

Др ИВАН КОВАЧЕВИЋ

ФОЛКЛОР АУТОМОБИЛСКЕ ЦИВИЛИЗАЦИЈЕ
(Две легенде из чачанског краја)

Др ИВАН КОВАЧЕВИЋ
УУ 11000 Београд
Филозофски факултет
Чика Љубина 18-20

УДК 39:656.1
(497.11)

У току теренских претрага у оквиру пројекта „Етнолошка истраживања Чачка, Горњег Милановца и Лучана“ забележене су две легенде о узроцима саобраћајних несрећа, тачније о местима где се те несреће често догађају и узроцима који доводе до тога да се аутомобилски судари догађају баш ту.¹ Легенде су везане за село Шопићи код Лазареваца на путу Београд—Чачак и за село Бељина у близини самог Чачка.

Прва легенда гласи: На путу Чачак—Београд, код скретања за Лазаревац, у селу Шопићима, догађа се велики број саобраћајних несрећа у којима гину људи, међу којима највише из Чачка. Узрок тих несрећа је то што пут ту прелази преко старог гробља, на коме пре изградње друма нико није хтео да зида кућу, нити било шта друго. Разлог што на том месту гину баш Чачани је у томе што се главни инжењер, пројектант пута, није обазирао на упозорење сељака — да траса обиђе старо гробље, а био је управо из Чачка.²

Друга легенда гласи: У Бељини постоји једно место на коме се некада налазила утрина поред пута. На тој утрини је била топола под којом су ноћевале рабације. Једном годишње наилазио би и један путник који би са њима заноћио. У току ноћи он би будио некога од рабација и слао га ка реци, где би се овај удавио. Зато је власник земљишта посекао ону топола — да рабације ту не би више коначиле. Касније је Морава постепено обрушавала ту утрину, па је стигла до самог друма. Данас на том месту слећу аутомобили у Мораву и често људи гину.

У току теренских истраживања, која су, додуше, била релативно кратка (два пута по неколико дана), није забележена ниједна друга прича сличног садржаја изузев једне, која не говори директно о саобраћајним несрећама, али помаже у тумачењу претходне две. Стога и ову причу наводимо у целини:

На потоку званом Асановац или Турски поток ноћу се јављала златна јабука. Та јабука би се скотрљала у поток и претварала у лепу девојку. Девојка је наводила пролазнике да пођу за њом у поток, у коме су се давили.

Ове легенде о узроцима саобраћајних несрећа нису прве фолклорне творевине у вези са аутомобилима и аутомобилским саобраћајем забележене у Југославији. Две легенде, са другачијим садржајима, забележила је Маја Бошковић—Стулли у раду „Загребачка усмена причања у преплитању с новинама и телевизијом“.³ Осим овог текста М. Бошковић—Стулли, пажњу етнолога на културне елементе везане за аутомобиле скренула је и Зорица Рајковић у раду о споменицима жртвама саобраћајних несрећа подигнутим на месту погибије.⁴ С обзиром да је за објашњење горе наведених легенди неопходно поређење са материјалом који је забележила М. Бошковић—Стулли навешћемо обе легенде из Загреба.

Прва легенда, о фантомској аутостоперки, забележена је у неколико усмених варијанти, уз навођење појављивања тог мотива у новинама, на телевизији и чак у стриповима. Овде наводимо варијанту која изгледа најпотпунија: „Слушала сам од лијечнице Ф. Р. другу верзију те приче. Чула ју је од своје познанице, по занимању раднице у администрацији, још прије објављивања новинског чланка, а она опет од неког лијечника, који је наводно то сам доживио:

Возио се аутом из Љубљане у Загреб; зауставила га је врло лепа плавокоса млада жена и замолила да је повезе. Сједила је на стражњем сједалу, а кад ју је он хтио нешто питати, примјети да је нестала. Веома импресиониран пошао је у оближњи градић Ново Ме-

