

Piotr Tomasik
Nazwy pociągów
(spojrzenie językoznawcy i miłośnika kolei)

Nazwy pociągów należą do szerszej klasy semantycznej, jaką są nazwy kolejowe. Nazwy należące do tej klasy są problemem językowym znacznie ciekawszym i dużo szerszym, niż mogłoby się wydawać po lekturze istniejących opracowań. Jako miłośnik kolei chciałbym przedstawić pewne tło pozajęzykowe, które może okazać się przydatne podczas analizy sposobów nominacji w klasie semantycznej KOLEJ. Ograniczę się w tym miejscu do garści spostrzeżeń i bardzo wstępnych uwag. Wspomnę tylko o sprawach dotąd nieopisanych i jeszcze niewywoływanych. Naszkicuję zatem krąg zagadnień, które – jak mi się wydaje – warto przeanalizować.

O nazwach kolejowych piszą zarówno językoznawcy, jak i miłośnicy kolei, niebędący specjalistami w zakresie filologii (językoznawstwa). Wśród prac tych pierwszych można wymienić artykuły Przemysława Zwolińskiego (1979), Jerzego Głowackiego (1990, 1993, 2007) oraz Włodzimierza Wysoczańskiego (2000). Miłośnicy kolei najczęściej publikują swoje opracowania w Internecie. Najbogatszy i jednocześnie najciekawszy wydaje się rejestr nazw zamieszczony na stronie Bydgoskiego Towarzystwa Przyjaciół Kolei¹.

Ciekawym spojrzeniem – jak sądzę – mogą być uwagi kierowane jednocześnie ze strony filologa, jak i miłośnika kolei. Zatem chciałbym spróbować przyjrzeć się problemowi z tej podwójnej perspektywy. Wydaje mi się, że takie spojrzenie pozwoli dostrzec więcej. W opublikowanych dotychczas pracach językoznawczych poświęconych temu zagadnieniu zauważam niedostatek wiedzy o realiach transportu kolejowego. Jest oczywiście rzeczą zrozumiałą, że kolej rządzi się własnymi prawami,

¹ Zob. <http://www.btpk.beworld.info/nazwy.htm>.

żyje swoim życiem. To życie nie zawsze jest zauważalne dla przeciętnego podróżnego. Jest ono też czymś tajemniczym dla językoznawcy – osoby, która kolej (nie będąc jej miłośnikiem) traktuje bez szczególnych emocji. Tymczasem wiedza, którą mają fanatycy kolei, może być bardzo przydatna dla językoznawców w objaśnianiu sposobów tworzenia nazw kolejowych i ich pochodzenia. Rozważając problem nazw kolejowych, chciałbym zamilowanie do języka połączyć z fascynacją koleją.

Zastanawiając się nad nazwami pociągów, należy najpierw ustalić, jakie nazwy będą nas interesować. Co mamy na myśli, mówiąc o nazwie pociągu? Nazwa pociągu, czyli – czego? Pozwolę sobie zaproponować tu następujące rozwiązanie: *nazwa pociągu* to nazwa pewnego produktu. Produkt to chyba w tej chwili najważniejsze określenie. Współczesna ekonomia i gospodarka rynkowa powoduje, że produktem nazywa się nie tylko wytwory przemysłu, ale także usługi. Produktem jest np. ubezpieczenie społeczne, taryfa operatora telefonii, zatem produktem może być także pewna relacja pociągu. Otrzymujemy więc produkt: pociąg relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny, odjeżdżający ze stacji początkowej o godzinie X.

Warto tutaj podkreślić, że nie jest nazywany konkretny pojazd czy skład wagonów, bo przecież za każdym razem do obsługi określonego pociągu może zostać wysłany inny zestaw wagonów, prowadzonych przez inną lokomotywę. Nazwa pociągu nie jest także nazwą relacji. Pomiedzy Warszawą a Krakowem kursują różne pociągi, mające nazwy własne. Więcej, kursują pociągi bez nazw. Nazywa się więc poszczególne „produkty” i to właśnie będę miał na myśli, używając określenia *nazwa pociągu*.

Spojrzenie na nazwę pociągu jako nazwę produktu wpisywałoby się w nurt rozważań poświęconych nazwom firmowym. Zagadnienie to prezentują między innymi prace Andrzeja Lewandowskiego (1992), Urszuli Kłosiewicz i Bożeny Słonimskiej (2000), Anny Zawadzkiej (2006), Marii Borejszo (1994), Ewy Kołodziejczyk (2006), Wioletty Kochmańskiej (2003), Halszki Górny (2005).

