

Michaela Ficnarová

VLASTNÍ JMÉNA VLAKOVÝCH SPOJŮ /POREJONYMA/ NA ÚZEMÍ ČR V LETECH 1993–2013

VARSOVIA JAN HUS JOHANNES BRAHMS BERUŠKA PRAŽSKÝ MOTORÁČEK
MATAJIK PALAVSKÝ OKRUH OGAR ZÁPADNÍ EXPRES JAN ŽIŽKA PROGRESS
KRUSNOHORSKÝ EXPRES MIĚSOVKA RADOBYL AGARA RADBUZAN
GALILEO GALILEI KLIDNÁ SILA PHOENIX RUJANA GUSTAV KLIMT
RUZIN GUSTAV MAHLER CHOMUTOVKA MANAŽER SANTINI PRIMATOR
ZENKL PENDOLINO LUŽICKÝ MOTORÁČEK VETROSE SILVA NORTICA

Masarykova univerzita
Brno 2013

Michaela Ficnarová

**VLASTNÍ JMÉNA VLAKOVÝCH SPOJŮ /*POREJONYMA*/
NA ÚZEMÍ ČR V LETECH 1993–2013**

muni
PRESS

Michaela Ficnarová

**VLASTNÍ JMÉNA VLAKOVÝCH SPOJŮ /*POREJONYMA*/
NA ÚZEMÍ ČR V LETECH 1993–2013**

Masarykova univerzita

Brno 2013

Tato publikace vznikla za podpory grantového projektu specifického výzkumu MUNI/A/0705/2012
Čeština v jednotě synchronie a diachronie – 2013.

Ráda bych poděkovala všem, kteří se podíleli na vzniku publikace. Bez jejich podpory by nemohla být vydána.

Děkuji Mgr. Michaelae Boháčové, Ph.D., že ochotně a trpělivě vedla mou diplomovou práci.

Vážím si pomoci, které se mi dostalo od prof. PhDr. Jany Pleskalové, CSc., a doc. PhDr. Zdeňky Hladké, Dr.

Nevýslovné díky patří také mému příteli Danielu Švábovi, DiS., velkému znalci železniční tematiky, za jeho neustálou podporu.

S láskou a vděčností práci věnuji mým nejdražším prarodičům Emilii a Miroslavu Kulilovým.

Knihu recenzovali: doc. Mgr. Jaroslav David, Ph.D.; PhDr. Pavel Štěpán, Ph.D.

© 2013 Michaela Ficnarová

© 2013 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-7657-0 (online : pdf)

ISBN 978-80-210-6337-2 (brožovaná vazba)

Obsah

1. Úvod	7
2. Z historie železniční dopravy	8
2.1 Vznik a rozvoj železniční dopravy na našem území.....	8
2.1.1 Koněspřežné dráhy.....	8
2.1.2 Parostrojní železnice.....	8
2.1.3 Železniční doprava ve 20. století.....	9
2.1.4 Železnice po roce 1989.....	9
3. Vlastní jména v železničním prostředí	11
3.1 Názvy železničních společností a tratí.....	11
3.2 Názvy lokomotiv a vozů.....	11
3.3 Názvy vlakových spojů.....	12
3.3.1 Důvody vzniku porejonym.....	13
4. Shrnutí dosavadní literatury k tématu	14
5. Východiska	16
5.1 Materiálová východiska.....	16
5.2 Teoretická východiska.....	16
5.2.1 Oblast železniční dopravy.....	16
5.2.1.1 <i>Definice klíčových pojmů</i>	16
5.2.2 Lingvistická východiska.....	18
5.2.2.1 <i>Třídění vlastních jmen</i>	18
5.2.2.2 <i>Chrématonyma</i>	19
5.2.2.3 <i>Klasifikace chrématonym</i>	19
5.2.2.4 <i>Klasifikace porejonym</i>	20
6. Heslová část	22
6.1 Výstavba slovníku.....	22
6.2 Struktura heslového slova.....	22
6.3 Slovník porejonym.....	23

7. Shrnutí výsledků klasifikace porejonym	212
7.1 Motivační modely	212
7.2 Porejonyma z hlediska struktury	212
7.3 Strukturní modely	214
7.4 Proměny porejonym v čase	222
8. Závěr	230
9. Seznam zkratk	231
9.1 Zkratky pramenů, literatury a zdrojů	231
9.2 Lingvistické zkratky, zkratky související s jazykem	231
9.3 Klasifikace porejonym	232
9.4 Zeměpisné zkratky	232
9.5 Železniční zkratky	233
9.6 Ostatní zkratky	233
10. Použité zdroje	234
10.1 Prameny	234
10.2 Literatura	234
10.3 Elektronické zdroje	235
11. Přílohy	242
11.1 Abecední seznam porejonym	242
11.2 Přehled porejonym dle roků	245
11.3 Mapa železniční sítě v ČR	259
11.4 Mapa tranzitních železničních koridorů v ČR	261

1. Úvod

Snad každý, kdo v posledních letech cestoval vlakem, si mohl povšimnout, že i vlakové spoje mají svá jména. Z Vídně do Hamburku cestující již po několik desetiletí pravidelně vozí *Vindobona*, na trase mezi Brnem a Prahou „létá“ *Brněnský drak* a v období prázdnin či jinak významných dnů na koleje vyjíždí vlaky jako *Vltavský vodák* a *Mikuláš*.

Právě jména dopravních spojů (porejonyma)¹, konkrétně jména vlakových spojů, jsou předmětem této práce.² Zaměřujeme se v ní na porejonyma, jež se vyskytla na území České republiky v letech 1993–2013, tedy od vzniku samostatné ČR až do současnosti.

Naším cílem bylo shromáždit všechna taková porejonyma, provést jejich rozbor a charakterizovat je. S využitím poznatků badatelů, kteří se touto problematikou

¹ Termín porejonymum není v onomastické terminologii nový. Při klasifikaci chrématonym s ním pracuje např. M. Majtán (1989, s. 7–13) a byl užit již v roce 1978 N. V. Podol'skajou ve *Slovníku ruské onomastické terminologie* (citované dle MAJTÁN 1989, s. 9–10).

² Text vychází z magisterské diplomové práce *Vlastní jména vlakových spojů (porejonyma) na území ČR v letech 1993–2011* obhájené v roce 2012 na Ústavu českého jazyka Filozofické fakulty Masarykovy univerzity, v níž jsme se zabývali souborem 294 porejonym z let 1993–2011.

zabývali před námi, jsme se také pokusili postihnout vývojové změny, jimiž prošly názvy vlakových spojů na našem území od svého vzniku.

Materiálovou základnu představuje soubor porejonym čítající celkem 357 názvů,³ jenž byl získán excerpcí z jízdních řádů Českých drah z let 1993–2013 a dalších, zejména elektronických zdrojů.

Práce je rozdělena do několika kapitol. Úvodní části stručně pojednávají o vzniku a rozvoji železniční dopravy na našem území a o historii pojmenování objektů v železničním prostředí. Následující kapitoly seznamují s dosavadní odbornou literaturou vztahující se k problematice porejonym a představují materiálová a teoretická východiska práce. Stěžejní část práce tvoří *Slovník porejonym* a na něj navazující shrnutí výsledků klasifikace porejonym, vytvořené na základě motivačních a strukturních modelů, jež se v rámci této skupiny vlastních jmen uplatňují.

Součástí práce jsou i přílohy (abecední seznam porejonym, přehled porejonym dle roků, mapa železniční sítě v ČR a mapa tranzitních železničních koridorů v ČR).

³ V porovnání s původním souborem obsahujícím 294 porejonym došlo k rozšíření materiálové báze o 63 názvů (o 24 jmen z roku 2012 a 39 jmen z roku 2013).

2. Z historie železniční dopravy

2.1 Vznik a rozvoj železniční dopravy na našem území⁴

Vznik železniční dopravy v Čechách je spojen (obdobně jako v jiných zemích na přelomu 18. a 19. století) s růstem výroby a požadavkem přepravy značného množství surovin a výrobků na velké vzdálenosti. Bylo třeba, aby se charakter stávajícího způsobu dopravy změnil a dokázal vyhovět novým požadavkům kladeným na přepravu.

