Piotr Tomasik (Bydgoszcz)

ZDZICHU I *STIOPA* – KOLEDZY Z PARKINGU O INKORPORACYJNEJ FUNKCJI IMION SAMOCHODÓW

ZDZICHU AND _STIOPA_ – FRIENDS FROM THE CAR PARK, OR ON THE INCORPORATIVE FUNCTION OF CAR NICKNAMES

The text is devoted to car nicknames. The author analyzes the material collected using a survey method. A linguistic (onomastic) and cultural analysis has been carried out. The most important question concerns the function of car nicknames. Due to the fact that these names usually do not distinguish objects (in the family there is often only one car), the main function the author points out is the incorporative one.

Keywords
nickname, car, incorporation, function

Słowa kluczowe
imię, samochód, inkorporacja, funkcja

Bjørnar Olsen, prowadząc badania nad kulturą materialną rozpatruje rolę przedmiotów w życiu człowieka i konstatuje: „ludzka społeczność składa się również z rzeczy" (Olsen, 2013, s. 263). Autor monografii przedstawia wiele argumentów dowodzących słuszności postawionej tezy. Wydaje się, że taki punkt widzenia znajduje swoje potwierdzenie również w tradycji nadawania imion niektórym przedmiotom. Samochody osobowe są tego dobrym przykładem.

Przedmiotem niniejszej analizy są imiona samochodów osobowych. Chodzi o takie wyróżniki, które nadawane są indywidualnie przez użytkownika poszczególnym egzemplarzom pojazdów. Interesują mnie imiona nieoficjalne, które w przeciwieństwie do nazw markowych pojazdów, oznaczeń modelu czy typu (które są zwykle w sposób trwały naniesione na karoserię pojazdu), funkcjonują przede wszystkim w komunikacji pomiędzy użytkownikami pojazdu i w zdecydowanej większości nie są w żaden sposób eksponowane w formie napisu. Używam określenia *imię*, ponieważ analizowane przeze mnie jednostki wydają się bliskie imionom ludzi i zwierząt. Termin *imię* stosuję także w celu podkreślenia indywidualności. *Imię* wydaje mi się być czymś bardziej spersonalizowanym niż *nazwa* (która może być nieco bardziej ogólna). Nadawanie imienia jest jednym z przejawów personalizacji produktów seryjnych. Językoznawcy niejednokrotnie poddawali analizie nazwy markowe pojazdów (wyróżniki oficjalne), temat imion pojedynczych egzemplarzy wydaje się jeszcze niedostatecznie rozpoznany.

W wielu polskich gospodarstwach domowych samochody są przedmiotem dumy, wynoszone bywają wręcz do roli jednego z domowników. Antropolog Roch Sulima, opisując pojazdy marki Syrena, najpopularniejszy samochód w Polsce

lat 60. i 70. XX wieku zauważa: „w potocznej świadomości […] <<syrenka>> wchodziła nie tyle w szereg rzeczy rodziny, ale stawała się jakby <<osobnikiem>>, podlegała personifikacjom i animizacjom. Była pielęgnowana (mycie, pastowanie, otulanie), dekorowana (firanki, frędzle, puszyste pokrowce na siedzenia, sztuczne kwiaty przy desce rozdzielczej, tylna półka – przypominająca odświętnie ustrojony stolik z serwetami, poduszeczkami i częściej lalkami niż figurkami zwierząt). Treść i forma tych zwyczajów sytuowała się między zwyczajami związanymi z pielęgnacją dziecka, a dbałością o dom lub ogródek" (Sulima, 2000, s. 40). Tradycja pielęgnowania samochodów nie zniknęła wraz z zastąpieniem syren nowszymi pojazdami: „Przy ostatnich syrenkach i pierwszych maluchach Polacy trwonili swoje nadwyżki czasu. Samochody były drogie, czas tani. Nierzadko mały fiat na parkingu wyglądał jak po wizycie taniego dekoratora: firanki z frędzlami, zasłonki, pluszowe wyściółki na tylnej półce. Dobrze <<umeblowany>> maluch wymagał nieustannej pielęgnacji, zapobiegliwości. Stawał się domownikiem <<na czterech kołach>>, personifikował się. Ponadto wydawało się, że będzie to samochód na całe życie. To zresztą jeden z podstawowych rysów polskiej mentalności automobilowej" (Sulima, 2000, s. 51). Elementem udomowienia z pewnością jest także zwyczaj nadania pojazdowi imienia.[1] Ingrid Piller zauważa, że samochód „stał się tak integralną częścią naszego otoczenia, jaką wcześniej był koń" (Piller, 1995, s. 47). Prawdopodobnie więc tradycja nadawania imion koniom przeniesiona mogła zostać na samochody.

