

Piotr Tomasik

Kazimierz Wielki University, Bydgoszcz

piotrust@poczta.onet.pl

ORCID: 0000-0002-6919-7193

POZNAŃSKIE STUDIA SLAWISTYCZNE

NR 26 (2024)

DOI: 10.14746/pss.2024.26.19

Data przesłania tekstu do redakcji: 23.11.2023

Data przyjęcia tekstu do druku: 27.03.2024

Morze Czarne w nazwach pociągów

ABSTRACT: Tomasik Piotr, *The Image of the Black Sea in Train Names*, "Poznańskie Studia Slawistyczne" 26. Poznań 2024. Wydawnictwo "Poznańskie Studia Polonistyczne," Adam Mickiewicz University, Poznań, pp. 321–342. ISSN 2084-3011.

The article is devoted to the names of passenger trains referring to the Black Sea in Bulgaria, Romania, Turkey, the USSR, Ukraine, Georgia and Russia. The author presents an onomastic and cultural analysis of the collected names of passenger connections. The conclusion is that a significant number of excerpted names meet the requirements of the rhetorical category of *loci amoenus*, and many names of international train connections allow them to be included in the group of *loci communes*.

KEYWORDS: Black Sea; chrematonyms; onymic image of the world; train names



This is an open access article licensed under the Creative Commons BY-ND 4.0 License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>). © Copyright by the Author(s).

Wstęp

W niniejszym opracowaniu zamierzam przyjrzeć się nazwom pociągów pasażerskich w krajach leżących nad Morzem Czarnym, tj. w Bułgarii, Gruzji, Rosji, Rumunii, Turcji, Ukrainie, nie pominię dawnego ZSRR. Nazwy pociągów zainteresowały badaczy języka w różnych krajach. Analizy tego typu oni mówili się przedstawiciele różnych szkół onomastycznych, czesko-słowackiej (np. Michalea Fincarová, 2013), rosyjskiej (np. Любовь Феоктистова, 2010), polskiej (np. Piotr Tomasik, 2016). Te opracowania miały charakter całościowy. Językoznawców interesowały zbiory porejonimów z całego kraju. Innowacyjność niniejszego artykułu polega na wyborze jedynie tych nazw, które nawiązują do wybranego obszaru motywacyjnego.

Pod nazwą pociągu rozumiem wyróżnik połączenia pasażerskiego, a w zasadzie pary połączeń, tj – dwóch relacji, np. A – B i „powrotnej” tj, B – A¹. Nazwa pociągu nie jest jedynym jego wyróżnikiem. Pociąg (połączenie kolejowe) identyfikowany jest przede wszystkim za pomocą numeru lub kodu literowo-cyfrowego². Taki sposób pozwala na jednoznaczne wskazanie w odniesieniu do konkretnej daty. Numerami posługują się pracownicy kolejowi, a w zależności od tradycji, także w niektórych krajach pasażerowie. Nazwa słowna jest czymś dodatkowym, fakultatywnym. Początkowo nazwy otrzymywały³ pociągi najlepsze, takie, którymi przedsiębiorstwo kolejowe chciało się pochwalić. Michaela Fincarová dodaje: „do takich należały pociągi luksusowe lub pociągi łączące kontynenty i odległe kraje”⁴ (Fincarová, 2013, 13). Konstatować można więc, że nazwa pociągu była wyróżnikiem pociągów charakteryzujących się atrakcyjną trasą, prawdopodobnie wyższym

1 Sformułowań „nazwa pociągu” i „nazwa połączenia pasażerskiego” będą używał synonimicznie.

2 Nazwa najczęściej dotyczy pary połączeń, tj. dwóch relacji A – B i B – A, numer nadawany jest każdemu połączeniu oddzielnie. Nazwa jest mniej dokładnym wskazaniem od numeru.

3 Używam formy czasu przeszłego bowiem w ostatnich latach, w związku ze wzrastającą konkurencją na rynku przewozów, zauważyć można odstępstwa od tej zasady.

4 Przekład własny.

komfortem, dobrym czasem przejazdu. Nazwa z jednej strony więc była nadawana połączeniom prestiżowym, z drugiej, sama tego prestiżu dodawała. Należy podkreślić, że odbiorcą nazwy nie był więc podróżny codziennie dojeżdżający na niewielkich dystansach do pracy, szkoły, na uczelnię – ci korzystali (i korzystają nadal) przede wszystkim z pociągów osobowych, lokalnych, to jest takich, które nie były (i najczęściej nadal nie są) wyróżniane nazwami słownymi. Nazwy nadawano połączeniom dalekobieżnym. Pociągi z nazwami przeznaczone były dla podróżnych okazjonalnych, pokonujących znaczne dystanse udających się np. w delegację, na urlop, spędzających w podróży więcej czasu; takich, dla których podróż pociągiem nie jest codziennością.

Nazwa pociągu zwykle motywowana jest trasą przebiegu, często związana jest z okolicami stacji końcowej. Należy pamiętać, że nazwy nadawane są zwykle parom połączeń, a więc motywacja dotyczy zwykle jednego z kierunków (relacji A – B lub B – A). Niekiedy nazwa motywowana jest obiektami leżącymi pośrodku trasy. Badając nazwy pociągów, poszukując ich motywacji, koniecznie należy zwracać uwagę także na czynniki pozajęzykowe, w tym przypadku związane najczęściej z prowadzeniem ruchu kolejowego. Nie jest tak, że nazwa raz nadana odnosić się będzie zawsze do połączenia tej samej relacji. Pociągi zmieniają swoje trasy przebiegu czy stacje końcowe. Związek nazwy z trasą może się stopniowo zacierać.

W jednym z pierwszych artykułów naukowych poświęconych nazwom pociągów Jaroslav Hubáček konstatuje, że nazwy słowne pomagają w identyfikacji połączenia kolejowego, są jego reklamą, oraz mogą także mogą uprzyjemniać podróż. Badacz dodaje, że dzieje się tak szczególnie w krajach, w których obserwowany jest duży ruch turystyczny (Hubáček, 1966, 152). Te uwagi aktualne są do dzisiaj.

Zgodnie z kategoryzacją proponowaną przez czesko-słowacką szkołę onomastyczną, a na polskim gruncie promowaną przez Artura Gałkowskiego, badane przeze mnie onimy lokują w grupie chrematonimów, w podgrupie porejonimów, tj. nazw wyróżniających środki transportu (Gałkowski, 2008, 19). Podkreślam jednak, że w tej sytuacji nazwa nie odnosi się do taboru kolejowego, zestawu lokomotywy i wagonów, ale do określonej w rozkładzie jazdy usługi.

