przełomie 2011 i 2012 r. już go nie było, natomiast przybyły cztery inne miejsca pamięci w pasie drogowym omawianego odcinka głównej drogi: po dwa w Gdyni i Gdańsku. Mimo, że przy innych ulicach gdyńskich stoi wiele krzyży powypadkowych, jednak przy omawianym odcinku drogi wojewódzkiej znajdują się obecnie dwa miejsca pamięci bez symbolu krzyża. W Gdyni-Orłowie przy ścieżce rowerowej stoi biały znicz, który, jak wynika z kilkumiesięcznej obserwacji autorki, często jest zapalony i widać go nie tylko z okien przejeżdżających obok samochodów, ale nawet z Szybkiej Kolei Miejskiej. Bywają jednak dni, że znicz „ginie z krajobrazu” i nie zawsze wiąże się to z obfitymi opadami śniegu; zapewne jest usuwany przez służby porządkowe. Inne miejsce upamiętnienia znajduje się przy drzewie w okolicach skrzyżowania z ul. Orłowską. Kwiaty i znicz pojawiły się w listopadzie 2010 r., po czym po zimie zniknęły. Jednakże w okolicach Święta Zmarłych miejsce

na nowo zaistniało, ale tym razem pod drzewem pojawiły się dwa znicze. Przy gdańskim odcinku omawianej osi komunikacyjnej Trójmiasta znajdują się dwa miejsca upamiętnień z krzyżami. W granicach Gdańska stoi wspomniany wcześniej krzyż przy wiadukcie kolejowym oraz niedawno (listopad 2011) postawione dwa metalowe krzyże na skrzyżowaniu z ul. Bażyńskiego, w pobliżu hali Oliwia i kampusu uniwersyteckiego (fot. 1).

Spontanicznie tworzone miejsca pamięci są trwałym elementem krajobrazu polskich miast, choć bardzo zmiennym, biorąc pod uwagę ich szczegółową lokalizację: w jednym miejscu zanikają, by w innym się pojawić. Przyglądając się w Trójmieście owym miejscom uważniej, można zauważyć po pierwsze, ich różnorodne formy. Może to być oszczędny w środkach pojedynczy znicz lub krzyż w pobliżu jezdni albo miejsce pamięci tragicznej śmierci, składające się z co najmniej dwóch różnych elementów (np. kwiaty i znicze, lub znicze i krzyże jak na fot. 1), albo wręcz mały pomnik, jak wspomniany krzyż i kask udekorowane kwiatami i zniczami przy Trakcie św. Wojciecha. Po drugie zaobserwować można zmiany w okolicach 1. listopada,



**Fot. 1.** Krzyże pamięci przy al. Grunwaldzkiej w Gdańsku.

**Photo 1.** Memorial crosses in Grunwaldzka Alley in Gdańsk.

związane z przenoszeniem na pas drogowy zwyczajów dekorowania grobów cmentarnych kwiatami i zniczami. Przy ul. Morskiej w Gdyni, będącej drogą wyjazdową z miasta w kierunku Helu i Szczecina stoją, niektóre już kilka lat, aż trzy miejsca z metalowymi krzyżami oraz jedno z samą fotografią młodego człowieka. Wszystkie w listopadzie 2011 r. zostały udekorowane kwiatami i często wieloma, zapalonymi zniczami, co świadczy o pamięci o zmarłych w tym miejscu osób oraz w pewnym stopniu Nie wszystkim jednak taka forma pamięci odpowiada. o aprobacie społecznej tego zjawiska.

Krzyże stały się dla urzędników z Gdańska wręcz „problemem”, gdyż, jak podaje biuro prasowe, w sprawie krzyży przy drogach przychodzi dużo listów, więcej od przeciwników, a prawo jednoznacznie zabrania samowolnego umieszczania na drodze jakichkolwiek znaków, napisów lub symboli. Ponadto krzyże nie mogą teoretycznie znajdować się w odległości 0,7 metra od jezdni, a te nieco dalej stojące i tak przeważnie zajmują fragment czyjejś działki i zapewne stoją bez zgody jej właściciela.

