

KOVÁCS LÁSZLÓ

Eötvös Loránd Tudományegyetem, Társadalomtudományi Kar, Savaria Gazdálkodástudományi  
Tanszék  
kovacs.laszlo@sek.elte.hu

Kovács László: *Kacsa, Csirkecomb, Ordító egér, Dórémi* és társaik –  
közlekedési eszközök nevei és a nevek csoportosítási lehetőségei  
*Duck, Drumstick, Roaring mouse, Doremi* and others - names of means of transportation and the  
possibilities of their categorizing  
Alkalmazott Nyelvtudomány, XXI. évfolyam, 2021/2. szám, 35–46.  
doi:<http://dx.doi.org/10.18460/ANY.2021.2.003>

***Kacsa, Csirkecomb, Ordító egér, Dórémi* és társaik –  
közlekedési eszközök nevei és a nevek csoportosítási lehetőségei**

Vehicle names fall into the category of ergnyoms and represent an underresearched topic in onomastics – despite the fact that vehicles have names: most have individual official names like ships (*Titanic*), others may have names created by the users of the vehicle (*Rangie*) while others again may have names given by the owner and are only used within the family (*Bumblebee*).

This paper investigates vehicle names and shows why they differ from brand names, and discusses why the same vehicle may be called one name in one setting and another name in another. The paper thus reviews the literature of vehicle names and offers two different ways of categorizing the names of these objects.

Keywords: onomastics, vehicle names, ergonyms

## **1. Bevezetés**

Közlekedési eszközök neveivel gyakran találkozunk: egy veteránautó-találkozón egymás mellett áll *Kacsa*, *Zsiga* és *Maci*, az IC vonatunkat a *Dórémi* mozdony húzza, majd a *Badacsony* fedélzetén töltünk el egy órát, miközben a Balatonon sétahajózunk.

A dőlt betűvel szedett nevek mind közlekedési eszközök nevei, amelyeket vagy egy megrendelő, tulajdonos alkotott meg és használ hivatalosan (*Badacsony*), vagy egy közösség hozott létre és használ nem hivatalosan (*Kacsa*), esetleg egy egyén alkotta meg, hogy saját közlekedési eszközét elnevezze (*Maci*; vö. Nübling et al., 2012). Annak ellenére, hogy ezek a nevek mindennapjaink részei, és hogy tanulmányozásuk ma már – különböző internetes adatbázisoknak és a könnyű adatfelvételi lehetőségeknek köszönhetően – sokkal könnyebb, mint korábban, meglepően kevés névtani kutatás foglalkozik e névtípusokkal (vö. Nübling et al., 2012). A jelen összefoglalás így – Nübling et al. (2012) összefoglalójához hasonlóan – első magyar nyelvű rendszerezési kísérlete ezen elhanyagolt, de annál sokszínűbb névfajtának. A szakirodalmi feldolgozás hiánya azt is szükségessé teszi, hogy – a más névfajtáknál bevett konvenciók alapján – részben új terminusok alkotását is megkíséreljük. Az új terminusokat félkövér betűtípussal jelöljük.

## 2. Szakirodalmi áttekintés

A közlekedési eszközök névadási jellemzőinek vizsgálata a névkutatások kevésbé hangsúlyos területe: magyar nyelven csak néhány – alább idézendő – publikáció foglalkozik ezen névtípusokkal. Ez okból a közlekedési eszközök neveire is ráillik Hári (2010: 99) épület-, építmény- és létesítménynevekkel kapcsolatban megfogalmazott gondolata, mely szerint bizonyos névfajták a „névkutatás mostohagyermekai”. Ezen nevek alulreprezentáltsága névtani kutatásokban Németországban is jellemző (vö. Nübling et al., 2012). A viszonylag kevés vizsgálat egyrészt abból adódhat, hogy egyes névtani kutatási módszerek ezekre a névfajtákra nem, vagy csak korlátozottan alkalmazhatóak (vö. Hoffmann, 2015), illetve részben azzal is magyarázható, hogy országonként, illetve kultúránként nagy eltérések lehetnek aközött is, hogy milyen közlekedési eszközöknek adunk (vagy nem adunk) tulajdonnevet: egyes kultúrákban például jellemző, hogy a taxinak és busznak is nevet adnak (vö. Farkas, 2014; Nübling et al., 2012).