Charakterystyka źródeł

Nazwy pociągów prezentowane są na tablicach kierunkowych umieszczonych w (na) wagonach, widnieją na plakatowych rozkładach jazdy, podawane są w sieciowych rozkładach jazdy, znajdują się także w służbowych rozkładach jazdy. Źródłem materiału są sieciowe rozkłady jazdy pociągów dla wybranych krajów. Sieciowy rozkład jazdy to spis wszystkich pociągów pasażerskich uruchamianych na danych trasach. Trasy prezentowane są w specjalnie skonstruowanych tabelach. Zestawy takich tabel tworzą całe opracowanie. Zwykle dotyczą one całego kraju lub konkretnego regionu. Rozkłady takie wydawane są przez poszczególne przewoźników kolejowych bądź przez zarządców infrastruktury kolejowej.

Niniejsze opracowanie nie pretenduje do miana kompleksowej analizy. Nazwać je można rozpoznaniem pola badawczego czy wstępem do bardziej wnikliwych badań. Zaglądam jedynie do wybranych rozkładów jazdy, z różnych okresów. Przegląd będzie obejmował ostatnie pół wieku. Dla każdego z krajów może to być inny okres. Na tym etapie badań jest to wystarczające. Ze względu na wybiórczy charakter przeglądu (nie analizuję wszystkich rozkładów jazdy⁵, tj. nie zachowuję ciągłości obserwacji materiału) odstępuję od badania trwałości nazwy. Badania prowadzę na podstawie rozkładów jazdy z własnej kolekcji. W niektórych przypadkach, w ramach uzupełnienia, sięgam do zbiorczych opracowań dostępnych w internecie.

Konieczne jest jeszcze wskazanie kilku zastrzeżeń. Korzystam z sieciowych rozkładów jazdy, to jest opracowań zbiorczych dla całego kraju. Podawany jest w nich rozkład jazdy każdego pociągu w formie tabelarycznej. Nazwy nie są podawane konsekwentnie. To znacznie utrudnia ich ekscerpcję. Niekonsekwencja ta przejawia się niekiedy w pomijaniu nazw i prezentowaniu jedynie numeru pociągu (przypomnę – nazwa jest fakultatywna, numer pociągu jest obowiązkowy). W bułgarskich rozkładach jazdy za lata 1985/1986, 1986/1987, 1987/1988 (БДЖ 87/88,

⁵ Rozkłady jazdy przygotowywane są na określony czas. Kolejne edycje zastępują poprzednie.

БДЖ 85/86, БДЖ 86/87) najprawdopodobniej nazwy podano jedynie dla pociągów międzynarodowych. Ustalenie, czy w tym okresie pociągi krajowe (tj. takie, które nie wyjeżdżały poza terytorium Bułgarii) wyróżniane były nazwami słownymi dziś już jest znacznie utrudnione i wymaga dotarcia do innych źródeł. Zbliżona sytuacja ma miejsce w Skróconym rozkład jazdy na lata 2006/2007 (БДЖ 06/07) – wydawnictwo to podaje wyłącznie nazwę połączenia międzynarodowego. Podobnie rzecz ma się w wypadku rozkładów kolei rosyjskich. Wydawnictwa prezentujące rozkłady jazdy na lata 2002/2003, 2003/2004 i 2004/2005 (РЖД 02/03, РЖД 03/04, РЖД 04/05) publikują nazwy połączeń, rozkład na lata 2005/2006 (РЖД 05/06) już takiej informacji nie podaje. Nie zmieniła się szata graficzna, a miejsce, gdzie w poprzednich edycjach znajdowały się nazwy połączeń, wykorzystano na podanie terminów kursowania.

Drugi rodzaj niekonsekwencji polega na zróżnicowaniu formy nazwy. Najczęściej związane jest to z włączaniem (lub nie) do nazwy określeń *експрес*, *экспресс*, *express*, *rapid* wskazujących na szybkość połączenia. Przykładem może być rozkład jazdy kolei bułgarskich na lata 1987/1988, w którym na jednej stronie prezentowane są dwa warianty nazwy połączeń, np. połączenie nr 1381/1382: *VARNA EXPRESS* i *Варна* (БДЖ 87/88). W niniejszym opracowaniu nie zastanawiam się nad przynależnością elementu wskazującego na szybkość połączenia do nazwy połączenia i takie elementy w analizie pomijam. Taka decyzja nie powinna wpłynąć na wyniki badań. Swobodny stosunek do prezentowania nazw może świadczyć o statusie tych jednostek – są to elementy dodane, dodatkowe. Ich brak w żaden sposób nie wpływa na technikę prowadzenia ruchu kolejowego.

W niektórych wypadkach sięgam do opracowań zbiorczych poświęconych nazwom połączeń pasażerskich dostępnych w internecie. Przygotowywane są one zwykle przez osoby zainteresowane koleją, niekoniecznie przez pracowników kolejowych. Zwykle mają popularny charakter, nie są dokumentami. Odwołuję się do prezentowanego w nich materiału, bowiem zawierają one zwykle także nazwy, do których nie udało mi się dotrzeć podczas analizy rozkładów jazdy⁶.

6 Taka różnorodność źródeł powoduje, że niniejszy artykuł ma charakter jedynie przeglądu nazw.

Przegląd nazw

Bułgaria

Dwa największe bułgarskie miasta leżące nad Morzem Czarnym – Burgas i Warna obsługiwane są przez kolej pasażerską. Do tych miast prowadzą ze stolicy niezależne (oddzielne) trasy. To właśnie na tych trasach (ale nie tylko) szukałem pociągów wyróżnionych nazwami związanymi z Morzem Czarnym. Wynotowałem następujące⁷: *Варна* (Varna), *Златни пясъци*, *Несебър* (Nesebar), *Слъчев бряг*, *Тракия* (Trakia), *Чайка*, *Черно Море* (Černo More, Cherno More). W nawiasach podaję ekwiwalenty nazw zapisane alfabetem łacińskim, jeśli takie pojawiały się w przeglądanych przeze mnie rozkładach jazdy. Do istnienia ekwiwalentów powrócę w dalszej części podrozdziału.

Bezpośrednie nawiązanie nazwy do morza opływającego Bułgarię przedstawia onim *Черно Море* (bułg. Morze Czarne). To przeniesienie hydronimu do grupy porejonimów. Pośrednie nawiązanie do morza odnajduję w onimach będących przeniesieniem toponimu – wskazania nazwy geograficznej wyróżniającej miejscowość nadmorską: *Златни пясъци*, *Несебър*, *Слъчев бряг*. Wszystkie trzy urbonimy wskazują miejscowości wypoczynkowe, kurorty; miejsca które stają się celem wycieczek, w których spędza się urlop. Interesujące jest to, że do żadnej z tych miejscowości nie docierają pociągi pasażerskie. Aby dotrzeć do Żółtych Piasków, Nesebyru czy Słonecznego Brzegu trzeba skorzystać z komunikacji drogowej.

