

tując wybrane kategorie najmłodszego i zarazem najbardziej dyskusyjnego działu onomastyki i zbioru onimicznego – chrematonimii.

Recenzowane opracowanie ukazało się w roku 2016 nakładem Wydawnictwa Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy¹ i – jak sam tytuł wskazuje – jest pracą o charakterze komparatywnym, również interdyscyplinarnym. Dobór języków etnicznych, z których pozyskano materiał do analizy, nie był przypadkowy. Jak zauważa Autor, „chodziło bowiem o przeanalizowanie kolejowych nazw własnych w krajach ze sobą sąsiadujących, bliskich kulturowo, a z drugiej strony – mających swoje tradycje nazewnicze” (s. 11).

Onomastyka kolejowa nie jest zagadnieniem nowym. Już od lat sześćdziesiątych XX wieku obserwuje się wśród badaczy słowiańskich zainteresowanie onimami związanymi z koleją. W pracach z tego zakresu uwagę poświęcono m.in. nazwom własnym pociągów, lokomotyw, tuneli, połączeń kolejowych, przewiskom kolejarzy w poszczególnych językach. Opracowanie P. Tomasika jest jednak pierwszym, które przedstawia tę problematykę w ujęciu porównawczym.

Monografię tworzą trzy rozdziały (*Podstawy teoretyczne, Nazwy oficjalne, Nazwy nieoficjalne*) opatrzone wprowadzeniem i zakończeniem, jak również uzupełnione indeksem nazw zamieszczonych w pracy oraz podsumowaniem. We wstępie Autor wyodrębnia trzy kanały, za pośrednictwem których odbywa się „komunikacja kolejowa”: kanał K-K, gdzie nadawcami i odbiorcami komunikatu są kolejarze, posługujący się kolejowym językiem zawodowym i socjolektem kolejarским, kanał K-P realizowany na płaszczyźnie kolej – pasażer oraz kanał P-P, w którym po stronie zarówno nadawców, jak i odbiorców znajdują się osoby niezwiązane z koleją. W dalszej części książki, badacz konsekwentnie omawia zebrany materiał w odniesieniu do wyznaczonych sfer komunikacyjnych.

Na korpus onimiczny składają się nazwy wyekscerpowane z sieciowych rozkładów jazdy pociągów, w przypadku bazy rosyjskiej były to również internetowe rozkłady regionalne i służbowe rozkłady jazdy, oraz onimy pozyskane podczas rozmów z pracownikami i pasażerami kolei czy też zaczerpnięte z różnych forów internetowych. P. Tomasik skupia się na materiale pochodzącym z ostatniej dekady XX i pierwszej dekady XXI wieku, uwzględniając terytorium Polski, Czech, Słowacji, Rosji oraz kilku krajów powstałych po rozpadzie ZSRR. Ze względu na obszerny ramy zarówno czasowe, jak i przestrzenne analizowanego materiału poza obszarem zainteresowania Autora znajdują się: nazewnictwo kolei przemysłowych i wojskowych, kolei wąskotorowych i komunikacji miejskiej, kolei linowych (górnictwa),

Kolejarski żargon

Eksploatacje onimicznej płaszczyzny języka ukierunkowane są na jej trzy plany: bionimiczny, geonimiczny i chrematonimiczny. Monografia Piotra Tomasika zatytułowana *Nazewnictwo kolejowe. Na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego* swą tematyką wpisuje się do trzeciego z wyżej wspomnianych planów, prezen-

¹ Piotr Tomasik, *Nazewnictwo kolejowe. Na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego*, Bydgoszcz 2016, 218 s. ISBN 978–83–8018–087–1.

także kolejowe nazewnictwo literackie, nazwy własne współczesnych lokomotyw parowych oraz kolejowe nazewnictwo miejskie.

Rozdział pierwszy ma charakter teoretyczny. W początkowych fragmentach P. Tomasik wspomina o różnicach między *nomina propria* a *nomina appellativa*, następnie zajmuje się miejscem chrematonimów w systemie onimicznym. Badacz bazuje na terminologii wypracowanej przez czeską szkołę onomastyczną, a przedstawionej w dokumencie *Základní soustava a terminologie slovanské onomastiky*². Po uwagach dotyczących aparatury pojęciowej przechodzi do omówienia dotychczasowego stanu badań z zakresu onomastyki kolejowej.

Dwa kolejne rozdziały Autor poświęca analizie zebranego materiału. W rozdziale drugim omawia oficjalne nazwy kolejowe. Tego typu onimy, różnorodne pod względem źródeł motywacji oraz struktury, to nazwy powstałe z jednej strony w oparciu o ścisłe reguły nazewnicze, z drugiej zaś nominacje tworzone nieregularnie. W grupie nazw oficjalnych wprowadza podział trychotomiczny, wyróżniając bionimię kolejową, toponimie kolejową oraz chrematonimie kolejową.