Bjørnar Olsen pisze: „człowiek zawsze poszerzał swe społeczne relacje do poza-ludzkiego [*non-human*], do nie-człowieka, z którym wymieniał mienie i tworzył wspólnoty. Według Michela Serresa zdolność do tworzenia zaawansowanych materialnych więzi konstytuuje człowieka jako istotę społeczną; jest to główna różnica pomiędzy naszą społecznością a społecznością zwierząt" (Olsen, 2013, s. 20).[2]

Tradycja nadawania imion samochodom jest bardzo popularna w USA, w kraju, w którym rola samochodu osobowego w życiu rodziny jest jeszcze większa niż w Polsce. W internecie publikowane są popularne poradniki wskazujące sposoby wyboru imienia dla samochodu, proponowane są zestawy gotowych imion dopasowanych do charakterystyki (a może: cech charakteru) pojazdu.[3] W dniu 2 października w Stanach Zjednoczonych obchodzony jest Dzień nadawania imienia samochodom (Name Your Car Day). Święto, choć nieoficjalne, może być

---

1 Również twórcy nazw modeli samochodów niejednokrotnie odwoływali się do bliskości samochodu, proponowali nazwy będące określeniami ludzi (Piller, 1995, s. 204–223).

2 W cytowanym fragmencie autor odwołuje się do: M. Serres, Statues, Paris 1987, s. 209; B. Latour, Pandora's Hope, s. 198.

3 Zob. np. *Rules For Naming Your Car*, https://www.youtube.com/watch?v=VCM2xSfsGSg (dostęp 29.11.2017); *130+ Good Car Names – Car Name Ideas that are Aggressive, Classic, Cute, Fast, Funny & Sexy*, https://www.youtube.com/watch?v=7_MXswCg4RM (dostęp 29.11.2017).

powodem do przesłania życzeń bliskiej osobie. W Internecie dostępne są odpowiednie kartki okolicznościowe.[4]

Celem niniejszej analizy jest opis polskich imion samochodów. Do zebrania materiału wykorzystałem metodę wywiadu, krótkiej ankiety, którą przeprowadziłem na parkingach przed centrami handlowymi w Bydgoszczy w listopadzie i grudniu 2015. Do badania zapraszałem użytkowników samochodów osobowych o wyróżnikach rejestracji wskazujących na miasto Bydgoszcz (CB) lub powiat bydgoski (CBY), tj. na najbliższe okolice miasta. Takie zawężenie pozwoli na kontynuację i rozszerzenie badań w przyszłości i da możliwość przeprowadzenia analizy porównawczej. Dzięki ograniczeniu terytorialnemu możliwe będzie uporządkowanie materiału i w konsekwencji prowadzenie późniejszych badań porównawczych (synchronicznych lub diachronicznych), np. porównanie imion samochodów z Bydgoszczy i najbliższych okolic z imionami samochodów z innych miast i miejscowości. Zdaję sobie sprawę z tego, że wyróżnik miejsca zarejestrowania pojazdu (w moim wypadku CB lub CBY) nie daje gwarancji tego, że użytkownikiem samochodu jest osoba z Bydgoszczy. Aby mieć pewność, skąd pochodzi kierowca, musiałbym zadawać dodatkowe pytanie. Nie robiłem tego, obawiałem się, że mogłoby ono zniechęcić respondenta do dalszej rozmowy. Ewentualne różnice wynikające z pominięcia tego pytania wydają się marginalne i nie powinny zaburzyć rezultatów analizy.

