

**Artur Żołądź**

Uniwersytet Rzeszowski

ORCID: 0000-0002-0159-1450

arturz@dokt.ur.edu.pl

## ANALIZA NAZW STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH W POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ POLSCE W UJĘCIU DIACHRONICZNYM

### DIACHRONIC ANALYSIS OF THE NAMES OF RAILWAY STATIONS AND STOPS IN SOUTH-EASTERN POLAND

**Abstrakt:** Celem artykułu jest zaprezentowanie nazw stacji i przystanków kolejowych zarówno dawnych i nieistniejących, jak również współczesnych i funkcjonujących. Istotną częścią tekstu jest także prezentacja produktywnych modeli nazewniczych punktów zatrzymania pociągów. Materiał badawczy został wyekscerpowany z historycznych sieciowych rozkładów jazdy pociągów ukazujących się do 2012 roku, a także z internetowego sieciowego rozkładu jazdy pociągów znajdującego się na stronie internetowej PKP. Źródła te zawierają nazwy stacji i przystanków na wybranych liniach kolejowych w województwach: lubelskim, małopolskim, podkarpackim oraz świętokrzyskim. Wykorzystana metodologia opiera się na klasyfikacji punktów zatrzymania pociągów opracowanej przez Piotra Tomasika, jak również na dodatkowych kryteriach podziału uwzględniających strukturę mian historycznych i nieistniejących. Najczęściej stosowaną praktyką nominacyjną jest przeniesienie nazwy miejscowości do nazwy punktu zatrzymania pociągów, o czym świadczą takie propria, jak: *Przemysł*, *Rzeszów* i *Zagórze*. Jednak konieczność stworzenia niepowtarzalnej nazwy przystanku lub stacji kolejowej wymaga niejednokrotnie dodawania rozmaitych członów precyzujących położenie lub lokalizację. W ten sposób powstają takie miana, jak: *Chmielów koło Tarnobrzega*, *Kraków Płaszów*, *Rzeszów Osiedle* lub *Tarnów Zachodni*. Dawne nazwy punktów zatrzymania pociągu opierały się także na przeniesieniu miana części miejscowości, np. osiedla, przysiółka lub dzielnicy, w której znajdował się przystanek, m.in. *Osiedle P.Z.L.* w Rzeszowie lub *Ozet* w Stalowej Woli. Osobną kategorię nazewniczą stanowią także nazwy stacji kolejowych, które powstały w wyniku wpływów obcojęzycznych. Artykuł jest przyczynkiem do dalszych badań nad nazewnictwem stacji i przystanków kolejowych w ujęciu diachronicznym na innych liniach kolejowych w Polsce.

**Słowa kluczowe:** nazwy stacji i przystanków kolejowych, badania diachroniczne, modele nazewnicze, południowo-wschodnia Polska

**Abstract:** The purpose of the article is to present the names of railway stations and stops, both old and non-existent, as well as those which are modern and functioning. A relevant part of the text is also the presentation of productive naming models for train stopping points. The research material was excerpted from the historical network train timetables, published until 2012, as well as from the online train timetable available on the PKP (Polish State Railways) website. These sources contain the names of stations and stops on selected railway lines in the following provinces: Lubelskie, Małopolskie, Podkarpackie and Świętokrzyskie. The methodology used is based on the classification of train stopping points, developed by Piotr Tomasik, as well as on additional division criteria, taking into account the structure of historical and non-existing names. The most frequently used nomination practice is the transfer of the name of the locality to the name of the train stopping point, as evidenced by such proper names as: *Przemyśl*, *Rzeszów* and *Zagórze*. However, the necessity to create a unique name of a railway stop or station often requires adding various elements that specify the location. In this way, names such as *Chmielów koło Tarnobrzega*, *Kraków Płaszów*, *Rzeszów Osiedle* or *Tarnów Zachodni* are created. The former names of train stopping points were also based on the transfer of the name of a part of a town, e.g. a housing estate, hamlet or district where a stop was located, e.g. *Osiedle P.Z.L. w Rzeszowie* or *Ozet w Stalowej Woli*. A separate naming category is the names of railway stations which were created as a result of foreign-language influences. The article is a contribution to further research on the nomenclature of railway stations and stops in diachronic terms on other railway lines in Poland.

**Key words:** names of railway stations and stops, diachronic research, naming models, south-eastern Poland

Celem niniejszego artykułu jest prezentacja zarówno nazw dawnych, a więc już nieistniejących, jak również *propriów* wciąż obowiązujących, a także przedstawienie poszczególnych modeli nazewniczych w praktyce nominacyjnej punktów zatrzymania pociągów wraz z określeniem ich produktywności.

W pierwszej kolejności zasadne jest wyjaśnienie, co należy rozumieć przez wyrazy *stacja* oraz *przystanek*. Według *Słownika języka polskiego PWN* leksem *stacja* oznacza „miejsce zatrzymywania się pociągów i innych środków transportu”<sup>1</sup>, *przystanek* zaś to „mała stacja kolejowa tylko dla ruchu pasażerskiego”<sup>2</sup>. W myśl *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji*, stacja kolejowa jest posterunkiem zapowiadawczym, w obrębie którego „oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład”<sup>3</sup>. Natomiast przystanek, zgodnie z definicją, to „miejsce wskazane w rozkładzie jazdy pociągu, w którym zaplanowane jest zatrzymanie pociągu, na ogół w celu wykonania konkretnych działań, takich jak umożliwienie

<sup>1</sup> <https://sjp.pwn.pl/szukaj/stacja.html> [dostęp: 19.09.2022].

<sup>2</sup> <https://sjp.pwn.pl/szukaj/przystanek.html> [dostęp: 19.09.2022].