сто и пријавио случај милицији. Ондје га упитају је ли жена ушла у ауто код Кршког, па га „умире“ објаснивши да њима често долазе људи са таквом једнаком пријавом те да је ријеч о жени која је на том мјесту погинула у прометној несрећи.⁵

Друга се може, условно, назвати легендом о тоталном покољу на цести: „Страни возач је прегазио девојчицу на цести и затим побјегао. Слиједећи возач зауставио је свој аутомобил у којем је било и његово дијете, те покушао помоћи прегаженој девојчици, но она је већ била мртва. Сада се појаве родитељи несретне дјевојчице и, мислећи да је тај други возач прегазио њихову кћерку, убију му из освете дете, а он, видјевши то, убија на крају убојице свога дјетета.“⁶

Анализа ових легенди, коју је вршила М. Бошковић—Стулли, ишла је у правцу утврђивања интернационалних мотива, што је са успехом учињено, као и анализа „традицијске подлоге“ ових прича. У случају „фантомске аутостоперке“ узор су превасходно америчке провенијенције⁷ и у фолклорној форми коју немачки фолклорист Херман Баузингер назива „махната прича“ која се реализује у другој причи о тоталном покољу на цести.⁸

Анализа, која ће бити учињена у овом раду, иде ка утврђивању општих принципа формирања оваквих легенди, као и ка уочавању механизма стварања сваке од њих засебно. Да би се остварило овако постављен циљ, потребно је легенде ставити у њихов природни миље.

Најшири контекст у коме се јављају овакве фолклорне творевине је тзв. аутомобилска цивилизација. Није потребно детаљно познавање историје аутомобила и аутомобилског саобраћаја да би се констатовало да је Америка колевка овакве цивилизације. При том треба напоменути да оно што су о развоју аутомобилске цивилизације у Америци у току седме деценије овог века писали један теоретичар комуникација, Маршал Маклуан,⁹ или један футуролог, Алвин Тофлер,¹⁰ већ је одавно слика највећег дела земљине кугле изузимајући најсиромашније земље Африке и Азије, као и Кину, Северну Кореју и Албанију.

Осликавајући значај аутомобила у америчкој аутомобилској цивилизацији, М. Маклуан пише: „Мада се можда с правом каже да је Американац створ на четири точка и истиче да америчка омладина придаје много већу важност стицању права на возачку дозволу неголи стицању бирачког права — тачно је и то да су кола постала део одеће без којега се осећамо несигурни, неодевени и непотпуни у градској огради.“¹¹ Објашњавајући ову приврженост аутомобилу, А. Тоф-

лер наводи да су брзина, кретање и премештање појмови којима се ставља позитиван предзнак, а аутомобил представља технолошко стелотворење ослобађања од простора.¹² Доказујући овај став, Тофлер се служи бројевима који савршено илуструју наведену тезу. Наиме, 1914. године сваки Американац је, просечно, коњем или неким другим тадашњим превозним средством прелазио само 540 км годишње, док је почетком седме деценије само аутомобилом преваљено око 16.000 км.¹³ Ова опседнутост преваљивања простора, првенствено аутомобилом, навела је једног психолога да закључи како је последња ствар коју једна породица у финансијским тешкоћама жели да прода аутомобил, а најгора казна за непослушне тинајџере је када им родитељи забране да користе породични аутомобил.¹⁴ Опроштајна писма младих самоубица који као разлог за тај чин наводе одузимање возачке дозволе само су екстреман вид онога што Ролан Берт назива аутомобилска митологија. „Уверен сам — пише Берт у социосемиолошком коментару новог модела „Ситроена“ — да аутомобил данас представља тачан еквивалент великих готских катедрала: хоћу рећи велико остварење епохе, (...) које бар у слици, ако не у употреби, конзумира цео један народ који са аутомобилом присваја савршено магијски предмет.“¹⁵ Уочавајући да ситуација у Југославији није ништа другачија, аутор једине етнолошке расправе која се односи на неки сегмент аутомобилске цивилизације, Зорица Рајковић пише: „Жељу за поседовањем аутомобила не изазивају само динамичне потребе данашњег начина живота; аутомобил у нашој средини данас није само пријевозно средство него и показатељ финансијске моћи, животног стандарда, престижа, смисла за сувремено, а преко свега тога и друштвеног положаја његова власника. Понекад иде дотле да се однос према аутомобилу граничи с фетишизмом. То долази до изражаја и на спомен-обиљежјима уз цесте у случајевима кад се дијелови аутомобила, особито волан, уграђују у споменике с очигледним придавањем неке посебне, симболичне улоге тим предметима.“¹⁶