Głównym celem badania było pozyskanie imienia samochodu. Ze względu na możliwe różnice pomiędzy potocznym rozumieniem słowa *imię* (jako wyróżnika tożsamego z imionami nadawanymi ludziom) a rozumieniem onomastycznym zdecydowałem się na sformułowanie pytania w następujący sposób: „jak pan/pani mówi o samochodzie". W uzasadnionych wypadkach zadawałem dodatkowe pytanie: „czy samochód ma jakieś swoje imię".

Nie zapraszałem do rozmowy użytkowników pojazdów noszących jakiekolwiek cechy pojazdu użytkowego (tj. taksówek, oznakowanych samochodów przedstawicieli handlowych, pojazdów dostawców pizzy itp.) – zależało mi na zabraniu imion samochodów prywatnych. Kontynuacją niniejszych badań może być ich rozszerzenie o imiona pojazdów użytkowych, ciekawe mogą być także badania dotyczące ewentualnych imion pojazdów ciężarowych (ciągników siodłowych i zestawów samochodowych obsługujących przewozy długodystansowe, popularnie nazywanych tirami). Takie zestawienie mogłoby wyjawić podobieństwa i różnice w nadawaniu imion. Nie interesowała mnie także forma własności, nie pytałem użytkowników, nie dociekałem, kto jest właścicielem pojazdu (także po to, żeby nie zniechęcić, nie przestraszyć).

Wywiad przeprowadzany był przy pojeździe, którego dotyczył. Pozwoliło mi to na uzupełnienie danych (o które nie pytałem, a zakładałem, że mogą być istotne podczas analizy), tj. o markę, model, przybliżony wiek. Notowałem także wyróżnik

[4] Zob. np. http://random-mom.com/tag/name-your-car-day/(dostęp 29.11.2017).

tablic oraz szacunkowy wiek i płeć respondenta. Tak wzbogacony wywiad pozwolił na analizę wyników w szerokim, socjologiczno-językoznawczym, zakresie.

W ankiecie zgodziło się wziąć udział 165 respondentów. Zebrałem 38 imion w odniesieniu do 34 pojazdów. W 32 wypadkach użytkownicy wskazywali jedno imię, w dwóch wypadkach podali więcej niż jedno imię (odpowiednio dwa i cztery imiona), w 131 wypadkach respondenci wskazywali, że nie posługują się imieniem pojazdu. Choć próba badania nie była duża, moim zdaniem na jej podstawie można już wyciągnąć pierwsze wnioski. Porównanie ilości pojazdów z imionami i pojazdów bez imion wskazuje stosunkowo dużą popularność praktyki nadawania imion. Blisko 20% użytkowników wyjawiło imiona pojazdów. Biorąc pod uwagę niechęć (a czasem i strach) respondentów przed rozmową, można sądzić, że dane te są zaniżone.

Miejsce imion samochodów w systemie onomastycznym nie budzi wątpliwości. Jednostki te lokować należy w kategorii nazw własnych, w grupie chrematonimów, w podgrupie porejonimów (rozumianej jako nazwy środków transportu). Ze względu na stosunek ilości denotatów i desygnatów imiona samochodów zdają się być idealnymi nazwami własnymi – jedno imię wskazuje jeden, konkretny pojazd. Na tej podstawie można więc porównać je do unikatonimów. Imiona indywidualizują seryjnie produkowane pojazdy.