Na počátku 19. století byl velmi aktuální návrh na propojení Dunaje s Vltavou. Úkolem prostudovat veškeré existující návrhy na průplavní spojení mezi oběma řekami byl roku 1807 jménem České hydrotechnické společnosti pověřen František Josef Gerstner, ředitel vodních staveb a tehdejší profesor mechaniky na pražském technickém učení. Na základě studia všech stávajících návrhů, vlastního měření v terénu a všestranného zhodnocení situace Gerstner dospěl k názoru, že by byla výstavba dunajsko-vltavského průplavu ekonomicky neúnosná a z hlediska dopravy navíc neúčelná. Přišel však s myšlenkou, která se záhy ukázala být průkopnickou: „Je-li cílem snížit náklady na přepravu, pak je třeba místo stavby dunajsko-vltavského průplavu splavnit Vltavu a České Budějovice spojit s Linzem koněspřežnou železnou dráhou.“ (HRUBÝ – KOPECKÝ – SELLNER 1989, s. 15). Nutno podotknout, že s tímto návrhem Gerstner vyrukoval v době, kdy v Anglii úvahy o výstavbě železničních tratí teprve nabíraly konkrétních obrysů.

2.1.1 Koněspřežné dráhy

Koněspřežné dráhy byly prvním typem drah na našem území. Vůbec první z koněspřežných drah u nás byla **dráha Budějovicko-linecká**, na jejíž výstavbu získal roku 1824 povolení od samotného císaře Františka I. František Antonín Gerstner, syn Františka Josefa Gerstnera. Privilegium k výstavbě dřevěné a železné silnice spojující Mauthausen na Dunaji a Budějovice na Vltavě bylo první pro pravidelnou veřejnou přepravu na evropské pevnině (ČD CARGO 2008).

Výstavba Budějovicko-linecké dráhy započala r. 1825 a trvala celých sedm let. Český úsek byl dán do provozu 30. září 1828, po celé délce trať fungovala

od 1. srpna 1832. Gerstnerův progresivní, avšak velmi nákladný projekt počítající s možným přechodem na lokomotivní provoz, byl roku 1828 nahrazen řešením ekonomičtějším, ale méně perspektivním. Novým stavbyvedoucím se stal inženýr Matthias Schönerer, žák F. A. Gerstnera, provoz na trati zajišťoval se svými osmi sty šedesáti koňmi českobudějovický loďmistr Vojtěch Lanna. První koněspřežná dráha své úkoly splnila, neboť byly propojeny řeky Dunaj a Vltava, přeprava zboží po železnici rostla a cesta k výstavbě dalších železničních tratí byla otevřena.

Druhá česká železnice, **dráha Pražsko-lánská**, počala vznikat roku 1825, nedlouho po zahájení výstavby dráhy Budějovicko-linecké. Měla propojit Prahu s nepřístupnými oblastmi křivoklátských lesů a dále vést údolím řek Berounky a Mže až do hospodářského centra západních Čech, do Plzně. Na rozdíl od dráhy Budějovicko-linecké nebyla podpořena vídeňským kapitálem, nýbrž byla záležitostí české šlechty. Finanční prostředky pro výstavbu dráhy byly získávány velmi obtížně a samotná stavba zahájená r. 1828 postupovala pomalu. Železnice byla r. 1830 dovedena do Kladna, poté do Lán a Píň v křivoklátských lesích. Navzdory původnímu záměru do Plzně železniční trať nedorazila, dosáhla délky pouhých 60 km a zůstal jí název Pražsko-lánská.

2.1.2 Parostrojní železnice

Zrod parostrojních železnic u nás a v celé Evropě byl podnícen velkým úspěchem prvních anglických železnic.

První železnici s parním provozem se stala **Severní dráha císaře Ferdinanda**. Její výstavba je spojena se jménem profesora vídeňské techniky Františka X. Riedla, který roku 1829 představil veřejnosti svůj návrh na železniční propojení Vídně a Haliče. Privilegium ke stavbě a provozu dráhy z Vídně přes Břeclav, Přerov, Bohumín do Haliče s odbočkami na Brno, Olomouc a Opavu udělil v březnu roku 1836 císař Ferdinand vídeňskému bankéři Rothschildovi.

Stavba byla započata r. 1837 u Vídně, r. 1839 dospěla do Břeclavi a dne 7. července 1839 byla zahájena doprava z Vídně až do Brna. Přepravu zajistily toho dne čtyři slavnostní vlaky vedené parními lokomotivami se vznešenými jmény *Herkules*, *Bruna*, *Gigant* a *Bucefalus*. Výstavba Severní dráhy císaře Ferdinanda pokračovala za vedení inženýra Aloise Negrelliho z Břeclavi do Uherského Hradiště a do Přerova. Roku 1847 dosáhla dráha Bohumína, po devíti letech i Krakova.

Nutno podotknout, že v počátcích výstavby železnic nebyla úloha státu nijak významná, spočívala pouze v povolení výstavby tratě, její kontrole a usměrňování. Železniční společnosti, jež jednotlivé železnice budovaly, se však často dostávaly do finančních problémů a mnohdy nebyly schopny rozestavěné tratě dokončit.

⁴ Pokud neuvádíme v textu jinak, vycházíme v této podkapitole z publikací HRUBÝ, Jaroslav – KOPECKÝ, Dobroslav – SELLNER, Karel [et al]. *Železnice v Československé dopravní soustavě*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1989. 140 s. ISBN 80-7030-029-8 a SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. 1. vydání. Praha: Mladá fronta, 2009. 208 s. ISBN 978-80-204-1505-9.

Roku 1841 proto došlo k vydání císařského dekretu, který zavedl smíšený systém podnikání na železnici a zajištění výstavby klíčových tratí státem.

Na základě tohoto rozhodnutí vznikla tzv. **Severní státní dráha**, jež vedla z Vídně přes Prahu až do Drážďan. Generálním ředitelem stavby se stal Alois Negrelli, který již měl bohaté zkušenosti se Severní dráhou císaře Ferdinanda. Severní státní dráha byla vybudována nejdříve z Olomouce do Prahy a Drážďan, počítala totiž s možností připojení na Severní dráhu císaře Ferdinanda. První úsek, **Olomoucko-pražská dráha**, byl velmi významný, vedl přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín a spojoval Čechy s Moravou. Za část tratě Česká Třebová – Praha zodpovídal tehdy mladý inženýr Jan Perner. První slavnostní vlak z Vídně do Prahy přijel dne 20. srpna 1845. Výstavba druhého úseku, **Pražsko-drážďanské dráhy**, započala ihned po zprovoznění tratě z Olomouce do Prahy (roku 1845) a byla dokončena o šest let později, 8. dubna 1851.

Mezníkem pro další vývoj na železnici se stal **rok 1866**, v němž Rakousko prohrálo válku s Pruskem. Právě válečná léta ukázala, jak významnou roli hraje rychlá přeprava. Pro následující období je tak charakteristický obrovský rozmach železničního podnikání, vznikají nové železniční společnosti, přibývají další tratě, jsou prodlužovány úseky stávající. Hovoří se o tzv. „stavební horečce“. Ze strany Rakouska-Uherska dochází ke snaze vybudovat systém státních drah, jsou zestátnňovány dráhy, které byly dosud ve vlastnictví soukromých společností. Těm jsou ponechány pouze tratě lokální, méně významné.

2.1.3 Železniční doprava ve 20. století

S počátkem 20. století přichází na naše území po koněspřežné a parostrojní železnici další typ trakce, a to **trakce elektrická**. Její vznik souvisí s rozvojem techniky a využitím elektrické energie v železniční dopravě. V prvním desetiletí 20. století vzniká v Čechách a na Slovensku několik elektrifikovaných tratí místního charakteru. Historicky první trať, jež spojila jihočeský Tábor a Bechyni, pochází **z roku 1903** a je první normálněrozchodnou elektrifikovanou tratí ve střední Evropě. Tato lokální železnice, geniální dílo českého elektrotechnika Františka Křižíka, je v provozu dodnes (ČD 2008; VÝKRUTA 2008, s. 3–5).

Další rozvoj železnice byl v druhém desetiletí 20. století pozastaven vlivem první světové války a poválečnou stabilizací nově vytvořené Československé republiky. V této době docházelo k reorganizaci železničních drah a obdobně jako v mnoha jiných evropských zemích zesílila tendence, aby železnice byla doménou státu. Vznikly tak **Československé státní dráhy (ČSD)**, jež existovaly v letech 1918–1992 s výjimkou přerušení mezi roky 1939–1945, kdy na českém území

fungovaly tzv. Českomoravské dráhy (ČMD) a na Slovensku Slovenské železnice (SŽ) (ČD CARGO 2008). V Čechách se po vzniku republiky soustředila pozornost zejména na zdvoukolejnění tratí a rekonstrukci železničních stanic. První takovou byla stanice Česká Třebová, jež dodnes plní úlohu důležitého železničního uzlu.