Осим митологије, аутомобилска цивилизација има и своје ритуале. Почевши од организованог ритуала у коме стотине хиљада људи на лицу места и милиони преко телевизије посматрају ауто-трке, преко спонтаног ритуала сличне форме у коме публика посматра (и учествује) у јурњави полиције за „фантомом“ из белог „Поршеа“, што се догађало у Београду 1979. године,¹⁷ па до статусно-породичног ритуала који се састоји из прања кола (нових) недељом пред очима („завидних“) комшија.

У таквом контексту аутомобилске цивилизације, која има сопствену митологију и сопствене ритуале, јављају се и наведене легенде као саставни део такве митологије. Да би се те легенде протумачиле, потребно је утврдити основу аутомобилске митологије, која, као и свака митологија, настаје у судару Природе и Културе и логичком преовладавању те опозиције.

Један од саставних делова основе аутомобилске митологије настаје из скоро неограниченог ослобађања од простора које омогућавају савремена превозна средства, међу којима једно од водећих места заузима аутомобил. Брзо преваљивање великих раздаљина везано је за XX век, у коме се јављају брзи бродови, брзе жељезнице (и до 500 км/ха), брзи аутомобили и авиони који су за непун век достигли брзине неколико пута веће од звука. Из постепености појављивања све бржих и бржих превозних средстава не произилази могућност привиковања. Чињеница да се људи већ више деценија рађају у средини у којој су таква средства сасвим нормална појава не спречава их да перманентно доживљавају ШОК БРЗИНЕ. Човек има природно мерило брзине, које представља ход од пет до шест км на сат. То природно мерило брзине савладавања простора не негира битно ни чињеница да посебно тренирани људи преваљују ходом око 15 км, а трчањем и више од 20 км. Уколико је желео да повећа количину пређеног простора, човек је миленијумима користио непрерађену природу у облику животиња (коњ, камила, пас, итд) или у облику ветра (једра). Артфицијелни приступ природи или Култура започиње парном машином, наставља се електричном енергијом да би кулминирала у мотору са унутрашњим сагоревањем, који своју најширу примену има управо у аутомобилу. У том тренутку, када Култура, оличена у аутомобилу и другим превозним средствима, надвлада Природу са њеним мерилима брзине Човек структурним нивоима своје свести доживљава Шок. Конкретније шок брзине.

Други саставни део основе аутомобилске митологије произилази из културног одговора аутомобилске цивилизације на онтолошку ограниченост човека. Биолошка граница људског века изражена у елементарној опозицији живот: смрт доживљавала је различите културне елаборације, почевши од религијске медијације која вером у бесмртност на овај или онај начин укида онтолошко ограничење, до, такође иманентне, производње све савршенијих и разорнијих оружја и све суровијих ратова који „посредују“ у наведеној опозицији сводећи је само на смрт (нпр. у могућој нуклеарној катаклизми). Аутомобилска цивилизација нема тако драстичне механиз-

ме медијације опозиције живот: смрт. Ипак, потенцирајући смрт у огромном броју саобраћајних несрећа, она онтолошки страх од смрти транспонује у СТРАХ ОД САОБРАЋАЈНЕ НЕСРЕЋЕ. Овај страх је сасвим реалан и њега човек осећа свим нивоима свести. Аутомобилска цивилизација се не труди да одагна тај страх богато засипајући подацима о броју саобраћајних несрећа, броју погинулих, повређених... Није потребно превртати статистичке годишњаке па сазнати да се број погинулих у саобраћајним несрећама на друмовима Југославије креће око 5.000 годишње.

