

Piotr Tomasik

O imionach tramwajów



Tradycja nadawania imion wytworom rąk ludzkich jest bardzo długa. Rzeczą oczywistą jest, że dzieła sztuki otrzymują tytuły. Podobnie jak dzieła sztuki traktowano pierwsze skonstruowane maszyny, także im nadawano imiona. Nie inaczej rzecz się miała z pierwszymi parowozami. Wzrost produkcji maszyn, ich umasowienie doprowadziły do zaniku tego zwyczaju. Zwyczaj ten przetrwał jednak w tradycji morskiej. Jednostki pływające, oprócz swojego niepowtarzalnego kodu, otrzymują imiona. Nierzadko chrzest statku jest dużym wydarzeniem dla armatora. Podobny zwyczaj, choć już nie tak powszechny, panuje w lotnictwie. Pojazdy lądowe, najpewniej na skutek tego, że produkowane są masowo, najczęściej pozostają anonimowe (nie licząc numeru fabrycznego poszczególnych egzemplarzy). W ostatnich latach obserwować możemy jednak próby wskrzeszenia tradycji nadawania imion pojazdom. Postaram się pokazać to na przykładzie imion nadawanym poszczególnym wagonom tramwajowym. Miejsce tego typu nazw w systemie onomastycznym zdaje się nie budzić wątpliwości. Imiona pojedynczych egzemplarzy środków transportu zalicza się do grupy porejonimów, należącej do kategorii chrematoni-mów (nazw wytworów rąk ludzkich).

Na uwagę językoznawcy zasługują pojazdy wyprodukowane przez bydgoską firmę Pesa posiadającą w swojej ofercie tramwaje dwóch marek: Tramicus i Swing. Choć pojazdy takie kursują po torach Bydgoszczy, Elbląga, Łodzi, Warszawy, Gdańska i Szczecina, to tylko w dwóch miastach zdecydowano się na wyróżnianie każdego egzemplarza imieniem.

W Gdańsku pierwsze imiona tramwajom nadano w październiku 2010 r. podczas festynu, na którym prezentowano mieszkańcom nowe

pojazdy. Dwa pierwsze egzemplarze spośród 35 zamówionych pojazdów, oprócz numerów, otrzymały imiona *Daniel Gralath* i *Władysław Czerny*. Zdecydowano, że każdy z tramwajów marki Swing otrzyma swojego patrona. Procedura wyboru kolejnych imion wyglądała następująco. Przedsiębiorstwo eksploatujące tramwaje, Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, w porozumieniu z Urzędem Miasta Gdańska, ogłosiło w internecie i prasie lokalnej konkurs na wybór imienia dla każdego z kolejnych pojazdów. Mieszkańcy mogli wybierać spośród zaproponowanej listy 25 kandydatów. Listę utworzono w porozumieniu z historykiem, prof. dr. hab. Edmundem Kizikiem z Uniwersytetu Gdańskiego, i znawcą dziejów Gdańska, Andrzejem Januszajtisem¹. Głosowanie odbywało się za pośrednictwem strony internetowej. Każdy z respondentów mógł wskazać pięciu patronów spośród osób znajdujących się na liście oraz zaproponować jedną swoją kandydaturę. Konkurs zakończył się 15 stycznia 2011 r. Jak się okazało, konkurs był pewną iluzją. Wykorzystano bowiem wszystkie nazwy z zaproponowanej listy. Liczba oddanych głosów wpływała jedynie na kolejność nadania imienia. Nazwiska osób, które uzyskały najmniej głosów, musiały poczekać na swój tramwaj kilka miesięcy. Po zakończeniu konkursu znane było 27 imion patronów nowych tramwajów, pozostałe 8 zamówionych w Bydgoszczy pojazdów pozostawało bez imienia. Drugą edycję konkursu przeprowadzono w marcu 2011 r. na podobnej zasadzie. Tym razem, według zapewnień organizatorów, lista kandydatów zawierała najczęściej powtarzające się propozycje zgłaszane przez respondentów w pierwszej turze. Zaproponowano w ten sposób 7 nazwisk. W tej turze uczestnicy głosowania wskazywali tylko jednego kandydata z listy oraz mieli prawo do podania jednego spoza listy. Ostatniemu spośród 35 nowych pojazdów patronuje pionier powojennej komunikacji miejskiej na Wybrzeżu – Maciej Gwiazda. Tę kandydaturę jako dodatkową najczęściej wskazywali respondenci drugiej edycji plebiscytu. Organizatorzy konkursu szacują, że w głosowaniu wzięło udział 5000 osób.