Ani 30. léta nebyla pro rozvoj železnice příliš příznivá. Další vývoj přerušila světová hospodářská krize a druhá světová válka. Nedlouho po Mnichovu 1938 a obsazení Československa hitlerovskými okupanty došlo na našem území k přerušení všech prací na železnici.

Roku 1954 byla na území Československa vybudována poslední trať vedoucí z Havlíčkova Brodu do Brna. Další významné železniční tratě již stavěny nebyly, docházelo však k přestavbám stanic a některých nevyhovujících úseků na tratích. V 50. letech 20. století se u nás počala realizovat **motorizace a elektrifikace železnic** (např. roku 1951 byla zahájena elektrizace na trati Praha – Česká Třebová). Počátek motorizace spadá již do roku 1927, v němž bylo uvedeno do provozu osm motorových vozů. Jejich počet však prudce vzrůstal, jen o rok později jezdilo motorových vozů osmašedesát. Za zmínku bezpochyby stojí skutečnost, že roku 1936 bylo Československo dle podílu motorové trakce na prvním místě v Evropě (ŽELEZNICE 2007). Zatímco význam motorových a elektrických trakcí narůstal, pomalu, ale jistě ustupovala trakce parní. Od roku 1980 byl na tratích ČSD s definitivní platností ukončen pravidelný parní provoz.

2.1.4 Železnice po roce 1989

Jak již bylo zmíněno, ČSD existovaly až do roku 1992. Bezprostředně před jejich zánikem, roku 1991, byl na tratích ČSD zahájen provoz vlaků prestižní evropské sítě EuroCity (EC). Po rozpadu ČSFR a vzniku samostatné České republiky a Slovenské republiky došlo roku 1993 ke zrodu nástupců ČSD. Na území České republiky vznikly **České dráhy (ČD)**, na území Slovenska pak Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Téhož roku byla zahájena modernizace hlavních tratí, tzv. **tranzitních železničních koridorů** (ČD 2008; ČD Cargo 2008).⁵

Tyto koridory jsou na území ČR celkem čtyři. První z nich vede ze SRN přes Děčín, Prahu, Českou Třebovou, Brno, Břeclav až do Rakouska, druhý směřuje z Rakouska přes Břeclav, Přerov, Ostravu do Polska, jeho součástí je i odbočná větev z Přerova do České Třebové. Třetí koridor vede stejně jako první ze SRN přes Cheb/Domažlice, Plzeň, Prahu, Českou Třebovou, Ostravu, Bohumín/Havířov do SR, čtvrtý potom spojuje SRN s Rakouskem, přičemž prochází stanicemi Děčín, Praha,

⁵ Mapa tranzitních železničních koridorů v ČR viz kap. 11. Přílohy.

Veselí nad Lužnicí, Horní Dvořiště // České Velenice (SŽDC 2009; K-REPORT 2006). K modernizaci uvedených železničních koridorů dochází zejména kvůli propojení železniční sítě ČR s hlavními evropskými magistrálami, zvyšování traťové a cestovní rychlosti a zvýšení bezpečnosti během provozu díky využití nových technologických zařízení. Většina železničních koridorů je plánována či stavěna pro tratě splňující určité parametry, např. se jedná o dvoukolejné elektrifikované tratě (výjimkou je jednokolejná trať v úseku třetího koridoru Plzeň – Cheb), nebo musí tyto tratě využívat moderní elektronické traťové zabezpečovací zařízení s automatickým blokem, jenž umožňuje dálkové řízení dopravy (HALLA 2011).

V současné době vlastní většinu železničních tratí České republiky stát zastoupený státní organizací Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Největšími národními dopravci jsou společnosti České dráhy, a. s., založené roku 2003 a roku 2007 vzniknuvší samostatná dceřiná společnost ČD Cargo, a. s., jež zajišťuje nákladní dopravu (ČD 2008; ČD Cargo 2008).

3. Vlastní jména v železničním prostředí

Propria se na železnici vyskytovala již od dob jejího vzniku, a to v různé podobě, neboť pojmenovávala rozmanité druhy objektů. Konkrétně lze mezi tyto objekty zařadit názvy železničních společností a tratí, vlastní jména lokomotiv a vozů a jména dopravních spojů.

3.1 Názvy železničních společností a tratí

V železničním prostředí patřily k nejdříve pojmenovávaným objektům soukromé **železniční společnosti**, jež se podílely na výstavbě místních či hlavních tratí. Pojmenování těchto společností veřejnost zpravidla chápala i jako označení pro jejich **hlavní trať**. Existovaly tak např. *Košicko-bohumínská dráha*, *Česká severní dráha* či *Jižní dráha*. V Rakousku-Uhersku byly také udělovány **čestné názvy**, mezi něž patří již zmíněná *Severní dráha císaře Ferdinanda*, dále např. *dráha císaře Františka Josefa* či *dráha císařovny Alžběty*. Pojmenování jednotlivých tratí se objevilo taktéž po roce 1945, v souladu s dobou však již nebyli oslavováni příslušníci císařského rodu. Dráha známá dříve jako *Košicko-bohumínská trať* nesla nový název *trať Mládeže*, na území Slovenska existovala také *trať Družby* a *trať Slovenského národného povstania* (SPAL 1982, s. 343).

3.2 Názvy lokomotiv a vozů

Vlastní jména vozů známe pouze z počátků železnice v Anglii. Doloženy jsou např. názvy vagonů *Lord Wellington* nebo *Queen Adelaide*.

První pojmenování lokomotiv pochází z dob, kdy byly jednotlivé stroje vyráběny samotnými vynálezci či menšími dílnami pouze po kusech. Lokomotivy, jež stály v čele vlaku a byly jeho nejdůležitější složkou, dostávaly zpočátku **názvy vyjadřující sílu, výkonnost, nepřemožitelnost**. Např. slavná lokomotiva George Stephensona byla samotným vynálezcem pojmenována *The Rocket* (Raketa), doloženy jsou i názvy dalších tvůrců *The Sans Pareil* (Nevyrovnatelná), *The Perseverance* (Vytrvalost). Jak lze vidět, v názvu je kladná vlastnost vyjádřena buď přímo, nebo metaforicky. Obrazná pojmenování zpočátku převažovala, přičemž bylo využíváno **jmen antických bohů, hrdinů, obrů, gigantů** (*Gigant*, *Titan*, *Herkules*, *Achilles*, *Odysseus*), **jmen silných či rychlých zvířat** (*Tiger*, *Elephant*, *Antilope*, *Gazelle*), **jmen atmosférických jevů, větrů** apod. (*Meteor*, *Orcan*).

Nevyčerpatelným zdrojem názvů se později stala **jména zeměpisná**. Na našem území byla tímto způsobem jako první pojmenována parní lokomotiva jedoucí na pracovním vlaku dne 11. listopadu 1838 po nově vybudované *Severní dráze císaře Ferdinanda* z Vídně do Břeclavi a Brna. Její název *Moravia* vznikl z latinského pojmenování řeky, jež bylo metonymicky přeneseno na označení území, kterým řeka protéká. I mnohé další lokomotivy nesly **latinizující pojmenování správních celků či měst** (např. *Austria*, *Vindobona*, *Olomucia*).

Velmi časté byly **názvy dle významných měst** na (nebo podél) trati (např. *Prag*, *Roztock*, *Lobositz*, *Kralup*, *Ausig*, *Tetschen*), po vyčerpání těchto i **názvy obcí**, kterými vlaky pouze projížděly (např. *Niedergrund*, tj. Dolní Žleb).

Z toponym se dále uplatňovala **jména hradů a zámků** (*Hradschin*, *Bösig*, tj. Bezděz, *Pürglitz* neboli Křivoklát), **hydronyma** (*Elbe*, *Sazawa*) nebo **oronyma** (*Schneeköppe*, tj. Sněžka, či *Böhmerwald* neboli Šumava).

