Patrik M i t t e r (Ústí nad Labem)

KE STATUSU, MOTIVACI A FUNKCI NÁZVŮ ŽELEZNIČNÍCH STANIC A ZASTÁVEK V ÚSTECKÉM KRAJI

ON THE STATUS, MOTIVATION AND FUNCTION OF THE NAMES OF RAILWAY STATIONS IN THE REGION OF ÚSTÍ NAD LABEM

The study deals with description of current state of railway stations names in the region of Ústí nad Labem. On the grounds of analysis of 211 names of railway stations in the Ústí nad Labem region we discovered that 135 names were fully in compliance with place name marking city or urban area in which cadaster or in its imminent proximity railway stations were located. From the remaining 76 names contained 44 names distinguish an atribute as a proper name, 31 names an appellative, 1 name occured in a mixed appellatively-proprial form (1 name).

Keywords

proper name, motivation, function, railway station, onomastics

1. Status

Názvům železničních stanic a zastávek v České republice bylo zatím věnováno méně pozorností, ovšem onymický materiál, který tento druh pojmenování poskytuje, je poměrně pestrý a ne snadno zpracovatelný. Počet železničních stanic a zastávek v České republice se totiž pohybuje okolo 2600. Takový rozsah onymického materiálu by zasloužil i monografické zpracování, neboť přesahuje možnosti této studie. Po delší úvaze jsme se rozhodli onymický materiál zúžit jen na názvy železničních stanic a zastávek v Ústeckém kraji. Jedná se o naši pilotní studii v této oblasti, která buď potvrdí, nebo vyvrátí další perspektivu takto orientovaného bádání.

Podobně jako názvy zastávek MHD[1)] má i tento typ onym nevyhraněný status. Nachází se na pomezí toponymické a chrématonymické sféry. Stejně jako mají názvy zastávek MHD blízko k urbanonymům příslušného města, mají i názvy železničních stanic a zastávek společnou lokalizační a orientační funkci spolu s toponymickými objekty (s městy a obcemi), na jejichž území (příp. v jejichž blízkosti) se nacházejí. Mají proto výrazně orientační charakter, pokud jde o prostor, lokalitu daného území. S toponymy koexistují a fungují ve vzájemné symbióze (změní-li se název města či obce, je vysoce pravděpodobné až jisté, že se změní název, případně alespoň část názvu příslušné železniční stanice či zastávky). Jsou stejně jako toponymické objekty

---

[1)] Srov. P. Mitter, Ke statusu a motivaci názvů zastávek MHD. In: M. Ološtiak (ed.), Jednotlivé a všeobecné v onomastike. 18. slovenská onomastická konferencia: Prešov 12.–14. septembra 2011, Prešov 2012, s. 290–293.

kartograficky fixovatelné, na rozdíl od nich jsou však snáze přemístitelné. Oikonymické či anoikonymické objekty nejsou naproti tomu přemístitelné (až na zcela ojedinělé výjimky). Navíc jsou železniční stanice a zastávky zřejmým produktem lidské činnosti, takže nelze opomíjet ani jejich chrématonymický charakter. Stejně jako většina toponym a chrématonym podléhají i názvy železničních stanic a zastávek standardizaci. Jejich podoba je oficializována. Je nutné, aby jednotlivé názvy dobře sloužily orientaci v daném území, musí proto být utvořeny v souladu s pojmenovacími uzancemi v této oblasti. Měly by i bezproblémově fungovat v jazykové komunikaci a neměly by vytvářet žádné komunikační bariéry. Zřetel je brán i k pravopisné stránce názvu i k jeho délce, neboť název by neměl být příliš dlouhý, aby umožňoval úspornou a efektivní komunikaci i mezi zaměstnanci Českých drah, a. s. (ČD), Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), a jiných dopravců zajišťujících železniční přepravu na daném území.