Spis imion nadanych gdańskim tramwajom prezentuje się następująco (w kolejności nadania): *Daniel Gralath*, *Władysław Czerny*, *Jan Heweliusz*, *Jan Uphagen*, *Daniel Gabriel Fahrenheit*, *Arthur Schopenhauer*, *Sat-Okh* – *Długie Pióro Stanisław Supłatowicz*, *Daniel Chodowiecki*, *Franciszek Mamuszka*, *Maurycy Ferber*, *Jerzy Stankiewicz*, *Elżbieta Koopman Heweliusz*, *Eduard Friedrich von Conradi*, *Jan Flachsbinder*

¹ Zob. <http://www.gdansk.pl/prasa,1060,17404.html> (2011-09-27).

Dantyszek, Johanna Henriette Schopenhauer, Jan Jerzy Forster, Paweł Pater, Jeremiasz Falck, Joachim Oelhaf, Filip Clöver, Adolf Friedrich Johann Butenandt, Gottfried Lengnich, Andreas Schluter Młodszy, Jakub Teodor Klein, Hugo Wilhelm Conwentz, Aleksander Suchten, Bartłomiej Keckerman, Alf Liczmański, Krzysztof Klenczon, Andrzej Sulewski (Gdański Pirat), Maciej Płażyński, Anna Walentynowicz, Marian Seredyński, Szczepan Pilecki, Maciej Gwiazda. Organizator konkursu na swojej stronie internetowej prezentuje biografie postaci, które zostały patronami tramwajów. Nazwy gdańskich tramwajów są jednorodne, wszystkie 35 nazw powstało na zasadzie transonimizacji – imiona, nazwiska lub pseudonimy przeniesione zostały z klasy antroponimów do klasy chrematonimów. Warto zwrócić uwagę, że zdecydowano się wykorzystać pełne nazwy, przenosząc nie tylko pierwsze, ale i drugie imię, a także pseudonimy. Nazwy brzmią dostojnie, ale niektóre z nich stwarzają problemy, bowiem do ich prawidłowego wymówienia potrzebna jest znajomość zasad fonetyki języka niemieckiego.

W Szczecinie nazwy dla nowych tramwajów także wybierano w konkursie. Miasto nad Odrą kupiło jedynie 6 niskopodłogowych pojazdów, dlatego procedura wyboru nazw była prostsza. W maju 2011 r. lokalna gazeta codzienna „Głos Szczeciński” zaproponowała konkurs na wybór nazwy dla nowych tramwajów. Wzorem dla szczecinian mieli być gdańszczanie, którzy nadali imiona swoim nowym tramwajom. Na łamach dziennika rozpatrywano różne propozycje, zarówno te wychodzące od dziennikarzy, jak i zgłaszane przez czytelników. Sugerowano, żeby tramwaje nazwać imionami osób związanych z miastem (jako przykład podawano Hermanna Hakena i Alfreda Döblina), imionami Księżąt Pomorskich (np. Filip II, Bogusław X lub Barnim I), nazwami firm szczecińskich lub nazwami ich produktów (Paprykarz, Pasztecik, Duet-Caffe, Grzybek, Gryf, Junak), terminami związanymi z morzem lub nazwami statków (bryza, sztorm, pirat, szkwał, korsarz, cofka), nazwami geograficznymi (Odra, Regalica, Łasztownia, Dąbie, Płonia). Pojawiły się także głosy, aby tramwajom nadawać imiona upamiętniające zasłużonych motorniczych (proponowano Maćka Szuszkiewicza, Franka Tarnowskiego, Gienię Wiśniewską i Marysię Kierzek oraz państwa Kowalskich²). Następnym etapem było wyłonienie kilkunastu najlepszych propozycji. Zadanie to powierzono jury, którego składu jednak nie udało mi się ustalić. W drugim etapie internauci głosowali na nazwę z listy. Wybierać można było spośród 15 propo-

² Pozostawiono zapis oryginalny.

zycji: *Arkoński, Betonowiec, Dziewoklicz, Filipinki, Goplana, Jasne Błonia, Lastadie, Paj, Pionier 1909, Podzamcze, Pogodny, Rusalka, Różanka, Syrenie Stawy, Szmaragd*. Według kapituły konkursu nazwy powinny kojarzyć się z ciekawymi miejscami w Szczecinie, promować miasto i zachęcać do pogłębienia wiedzy o nim. Najwięcej głosów zdobyła nazwa *Szmaragd*, kolejne nazwy to: *Pogodny, Filipinki, Pionier 1909, Rusalka* i *Różanka*. Te nazwy wykorzystano.

