

Onomastyka i kolejnictwo. Uwagi o książce Piotra Tomasika: *Nazewnictwo kolejowe* (na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego). Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego. Bydgoszcz 2016, ss. 218

Recenzowana książka dotyczy nazewnictwa kolejowego w szerokim zakresie, w którym zawierają się różne kategorie i klasy onimiczne. W kolejności zgodnej z układem materiału są to: antroponimy oraz (tylko na zasadzie wzmianki w rozdziale 2.) zoonimy, następnie i przede wszystkim toponimy i chrematonimy kolejowe, z dalszymi bardziej szczegółowymi rozróżnieniami. Kolejność, w jakiej omawiane są te grupy nazw, nie wynika z ważności i reprezentatywności poszczególnych klas materiału onimicznego dla określenia specyfiki nazewnictwa kolejowego. Najmniej o nazewnictwie kolejowym mówią antroponimy, zwłaszcza te należące do indeksu nazw oficjalnych, ponieważ w ogóle „nie ma w nich elementów charakterystycznych dla kolei” (s. 63), inaczej rzecz wygląda z materiałem toponimicznym i chrematonimią. W obszarze badań podjętych i przedstawionych w pracy znalazły się więc różne nazwy własne związane z koleją jako złożoną strukturą technologiczno-organizacyjną. Jest o tym mowa we *Wprowadzeniu* (s. 9–16), które przynosi podstawowe informacje związane z przedmiotem rozważań, w tym uściślenie pojęć zawartych w tytule pracy i wstępne uwagi na temat materiału, który został poddany analizie. Tworzą ten materiał nazwy używane i funkcjonujące w obiegu językowym w zróżnicowany sposób, w trzech odmianach czy też kanałach komunikacyjnych, zależnie od tego, czy mamy do czynienia z mową, której używają między sobą pracownicy kolei (kanał K – K), czy też z komunikacją na linii kolej (instytucja i przedsiębiorstwo, które świadczy usługi przewozowe) – pasażer (K – P) lub sposobami mówienia, które dotyczą kolei, ale są realizowane poza tą instytucją i bez jej udziału (doniesienia prasowe, fora internetowe, kontakty między pasażerami, kanał P – P). Dużą wartością opracowania jest to, że stanowi zapis badań nazw używanych nie tylko w języku polskim, ale też rosyjskim i czeskim, co daje możliwość formułowania uwag i spostrzeżeń o charakterze porównawczym, wydobywających pewne podobieństwa w zakresie praktyk nazewniczych (nieprzypadkowo są to kraje sąsiadujące ze sobą, bliskie pod względem kulturowym), ale też różnice i odrębności wynikające z własnej tradycji i obecnej sytuacji kolejnictwa

na wyodrębnionych obszarach językowych i kulturowych (na skutek przemian politycznych i społeczno-ekonomicznych w Europie Środkowej pod koniec XX w.). Praca, co należy docenić, nie ogranicza się do zebrania i poklasyfikowania interesujących autora nazw, jest ustawiona interdyscyplinarnie. W punkcie wyjścia ma charakter językoznawczy, ściślej: odwołuje się do pojęć i metod współczesnej onomastyki, jej przedmiotem są nazwy własne jako określone formy i realizacje nominatywnojęzykowe. Jednocześnie w swych analizach autor wychodzi poza zagadnienia związane tylko z językowym ukształtowaniem nazw, jak sam pisze: analizuje „funkcjonowanie onimów kolejowych w przestrzeni społecznej”, stawia pytania o taki lub inny wybór nazwy, o motywację, czyli wchodzi na teren badań kulturowych (s. 15). Ma przy tym świadomość, że jest to podejście w ogóle charakterystyczne dla współczesnych badań onomastycznych¹.