V této souvislosti uveďme, že názvy *železniční stanice* a *zastávka* terminologicky vzato nejsou zcela synonymní výrazy. Železniční stanice se od zastávky liší vybavením (má zpravidla budovu, v níž funguje zákaznický servis) a přítomností zaměstnanců ČD či SŽDC (případně jiných dopravců).[2)]

Z výše uvedeného vyplývá, že status těchto názvů osciluje mezi sférou toponymickou a chrématonymickou. Zařazení do každé z nich má své logické důvody a domníváme se, že jejich řazení k toponymům má své opodstatnění (slouží k orientaci v daném území a k lokalizaci příslušné železniční stanice), současně však bereme v úvahu i jejich „chrématonymičnost“. Většina níže uvedených názvů je zcela motivována toponymy (oikonymy, případně i anoikonymy), názvy motivované (alespoň částečně) chrématonymy jsou spíše ojedinělé.

2. Motivace a funkce

Náš příspěvek je zatím spíše sondou do pojmenování v dané oblasti. Uvědomujeme si, že pro komplexní analýzu názvů by bylo třeba sledovat i jejich diachronní linii. V Ústeckém kraji to konkrétně znamená sledovat postupné budování železničních tratí a stanic od poloviny 19. století až do současnosti. Zvláštní pozornost by si zde zasloužila i problematika německých názvů mnohých měst či obcí do r. 1918, respektive 1945, a s ní i problematika německých názvů příslušných železničních stanic. Dnešní podobu názvů ovlivnilo i období dalšího rozrůstání železniční sítě v rámci existence Československé republiky, respektive Československé socialistické republiky (v letech 1918–1989), přičemž existence ČSFR (1990–1992), rozpad společného

---

[2)] V textu však někdy oba výrazy nahrazujeme společným (byť poněkud zjednodušeným) výrazem železniční stanice, a to především ze stylizačních důvodů.

federálního státu a následná existence samostatné České republiky se do názvosloví železničních stanic v ČR (a konkrétně v Ústeckém kraji) nijak výrazněji nepromítly.

Cílem našeho příspěvku je popis aktuálního stavu názvů železničních stanic a zastávek v Ústeckém kraji[3)] a jejich dominantních funkcí. Po důkladném zvážení jsme se nakonec rozhodli vyřadit ze získaného souboru onym názvy těch železničních stanic a zastávek, které již neslouží pravidelné osobní železniční dopravě. Ze zkušeností je známo, že na tratích, na kterých byla zastavena osobní doprava, je jejich následný provoz obnovován jen zcela výjimečně, a to zpravidla jen tam, kde lze provozovat výletní prázdninový provoz. Většinu „zrušených“ železničních stanic a zastávek čeká postupný útlum a s nimi postupně ustupují z jazykové komunikace i jejich názvy. Jinak řečeno – perspektiva dalšího užívání takovýchto názvů není příliš velká, a proto se nám jevilo jako lepší řešení tyto názvy do výsledného souboru onym nezařadit.

Současně se zabýváme i plněním onymických funkcí u každého typu názvu. Společné onymické funkce, tj. funkce nominační, diferenciační a individualizační, plní všechna propria. V námi vyexcerpovaném souboru plní tyto funkce samozřejmě všechna propria. Mezi nimi však zřetelně vystupuje funkce diferenciační a k ní se druží ještě funkce orientační. Lokalizační funkci mají všechny názvy tohoto typu, proto ji nepovažujeme za dominantní. Jako dominantní se v uvedeném souboru onym jeví funkce orientační a diferenciační, které se uplatňují u každého z níže uvedeného typu názvu jinak, respektive i v jiném sledu. Postižení těchto tzv. dominantních funkcí je jedním z cílů našeho příspěvku.

Pro účely našeho zkoumání byly excerpovány názvy železničních stanic a zastávek z tratí č. 073, 081, 083, 084, 096, 097, 114, 123, 130, 131, 133, 134, 135, 137, neboť všechny příslušné železniční stanice a zastávky se nacházejí na území Ústeckého kraje. Z dalších tratí jsme excerpovali názvy stanic a zastávek jen z jejich úseků nacházejících se na území Ústeckého kraje. Jednalo se o následující tratě a jejich úseky: trať č. 072 v úseku Ústí nad Labem západ – Štětí, č. 087 v úseku Lovosice – Dubičná, č. 089 v úseku Rybniště – Varnsdorf, č. 090 v úseku Děčín – Hněvice, č. 095 Horní Beřkovice – Straškov, č. 110 Louny – Telce, č. 124 Chomutov – Deštnice, č. 126 Most – Domoušice, č. 140 v úseku Chomutov – Perštejn, č. 160 v úseku Žatec – Blatno u Jesenice.