Opis bionimii kolejowej ograniczony jest do minimum. P. Tomasik sygnalizuje wykorzystanie antroponimicznej kategorii imienia i nazwiska (także nazw odojcowskich w języku rosyjskim) oraz zoonimów w nazewnictwie kolejowym.

Oficjalne toponimy kolejowe badacz rozdziela do czterech grup: nazwy stacji i nazwy przystanków osobowych, nazwy posterunków ruchu, nazwy tuneli kolejowych, nazwy linii kolejowych, w tej grupie wprowadza podział dychotomiczny na nazwy w postaci kodów cyfrowych lub literowo-cyfrowych oraz oznaczenia słowne. Szczególnie interesujący jest opis nazw stacji i nazw przystanków osobowych. W obrębie tego typu nominacji P. Tomasik wyróżnia kilka modeli nazewniczych charakterystycznych dla polskiego i czeskiego materiału, oddzielnej eksploracji podaje nazwy rosyjskie. Przeprowadzona przez Autora analiza wykazuje, że w polskim, czeskim i rosyjskim nazewnictwie stacji – oprócz wielu analogii – pojawiają się także dyferencje. Polskie i czeskie nazwy stacji to przede wszystkim nominacje powstałe w wyniku transonimizacji, najczęściej chodzi o przeniesienie jednej bądź dwóch nazw miejscowości, także przeniesienia, w których jeden z elementów ma charakter identyfikujący lub precyzujący element drugi bądź zestawienia toponimu z rzeczownikiem pospolitym, np. *Białystok*, *Mariánské Lázně*, *Pruszcz Pomorski*, *Teplice v Čechách*, *Wyrzysk Osiek*, *Sokolnice-Telnice*, *Warszawa Aleje Jeruzolimskie*, *Praha-Dejvice*, *Rzeszów Osiedle*, *Pardubice závoďiště* etc.

Inne schematy z kolei zawierają w swojej strukturze element wskazujący kierunek ruchu odjeżdżających ze stacji pociągów lub są nazwami łączącymi w sobie kilka

² P. Tomasik, odchodząc od tradycyjnego ujęcia, proponuje jako równoległe traktować podziały determinowane typem nazywanego obiektu oraz ilością nazywanych obiektów.

różnych elementów – nazwami mieszanymi. W podobny sposób konstruowane są nazwy stacji na obszarze dawnego ZSRR, aczkolwiek badacz zwraca uwagę na cztery schematy nazewnicze występujące na tym terytorium, które obce są polskiej tradycji nazewniczej. Chodzi mianowicie o kreacje przymiotnikowe utworzone od nazwy miejscowości, np. *Шимановская*, o nazwy powstałe na podstawie kilometrażu linii kolejowej, np. *Платформа 9238 км*, o nazwy pozbawione elementu toponimicznego, w którym pojawia się nazwa obiektu, np. firmy, instytucji, znajdującego się w pobliżu, np. *Серп и Молот*, *Красный Балтиец*, czy też o onimy o charakterze pamiątkowym, np. *Имени Тараса Шевченка*. Czynnikiem różnicującym zachodnio- i wschodniosłowiańskie nazewnictwo stacji i przystanków jest powtarzalność i niepowtarzalność nazw: otóż polskie i czeskie nie powtarzają się, rosyjskie zaś mogą się powtarzać. Autor sygnalizuje także brak dwujęzycznych nazw stacji w Polsce, śladową ich obecność w Czechach i częste występowanie w Rosji.

Opis chrematonimii kolejowej P. Tomasik rozpoczyna od porejonimów – nazw pojazdów kolejowych. Analizie zostają poddane serionimy (oznaczane zarówno słownie, jak i za pomocą kodów) i nazwy egzemplarzy. Następnie zajmuje się nazwami połączeń kolejowych, włączając w obszar swojego zainteresowania połączenia międzynarodowe, jak np. *Pannonia*, *Kijev Express*, *Kamrat*, oraz nazwy połączeń specjalnych – turystycznych i wycieczkowych. Nazwy pociągów międzynarodowych mają charakter „łączników” kulturowych, mogą być, jak zauważa Autor, rodzajem „miejsc wspólnych”. Z kolei nazwy pociągów wycieczkowych, połączeń najczęściej uruchamianych w określonym terminie, to onimy wskazujące cel przejazdu lub trasę przejazdu, np.: *Mikuláš*, *Karlovarský Chodovar Expres*, *ČD Wellness*, *Sněžnický motoráček*, *Maślak – pociągiem na grzebobranie*, *Wodnik – pociągiem do AquaParku*, *Музеи Москвы* etc. W kolejnych fragmentach badacz analizuje nazwy kategorii pociągów, przedsiębiorstw związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz ofert taryfowych.