Ова реализација онтолошког страха од смрти у аутомобилској цивилизацији у страх од саобраћајне несреће ствара одређене магијско-религијске радње, које се често заснивају на елементима такве праксе у традицијској култури.¹⁸ На пример, у многим аутомобилима се могу видети разноврсне амајлије, као што су потковица,¹⁹ или детелина са четири листа, уз напомену да апотропејским средствима најчешће прибегавају професионални возачи (таксисти, возачи камиона), значи они који су, услед свог занимања, највише изложени ризику аутомобилске несреће.

Овакво одређење основа аутомобилске митологије има за циљ утврђивање механизма изградње сваке поједине њене форме. Свака појединачна форма аутомобилске митологије одговара неком појединачном елементу аутомобилске цивилизације. Међутим, пошто ниједна митолошка форма не „препричава“ стварност онакву каква стварно јесте, та стварност пролази кроз две „црне кутије“ у којима добија свој завршни облик. Те две црне кутије су управо реконструисана основа аутомобилске митологије и већ постојећи модели (модели традицијске културе или било који други фолклорни модели).

Основни елементи аутомобилске цивилизације су:

1. АУТОМОБИЛ, који у себи садржи хиљаде мањих елемената, као што су технички детаљи, тј. разлике у брзини, снази, покретљивости и друге; функционалне разлике, које се очитују у различитој намени аутомобила — породична кола, ауто за град, спортски аутомобил, камион, аутобус; „естетске разлике“ (леп, елегантан, специјално украшен, обичан, робустан); економске разлике (јефтин, скуп, економичан, трајан) и још велики број различитих подела.

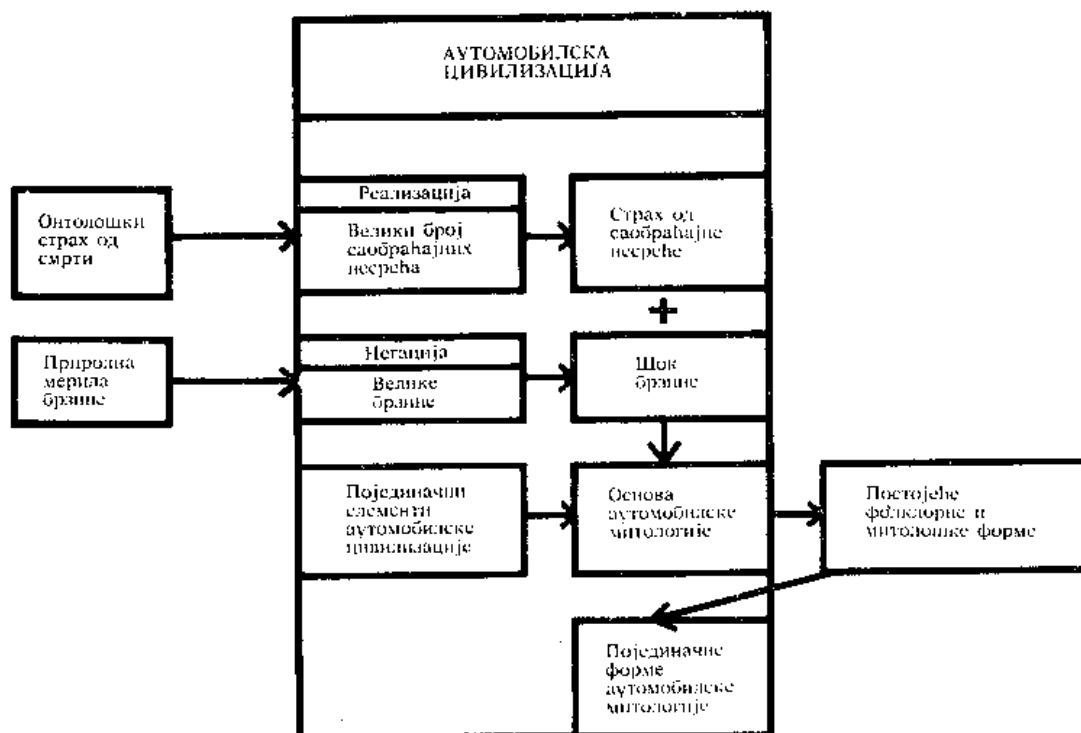
2. ПУТЕВИ, чија се типологија може упознати у законима, туристичким водичима или аутокартама, који, по другој типологији, могу бити безбедни и опасни, нови или оштећени, са кривинама или без њих...