Opracowanie składa się z trzech, podzielonych na punkty, rozdziałów. Pierwszy z nich zawiera „podstawy teoretyczne”, związane m.in. z wyznaczeniem pola badawczego onomastyki i różnymi sposobami czy też aspektami definiowania nazw własnych w opozycji do wyrazów pospolitych. Omawiany jest tu stosunek tych nazw do znaczenia, pojawia się też wątek ich nieprzekładalności lub też możliwości tłumaczenia na języki obce (franc. *Avenue des Champs-Élysées* = *Pola Elizejskie* i *La Tour d'Eiffel* = *Wieża Eiffla* to w moim przekonaniu przykłady nieco innego rodzaju niż *Seine* – *Sekwana*, z łac. *Sequana*, gdzie trudno mówić o tłumaczeniu), podejmowana jest kwestia jednostkowego charakteru, dyskusyjna ze względu na powtarzalność formalną niektórych onimów i odchodzenie od relacji jedna nazwa – jeden obiekt w sytuacji wielości desygnatów nazw firmowych i różnych innych, mających charakter chrematonimiczny. Właśnie chrematonimom i ich miejscu w systemie onomastycznym, rozumieniu tego typu nazw i różnym ustaleniom dotyczącym zakresu chrematonomastyki poświęcony jest kolejny punkt rozważań. Zdaniem Artura Gałkowskiego wpływ, „jaki chrematonomastyka wywołuje w spojrzeniu na całą onimie”, prowadzi do „rewizji teorii na temat ogólnego pojęcia nazwy własnej i jej językowej oraz kulturowej definicji”

¹ O kumulacji czynników wpływających na użycie odpowiednich nazw własnych i form nazewniczych w różnych przestrzeniach komunikacji i związanej z tym potrzebie stosowania „kumulacyjnych metod badawczych” pisał Robert Mrózek (2002: 28). Ten sam badacz zwracał też uwagę na to, że onomastykę różnicuje się wewnątrznie nie tylko na podstawie kryterium przedmiotowego (co się bada?), ale też według kryterium metodologicznego (jak się bada?) i przy tej okazji widział miejsce dla mającej się wyodrębnić onomastyki kulturowej (2002: 30). Przedmiot i założenia tego kierunku badawczego przedstawiła Ewa Rzetelska-Feleszko (2007: 57), stwierdzając, że celem analizy jest tu „odkrywanie i opis powiązań pomiędzy nazewnictwem i różnymi elementami kultury”, m.in. faktami historycznymi i cywilizacyjnymi, problematyką społeczną, systemem wartości itd.

(Galkowski 2011: 181). Do tego poglądu nawiązuje autor książki, pisząc o przeformułowaniu klasycznej definicji nazwy własnej (s. 24). Nieco dalej (w innym punkcie) przybliży czytelnikowi przyjęty przez siebie sposób rozumienia pojęcia i terminu „chrematonim”² i traktowane równolegle podziały w klasie chrematonimów ze względu na typ nazywanego obiektu i liczbę objętych nazwą obiektów (s. 33–35). Prezentowane przez autora stanowisko nie budzi zastrzeżeń, jest przemyślane i, co ważne, znajduje odbicie w opracowaniu i klasyfikacji materiału. Refleksje metaonomastyczne uzupełniają w pracy rozważania na temat szkół badawczych w onomastyce w powiązaniu z problemami terminologii oraz kierunków rozwoju onomastyki, która w przekonaniu piszącego, nieodosobnionym w środowisku onomastów i moim zdaniem metodologicznie uzasadnionym, „musi stawać się coraz bardziej nauką interdyscyplinarną” (s. 36). Na uwagę zasługuje wątek dotyczący systematyzowania pojęć oraz uzgodnień i weryfikacji terminologicznych w obszarze nauki o nazwach własnych. Punktem rozważań, który zamyka pierwszy rozdział pracy i zapowiada kolejne, już o charakterze empiryczno-materiałowym, jest rzetelnie przeprowadzone, przy tym odpowiednio ustawione krytycznie, omówienie stanu badań w zakresie onomastyki kolejowej z podziałem na szkoły onomastyczne: polską, czesko-słowacką i rosyjską (s. 37–62). Tego rodzaju podział jest tym bardziej uzasadniony, że zaznaczają się tu wyraźne różnice w charakterze i ilości publikacji. Prace polskie, niezbyt liczne i mające zasadniczo charakter rozpoznawczy, nie wyczerpują tematu nazw związanych z koleją, co w pełni uzasadnia przedsięwzięcie badawcze Piotra Tomasika. Z kolei prace czesko-słowackie tworzą liczną grupę tekstów, które „[c]zęsto mogą służyć za wzór pisania podobnych prac, tj. analizujących analogiczne zjawiska w innych językach” (s. 49). Ten stan rzeczy uwidacznia się w odniesieniu do prezentowanego w książce materiału. Z rosyjskich prac onomastycznych dotyczących nazw związanych z życiem kolei autor wymienia tylko jedną pozycję, stan badań jest tu więc więcej niż skromny.