Další početnou skupinou jmen, která posloužila jakožto zdroj pro pojmenování lokomotiv, byla **antroponyma**. Volena byla **jména významných panovníků** (*Carl IV.*, *Maria Theresia*, *Josef II*), **jména tvůrců dopravních prostředků a železničních tratí, strojních a stavebních inženýrů a techniků** (*George Stephenson*, *Robert Fulton*, z českých osobností pak např. *Josef Ressel* a v kapitole druhé již zmíněný *Vojtěch Lanna*, *F. A. Gerstner*) a v neposlední řadě **jména významných světových vědců** (*Kopernikus*, *Newton*).

Zřídka kdy byla jména lokomotiv přebírána z jiných oblastí. Výjimku představují kupříkladu stroje odlišné konstrukce původem z americké Philadelphie, jež byly pojmenovány *New York* a *Columbus*, nebo lokomotiva belgické společnosti *Cockerill*, jež byla mezi našimi železničáři nazývána „krokodýl“. Posledně uvedený název je příkladem počátků železničního slangu u nás.

Přirozeným důsledkem velkého nárůstu tratí a lokomotiv bylo, že se dříve unikátní stroje počaly vyrábět v sériích (typech), což vedlo nejdříve k označení celé série vlastním jménem, později pak železniční správy přistoupily ke **značení lokomotiv numerickými identifikátory** zachycujícími jednak typ daného stroje, jednak jeho pořadové číslo. Lokomotiva musela mít mimo jména i číselnou identifikaci od r. 1841, od r. 1857 pak docházelo k značení řad lokomotiv. Roku 1870 byl ze strany soukromých společností a železniční správy poprvé vznesen požadavek na sjednocení označovací praxe v rámci monarchie.

Nový způsob označování zapříčinil, že docházelo k ústupu jmenného značení. Identifikace lokomotiv na základě jména byla oficiálně vyžadována až do r. 1893 (lokální tratě dodržovaly pojmenování lokomotiv až do konce 19. století, hlavní tratě od něj však upouštějí již od 70. let 19. století) (SPAL 1982, s. 343–345; KUBA 2007, s. 79–86).

Alfanumerické označování hnacích vozidel se po celém světě používá dodnes. Slovní označování lokomotiv je naproti tomu chápáno jako neúřední, neoficiální a je využíváno zejména v profesním slangu pracovníků železnice.⁶

3.3 Názvy vlakových spojů

Jednotlivé vlaky dostávají své první názvy téměř současně s lokomotivami. Na rozdíl od lokomotiv, které se honosily vznešenými jmény jen do té doby, než začaly být vyráběny v sériích, je u vlaků vývoj pojmenování opačný. Počet vlaků na tratích totiž nebyl zpočátku nijak velký (obvykle jeden až dva páry), a tudíž nebyla potřeba odlišovat je jmény. Původně pro takové vlaky existovaly jen **lidové názvy**, např. *sněhulák* pro lyžařský vlak, *novinář* pro vlak dopravující noviny nebo *nákladnice* pro vlak nákladní.

Zpočátku neměly žádné oficiální pojmenování ani rychlíky. Když však jejich počet začal vlivem rozšíření železniční sítě narůstat a počaly se odlišovat délkou trasy, pohodlím či rychlostí, byl to ten správný okamžik pro zavádění vlastních jmen.

Jedním z nejdříve pojmenovaných byl expresní vlak, jenž jezdil od roku 1862 pod názvem *Special Scotsch Express* na trase Londýn – Edinburgh a byl neoficiálně přezdívaný jako *Létající Skot*. Roku 1883 pak poprvé vyjel na koleje slavný *Orient-Express* mířící z Paříže do rumunského Giurgiu (později do Istanbulu), jenž dal jméno nejen svým modifikacím (*Simplon-Orient Express*, *Oostende-Orient Express*), ale i jiným spojům směřujícím na Balkán (*Balt-Orient Express*, *Nord-Orient Express*).

Již před druhou světovou válkou se objevují také obrazná pojmenování, např. *Étoile du Nord / Nord Star* (Severní hvězda), *Oiseau Bleu / Bluebird* (Modrý pták) nebo *Flieger der Hamburger* (Létající Hamburčan).

Názory na to, kdy se na našem území vyskytlo první oficiální jméno vlaku, nejsou zcela jednotné. Někteří autoři uvádí, že se první takový název objevil v ČSR roku 1936,⁷ přičemž šlo o dieselelektrický motorový rychlík, jenž svému názvu **Slovenská strela** ostudu rozhodně nedělal, neboť dokázal urazit trasu Praha – Bratislava za pouhé 4 hodiny a 51 minut (pro srovnání, dnes trvá cesta mezi oběma metropolemi nejrychlejším spojem 4 hodiny a 11 minut).

⁶ Slangová pojmenování nejsou předmětem naší práce. Zájemci o tuto problematiku mohou nalézt více informací o slangových pojmenováních, zejména pak o železničářském slangu v příspěvcích a publikacích Jaroslava Hubáčka (např. HUBÁČEK 1964, 1971, 1974, 1979, viz 9. Použité zdroje).

⁷ Např. Ludvík Kuba či Jaromír Spal.

Naproti tomu Ivan Honl považuje za první oficiální jméno vlaku u nás **Balkanzug** jedoucí „[...] za první světové války, když po dobytí Srbska vojáky centrálních mocností na podzim roku 1915 bylo dosaženo spojení s Tureckem“. Dále pak o tomto vlaku říká: „Toto spojení mělo význam hlavně v ohledu strategickém, neboť Turecko potřebovalo podporu především dodávkami munice a výbroje, a proto možnost spojení s ním byla propagačně zdůrazňována. Přímý rychlík, který byl tehdy zaveden na trati Berlín – Praha – Vídeň – Budapešť – Bělehrad – Sofie – Cařihrad, dostal oficiální název *Balkanzug* a právě to, že byl označen jménem, tedy způsobem na evropských železnicích v té době ještě neobvyklým, bylo silně ovlivněno, vlastně přímo způsobeno, propagační tendencí naznačeného smyslu. V českém prostředí byl ten název z toho důvodu ignorován a to bylo příčinou, že brzy upadl v zapomenutí.“ (HONL 1970, s. 10–11).

Další názvy vlaků se objevují bezprostředně po druhé světové válce, roku 1947. Patří mezi ně např. *Ostravan* (Praha – Nový Bohumín), *Krakonoš* (Praha – Svoboda nad Úpou), *Junák* (Plzeň – Tábor – Brno) či *Pernikář* (Havlíčkův Brod – Pardubice), který se však neujal. Jak je z uvedených porejonym patrné, pojmenování často vznikala na základě metonymie a reflektovala směřování vlaku.

Roku 1966 existovalo oficiálně **18 názvů** (*Balaton-Jadran*, *Balt-Orient*, *Bohemia*, *Bratislavan*, *Hungaria*, *Chopin*, *Karlex*, *Metropol*, *Nord-Orient*, *Ostravan*, *Pannonia*, *Polonia*, *Praga*, *Sanssouci*, *Saxonia*, *Tatran*, *Vindobona*, *Západní expres*), vesměs se jednalo o spoje mezinárodní, pouze tři z nich pojmenovávaly spoje vnitrostátní (*Ostravan*, *Bratislavan*, *Tatran*) (HUBÁČEK 1966, s. 151). Velký nárůst porejonym lze sledovat v 70. letech, zejména v jejich druhé polovině. Roku 1973 fungovalo na našem území **33 názvů**, o rok později, v roce 1974, již dokonce **45 názvů** (*Balnea*, *Balt-Orient*, *Báthory*, *Bohemia*, *Brněnský drak*, *Detvan*, *Devín*, *Dukla*, *Favorit*, *Hornád*, *Horník*, *Hron*, *Hungaria*, *Hutník*, *Chopin*, *Istropolitan*, *Karlex*, *Karola*, *Košičan*, *Krakonoš*, *Krušnohorský expres*, *Laborec*, *Lipno*, *Mamaia*, *Meridian*, *Metropol*, *Moravan*, *Nord-Orient*, *Ostravan*, *Pannonia*, *Polonia*, *Praha*, *Progress*, *Radbuzan*, *Salubia*, *Sanssouci*, *Saxonia*, *Silesia*, *Slovenská strela*, *Tatran*, *Transdanubium*, *Vihorlat*, *Vindobona*, *Západní expres*). Ačkoli jsou motivace jednotlivých názvů odlišné, lze vysledovat určité shody, na základě nichž je možné vymezit tři hlavní skupiny. První sdružuje jména utvořená **z názvů zeměpisných**, a to **ze jmen zemí** (*Bohemia*), **měst** (*Praga*, *Mamaia*), **hradů a zámků** (*Devín*, *Sanssouci*), **vodstev** (*Hron*, *Lipno*) nebo **hor** (*Krušnohorský expres*, *Vihorlat*). Druhá kategorie zahrnuje porejonyma vytvořená na základě **jmen osobních**. Mezi ně patří např. **jména obyvatel zemí** (*Moravan*), **jména obyvatel míst** (*Košičan*, *Ostravan*), **jiná obyvatelská jména** (*Radbuzan*,

Tatran),⁸ **vlastní jména jedinců** (*Báthory, Chopin*) či **jména obecná** (*Horník, Hutník*). Třetí soubor potom tvoří **jména abstraktní** (*Favorit, Progress, Salubia*) (ŠMILAUER 1975, s. 555–557). Je na první pohled zřejmé, že při pojmenování vlakových spojů dochází k využívání obdobných motivů jako u lokomotiv.