Excerpcí názvů všech železničních stanic a zastávek na území Ústeckého kraje s aktuálně fungující osobní dopravou jsme získali 211 názvů. 135 z nich (tj. cca 64 %) přitom tvořily názvy, které se shodovaly s oikonymy pojmenovávajícími sídelní

[3)] Názvy jsme excerpovali z publikace Jízdní řád 2015. Česká republika a mezinárodní spoje. Praha, SŽDC – státní organizace, 2014 a jejich existenci ověřovali vlastním terénním výzkumem.

území, na jejichž katastrálním území (případně v jeho bezprostřední blízkosti) se příslušná železniční stanice či zastávka nachází. Tyto názvy se proto nejeví z hlediska motivačního výzkumu názvů železničních stanic jako zajímavé. Skutečnost, že se např. ve městě *Česká Kamenice* jmenuje stejně i železniční stanice, není nic, co bychom neočekávali a co by bylo překvapujícím zjištěním. Z onomastického hlediska jsou nepochybně „zajímavější“ názvy těch železničních stanic, které se zcela neshodují s oficiálním názvem města či obce, na jejichž katastrálním území se nacházejí. Takové názvy totiž plní nejen funkce diferenciační a orientační, ale mohou plnit i funkce další, např. propagační a reklamní (viz níže). Tyto funkce (orientační, diferenciační, příp. i další výše uvedené) plní druhá skupina názvů v různé míře. Jde o zbylých 76 proprií (tedy o 36 %).

Mezi těmito 76 názvy nalezneme různé typy. Jejich společnou vlastností je skutečnost, že sestávají alespoň ze dvou pojmenování, přičemž první složkou je vždy propriální oikonymické pojmenování. Druhou složkou může být: 1) rovněž proprium; 2) apelativum; 3) kombinace apelativa a propria (1 název). Přitom typy 1) a 2) jsou strukturovány do několika podtypů s měnící se hierarchií funkcí, jež jednotlivé podtypy názvů plní.

Početněji je zastoupen typ 1) (celkem 44 názvů), který sestává z oikonyma a z rozlišujícího přívlastku (atributu), nejčastěji v podobě oikonyma v nominativu (celkem 11 názvů). Názvy, v nichž je ve funkci rozlišujícího atributu anoikonymum, respektive chrématonymum, jsou ojedinělé, srov. *Litoměřice Cihelna*, *Most–Minerva* (jde celkem o tyto dva názvy s rozlišujícím přívlastkem neoikonymického, respektive chrématonymického charakteru v nominativu). Oikonymum pojmenovává v těchto případech zpravidla městskou část, jedná se tedy většinou původně o obce, které se v souvislosti s pozdějším urbanistickým vývojem blízkého města staly jeho součástí, např. *Ústí nad Labem–Střekov*, *Děčín–Čertova Voda*, *Děčín–Prostřední Žleb*, *Děčín–Přípeř*, *Roudnice nad Labem–Bezděkov*, *Roudnice nad Labem–Hracholusky*, *Most–Kopisty*, *Bílina–Chudeřice*, *Povrly–Roztoky* apod. Oikonymum ve funkci rozlišujícího přívlastku plní dominantně funkce orientační a diferenciační (v tomto sledu). Diferenciační funkce spočívá ve schopnosti propria rozlišovat daný onymický objekt od jiného onymického objektu téhož druhu, např. železniční stanice *Bílina–Chudeřice* se tak odlišuje od stanice *Bílina*. Orientační funkce je naplňována tak, že stanice *Bílina–Chudeřice* se nachází na katastrálním území obce s týmž oficiálním názvem, a dále tím, že takový název nás orientuje v daném územním prostoru. Výraznou orientační funkcí mají výše uvedené názvy *Most–Minerva*, *Litoměřice Cihelna*, neboť ty především orientují v prostoru. Jejich diferenciační funkce je přitom poněkud upozaděna, neboť uvedené názvy nediferencují jazykově ztvárněný objekt od jiného objektu téhož druhu, neboť jiný takový objekt se na daném katastrálním území už nenachází (tedy v případě uvedených názvů žádná další Minerva, respektive cihelna).