Opracowując zebrany przez siebie materiał, autor książki dokonał podziału na nazwy oficjalne (rozdział 2.) i nieoficjalne (rozdział 3.), co wydaje się posunięciem słusznym ze względu na inny tryb funkcjonowania i odmienność samych nazw wynikającą z rodzaju motywacji kulturowej i zespolenia ze strukturą społeczną i działaniem poprzez język (por. odwołania do kulturoznawczego ujęcia władzy i oporu czy dystansowania się wobec przyjętych oficjalnie form językowych i dyskursu instytucjonalnego na płaszczyźnie nominacji i komunikacji ludycznej w rozdziale 3. pracy).

² Jest to rozumienie zgodne z ujęciem szkoły czeskiej, przedstawionym w wykazie *Základní soustava a terminologie slovenské onomastyki* (Svoboda i in. 1973).

Rozdział 2, poświęcony nazwom oficjalnym dotyczącym kolei, pokazuje bogactwo i duże zróżnicowanie nazw w zakresie onimii kolejowej (różne klasy materiału zależne od typu obiektu, ale też różne sposoby nazywania, np. nazwy własne oraz oznaczenia cyfrowe i literowe w typie nomenklaturowym), przy tym mamy tu do czynienia z ujęciem kontrastycznym, dającym możliwości porównania modeli nazewniczych funkcjonujących w różnych słowiańskich obszarach językowych i państwowych (polskim, czesko-słowackim i poradzieckim, przede wszystkim rosyjskim). Ze względów zasygnalizowanych już wcześniej (antroponimy i śladowo poświadczone zoonimy bez związku z elementami charakterystycznymi dla kolei) na uwagę zasługują w tym wypadku nazwy różnych obiektów toponimicznych i chrematonimicznych.

Gdy idzie o toponimy, to zostały one omówione w kolejności: nazwy stacji i przystanków osobowych (także dworców, które można zaliczyć do urbanonimów), nazwy posterunków ruchu i nazwy tuneli kolejowych, wreszcie nazwy linii kolejowych. Jest to materiał pozyskany z rozkładów jazdy opublikowanych w internecie, uzupełniony o informacje z opracowań i dokumentów kolejowych. Najliczniej poświadczone, przy tym zróżnicowane pod względem struktury i motywacji znaczeniowej, są toponimy wchodzące w skład pierwszej grupy. Zostały one w pracy omówione na podstawie analizy podobnych do siebie i w związku z tym łącznie potraktowanych zbiorów nazw polskich i czeskich, i oddzielnej analizy materiału w przypadku nazw rosyjskich (por. s. 65). Analiza pozwoliła na wydzielenie różnych modeli nazewniczych, opatrzonych, w miarę potrzeby, stosownym komentarzem. Nie ma konieczności ich wszystkich omawiać. Tu zatrzymam się tylko na wybranych grupach nazw, zaczynając od nazw stacji. Gdy idzie o te z nich, które są przeniesione z miejscowości wraz z członem precyzującym lokalizację (model 4., por. s. 67), to można było do opisu dodać: na zasadzie relacji partonomicznej miejscowość – dzielnica (np. *Poznań Wola*, *Warszawa Włochy*) czy miejscowość – wyróżniony punkt czy obszar w obrębie miejscowości, nazwany apelatywnie, funkcjonujący jednak językowo na prawach kontekstowej deskrypcji jednostkowej i następnie jako element toponimiczny (*Gdańsk Politechnika* itp.). Człony wyróżniające w nazwach *Gdańsk Politechnika*, cz. *Pardubice závodště* i w nazwach *Kraków Buisness Park* (s. 67, popr.: Business Park), *Otmuchów Jezioro*, cz. *Františkovy Lázně-Aquaforum* funkcjonują w przestrzeni miast na podobnej zasadzie. Przy tym istnieją tu też różnice, jak zauważa autor książki, mamy do czynienia z sytuacją, w której człon dodany do nazwy podstawowej ma w punkcie wyjścia charakter apelatywny lub innym razem jest nazwą własną obiektu. Nawiasem mówiąc, to rozróżnienie trzeba w odniesieniu do jednego z podanych przykładów zweryfikować. Nazwa przystanku kolejowego *Kraków Buisness Park* nie jest, jak się wydaje, połączeniem typu