## OPINIE UŻYTKOWNIKÓW PORTALU TROJMIASTO.PL

W listopadzie 2011 r. na portalu Trojmiasto.pl zamieszczono artykuł pod tytułem „Czy Gdańsk będzie walczył z przydrożnymi krzyżami?” (K. Moritz, [www.trojmiasto.pl](http://www.trojmiasto.pl)). Celem było sprawdzenie opinii mieszkańców na temat krzyży



ustawionych w miejscu wypadków, gdyż „miasto zastanawia się co nimi zrobić”. Opracowano nawet parę pomysłów na rozwiązanie problemu, jednak ostateczne decyzje mają zapaść dopiero po szerszej dyskusji. Na stronie internetowej zamieszczono wypowiedzi szefa pomorskiej „drogówki” i księdza z redakcji tygodnika „Gość Niedzielny”. Pierwszy oświadczył między innymi, że „ich obecność nie pomaga w zakresie prewencji”. Drugi zastanawia się nad dwiema kwestiami: czy w niektórych przypadkach „nie są one również – obok symbolu wiary – znakiem ludzkiej głupoty, grzechu i nie przestrzegania przepisów drogowych” oraz czy rzeczywiście przestrzegają one młodych ludzi przed brawurą czy może „powoli część z nich staje się elementem krajobrazu”. Z kolei zamieszczona wypowiedź pewnej mieszkanki Gdańska wskazuje na pozytywny odbiór zjawiska przydrożnych krzyży pamięci, gdyż są „sygnałem ostrzegawczym” dla kierowców. Zadano zatem pytanie internautom, co oni sądzą na ten temat: Czy krzyże pamięci w pasie drogowym należy usuwać? Można było wybrać jedną z czterech odpowiedzi, które zaznaczono w tabeli 1. Odzew społeczny był duży, gdyż w czasie około tygodnia zebrano aż 3790 opinii.

**Tab. 1.** Czy krzyże pamięci w pasie drogowym należy usuwać? Wyniki ankiety i wybrane opinie internautów.

**Tab. 1.** Do memorial crosses in green belt should be removed? Survey`s score and selected opinions.

<b>Wynik ankiety</b> <i>Survey`s score</i>	<b>Przykład komentarza</b> <i>Example of the comment</i>
<b>Tak (29%):</b> bo rozprasza kierowców i stoją bezprawnie	<i>Krzyż to tylko dwie deski, albo inne pręty, połączone pod kątem prostym. Skoro są postawione niezgodnie z prawem, to trzeba je pozbiierać, i spalić, albo oddać na złom</i>
<b>Raczej tak (19%):</b> pas drogowy nie jest godnym miejscem dla krzyża	<i>Z tym rozpraszeniem, to raczej silenie się na jakiś argument. Na pewno krzyż jako taki nie rozprasza bardziej niż Tablice Led, plakaty polityków przed wyborami czy reklamy. Ba... nawet znaki drogowe potrafią czasem tak popostawiać, że zastaniają widoczność, albo budzą zdziwienie. Ale pamięć zmarłych czci się na cmentarzu a nie w przydrożnym rowie, gdzie byle pies go obsika.</i>
<b>Raczej nie (8%):</b> bo i tak spowszedniały	<i>Krzyż mnie nie przeszkadza, nawet nie zawsze się go zauważa, bardziej rozprasza reklamy stojące przy drodze, a szczególnie te świetlne, one po prostu oślepiają</i>
<b>Nie (44%):</b> są mocnym sygnałem ostrzegawczym dla kierowców	<i>Powiem szczerze, że krzyże przy rogach działają skuteczniej niż fotoradary. Przed fotoradarem wszyscy nagle zwalniają ze 100 do 50, przy dozwolonym 70. Czasem się zastanawiasz, czy w ogóle wyhamujesz przed taką zgrają nadgorliwców. Z kolei krzyże skłaniają do racjonalnej refleksji, tzn. starasz się przez chwilę chociaż jeździć po prostu bezpieczniej, a nie tylko wolniej</i>

**Źródło:** opracowanie własne na podstawie: K. Moritz, Czy Gdańsk będzie walczył z przydrożnymi krzyżami?, [www.trojmiasto.pl/wiadomosci](http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci), dostęp 10.12.2011.

**Source:** own study based on K. Moritz, Czy Gdańsk będzie walczył z przydrożnymi krzyżami?, [www.trojmiasto.pl/wiadomosci](http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci), accessed 10.12.2011.