<sup>3</sup> Por. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* (Dz.U. z 2005 r. nr 172, poz. 1444).

pasażerom wsiadania do pociągu i wysiadania z niego<sup>4</sup>. Podobnie Piotr Tomasik, badając nazwy punktów zatrzymania pociągów z perspektywy językoznawcy i organizatora komunikacji miejskiej, zdefiniował przystanek jako punkt zatrzymania pojazdu, w którym podróżujący może zacząć lub skończyć jazdę określonym środkiem lokomocji (Tomasik, 2015, s. 230).

Nazwy stacji i przystanków kolejowych do tej pory nie były przedmiotem szczególnego zainteresowania polskich onomastów. P. Tomasik zwrócił uwagę na onimy przystanków komunikacji miejskiej (Tomasik, 2015). I tak np. dokonał również analizy synchronicznej mian punktów zatrzymania pociągów na materiale wyekscerpowanym z polskich, czeskich i rosyjskich sieciowych rozkładów jazdy pociągów<sup>5</sup> (Tomasik, 2016, s. 64–75). Natomiast Agnieszka Mysza (2016, s. 135–138) przebadła nazwy stacji i przystanków kolejowych stolicy województwa podkarpackiego. Więcej uwagi tej grupie propriów poświęcili Czesi. Lumír Klimeš opisywał nieoficjalne nazwy miejscowe leżące na terenie stacji kolejowej w Pilźnie (Klimeš, 1966). Po latach badacz powracał do tematu pracy w kolejnych artykułach (Klimeš, 1968, 1987). Wreszcie w 2010 roku w „Acta Onomastica” opublikował artykuł, w którym poruszył tematykę stacji kolejowych (Klimeš, 2010).

Istotnym zagadnieniem związanym z nazwami stacji i przystanków kolejowych jest konieczność przypisania ich do stosownej kategorii onimicznej. P. Tomasik rozważał, czy te miana należy łączyć z klasą chrenatonimów czy toponimów (Tomasik, 2016, s. 64). Według Czesława Kosyla, chrematonimy to nazwy własne wytworów człowieka, które nie łączą się na stałe z określonym krajobrazem. W ramach tej grupy onimicznej badacz klasyfikuje rozmaite wyroby drogerijne, cukiernicze, środki transportu, pewne rodzaje broni lub obiektów wojskowych, sprzęt audiowizualny, meble, dzwony itp. Odradza jednak grupowanie w obrębie chrematonimii ideonimów, m.in. tytułów utworów literackich, muzycznych, filmów, czasopism itp., oraz nazw własnych innych obiektów<sup>6</sup>, m.in. kin, lokali handlowych i gastronomicznych, zakładów przemysłowych itp. (Kosyl, 2014, s. 447). Brak związku desygnatu z krajobrazem w chrematonimii podkreślił również Edward Breza. Według tego badacza przez *chrematonimy* należy rozumieć miana wytworów pojedynczych lub seryjnych powstałych w wyniku ludzkiej pracy

<sup>4</sup> Por. *Decyzja komisji z dnia 1 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylająca decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r.* (2008/231/WE).

<sup>5</sup> Sieciowe rozkłady jazdy pociągów obejmowały informacje o wszystkich pociągach na całej sieci kolejowej PKP. W formie papierowej wydawane były do 2012 roku.

<sup>6</sup> R. Mrózek w artykule dotyczącym granic typologicznych nazewnictwa miejskiego (2010, s. 34–35) przytacza wypowiedzi badaczy klasyfikujących określone obiekty (m.in. nazwy sklepów, domów, lokali gastronomicznych czy handlowych itp.) do grupy toponimów (por. Rzetelska-Feleszko, 1994, s. 138; Kosyl, 2003, s. 370), a także zwracających uwagę na istniejące związki pomiędzy tymi propriami a chrematonimami (por. Przybylska, 2002, s. 247; Siwiec, 2006, s. 434).

(Breza, 1998, s. 343). Natomiast Artur Gałkowski podkreśla, że chrematonimia nie wchodzi w zakres bionimów, czyli *propriów* istot ożywionych, ani toponimów określających miejsca. Zakres chrematonimii jest płynny, jedni badacze ograniczają ramy mian tego typu, inni zaś poszerzają o większą liczbę obiektów materialnych i niematerialnych (Gałkowski, 2011, s. 9). Jak zauważa E. Rzetelska-Feleszko, o powstaniu mian geograficznych decyduje „potrzeba wyróżnienia jakiegoś konkretnego miejsca, tak aby można było je wskazać przez użycie indywidualnej nazwy” (Rzetelska-Feleszko, 2014, s. 406). Mając to na uwadze, należy zgodzić się z P. Tomasikiem, który zalicza *propria* przystanków i stacji kolejowych do grupy toponimów. Zarazem badacz słusznie zauważa, iż punktom zatrzymania pociągów towarzyszy zespół budynków i urządzeń, prawdopodobnie wytworzonych za pomocą ludzkich rąk, ta zaś konkluzja może sugerować, że nazwy stacji i przystanków są chrematonimami. Jednak według P. Tomasika najważniejszy jest fakt, że „stacja kolejowa (lub przystanek) jest nierozzerwalnie związana z przestrzenią geograficzną, z określonym punktem, konkretnym miejscem. Stacja czy przystanek to punkty zatrzymania pociągu” (Tomasik, 2016, s. 64). Należy więc przyjąć, że podobne *propria* należą do klasy toponimów.