Většinu názvů typu 1) tvoří taková propria, jejichž druhou složkou je rovněž proprium (oikonymum, oronymum, hydronymum, choronymum), ovšem v předložkovém pádě (jedná se o 31 názvů). Toto proprium je však v následujících příkladech v nesouladu s oficiálním názvem příslušného města či obce, neboť ten příslušný rozlišující přívlastek v podobě předložkového pádu propria neobsahuje. Funkcí tohoto přívlastku je v některých případech diferencovat od stejnojmenného názvu jiné železniční stanice v České republice v rámci její železniční sítě, či od stejnojmenného názvu jiného města či obce v České republice (ovšem mimo její železniční síť).

Existuje i několik názvů s redundantními (respektive tzv. pseudodiferenciačními) přívlastky, které nediferencují ani od stejnojmenných názvů železničních stanic ani od stejnojmenných názvů měst či obcí v České republice, např. *Koštice nad Ohří* (v naší zemi není v současnosti žádná obec či město s názvem *Koštice* ani stejnojmenná železniční stanice), podobně *Touchovice u Loun*, *Zahrady u Rumburka*, *Bystřany v Čechách*. Je otázkou, zda v době svého pojmenování měla příslušná stanice svůj „propriální konkurent“. Pokud ne, diferenciační funkce takového názvu už v momentu pojmenování byla irelevantní. (tato funkce by se dala označit spíše jako pseudodiferenciační). Do popředí tak vystoupila funkce orientační. Orientační funkce takovýchto názvů sehrála v okamžiku pojmenování důležitou roli a zjevně ji má doposud. Lze předpokládat, že názvy malých obcí (např. výše uvedený typ *Koštice*) se díky svému redundantnímu přívlastku dostaly do většího povědomí pracovníků v železniční dopravě, což je i předpoklad pro to, aby organizace provozu železnic byla bezpečnější. Jakkoli jsou přívlastky v uvedených názvech vlastně nediferenciační, mohou dobře plnit funkci orientační. Který obyvatel např. z Moravy ví, kde se nachází obec *Koštice*? Přívlastek *nad Ohří* mu pomůže zorientovat se v území České republiky, tedy že obec zřejmě leží na některém místě v bezprostředním sousedství řeky Ohře. Domníváme se proto, že uvedené názvy s redundantním přívlastkem plní velmi pozitivní roli v rámci vnitroželezniční komunikace a do určité míry i mimo ni. Je otázkou dalšího vývoje názvosloví našich železničních stanic a zastávek, zda uvedené názvy zůstanou zachovány, či budou zkráceny o zmíněný redundantní přívlastek. V této souvislosti uveďme ještě jeden příklad podobného druhu, a to název *Moldava v Krušných horách* (rozlišujícím přívlastkem je oronymum). Ani tento název (tedy *Moldava*) nemá v České republice ani v její železniční síti stejnojmenný pandán. Má ho však ve Slovenské republice: na východním Slovensku (dnes v Košickém kraji) leží obec i železniční stanice *Moldava nad Bodvou*. Tento příklad je zřetelným svědectvím existence jednotných československých železnic po velkou část 20. století.

Ostatní názvy tohoto typu mají buď stejnojmenný pandán v rámci železniční sítě ČR, nebo mimo ni, respektive v rámci železniční sítě ČR i mimo ni. Do první skupiny patří názvy *Bečov u Mostu* (srov. *Bečov nad Teplou*, rozdíl je v rozlišujícím přívlastku), *Březno u Chomutova* (srov. *Březno u Mladé Boleslavi*, *Březno u Postoloprt*), *Černovice u Chomutova* (srov. *Černovice u Tábora*), *Chlumčany u Loun* (srov.