Ankieta internetowa wykazała, że głosy w sprawie krzyży przydrożnych są niemal równo podzielone w społeczeństwie: 52% odpowiedzi, że nie należy ich usuwać (lub „raczej nie”) oraz 48%, że trzeba je usunąć (lub „raczej tak”). Obok związanej „ilościowej” oceny problemu krzyży pamięci w przestrzeni publicznej można na portalu Trojmiasto.pl zapoznać się z 614 opiniami internautów w tej sprawie, nierzadko preradzającymi się w wielowątkową dyskusję.

Wśród zwolenników usunięcia przydrożnych krzyży pamięci zdecydowanie więcej opinii dotyczy faktu bezprawnego ich ustawienia niż stwierdzenia, że rozprasza kierowców. Zauważono niewiele głosów, które by wyraźnie wskazywały, iż pas drogowy nie jest godnym miejscem dla krzyża. W wypowiedziach przeciwników argumentacja raczej skupiła się na godności osób zmarłych, które zostały w nieodpowiedni sposób upamiętnione. Wiele osób wskazywało cmentarz jako jedyne, właściwe miejsce dla zmarłych, a dla krzyża wyłącznie w kościołach, na cmentarzach i w prywatnej przestrzeni (np. mieszkanie, samochód). Cmentarz jest postrzegany jako najlepsze w naszej kulturze miejsce dla pamięci zmarłych, zarówno dla osób zdecydowanie przeciwnych jakimkolwiek symbolom religijnym w miejscu publicznym, jak i dla osób nie mianujących siebie przeciwnikami krzyży przydrożnych.

Podobnie trudno znaleźć wśród zwolenników krzyży przydrożnych wypowiedzi, iż nie należy ich usuwać, „bo i tak spowszedniały”, którą to odpowiedź w ankiecie wybrało tylko 8% osób. Natomiast zdecydowanie najwięcej głosów (44%) dotyczy czwartej odpowiedzi w ankiecie, odwołującej się do argumentu, że krzyże są mocnym sygnałem ostrzegawczym dla kierowców. Zwolennicy pozostawienia krzyży pamięci przy ulicach i drogach uważają, że są sygnałem dla kierowców rozwijających nadmierną prędkość, są „najlepszym dowodem dla kierowców na kruchość życia” i skłaniają do bezpieczniejszej jazdy skuteczniej niż np. fotoradary.

W przykładowych wypowiedziach zawartych w tab. 1 ujawnił się, bardzo rozwinięty w dyskusji internautów, wątek stanu polskich dróg oraz wpływu na bezpieczeństwo ruchu innych urządzeń ustawionych przy drogach: głównie reklam świetlnych, plakatów przedwyborczych, ale także, paradoksalnie, przedmiotów, które mają służyć poprawnemu funkcjonowaniu ciągów komunikacyjnych, jak fotoradary i znaki drogowe. Lapidarnie ujął ten problem jeden z komentarzy: „Jeśli znikną reklamy, mogą zniknąć też krzyże”. W podobnym tonie wypowiadali się inni, zwracający uwagę, że znacznie bardziej rozprasza i denerwują pozostałe rzeczy ustawione lub porzucone przy drogach, a nie same krzyże. Stąd też autorka starała się zilustrować ów dominujący wątek poboczny reklam odpowiednią fotografią (por. fot. 1), na której, obok krzyży, widoczne są inne elementy stojące przy ulicach.

Pojawiły się także głosy, że to właśnie krzyż spełnia wymienione, niechlubne funkcje reklam, nie wyłączając wręcz zaśmiecania przestrzeni („zaśmiecają przestrzeń przy drogach tak samo jak wszystkie reklamy”) i złego wpływu na samopoczucie, gdyż „dołuje” przechodzących koło miejsca tragedii, które on uobecnia, przypominając zbyt często o śmierci. Niektórzy wyrazili opinię, że metalowe, mocne, o ostrych zakończeniach krzyże ustawione na poboczu są fizycznym, potencjalnym



zagrożeniem dla innych uczestników ruchu drogowego w przypadku ewentualnej kolejnej kolizji w tym miejscu.