Do grupy nazw odtoponimicznych włączyłbym także porejonim *Чайка*. W języku bułgarskim rzeczownik pospolity *чайка* oznacza mewę, a więc ptaka którego naturalnym środowiskiem jest wybrzeże. *Саяка* (bułg. *Чайка*) to także nazwa kurortu w pobliżu Warny. Spis współczesnych nazw miejscowości przeniesionych do nazw pociągów zamyka nazwa *Варна*. Choć Warna to trzecie co do wielkości miasto Bułgarii, ważny ośrodek przemysłowy, to wciąż bywa także symbolem wypoczynku.

⁷ Szczegółowy wykaz rozkładów jazdy, z których wynotowałem nazwy, podaję w aneksie.

Nazwa *Тракия* (*Trakia*) jest przeniesiem nazwy regionu historycznego i geograficznego. Włączam tę nazwę do projektowanego onomastykonu bowiem Tracja to region związany z Morzem Czarnym i może je pośrednio wskazywać.

Wszystkie bułgarskie nazwy charakteryzować należy więc jako odtoponimiczne. Większość z nich zdaje się odnosić do przyjemnych skojarzeń – dominują nazwy pochodzące od nazw kurortów, miejsc odpoczynku, relaksu, wolnego od pracy i kłopotów. Utrwalany jest obraz wybrzeża morskiego jako miejsca przyjemnego, realizowany jest topos Arkadii. Jak pisze Anna Krzewińska: „wymarzonej krainy sielankopisarzy, istniejącej w ich wyobraźni i utrwalonej w twórczości jako urzeczywistnienie w płaszczyźnie estetycznej upragnionego modelu ludzkiego szczęścia” (Krzewińska, 1998, 56). Nazwy te tworzą więc kategorię miejsc przyjemnych, *locus amoenus*, czyli wychwalanych „miejsc nad miejscami” (Curtius, 1997, 204). Istotą transonimizacji, przeniesienia nazwy obiektu wodnego *Morze Czarne* na połączenie kolejowe, jest wykorzystanie elementów potencjału akumulacyjnego⁸ hydronimu. Tak samo dzieje się w przypadku toponimów, nazw nadmorskich miejscowości. Przeniesione toponimy odwołują się do miejsc, w których chce się być, do których chce się podróżować. Nazwy takie zdają się być swojego rodzaju pocztówkami, przeniesieniem wspomnień, wrażeń znad morza w głąb kraju. Mogą spełniać także rolę zachęty do podróży. Oto od Nesebyru czy Złotych Piasków dzieli cię jedynie kilkaset metrów, jakie musisz pokonać w drodze na stację kolejową. Wsiądziesz do pociągu i już (prawie) jesteś nad morzem. Jean Delumeau tak pisze o raju: „bez wahania umieszczano go na mapach w jakimś odległym zakątku. Podróżnicy usiłowali do niego dotrzeć, a odkrywcy epoki Odrodzenia sądzili, że bywali na obszarach, gdzie zachowały się jeszcze jakieś cechy ślady i uroku czarodziejskiego ogrodu Eden” (Delumeau, 1996, 214). Pociąg wyróżniony „pocztówkową” nazwą pozwala do tego raju dotrzeć.

Nazwa jest pewnego rodzaju reklamą połączenia kolejowego. Mariusz Rutkowski wskazuje grupę, którą określa w następujący sposób:

8 Terminu *potencjał akumulacyjny* używam za Wojciechem Włoskiewiczem (2021, 23).

„persfazyjne nazwy metaforyczne, nastawione na obrazowanie, lub też konotacyjne, mające niebezpośrednio wywołać pozytywne skojarzenia z produktem” (Rutkowski, 2003, 245). Te kryteria spełniają przywołane nazwy pociągów.

W pozostałych nazwach pociągów kursujących do Burgas i Warny (tj. *Меридиан*, *Трансданубиум*, *Норд Ориент*) nie odnajduję odwołań do Morza Czarnego.

Jak wspomniałem, niektóre z bułgarskich rozkładów jazdy prezentują nazwy pociągów w dwóch wariantach – zapisane alfabetem bułgarskim i łacińskim. Mowa tu o formie zapisu, bowiem warianty zapisane po łacinie nie są odpowiednikami nazw w języku angielskim (przypomnę, w przypadku nazw pociągów, w których odnajduję odwołania do Morza Czarnego, są to najczęściej przeniesione nazwy miejscowe, a więc takie, które mają swoje odpowiedniki w innych językach). Nazwy zapisane alfabetem łacińskim podawane są głównie w części odnoszącej się do połączeń międzynarodowych i zasadniczo tylko te nazwy mają swoje ekwiwalenty. Często prezentowane one są w częściach rozkładów, w których także nazwy stacji zapisane są alfabetem łacińskim. To ułatwienie w korzystaniu z wydawnictwa dla użytkowników, którzy nie znają cyrylicy⁹. Nazwy połączeń krajowych podawane są wyłącznie w alfabecie bułgarskim. Interesującą perspektywą badawczą może być próba dotarcia do archiwalnych fotografii i dokumentów i odpowiedź na pytanie, w jaki sposób nazwy te zapisywane były na tablicach kierunkowych wagonów.

Rumunia

W Rumunii analizie poddałem nazwy pociągów kursujących do Konstancy. To jedyna magistrala kolejowa docierająca do wybrzeża Morza Czarnego. Pociągi kursujące tą trasą kończą bieg w Konstancy lub jadą dalej – do kurortu Mangalia. Wynotowałem następujące nazwy połączeń pasażerskich: *Anghel Saligny*, *Ardeal*, *Basarabia*, *Bihor*, *Brasovia*, *Cal-latis*, *Cozia*, *Decebal*, *Dobrogea*, *Histria*, *Litoral*, *Mamaia*, *Marea Neagră*, *Mureș*,

⁹ Szczególnie interesujący wydaje się przypadek nazwy *Черно Море*, która w większości badanych przeze mnie rozkładów transkrybowana była do postaci *Černo More*, w rozkładzie 2006/2007 podano wariant *Cherno More*.

Neptun, Oltenia, Ovidius, Pontus Euxenius, Putna, Siret, Somes, Tomis, Trailas, Wiener Walzer.