Kraków + Buisness Park, lecz została w całości przeniesiona z centrum biurowego w Zabierzowie, niedaleko Krakowa (patrz: Wikipedia). Przedstawiając kolejne podgrupy nazw w ramach modelu 4., autor tylko w dwóch wypadkach je oznacza (za pomocą liter a i b), w pozostałych oznaczenia pomija (np. nazwy z elementami wskazującymi kierunek geograficzny, o których pisze, że stanowią „inną podgrupę”, s. 68). Ogólną zasadą w przypadku nazw polskich i czeskich stacji jest staranie o to, aby każda z nich była inna, przy tym zarówno w Polsce, jak i w Czechach nazywanie tych obiektów infrastruktury kolejowej łączy się z wymogiem użycia nazwy miejscowości, stąd „prawie każda [...] nazwa stacji bądź przystanku osobowego zawiera element transnimizacji” (s. 69). Materiał rosyjski (szerzej: z obszaru dawnego ZSRR) w tym zakresie jest bardzo zróżnicowany, zdaniem autora nazwy stacji tworzą tu system bogatszy od polskiego czy czeskiego, można wyróżnić w nim więcej modeli nazewniczych (por. s. 73). Pewne modele nadawania nazw są wspólne dla systemów polskiego i czeskiego oraz rosyjskiego (poradzieckiego), niektóre są charakterystyczne tylko dla tego ostatniego (np. nazwy w formie przymiotnika utworzonego od nazwy miejscowości: *Коммунистическая* od n. m. *Коммунистическое*, na podstawie kilometrażu linii kolejowej: *Остановочный пункт 8989 км*, upamiętniające wydarzenia lub postaci historyczne: *Имени Генерала Милько*, *Имени Тараса Шевченка* – na Ukrainie). Temat nazw stacji i przystanków kolejowych jest bardzo obszerny. Materiał daje możliwość dalszych, odpowiednio sprofilowanych analiz, do których można odnieść wskazane przez autora książki kierunki badań, które nie zostały uwzględnione w pracy, m.in. chodzi o odpowiedź na pytanie, „jak w nazwach stacji mogą być ukryte wartości czy charakterystyczne cechy epoki”, inna interesująca kwestia to „obserwacje relacji nazewnictwa stacji wobec zmian nazw terytorialnych, a także zmian nazw w związku z przyłączeniem terenów do innego państwa” (s. 74).

Na uwagę zasługują nazwy linii (tras) kolejowych, które są identyfikowane za pomocą kodów cyfrowych lub literowo-cyfrowych oraz za pomocą oznaczeń słownych. W pierwszym przypadku, który chciałbym tu krótko omówić, mamy do czynienia z oznaczeniami wykorzystywanymi w kontaktach służbowych (np. *linia nr 18 Kutno – Piła Główna*) oraz stosowanymi w rozkładach jazdy. Są to oznaczenia krajowe i inne od nich, międzynarodowe (*E30*, *E65*). Tego typu twory stanowią element stosowanej na kolei nomenklatury technicznej, jest to więc element dyskusyjny onomastycznie. Jak jednak twierdzi autor książki: „warto je włączyć do pola zainteresowań badaczy onomastów” (s. 79), przy tym powołuje się na innych badaczy i przykłady z zakresu chrematonimii. Przypomnijmy tu stanowisko Andrzeja Lewandowskiego, który twierdził, że badane przez niego nazewnictwo