Warto się zastanowić, komu taka nazwa służy. A dalej: Po co nadaje się nazwy pociągom? Jaka jest funkcja takich nazw? Kto się nimi posługuje? Należy się zgodzić, że nazwy służą głównie pasażerom. Z ust pasażerów możemy usłyszeć frazy typu: „jadę do Gdańska *Baltykiem*”, „wrócę *Kormoranem*”, „będę *Olzą*”. Można je spotkać też w mowie kolejarzy. Warto jednak zauważyć, że nazwy „handlowe” pojawiają się tylko w sytuacjach nieoficjalnych: gdy mowa jest o planach pracy kolejarzy na dzień następny, o możliwościach powrotu do domu itp. W czasie pełnienia obowiązków służbowych pracownicy kolejowi posługują się numerem pociągu,

np. „85106 odjazd”, „58107 pojedziesz po niewłaściwym”². Każdy pociąg na sieci kolejowej (w każdym kraju) ma swój numer. Co ciekawe, w czasie przejazdu pociągu (np. ze Szczecina do Warszawy) numer może się kilkakrotnie zmieniać, nazwa handlowa, jeśli pociąg ją ma, nie zmienia się.

Czym motywowane są nazwy pociągów? Każdy z pewnością pamięta dialog architektów osiedla w serialu *Alternatywy 4*:

- „– Może nazwiemy ulicę Piłsudskiego?
- Za mała.
- Musi być jakaś alternatywa.
- Bardzo przyjemna nazwa. Niech będzie Alternatywy.”³

W niektórych wypadkach motywacja nazwy pociągu może wydawać się niejasna i przypominać tę komediową. Co innego da się powiedzieć o całym zbiorze nazw (np. współczesnych) pociągów. Łączą się one na poziomie konotacji. Nazwa pociągu, podobnie jak nazwa ulicy czy szkoły, musi budzić u użytkownika pozytywne skojarzenia. Te pozytywne skojarzenia najczęściej związane są z cechami jej pierwotnego nosiciela. W nazwach pociągów mamy do czynienia z wtórnym wykorzystaniem już istniejącej nazwy, z przeniesieniem jej z jednego przedmiotu na inny. Nazwą własną pociągu stają się wcześniej funkcjonujące zarówno nazwy własne (rzek, miast, osób itp.), jak i pospolite (zawodów, gatunków ptaków itp.). Pozytywna konotacja nazwy związana jest z historią, geografią (np. nieuzasadnione byłoby nazwanie pociągu kursującego pomiędzy Katowicami a Krakowem – *Kopernik*), z ideologią (np. nazwy zawodów wysoko ocenianych w okresie PRL), z „mitologią społeczną” (np. *Błękitna fala – locus amoenus*, tzn. miejsce przyjemne).

Wydaje się, że nazwa pociągu, podobnie jak nazwa każdego produktu, musi – jak mawiają eksperci handlowi – „sprzedać się”. Musi być przyjazna, wpadać w ucho, dać się łatwo zapamiętać. Musi pełnić nie tylko funkcję identyfikacyjną (służyć wyodrębnieniu przedmiotu spośród innych), ale ma także zachęcać klienta do jego wyboru. Głębsze uzasadnienie nazwy (przez związek jej pierwotnego nosiciela z koleją) jest tu drugoplanowe. Warto przytoczyć przykład pociągu IC, łączącego Gdynię z Krakowem, nazwanego *Norwid*. Nazwa na pierwszy rzut oka wydaje się

² Spotkać też można jednoczesne użycie numeru i nazwy pociągu, np. „53104 *San* odjazd”. Ten sposób identyfikacji pociągu jest jednak bardzo rzadki.

³ Serial telewizyjny *Alternatywy 4*, reż. Stanisław Bareja. Przywoływane słowa wypowiedają bohaterowie III odcinka pt. „Pierwsza noc” w czwartej minucie pierwszej sceny.

odpowiednia: oto pociąg wysokiej klasy nazwano nazwiskiem wybitnego polskiego poety. Szkopuł w tym, że Norwida trudno nazwać postacią „kolejową”. Poeta był zdecydowanym przeciwnikiem kolei i śmiało wyrażał takie poglądy. Okazuje się, że przy nominacji uwzględniono tylko bardzo ogólną pozytywną konotację. Norwid to bowiem dla przeciętnego Polaka wielki człowiek, poeta, romantyk – i to jest ważne. Zignorowane zostaje tzw. znaczenie odimienne, znane historykom literatury, ponieważ pozostaje ono w jaskrawej sprzeczności z nowym („kolejowym”) użyciem. Norwid – konserwatysta, przeciwnik zmian, wróg kolei⁴, słabo nadaje się na patrona szybkiego pociągu. Wydaje się, iż nazwy *Zygmunt Krasziński* czy *Józef Ignacy Kraszewski* (obaj pisarze byli przeciwnikami kolei, przemysłu, nowoczesnej technologii) mogą trafić do zasobu kolejowego na identycznej zasadzie (jako nazwy „wysokie”).