Chlumčany u Dobřan), *Křešice u Děčína* a vedle toho i *Křešice u Litoměřic* v Ústeckém kraji, *Lipová u Šluknova* (srov. i *Lipová lázně*), *Lom u Mostu* (srov. *Lom u Stříbra*, *Lom u Tachova*), *Opočno u Loun* (srov. *Opočno pod Orlickými horami*), *Sádek u Žatce* (srov. *Sádek u Poličky*), *Oldřichov u Duchcova* (srov. *Oldřichov v Hájích*), *Chotěšov pod Házmburkem* (srov. *Chotěšov u Stoda*), *Slatina pod Házmburkem* (srov. *Slatina nad Zdobnicí*, *Slatina u Vysokého Mýta*), *Hostomice nad Bílinou* (srov. *Hostomice pod Brdy*), *Vrbno nad Lesy* (srov. *Vrbno pod Pradědem*), *Hradiště v Čechách* (srov. *Hradiště u Blatné*), *Teplice v Čechách* (srov. *Teplice nad Metují*, *Teplice nad Bečvou*). U posledního uvedeného příkladu je přívlastek poněkud luxusním řešením, neboť *Teplice* v Ústeckém kraji jsou nepochybně nejznámějším toponymickým objektem s tímto názvem. Ostatní názvy se složkou *Teplice* (viz výše) pojmenovávají sídla mnohem menší i méně významná, a proto jsou ve srovnání se stejnojmennými *Teplicemi* v severních Čechách i příznakové. Je však zřejmé, že název *Teplice v Čechách* funguje dobře v rámci vnitroželezniční komunikace. Domníváme se, že ačkoli je rozlišující přívlastek zde rovněž redundantní, název s tímto přívlastkem může i nadále plnit svou orientační funkci (srov. však vedle toho název stanice *Teplice zámecká zahrada* bez rozlišujícího přívlastku). Tyto názvy mají dominantní funkce orientační a diferenciační (v tomto sledu).

Do druhé skupiny patří názvy *Březiny u Děčína* (srov. obce *Březiny* v okresech Chrudim, Náchod, Svitavy), *Lišany u Žatce* (srov. *Lišany* v okrese Rakovník), *Trnovany u Litoměřic* (srov. i obce *Trnovany* v okresech Louny, Teplice v Ústeckém kraji), *Zahrádky u České Lípy* (srov. i *Zahrádky* v okrese Jindřichův Hradec), *Želenice nad Bílinou* (srov. i *Želenice* v okresech Děčín, Kladno), *Vilémov u Šluknova* (srov. i *Vilémov u Kadaně*) apod. Třetí skupinu názvů jsme neanalyzovali, patřily by do ní ty názvy z první skupiny, které mají svůj stejnojmenný pandán v názvech měst či obcí mimo železniční síť České republiky.

Z hlediska formálního převažují mezi názvy typu 16) (celkem 31 názvů) struktury s předložkou *u* (celkem 20 názvů). Tato předložka se v materiálu železničních stanic Ústeckého kraje pojí výlučně s oikonymy. Pouze s oronymem se pojí předložka *pod* (2 názvy, *Chotěšov pod Házmburkem*, *Slatina pod Házmburkem*). Převážně s historickým choronymem *Čechy* se pojí předložka *v* (srov. *Bystřany v Čechách*, *Teplice v Čechách*, *Hradiště v Čechách*), přitom je otázka, zda existovaly nějaké *Bystřany na Moravě* (naproti tomu oikonymem *Hradiště* je v neformální, neoficiální komunikaci na Moravě označováno *Uherské Hradiště*). Pouze v jednom případě se předložka *v* pojí s oronymem (srov. výše uvedený název *Moldava v Krušných horách*). Převážně s hydronymy se pojí předložka *nad* (srov. *Malé Březno nad Labem*, *Koštice nad Ohří*, *Želenice nad Bílinou*, *Hostomice nad Bílinou*). Ojediněle se tato předložka pojí i s anoikonymem *Lesy*, které je ovšem motivováno apelativně (srov. název *Vrbno nad Lesy*).

Jádro typu 2) (celkem 31 názvů) tvoří názvy obsahující rozlišující apelativní přívlastek *město* (v názvech stanic nacházejících se zpravidla na katastru příslušného města) a *zastávka* (v názvech nacházejících se na katastrech měst i obcí, případně v jejich bezprostřední blízkosti). Oba přívlastky mají zřetelnou diferenciační funkci (odlišují danou stanici či zastávku od jiné na katastrálním území příslušného města či obce), V našem materiálu se oba přívlatky vyskytují celkem 7x. Přívlastek *zastávka* obsahují názvy *Šluknov*, *Jirkov*, *Lom u Mostu*, *Žalany*, *Měděnec*. Všechny tyto názvy mají stejný protiklad, vyskytují se v opozici k názvu bez rozlišujícího přívlastku. Pouze názvy *Vejprty zastávka* vytvářejí 2 opozice (srov. *Vejprty*, *Veprty koupaliště*), 3 opozice název *Lovosice zastávka* (srov. *Lovosice*, *Lovosice město*, *Lovosice závod*).