Imiona samochodów zaliczyć należy do nazw nieoficjalnych. Nazwy takie nie są obowiązkowe. Prawo wymaga, aby każdy pojazd silnikowy poruszający się po drogach publicznych w Polsce posiadał cechy pozwalające na jego jednoznaczną identyfikację. Wymóg ten zaspokajają numery rejestracyjne – kody literowo-cyfrowe, nadawane przez organy administracji państwowej.[5] Drugim, także wymaganym przez prawo, sposobem identyfikacji samochodów są indywidualne numery (kody) nadawane przez producenta. Najczęściej do identyfikacji używane są numery podwozia. Te, w przeciwieństwie do numerów rejestracyjnych (które można a czasami nawet należy zmieniać), są niezbywalne i pojazd za ich pomocą może być identyfikowany od wyprodukowania do fizycznej likwidacji. Imiona pojazdów są więc czymś dodatkowym, czymś opcjonalnym.

Pierwszym obserwowanym parametrem jest motywacja imienia. Notując cechy pojazdu, starałem się dopytać respondenta o motywację imienia (nie chciałem jej samodzielnie rekonstruować). Należy bowiem pamiętać, że związek klasycznej nazwy z desygnatem jest arbitralny. Jest to szczególnie widoczne w wypadku nazw nieoficjalnych. Niektóre z motywacji podanych przez respondentów były zaskaku-

---

5 W Polsce przewidziano także możliwość indywidualnej kreacji kodu rejestracyjnego. Taka usługa jest dodatkowo płatna. Właściciele samochodów często wybierają w takich wypadkach wyróżniki słowne. Ich analiza mogłaby przynieść bardzo ciekawe wnioski. Niestety, nie otrzymałem zgody na zbudowanie takiej bazy danych – jej stworzenie byłoby niezgodne z Ustawą o ochronie danych osobowych (Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, Dz.U. 1997 nr 133 poz. 883).

jące, inne od tych, które mi, jako obserwatorowi, przychodziły na myśl. To dowodzi tego, że często w nazwach motywacja wskazana przez badacza nie musi odpowiadać zamysłowi nominatora-autora nazwy. Przykładem takiej sytuacji wydaje mi się rozmowa przy zielonym samochodzie Renault Twingo. To niewielki, kompaktowy pojazd o charakterystycznych kształtach. Kolor zielony nie jest najpopularniejszym kolorem samochodów i wyróżniał ten pojazd spośród innych stojących na parkingu. Użytkownik posługiwał się imieniem *Żaba*. Wskazanie motywacji nie dotyczyło jednak ani koloru, ani niewielkich, krępych rozmiarów. Użytkownik wyjaśnił: „to francuz, a Francuzi lubią żabie udka". W wybranych przykładach w nawiasach podaję motywację wskazaną przez użytkownika pojazdu.