Opierając się na współczesnym materiale, wyekscerpowanym z polskich i czeskich sieciowych rozkładów jazdy pociągów, P. Tomasik wyodrębnił modele nazewnicze na bazie transonimizacji<sup>7</sup> nazwy miejscowości do miana stacji lub przystanku kolejowego wraz z elementami identyfikującymi punkt zatrzymania pociągów (Tomasik, 2016, s. 65–68). Klasyfikacja ta może posłużyć do analizy współcześnie funkcjonujących nazw stacji i przystanków kolejowych, jednak dla dużej grupy *propriów* dawnych i nieistniejących modele zaproponowane przez P. Tomasika są niewystarczające. W związku z tym proponuje się dodać do niej kategorie powstałe w wyniku:

- (1) przeniesienia jednego członu wieloelementowej nazwy miejscowości, głównie wskutek elipsy elementu precyzującego położenie geograficzne – *propria* tych przystanków są zwykle niepowtarzalne, nie zachodzi zatem konieczność zapisywania pełnej nazwy miejscowości na tablicach informacyjnych oraz rozkładach jazdy;
- (2) przeniesienia innej nazwy miejscowości niż ta, w której znajduje się stacja lub przystanek – są to zwykle miana punktów zatrzymania pociągów znajdujących się w pobliżu miejscowości, do których się odnoszą, zaś ich tworzenie opiera się głównie na podkreśleniu rangi tej miejscowości lub jej reklamowaniu, np. w przypadku uzdrowisk;

---

<sup>7</sup> Według U. Bijak transonimizacja to „tworzenie onimów motywowanych innymi nazwami własnymi, zarówno bez udziału wykładników formalnych, jak i z ich użyciem, któremu towarzyszy zmiana denotatu. Może się to odbywać w obrębie jednej klasy onimicznej, ale nie w obrębie jednego referenta” (Bijak, 2017, s. 3–4).

- (3) przeniesienia nazwy części miejscowości, np. dzielnicy, osiedla, przysiółka itp., w której znajduje się stacja lub przystanek – do tej grupy należą przede wszystkim propria już niefunkcjonujące, są one nieczytelne, nie podkreślają bowiem nazwy miejscowości, w której się znajdują;
- (4) wykorzystania obcojęzycznych wpływów, przede wszystkim w okresie okupacji niemieckiej i radzieckiej:
  - a) przeniesienie nazwy miejscowości i usunięcie z niej polskich znaków diakrytycznych – ta praktyka nominacyjna stosowana była przede wszystkim w pierwszych latach okupacji niemieckiej;
  - b) konstrukcje hybrydalne – jednostki te łączyły w sobie zarówno obcojęzyczny (przede wszystkim niemiecki), jak i polski element;
  - c) przekład lub adaptacja fonetyczna nazwy przystanku lub stacji – praktyka ta wiązała się z procesem dostosowania polskich propriów stacji lub przystanku do języka okupanta, ponadto w odróżnieniu od nazw punktów zatrzymania pociągów powstałych wskutek tworzenia konstrukcji hybrydalnych uwzględniono w tym modelu nazwy bez polskich znaków diakrytycznych;
  - d) przeniesienie polskiej nazwy miejscowości w obcojęzycznej formie w połączeniu z apelatywnym określeniem – ta grupa mian powstawała wskutek dodania elementu precyzującego lokalizację punktu zatrzymania pociągu w określonej miejscowości;
  - e) przeniesienie nazwy miejscowości zapisanej cyrylicą;
  - f) jednostki nazewnicze, które łączą różne elementy.

Materiał badawczy, będący podstawą tego artykułu, liczy 191 propriów. Są to zarówno nazwy dawne, a zatem nieistniejące, jak również miana, które funkcjonują współcześnie. Onimy te zostały zebrane z historycznych sieciowych rozkładów jazdy pociągów publikowanych od początku XX wieku do 2012 roku<sup>8</sup>, a także internetowych spisów odjazdu i przyjazdu pociągów dostępnych na portalu internetowym PKP<sup>9</sup>. Opisywane stacje i przystanki kolejowe znajdują się lub znajdowały się na szlakach położonych w województwach: lubelskim, małopolskim, podkarpackim oraz świętokrzyskim. Są to linie kolejowe nr 25, 68, 74, 91, 96, 105, 106, 108, 110 oraz trasa kolei wąskotorowej Przeworsk – Dynów. Analiza przeprowadzona zostanie zatem w ujęciu diachronicznym<sup>10</sup>, które pozwala wychwycić ewolucję procesu nominacji stacji i przystanków kolejowych w Polsce.

<sup>8</sup> W chwili obecnej źródła te są trudno dostępne. Dużą liczbę dawnych sieciowych rozkładów jazdy pociągów zawiera strona internetowa bazakolejowa.pl. Ekscerpcja materiału badawczego została zatem oparta na fotografiach historycznych sieciowych rozkładów jazdy pociągów znajdujących się na wspomnianym portalu internetowym.

<sup>9</sup> Zob. <https://portalpasazera.pl/Tablice/TabliceWgLinii> [dostęp: 20.09.2022].

<sup>10</sup> Zgodnie z definicją zawartą w *Encyklopedii językoznawstwa ogólnego*, diachronią w języku nazywa się „wzajemny stosunek dwóch lub więcej stanów ewolucyjnych języka, z których jedno są wcześniejsze, a inne późniejsze, innymi słowy: historyczny rozwój języka” (EJO, 1999, s. 118).

Chociaż dawne rozkłady jazdy pociągów są istotnym źródłem dla zachodnioeuropejskich historyków, rodzima historiografia nie poświęca wystarczająco dużo uwagi tym dokumentom (Opaliński, 2016, s. 115). Materiały archiwalne tej kategorii wydają się „źródłem nudnym, mało efektownym, sporadycznie wykorzystywanym” (Opaliński, 2016, s. 124). Niemniej jednak dokumenty te mogą okazać się istotne dla rozmaitych badań, także onomastycznych.