Wspomniałem, że nazwa pociągu ma zachęcać klienta do wyboru nazywanego w określony sposób produktu. Jeszcze parę lat temu, w warunkach monopolu PKP, takie stwierdzenie nie miałoby sensu. Dziś jednak, kiedy na rynku przewozów kolejowych działa kilkadziesiąt firm, czynnik marketingowy odgrywa ważną rolę. Nazwa staje się więc narzędziem w walce z konkurencją, jest środkiem do pozyskiwania klientów. W tym zakresie możemy już zaobserwować działania podobne do działań znanych ze sprzedaży innych produktów. Trwa budowanie marki (nazwy), a więc tworzy się nominacje podobne do tych, które osiągnęły handlowy sukces.

Nazwy pociągów, by oddziaływać na klientów, nie powinny dawać okazji do deprecjonujących gier językowych. Przykładowo: w sieci PKP w połowie lat 90. XX w. Częstochowę z Krakowem łączył pociąg *Ostaniec*. Nazwa, choć najzupełniej uzasadniona geograficznie, bo mająca związek z regionem (właśnie w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej typowe są skalne „ostańce”), okazała się marketingowo nieudana. Pociąg zaczęto bowiem nazywać „oszańcem”. Podobnie stało się z rosyjskim pociągiem relacji Niżnij Nowgorod – Adler. Pociąg, choć miał kategorię *firmiennyj* (odpowiednik polskiego IC), zestawiany był z wagonów gorszej jakości. Połączeniu nadano miano *Золотая хохлома*, w którym wykorzystano nazwę wsi znanej (nie tylko w Rosji) ze specyficznych malunków na drewnie. Pasażerowie, zawiedzeni niskim komfortem podróży, szybko przemianowali „Złotą Chochłomę” w „złotą chochmę” (*ros.* хохма – ‘żart, kawał, figiel’). Pociąg po kilkunastu miesiącach „zdegradowano”, tzn. pozbawiono oficjalnej nazwy, ale podobno wśród pasażerów do dziś pozostał „złotym figlem”.

⁴ Informację tę zawdzięczam poloniście, literaturoznawcy, prof. Wojciechowi Tomasikowi.

Mówiąc ogólnie, już samo istnienie nazwy pociągu wywołuje pozytywne wrażenie, odróżnia bowiem pociągi nazwane od „beziemiennych”. Można powiedzieć, że na kolei nazwa oddaje hierarchię ważności: nazywane są głównie pociągi dobrej klasy (lub najlepsze na danej linii). Nadanie pociągowi nazwy dodaje mu prestiżu. Pewną ciekawostką w tej mierze jest nazwanie dwóch par pociągów Wrocław – Goerlitz popularnymi nazwiskami: *Kowalski* i *Schmidt*. Podkreślić trzeba, że są to pociągi osobowe, najbardziej typowe, powszechne, codzienne. Takie też są ich nazwy.

Podróżując koleją (nie zapewni nam tego sama lektura rozkładu jazdy), możemy się spotkać z nieoficjalnymi nazwami pociągów, ich swego rodzaju przezwiskami. Nazwy nieoficjalne nadają najczęściej podróżni, regularnie korzystający z jakiegoś połączenia, lub pracownicy kolejowi, zazwyczaj niższego szczebla. Chodzi tu o nazwy znacznie mniej trwałe, często także – mało popularne. Nazwy nieoficjalne charakteryzują się tym, że wskazują na określone cechy pociągu (najczęściej ironicznie, żartobliwie, karykaturalnie). Do tej grupy zaliczyć można określenia: *Bond* – pociąg odjeżdżający o godzinie 0.07 z Bydgoszczy (w rozkładzie 2005/2006), *Motory* – pociąg zestawiony z wagonów motorowych (zamiast tradycyjnego składu z lokomotywą), *Strzala Północy* – nocny pociąg relacji Szczecin – Białystok (ironiczne nawiązanie do długiego czasu przejazdu), *Kenzyppy* (kangur) – pociąg Helsinki – Petersburg (ze względu na jakość podróży po zaniedbanych torach)⁵.

Jak można zauważyć, nieoficjalne nazwy są bardzo różnorodne, motywowane różnymi czynnikami. Często funkcjonują tylko w regionach, w których jakaś cecha pociągu staje się najbardziej widoczna. W tym wypadku może się zdarzyć także tak, że pociąg jest różnie nazywany na różnych odcinkach, które pokonuje.