Již avizovaný nárůst porejonym v **druhé polovině 70. let** souvisí s iniciativou časopisu *Železničář*, jenž roku 1975 v článku *Pokuste se pojmenovat* vyzval širokou veřejnost k vytvoření dalších názvů pro dosud nepojmenované mezinárodní i vnitrostátní spoje. Redakce *Železničáře* navázala na svou výzvu až o dva roky později, když uveřejnila návrhy čtenářů na nová pojmenování vlaků. Objevily se mezi nimi názvy jako *Děčan, Doubrava, Draguš, Hraničář, Chemik, Chmelař, Ječmínek, Ještěd, Kamzík, Lužičan, Makyta, Ogar, Permoník, Pribina, Slovan, Spišán, Strečno, Šohaj, Šumavan, Táborita, Trenčan, Záhoran*, přičemž ze jmen navržených veřejností byla do jízdního řádu z roku 1977/1978 zařazena např. tato porejonyma: *Bečva, Bezdrev, Bojnice, Ďumbier, Gerlach, Horehronec, Hradišťan, Ondráš, Praděd, Úpa, Vtáčnik* aj. Roku 1979 bylo možné nalézt v jízdním řádu (JŘ) celkem 70 pojmenování dálkových vlakových spojů (GALEČKOVÁ 1988, s. 47–48).

80. léta přináší jen pozvolné zvyšování počtu těchto pojmenování, což dokládají následující čísla: 70 názvů z roku 1982, 76 názvů z roku 1985 a 79 názvů z roku 1988 (GALEČKOVÁ 1988, s. 47–48).

Další vývoj porejonym na našem území souvisí jednak s rokem **1989**, jenž v důsledku uvolnění poměrů ve společnosti přinesl vznik mnoha nových porejonym, jednak s **rozpadem ČSFR**, neboť po vzniku samostatné ČR a SR přestávají do „fondu“ českých porejonym patřit ty názvy, kterými se honosí vlakové spoje jezdící pouze na území Slovenska. Nadobro tak zmizely z JŘ ČD vlaky jako *Dargov, Dunaj, Ďumbier, Gemeran, Gerlach, Horehronec, Ipel', Istropolitan, Jánošík, Karpaty, Kriváň, Liptov, Nitran, Poprad, Prešovčan, Spišán, Šarišan, Tatran, Váh, Vtáčnik, Zemplín, Zvolenčan* a mnoho dalších.

3.3.1 Důvody vzniku porejonym

Jak je patrné z výše uvedeného, byly nejdříve pojmenovávány ty vlakové spoje, jež nad ostatními vynikaly svým významem. Mezi takové patří luxusní vlaky či

⁸ Domníváme se, že porejonyma tohoto typu by mohla být chápána spíše jako derivovaná formantem *-an* přímo od toponym. Tak jako se např. autobusu jedoucímu do Prahy říká běžně *pražák*, do Brna *brňák* atd., je možné, že podobnou motivaci má také název vlaku jedoucího do Košic (*Košičan*), do Ostravy (*Ostravan*), přičemž formant *-ák* je zde nahrazen „spisovnějším“ formantem *-an* (jímž jsou utvářena také jména obyvatelská). Tento výklad je podpořen skutečností, že se obyvatelská jména běžně netvoří od oronym, zvláště pak od hydronym (*Tatran, Radbuzan*).

vlaky spojující kontinenty a vzdálené země (*Orient-Express, Balt-Orient*), ale také vybrané mezinárodní a dálkové spoje (*Hungaria, Vindobona*). Důvodem je v tomto případě **snaha po zřetelném označení vlaku**, jenž má mezi ostatními výlučné postavení, ať už z důvodu kvality, komfortu, rychlosti, spolehlivosti atd. (HUBÁČEK 1966, s. 152). Jelikož vlastní jména slouží ke **zvýšení atraktivity dopravních spojů**, docházelo postupem času k pojmenování většiny dálkových spojů (stále však bylo možné mluvit o jejich jisté výjimečnosti), později i většiny vnitrostátních rychlíků a expresů.

Pokud se zamyslíme nad tím, proč je čím dál tím více vlakových spojů jednoznačně identifikováno prostřednictvím vlastního jména (ačkoli oficiální označení vlaku zajišťují druhové zkratky a číselné údaje), zjistíme, že důvody jsou velmi prosté. Jména jsou mnohem lépe zapamatovatelná, fungují jako **pomůcka pro cestující** (pomáhají při rezervaci jídenek a místenek), ale jsou výhodná i pro pracovníky železnice. Jak uvádí Jaroslav Hubáček: „odborná, služební označení jsou víceslovná a tím v určitých situacích poněkud těžkopádná, srovnej např. *místenkový rychlík číslo 42* s jednoznačným krátkým pojmenováním *Ostravan*“ (HUBÁČEK 1966, s. 152).

Dalším důvodem vedoucím ke vzniku porejonym je shodný **úzus v zahraničí**. Tím, kdo v tomto ohledu udává směr, jsou státy jako např. Rakousko a Německo. Jejich železnice mají vysokou úroveň, pojmenování vlaků je zde velmi frekventované a má dlouholetou tradici. O tom, jak významné postavení tyto země mají, svědčí událost z roku 2003. V tomto roce se německý dopravce *Deutsche Bahn* (DB) rozhodl, že z důvodu neúnosného počtu existujících názvů zruší pojmenování všech vlaků v Německu. Důsledkem toho bylo, že roku 2003/2004 projížděly bezejmenné vlaky nejen Německem, ale také sousedními státy (včetně ČR), přestože tyto státy měly právo si název na svém území ponechat.

4. Shrnutí dosavadní literatury k tématu

Ačkoli názvy vlakových spojů existují na našem území poměrně dlouhou dobu, zůstávaly zpočátku stranou soustavnějšího jazykovědného bádání. Pozornost jazykovědců byla v oblasti železničních názvů soustředěna spíše na jména lokomotiv a pojmenování slangová.

Jedním z prvních autorů, jenž se porejonymy začal zabývat, byl **Jaroslav Hubáček**. V článku *K názvům vlaků* publikovaném v roce 1966 v časopise *Naše řeč* (dále *NR*) upozornil na výskyt těchto názvů v tehdejší jízdním řádu ČSD. Autor se v příspěvku soustředil pouze na výklad a hodnocení názvů oficiálních, pojmenování neoficiální, jež náleží především k pojmenováním slangovým, zmínil okrajově. Předmětem článku byly taktéž důvody vedoucí ke vzniku názvů vlakových spojů a k jejich oficiálnímu užívání.

V rámci onomastického semináře vedeného Vladimírem Šmilauerem přednesl svůj příspěvek *O jménech vlaků Ivan Honl*.⁹ Honl se v něm sice omezil na situaci v ČSSR, upozornil však na šíření vlastních jmen vlaků ze zahraničí na evropské území včetně našich zemí. Věnoval se především pojmenovacím motivům existujících porejonym. Stejně jako Hubáček poukázal na odlišný původ železničních pojmenování, který přinesl vznik jednak pojmenování oficiálních, jednak slangových.

V roce 1975 publikoval ve *Zpravodaji místopisné komise* stručný příspěvek nazvaný *Jména rychlíků Vladimír Šmilauer*. Reagoval na podnět Marie Novákové-Šlajsové, jež si povšimla, že se názvy vlakových spojů těší velké oblibě a jejich počet každoročně narůstá. Šmilauer rozdělil existující porejonyma podle jejich typu do tří skupin, čítajících celkem 45 názvů. První z nich zahrnovala jména utvořená z názvů zeměpisných, druhá názvy vzniklé ze jmen osobních, poslední pak ze jmen abstraktních.