Obok przedstawionych w tab. 1 wybranych, swobodnych odpowiedzi „ilustrujących” skategoryzowane pytania ankiety internetowej, pozostałe wypowiedzi internautów zawierają kilka innych, ważnych wątków związanych z krzyżami przydrożnymi, być może nie przewidzianych przez twórców ankiety, jak dyskurs o wartościach religijnych, ładzie przestrzennym, sensem władzy, postawach tolerancji i jej braku; ankieta stała się nawet okazją do wyrażenia swoich sympatii i antypatii politycznych. Wiele wypowiedzi internautów było adresowanych do urzędników lub wprost do Prezydenta Miasta Gdańska, w których to ujawniali zdziwienie, że krzyże nagle zaczęły przeszkadzać władzy. W komentarzach czytelne jest ultimatum: dopiero jak „miasto” posprząta i uporządkuje ulice (gruz, śmieci, wraki samochodów, dziury w jezdniach), wtedy dopiero może zabrać krzyże, które najmniej przeszkadzają, a najłatwiej je usunąć. Z kolei jedna z wypowiedzi sugerowała, że wywołany na portalu temat krzyży pamięci jest „nagonką przed EURO 2012”. Nowo wybudowany stadion w Gdańsku będzie gościł drużyny piłkarskie w ramach Mistrzostw Europy w 2012 r. Gdy przyjezdni z zagranicy zobaczą krzyże przy ulicach ocenią negatywnie jakość polskich dróg i władze (nie) dbające o nie.

W dyskusji nad krzyżami pamięci wyodrębniono wątek „wrażliwości przestrzennej”, który chociaż nie był tak licznie wyrażony i komentowany jak np., sprawa samych reklam, jednak zasługuje na uwagę. Jeden z internautów wyartykułował istotę wypowiedzi niektórych internautów, wskazujących na nieład przestrzenny w mieście, zadając pytanie retoryczne: Czy ktokolwiek jeszcze pamięta, co to jest urbanistyka?

Zauważono ponadto, że część wypowiedzi wyraźnie zogniskowana jest wokół aspektu kulturowego zjawiska krzyży pamięci ustawionych przy ulicach. To, że krzyże przydrożne, te tradycyjne, wysokie jak i te niewielkie, powypadkowe, są trwałym elementem krajobrazu kulturowego Polski, częścią tradycji, nie pozostawia wśród internautów wątpliwości. Jednakże skrajne są poglądy co do oceny polskiego zwyczaju umieszczania krzyży, zniczy i kwiatów przy drogach w miejscu tragicznych wydarzeń. Jedni wychwalają ten zwyczaj, drudzy zwracają uwagę, że nie jest to powód do dumy. Pewna osoba porównuje ustawianie krzyży przy drogach ze zwyczajem stawiania pomników. Twierdzi, że skoro sławni ludzie mają je w miejscu śmierci, to czasami „szary człowiek” też chciałby upamiętnić śmierć swojego bliskiego. Problem nie jest tylko charakterystyczny dla Polski. Ze wzrostem tego rodzaju potrzeb zmagają się w ostatnich dwóch dekadach Wydział Dróg i Parków w Malmö, który dostaje zwiększoną liczbę podań od prywatnych osób chcących wybudować pomniki w publicznej przestrzeni (Pettersson, 2010).

Dyskurs na temat obecności krzyży pamięci przy drogach i ulicach przerodził się również w konflikt ideologiczny o zabarwieniu religijnym bądź politycznym. Spór o upamiętnianie tragicznie zmarłych osób formą krzyża jest dla części społeczeństwa „wierzchołkiem góry lodowej” walki z kulturą chrześcijańską i przejawem nienawiści wobec symboli religijnych i samego Boga. Natomiast zwolennicy usunięcia

krzyży powypadkowych twierdzili, że nie są one kwestią bezpieczeństwa na drogach, ale sprawą neutralności religijnej państwa. Analizując wypowiedzi internautów zauważono, że obie strony tego konfliktu, zarówno osoby broniące różnego rodzaju krzyży w miejscach publicznych, jak i przeciwnicy czasami „nie przebiali w słowach”, wyrażając swoją opinię. W komentarzach obecne są zniekształcenia nazwisk polityków, nazw ugrupowań politycznych i wyznań religijnych oraz różnego rodzaju inwektywy. Takie formy wypowiedzi świadczą o tym, że temat budzi skrajne emocje w społeczeństwie i są dowodem, iż, jak to przepowiadał K. Nawrotek (2005), spory ideologiczne zyskują współcześnie na znaczeniu. Nadchodzące czasy wspomniany autor, w swojej książce pod znamienym tytułem „Ideologie w przestrzeni”, określił jako powrót ideologii do przestrzeni publicznej i publicznego dyskursu, zarówno w świecie, jak i w Polsce.