Nazwy punktów zatrzymania pociągów, jak każde *propria*, pełnią przede wszystkim funkcję identyfikacyjno-dyferencyjną, wskazują więc obiekt, nie przekazując treści znaczeniowej<sup>11</sup> (Rutkowski, 2011, s. 54; Kaleta, 1998, s. 18). O ile jednak nazwy miejscowości niejednokrotnie dublują się, nie powodując tym samym zakłóceń w komunikacji, *propria* przystanków i stacji kolejowych muszą być przejrzyste i niepowtarzalne, mają ułatwiać odnalezienie określonego miejsca i wyróżniać spośród podobnych mian (por. Tomasik, 2016, s. 66). Za przykład można podać toponim *Stara Wieś*: podobnych nazw miejscowości lub ich części jest 434 (według rejestru TERYT<sup>12</sup>), istnieje natomiast tylko 1 przystanek kolejowy *Stara Wieś* (w województwie mazowieckim<sup>13</sup>). Używając terminologii tekstologicznej, można powiedzieć, że *propria* punktów zatrzymania pociągów są monotekstami, czyli strukturami nazewniczymi, które odnoszą się tylko do jednego denotatu (Rutkiewicz-Hanczewska, 2013, s. 284).

Zgodnie z przyjętą metodologią, umożliwiającą podział w ujęciu diachronicznym, wyróżnia się następujące grupy nazw przystanków i stacji kolejowych w południowo-wschodniej Polsce:

(1) Przeniesienie nazwy miejscowości:

- a) jednoelementowej: *Bachórz, Będziemyśl, Biezanów, Chmielów, Czarna, Dąbrówka, Gliniczek, Grodzisko, Kosina, Łañcut, Miłocin, Morochów, Mościce, Munina, Nadbrzezie, Niegłowice, Nowosielce, Pelkinie, Pleśna, Polichna, Prokocim, Przemyśl, Przysieki, Rozwadów, Rudnik, Rzeszów, Sandomierz, Sarzyna, Siedliska, Sośnica, Strzyżów, Szebnie, Szklary, Targowiska, Turaszówka, Tuszyna, Werchrata, Zagórz, Zagórzany, Zagórze, Załęże, Zemborzyce, Zwiężczyca*;
- b) wieloelementowej: *Baranów Sandomierski, Basznia Dolna, Glinik Maryampolski, Glinik Maryampolski, Krynica-Zdrój, Niedrzwica Duża, Nowa Sarzyna, Nowy Sącz, Posada Sanocka, Rudnik nad Sanem, Tarnawa Dolna, Wierchomla Wielka, Wróblík Szlachecki*.

(2) Połączenie oficjalnej nazwy miejscowości z doprecyzowaniem położenia geograficznego: *Bachórz Brzozowski, Chmielów koło Tarnobrzega, Czarna*

<sup>11</sup> Na tę charakterystyczną cechę *nomina propria* zwracali uwagę także inni badacze, por. m.in. Grodziński, 1973, s. 13–14; Rymut, 2003, s. 9; Rzetelska-Feleszko, 2014, s. 406–407.

<sup>12</sup> [https://eteryt.stat.gov.pl/eTeryt/rejestr\\_teryt/aktualnosci/aktualnosci.aspx](https://eteryt.stat.gov.pl/eTeryt/rejestr_teryt/aktualnosci/aktualnosci.aspx) [dostęp: 28.03.2022].

<sup>13</sup> <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=4877&okno=start> [dostęp: 28.03.2022].

*Tarnowska, Polichna Kraśnicka, Siedliska koło Tuchowa, Sośnica Jarosławska, Strzyżów nad Wisłokiem, Zagórze koło Kańczugi.*

- (3) Przeniesienie dwóch nazw miejscowości i połączenie ich w jedno miano: *Brzesko Okocim, Jasło Niegłowice, Lesko Łukawica, Lisko*<sup>14</sup> *Łukawica, Łowczówek Pleśna, Łukawica-Lesko, Nowy Sącz Jamnica, Podgórze Płaszów, Przecław Tuszyna, Rozalin Dęba, Słotwina Brzesko, Szczawne Kulaszne, Szczawne Międzygórze*<sup>15</sup>. Jak zauważa P. Tomasik, „w tych wypadkach można mówić jedynie o elementach transnimizacji (przeniesieniu dwóch nazw), jednak cała nazwa przystanku (stacji) jest już nowym tworem językowym” (Tomasik, 2016, s. 66–67).
- (4) Przeniesienie nazwy miejscowości w połączeniu z członem precyzującym lokalizację:
  - a) nazwy złożone z dwóch toponimów, zwykle z miana miejscowości oraz dzielnicy, przysiółka, osiedla: *Gorlice Glinik, Gorlice Zagórzany, Kochanówka Pustków, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim, Kraków Płaszów, Krosno Polanka, Krosno Turaszówka, Lublin Zemborzyce, Muszyna Zdrój, Nisko Osiedle 1000-lecia, Ropczyce-Witkowice, Rzeszów Załęże, Rzeszów Zwiężczyca, Sanok Dąbrówka, Sanok Nowy Zagórz, Sanok Wielopole, Sanok Zagórz, Stalowa Wola Rozwadów, Tarnów Mościce*. M. Rutkiewicz-Hanczewska (2013, s. 332) sytuje takie miana w obrębie linktekstów;
  - b) nazwy zbudowane na bazie toponimu i apelatywu: *Baranów Osiedle, Bieżanów Drożdżownia, Komańcza Letnisko, Komańcza Uzdrowisko, Mościce Osiedle, Muszyna Miasto, Nisko Osiedle, Nowa Sarzyna Kolonia, Nowa Wieś Tunel, Roztoki Kopalnia, Rzeszów Osiedle, Sanok Miasto, Sarzyna Kolonia, Skopanie Fabryka, Szklary Tunel, Uherce Tunel*;
  - c) nazwy powstałe na bazie toponimu i proprium innego obiektu: *Miłocin Polam, Rogoźnica Fadom*;
  - d) nazwy od miana miejscowości i leksemu wskazującego kierunek geograficzny lub określającego ważność stacji albo jego centralne położenie: *Kraków Główny, Nowy Sącz Wschodni, Przemyśl Główny, Rzeszów Główny, Rzeszów Zachodni, Stalowa Wola Południe, Tarnów Zachodni*. Nazwy tego