Wróć jeszcze do pojęcia terminu *nazwa pociągu*. Bez wątplenia w jego zakres wpisują się znane określenia *Jeziorek*, *Malinowski*, *Brda*. Podróżując koleją, możemy spotkać się jeszcze z innymi tworam nazewnictwami. Mam tu na myśli – dla przykładu – nazwę odnoszącą się nie do pojedynczego pociągu (produktu), ale do grupy pociągów (grupy produktów). *Berlin – Warszawa Express* to nazwa kilku pociągów kursujących pomiędzy Warszawą a Berlinem. Wszystkie one charakteryzują się podwyższonym standardem, jeżdżą na tej samej trasie, ale nie chodzi bynajmniej o jeden pociąg. Pociągów o nazwie *Berlin – Warszawa Express* odjeżdża codziennie kilka. Mamy tu zatem niewątpliwie sytuację oznaczenia nie pojedynczego egzemplarza, a jednorodnej grupy produktów.

⁵ http://www.terms.com.ua/pages/trail_slang.html.

Dość podobnie rzecz się przedstawia z dziwnie brzmiącą nazwą *RE 1*. Kilka lat temu na Opolszczyźnie próbowano posegregować pociągi według relacji (jak dzieje się to w miastach, gdzie oznacza się poszczególne linie tramwajowe czy autobusowe). Każdą z tych relacji oznaczono kodem składającym się z liter *RE* i kolejnej liczby. Pomysł został zaczerpnięty z Niemiec, samo oznaczenie też: *RE* to *Regional Express*.

Warto jeszcze dodać parę słów o kłopotach, jakie powodują próby systematyzacji nazw pociągów. Autorzy przywołanych wyżej opracowań słabo uwzględniają specyfikę ruchu kolejowego. Dotyczy to także pociągów „z nazwami”. Zdarzają się sytuacje takie, jak utrata nazwy w części relacji. W rozkładzie jazdy 2005/2006 pociąg *Asnyk* relacji Łódź Kaliska – Hel dzielił się w Bydgoszczy: część pociągu, pozbawiona już nazwy, kursowała w relacji Łódź – Kołobrzeg. Inny przykład to przemianowanie pociągu. Chodzi o sytuację, gdy ten sam pociąg (czyli o tym samym numerze) w różnych okresach jest różnie nazywany. *Hańcza*, kursująca pomiędzy Warszawą a Szestokai, początkowo nosiła nazwę *Pogoń*, a następnie *Balti*. Ten ostatni przykład pokazuje, iż zasadne jest mówienie o pewnej modzie na nazwy. Z jakiegoś powodu przecież je zmieniano, czemuś taka zmiana musiała służyć. Postaram się bliżej przyjrzeć i temu aspektowi.

Autorzy wspomnianych prac rozpatrują związek nazwy pociągu z jego trasą, szukając związku nazwy z krainą geograficzną, przez którą dany pociąg przejeżdża. W większości wypadków taki związek nie budzi wątpliwości. Czasami jednak motywacja nazwy wydawać się może wysoce problematyczna. Rozwiązanie zagadki przynosi historia konkretnego pociągu, jego poprzednie relacje. Pokażę to na przykładzie pociągu *Brda*. Może się wydać dziwne, dlaczego tak właśnie nazywał się (w 1991 r.) pociąg kursujący pomiędzy Grudziądem a Warszawą. Faktycznego związku pociągu (jego trasy) z rzeką Brdą nie widać: trasa pociągu (albo, jak się zaraz okaże, części pociągu) przebiegała w znacznym oddaleniu od tej rzeki. Okazuje się jednak, że pociąg o nazwie *Brda* zaczął kursować dwa lata wcześniej z Bydgoszczy (miasta leżącego nad Brdą) do Warszawy. I wówczas taka nazwa była w pełni uzasadniona. W 1991 r. część wagonów z tego pociągu kursowała nadal pomiędzy Bydgoszczą a Warszawą (odłączano je od składu jadącego do Grudziądza). W kolejnych latach *Brda* jeszcze kilkakrotnie zmieniała relację.