Bezpośrednie odwołanie do Morza Czarnego realizowane jest przez nazwę *Marea Neagră* (rum. Morze Czarne). Odczytanie także odnoszącej się do Morza Czarnego nazwy *Pontus Euxenius* (łac. Morze Czarne) wymaga od użytkownika języka pewnej wiedzy. Do grupy nazw najbliższej związanych z morzem zaliczyć należy także onim *Litoral* (rum. wybrzeże). Odnajduję także grupę nazw odtoponimicznych utworzoną od współczesnych nazw miejscowości – zwykle kurortów – położonych nad Morzem Czarnym: *Mamaia, Neptun*. Dwie kolejne nazwy pociągów utworzone zostały od dawnych nazw nadmorskich miejscowości *Callatis* (dzisiejsza Mangalia), *Tomis* (dzisiejsza Konstanca). Przedłużeniem tego ciągu jest nazwa *Histria* będąca przeniesieniem nazwy nieistniejącego już grodu.

Wszystkie z przywołanych nazw, podobnie jak prezentowane nazwy bułgarskie, wpisują się w kategorię *locus amoenus*. Z pewnością porejonimy *Litoral, Mamaia, Marea Neagră, Neptun* są łatwiejsze w odczytaniu od grupy tworzonej przez nazwy historyczne. W wypadku tych samo ich odczytanie może dawać użytkownikowi satysfakcję, nazwy te mogą być dla niektórych użytkowników pewną zagadką. Małgorzata Rutkiewicz-Hanczewska zauważa: „sięganie po jednostki o dominującej funkcji poetyckiej, wymagającej od odbiorcy uruchomienia szeregu asocjacji, dających mu satysfakcję z odkodowania ścieżki, jaką podążał sam kreator” (Rutkiewicz-Hanczewska, 2019, 402). Zagadkowość onimu może podnosić jego atrakcyjność.

Odtoponimiczna nazwa *Dobrogea* (rum. Dobrudża) utworzona od nazwy regionu także pośrednio odwołuje się do morza – Dobrudża to historyczna kraina pomiędzy Morzem Czarnym a ostatnim odcinkiem Dunaju. Jeszcze bardziej odległe skojarzenia z kierunkiem podróży (w stronę Morza Czarnego) wywoływać mogą nazwy odantroponimiczne: *Ovidius*, a także wymagające większej wiedzy: *Anghel Saligny* i *Decebal*. Owidiusz zmarł w Tomi, tj. dzisiejszej Konstancy; Decebal był ostatnim królem Daków. Jednym z największych dzieł konstruktora Anghela Salignego jest most nad Dunajem, budowa którego pozwoliła kolei połączyć Bukareszt z wybrzeżem.

Pobieżny przegląd nazw pociągów uruchamianych na innych trasach w Rumunii pozwala stwierdzić, że nazwy pociągów kursujących

do Konstancy wpisują się w ogólnorumuńskie trendy, tworzą te same kategorie. Morskich nazw jest stosunkowo dużo, co pozwala sądzić, że morze jest silną inspiracją dla kreatorów nazw, a przemierzające codziennie cały kraj pociągi utrwalają jego obraz w pasażerach.

Pozostałe wyekscerpowane nazwy pociągów kursujących po linii kolejowej do Konstancy nawiązują do przeciwnych kierunków lub miejsc na trasie bądź w jej pobliżu, nie mają związku z morzem. W niniejszym opracowaniu pomijam więc porejonimy: *Ardeal, Bihor, Brasovia, Cozia, Mureș, Oltenia, Putna, Siret, Somes, Wiener Walzer*.

Szczególną uwagę należy zwrócić na pociąg relacji Moskwa – Warna przejeżdżający przez Rumunię. W rozkładzie jazdy na sezon 1987/1988 (CFR 87/88) wyróżniony jest nazwą *Marea Neagră*. Ten sam pociąg (odjeżdżający z Moskwy o godzinie 19.30 i przyjeżdżający do Warny dwa dni później o 11.58, wyruszający w drogę powrotną o 20.24 i docierający do stolicy ZSRR o 15.08) w rozkładzie bułgarskim wskazywany jest za pomocą nazwy *Черно Море* (*Černo More*). Prawdopodobnie w rumuńskim rozkładzie jazdy użyto rumuńskiego przekładu nazwy (zastosowano rodzimy odpowiednik). W składzie pociągu znajdowały się wagony kolei ZSRR, gdzie ten pociąg występował pod nazwą *Черно Море*. W tej sytuacji mamy więc do czynienia z nazwą odtoponimiczną występującą w trzech wariantach językowych. W każdym kraju na trasie przejazdu (ZSRR, Rumunia, Bułgaria) pociąg wyróżniany był za pomocą wariantu nazwy w języku narodowym odwołującej się do bezpośrednio do Morza Czarnego. Które nazwy prezentowane były na tablicach kierunkowych wagonów dziś trudno jest ustalić. Nie udało mi się dotrzeć do historycznych fotografii tego pociągu. Po likwidacji połączenia Moskwa – Warna nazwa *Черно Море* została wykorzystana do wyróżnienia połączenia krajowego nie opuszczającego terenu Rumunii.

ZSRR i Rosja

Na terenie Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich kolei docierała do wielu miejscowości położonych nad Morzem Czarnym. W tym przypadku, dla ułatwienia orientacji, w nawiasie podaję relację pociągu wyróżnionego analizowaną nazwą. Tym razem korzystam głównie ze spisu nazw, który odnalazłem na stronie internetowej *Паровоз* prowadzonej przez pasjonatów kolejnictwa. Spis nazw pociągów,

z zaznaczeniem tych wyekscerpowanych z rozkładów jazdy, podaję w aneksie. Do onimów związanych z Morzem Czarnym zaliczam następujące: *Абхазия* (Moskwa – Suchum), *Азов*¹⁰ (Kijów – Marioupol), *Азовье* (Moskwa – Marioupol), *Аркадия* (Kijów – Odessa), *Бессарабия* (Kiszyniów – Warna), *Евпатория* (Kijów – Eupatoria), *Иверия* (Tbilisi – Soczi), *Крым* (Moskwa – Symferopol), *Кубань* (Moskwa – Noworossyjsk), *Лоцман* (Dniepropietrowsk¹¹ – Symferopol), *Маяк* (Lwów – Adler), *Маяк* (Petersburg – Odessa), *Одесса* (Moskwa – Odessa), *Приазовье* (Kijów – Marioupol), *Севастополь* (Kijów – Sewastopol), *Севастополь* (Moskwa – Odessa), *Севастополь* (Moskwa – Sewastopol), *Солнышко* (Moskwa – Eupatoria), *Сочи* (Moskwa – Adler), *Таврия* (Odessa – Symferopol), *Феодосия* (Moskwa – Teodozja), *Хаджибей* (Użgorod – Odessa), *Чайка* (Charków – Odessa), *Чайка* (Winnica – Odessa), *Черномор* (Odessa – Charków), *Черноморец* (Kijów – Odessa), *Южное Взморье* (Moskwa – Adler).