<sup>14</sup> Do 1931 roku *Lesko* nazywało się *Lisko*. Por. [http://www.infopolska.com.pl/polska/wojewodztwo\\_podkarpackie\\_9,powiat\\_leski\\_215,miejscowosc\\_lesko\\_26352](http://www.infopolska.com.pl/polska/wojewodztwo_podkarpackie_9,powiat_leski_215,miejscowosc_lesko_26352) [dostęp: 28.03.2022].

<sup>15</sup> W roku 1977 dokonano zmian niektórych nazw miejscowości w południowo-wschodniej Polsce. Miana sprzed 1977 roku przywrócono jednak już cztery lata później. Zmiany te objęły także propria przystanków i stacji kolejowych: *Szczawne Międzygórze* (później: *Szczawne Kulaszne*), *Smolinka Górna* (później: *Basznia*), *Smolinka Dolna* (później: *Basznia Dolna*), *Boguszów* (później: *Werchrata*), *Mroczków* (później: *Morochów*), *Nowa Wieś Tunel* (później: *Uherce Tunel*), *Nowa Wieś Bieszczadzka* (później: *Uherce*). Por. Zarządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 9 sierpnia 1977 r. w sprawie zmiany nazw niektórych miejscowości w województwach: *krośnieńskim, nowosądeckim, przemyskim, rzeszowskim i tarnobrzeskim* (M.P. 1977 nr 21 poz. 112).

typu występują zwykle w mianach stacji węzłowych lub stacji o dużym natężeniu ruchu (Tomasik, 2016, s. 68).

- (5) Przeniesienie jednego członu wieloelementowej nazwy miejscowości, głównie w wyniku elipsy przymiotnika: *Basznia* (stacja w pobliżu *Baszni Dolnej* i *Baszni Górnej*), *Niedzwica* (stacja w *Niedzwicy Dużej*), *Uherce* (przystanek w *Uhercach Mineralnych*).
- (6) Przeniesienie innej nazwy miejscowości niż ta, w której znajduje się stacja: *Brzozówka* (w *Polichnie*), *Bzite* (w *Żulinie*), *Grodkowice* (w *Dąbrowie*), *Grodzisko Dolne* (w *Chałupkach Dębniańskich*), *Iwonicz* (w *Targowiskach*), *Kochanówka* (granica miejscowości *Pustków* i *Brzeźnica*), *Łychów* (w *Potoku Wielkim*), *Karkówka* (w *Potoku Wielkim*), *Moderówka* (w *Szebniach*), *Olchowa* (w *Będziemyślu*), *Przeclaw* i *Przesław* (w *Tuszynie*), *Roztoki* (w *Gliniczku*), *Rymanów* (we *Wróbliku Szlacheckim*), *Szarów* (w *Dąbrowie*), *Trzcina Małopolska* (w *Przysiekach*).
- (7) Przeniesienie nazwy części miejscowości, np. osiedla, dzielnicy, przysiółka itp., w której znajduje się przystanek: *Małodobra* (w *Kosinie*), *Nowy Zagórz* (w *Zagórz*), *Osiedle P.Z.L.*<sup>16</sup> (obecnie *Rzeszów Osiedle*), *Ozeł*<sup>17</sup> (obecnie *Stalowa Wola Południe*), *Witkowice* (obecnie *Ropczyce-Witkowice*), *Wygnanka* (część *Uherzec*), *Zagrody* (w *Korzenicy*).
- (8) Nazwy powstałe w wyniku obcojęzycznych wpływów, przede wszystkim w okresie okupacji hitlerowskiej i sowieckiej:
  - a) przeniesienie nazwy miejscowości i usunięcie z niej polskich znaków diakrytycznych: *Bachorz* (pol. *Bachórz*), *Boguchwała* (pol. *Boguchwała*), *Dobrzachow* (pol. *Dobrzachów*), *Dynow* (pol. *Dynów*), *Jasło* (pol. *Jasło*), *Kanczuga* (pol. *Kańczuga*), *Kłaj* (pol. *Kłaj*), *Lancut* (pol. *Łańcut*), *Leżajsk* (pol. *Leżajsk*), *Lopuszka Wielka* (pol. *Łopuszka Wielka*), *Lupkow* (pol. *Łupków*), *Nowy Lupkow* (pol. *Nowy Łupków*), *Podleze* (pol. *Podłęże*), *Rogozno k. Lancuta* (pol. *Rogóżno k. Łańcuta*), *Rozwadów* (pol. *Rozwadów*), *Rzeszow* (pol. *Rzeszów*), *Sędziszow Mlp* (pol. *Sędziszów Mlp*), *Slotwina Brzesko* (pol. *Slotwina Brzesko*), *Strzyzow* (pol. *Strzyżów*), *Wilkołaz* (pol. *Wilkołaz*), *Zaborow* (pol. *Zaborów*).
  - b) konstrukcje hybrydalne: *Krakau Prokocim* (niem. *Krakau* + pol. *Prokocim*), *Reichshof Staroniwa* (niem. *Reichshof* + pol. *Staroniwa*);
  - c) przekład lub adaptacja fonetyczna polskiej nazwy stacji: *Jaroslaw* (pol. *Jarosław*), *Krakau Biezanow* (pol. *Kraków Biechanów*), *Krakau Hbf*<sup>18</sup> (pol.