Nazwa pociągu (jako produktu) to skromna część nazw kolejowych. Do jednostek tej grupy tematycznej zaliczyłbym jeszcze:

- nazwy lokomotywy, szerzej: pojazdu trakcyjnego (nie tylko przeznaczonego do planowego ruchu), np. *Ruda Gertruda*, *Tyku-tyku* (zestaw

elektryczny serii EN57), *Gagarin* (lokomotywa ST44), *Peršing* (lokomotywa serii 163), *Hektor* (lokomotywa serii 720), *Фантомас* (para elektrowozów ЧС2); wśród wymienionych oznaczeń możemy także wyróżnić nazwy oficjalne i nieoficjalne;

- nazwy kategorii pociągu (Inter City, Euro City, Regio plus, Sprinter, Super sprinter, TLK);
- nazwy poszczególnych egzemplarzy jednostek trakcyjnych – chodzi o nadawanie nazw równoległe z nadawaniem numeru inwentarzewego.

Szkic ten jest tylko zaproszeniem do tematu. Przedstawiłem kilka spraw, którym warto byłoby przyjrzeć się bliżej. Omawiając nazwy związane z koleją, podawałem głównie ilustracje polskie oraz dodatkowo – jako ciekawostkę – czeskie i rosyjskie. Pracując nad zagadnieniem nazw kolejowych, warto pokusić się o analizę porównawczą systemu nazewnictwa w różnych krajach z wykorzystaniem tła kulturowego w procesie jego tworzenia.

Bibliografia

- Borejszo M., 1994: *O nazwach napojów i potraw w poznańskich lokalach gastronomicznych*, [w:] *Poznańskie Studia Polonistyczne. Seria Językoznawcza*, t. 1, s. 92-107.
- Głowacki J., 1990: *Nazwy własne pociągów ekspresowych i pospiesznych*, „Język Polski” LXX, s. 192-196.
- Głowacki J., 1993: *Nowe nazwy polskich pociągów*, „Język Polski” LXXII, s. 308-309.
- Głowacki J., 2007: *Semantyka nowych nazw polskich pociągów*, „Język Polski” LXXXVII, s. 321-325.
- Górný H., 2005: *O nazwach krakowskich i rzeszowskich szkół nauki jazdy*, [w:] *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskiego, Językoznawstwo*, z. 2, s. 27-35.
- Kochmańska W., 2003: *Kilka uwag o nazwach sklepów z używaną odzieżą importowaną*, [w:] *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskiego, Językoznawstwo*, z. 1, s. 51-59.
- Kosyl Cz., 1983: *Forma i funkcja nazw własnych*, Lublin.
- Kłosiewicz U., Słonimska B., 2000: *Marki producenta i marki handlowe jako narzędzie konkurencji*, Warszawa.
- Kołodziejczyk E., 2006: *O nowych i dawnych nazwach papierosów*, „Poradnik Językowy”, z. 2, s. 64-73.
- Lewandowski A., 1992: *Współczesne polskie nazwy firmowe*, Zielona Góra.
- Rzetelska-Feleszko E. (red.), 2005: *Polskie nazwy własne. Encyklopedia*, Warszawa – Kraków.
- Zawadzka A.M., 2006: *Dlaczego przywiązujemy się do marki?*, Gdańsk.

Zwoliński P., 1979: *Nazwy polskich pociągów ekspresowych i pospiesznych*, „Opuscula Polono-Slavica”, s. 439-444.

Wysoczański W., 2000: *Chrematonimy kolejowe. Kontrastywna analiza języko-wo-kulturowa nazw pociągów*, [w:] *Onomastyka polska a nowe kierunki językoznawcze*. Materiały z XI Ogólnopolskiej Konferencji Onomastycznej, red. M. Czachorowska i Ł. Szewczyk, Bydgoszcz, s. 245-263.

Witryny internetowe

<http://www.terms.com.ua>

<http://www.btpk.beworld.info/nazwy.htm>

The railway names (from linguist's and railway fan's points of view)

Summary

The railway names pose the problem more interesting and more complicated than one might expect after reading the works that have been devoted to this subject matter until now. The present paper sketches an extralinguistic background that seems to be very useful for analysis of the nominalization practices undertaken in the thematic domain of “railway”. The author asks some questions: whose needs do the train names fulfill? What are the train names given for? Who uses them? There are unofficial names of the trains bearing the official ones; the question appears: who gives them and what for? The paper is focused on the train names, but other names (given to locomotives, railway routes etc.) are also taken into consideration. The tentative classification of them is suggested here.

Piotr Tomasik, rusycysta, asystent w Instytucie Neofilologii i Lingwistyki Stosowanej Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Magisterium (2006) *Aktywność skrótów i skrótowców we współczesnym języku rosyjskim na tle języka polskiego* (promotor: dr hab. Halina Bartwicka, prof. nadzw. UKW). Zainteresowania naukowe: gramatyka porównawcza języków słowiańskich, socjolingwistyka, morfologia ze szczególnym uwzględnieniem skrótów i skrótowców, leksyka transportowa.