Širší kontext železničních pojmenování představil v článku z r. 1982 *Z onomastiky železniční Jaromír Spal*. Spal upozornil na skutečnost, že s výjimkou krátkého Šmilauerova příspěvku zůstávají železnice a zařízení na nich mimo pozornost českých onomastiků. V uvedeném příspěvku sledoval vývoj pojmenování na železnici od názvů železničních společností a tratí přes vlastní jména lokomotiv a vagonů až k pojmenování jednotlivých rychlíků. Nutno podotknout, že se neomezil pouze na prostředí české, nýbrž jej začlenil do souvislostí světových.

První komplexní zpracování porejonym přinesla až diplomová práce **Martiny Galečkové** z roku 1988 nazvaná stručně *Názvy vlaků*. Pod vedením Jaroslava Hubáčka autorka excerpovala celkem 79 názvů vnitrostátních expresů a rychlíků a analyzovala je z hlediska motivačního i onomaziologického. Mimo názvy vyskytující se na území ČSSR Galečková reflektovala jména dalších 21 evropských dálkových spojů, které našim územím neprojžděly. Lexikální materiál získala především z domácích JŘ z 80. let, názvy dálkových spojů pak z publikace Stanislava Antonického *Evropské železnice*. Autorka provedla také sociologický výzkum (u 40 respondentů), který měl ukázat, jaké je povědomí veřejnosti o názvech spojů. Zajímalo ji, zda si cestující pojmenování uvědomují, zda jsou schopni vysvětlit jejich původ a motivaci a v neposlední řadě také to, jaký je jejich názor na zavádění porejonym. Práce je doplněna o retrogradní slovník, jenž sdružuje názvy odvozené shodnými formanty a umožňuje lepší přehled o způsobech jejich utváření. Z hlediska teoretického Galečková v diplomové práci navázala na články Jaroslava Hubáčka, publikované v *NR* a ve *ZMK*, nezmiňuje však žádné další příspěvky, které v té době k danému tématu existovaly (viz výše např. články Honlovy, Šmilauerovy a Spalovy). Práce byla ve výsledku hodnocena velmi kladně. Autorce byly vytknuty pouze příliš zevrubné výklady o fundujících propriích, dále pak nedostatečná promyšlenost sociologického výzkumu, jenž obsáhl poměrně malý vzorek zkoumaných osob.

Dalším textem, který se věnuje problematice porejonym na našem území, je diplomová práce nazvaná *Vlastní jména dopravních spojů (porejonyma) a jejich jazykové zpracování* od **Ladislava Pokorného**. Vznikla roku 1995 pod vedením Ludvíka Kuby na Pedagogické fakultě Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Jak sám autor uvádí, podnětem a inspirací mu byl článek Vladimíra Šmilauera z roku 1975 (viz výše), cílem bylo dovést problematiku porejonym do autorovy současnosti, tj. do roku 1994. Obdobně jako v případě diplomové práce Martiny Galečkové byl jazykový materiál získán prostudováním JŘ. Pokornému se tímto způsobem podařilo shromáždit celkem 146 názvů vlakových spojů, jež se vyskytly na území Československa (respektive České republiky) v letech 1969–1994. Nejdůležitější a nejrozsáhlejší částí práce je rozbor všech zjištěných porejonym. Jednotlivá hesla obsahují technické informace o pojmenovaném objektu, dále rozbor lexikálně-sémantický, slovtvorný, popř. etymologický. Některé názvy jsou také doplněny o zajímavosti tvaroslovné, zvukové či grafické. Výsledky zjištěné na základě analýzy autor shrnuje v závěru práce.¹⁰

⁹ Uveřejněn byl roku 1970 ve *Zpravodaji místopisné komise (ZMK)*, s. 9–15.

¹⁰ Dle našeho názoru až příliš stručně. V závěru práce v přehledech jednotlivých pojmenovacích motivů a slovtvorných struktur autor uvádí pouze výběrový výčet porejonym; přehledněji a úplněji

V návaznosti na diplomovou práci publikoval **Ladislav Pokorný** roku 1996 v časopise *Acta onomastica* článek nazvaný *Vlastní jména dopravních spojů (porejonyma) a jejich jazykové zpracování (diplomová práce na PF UJEP Ústí nad Labem)*, v němž přehledně a kompletně klasifikoval analyzovaná porejonyma dle jejich struktury a motivace pojmenování.¹¹

Problematika porejonym zůstává aktuální i po roce 2000. Pozornost jim věnují dva autoři, již k danému tématu mají rozhodně co říci. Prvním z nich je **Ludvík Kuba**, jenž v obsáhlém a velmi poutavém článku *Proces nominace dopravních prostředků provozovaných na území našeho státu*, uveřejněném v časopise *Acta Onomastica* r. 2007, detailně klasifikuje motivace pojmenování pro kolejnicové dopravní prostředky (lokomotivy i vlakové spoje), dále pak pro názvy vodních dopravních prostředků, lodí námořní dopravy, automobilů a letadel.

Prostřednictvím příspěvku ve sborníku věnovanému životnímu jubileu významného českého onomastika Rudolfa Šrámka se pak k tematice porejonym vrátil r. 2009 **Jaroslav Hubáček**. Jeho článek *K propriím na železnici* podává klasifikaci názvů lokomotiv a dálkových vlakových spojů. Od publikování autorova prvního příspěvku zaměřeného na vlastní názvy vlakových spojů uplynulo celých 33 let. Tento znatelný časový odstup umožňuje sledovat, jak výrazné změny v porejonymech vyskytujících se na našem území nastaly.¹²

Na okraj je nutné uvést, že názvy vlakových spojů nejsou atraktivní pouze pro jazykovedce. Velké množství článků k tomuto tématu lze v současné době nalézt v prostředí internetu, jenž nabízí nebyvalé publikační možnosti široké veřejnosti. Problémem je v tomto případě skutečnost, že zdaleka ne všechny příspěvky jsou stejné kvality. Je proto vhodné sledovat důvěryhodnost zdroje, z něž informace pocházejí, a zohlednit také to, kdo je autorem informací.

Ve stručnosti můžeme říci, že porejonyma jsou předmětem zájmu mnohých internetových portálů, které sdružují zájemce o železniční tematiku jako celek. Jedním z nejvýznamnějších je v současnosti portál **ŽelPage** (dostupný z www.zelpage.net) provozovaný stejnojmenným občanským sdružením, který každoročně zveřejňuje řazení jednotlivých spojů, přičemž uvádí i jejich pojmenování.

V době, kdy dochází ke změně platnosti stávajícího JŘ (tj. přibližně polovina prosince) lze sledovat zvýšený zájem o vlakové spoje a jejich názvy ze strany deníků (respektive zpravodajských portálů), ať již celostátních či regionálních.

Pokorný porejonyma klasifikuje v sumarizačním článku publikovaném v časopise *Acta onomastica* (o něm viz dále).

¹¹ Práce je dostupná ve formě prezenční výpůjčky v Ústřední knihovně PF UJEP.

¹² Toto téma je zpracováno v rámci podkapitoly 7.4 *Proměny porejonym* v čase.

Za všechny jmenujme např. článek uveřejněný v ekonomické rubrice portálu **iDnes.cz** *České dráhy změní jména vlaků, Šohaj už nepojede* (LYSONĚK 2006), který se zabýval jednak změnami porejonym vyplývajícími z návrhu nového JŘ, jednak názvy spojů představil jako reklamní nástroj. Obdobné motivace měl i článek publikovaný na portálu **Denik.cz** nazvaný *Emanuel Rádl, Kiss, Šumava. To jsou české vlaky* (ŠKAPIKOVÁ 2009) nebo článek *Netradiční způsob zviditelnění firmy: pojmenujte po ní vlak* ze serveru **Novinky.cz** (NOVINKY.CZ 2008). Již z pouhých názvů uvedených článků je patrné, že v současné době dochází k jistým posunům ve vnímání názvu vlakového spoje.¹³

Na závěr můžeme konstatovat, že porejonyma byla a jsou předmětem zájmu našich lingvistů, ať už formou kratších příspěvků či obsáhlých diplomových prací. Jeví se ale, že ne vždy jednotliví autoři věděli o pracích svých předchůdců. Martina Galečková vychází pouze z článků Jaroslava Hubáčka, jenž vedl její práci, nezmiňuje však žádný z dalších příspěvků, které již byly roku 1988 k dispozici. Obdobně i Ladislav Pokorný, který se sice inspiroval článkem Vladimíra Šmilauera, avšak ve svém textu nenavazuje ani na Hubáčkovy příspěvky k názvům spojů, ani na diplomovou práci Galečkové. Zdá se, jako by mezi oběma „centry“ (tj. UJEP v Ústí nad Labem a Ostravskou univerzitou v Ostravě), jež měla díky osobnostem Ludvíka Kuby a Jaroslava Hubáčka k železniční tematice velmi blízko, vzniklo pomyslné informační vakuum.