<sup>16</sup> Prawdopodobnie *Państwowe Zakłady Lotnicze*.

<sup>17</sup> Nazwa pochodzi od Okręgowego Zakładu Energetycznego w Tarnowie. Stała się określeniem stalowowolskiej elektrowni, jak również *Osiedla Energetyków*. Por. <https://www.stalowka.net/encyklopedia.php?dx=166> [dostęp: 28.03.2022]

<sup>18</sup> Skrót od *Hauptbahnhof* (niem. 'dworzec główny').



- Kraków Główny*), *Krakau Plaszow* (pol. *Kraków Płaszów*), *Reichshof* (pol. *Rzeszów*), *Rogozno (b. Landshut)* (pol. *Rogóżno k. Łańcuta*);
- d) przeniesienie polskiej nazwy miejscowości w obcojęzycznej formie w połączeniu z apelatywnym określeniem: *Bobowa Stadt* (pol. *Bobowa Miasto*), *Landshut (Ostbahn)* (pol. *Łańcut Kolej Wschodnia*), *Neu Sandez (Stadt)* (pol. *Nowy Sącz Miasto*), *Wilkolaz Dorf* (pol. *Wilkołaz Wieś*);
  - e) przeniesienie nazwy miejscowości zapisanej cyrylicą: *Верхрата* (*Werchrata*), *Горынец Здрой* (*Horyniec Zdrój*), *Любачев* (*Lubaczów*), *Перемысль* (*Przemyśl*);
  - f) jednostki nazewnicze łączące różne elementy: *Deutsch Przemyśl* (pol. niemiecki *Przemyśl* – nazwa stacji znajdującej się w niemieckiej strefie wpływów po podziale Przemyśla pomiędzy dwóch okupantów<sup>19</sup>; obecnie *Przemyśl Zasanie*), *Landshut (Ostbahn)* (*Lancut*) (pol. *Łańcut Kolej Wschodnia* – elementy identyfikujące dodane zostały najprawdopodobniej w celu odróżnienia stacji w Łańcutie od stacji w bawarskim *Landshut*).
- (9) Nazwy niejasne: *Bogoniowice Ciężkie* (obecnie *Bogoniowice Ciężkowice*), *Niedźwiedzica* (obecnie *Niedrzwica*), *Pelkinia* (obecnie *Pelkinie*). Miana te zostały utrwalone prawdopodobnie wskutek błędu drukarskiego lub konieczności skrócenia nazwy w sieciowym rozkładzie jazdy. *Polanka Karol* (obecnie *Krosno Polanka*) – *Polanka* to teraz dzielnica Krosna<sup>20</sup>, człon *Karol* jest niejasny.

Analiza wskazuje, że najczęstszym sposobem nominacji stacji i przystanków kolejowych w południowo-wschodniej Polsce jest transnominacja nazwy miejscowości do proprium miejsca zatrzymania pociągu. Praktyka ta jest zwykle stosowana na liniach kolejowych o rzadszej sieci przystanków i dotyczy przede wszystkim niewielkich stacji kolejowych. W dużym stopniu wykorzystuje się również metodę opartą na przeniesieniu nazwy miejscowości do proprium stacji lub przystanku kolejowego w połączeniu z elementem, który precyzuje lokalizację punktu zatrzymania pociągu. Pozwala to uściślać jego położenie na szlaku o dużej liczbie przystanków. Często użytkowanym sposobem nazewniczym jest także transnominacja miana innej miejscowości niż ta, w której znajduje się miejsce zatrzymania pociągu. Wiąże się to zwykle z rangą określonego miasta lub wsi. Innym produktywnym modelem jest także przeniesienie dwóch nazw sąsiadujących z sobą miejscowości i utworzenie z nich jednego proprium przystanku. Takie stacje znajdują się zwykle na granicy obu miast lub wsi.

Rzadziej wykorzystuje się grupę nazw powstałych wskutek transnominacji miana miejscowości w połączeniu z członem doprecyzowującym lokalizację. Celem

<sup>19</sup> <https://przemyśl.naszemiasto.pl/we-wrzesniu-1939-r-dwaj-okupanci-podzielili-przemyśl/ar/c1-7893159> [dostęp: 20.04.2022].

<sup>20</sup> Por. <https://www.krosno.pl/pl/dla-mieszkancow/samorzad/dzielnice-i-osiedla> [dostęp: 29.03.2022].

tej praktyki nominacyjnej jest stworzenie niepowtarzalnego onimu przystanku. Wyjątkowo stosuje się także wyróżniki w postaci elementu wskazującego kierunek lub informującego o prestiżu stacji.

Wykorzystanie tych modeli można zaobserwować w tworzeniu zarówno dawnych, jak i współczesnych nazw stacji i przystanków kolejowych. Obecnie jednak nie stosuje się *propriów*, które powstały poprzez: transnimizację miana części miejscowości, przeniesienie jednego elementu wieloczłonowej nazwy miasta lub wsi, a także transnimizację *proprium* miejscowości w połączeniu z inną nazwą własną. Również onimy powstałe wskutek obcojęzycznych wpływów nie są wykorzystywane we współczesnej praktyce nominacyjnej.

## Podsumowanie

Materiał zebrany został na podstawie dawnych sieciowych rozkładów jazdy pociągów oraz spisu przyjazdu i odjazdu znajdującego się na stronie internetowej PKP. Historyczne sieciowe rozkłady jazdy pociągów są interesującym, aczkolwiek trudno dostępnym źródłem. Niemniej jednak wyekscerpowany z nich korpus danych pozwala dokonać diachronicznej analizy ciekawych, dotąd jednak nieprzebadanych *propriów*.