Imiona nadane w Szczecinie wymagają komentarza. Zgodnie z założeniem jury, nazwy powinny być związane z miastem. Nazwa *Szmaragd* nawiązuje do Jeziora Szmaragdowego w Puszczy Bukowej, *Pogodny* – odnosi się do willowej dzielnicy Pogodno, *Filipinki* to nazwa szczecińskiego zespołu muzycznego, *Pionier 1909* upamiętnia najstarsze na świecie nieprzerwanie działające kino, założone w Szczecinie w 1909 r., *Rusalka* to jezioro w parku Kasprowicza, a *Różanka* to nazwa ogrodu różanego – ulubionego miejsca wypoczynku szczecinian. Z językoznawczego punktu widzenia nazwy są zróżnicowane – *Rusalka* i *Różanka* stały się nazwami tramwajów w procesie transonimizacji, *Pogodny, Szmaragd* i *Pionier 1909* są nazwami utworzonymi specjalnie dla pojazdów. Nazwa *Filipinki* także jest nazwą przeniesioną, jednak przeniesienie odbyło się wewnątrz klasy chrematonimów, dlatego w tym przypadku nie możemy mówić o pełnej transonimizacji.

Warto zwrócić także uwagę na to, co było przedmiotem konkursów. W Gdańsku od początku założono, że tramwajom nadawane będą nazwy odantropomiczne – w plebiscytach poszukiwano patronów dla tramwajów. W Szczecinie nie było to jasno sprecyzowane, respondentom pozostawiono pełną dowolność – szukano nazwy dla Swingów³. W obu przypadkach wybór nazw był sterowany, konkursy były „dozorowane” – możemy więc tu mówić o polityce nazewniczej. Oba miasta, Gdańsk i Szczecin, mają trudną historię, nie wszystkie jej okresy związane są z Polską. Wybrane imiona tramwajów pokazują odmienną politykę nazewniczą. Dobór nazw pozwala wysunąć wniosek, że Gdańsk nie wstydzi się swojej historii – tramwajom nadano imiona gdańszczan z różnych okresów burzliwej historii miasta. W Szczecinie decyzją jury do finału konkursu przeszły nazwy „neutralne”, odrzucono zaś nazwy kontrowersyjne. W nazwach podkreślana jest polskość, ucieka się od nazw niepolskich lub kojarzących się niejednoznacznie. Politykę tę można określić mianem zachowawczości.

³ Zob. <http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110618/SZCZECIN/607732462> (2011-09-24).

Obraz imion nadawanych tramwajom wyprodukowanym przez bydgoskie zakłady Pesa byłby niepełny, gdyby pominąć skład wagonów 805Na, zmodernizowany w 2003 r. dla Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Bydgoszczy. Lokalny oddział „Gazety Wyborczej” ogłosił wówczas konkurs na nazwę dla „nowego” tramwaju. W plebiscycie jury wybrało nazwę *Strzala*. Ponieważ zmodernizowano tylko jeden zestaw tramwajowy, trudno jednoznacznie ocenić, czy nazwa odnosić się ma do konkretnego egzemplarza pojazdu (w tym przypadku – złożonego z dwóch oddzielnych wagonów), tzn. czy miała być jego imieniem, czy miał to być firmonim (serionim) określający rodzinę pojazdów.

Tramwaje wyprodukowane w zakładach Pesa nie są jedynym przykładem nadawania imion pojazdom komunikacji miejskiej w Polsce. W 2005 r. nadano imiona 4 trolejbusom marki Solaris, kursującym po Tychach. Pojazdy noszą imiona *Jaś*, *Małgosia*, *Tyszek* i *Tysia*. Przedsięwzięcie to, w przeciwieństwie do nadawania imion tramwajom Swing, ma charakter jednorazowy. Wraz z dostawą kolejnych trolejbusów zaniechano zwyczajowi nadawania imion.

We współczesnym świecie, przepelnionym techniką, powrót do tradycji nadawania imion pojazdom szynowym może zastanawiać. W Polsce to zupełnie nowe zjawisko, w krajach sąsiednich, w Niemczech czy Czechach, już od kilku lat cieszy się popularnością. Wydaje się więc, że możemy mówić o przeniesieniu zwyczaju. Organizatorzy gdańskiego konkursu potrzebę nadania nazw uzasadniają:

„to wspólna inicjatywa, nasza oraz miłośników transportu – (...) Jak się zrodziła? W Dortmundzie mamy zaprzyjaźnionych Niemców, którzy przyjechali do nas i powiedzieli, że takie coś wprowadzono w niektórych ich miejscowościach. Tam nazwano tramwaje od dzielnic. To u nas nie sprawdzi się, bo kursują lub będą kursowały na różnych trasach. Stwierdziliśmy, że warto odświeżyć ludziom pamięć i wykorzystać nazwiska osób, które znacząco wpłynęły na historię naszego miasta”⁴.