firmowe ma wiele „punktów stycznych” z terminologią techniczną i że nazwy firmowe są częścią nomenklatury, „a ta może być techniczna i handlowa”, stąd: odbiornik telewizyjny – termin techniczny, OT (odbiornik telewizyjny) 6105 – nomen techniczny, OT Jowisz – nomen handlowy i „Jowisz” – nazwa firmowa (Lewandowski 1992: 43–44). Są to rozróżnienia, o których stale trzeba pamiętać, starając się zastosować do materiału onomastyczny punkt widzenia. Temat oznaczeń opartych na kodach literowo-cyfrowych powraca w części dotyczącej chrematonimii kolejowej, przy okazji nazw (najogólniej rzecz biorąc) pojazdów kolejowych, a dokładniej przy opisie nazw serii tych pojazdów (por. s. 80 i n.). Taka właśnie postać formalna tych oznaczeń wynika z tego, że są one używane na potrzeby komunikacji służbowej, w dokumentach eksploatacyjnych. Zagadnienie zostało przedstawione w pracy bardzo rzetelnie i szczegółowo, tym bardziej że mamy tu do czynienia z różnymi systemami oznaczania pojazdów kolejowych, stosowanymi przez producentów oraz oddzielnie przez przewoźników w obszarze krajów (z różnymi odmianami, jak np. na kolejach ZSRR) i wreszcie z odrębnymi oznaczeniami taboru, których przewoźnicy kolejowi zobowiązani są używać w Unii Europejskiej. Oznaczenia stosowane przez producentów mają charakter „znaków technicznych” (s. 81) w rodzaju *PaFaWag 201E*. Parametry techniczne, związane z cechami trakcyjnymi i konstrukcyjnymi pojazdów kolejowych, wpływają także na sposób oznaczania pojazdów przez operatorów kolejowych. W Polsce system składa się z liter i cyfr, np. *SM42*, *EU07* (odpowiednio mamy tu oznaczenie trakcji: S = spalinowa, E = elektryczna, informacje o przeznaczeniu pojazdu: M = lokomotywa manewrowa, U = uniwersalna, cyfry określają cechy konstrukcyjne pojazdu) itd. Na kolejach czechosłowackich i później czeskich pojazdy elektryczne i spalinowe oznaczane są za pomocą cyfr, natomiast w ZSRR stosowane były równolegle trzy systemy oznaczeń, które występują też dziś na tym obszarze, np. na kolejach rosyjskich. Tu szczególnie interesujący ze względu na motywację onimiczną jest zaproponowany w 1931 r. kod literowo-cyfrowy, w którym „[l]itery były inicjałami [...] ważnych osobistości” i ta część oznaczenia „pełniła funkcję pamiątkową” (s. 83): parowóz *ИС20*, *Иосиф Сталин*. Takie przykłady z całą pewnością warto i trzeba rozpatrywać z perspektywy *stricte* onomastycznej, ale jednak nie w oderwaniu od pozostałych sposobów oznaczania, ale właśnie na tle innych nominacji, potraktowanych jako nomeny techniczne, tu włączone dla zachowania całości obrazu w obszar badań nad nazewnictwem kolejowym. Oznaczenia słowne, które producenci nadają produktom związanym z koleją, występują obok oznaczeń technicznych i mają charakter dowolny i nieobligatoryjny: „Nadanie nazwy jest przywilejem, a nie obowiązkiem” (s. 84). W odniesieniu do serii pojazdów pełnią według autora książki funkcję podobną do nazw modeli

samochodów, por. np. *Acatu*, *Desiro*, *EuroSprinter*, *Impuls*, *Kiss*, *Pendolino* itp. Są to nazwy handlowe, które mają zbliżyć produkt do klienta, dlatego są na ogół krótkie (jednowyrazowe), łatwe do zapamiętania i widoczne za sprawą szaty graficznej (funkcja logo), mają czytelną motywację, są słowami wywołującymi określone skojarzenia. Oznaczenia słowne mają też naturalną kolejną rzeczy poszczególne pojazdy (poza tym identyfikowane za pomocą znaków technicznych, z podaniem serii, numeru inwentarzowego itd.). Jest to tradycja sięgająca czasów pierwszych lokomotyw (parowozów). Jak zauważa autor książki, tradycja nadawania imion pojazdom trakcyjnym jest także podtrzymywana współcześnie, przy tym „nazwy te są nazwami równoległymi do nazw technicznych i nadawane są jedynie niektórym, wybranym pojazdom” (s. 87). Mamy więc w Polsce lokomotywy, które noszą imiona żeńskie. Te, które wjeżdżają na teren Czech, kojarzą się z Czechami, np. *Janička*, *Markétka* oraz *Rumcajs*, obok którego powinna być wymieniona *Hanka* (w innej kolejności jest to imię niewywołujące skojarzeń ze znaną bajką). Możliwość jest tu jednak znacznie więcej, spektrum motywacji decydujących o wyborze i doborze nazw dla poszczególnych pojazdów w ramach pewnych serii okazuje się szerokie. W grę wchodzi nazwy odwołujące się do różnych zbiorów motywacyjnych, w tym np. kojarzące się z regionem, jak w przypadku pojazdów eksploatowanych w Małopolsce: *Jura*, *Nikifor*, *Pawie Pióro*, *Tischner*. Podany materiał uzupełniają informacje o nazwach pojazdów i zespołów trakcyjnych z terenu Czech, a także z Rosji, Ukrainy oraz Białorusi. Analizując zebrane przykłady, autor dochodzi do wniosku, że w wielu wypadkach nazwy nie są dobierane przypadkowo, układają się w pewne tematyczne ciągi, a bardzo dobrze udokumentowaną grupę stanowią formy odantroponimiczne (por. s. 89–90).