Podobně i některé názvy s rozlišujícím přívlastkem město vytvářejí opozici k názvům bez přívlastku – srov. *Chomutov město* (*Chomutov*), podobně i *Krásná Lípa* a *Osek*. 2 opozice vytvářejí názvy Lovosice (názvy ostatních lovosických stanic viz výše), *Louny město* (*Louny střed*, *Louny*), *Litoměřice město* (*Litoměřice horní nádraží*, *Litoměřice Cihelna*), 3 opozice název *Roudnice nad Labem město* (*Roudnice nad Labem*, *Roudnice nad Labem–Bezděkov*, *Roudnice nad Labem–Hracholusky*).

Lze tedy konstatovat, že názvy typu 2) obsahující rozlišující přívlastek *město*, *předměstí*, *zastávka*, *střed*, *sever*, *západ*, *východ*, *hlavní nádraží*, *staré nádraží*, *horní nádraží*, *dolní nádraží* mají dominantní funkce diferenciační a orientační (v tomto sledu). Názvy typu 2) obsahující rozlišující přívlastek *koupaliště*, *kyselka*, *závod*, *zámecká zahrada* mají dominantní funkce orientační a diferenciační (v tomto sledu).

Dominantní diferenciační funkci mají i názvy obsahující rozlišující přívlastek udávající polohu daného nádraží k jinému nádraží v rámci téhož města či obce, případně poloha v rámci města vůbec (v těchto případech by bylo možné uvažovat i o dominantní orientační funkci takových názvů – srov. např. stanice *Louny střed* na rozdíl od stanic *Louny* a *Louny město*. *Mikulášovice střed* (na rozdíl od stanic *Mikulášovice dolní nádraží* a *Mikulášovice horní nádraží*). Dominantní diferenciační funkce je patrná z názvů *Ústí nad Labem sever* (na rozdíl od stanic *Ústí nad Labem hlavní nádraží*, *Ústí nad Labem západ* a i *Ústí nad Labem–Střekov*), *Děčín východ* (na rozdíl od stanic *Děčín hlavní nádraží* a i *Děčín–Staré město*, *Děčín–Čertova voda*, *Děčín–Prostřední Žleb*, *Děčín–Přípeř*), *Ústí nad Labem západ* (na rozdíl od stanic viz výše), *Žatec západ* (na rozdíl od stanice *Žatec*). Diferenciační funkce těchto názvů poněkud upozaďuje funkci orientační, tyto názvy mají tedy dominantní funkce diferenciační a orientační (v tomto sledu).

Orientační a diferenciační funkce jsou naopak zřetelné a identifikovatelná v názvech *Bílina kyselka* (na rozdíl od stanic *Bílina* a *Bílina–Chuděřice*, viz výše), *Lovosice závod* (na rozdíl od ostatních lovosických stanic viz výše), *Veprty koupaliště* (na rozdíl od stanic *Vejprty* a *Vejprty zastávka*). Uvedené přívlastky jsou výrazné orientační body v rámci příslušné lokality a jejich dominantní funkcí je orientovat polohu stanice

v rámci příslušné sídelní struktury a v druhém sledu následně diferencovat. Tyto názvy mají dominantní funkce orientační a diferenciační (v tomto sledu).

Dalších 7 názvů obsahuje dvouslovný apelativní přívlastek, přičemž většina z nich má dominantní diferenciační funkci, odlišuje dané nádraží od nádraží jiného, srov. názvy *Ústí nad Labem hlavní nádraží*, *Děčín hlavní nádraží* (odlišují od jiných nádraží v *Ústí nad Labem* i v *Děčíně*), *Varnsdorf staré nádraží* (odlišuje od stanic *Varnsdorf* a *Varnsdorf–pivovar Kocour*, viz dále), *Mikulášovice dolní nádraží* (odlišuje od stanic *Mikulášovice střed* a *Mikulášovice horní nádraží*), *Mikulášovice horní nádraží* (viz předchozí příklad), *Litoměřice horní nádraží* (odlišuje od stanic *Litoměřice Cihelna*, *Litoměřice město*). Naproti tomu dominantní orientační a diferenciační funkce (v tomto sledu) má název *Teplice zámecká zahrada*.