Jak wspominałem, nadawanie nazw pojazdom komunikacji miejskiej dla wielu jej użytkowników jest zjawiskiem nowym. Doskonały wyraz tego możemy znaleźć podczas lektury internetowych grup dyskusyjnych i komentarzy zamieszczanych w internetowych wydaniach gazet prowadzących konkursy na wybór nazwy. Rzeczą oczywistą jest, że komentarze

⁴ Cytat ze strony internetowej <http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110407/SZCZECIN/916344066> (2011-09-24).

te prezentują poglądy tylko niewielkiej grupy osób, niemniej jednak na ich podstawie wyłania się interesujący obraz. Gdańscy internauci proponowali cały szereg nazw ironicznych, które można pogrupować w następujący sposób:

- 1) nazwy inspirowane postaciami fikcyjnymi, np. *Anakin Skywalker*, *Dziewczynka z zapalkami*, *Sierotka Marysia*;
- 2) nazwy określające cel podróży, np. *Do galerii*, *Na imprezę*, *Za granicę*, *W kosmos*, *Do przychodni na plotki*, *Z Wrzeszcza do Centrum*;
- 3) nazwy opisujące niski komfort podróży tramwajem: *Syberia*, *Grenlandia*, *Maria Awaria*, *Żenada*, *Puszka sardynek*, *Tramwaj niewidka*, *Titanic II*, *Szurnięty przecinak*;
- 4) nazwy prześmiewcze, np. *Budyń*⁵, *Bredziśław Kompromitowski*, *Indira Gandzia*, *Irasiad*, *Tramwaj imienia Kwitnącej Korupcji*⁶.

Nadawanie imion ma dużą wartość marketingową. Zarówno w Szczecinie, jak i w Gdańsku, nadanie pierwszego imienia połączone było z festynem promującym komunikację tramwajową. Imiona nanoszone są na karoserię każdego pojazdu w widocznym miejscu, dodatkowo gdańskie swingi zostały wyposażone w krótkie biografie swoich patronów. Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku traktuje także chrzest kolejnych wagonów jako akcję promocyjną. Przykładem może być nadanie imienia Krzysztofa Klenczona. Po odsłonięciu napisu zorganizowano specjalny przejazd *trasą Klenczona* (Oliwa – Wrzeszcz – Centrum), którego gościem honorowym była żona muzyka. Tramwaj udekorowano pamiątkami związanymi z grupą Czerwone Gitary. Można zaryzykować tezę, że nadawanie imion tramwajom, podobnie jak nadawanie nazw relacjom pociągów, oswaja pasażera z podróżą, czyni komunikację bliższą, nadaje technice „ludzką twarz”. Podczas odsłonięcia nazwy jednego z tramwajów prezydent Gdańska Paweł Adamowicz zauważył:

„Tramwaj jest elementem przestrzeni publicznej i może także być nośnikiem informacji o znanych gdańszczanach i osobach z Gdańskiem związanych. Mam nadzieję, że nadawanie imion będzie trwać dalej, a motorniczowie chętniej będą prowadzić taki tramwaj niż anonimowy wóz”⁷.

⁵ Przydomek prezydenta Gdańska Pawła Adamowicza nadany przez dziennikarzy i internautów.

⁶ Zob. <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Mieszkancy-wybiora-imiona-kolejnym-Pesom-n44202.html?> (2011-09-24).

⁷ Cytat ze strony internetowej <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Jan-Heweliusz-juz-jezdzi-po-Gdanskun45633.html> (2011-09-24).

*

W czasie przygotowywania tekstu do druku nadano imiona sześciu tramwajom niskopodłogowym w Elblągu. Podobnie jak w Gdańsku, zdecydowano się na nadanie nazw odantroponimicznych – imion i nazwisk osób związanych z miastem. W zorganizowanym przez Urząd Miasta plebiscycie respondenci wybierali spośród 12 przedstawionych propozycji. Wybrano nazwy: *Stanisław Wójcicki*, *Gottlob Fryderyk Schichau*, *Włodzimierz Sierzputowski*, *Aleksandra Gabrysiak*, *Czesław Klimuszko*, *Józef Karpiński*. Nazwę, która uzyskała najwięcej głosów, nadano tramwajowi z numerem 401, kolejnym pojazdom nadawano nazwy, które uplasowały się na dalszych miejscach.

The names of trams

Summary

The article focuses on a practice of naming the tramway cars (in Gdańsk and Szczecin). These chrematonyms are analyzed from the sociolinguistic and onomatopysiological points of view. The names belong to two major groups. The first one consists of the commemorative names, pointing to the people from the past (in Gdańsk), the second one embraces the names connected with the present (in Szczecin).

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.