A közlekedési eszközök tulajdonnevei az ICOS terminológia alapján az ergonima kategóriájába tartoznak. Az ergonima „egy termék vagy márka tulajdonneve” (Bölcskei, 2017: 104). A magyar szakirodalomban ugyanakkor gyakori a tárgynev megnevezés is (J. Soltész, 1979; Hajdú, 2003; vö. Farkas, 2012; Hoffmann, 2015).

A magyar szakirodalomban a közlekedési eszközök nevei közül a hajónevekkel több kutató is foglalkozott: J. Soltész (1979; 1981) a tárgynevek között említi, míg Hajdúnál (1994: 72) a közlekedési eszközök nevei a szellemi alkotások neveihez tartoznak. Hajdú (2003: 150) egy későbbi kötetében áttekinti a magyar tulajdonnévi kategóriák történeti alakulását, majd a tulajdonneveket csoportosítja. A csoportosítás azonban sajnálatos módon nem tartalmaz példákat, így nem egyértelmű, hogy Hajdú későbbi elképzelésében a közlekedési eszközök nevei (és azon belül az általa részletesebben vizsgált hajónevek, lásd alább) a tárgynevekhez vagy az emberi alkotások elnevezéséhez sorolandóak (vö. továbbá Bauko, 2012). Bauko (2015: 70–71) jegyzetében a közlekedési eszközök neveit – a márkanevekkel együtt – az „Emberi alkotások nevei” kategóriába sorolja. Német nyelvterületen a közlekedési eszközök neveit Nübling és munkatársai (2012) szintén a tárgynevek, illetve ergonimák (Objektnamen, Ergonyme) kategóriájába sorolják; míg Langendonck (2007: 220) nem végez hasonló besorolást, a hajók neveit az épületnevekkel egy csoportban kezelve a prototipikus tulajdonnevek között említi.

A közlekedési eszközök neveit tehát a tárgynevekhez sorolhatjuk, amelyeket a krematonima (chrematonym) felettes kategóriába is sorolhatnánk (tárgyak, események szervezetek stb. tulajdonnevei), ahogy egyes nyelvek teszik; ez a névkategória azonban a magyar névtani terminológiában nem használatos (vö. Bölskei, 2017; Farkas, 2017, illetve chrématonomastika név alatt Bauko, 2012).

A továbbiakban a közlekedési eszközök neveinek összefüggéseit és rendszerét több aspektusból ismertetjük: először kognitív-pragmatikai szempontokat tartva

szem előtt, majd szocioonomasztikai nézőpontból vizsgálva a neveket, végül bemutatjuk a denotátum szerinti osztályozásának lehetőségeit.

### **3. A közlekedési eszközök nevei fajtáik és a névadási szituáció szerint**

A közlekedési nevek csoportosítása elképzelhető a közlekedési eszközök fajtái szerint, azaz a neveket csoportosíthatjuk denotátumfajták szerint (vö. Hoffmann, 2007). Nübling és munkatársai (2012) például megkülönböztetik a gépjárművek, a vonatok, a repülőgépek és a hajók neveit. Összefoglalójuk a gépjárművek esetén az egyes országok eltérő névadási szokásaira hívja fel a figyelmet, vonatnevek esetében utal rá, hogy míg korábban csak a mozdonyok kaptak neveket, ma már egész szerelvényeknek is lehet tulajdonneve (vö. pl. *Rába InterCity*, *Orient-Expressz*). Repülőgépnevek esetében kitérnek a szerzők a névadás motivációira és a repülőgépnevek történetére, vizsgálódásaikba bevonva a katonai repülőgépeket is; míg hajónevek esetében rámutatnak, hogy az egyedi nevek mellett sok esetben szerepelnek olyan névtagok is, amelyek a hajó egy jellemzőit írják le, mint például az *CS* amely *Club Ship*, vagy az *MS*, amely a *Motor Ship* rövidítése.