Pod względem motwacji wśród zebranych imion zdecydowałem się wyróżnić dwie grupy. W skład pierwszej (liczącej 21 onimów) weszły imiona bezpośrednio związane z marką lub typem pojazdu. Do tego zbioru zaliczyłem wszelkiego rodzaju przekształcenia nazwy oficjalnej lub wybór nowego imienia o silnym związku z nazwą markową: *Asterix* (Opel Astra), *Aśka* (Opel Astra), *Audi*, *Beema* (BMW), *Beemka* (BMW), *Cytryn* (Citroen), *Foczka* (Ford Focus), *Foka* (Ford Focus), *Honda*, *Kanguś* (Renault Kangoo), *Mazdunia* (Mazda), *Meganka* (Renault Megane), *Mesiu* (Mercedes), *Miniak* (Mini), *Mundek* (Ford Mondeo), *Polo* (Volkswagen Polo), *Poluś* (Volkswagen Polo), *Punia* (Fiat Punto), *Unowóz* (Fiat Uno, połączenie nazwy modelu i czasownika *wozić*), *Wilku* (Volvo; przekształcenie Volvo-Wolf--Wilku), *Zdzicha/Zdzisława* (Mazda; respondent wskazał na ciąg przekształceń: Mazda-Mazdzicha-Zdzicha). Niektóre z przekształceń były daleko posunięte, związane były nawet ze zmianą rodzaju gramatycznego słowa, np. *Punia* – Fiat Punto. Część elementów tej grupy może wzbudzać wątpliwości. Niektóre imiona są bowiem identyczne z potocznymi (nieoficjalnymi) wariantami nazw markowych lub nazw modelu: *Beema*, *Beemka*, *Mesiu*, *Miniak*, *Mazdunia*. Jeszcze więcej wątpliwości może wzbudzić zaliczenie do tej grupy onimów *Audi*, *Honda* i *Polo*, które są tożsame z nazwami marek samochodów (Audi, Honda) i modelu (Polo). Kluczowe (decydujące) wydało mi się to, że były to odpowiedzi na pytanie dotyczące imienia nadanego samochodowi. W świadomości użytkowników *Honda* okazuje się takim samym imieniem jak *Złomek* czy *Niunia*. Mamy tu niewątpliwie do czynienia z formami homofonicznymi, identycznie brzmiącymi, ale różniącymi się pełnioną funkcją. *Honda* jest w tym wypadku nazwą marki (to jest wszystkich egzemplarzy wyprodukowanych aut), ale funkcjonuje zarazem jako nazwa własna, wybrana jako taka przez właściciela pojazdu (dodam na marginesie: nazywanym tak pojazdem niekoniecznie musi być auto marki Honda).

Drugi zbiór (16 onimów) tworzą imiona bez bezpośredniego związku z oficjalnym oznaczeniem pojazdu. Motywacje nazewnicze w tej grupie były bardzo różne. Wskazać można na następujące czynniki:

– wielkość pojazdu: *Czołg* (Mitsubishi Pajero; „bo duży i ciężki"),
– stan techniczny, najczęściej zły: *Kaszlak* (Renault Megane), *Padaka* (Audi

A2), *Rzęch* (Fiat Punto), *Trup* (Škoda Fabia: „samymi starymi jeżdżę“), *Złomek* (Mercedes; „żeby było śmiesznie“),
- brzydota: *Benia* (Mitsubishi; „jest brzydkie jak Benia“),
- szybkość: *Strzała* (*Renault Twingo*; „bo mknie, bo to mała strzała“),
- szybkość i kolor: Biała strzała (Kia Rio; biały)
- podobieństwo do innego obiektu: *Jajeczko* (Audi A2), *Kiciuś* (Ford Mondeo; „przypomina kota“), *Kosmiczne* (Audi A2), *Żabcie* (Audi A2),
- kraj produkcji: *Żaba* (Renault Twingo).

Wydaje się, że nieco inny charakter mają imiona *Niunia* [1] (Nissan Micra; „bo mnie ładnie wszędzie wozi, i nigdzie na trasie się nie zepsuła“), *Niunia* [2] (Citroen C3; „bo do wszystkich, których kocham mówię <<Niunia>>“). Trudno wskazać w nich motywację. W wypadku tych onimów najważniejsze wydaje się być podkreślenie sympatii do pojazdu. Zwraca na to uwagę forma wyrazów. To imiona przyjemne, eufoniczne. W tej grupie znaleźć mogłoby się też wspomniane już imię *Złomek*. Trudno ocenić, czy ważniejsze w nim było wskazanie na zły stan techniczny, czy wyrażenie emocji. Spis zamyka imię *Marcel* (Daewoo Lanos; „dziadek jest kreatywny i wymyśla imiona“).[6]

Jak wspomniałem, w przypadku dwóch pojazdów respondenci podali więcej niż jedno imię (Audi A2: *Jajeczko*, *Żabcie*, *Padaka*, *Kosmiczne*;[7] BMW: *Beemka*, *Bunia*). W pierwszym wypadku zauważyć można ambiwalentne, sprzeczne, uczucia (różne oceny pojazdu).