3. ПУТОВАЊЕ: Сама возња аутомобилом може бити градска, друмска, теренска или било каква друга. Путовање може бити на посао, у бископ, код пријатеља, пословно или туристичко, далеко или кратко. . .

4. САОБРАЋАЈНА ПРАВИЛА, почевши од саобраћајних прописа које доноси држава, па до тзв. културе саобраћаја или возачког бон-тона, другачије у неким елементима код професионалних возача него код аматера.

Сваки од ових елемената аутомобилске цивилизације и још хиљаде других њених саставних делова могу бити иницијативни агенс појединачне форме аутомобилске митологије. Међутим, да би се таква форма и створила, мора у том елементу аутомобилске цивилизације постојати нека стварна или логичка контрадикција, која ће га учинити агенсом митологије. На пример, путовање аутобусом је јефтино, али споро и неудобно, док је возња аутомобилом скупља, али бржа и комфорна. Туристички мотивисан путник може да бира између брзог и безбедног аутопута, који обилази насеља, и спорог, узаног друма, који свраћа у сваки градић. Солидарност возача на друму, као елемент саобраћајног бон-тона, чини возача сигурним да ће и њему неко помоћи кад западне у невољу, али га у тренутку када он треба неком да помогне — то одвраћа од жељеног циља путовања, успорава или изискује материјалну штету. Примера оваквих унутрашњих контрадикција аутомобилске цивилизације има много, али је стварање једног таквог инвентара беспотребно, баш као и стварање таквог инвентара у класичним антрополошким истраживањима „примитивних“ племена или етнолошком истраживању неког села. Са становишта анализе неке појединачне форме аутомобилске митологије довољно је знати да се агенс те форме налази у фонду елемената аутомобилске цивилизације и да треба открити стварну или логичку контрадикцију коју носи у себи.

Гледано у детерминистичком низу постојања такве контрадикције у неком елементу аутомобилске цивилизације тек је агенс стварања митолошке форме. Осим тога, потребно је да та контрадикција ресондира и основама аутомобилске митологије и постојећим фолклорно-митолошким формама. На основу овога могуће је поставити детерминистичку схему која описује настанак неке појединачне форме аутомобилске митологије:



Из ове схеме могу се очитати два односа: прво, начин формирања основа аутомобилске митологије, и друго, механизам настајања појединачне форме те митологије. Основи аутомобилске митологије настају тако што се онтолошки страх од смрти реализује у аутомобилској цивилизацији као страх од саобраћајне несреће, док се природна мерила брзине негирају великим брзинама што ствара шок брзине. Ови основи представљају прву „црну кутију“; кроз коју пролази сваки елемент аутомобилске цивилизације, који у себи носи логичку или стварну контрадикцију да би у пролазу кроз другу црну кутију, коју сачињавају постојеће фолклорне и митолошке форме, изградио појединачни елемент аутомобилске митологије.

У анализи појединачне форме поступак иде обрнутим редом. Прво се лоцирају постојеће фолклорне и митолошке форме, као што је учинила М. Бошковић—Стулли у причи о тоталном масакру на друму користећи Баузингера, да би се, на бази основе аутомобилске митологије и „остатка“ појединачне форме аутомобилске митологије,

одредио појединачни елемент аутомобилске цивилизације са својим иманентним контрадикцијама.