Názvy stanic obsahující rozlišující apelativní přívlastek *kyselka*, *koupaliště*, *zámecká zahrada*, *závod*, případně názvy typu *Most–Minerva*, *Litoměřice Cihelna* se svým charakterem a funkcemi, které vyjadřují, podobají názvům zastávek MHD, neboť v nich se jazykově ztvárňují názvy různých objektů, budov, firem a jiných institucí nacházejících se na území příslušného města. To je nezbytné z hlediska orientace v příslušném městě a z hlediska diferenciace mezi jednotlivými zastávkami MHD. U názvů železničních stanic a zastávek je tento jev vzácnější. Některé z výše uvedených názvů mají kromě svých dominantních funkcí i zřetelné sekundární funkce, např. propagační a reklamní. Tyto sekundární funkce vyjadřují názvy obsahující pojmenování destinací turistického ruchu – *Bílina kyselka*, *Vejprty koupaliště*, *Teplice zámecká zahrada*. Tyto sekundární funkce vyjadřují (ovšem) v menší míře i názvy obsahující ve funkci rozlišujícího přívlastku apelativa typu *závod* apod. (srov. např. název *Lovosice závod*), či logonyma (např. *Most-Minerva*), neboť nepojmenovávají obvyklé destinace cestovního ruchu, ale subjekt vykonávající výrobní nebo obchodní (respektive i výrobně-obchodní) činnost průmyslového charakteru. Názvy obsahující ve své struktuře apelativa či propria pojmenovávající nějaký výrobní podnik, firmu nebo obchod jsou svědectvím hospodářské a ekonomické situace dané lokality, a proto jsou do určité míry rovněž nositeli reklamní a propagační funkce.

Dominantní orientační a diferenciační funkce (v tomto sledu) má jediný název zastupující typ 3), obsahující rozlišující přívlastek sestávající z apelativa a propria (konkrétně chrématonyma), a to *Varsnsdorf–pivovar Kocour*. Také tento název (stejně jako názvy s apelativy typu *kyselka*, *zámecká zahrada* apod.) má kromě uvedených dominantních funkcí i funkce propagační a reklamní jakožto výrazné funkce sekundární. Názvů obsahujících chrématynomum (konkrétně zpravidla logonymum) mezi názvy železničních stanic a zastávek v současné době přibývá, což souvisí s rozvojem podnikání po roce 1989 u nás (lze ověřit nahlédnutím do seznamu všech železničních stanic a zastávek v České republice). Je otázkou dalšího vývoje názvů v této oblasti, zda se takováto pojmenováni uplatní i v dlouhodobějším časovém horizontu. S touto

skutečností souvisí i stabilita názvosloví železničních stanic a zastávek, která by podle našeho názoru neměla podléhat momentálním hospodářským a ekonomickým trendům v dané lokalitě, neboť tu hrozí nebezpečí rozkolísání soustavy názvů tohoto typu. Takové názvy mohou být často měněny v závislosti na proměnách podnikatelského prostředí příslušné lokality.

3. Shrnutí

Na základě analýzy 211 názvů železničních zastávek a stanic v Ústeckém kraji jsme zjistili následující skutečnosti:

1) 135 názvů se plně shodovalo s oikonymy označujícími města či obce, na jejichž katastru (případně v jehož bezprostřední blízkosti) se příslušné železniční stanice a zastávky nacházely.