Wynotowane imiona różnią się budową i pochodzeniem. Niektóre imiona są pomysłowe (powstają neologizmy np. *Unowóz*). Zdecydowana większość imion wykorzystuje istniejące już w języku słowa, często są to powtarzalne określenia. Zwykle działa mechanizm dość prostych skojarzeń, nie są to imiona wyszukane. Dominuje przejrzystość (pod względem budowy i motywacji).

W czasie wywiadu pytałem także o to, czy samochód, którego dotyczyła rozmowa jest jedynym w rodzinie. Parametr ten wydał mi się ważny w ocenie funkcji imienia. Różnice pomiędzy ilością imion nadanych przez użytkowników korzystających z jednego pojazdu w stosunku do ilości imion nadanych przez użytkowników korzystających z kilku pojazdów są nieznaczne. Imię pojazdu nie jest więc jedynym sposobem na jego wskazanie (np. wskazanie, z którego pojazdu zamierza korzystać wybrany użytkownik; w którym pojeździe konieczna jest naprawa i t.p.). W tym miejscu warto opisać wywiad z użytkownikiem pojazdu, który korzysta z dwóch samochodów. Użytkownik wskazał aż 4 imiona (określenia) pojazdu, którym przyjechał, ale zapytany, czy za pomocą tych imion rozróżnia pojazd, zaprzeczył. Wyjaśnił, że do rozróżnienia pojazdów służą określenia wielkości

6 W tym wypadku respondent opowiadał także o innych imionach nadanych przedmiotom, np. o szafie-Basi.

7 Podaję w kolejności, w jakiej podał respondent.

(rozróżnienie: duży/mały) lub koloru (czarny/szary). Respondent wyjaśnił, że oba pojazdy są tej samej marki, więc wskazanie marki nie byłoby tu właściwe.

W wielu wypadkach imiona nadane zostały jedynym pojazdom używanym przez członków gospodarstwa domowego. To sytuacja raczej nietypowa dla imion. Badacze wskazują wiele funkcji nazw własnych, ale najczęściej wśród nich konsekwentnie wymieniają funkcję wskazującą i identyfikującą. Mariusz Rutkowski tego rodzaju funkcję określa mianem prymarnej (Rutkowski, 2001, s. 7). W wypadku imion samochodów funkcja identyfikująca (wskazująca) zdaje się schodzić na dalszy plan. Jeśli samochód jest jeden – nie ma czego wyróżniać. Choć wymaga to jeszcze dalszych badań, zaproponować można tezę, że imiona samochodów wypełniają przede wszystkim funkcję antropomorfizującą (uczłowieczającą). Imię pozwala włączyć pojazd do świata ludzi. Uczynić go „swoim". Funkcję można także scharakteryzować mianem inkorporacyjnej. Podobna funkcja pojawia się w wypadku imion zwierząt domowych (miejskich). Często w rodzinie jest jedno zwierzę, nie ma więc potrzeby rozróżniania. Imię nie jest także niezbędne w kontaktach ze zwierzęciem. Pies reaguje na głos opiekuna, w wielu wypadkach można go przywołać gwiżdżąc. Nadawanie imienia samochodom może dowodzić zaufania do rzeczy, znajomości jej, rozumienia jej pewnego rodzaju integralności (Olsen, 2013, s. 262).