Na szczególną uwagę zasługują zawarte w książce rozważania nad nazwami połączeń kolejowych. Choć jest to być może „najdokładniej opisana przez językoznawców część onomastykonu kolejowego” (s. 93), to trudno po lekturze oprzeć się wrażeniu, że zaproponowany przez autora tekstu opis wspomnianych nazw ma dodatkowo ten walor, że zagadnienia językowe, tu: onomastyczne, łączy na poziomie komentarza z rzeczową wiedzą z zakresu kolejnictwa, pozwalającą uściślić stosowane pojęcia i wprowadzić potrzebne rozróżnienia. To zresztą niejeden punkt książki, w którym autor pokazuje świetną orientację w realiach kolei, rozpatrując różne (nie zawsze proste i oczywiste dla laika) kwestie techniczne związane z komunikacją kolejową i jej urządzeniami. Uwzględnienie aspektu pragmatycznego funkcjonowania nazw pozwala wprowadzić do rozważań pojęcie połączenia kolejowego jako usługi i zarazem produktu, którego nazwa ma w warunkach konkurencyjności na rynku przewozów kolejowych przyciągnąć uwagę klienta

kolei i zachęcić go do podróży (tak jest w Polsce i Czechach, inaczej w Rosji, gdzie brak konkurencji w dziedzinie usług i nazwy nie stanowią elementu działań marketingowych, nie muszą do niczego zachęcać, wskazują tylko na połączenie). Szczegółowo kwestia czynników wpływających na wybór nazwy połączenia kolejowego rozważana jest w aneksie do omówionej części tekstu (s. 98–102). Mowa tu m.in. o tym, że nazwanie pociągu może służyć promocji miasta i regionu i że nazwy stanowią element ukierunkowanych w ten sposób akcji społecznych. Godny uwagi jest punkt rozważań dotyczący nazw połączeń międzynarodowych, które łączą różne obszary językowe i kulturowe. Interesujące są pod tym względem nazwy geograficzne w wersji łacińskiej, wpisujące się zdaniem autora w formułę retorycznych „miejsc wspólnych”, w odniesieniu do których „łacina pełni funkcję pomostu językowego, swoistego »międzyjęzyka« (języka uniwersalnego)” (s. 103). Krótkiego komentarza wymaga punkt poświęcony nazwom kategorii pociągów, które można zaklasyfikować do grupy serionimów (s. 112). W tym wypadku chodzi o to, że w rejestrze kategorii pociągów pojawiają się różne określenia, także takie, które nie są nazwami własnymi (np. *osobowy*), a status onomastyczny innych trzeba uzasadnić: „Argumentem przemawiającym za [...] jest fakt, że produkty o bardzo zbliżonych cechach każdy z przewoźników nazywa inaczej, np. dawne pociągi pospieszne teraz nazywane są pociągami: *InterRegio*, *TLK* lub *Sprinter*” (s. 115). Opis chrematonimii w ramach oficjalnie stosowanego nazewnictwa kolejowego zamykają uwagi na temat nazw przedsiębiorstw związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i nazw ofert taryfowych, które bardziej może niż inne (w dosłownym sensie) są „nazwami na sprzedaż”³.

W rozdziale 3. książki autor podejmuje rozważania nad bardzo bogatym i interesującym (ze względu na tryb onimicznej nominacji i jej kontekst kulturowy) polem badawczym, jaki tworzą nieoficjalne nazwy kolejowe. Wyróżniają się one tym, że występują przede wszystkim w języku mówionym, bardzo rzadko w pisanim, ponadto charakteryzuje je „silna, dobrze widoczna motywacja” (s. 124), która niezależnie od kategorii analizowanych tu nazw może wychodzić od onimów oficjalnych lub od innych, niezwiązanych z nimi czynników odnoszących się do nazywanych obiektów. Należą do płaszczyzn komunikacji K – K (stąd można je charakteryzować jako elementy żargonu, którym posługują się pracownicy kolei) i P – P, raczej nie występują w kontaktach językowych K – P. Przedmiotem omówienia są przykłady polskie, pochodzące z przygotowanej przez autora kartoteki, która powstała na podstawie rozmów z pasażerami i pracownikami kolei oraz w wyniku wykorzystania źródeł internetowych. Przykłady z innych obszarów

³ Nawiązuję do określenia Mariusza Rutkowskiego (2003).

językowych przytaczane są jako materiał uzupełniający. Podobnie jak nazwy oficjalne, onimy występujące w obiegu nieoficjalnym przedstawione zostały z podziałem na kategorie: bionimia – antroponimia, następnie toponimia i chrematonimia. Interesujące i dobrze udokumentowane są przede wszystkim nieoficjalne toponimy i chrematonimy, o których będzie mowa dalej.