Biorąc pod uwagę fakt, iż stacje i przystanki kolejowe są ściśle związane z przestrzenią, ich nazwy należy zaliczyć do kategorii toponimów. Nie ma znaczenia fakt, iż punkty zatrzymania pociągów mają zwykle bardziej lub mniej rozbudowaną infrastrukturę<sup>21</sup>, gdyż w tym przypadku to kryterium nie jest decydujące.

Propria punktów zatrzymania pociągu, podobnie jak inne nazwy własne, pełnią przede wszystkim funkcję identyfikacyjno-dyferencjacyjną. O ile jednak inne toponimy mogą się powtarzać, wskazując na odpowiedni obiekt, gdyż nie powodują zakłóceń w komunikacji, to nazwy stacji i przystanków muszą być przejrzyste, jasne, niepowtarzalne. Klarowność ta wynika z potrzeb zarówno kolejarzy, jak i pasażerów.

Przedstawione modele nazewnicze powstały przede wszystkim w wyniku transnimizacji, to znaczy przeniesienia nazw miejscowości do *propriów* stacji i przystanków kolejowych. Najczęstszą praktyką nominacyjną jest transfer jedno- lub wieloelementowego *proprium* miasta lub wsi. W ten sposób nazywa się przede wszystkim niewielkie przystanki znajdujące się na liniach kolejowym o rzadszej sieci punktów zatrzymania pociągów. Nierzadko transnimizacji towarzyszy także dodanie członu identyfikującego położenie geograficzne stacji lub przystanku,

---

<sup>21</sup> P. Tomasik (2016, s. 64) zauważa, że są stacje, które nie mają żadnej infrastruktury, jednak według *Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* za element infrastruktury uznaje się także tory kolejowe. Tego zaś komponentu nie może zabraknąć na żadnej stacji czy przystanku kolejowym.

czego językową egzemplifikacją są głównie przymiotniki lub wyrażenia przymkowe. Często metodą nazewniczą punktów zatrzymania pociągów jest przeniesienie propriów dwóch miast lub wsi. Dzieje się tak zwykle wówczas, gdy przystanek lub stacja znajduje się na granicy obu miejscowości. Innym produktywnym typem nominacyjnym jest także transfer nazwy miasta lub wsi w połączeniu z członem precyzującym lokalizację. Praktyka ta stosowana jest głównie w większych miastach o dużej liczbie przystanków i stacji kolejowych. Ponadto wykorzystanie tej grupy nazewniczej pozwala zachować przejrzystość miana punktu zatrzymania pociągu.

Modele te są szczególnie produktywne we współczesnej praktyce nominacyjnej stacji i przystanków kolejowych. Jednak analiza wyekscerpowanego materiału pozwoliła stworzyć dodatkowe kryteria uwzględniające dawne sposoby nazywania punktów zatrzymania pociągu. Są nimi przede wszystkim: przeniesienie jednego członu wieloelementowej nazwy miejscowości, przeniesienie proprium innej miejscowości niż ta, w której znajduje się przystanek lub stacja, przeniesienie nazwy części miejscowości, np. dzielnicy, przysiółka czy osiedla, a także rozmaite klasy nazw powstałych wskutek wpływów obcojęzycznych, przede wszystkim w czasie okupacji niemieckiej lub radzieckiej, wśród których wyróżnić można: przeniesienie nazwy miejscowości do proprium przystanku i usunięcie z niej polskich znaków diakrytycznych, konstrukcje, które łączą w sobie elementy obcojęzyczne i polskie, adaptacja fonetyczna lub tłumaczenie polskiej nazwy stacji, transfer polskiej nazwy miejscowości i dodanie apelatywnego określenia precyzującego lokalizację przystanku, jak również przeniesienie nazwy miejscowości zapisanej cyrylicą, a także jednostki nazewnicze łączące w sobie różne elementy.

P. Tomasik sugerował rozmaite ujęcia w badaniu nazw stacji i przystanków kolejowych, począwszy od analizy diachronicznej, poprzez związki praktyki nazewniczej punktów zatrzymania pociągów ze zmianami terytorialnymi, aż do badań częstotliwości rozmaitych modeli nazewniczych, wyodrębniając najbardziej produktywne współcześnie sposoby nominacji tej grupy mian (Tomasik, 2016, s. 74). W niniejszym artykule analizie poddano zarówno współczesne, jak i dawne nazwy stacji i przystanków kolejowych. Diachroniczne badania tej klasy *nomina propria* uzupełniają więc w pewnym stopniu lukę badawczą zasugerowaną przez bydgoskiego językoznawcę. Praca ta jest przyczynkiem do dalszych badań diachronicznych nad nazwami stacji i przystanków pozostałych regionów Polski.