¹³ Vlivu komerce a reklamy na pojmenování vlaku se budeme podrobněji věnovat v kapitole 7. *Shrnutí výsledků klasifikace porejonym*, popř. jej zmíníme v konkrétních heslech v kapitole 6. *Heslová část*.

5. Východiska

5.1 Materiálová východiska

Naprostá většina námi shromážděných porejonym byla získána excerptací z celostátních **jízdních řádů Českých drah z let 1993–2013** (resp. od r. 2008/2009 jízdních řádů Správy železniční dopravní cesty), neboť právě knižní jízdní řády patří mezi základní zdroje informací o vlakových spojkách. Pouze okrajově jsme čerpali z internetových portálů dalších dopravců a provozovatelů drah, konkrétně z webových stránek společností **KŽC Doprava, s. r. o.** (www.kzc.cz), **Posázavský pacifik – doprava, s. r. o.** (<http://www.posazavsky-pacifik.cz/>), **RegioJet, a. s.** (www.regiojet.cz), a **WAGON SERVICE travel, s. r. o.** (www.wagonservice.sk), a již zmiňovaných stránek www.zelpage.cz provozovaných občanským sdružením **ŽelPage**.

Celostátní JŘ je v současné době vydáván jednou ročně, zpravidla s platností od prosince do prosince následujícího roku. Za zpracování JŘ zodpovídá SŽDC, jejímž úkolem je zohlednit požadavky všech železničních dopravců. Na samotné přípravě JŘ, jež trvá zhruba rok, se podílí hned několik subjektů. Návrh tzv. vlaků ve veřejném zájmu připravují ČD, a to na základě požadavků objednavatelů veřejné dopravy. Objednavatelem pro dálkové spoje (tj. rychlíky, expresy, vybrané spoje InterCity a EuroCity) je Ministerstvo dopravy ČR, pro regionální spoje (osobní a spěšné) jsou to jednotlivé krajské úřady. Mimo těchto vlaků, na něž jsou ze strany státu a krajů poskytovány finanční dotace, provozují ČD na vlastní náklady na základě mezinárodních dohod se zahraničními dopravci také zahraniční dálkové i regionální vlaky (kategorie SuperCity a vybrané spoje kategorií EuroCity a InterCity) (ČD 2009a).

Celostátní JŘ obsahuje soubor všech tratí, na nichž je v ČR provozována osobní doprava. Tratě jsou rozlišeny číselným označením a jejich přehled zobrazuje mapa železniční sítě v ČR (viz *Přílohy*). Hlavními součástmi JŘ jsou mezistátní traťové jízdní řády (v JŘ část B) a vnitrostátní traťové jízdní řády (část D), dále pak tzv. **přehled vlaků SC, EC, IC, EN, Ex a R** (část C) (ČD 2009b).

Tento přehled, jenž na jednom místě sdružuje vlaky vyšší kvality a rychlíky, nám posloužil jakožto hlavní zdroj porejonym. Obsahuje totiž mnoho důležitých informací o vlakových spojkách (kromě údajů o přímých vozech také druh, číslo a název vlaku, dále trasu vlaku včetně výchozí a cílové stanice). Je však nutné uvést, že z hlediska pojmenování vlakových spojků je přehled ne vždy zcela kompletní. Neuvádí obvykle názvy spojků kategorií Sp ani Os, a jak jsme při excerptaci zjistili, mnohdy chybí i jména ostatních kategorií. Z toho důvodu jsme

byli nuceni procházet u všech 20 JŘ z námi sledovaného období jednotlivé traťové tabulky, včetně poznámek pod traťovými tabulkami. Při průměrném počtu asi 850 stran připadajících na jeden JŘ prošlo našima rukama více než 17 000 stran textu, což přineslo objevení velkého množství porejonym, která by jinak zůstala nepovšimnuta.

Výsledkem excerptce je **soubor 357 porejonym**. Pokud provedeme porovnání naší materiálové základny s materiálem existujících diplomových prací, zjistíme, že během posledních dvou až tří desetiletí počet porejonym výrazně narostl. Galečková shromáždila roku 1988 79 názvů, přičemž pouze 42 názvů je shodných s našimi (tzn. má oproti nám navíc 37 názvů, my vůči ní 315 názvů). S Pokorným, jenž pracoval se 146 porejonymy vyskytujícími se v období let 1969–1994, máme totožných celkem 84 názvů (autor má vůči nám více o 62 názvů, vůči Galečkové o 25 názvů, my vzhledem k Pokornému registrujeme 273 nových dosud nezaznamenaných porejonym).

5.2 Teoretická východiska

5.2.1 Oblast železniční dopravy

Pro výklad termínů z oblasti železniční dopravy využíváme **Předpisu ČD D2** (*Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy*), jenž je základním vnitřním předpisem pro provozování dráhy a drážní dopravy na Českých drahách.

5.2.1.1 Definice klíčových pojmů

Níže uvádíme výklad základních pojmů tak, jak je definuje předpis D2 (ČD D2, s. 18–25). Výjimku představují termíny **výchozí stanice / zastávka, cílová stanice // zastávka**, s nimiž sice předpis pracuje, avšak jejich vysvětlení nepodává. Na základě porovnání s JŘ SŽDC 2011 jsme proto přistoupili k vlastní definici těchto termínů. Dále pak (pouze pro naše účely) zavádíme a vymezujeme pojmy **trasa vlaku a nostalgické a výletní vlaky**, jichž bude stejně jako některých dalších využito v kapitole 6. *Heslová část* při analýze jednotlivých porejonym.

Trať „je vymezená část dráhy, určená pro jízdu vlaku, zpravidla rozdělená na traťové úseky mezi dopravními s kolejevým rozvětvením a na koleje v dopravních“.

Výchozí stanice / zastávka je v našem pojetí a pro naše účely chápána jako ta stanice/zastávka, z níž vyjíždí vlak s nižším číselným označením. Např. u rychlíku *Bečva* jedoucího pod číslem 624 ze stanice Vsetín do stanice Praha-Smíchov a pod číslem 625 zpět (tedy z Prahy-Smíchova do Vsetína) je výchozí stanicí Vsetín, neboť z ní vyjíždí vlak č. 624, tedy vlak s nižším číselným označením.

Cílová stanice / zastávka je v našem pojetí a pro naše účely chápána jako ta stanice/zastávka, v níž končí jízdu vlak s nižším číselným označením. Např. u rychlíku *Bečva* jedoucího pod číslem 624 ze stanice Vsetín do stanice Praha-Smíchov a pod číslem 625 zpět (tedy z Prahy-Smíchova do Vsetína) je cílovou stanicí Praha-Smíchov, neboť v ní končí jízdu vlak č. 624, tedy vlak s nižším číselným označením.

Vlak „je sestavená a kromě nezavěšeného postrku svěšená skupina vozidel (i speciálních), tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým vozidlem, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu“.

„Každý vlak musí jet podle jízdního řádu a musí mít své označení, které se skládá z druhové zkratky a čísla vlaku.“ (ČD D2, s. 48)¹⁴

Nostalgický a výletní vlak je v našem pojetí takový vlak, který není provozován pravidelně, nýbrž jezdí jen ve vybrané dny (svátky či jinak významné dny) nebo v určitém období (např. v době letních prázdnin). Vlak může být veden parní lokomotivou, historickým vozidlem.

Druhy vlaků a jejich druhové zkratky

Námi sledované vlaky patří mezi **vlaky pro přepravu cestujících** (dle určení) a **vlaky osobní dopravy** (dle druhu).