Swoje rozważania na temat nazw nieoficjalnych autor poprzedza wprowadzeniem, które w istocie, jak podkreśla, nie ogranicza się do spraw językowych, lecz ma charakter kulturoznawczy i nosi tytuł *Nazwy a władza i opór*. Trzeba od razu powiedzieć, że jest to ujęcie otwierające bardzo interesującą perspektywę badawczą. W tym ujęciu nazwy oficjalne stanowiłyby jedną z bardziej wyrazistych językowo manifestacji władzy reprezentowanej przez instytucje państwa i stanowiącej typ relacji opartej na społecznej nierówności, natomiast nazewnictwo nieoficjalne odwracałoby lub przynajmniej osłabiało tę relację w postawie symbolicznie manifestowanego w języku oporu (por. s. 127). Kojarzone z władzą konwencje językowej reprezentacji tworzą dominujący dyskurs społecznej rzeczywistości (by przywołać tu koncepcje postmodernistyczne), reakcją na działanie władzy są różne dyskursy opozycyjne i związane z nimi praktyki nazewnictwa realizowane z pozycji „zwykłego” człowieka i obywatela. Jest to też przypadek zmian nazw motywowanych politycznie, przede wszystkim toponimów (rosyjskie nazewnictwo miejscowe po Rewolucji Październikowej, zmiany po II wojnie światowej w Czechosłowacji i Polsce). Bardzo dobrym pomysłem Piotra Tomasika jest nawiązanie do prac Michaiła Bachtina i próba (udana) przeniesienia jego teorii karnawalizacji na grunt onomastyczny. Chodzi o to, „by pokazać, że nazwy nieoficjalne to bardzo często nazwy karnawałowe, odwracające oficjalną hierarchię wartości, zamieniające abstrakcyjną i anonimową »góre« na cielesny i dotykalny »dół«, degradujące to, co kultura oficjalna uświęca i stawia na piedestał” (s. 130). Mamy więc pociąg *Ostaniec*, który się nagminnie spóźnia, ma niedogrzone i brudne wagony, i reakcję tych, którzy korzystają z mocno niezadowolających usług kolei, przejawiającą się w odwróceniu porządku wyrażanego przez nazwę oficjalną, w tym wypadku strąconą z piedestału, wysmianą, przedrzeźnioną do postaci *Osraniec*. Nieoficjalność tej ostatniej nazwy łączy się z językiem potocznym w odmianie emocjonalnej, nastawionej na „subiektywne wartościowanie przedmiotu mowy” (Bartmiński 1993: 120), zawierającej też elementy negatywnej ekspresji słownej. Inne przykłady związane z karnawalizowaniem nazw w obiegu nieoficjalnym i ze znizeniem charakterystycznym dla karnawałowej mowy to w chrematonimii (w zakresie nazw połączeń kolejowych) m.in. przekształcenia i zmiany oficjalnych nazw: *Krakowianka* – *Krakurwianka*, *Włókniarz* – *Szmaciarz*, *Nida* – *Gnida* itp., w toponimii (nazwy stacji i przystanków): *Działdowo* – *Dziadowo*, *Koszalin*

– *Koszalkowo, Przyłubie – Przydupie czy Solec Kujawski – Stolec*, w której to nazwie do głosu dochodzi biologizm, „funkcje fizjologiczne” (s. 136). Ostatni przykład różni się od innych z tego względu, że mamy tu do czynienia z przeniesieniem potocznej i używanej w zasięgu lokalno-środowiskowym nazwy miejscowości. Tego rodzaju przeniesienia nie muszą wiązać się z karnawalizacją zachowań językowych. Przenoszone nazwy: *Ino* (Inowrocław), *Kace* (Katowice), są przejawem potocznego „odnawiania” istniejących form nazewniczych, zaznacza się w nich dążenie do skrótu językowego i swobodne podejście do języka⁴.