И поред тога што је легенда о фантомској аутостоперки прича „позната на америчком простору“ и представља импорт у Европу, она респондира читавом низу елемената традицијских веровања о душама умрлих, карактеристичних за читав балкански простор. Међутим, за тумачење ове легенде, независно од места настанка и њене даље „дифузије“, важно је указати да она из основа аутомобилске митологије узима елемент страха од саобраћајне несреће, јер експлицитно говори да је „фантомска аутостоперка“ погинула у таквом догађају. Са друге стране, управо истраживања у Америци су показала да аутостопери „обликују властиту, препознатљиву друштвену категорију“²⁰ унутар аутомобилске цивилизације. Уз напомену да су тинејџерке најстраственији путници и да саме оцењују аутостомирање као „стил живота“,²¹ треба показати о каквој се контрадикторности ради у односу аутостопера и возача који га (је) прима у аутомобил. У односу на само путовање, и возач и аутостопер имају једнаку мотивацију и одредиште као циљ путовања. Такође је и пут који користе исти. У основном елементу аутомобилске цивилизације су суштински разликују тако што возач има аутомобил, а аутостопер не. Прави аутостопер у правилима понашања нема ни једног другог правила до да подигне прст, док возач може да стане или да прође. Возачки бон-тон налаже да, уколико неко жели да прими аутостопера, не тражи никакву надокнаду или противуслугу, док, истовремено, када је млада девојка у питању, може и потајно да жели да прекрши то правило. Нема масовног медија, од криминалног романа до еротског филма, од новина до телевизије и филма, који нису елаборирали релацију возач-аутостоперка. Са друге стране, агресија може бити усмерена и у обрнутом правцу, што елаборира прича о лажној аутостоперки, тј. прерушеном мушкарцу који намерава да опљачка возача.²² Према томе, однос је вишеструко контрадикторан — аутостоперка има корист од војње, а возач не, затим, у случају медијски потхрањиване еротске агресије — жртва је аутостоперка и у случају фолклорно елабориране приче о прерушеном мушкарцу — угрожен је возач. Према томе, овакав контрадикторни однос у

основи аутостомирања као елемента аутомобилске цивилизације, преломљен кроз страх од несреће (као дела аутомобилске митологије), нашао је у америчком, па и балканском фолклорном и митолошком корпусу, одговарајућу форму или подршку.

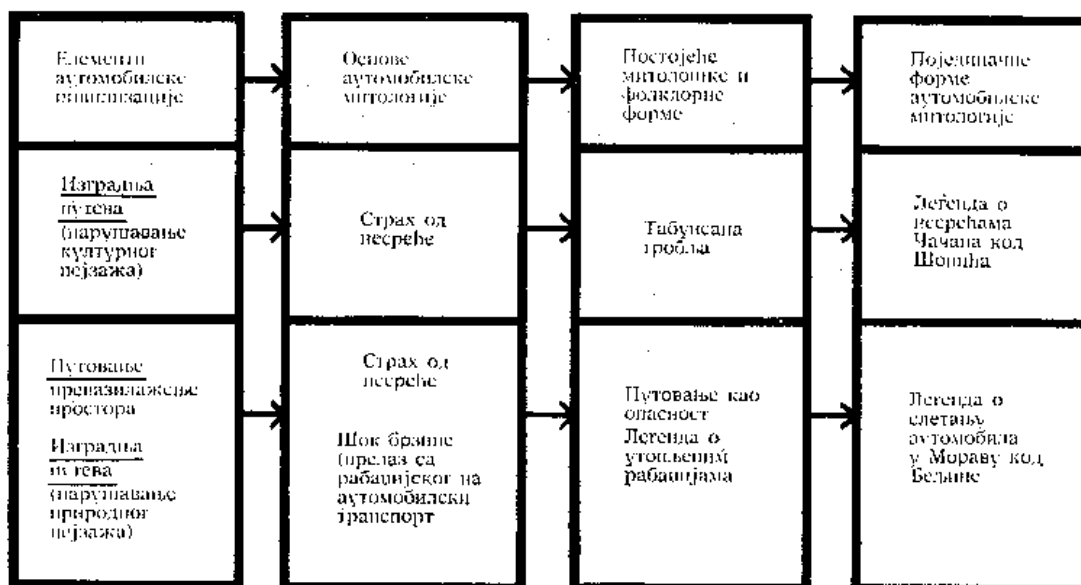
Овај осврт на легенду о фантомској аутостоперки показао је начин тумачења који ће бити примењен и на две легенде из чачанског краја. Прва легенда, о погибијама Чачана код Шопића, као традицијски модел, користи веровања у вези са гробљима. Гробља су изразито табуисана места²³ и такво схватање је узето за модел. Елемент основа аутомобилске митологије је страх од несреће, што произилази из саме легенде. На питање о ком се елементу аутомобилске цивилизације ради, одговор, такође, даје сама легенда. То је изградња путева као основ аутомобилске цивилизације. Аутомобил је израдио путеве, сматра Маклуан,²⁴ а А. Тофлер ту тезу поткрепљује податком да се у Америци изради 300 км нових асфалтних улица и путева дневно или 120.000 км годишње.²⁵ Убрзана изградња путева није заобишла ни нас, она значи битно мењање природног и културног пејзажа. Оба вида пејзажа „реагују“, а у случају ове легенде — то је гробље које „узима жртве“.