Analizę kulturową uzupełniają uwagi zgłoszone przez rozmówców, którzy nie podali imion pojazdów (negowali istnienie imion). To właśnie one mogą wyraźniej rysować obraz nadawania imion samochodom. Wynotowałem następujące odpowiedzi: „samochód jak samochód", „samochód, tak o nim mówimy", „pracuję u dealera, więc mam stosunek do auta niepersonalny", „nie bawię się w to". Myśli te dowodzić mogą różnic w traktowaniu pojazdów w rodzinach. Przywołane wyżej wypowiedzi wskazują na przedmiotowe traktowanie samochodu, na dystans do pojazdu. Inna wypowiedź świadczyć może o bardzo bliskiej relacji, o chęci nadania imienia: „to za świeży członek rodziny, jest z nami dopiero 2 godziny". Respondenci zauważali także, że dziś często wymienia się samochody, kiedyś pojazdy użytkowało się dłużej: „kiedyś samochody ludzie trzymali dłużej, bardziej się do nich przywiązywali". Zmieniające się zwyczaje oddaje także uwaga: „Biała Strzała – kiedyś tak na niego mówiłem". Niekiedy moi rozmówcy wspominali imiona poprzednich pojazdów mimo iż nie używali imienia pojazdu, z którego obecnie korzystają. Tego rodzaju uwagi świadczyć mogą o ewoluującym stosunku kierowcy (użytkownika) do samochodu. Pisze także o tym Roch Sulima: „Wraz z nimi [syrenami – przyp. mój] odchodzi określona formacja ludzi (formacja o określonych parametrach socjologicznych; ludzi, którzy albo spadają <<w dół>>, gdy syrena okazała się ich pierwszym i ostatnim samochodem, a dziś nie stać ich już na inne biografie zawodowe i społeczne, albo wspinają się <<w górę>> przesiadając się do innych samochodów" (Sulima, 2000, s. 49). Jeszcze za wcześnie oceniać, czy tradycja nadawania imion samochodom będzie kontynuowana.

Wnioski końcowe

Badania, których pierwszą część prezentuję w niniejszym szkicu zdają się potwierdzać, że imiona samochodów nadawane przez użytkowników nie pełnią najważniejszej dla nazw własnych funkcji, tj. nie wskazują obiektu, nie wyróżniają go spośród innych podobnych. Wydaje się, że imiona, co typowe dla nazw nieoficjalnych, otrzymują samochody, do których nominator ma silny stosunek emocjonalny. Nie ma znaczenia, czy są to emocje pozytywne, czy negatywne. Podkreślane są dobre cechy pojazdu (np. „nigdy się nie zepsuła na trasie, wszędzie mnie wozi", *Niunia* [1]; „bo jest tak brzydkie jak Benia", *Benia*), emocjonalny, bliski stosunek („tak mówię do wszystkich, których kocham", Niunia [2]). Dowodzą tego też liczne zdrobnienia, formy deminutywne (*Foczka*, *Mazdunia*, *Poluś*, *Punia*). Pojazd z imieniem jest członkiem rodziny, jest czymś (lub prawie kimś) ważnym w życiu. Nadanie imienia wiązać może się także z personifikacją samochodu. Inne, już pozajęzykowe przejawy takiej praktyki, to np. dekorowanie kabiny samochodu maskotkami, przywieszkami; umieszczanie na karoserii indywidualizujących pojazd nalepek. Respondenci, którzy wskazywali imiona swoich samochodów, zwykle chętnie o nich opowiadali, dzielili się historiami i wspomnieniami.[8] W rodzinnych albumach często przechowywane są fotografie nie tylko członków rodziny ale także samochodów. Wydaje się, że w odniesieniu do samochodów z imionami można posłużyć się kulturową kategorią ludzko-maszynowej hybrydy. Bjørnar Olsen przedstawia teorię przedłużenia człowieka, w myśl której przedmiot, rzecz jest częścią tożsamości człowieka. Pisze o rybaku łowiącym ryby: „łódź, sieci, inny sprzęt, fale, pejzaż morski i ryby są składnikami jego [człowieka] nieostrej tożsamości" (Olsen, 2013, s. 210–211). Chciałbym kontynuować badania. Warto prowadzić je interdyscyplinarnie przy udziale socjologów i psychologów. Warto pamiętać o radzie Bjørnara Olsena mówiącej o tym, że prowadząc dalsze badania „musimy wziąć pod uwagę, że społeczności składają się z mnogich, rzeczywistych i współdziałających całości złożonych zarówno z ludzi, jak i nie-ludzi" (Olsen, 2013, s. 14).