Megtehetjük, hogy a neveket csak az adott közlekedés eszköz fajtáján belül vizsgáljuk, és csak azon belül készítünk felosztásokat, ahogy teszi többek között Hajdú (1986) és Bauko (2012) a hajónevek vagy Fábián (1993) és Bágyi (2010) az autónevek esetében. A közlekedési eszközökhöz kapcsolódó egyéb nevek is vizsgálhatóak: Kerekes (2004) a teherautók rádiós (CB) hívóneveit elemzi dolgozatában, míg Kugler (1994) és Gasparics (2003) gépkocsik egyedi rendszámait vizsgálják.

Ezek a vizsgálatok részletesen elemeznek adott korpuszokat, azonban nem térnek ki arra, hogy a közlekedési eszköz nevének létrejötte több kontextusban történhet – és pont ezen különböző kontextusok teszik lehetővé, hogy ugyanazt a tárgyat különböző neveken nevezzük. A *Citroën* márka egy típusának hivatalos neve *CV 2*; ugyanakkor a köznyelv és a típus rajongói sokkal inkább *Kacsa* néven ismerik; és elképzelhető, hogy egy tulajdonos saját autójának a *Hápi* nevet adja. A közlekedési eszköz ugyanazon példányát tehát egyszerre háromféleképpen is hívhatjuk. A következőkben ezért szükségesnek tartjuk megvizsgálni az ezekhez a neveket jellemző névadási szituációkat, hogy ezzel világítsunk rá a közlekedési eszközök neveinek komplex összefüggéseire.

#### **3.1. Kognitív-pragmatikai megfontolások**

Közlekedési eszközök neveinek vizsgálata elképzelhető kognitív-pragmatikai szempontok mentén, amennyiben azt vizsgáljuk, hogy milyen hagyományok és eljárások befolyásolják a névadás folyamatát (személynevekkel kapcsolatban vö. Hoffmann, 2008).

### 3.1.1 Közlekedési eszközök vállalatok által adott hivatalos nevei: márkanevek

A közlekedési eszközök tulajdonnevei elválasztandóak azok márkaneveitől (Nübling et al., 2012). Míg a márkanevet az adott terméket előállító vállalat hozza létre és birtokolja, addig a közlekedési eszközök tulajdonneveit azok használói határozzák meg.

A márkanev Sjöblom (2014: 94 és 2016: 454) megfogalmazásában egy olyan név, amely a mögöttes termék számára valamilyen értéket hordoz: „a widely known, financially valuable name, which includes an image of the surplus value offered by the product”. Ezt a definíciót kiindulásként kezelve Kovács (2019: 292) empirikus, márkasszociációs kutatások alapján a márkaneveket a következőképpen határozza meg: „olyan egyedi jelzéssel ellátott személy, csoport, ország, város, szolgáltatás vagy termék neve, amely – együtt a márka további jellemzőivel és egyedi jelzéseivel, mint például logó, szín – a fogyasztó kognitív apparátusában saját vagy mások tapasztalata, illetve marketingtevékenység hatására asszociációkat létrehozva a fogyasztó vásárlással kapcsolatos döntését befolyásolja”. Mindkét definícióból látjuk, hogy a márkanev az azt birtokló vállalkozás számára értékes név.

A márkanevekre jellemző, hogy azokat a márka tulajdonosa alkotja meg. Márkanevek alkotása számos módon elképzelhető: lehetséges egy a vállalaton belüli szakértői csoport megkérdezése, elképzelhető egy külső ügynökség megbízása a feladattal, illetve esetenként a leendő fogyasztók (felhasználók) véleménye alapján alkotnak neveket (vö. Kircher, 2019; Kovács, 2019; Platen, 1997; Rivkin – Sutherland 2004).