Wśród nazw znalazły się przeniesienia nazw miejscowych tj. regionów leżących nad Morzem Czarnym (np. *Абхазия*, *Азовье*, *Крым*, *Кубань*), nadmorskich miast (np. *Евпатория*, *Сочи*, *Феодосия*), części tych miast (*Аркадия*, dzielnica Odessy), ich mieszkańców: *Севастополец* (mieszkaniec Sewastopola). Nazwa *Чайка* przywodzi na myśl jedną z plaż w Odessie, choć oczywiście wskazuje także na mewę (*чайка*, ros. mewą). Różnej motywacji można upatrywać w nazwie *Солнышко*. Oczywiście jest odnalezienie w niej słońca (*солнышко*, ros. słońeczko) atrybutu wakacji. *Солнышко* to także nazwa jednej z plaż pod Eupatorią, a także pobliskiego przystanku kolejowego. Nazwa *Азов* może być motywowana nazwą miasta lub statku. Porejonim *Иверия* odwołuje się do Iberii – państwa istniejącego na terenach dzisiejszej wschodniej Gruzji. *Таврия* to jedna z dawnych nazw Krymu. Do morza odnosi się również nazwa *Южное Взморье* (ros. południowe wybrzeże). Jednostka *Маяк* (ros. latarnia morska) to odwołanie do symbolu morskiego.

W spisie pojawiły się dwie nazwy wskazujące profesję, zawód. Pierwszą z nich jest onim *Лоцман* (ros. pilot morski). Uwagę zwraca wykorzystanie nazwy zawodu pilota morskiego, tj. osoby znającej miejscowe

¹⁰ Włączam także nazwy odwołujące się do Morza Azowskiego uznawanego za część Morza Czarnego.

¹¹ Nazwy miejscowości podaję w brzmieniu okresu kursowania pociągów.

akweny lepiej od kapitanów statków i pilotującej statki. Taki wybór „regionalnego” zawodu może mieć związek ze stosunkowo krótką (w skali kolei ZSRR) trasą pociągu, może też podkreślać bliskość morza. Druga nazwa mająca związek z zawodem to *Черноморец* (ros. marynarz floty czarnomorskiej). Nazwa ta z jednej strony bezpośrednio odwołuje się do Morza Czarnego, z drugiej wskazuje zawód. Jednostka leksykalna *черноморец* transonimizowana była wielokrotnie. Z jej pomocą wyróżniane są np. kluby piłkarskie w Odessie i w Noworosyjsku. Możliwe więc, że dla niektórych użytkowników języka silniejszy jest związek z Morzem Czarnym niż z zawodem marynarza. Włodzimierz Wysoczański, badając nazwy polskich pociągów, wskazuje także „dawniejsze chrematonimy od nazw zawodów, które były symbolami minionej epoki (cf. „Górnik”, „Hutnik” itd.)” (Wysoczański, 2001, 261). Interesujące jest to, że nazwy tego typu odnalazłem jedynie w ZSRR i Rosji.

Także wśród nazw wynotowanych z kolei ZSRR i Rosji odnajduję te, które mógłbym lokować w szkicowanej kategorii *locus amoenus*. Tego typu nazwy zdają się być mniej popularne niż w Bułgarii czy Rumunii. Związek z morzem często jest realizowany poprzez wskazanie miast, czy regionów. To bardzo popularna na kolejach sowieckich i rosyjskich kategoria nazw pociągów.

Ukraina

W Ukrainie zachowana została tradycja nadawania nazw połączeniom pasażerskich. Wiele z nazw połączeń pozostało po rozpadzie ZSRR. Z przekrojowego spisu nazw pociągów kolei ukraińskich (ФП) wynotowałem następujące nazwy odwołujące się pośrednio i bezpośrednio do Morza Czarnego: *Азов*¹² (Marioupol – Kijów), *Азов'я* (Marioupol – Moskwa), *Аркадія* (Odessa – Kijów), *Крим* (Symferopol – Moskwa), *Маріуполь* (Marioupol – Kijów), *Маяк* (Kijów – Berdiańsk), *Маяк* (Lwów – Adler), *Миколаїв* (Mikołajów – Kijów), *Одеса* (Moskwa – Odessa), *Пальміра* (Charków – Odessa), *Південна Пальміра* (Odessa – Izmań), *Приазов'я* (Marioupol – Kijów), *Севастопольць* (Kijów – Sewastopol),

¹² Nazwy podaję w formie, w jakiej prezentowane są w źródłach, z których korzystam.

Севастополь (Kijów – Sewastopol), *Скифія* (Dnipro – Odessa), *Таврія* (Odessa – Symferopol), *Таврія* (Odessa – Zaporozże), *Хаджибей* (Odessa – Kijów), *Хаджибей* (Odessa – Użgorod), *Чайка* (Charków – Odessa), *Чорномор* (Białogród nad Dniestrem/Odessa – Czerniowce), *Чорноморець* (Odessa – Kijów). Zauważyć można, że mimo rozpadu ZSRR wiele nazw pozostało w niepodległej Ukrainie. Tym samym utrwalany był obraz Morza Czarnego, np. *Крым – Крим*, *Маяк – Маяк*, *Приазовье – Приазов'я*, *Таврия – Таврія*, *Хаджибей – Хаджибей*, *Черноморец – Чорноморець*. Niektóre z grup zostały rozszerzone – w Ukrainie pojawiły się nazwy, które umieścić można w zaprojektowanych wcześniej grupach, np. *Миколаїв*, *Скифія* (ukr. Scytia – tereny zamieszkałe przez Scytów obejmujące północne wybrzeże Morza Czarnego)¹³.

Ukraińskie nazwy pociągów obsługujących wybrzeże Morza Czarnego to najczęściej przeniesione nazwy terenowe lub nazwy mieszkańców. Wśród nazw odtoponimicznych wskazać można te, które tworzą topos miejsca przyjemnego, np. *Аркадія*, *Крим*, *Пальміра*.

Gruzja

Udało mi się wynotować jedynie jedną nazwę pociągu uruchamianego na sieci kolei gruzińskich. Połączenie z Erywaniem nosiło nazwę *Armenia*. Prawdopodobnie więc koleje gruzińskie nie zdecydowały się na kontynuowanie tradycji nazywania połączeń pasażerskich.