## ZAKOŃCZENIE

W artykule starano się zwrócić uwagę na obecność specyficznej formy sacrum w mieście, jaką są krzyże ustawiane w miejscu wypadków drogowych. W pierwszej części opracowania wykazano, że przedmiotem badań zogniskowanych wokół krzyży pamięci mogą być przemiany kulturowe współczesnego społeczeństwa; owe prace usiłują odpowiedzieć na pytanie: kto i dlaczego tworzy miejsca pamięci? Przedmiotem zainteresowania badaczy różnych dyscyplin naukowych są także formy spontanicznych miejsc upamiętnień przy drogach oraz postawy wobec nich władz miejskich i społeczeństwa. Druga i trzecia część niniejszej pracy nawiązuje właśnie do tego aspektu badań miejsca symboli religijnych w przestrzeni publicznej, choć ukazany zarys skali zjawiska krzyży pamięci w samym Trójmieście, z pewnością zasługuje na odrębne, obszerniejsze opracowanie. Dalej przedstawiono wnioski z trzeciej, najobszerniejszej części artykułu.

W swobodnych wypowiedziach do omówionej w artykule ankiety internetowej zamieszczonej na portalu Trojmiasto.pl zauważono różne formy argumentacji zjawiska oraz pomysły rozwiązania problemu krzyży pamięci w przestrzeni publicznej. Dyskusja na temat krzyży pamięci zogniskowana wokół aspektu kultury tłumaczy zjawisko krzyży przydrożnych wielowiekową tradycją, prawem do wyrażania miłości i bólu po stracie bliskich, w przeciwieństwie do dyskutantów upatrujących w obecności krzyży przy drogach nieudolności władz w zarządzaniu przestrzenią miejską. O ile rozwiązaniami aspektu przestrzennego sporu wokół nowych krzyży przydrożnych były rozwiązania ekonomiczno-prawne, to w aspekcie kulturowym ujawniła się kwestia wyboru najlepszego miejsca i formy dla uczczenia zmarłych. Jak widać z przytoczonych w artykule wypowiedzi zgody na ten temat nie ma. Duża grupa wskazywała wyłącznie cmentarze jako miejsce najodpowiedniejsze dla zmarłych i symboli religijnych, innym sam krzyż nie przeszkadzał przy drodze, ale już dodatkowe przedmioty i obrzędy tak, a jeszcze inna grupa nie widziała żadnego problemu we współistnieniu obu głównych form. Pewnym kuriozum z pozoru, jawi się wypowiedź kobiety zapytującej, dlaczego stawia się tylko symbole upamiętniające

smutne wydarzenia i zastanawia się, jak wyglądałoby serce ustawione w miejscu wypadku na przejściu dla pieszych, kiedy to 15 lat temu została potrącona przez kierowcę, który został później jej mężem? Autorka tej opinii zauważyła, że więcej w przestrzeni miejskiej jest miejsc pamiątkowych związanych z tragicznymi wydarzeniami niż wskazujących na radosne oblicza życia. Do podobnych wniosków mogli dojść urzędnicy Wydziału Ulic i Parków w Malmö, którzy odrzucają wiele wniosków o uczczenie tragicznej śmierci osób tłumacząc to tym, że Wydział „nie chce brać udziału w upamiętnianiu negatywnych okoliczności, tylko pozytywnych wydarzeń”; praktyką stała się zasada, aby nigdy nowopowstały pomnik nie łączył się z miejscem śmierci oraz aby nie powstał zbyt szybko po śmierci osoby (Pettersson, 2010: 147).