A márkanevek alkotása számos módon és nyelvi eszközzel képzelhető el: a márkanev utalhat a márka vagy a termék egy tulajdonságára, a mögöttes vállalatra, a vállalat alapítójára, motiválhatja valamilyen metaforikus, metonimikus vagy asszociatív kapcsolat; de az is elképzelhető, hogy a név teljesen fiktív, azaz semmilyen módon nem köthető sem a termékhez sem bármely nyelv szavához, illetve morfémajához (részletesen l. Kovács, 2019). A *Puli* mint korábbi magyar személygépkocsi neve például a típust egyértelműen Magyarországhoz kapcsolja a névvel, így a gyártási országra utal.

Ezek a márkanevek – nagyon kevés esettől eltekintve – nem egy egyedet jelölnek, hanem olyan, általában tömeggyártással készült termékeket, amelyekből több száz vagy akár több tízezer közel azonos tulajdonságokkal rendelkezik. Hozzá kell tenni, hogy ezek a márkanevek nem minden esetben állnak csak egy tagból: a *Toyota RAV4 Executive* névben például legalább három elem azonosítható. Ezek egymáshoz való viszonyára – és ebből eredően a márkanev terminussal kapcsolatos problémákra – korábban Kovács (2019) hívta fel a figyelmet.

Szintén fontos megjegyeznünk, hogy a márkanevek nemcsak nevek, hanem betűk és számok különböző kombinációi is lehetnek, amelyek esetenként a

mögöttes terméket írják le, mint például a *BMW 5 Limousine*, ami a gépkocsi méretére és felépítésére utal (vö. Kovács, 2019).

A nevet ebben az esetben a márka tulajdonosa határozza meg, a név hivatalos, és legtöbb esetben feltüntetésre kerül magán a terméken; de a reklámoknak és a marketingkommunikációnak is része. A márkanév nem egy egyedet, hanem azonos közlekedési eszközök egy csoportját jelöli, és sok esetben jogi védelmet is élvez.

Pragmatikai szempontból a márkanévvel kapcsolatban legtöbb esetben kreált, illetve alkotott nevekről beszélhetünk; ugyanakkor meg kell jegyeznünk, hogy az ezen pragmatikai funkcióhoz kapcsolódó kognitív-szemantikai funkció – a tulajdonság jelölése – csak részben igaz márkanévekre, illetve ezek a tulajdonságok rejtettek lehetnek (vö. Hoffmann, 2008). Így a fent említett *BMW 5 Limousine* betölti a tulajdonságot jelölő kognitív-szemantikai funkciót, míg más nevek esetében ez nem történik meg (pl. *Opel Mokka*, *Renault Zoé*).

### 3.1.2. Közlekedési eszközök példányainak hivatalos tulajdonnevei

Közlekedési eszközök egyes példányainak tulajdonneveit azok tulajdonosai, illetve gyártói is megalkothatják. Ez a névalkotás annyiban tér el a márkanévektől, hogy itt a név csak egy adott példányt jelöl akkor is, ha az adott közlekedési eszközből több, lényegében azonos példány létezik. Tehát például minden hajónak egyedi neve van akkor is, ha két létező hajó minden lényeges tulajdonságaiban megegyezik egymással.

Ebbe a kategóriába tartoznak a hajók nevei: a legtöbb hajó rendelkezik egyedi névvel, amelyet a hajótesten feliratok jelölnek, illetve azok hivatalos iratokon is szerepelnek (Bauko, 2008). A hajónévadás szokása hosszú múltra tekint vissza: Hajdú (1986) az ókori görögöket hozza fel példának, míg Jones (2016) rámutat, hogy ezek a nevek már az 1290-es évektől előfordulnak hivatalos jelentésekben.

Hajdú (1986) történelmi időszakok szerint vizsgálja a magyar gőz- és motoros hajók neveit a 19. századtól 1978-ig. Megállapítja, hogy egy-egy időszakra bizonyos névtípusok és névadási divatok jellemzőek, valamint utal rá, hogy a testvérhajók általában hasonló neveket kapnak.

A testvérhajók szorosan összefüggnek a hajóosztályokkal: hajók esetében jellemző, hogy azokat hajóosztályokba sorolják. A hajóosztályok tagjai általában csak minimálisan térnek el egymástól, és a hajóosztály annak első tagjáról kapja a nevét. Így például az *MSC Cruises* hajótársaság esetében a *Seaside* hajóosztály tagjai közül az *MSC Seaside* és az *MSC Seaview* hajók azonosak, míg az *MSC Seashore* csak kis mértékben tér el ezektől a hajóktól (MSC 2021). A hajóosztály hajói között lévő kapcsolatra a nevük azonos morfémája (*Sea-*) is utal.