Turcja

Wykscerpowałem dwadzieścia sześć nazw kolejowych połączeń pasażerskich w Turcji, żadna z nich nie wydaje się być związana z Morzem Czarnym.

Połączenia międzynarodowe

Nazwa wspomnianego już połączenia Moskwa – Warna: *Черно Море* (*Černo More*) – *Marea Neagră* – *Чорное Море* znakomicie wpisuje się w retoryczną kategorię miejsc wspólnych – *loci communes* „apelujących do [...]”

¹³ Ostatnia nazwa wydaje się silniej być związana z Morzem Czarnym. Jednym z dawnych określeń tego akwenu było: *Скифское море*.

nawyków i upodobań odbiorcy” (Okopień-Sławińska, 1988, 261) nie tylko jednego narodu. Nazwa (w którymkolwiek z wariantów) jest atrakcyjna dla pasażerów w różnych krajach łączy, narody. Spośród wynotowanych nazw niektóre (przynajmniej w niektórych okresach¹⁴) wskazywały połączenia międzynarodowe. Są to między innymi: *Варна* (Varna) Warna – Kraków/Warszawa (1987/1988), *Несебар* (Nesebar) Warna/Burgas – Budapeszt (1987/1988), *Тракия* Warna – Berlin (1987–1988), *Мамалия* Mangalia – Praga (1987/1988), *Крым* – *Крим* (Moskwa – Symferopol). Przeniesione nazwy geograficzne dobrze odgrywały rolę miejsc wspólnych. Łączyły kulturowo, przywoływały przyjemne skojarzenia, budowały mosty.

Podsumowanie

Łącznie wyekscerpowałem pięćdziesiąt pięć porejonimów wskazujących kolejowe połączenia pasażerskie w Bułgarii, Rumunii, ZSRR i krajach powstałych po jego rozpadzie odnoszących się do Morza Czarnego. Wśród nazw bułgarskich, których wynotowałem siedem, wszystkie uznać należy za odtoponimiczne. Onomastykon rumuński tworzy osiemnaście jednostek, z których czternaście jest pochodzenia odtoponimicznego, trzy charakteryzować należy jako odantroponimiczne, a jedna najpewniej powstała w procesie onimizacji (*Litoral*). Wśród trzydziestu wynotowanych nazw z ZSRR i krajów powstałych po jego rozpadzie znakomita większość to nazwy odtoponimiczne (dwadzieścia dwie jednostki), pięć nazw to porejonimy powstałe w procesie onimizacji, dwie to nazwy odantroponimiczne. Podsumowując, należy konstatować, że najczęściej odwołania do Morza Czarnego realizowane są dzięki nazwom odtoponimicznym (czterdzieści trzy nazwy spośród pięćdziesięciu pięciu wynotowanych)¹⁵.

14 Przypomnę, nazwy przypisane są do określonego połączenia kolejowego, którego relacja, trasa, okres kursowania bywają modyfikowane.

15 Należy pamiętać, że ilościowe porównywanie nazw pociągów (np. częstotliwości wykorzystania motywów nazewniczych) daje jedynie bardzo uproszczony obraz onomastykonu. Na wykorzystanie nazw (np. długość korzystania z nazwy

Zgromadzone nazwy są jedno- bądź dwuwyrazowe. Jest to determinowane strukturą przenoszonych wyrażen. W przypadku nazw z ZSRR, Ukrainy i Rosji wyraźnie dominują nazwy jednowyrazowe (dwadzieścia osiem na trzydzieści wyekscerpowanych jednostek), ich przewaga zauważalna jest także wśród nazw rumuńskich (piętnaście na osiemnaście jednostek). W przypadku nazw bułgarskich liczba nazw jedno- wyrazowych jest zbliżona do nazw dwuwyrazowych (odpowiednio cztery i trzy wyekscerpowane jednostki). Nie odnotowałem nazw odprzymiotnikowych. Najczęściej nazwy pociągów krajowych tworzone są w językach urzędowych krajów kursowania, znacznie rzadziej na bazie łaciny.

Zakończenie

Propozycją dalszych badań może być porównanie nazw pociągów z innymi chrematonimami, czy nazwami obiektów miejskich (urbanonimów) w ośrodkach leżących nad Morzem Czarnym lub w niewielkiej odległości od jego wybrzeża.

Interesujące wyniki może przynieść także zestawienie wyekscerpowanych onimów z nazwami połączeń kolejowych przywołujących skojarzenia z morzem w innych krajach.

Bibliografia

- Curtius, E.R. (1997). *Literatura europejska i łacińskie średniowiecze*. Przeł. A. Borowski. Kraków: Universitas.
- Delumeau, J. (1996). *Historia rajy. Ogród rozkoszy*. Przeł. E. Bąkowska. Warszawa: PWN.
- Gałkowski, A. (2008). *Chrematonimy w funkcji kulturowo-użytkowej. Onomastyczne studium porównawcze na materiale polskim, włoskim, francuskim*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

przez przewoźników) wpływa duża liczba czynników pozajęzykowych. Ruch kolejowy podporządkowany jest wielu zasadom i np. zniknięcie jakiejś nazwy powodowane może być likwidacją połączenia kolejowego w skutek np. robót torowych. Inną wagę zdają się mieć nazwy połączeń krajowych, inną międzynarodowych.

- Fincarová, M. (2013). *Vlastní jména vlakových spojů /porejonyma/ na území ČR v letech 1993–2013*. Brno: Masarykova univerzita.
- Hubáček, J. (1966). *K názvům vlaků*. „Naše řeč”, nr 3 (49), s. 151–154.
- Krzewińska, A. (1998). *Arkadia*. W: *Słownik literatury staropolskiej. Średniowiecze, renesans, barok*. Red. Michałowska Teresa. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź: Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich, s. 55–60.
- Okopień-Sławińska, A. (1988). *Loci communes*. W: *Słownik terminów literackich. Wydanie drugie poszerzone i poprawione*. Red. J. Sławiński. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź: Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich, s. 261–262.
- Rutkowski, M. (2003). *Nazwy na sprzedaż. O nazewnictwie na usługach marketingu*. „Onomastica”, nr XLVIII, s. 239–254.
- Rutkiewicz-Hanczewska, M. (2019). *Nazwy w nazwach, czyli o współczesnych nazwach handlowych i granicach ich tworzenia*. W: *Konwergencje a divergencje w własności sfery: 20. slovenská onomastická konferencia Banská Bystrica 26. – 28. júna 2017. Zborník referátov*. Red. A. Chomová, J. Krško, I. Valentová. Bratislava: Filozofická fakulta UMB – Jazykovedný ústav Ľudovíta Štúra SAV – Veda, s. 401–410.
- Tomasik, P. (2016). *Nazewnictwo kolejowe (Na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego)*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.
- Włoskowicz, W. (2021). *O istocie własności. W poszukiwaniu onomastycznej definicji nazwy własnej*. „Onomastica”, nr LXV, s. 21–39. <https://doi.org/10.17651/ONOMAST.65.2.2>
- Wysoczański, W. (2000). *Chrematonimy kolejowe. Kontrastowna analiza językowo-kulturowa nazw pociągów*. W: *Onomastyka polska a nowe kierunki językoznawcze*. Red. M. Czachorowska, M. Ł. Szewczyk. Bydgoszcz: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, s. 245–263.
- Феоктистова, Л. (2010). *Ономастика и ономастическая лексика в жаргоне железнодорожников*. „Вопросы ономастики”, nr IX, s. 69–85.
- [Feoktistova, L. (2010). *Onomastika i onomastičeskaâ leksika v žargone železnodorozhnikov*. „Voprosy onomastiki”, nr IX, s. 69–85.]