Vlaky osobní dopravy se dále dělí na:

1) Expresní vlaky:

- a) **EuroCity (EC)**: „vlaky nejvyšší kvality, které spojují zpravidla hlavní města států a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem, krátkou cestovní dobou, nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami podle směrnic UIC“.¹⁵
- b) **InterCity (IC)**: „vlaky vysoké kvality, které spojují největší města a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem, krátkou cestovní dobou, nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami“.
- c) **EuroNight (EN)**: „noční vlaky vysoké kvality, které spojují největší města a hospodářská centra a vyznačují se vysokým cestovním komfortem s omezeným zastavováním od 0.00 do 6.00 h. s nejvyšší možnou přesností a zvláštními službami podle směrnic UIC“.
- d) **Expresy (Ex)**: „nejdůležitější vlaky spojující významná místa země, které

se rychlostí, počtem zastavení a kvalitou přepravy odlišují od rychlíků na stejné trati“

- e) U těchto vlaků může být použito kromě druhu vlaku ještě další označení, které však není součástí druhu vlaku (např. **SuperCity – SC**).
- f) **LEO Express (LE)**:¹⁶ vlaky dopravce *LEO Express*, jejichž provoz zajišťují moderní vlakové soupravy od švýcarské společnosti Stadler, jež vynikají specifickým designem, interiérem navrženým pro dálkovou dopravu a špičkovým technologickým vybavením. (LEO EXPRESS 2013).
- 2) **Rychlíky (R)**: „vlaky pro rychlou přepravu na velké vzdálenosti, zastavují jen v důležitých stanicích, popř. zastávkách“.
- 3) **Spěšné vlaky (Sp)**: „vlaky pro přepravu na střední vzdálenosti, zastavující zpravidla jen v důležitých stanicích, popř. zastávkách“.
- 4) **Osobní vlaky (Os)**: „vlaky, které zajišťují přepravu do většiny stanic a zastávek pojižděné trati“.

Číselné označení vlaků osobní dopravy (dále jen číselné označení či číslo vlaku)

„Každý vlak [...] musí mít své označení, které se skládá z druhové zkratky a čísla vlaku. Číslo vlaku může být v GVD¹⁷ použito na síti ČD pouze jednou. V příhraniční dopravě se může vyskytovat číslo již použité, musí však být v sešitovém jízdním řádu doplněno o zkratku sousední železniční správy (DB, ÖBB, PKP, ŽSR).“ (ČD D2, s. 48)

Název vlaku

S výjimkou JŘ ČD (JŘ SŽDC) nenalezneme v oficiálních dokumentech týkajících se železniční dopravy žádné zmínky o názvech vlaků. Stále tak platí to, na co již upozorňovali ve svých diplomových pracích Galečková a Pokorný, tedy, že označování vlaků prostřednictvím vlastních jmen je pro ČD druhotnou záležitostí. Jak jsme uvedli v kapitole 3.3.1 *Důvody vzniku porejonym*, názvy vlaků slouží spíše jako prostředek pro zvýšení atraktivity daného spoje či pomůcka pro cestující.

Trasa vlaku

Trasou vlaku rozumíme tu část železniční sítě (souboru železničních tratí), jíž vlak projíždí z výchozí do cílové stanice / zastávky.

¹⁴ Pro naše účely užíváme dále v textu v témže významu také termíny **vlakový spoj** a **vlaková souprava**.

¹⁵ International Union of Railways (Mezinárodní železniční unie).

¹⁶ Tato kategorie se poprvé objevuje v JŘ 2013. Její definice v něm chybí, podáváme proto vlastní výklad.

¹⁷ Grafikon vlakové dopravy.

5.2.2 Lingvistická východiska

V této podkapitole předkládáme klasifikaci vlastních jmen, dále stručnou charakteristiku chrématonym včetně jejich třídění a na závěr také vlastní klasifikaci porejonym, jež vychází z modelové klasifikace pomístních jmen.

Třídění vlastních jmen uvádíme z toho důvodu, že mnoho porejonym vzniká z jiných druhů vlastních jmen (zejména z toponym a antroponym) tzv. transonymizací (procesem, v němž je vlastní jméno vytvořeno beze změny slovtvorné struktury fundujícího propria) a již v rámci *Slovníku porejonym* budou u výkladu takovéhoto porejonym fundující propria uváděna.

Při klasifikaci VJ vycházíme ze *Základní soustavy a terminologie slovanské onomastiky* (ZSTSO 1973, s. 9–280) a příslušných hesel *Encyklopedického slovníku češtiny*.¹⁸ Samostatně pak podáváme klasifikaci chrématonym, neboť tento druh proprií prochází v posledních letech intenzivním rozvojem a je předmětem mnoha studií.

5.2.2.1 Třídění vlastních jmen

Podle druhu pojmenovávaných objektů jsou v rámci proprií rozlišovány následující třídy a podtřídy:

1. bionyma – VJ živých nebo jakoby živých bytostí a organismů:

11. antroponyma – VJ jednotlivého člověka či skupiny lidí:

111. vlastní jména osobní – VJ jednotlivého člověka (v rámci nich se dále rozlišují např. **rodná / křestní jména** [*Mojmír*], **hypokoristika** [*Mojmírek*], **příjmení** [*Smetana*], **přezdívky** [*Kolejník*]).

112. vlastní jména skupinová¹⁹ (skupinové antroponymum) – VJ skupiny lidí, kteří tvoří jisté společenství (např. **obyvatelská jména** či **etnonyma** – VJ kmenů a národů).

Dále bývají k antroponymům řazena tzv. **nepravá antroponyma**, tedy vlastní jména postav mytologických, pohádkových, alegorických, hraček atd., např. **theonyma** – vlastní jména bohů a bohyň (*Neptun, Radegast*).

2. abionyma²⁰ – VJ neživých objektů a jevů:

21. toponyma²¹ (vlastní jména zeměpisná, dříve geonyma) – VJ objektů, jež leží v krajině a jsou kartograficky fixovatelné v mapách:

211. choronyma – VJ větších přírodních nebo správních celků z hlediska horizontálního členění, a to:

2111. přírodní choronyma (*Evropa*).

2112. administrativní choronyma (*Česká republika*).

212. oikonyma (vlastní jména místní / vlastní jména sídlištní) – VJ obydlených objektů, a to pustých i zaniklých (měst, vsí, jejich částí, samot, skupin domů, jednotlivých objektů sídlištního charakteru, hradů, zámků, turistických chat).

213. anoikonyma (pomístní jména / vlastní jména nesídlištní) – VJ neobydlených objektů (přírodních i člověkem vytvořených):

2131. hydronyma – VJ vod (*Bečva, Bezdrev*).

2132. oronyma – VJ tvarů vertikální členitosti zemského povrchu i mořského dna (*Praděd, Bradlo*).

2133. agronyma (vlastní jména pozemková, dříve i vlastní jména traťová) – VJ jednotlivých pozemků, nebo jejich seskupení, a to pozemků obdělávaných, neobdělávaných, nebo lesních.

2134. hodonyma – VJ dopravních cest, tj. silnic, dálnic, lanovek atd. (*Doupovská dráha*).

2135. nověji se vyčleňují **urbanonyma** – VJ ulic, náměstí a jiných veřejných prostranství.

2136. VJ dalších objektů – kapliček, božích muk, křížků, hřbitovů, pomníků, mohyl, lomů, dolů, rozhleden, trigonometrických bodů, ukazatelů cest atd.

22. kosmonyma/astronyma²² (vlastní jména astronomická) – VJ objektů nacházejících se mimo Zemi, tj. galaxií, planet, hvězd včetně jejich objektů, umělých kosmických těles atd. (*Canopus, Phoenix, Saturn*).

23. chrématonyma (viz dále).

¹⁸ Hesla *jména vlastní – třídění*, s. 204; *antroponyma*, s. 42–43; *toponyma*, s. 491; *jména pomístní*, s. 204–205.

¹⁹ Jelikož někteří jazykovědci nepovažují pojmenování hromadných objektů za propria, není v české onomastice tento termín jednoznačně přijímán (ESČ 2002, s. 43).

²⁰ Klasifikaci abionym se věnujeme podrobněji, neboť motivují vznik porejonym častěji.

²¹ S toponymy souvisí termíny **exonymum** (domácí podoba cizího toponyma, jež označuje objekt ležící mimo území domácího jazyka, např. *Mnichov, Řím*) a **endonymum** (původní podoba cizího toponyma, např. *München, Roma*) (ESČ 2002, s. 131).

²² V některých klasifikacích jsou kosmonyma řazena pod toponyma, jež se pak dále člení na kosmonyma a geonyma, např. Svoboda (1973); Šmilauer (1976) (ESČ 2002, s. 491).