Natomiast w wyróżnionej płaszczyźnie ideologicznej sporu o krzyże pamięci przy ulicach i drogach Trójmiasta rozwiązań upatrywano w przestrzeganiu prawa. Z tym, że przeciwnicy obecności krzyży w miejscach publicznych upatrują go w zachowaniu rozdziału państwa od Kościoła, a ich zwolennicy w przestrzeganiu prawa do wolności wyrażania publicznie własnych poglądów i emocji. O zgodę bardzo trudno, choćby z tego powodu, że przedstawione wyniki ankiety internetowej ukazują podział opinii na temat krzyży pamięci, stojących przy drogach na dwie niemal równe części ich zwolenników i przeciwników.

Przykład trójmiejskich dróg dowodzi, że spontanicznie tworzone miejsca pamięci są trwałym elementem krajobrazu polskich miast, choć bardzo zmiennym, biorąc pod uwagę ich szczegółową lokalizację: w jednym miejscu zanikają, by w innym się pojawić. Krzyże pamięci to nie tylko problem osób, które go postawiły, ale wielowątkowy element współczesnej przestrzeni publicznej miast i wsi, a pełniej zgody co do jego rozwiązania na razie nie widać.

## LITERATURA

- Biblia Tysiąclecia, 1980, Warszawa-Poznań.
- Bujak A., 2011: Krzyż polski. Krajobraz i sacrum, t. 3. Kraków.
- Diasio N., 2010: Pamięć nietrwała. Estetyzacja żałoby prywatnej w przestrzeniach publicznych, Referat przedłożony do wglądu publiczności podczas interdyscyplinarnej konferencji naukowej „Nekropolie Pomorza”, Gdańsk, 26-28 października, maszynopis, bez paginacji, w zbiorach autorki.
- Dickinson G.E., Hoffman H.C., 2010: Roadside memorial politics in the United States [w:] „Mortality”, vol. 15, no 2: 154-167.
- Drewnik H., 2009: Komunikacja religijna przez znaki i symbole [w:] „Język. Religia. Tożsamość”, G. Cyran, E. Skorupska-Raczyńska (red.), t. III, Gorzów Wielkopolski: 283-301.
- Everett H., 2002: Roadside Crosses in Contemporary Memorial Culture, Denton, Texas.
- Holly G., 2008: Kapliczki i krzyże przydrożne w Bieszczadach Wysokich [w:] *Peregrinus Cracoviensis*, z. 19: 145-161.
- Janicka-Krzywdą U., 1999: Kapliczki i krzyże przydrożne polskiego Podkarpacia, Warszawa.
- Klima E., 2011: Przestrzeń religijna miasta, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Moritz K., 2011: „Czy Gdańsk będzie walczył z przydrożnymi krzyżami?”, [www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Czy-Gdansk-bedzie-walczył-z-przydrożnymi-krzyżami-n53144.html?&vop=std&strona=19#opinie](http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Czy-Gdansk-bedzie-walczył-z-przydrożnymi-krzyżami-n53144.html?&vop=std&strona=19#opinie), dostęp 20.12.2011.
- Nawratek, K., 2005: Ideologie w przestrzeni. Próby demistyfikacji, Nomos, Kraków.
- Petersson A., 2010: The Production of a Memorial Place: Materialising Expressions of Grief [w:] *Deathscapes. Spaces for Death, Dying, Mourning and Remembrance* (red.): A. Maddrell, J. D. Sidaway, Ashgate, United Kingdom: 141-159.
- Plit F., 1998: Wayside crosses and statues of saints in Polish landscape [w:] *Religion, Ideology and Geographical Thought* (red.): U. Wardenda, W. J. Wilczyński, *Studies Geography*, 3, Kielce: 132-135.
- Ptaszycka-Jackowska D., 2005: Sacrum w parkach narodowych w polskich Karpatach [w:] *Geografia i sacrum* (red.): B. Domański, S. Skiba, t. 2, Kraków: 389-402.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2008 r., 2009, Komenda Główna Policji, Warszawa, [www.dlakierowcow.policja.pl/download/15/50396/Raport\\_2008\\_int.pdf](http://www.dlakierowcow.policja.pl/download/15/50396/Raport_2008_int.pdf), dostęp 22.01.2013.
- Zelinsky W., 2010: Organizing religious landscapes [w:] *The Making of the American Landscape* (red.): M. P. Conzen Routledge, second edition, New York-London: 253-278.

---

Fot. 1: L. Przybylska.

Photo 1: L. Przybylska.