### Rozwiązanie skrótów

## Bibliografia

- Bijak, U. (2017). Transnominacja, czyli „wędrowki nazw”. *Folia onomastica Croatica*, 26, 1–14.
- Breza, E. (1998). Nazwy obiektów i instytucji związanych z nowoczesną cywilizacją (chrematonimy). W: E. Rzetelska-Feleszko (red.), *Polskie nazwy własne. Encyklopedia* (s. 343–361). Warszawa–Kraków: Wydawnictwo Instytutu Języka Polskiego PAN.
- Gałkowski, A. (2011). *Chrematonimy w funkcji kulturowo-użytkowej. Onomastyczne studium porównawcze na materiale polskim, włoskim i francuskim*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Grodziński, E. (1973). *Zarys ogólnej teorii imion własnych*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Kaleta, Z. (1998). Teoria nazw własnych. W: E. Rzetelska-Feleszko (red.), *Polskie nazwy własne. Encyklopedia* (s. 15–36). Warszawa–Kraków: Wydawnictwo Instytutu Języka Polskiego PAN.
- Klimeš, L. (1966). Názvy výhybkářských stanovišť a některé pomístní názvy na Gottwaldově nádraží v Plzni. *Zpravodaj Místopisné komise ČSAV*, 8, 238–239.
- Klimeš, L. (1968). Slangová vlastní jména. *Zpravodaj Místopisné komise ČSAV*, 11, 363–373.
- Klimeš, L. (1987). Slangová pomístní jména v lokomotivním depu Plzeň. *Onomastický zpravodaj ČSAV*, 28, 81–83.
- Klimeš, L. (2010). Jména nádraží. *Acta Onomastica*, 51, 623.
- Kosyl, C. (2003). Chrematonimia. W: E. Rzetelska-Feleszko, A. Ciešlikowa przy współudziale J. Dumy (red.), *Słowiańska onomastyka. Encyklopedia* (t. 2) (s. 370–375). Warszawa–Kraków: Towarzystwo Naukowe Warszawskie.
- Kosyl, C. (2014). Chrematonimy. W: J. Bartmiński (red.), *Współczesny język polski* (s. 447–452). Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- Mrózek, R. (2010). Synchroniczne i diachroniczne granice oraz pogranicza urbanonomii. W: I. Sarnowska-Gieffing, M. Graf (red.), *Miasto w perspektywie onomastyki i historii* (s. 31–38). Poznań: Wydawnictwo Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk.
- Myszka, A. (2016). *Urbanonomia Rzeszowa. Językowo-kulturowy obraz świata*. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego.
- Opaliński, D. (2016). Dawne kolejowe rozkłady jazdy i ich przydatność w badaniach historycznych. *Studia Źródłoznawcze*, 54, 115–127.
- Przybylska, R. (2002). Konwencje nazewnicze w obrębie nazw barów, kawiarni i restauracji. W: M. Skarżyński, M. Szpiczakowska (red.), *Rozmaitości językowe* (s. 247–255). Kraków: Księgarnia Akademicka.
- Rutkiewicz-Hanczewska, M. (2013). *Genologia onimiczna*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Rutkowski, M. (2011). Problem funkcji nazw własnych w onomastyce. Przegląd stanowisk. *Conversatoria Linguistica*, 4, 54–65.
- Rymut, K. (2003). Granica czy strefa przejściowa między nomen appellativum a nomen proprium? W: Rymut, K., *Szkice onomastyczne i historycznojęzykowe* (s. 9–12). Kraków: Wydawnictwo Instytutu Języka Polskiego PAN.
- Rzetelska-Feleszko, E. (1994). Najnowsze nazwy sklepów. W: E. Wrocławska (red.), *Uwarunkowania i przyczyny zmian językowych* (s. 133–142). Warszawa: Slawistyczny Ośrodek Wydawniczy.
- Rzetelska-Feleszko, E. (2014). Nazwy własne. W: J. Bartmiński (red.), *Współczesny język polski* (s. 405–410). Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- Siwiec, A. (2006). W sprawie nazw obiektów handlowych: miejsce w klasyfikacji onomastycznej, ustalenia typologiczne, terminologia. W: K. Rymut i in. (red.), *Munuscula linguistica: in honorem Alexandrae Ciešlikowa oblata* (s. 423–436). Kraków: Wydawnictwo Instytutu Języka Polskiego PAN.

- Tomasik, P. (2015). Nazwy przystanków komunikacji miejskiej w Polsce. Punkt widzenia językoznawcy i organizatora komunikacji miejskiej. W: A. Gałkowski, R. Gliwa (red.), *Mikrotoponimy i makrotoponimy w komunikacji i kulturze* (s. 229–283). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Tomasik, P. (2016). *Nazewnictwo kolejowe. Na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.

## Netografia

- <https://sjp.pwn.pl/szukaj/stacja.html>
- <https://sjp.pwn.pl/szukaj/przystanek.html>
- [http://www.infopolska.com.pl/polska/województwo\\_podkarpackie\\_9.powiat\\_leski\\_215.miejscowosc\\_lesko\\_26352](http://www.infopolska.com.pl/polska/województwo_podkarpackie_9.powiat_leski_215.miejscowosc_lesko_26352)
- <https://portalpasazera.pl/Tablice/TabliceWgLinii>
- [https://eteryt.stat.gov.pl/eTeryt/rejestr\\_teryt/udostepnianie\\_danych/baza\\_teryt/uzytkownicy\\_in-dywidualni/wyszukiwanie/wyszukiwanie.aspx?contrast=default](https://eteryt.stat.gov.pl/eTeryt/rejestr_teryt/udostepnianie_danych/baza_teryt/uzytkownicy_in-dywidualni/wyszukiwanie/wyszukiwanie.aspx?contrast=default)
- <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=4877&okno=start>
- <https://www.krosno.pl/pl/dla-mieszkancow/samorzad/dzielnice-i-osiedla>
- <https://www.stalowka.net/encyklopedia.php?dx=166>
- <https://przemysl.naszemiasto.pl/we-wrzesniu-1939-r-dwaj-okupanci-podzielili-przemysl/ar/c1-7893159>

## Rozporządzenia

- Decyzja komisji z dnia 1 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylająca decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r. (2008/231/WE).*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2005 nr 172 poz. 1444).*
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast oraz nadania niektórym miejscowościom statusu miasta (Dz.U. 2019 poz. 1416).*
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789).*
- Zarządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 9 sierpnia 1977 r. w sprawie zmiany nazw niektórych miejscowości w województwach: krośnieńskim, nowosądeckim, przemyskim, rzeszowskim i tarnobrzeskim (M.P. 1977 nr 21 poz. 112).*