У једној варијанти ове легенде јавља се и контрадикција у оквиру самог путовања. Наиме, настрадали су у последњем тренутку аутобуски превоз (спорији и некомфорнији) заменили аутомобилским (бржи и удобнији), а по тумачењу приче — да су остали у аутобусу, не би им се ништа догодило.

Легенда о слетању аутомобила у Мораву код Бељине има дво-струку традицијску подлогу. У њој је садржана цела прича о рабацијама које је непознати путник наводио да се утопе у Морави, што представља саставни део нове легенде. Ако се зна да су рабације биле професионални транспортери, што значи да им је путовање занимање, онда је јасно да су увек били изложени многобројним опасностима, које, према традицијским веровањима, прате путнике. Стање опасности које прати сваког путника произилази из његовог ван-категоријалног положаја,²⁶ у коме је посебно изложен опасности при сусретима са другим „бићима“, која су такође „ван свог контекста“, с тим што, с обзиром да легенда о рабацијама не прецизира особине тог „мистериозног“ путника, о његовој природи није могуће прецизније тврдити. У савременој, уствари само допуњеној, верзији традицијске легенде, као основ аутомобилске митологије јављају се оба њена дела, тј. и страх од несреће и шок брзине. Страх од несреће се огледа у самој поенти приче, тј. у слетању аутомобила у Мораву, а

шок брзине у прелазу са рабацијског транспорта, заснованог на животињској вучи, на аутомобилски саобраћај. На крају, у традицијској варијанти легенде основ фолклорне форме је само путовање као извор опасности, што се потенцира чињеницом да су рабације „професионални путници“, тј. имају трајан статус изложеног опасности, док у „аутомобилској верзији“ опет ради о изградњи путева и нарушавању, у овом случају, природног пејзажа. Сво се уочава из опозиције која настаје када се у везу доведу начин престанка опасности по рабације и начин настанка опасности за аутомобилске путнике. Сечење тополе, којом је власник имања спречио даље несреће, људска је акција, док је обрушавање утрине, чиме је Морава стигла до самог пута, дело природе, односно природна реакција. На тај начин природни пејзаж реагује на аутомобилску цивилизацију.