Przedmiotem rozważań podjętych w rozdziale trzecim są nieoficjalne nazwy kolejowe. Tego typu nominacje mogą być wynikiem świadomego przekształcenia nazw oficjalnych, któremu towarzyszą procesy detrakcji, adiekcji bądź transmutacji, ich powstanie może być także determinowane innymi czynnikami, mamy wtedy do czynienia z neosemantyzmami bądź neologizmami. Przy opisie nazw nieoficjalnych badacz podejmuje próbę transpozycji bachtinowskiej teorii karnawalizacji na płaszczyznę onomastyczną. Wyróżnikiem nieoficjalnych onimów kolejowych jest ich lokalny charakter. Jednostki te posiadają duży ładunek ekspresywny, eksponują, zdaniem Autora, „funkcje cielesne”. Bardzo często są to nazwy żartobliwe, również ironiczne, nominacje o charakterze ludycznym.

P. Tomasik, analogicznie jak przy nazwach oficjalnych, rozdziela materiał badawczy do trzech grup: bionimia, toponimia i chrematonimia. W toponimii ponownie

wprowadza podział na nazwy stacji i przystanków osobowych, nazwy linii kolejowych oraz inne toponimy, w chrematonimii zaś na porejonimy (serionimy i nazwy egzemplarzy), nazwy połączeń kolejowych oraz inne chrematonimy.

W zebranym przez badacza korpusie nazwy własne osób związanych z koleją tworzą niewielką grupę. W przypadku nieoficjalnych toponimów kolejowych Autor prezentuje zdecydowanie bogatszy zbiór nazw, np. *Dziadowo* (od *Dzialdowo*), *Koszalkowo* (od *Koszalin*), *Przydupie* (od *Przyłubie*) dla nazw stacji i przystanków osobowych; np. *Doupovská dráha* (od *Doupovské hory*), *Kolešovka* (od linii kolejowej prowadzącej do miejscowości *Kolešovice*), *Ferdinandka* (od *Severní dráha císaře Ferdinanda*) dla nazw linii kolejowych.

Nieoficjalne chrematonimy kolejowe stanowią najliczniejszą grupę. Wśród serionimów P. Tomasik wyróżnia m.in. następujące motywacje nazewnicze: kraj budowy maszyny (np. *Czech*, *Rumun*, *Zemsta Czechów za Zaolzie*, *Niemcobus*), motywacje ze względu na oznaczenia oficjalne (*Emka* (od *EM10*), *Piątka* (od *EP05*), *Rekin* (od *Regio Shark*), nazwa producenta maszyny lub jej elementów (*Pesobus*, *Kolzlom*), wygląd (*Robocop*, *Dzidzius*, *Budyń*, *Uszatek*, *Špageta*), cechy techniczne (*Wibrator*, *Tyku-Tyku*). Ciekawie przedstawiają się nazwy połączeń kolejowych, które motywowane są albo nazwami oficjalnymi, np. *Barbi* (od *Barbakan*), *Osraniac* (od *Ostatniac*), *Gnida* (od *Nida*), *Náchodský predátor* (*Náchodský primátor*), *Smeták* (od *Smetana*), *Plečka* (od *Jože Plečnik*) etc., albo innymi czynnikami, jak np.: godziny odjazdu (*Půlšestka*, *Půlnočák*), czas trwania jazdy, droga okrężna, także niski standard połączenia (*Upiór Pólnocy*, *Obrzyganiec*, *Sinusoida*, *Loudal*), kierunek jazdy pociągu lub trasa (*Frankfurt*, *Hawranek*, *Pershing*, *Cikáncug*, *Mnichovák*) etc.

Nazewnictwo kolejowe..... P. Tomasika to opracowanie bardzo interesujące, prezentujące czytelnikowi w sposób przystępny, dzięki licznym egzemplifikacjom, bogaty i różnorodny zbiór onimów kolejowych wraz z opisem czynników determinujących proces ich powstawania. Walorem pracy jest nadanie jej charakteru komparatywnego, przeprowadzenie eksploracji nie tylko na płaszczyźnie onomastycznej, ale również wejście w obszar badań kulturowych. Co prawda, badacz nie zamieszcza w monografii danych statystycznych, decyzję tę jednak uzasadnia specyfiką analizowanego materiału. Szkoda! Autor wspomina, że monografia nie wyczerpuje w pełni tematu nazewnictwa kolejowego, ponieważ niektóre z zagadnień zasługują na głębszą analizę, w obrębie niektórych grup wprowadzić można bardziej szczegółową specyfikację. Pozostaje więc mieć nadzieję, że uwagi te staną się przyczynkiem do podjęcia dalszych badań z tego zakresu, również w ujęciu porównawczym.

Agnieszka Kołodziej, Wrocław