Rozkłady jazdy

Bułgaria

- Пътеводител за железопъния и водня транспорт 28.v.1978–26.v.1979*. (1978). София: Министерство на Транспорта. (БДЖ 78/79).
- Пътеводител за железопъния и водня транспорт 2.v.1985–31.v.1986*. (1985). София: Министерство на Транспорта. (БДЖ 85/86).
- Пътеводител за железопъния транспорт 1.v.1986–30.v.1987*. (1986). София: Български Държавни Железници. (БДЖ 86/87).
- Пътеводител за железопъния и водня транспорт 31.v.1987–28.v.1988*. (1987). София: Български Държавни Железници. (БДЖ 87/88).
- Съкратнено разписание 10.12.2006–08.12.2007*. (2006). София: Български Държавни Железници. (БДЖ 06/07).

- Пътеводител 10.12.2017–08.12.2018.* (2017). София: БДЖ-Пънически превози. (БДЖ 17/18).
- [*P"tevoditel za železop"niâ i vodnâ transport 28.v.1978–26.v.1979.* (1978). Sofiâ: Sofiâ: Ministerstvo na Transporta. (BDŽ 78/79).
- P"tevoditel za železop"niâ i vodnâ transport 2.v.1985–31.v.1986.* (1985). Sofiâ: Ministerstvo na Transporta. (BDŽ 85/86).
- P"tevoditel za železop"niâ transport 1.v.1986–30.v.1987.* (1986). Sofiâ: B"lgarski D"ržavni Železnici. (BDŽ 86/87).
- P"tevoditel za železop"niâ i vodnâ transport 31.v.1987–28.v.1988.* (1987). Sofiâ: B"lgarski D"ržavni Železnici. (BDŽ 87/88).
- S"krateno razpisanie 10.12.2006–08.12.2007.* (2006). Sofiâ: B"lgarski D"ržavni Železnici. (BDŽ 06/07).
- P"tevoditel 10.12.2017–08.12.2018.* (2017). Sofiâ: BDŽ-P"ničeski perevozi. (BDŽ 17/18).]

Rumunia

- Mersul trenurilor de călători 26. Mai 1974/31. Mai 1975* (1974). Exemplar de serviciu, București: Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. (CFR 74/75).
- Mersul trenurilor de călători 2. Iunie 1985/31–Mai 1986* (1985). Exemplar de serviciu, București: Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. (CFR 85/86).
- Mersul trenurilor de călători 31. Mai 1987–28. Mai 1988* (1987). Exemplar de serviciu, București: Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. (CFR 87/88).
- Mersul trenurilor 23.05.93–28.05.94. Exemplar de serviciu* (1993). București: Societatea Națională a Căilor Ferate Române. (CFR 93/94).
- Mersul trenurilor de călători 28. Mai 2000–9. Iunie 2001* (2000). București: Compania Națională de Căi Ferate. (CFR 00/01).
- Mersul trenurilor de călători. Valabil în perioada 11.12.2005–09.12.2006* (2005). București: Compania Națională de Căi Ferate. (CFR 05/06).

ZSRR

- Панин, Е.Н. (red.) (1977). *Указатель железнодорожных пассажирских сообщений*, Москва: Транспорт. (СЖД 77/80).
- Справочник международных пассажирских сообщений* (1978). Москва: Транспорт. (СЖД 78/79).
- Таулин, Б.А. (red.) (1983). *Указатель железнодорожных пассажирских сообщений*, Москва: Транспорт. (СЖД 83/86).
- Таулин, Б.А. (red.) (1984), *Расписание движения пассажирских поездов (краткое) на 1984–1985 гг.* Москва: Транспорт. (СЖД 84/85).
- [Panin, E.N. (red.) (1977). *Ukazatel' železnodorožnyh passażirskih soobšenij*, Moskva: Transport. (SŽD 77/80).
- Spravočnik meždunarodnyh passażirskih soobšenij* (1978). Moskva: Transport. (sžD 78/79).
- Taulin, B. A. (red.) (1983). *Ukazatel' železnodorožnyh passażirskih soobšenij*, Moskva: Transport. (SŽD 83/86).

Taulin, B. A. (red.) (1984). *Raspisanie dviženiâ passażirskih poezdov (kratkoe) na 1984–1985 gg.* Moskva: Transport. (SŽD 84/85.)]

Rosja

Летучий, А. П. (red.) (2002). *Расписание движения пассажирских поездов с 2 июня 2002 года по 24 мая 2003 года.* Москва: Куна. (РЖД 02/03).

Костромин, А. В. (red.) (2003). *Расписание движения пассажирских поездов с 25 мая 2003 года по 29 мая 2004 года,* Москва: Куна. (РЖД 03/04).

Костромин, А. В. (red.) (2004). *Расписание движения пассажирских поездов с 30 мая 2004 года по 28 мая 2005 года.* Москва: Куна. (РЖД 04/05).

Костромин, А. В. (red.) (2005). *Расписание движения пассажирских поездов с 29 мая 2005 года по 27 мая 2006 года.* Москва: Куна. (РЖД 05/06).

[Letučij, A. P. (red.) (2002). *Raspisanie dviženiâ passażirskih poezdov s 2 iúnâ 2002 goda po 24 maâ 2003 goda.* Moskva: Kuna. (RŽD 02/03).

Kostromin, A. V. (red.) (2003). *Raspisanie dviženiâ passażirskih poezdov s 25 maâ 2003 goda po 29 maâ 2004 goda.* Moskva: Kuna. (RŽD 03/04).

Kostromin, A. V. (red.) (2004). *Raspisanie dviženiâ passażirskih poezdov s 30 maâ 2004 goda po 28 maâ 2005 goda.* Moskva: Kuna. (RŽD 04/05).