2) zbylých 76 názvů obsahovalo rozlišující přívlastek v podobě propria (44 názvů) apelativa (31 názvů), případně ve smíšené podobě apelativní-propriální (1 název, *Varnsdorf–pivovar Kocour*).

a) Nejpočetněji zastoupený typ s rozlišujícím přívlastkem v podobě propria se dále členil na podtyp s přívlastkem v předložkovém pádě (31 názvů) a na podtyp s přívlastkem v nominativu. Podtyp s přívlastkem v předložkovém pádě zahrnoval 19 názvů s dominantními funkcemi orientační a diferenciační (v tomto sledu), 6 názvů s dominantní funkcí orientační. Uvedených 19 názvů mělo opozici v názvu v rámci železniční sítě ČR, 6 názvů opozici v rámci České republiky a zbylých 6 názvů nemělo v rámci České republiky ani v její železniční síti opoziční název.

b) Typ s rozlišujícím přívlastkem v podobě apelativa se dále člení na podtyp s dominantními funkcemi diferenciační a orientační (v tomto sledu) (celkem 27 názvů) a na podtyp s dominantními funkcemi orientační a diferenciační (v tomto sledu) (celkem 4 názvy). Tento druhý podtyp obsahoval názvy s rozlišujícím apelativním přívlastkem *koupaliště*, *kyselka*, *závod*, *zámecká zahrada*. Zbylých 27 názvů obsahovalo ostatní apelativní přívlastky *město*, *předměstí*, *zastávka*, *střed*, *sever*, *západ*, *východ*, *hlavní nádraží*, *horní nádraží*, *staré nádraží* s dominantními funkcemi diferenciační a orientační (v tomto sledu).

c) Typ s rozlišujícím přívlastkem smíšeným (tj. apelativně-propriálním) zahrnoval výše uvedený jediný název *Varnsdorf–pivovar Kocour* s dominantními funkcemi orientační a diferenciační (v tomto sledu).

V následující tabulce uvádíme názvy některých železničních stanic zastávek s jejich dominantními funkcemi. Výběr těchto názvů jsme provedli tak, aby jednotlivé názvy reprezentovaly každý z uvedených typů a podtypů.

Tabulka: Přehled vybraných železničních stanic a zastávek v Ústeckém kraji a jejich dominantních funkcí.

Název železniční stanice	**dominantní funkce**
Ústí nad Labem hlavní nádraží	orientační, diferenciační
Ústí nad Labem západ	diferenciační, orientační
Ústí nad Labem sever	diferenciační, orientační
Ústí nad Labem–Střekov	orientační, diferenciační
Roudnice nad Labem	orientační
Roudnice nad Labem město	diferenciační, orientační
Roudnice nad Labem–Bezděkov	orientační, diferenciační
Roudnice nad Labem–Hracholusky	orientační, diferenciační
Chomutov	orientační
Chomutov město	diferenciační, orientační
Jirkov	orientační
Jirkov zastávka	diferenciační, orientační
Louny	orientační
Louny město	diferenciační, orientační
Louny střed	diferenciační, orientační
Vejprty	orientační
Vejprty zastávka	diferenciační, orientační
Vejprty koupaliště	orientační, diferenciační
Lovosice	orientační
Lovosice město	diferenciační, orientační
Lovosice zastávka	diferenciační, orientační
Lovosice závod	orientační, diferenciační
Křešice u Děčína	orientační, diferenciační
Křešice u Litoměřic	orientační, diferenciační
Koštice nad Ohří	orientační
Zahrádky u České Lípy	orientační, diferenciační (ovšem nikoli v rámci železniční sítě ČR)
Varnsdorf	orientační
Varnsdorf staré nádraží	diferenciační, orientační
Varnsdorf–pivovar Kocour	orientační, diferenciační

4. Závěr

Zaobírali jsme se názvy železničních stanic a zastávek v Ústeckém kraji. Na základě našeho zkoumání se domníváme, že užitečná by v tomto ohledu byla jednak komplexní analýza všech železničních stanic a zastávek v České republice, jednak srovnání pojmenování železničních stanic a zastávek se stanicemi a zastávkami autobusové dopravy. Zvláště přínosné by bylo srovnání názvů obou těchto typů stanic

– zastávek ve stejných místech (lokalitách), čímž by bylo možné postihnout rozdíly v pojmenování mezi oběma subkategoriemi onym. Výsledky získané naším zkoumáním v Ústeckém kraji bychom rádi v budoucnosti konfrontovali s výsledky získanými analýzou kompletního souboru všech názvů železničních stanic a zastávek v České republice.

patrik.mitter@seznam.cz
Katedra bohemistiky, Pedagogická fakulta
Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem
České mládeže 8
400 96 Ústí nad Labem