A hajónévadás számos elv alapján történhet: Bauko (2018) a Komáromi Hajógyár névadási szokásait vizsgálva megállapítja, hogy a hajónevek az alábbi fő kategóriákba sorolhatóak: 1. személyre utaló hajónevek: *Gagarin*, *Eva Mária Müller*, *Princess Elisabeth*; 2. helyre utaló hajónevek: *Bratislava*, *Vysoké Tatry*, *Dutch Express*, *Mallorca*; 3. csillagnévre utaló hajónevek: *Aquila*, *Aldebaran*,



*Andromeda*; 4. egyéb hajónevek: *Partizán*, *Offshore I.*, *Kamzik* ('zerge') (Bauko, 2008: 154–155).

A csillagnévre utaló hajónevek ugyanazon típus azonos megrendelő számára készült hajóit jelölik; a hajóneveket ugyanis sok esetben a megrendelők alkotják meg, vagy saját nevük vagy valamilyen, az adott korra jellemző névadási szokás alapján (vö. J. Soltész, 1979). A névadási szokások változása Hajdúhoz (1986) hasonlóan Baukónál (2008) is – értelemszerűen – összefüggött a történelmi kontextussal is: míg a Komáromi Hajógyárban az Osztrák-Magyar Monarchiában magyar neveket kaptak a hajók, addig a monarchia szétesése után már számos hajó kapott nem magyar nevet. Ezek a nevek – a hajótesten látható feliratok okán – a laikusok számára is ismertek: gondoljunk csak a régebben a Balatonon közlekedő, a középkorú és idősebb generáció számára ikonikus *Beloianisz* utasszállító hajóra.

A hajókhoz hasonlóan repülőgépeknek is lehet egyedi neve, a *Lufthansa*, illetve az *Austrian Airlines* például nevet ad a repülőgépeinek (Nübling et al., 2012). A *Boeing* repülőgépgyártóként nem példányoknak, hanem egyes típusoknak ad nevet, pl. *Dreamliner* (Puzey, 2016). Mozdonyoknál szintén jellemző, hogy nevet kaptak: akár egyes típusok (*King Arthur*, *Lord Nelson*, *Patriot*), akár egyes példányok (*Steam Elephant*, *Rocket*, *Adler*, *Flying Scotsman*) (Coates, 2016; Nübling et al., 2012; a példák ezen szerzők példái).

A nevet ebben az esetben a gyártó, a megrendelő vagy a tulajdonos határozza meg, az egy példányt vagy osztályt jelöl, és a név hivatalos.

A 3.1.1., illetve a 3.1.2. pontban leírt névtípusok hivatalos nevek. Pragmatikai szempontból részben kreált, illetve alkotott nevek. Ugyanakkor a Hoffmann-féle választott név vagy listanévvé jellemzőit is hordozzák, hiszen sok esetben az új névnek a gyártó vagy tulajdonos által már használatban lévő közlekedési eszközeinek nevéhez és névrendszeréhez kell igazodnia; így például elképzelhető, hogy csak magyarországi folyók nevéből választhatnak új nevet egy hajónak (vö. Hoffmann, 2008). Kognitív-szemantikai szempontból itt kapcsolati vagy nexusnév funkció szerepét töltik be azok a nevek, amelyek valamely hajóosztály tagjait jelölik, a nevekkel egyértelmű kapcsolatot teremtve az osztály egyes tagjai között (vö. Hoffmann, 2008).