Dopowiedzenie

Imiona *Zdzichu* i *Stiopa* nie pojawiają się w tekście. To imiona samochodów używanych w mojej rodzinie. Nie mogły one zostać włączone do analizy, bo zakłóciłoby to założony porządek. Silne zakorzenienie tych imion w pamięci świadczy o potrzebie nazywania i posługiwania się tymi imionami. Inspiracją do rozpoczęcia badań były dla mnie wspomnienia samochodu mojego dzieciństwa. Dziadek jeździł samochodem marki Fiat 125p, który miał swoje imię – *Zdzichu*. Był to jedy-

[8] Ze wspomnień respondentów wynotowałem także imiona: *Arabela* (Citroen ?), *Chrząszcz* (?), *Fordzik* (Ford), *Magda* (Syrena), *Rumburak* (Citroen), *Srebrna Strzała* (Daewoo Lanos), *Żabka* (?).

ny samochód w rodzinie. Były lata 80., samochód był jeszcze luksusem, na który nie wszyscy mogli sobie (z różnych względów) pozwolić. Nie było więc najmniejszej potrzeby rozróżniania samochodów w rodzinie. *Zdzichu* w środku, na desce rozdzielczej, miał zabawkę-figurkę siedzącego mężczyzny. To właśnie był *Zdzichu*. Planując dni wolne czy wycieczkę rodzinną nigdy nie mówiło się „pojedziemy samochodem", tylko „pojedziemy *Zdzichem*". Nierzadkie były też stwierdzenia: „*Zdzichu* się popsuł" czy „trzeba umyć *Zdzicha*". *Stiopa*, czyli WAZ-2107, był pierwszym moim własnym samochodem. Imię, zaproponowane przez mojego kolegę, podkreślało rosyjski rodowód pojazdu.

LITERATURA

OLSEN, B. (2013): *W obronie rzeczy. Archeologia i ontologia przedmiotów*. tł. B. Shallcross. Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Badań Literackich PAN.

PILLER, I. (1995): *American Automobile Names*. Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie an der Fakultät Sprach- und Literaturwissenschaften der Technischen Universität Dresden. [online] <http://www.languageonthemove.com/wp--content/uploads/2011/02/piller_1995_ american-automobile-names.pdf> cit. 2017-11-29.

POP, A.-N. (2016): Romanian car nicknames. *Acta Onomastica*, LVII, , s. 86–99.

RUTKOWSKI, M. (2001): Wstępna charakterystyka funkcji nazw własnych. *Onomastica*, XLVI, s. 7–29.

SULIMA, R. (2000): *Antropologia codzienności*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.

ZDZICHU A _STIOPA_ – KOLEGOVÉ Z PARKOVIŠTĚ K INKORPORAČNÍ FUNKCI PŘEZDÍVEK AUTOMOBILŮ

Příspěvek je věnován přezdívkám automobilů. Autor analyzuje materiál získaný anketní metodou. Podává lingvistickou (onomastickou) a kulturní analýzu. Nejdůležitější otázka se týká funkcí přezdívek automobilů. Vzhledem ke skutečnosti, že tato jména obvykle neslouží k rozlišení jednotlivých objektů (rodina má často jen jedno vozidlo), hlavní funkce, na kterou autor upozorňuje, je funkce inkorporační.

Klíčová slova

přezdívka, automobil, inkorporace, funkce

Piotr Tomasik
piotrust@poczta.onet.pl
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
Instytut Neofilologii i Lingwistyki Stosowanej
ul. Grabowa 2
85-601 Bydgoszcz
POLSKA