Ujęcie karnawałowe nie wyczerpuje możliwych interpretacji zebranego materiału nazewniczego, który poza cechą nieoficjalności i związkiem z potocznym rejestrem języka, wykazuje też zróżnicowanie wynikające z odmiennego charakteru motywów nazewniczych i ekspresywnego nacechowania form językowych. Tak jest w przypadku nieoficjalnych nazw odnoszących się do serii i grup lokomotyw. Przekazują one m.in. informacje o związku pojazdu trakcyjnego z krajem, w którym został zbudowany, stąd transonimy od nazw mieszkańców, od imion osobowych stereotypowo kojarzonych z danym krajem i narodem, także od nazwisk znanych postaci traktowanych jako kolektywne symbole (np. *Gagarin*, por. s. 143–144). Są też wśród przytaczanych nazw interesujące przykłady ironicznego dystansowania się od rzeczywistości w związku z problemami eksploatacyjnymi kolei w nominacjach typu *Zemsta Ceaușescu* i *Zemsta Czechów za Zaolzie* (chodzi o rumuńskie i czeskie lokomotywy wykazujące się dużą awaryjnością). Inne onimy cechuje motywacja ze względu na oznaczenia oficjalne pojazdów, jeszcze inne ze względu na nazwę producenta maszyny lub jej elementów. Z nominacją metaforyczną wychodzącą od obiektu mamy do czynienia w nazwach nadanych ze względu na wygląd lokomotywy (np. *Telewizor, Krokodyl, Bomba i Bombowiec*). Różne motywacje mają nazwy połączeń kolejowych. Najsilniej może obecne w świadomości społecznej są te związane z długim czasem jazdy i niskim standardem połączenia, o czym mówią w sposób humorystyczno-ironiczny nazwy typu: *Szkoła Przetrwania, Włóczęga Północy* oraz *Strzała Północy* i *Strzała Południa, Pędząca strzała Wschodu* itd.

Zakończenie książki stanowi zwięzłe podsumowanie przeprowadzonych analiz, ze wskazaniem na możliwe kierunki dalszych badań nad nazewnictwem kolejowym. Całość rozważań zamyka Bibliografia oraz indeksy zawierające pełny spis zgromadzonego na potrzeby badań materiału: nazw (oficjalnych) pociągów kursujących w Polsce, Czechach i w ZSRR oraz krajach byłego ZSRR, nazw tuneli kolejowych na terenie Czech i Rosji. Uzupełnieniem

⁴ Na ten temat: Siwiec, Rutkowski (2016: 113–114).

tej części pracy, która dotyczyła nazw nieoficjalnych reprezentowanych przez przykłady polskie, są odpowiednie indeksy dotyczące pojazdów trakcyjnych eksploatowanych w Czechach i na kolejach byłego ZSRR. Dobrym pomysłem jest *Aneks ikonograficzny* z fotografiami wykonanymi przez autora pracy.

Książka Piotra Tomasika jest pozycją onomastyczną bez wątpienia zasługującą na uwagę ze względu na podjęty w niej temat, zakres przeprowadzonych badań, podejście do materiału, który jest rozpatrywany i charakteryzowany od strony językowej, ale też kulturoznawczej, z uwzględnieniem kulturowych funkcji nazewnictwa kolejowego. Jest to opracowanie wypełniające istotną lukę w polskich badaniach nad nazwami związanymi z koleją, obejmujące różne działy onomastyki kolejowej, satysfakcjonujące ze względu na szeroki przekrój analiz, napisane ze znajomością rzeczy przez autora, który jest nie tylko badaczem onomastą, ale też, jak można się domyślać z tekstu, miłośnikiem kolei i znawcą zagadnień kolejowych.

Adam Siwec, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin

Literatura

- Bartmiński J. (1993): *Styl potoczny*. [W:] *Współczesny język polski*. Red. J. Bartmiński. Wrocław, s. 115–134.
- Galkowski A. (2011): *Chrematonomastyka jako autonomizująca się subdyscyplina nauk onomastycznych*. [W:] *Chrematonimia jako fenomen współczesności*. Red. M. Biolik, J. Duma. Olsztyn, s. 181–193.
- Lewandowski A. (1992): *Współczesne polskie nazwy firmowe*. Zielona Góra.
- Mrózek R. (2002): *Dorobek i perspektywy onomastyki polskiej*. „Onomastica” XLVII, s. 23–35.
- Rutkowski M. (2003): *Nazwy na sprzedaż. O nazewnictwie na usługach marketingu*. „Onomastica” XLVIII, s. 239–254.
- Rzetelska-Feleszko E. (2007): *Onomastyka kulturowa*. [W:] *Nowe nazwy własne – nowe tendencje badawcze*. Red. A. Cieślikowa, B. Czopek-Kopciuch, K. Skowronek. Kraków.
- Siwec A., Rutkowski M. (2016): *Konwencja i kreacja w nazwach własnych*. [W:] *Konwencja i kreacja w języku, literaturze i narracji historycznej*. Red. M. Karwatowska, R. Litwiński, A. Siwec. Lublin 2016, s. 101–117.
- Svoboda J. i in. (1973): *Základní soustava a terminologie slovenské onomastyki*. „Zpravodaj Místopisné komise ČSAV” XIV.