На крају могуће је шематски приказати механизме формирања обе легенде:



НАПОМЕНЕ

1. Истраживања су вршена у оквиру теме „Фолклор“ наведеног пројекта Етнографског института Српске академије наука и уметности у току 1987. и 1988. године.
2. Ова легенда има више верзија, у којима се описују појединачни случајеви несрећа код Шопића.
3. М. Бошковић-Стулли, „Усмена књижевност некад и данас“, Београд, 1983, 272—316.
4. З. Рајковић, „Спомен-обележја жртвама прометних несрећа“, Народна уметност, 13, Загреб, 1976.
5. М. Бошковић-Стулли, оп. цит. 279—280.
6. М. Бошковић-Стулли, оп. цит. 282.
7. М. Бошковић-Стулли, оп. цит. 281.
8. М. Бошковић-Стулли, оп. цит. 281—283.
9. М. Маклуан, „Познавање општина — човекових продужетака“, Београд, 1971, 274—283.
10. А. Тофлер, „Шок будућности“, Загреб, 1975, 64—78.
11. М. Маклуан, оп. цит. 274.
12. А. Тофлер, оп. цит. 71.
13. А. Тофлер, оп. цит. 65.
14. А. Тофлер, оп. цит. 71.
15. Р. Барт, „Три митологије“, Мит, традиција, савременост, Дело-аргументи Београд, 1971, 262.
16. З. Рајковић, оп. цит. 29.
17. И. Ковачевић, „Урбани ритуали“, „Култура“, 57—58, Београд, 1982, 267—271.
18. О појму традицијске културе види: И. Ковачевић, „Етнолошка грађа о „традиционалној култури“ и психолошко истраживање социјализације — поглед етнолога“, „Расковник“, 53—54, Београд, 1988, 111.
19. О потковици као амајлији види: Т. Борђевић, „Зле очи у веровању Јужних Словена“, Београд, 1938, 174—185.
20. А. Тофлер, оп. цит. 72.
21. А. Тофлер, оп. цит. 73.
22. М. Бошковић-Стулли, оп. цит. 276—278.
23. Д. Бандић, „Табу у традиционалној култури Срба“, Београд, 1980, 132—135.
24. М. Маклуан, оп. цит. 279.
25. А. Тофлер, оп. цит. 66.
26. И. Ковачевић, „Семиологија ритуала“ Београд, 1985, 139.

LE FOLKLORE DE LA CIVILISATION DE L'AUTOMOBILE

Au cours des enquêtes menées sur le terrain dans le cadre du projet «Recherches ethnologiques sur les régions de Čačak, Gornji Milanovac et Lučani» ont été notées deux légendes sur les causes des accidents de voiture à deux endroits, dont l'une au village de Šopići près de Čačak.

En effet, il a été constaté que sur la route de l'Ibar, au village de Šopići il y a souvent eu des accidents de voiture aux conséquences tragiques. Ces dernières années y sont morts, aussi de nombreux habitants de Čačak. Selon la croyance populaire, la cause de ces accidents réside dans le fait que cette route traverse un ancien cimetière, endroit où personne n'aurait eu l'idée de se construire une maison d'habitation. Les villageois avaient conseillé aux ingénieurs des ponts et chaussées de tracer la route de façon à contourner le cimetière. L'ingénieur en chef qui était originaire de Čačak ne voulut pas suivre leur conseil et c'est pourquoi, selon la croyance populaire, les habitants de Čačak sont les plus nombreux parmi les victimes des accidents qui arrivent à cet endroit.

Dans le village de Beljina les accidents ont lieu sur l'ancien terrain vague où, autrefois, les voituriers faisaient halte sous un peuplier. On raconte que, la nuit, un homme mystérieux apparaissait au milieu des voituriers et en prenant un de ceux-ci le noyait dans la rivière (Zapadna Morava). Le propriétaire du terrain a coupé ce peuplier, et la rivière, en débordant, a effacé peu à peu le terrain pour arriver jusqu'au bord de la route. Actuellement, à cet endroit, les autos se précipitent dans la rivière et les conducteurs s'y noient le plus souvent.

Ces croyances populaires sur les causes de la mort des conducteurs d'automobiles ne sont pas les seules productions folkloriques de ce genre en Yougoslavie, mais elles sont caractéristiques à bien des égards, ce qui a incité l'auteur de ce texte à les analyser et à les éclaircir sous plusieurs aspects, dont surtout celui de la psychologie.

Dr Ivan Kovačević