Kostromin, A. V. (red.) (2005). *Raspisanie dviženiâ passażirskih poezdov s 29 maâ 2005 goda po 27 maâ 2006 goda.* Moskva: Kuna. (RŽD 05/06).]

Materiały internetowe

Named passenger trains of Turkey, <https://tinyurl.com/5n94hpkt>. (1.09.2023–31.10.2023).

Именные поезда дальнего следования, <https://parovoz.com/spravka/names.php>. (1.09.2023–31.10.2023).

Фірмовий пасажирський поїзд, <https://tinyurl.com/yck42d8e>. (1.09.2023–31.10.2023).

[*Imennye poezda da l'nego sledovaniâ*, <https://parovoz.com/spravka/names.php>. (1.09.2023–31.10.2023).

Firmovij pasażirs'kij poїzd, <https://tinyurl.com/yck42d8e>. (1.09.2023–31.10.2023).]

Aneks

Bułgaria

| Nazwa | Rozkład jazdy | БДЖ 78/79 | БДЖ 85/86 | БДЖ 86/87 | БДЖ 87/88 | БДЖ 06/07 | БДЖ 17/18 |
|--------------------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| <i>Варна (Varna)</i> | | + | + | + | + | | |
| <i>Златни пясъци</i> | | + | | | | | + |
| <i>Несебър (Nesebar)</i> | | | | + | + | | |
| <i>Слъчев бряг</i> | | + | | | | | + |
| <i>Тракия (Trakia)</i> | | | + | + | + | | |
| <i>Чайка</i> | | + | | | | | + |
| <i>Черно Море (Černo More)</i> | | | + | + | + | CHERNO MORE | |

Rumunia

| Nazwa | Rozkład jazdy | CFR 74/75 | CFR 85/86 | CFR 87/88 | CFR 93/94 | CFR 00/01 | CFR 05/06 |
|----------------------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Anghel Saligny</i> | | | + | + | | | |
| <i>Basarabia</i> | | | | | | + | |
| <i>Callatis</i> | | | + | + | + | + | + |
| <i>Decebal</i> | | | | | | + | |
| <i>Dobrogea</i> | | | | | | + | |
| <i>Histria</i> | | | | | | + | + |
| <i>Litoral</i> | | | | | | + | + |
| <i>Mamaia</i> | | + | + | + | | | + |
| <i>Marea Neagră</i> | | | | + | | + | + |
| <i>Marea Neagră (Черно Море)</i> | | + | + | | | | |
| <i>Neptun</i> | | | | | | + | |
| <i>Nesebar</i> | | | | + | | | |
| <i>Ovidius</i> | | | | | + | + | |
| <i>Pontus Euxeniis</i> | | | | | | + | |

Rumunia – cd.

| Nazwa | Rozkład jazdy | CFR 74/75 | CFR 85/86 | CFR 87/88 | CFR 93/94 | CFR 00/01 | CFR 05/06 |
|---------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Putna</i> | | | | | | + | |
| <i>Tracia</i> | | | + | + | | | |
| <i>Traian</i> | | + | | | | | |
| <i>Varna</i> | | + | + | + | | | |

ZSRR

| Nazwa | Rozkład jazdy | СЖД 77/80 | СЖД 78/79 | СЖД 83/86 | СЖД 84/85 |
|---------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Абхазия</i> | | + | | + | + |
| <i>Азов</i> | | | | | |
| <i>Азовье</i> | | | | | |
| <i>Аркадия</i> | | | | | |
| <i>Бессарабия</i> | | | | | |
| <i>Варна</i> | | | + | | |
| <i>Грузия</i> | | + | | + | |
| <i>Евпатория</i> | | | | | |
| <i>Иверия</i> | | + | | | |
| <i>Крым</i> | | + | | + | + |
| <i>Кубань</i> | | + | | + | + |
| <i>Лоцман</i> | | | | | |
| <i>Маяк</i> | | | | | + |
| <i>Одесса</i> | | | | | + |
| <i>Орлятко</i> | | | | | |
| <i>Приазовье</i> | | | | | |
| <i>Рица</i> | | + | | + | + |
| <i>Севастополец</i> | | | | | |
| <i>Севастополь</i> | | | | | |
| <i>Симферополь</i> | | | | + | + |
| <i>Солнышко</i> | | | | + | |

ZSRR – cd.

| Nazwa | Rozkład jazdy | СЖД 77/80 | СЖД 78/79 | СЖД 83/86 | СЖД 84/85 |
|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Сочи | | | | | |
| Таврия | | | | | |
| Феодосия | | | | | |
| Хаджибей | | | | | |
| Чайка | | | | | |
| Чайка | | | | | |
| Черное Море | | + | | + | + |
| Черномор | | | | | |
| Черноморец | | | | | |
| Южное Возморье | | | | | |

Rosja

| Nazwa | Rozkład jazdy | РЖД 02/03 | РЖД 03/04 | РЖД 04/05 | РЖД 05/06 |
|------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Абхазия | | | | | |
| Азов | | | | | |
| Азовье | | | | | |
| Аркадия | | | | | |
| Бессарабия | | | | | |
| Варна | | | | | |
| Грузия | | | | | |
| Евпатория | | | | | |
| Иверия | | | | | |
| Крым | | + | + | + | |
| Кубань | | | | | |
| Лоцман | | | | | |
| Маяк | | | | | |
| Одесса | | | | | |
| Орлятко | | | | | |
| Приазовье | | | | | |

Rosja – cd.

| Nazwa | Rozkład jazdy | РЖД 02/03 | РЖД 03/04 | РЖД 04/05 | РЖД 05/06 |
|-----------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Рица</i> | | | | | |
| <i>Севастополь</i> | | | | | |
| <i>Севастополь</i> | | | | | |
| <i>Симферополь</i> | | | | | |
| <i>Солнышко</i> | | | | | |
| <i>Сочи</i> | | + | + | + | |
| <i>Таврия</i> | | | | | |
| <i>Феодосия</i> | | | | | |
| <i>Хаджибей</i> | | | | | |
| <i>Чайка</i> | | | | | |
| <i>Чайка</i> | | | | | |
| <i>Черное Море</i> | | | | | |
| <i>Черномор</i> | | | | | |
| <i>Черноморец</i> | | | | + | |
| <i>Южное Возморье</i> | | | | | |

- **PIOTR TOMASIK** – assistant professor at the Casimir the Great University in Bydgoszcz, linguist, onomast. Particularly interested in transport lexicon and transport itself (mainly urban). Doctoral dissertation *On railway naming* (UKW, 2014). Tram driver, photographer, traveler.