### **3.2. A közlekedési eszközök nemhivatalos (informális) nevei**

Közlekedési eszközök esetében a fenti nevek hivatalos tulajdonnevek: azokat hivatalos kontextusban használjuk, és részben jogi védelem alatt is állhatnak (a hivatalos nevek összefüggéseit más nevek esetében részletesen tárgyalja Györffy, 2018). Ezzel szemben vannak olyan nevek is, amelyek nem hivatalos nevei egy közlekedési eszköznek, és használatuk nem általános, hanem egy adott – kisebb vagy nagyobb – csoporthoz kötött (közlekedési eszközök nemhivatalos nevei). Jelen vizsgálatba nem emeljük be részletesen a névközösség fogalmát és szempontját, ugyanis ebben az esetben további elhatárolásokat kellene tennünk, ami meghaladná a dolgozat célját és kereteit (a névközösségekkel kapcsolatban

vö. pl. Györffy, 2018; Reszegi, 2015). Azonban a közlekedési eszközök neveinek használati kontextusa releváns vizsgálati szempont, így a jövőben a szocioonomasztika aspektusát is hasznos lehet bevonni a névcsoport vizsgálatába (vö. Györffy, 2018).

A névhasználati szituációt tekintve a nemhivatalos név terminust tartom célszerűnek bevezetni, ezzel átvéve Hoffmann (2008) és Györffy (2018) terminusát, a terminussal kapcsolatban továbbá vö. a hivatalos és nemhivatalos (informális) nevek összefüggéseit Bölcskei (2009) tanulmányában.

### 3.2.1. Közlekedési eszközök közösségi ragadványnevei

A közlekedési eszközöket használjuk, mindennapjaink részei. Ez az állandó kontaktus azt is jelenti, hogy miközben utazunk, megismerjük a közlekedési eszközök jó és rossz, külső vagy belső, karakterisztikus tulajdonságait, és az is előfordul, hogy ezek alapján adunk nekik nevet. Ezek a mindennapokban használt nevek azonban – amelyeket a járművek használói, illetve az azokkal kapcsolatba kerülők alkottak meg és használnak – nem tekinthetők hivatalos neveknek. A névalkotási motivációk sok esetben hasonlítanak a szleng, illetve az informális helynevek adásának motivációihoz (vö. Bölcskei, 2009; Györffy, 2018).

Mivel ezen nevek motivációjukban és funkciójukban legjobban a ragadványnevekkel rokoníthatók, ezeket a nevet a továbbiakban **közösségi ragadványneveknek** hívjuk – ezzel a ragadványnevek szakszó használatát a személynevekről más tulajdonnév-kategóriákra is kiterjesztve (ragadványnevekkel kapcsolatban vö. pl. Bauko, 2007; Bauko, 2015; Fehér, 2003; J. Soltész, 1979). A közösségi előtagot azért tartjuk fontosnak hozzátenni, mert ezeket a ragadványneveket nem egy ember vagy egy szűk csoport használja, hanem egy kisebb-nagyobb közösségen belül elfogadják.

A közösségi ragadványnevek származhatnak – többek között – a közlekedési eszköz márkanevéből, a mögöttes termék valamely jellemző tulajdonságából, a közlekedési eszköz tipikus használói alapján vagy egyéb, a közlekedési eszközhöz köthető, például történelmi-politikai kontextusból (vö. Nhongo–Tshotsho, 2021; Seppälä, 2018; Tomasik, 2016).

Ezek a nevek legtöbb esetben a közlekedési eszközök adott típusát nevezik meg. A fent említett *Kacsa* (*Citroën CV 2*) például ebbe a kategóriába tartozik, és a típus ragadványneve. Szintén ilyen ragadványnév a *Csirkecomb* is: ez a *Mi-2*, szovjet gyártmányú könnyű szállítóhelikopter neve, nevét az alakjáról kapta. Az *Ordító egér* (ritkábban *Üvöltő egér*) is egy közlekedési eszközt takar: a Magyar Honvédség 2020-ban forgalomból kivont *An-26*-os szállító repülőgépeit nevezték így, a névvel a repülőgép jellegzetes hangjára utalva. Mozdonyok esetében is találunk példát közösségi ragadványnévre: a *Dórémi* (*MÁV 1047* villanymozdony-sorozata) a mozdony indulásakor hallható, szolmizálásra hasonlító motorhangjáról kapta a nevét.

A közösségi ragadványnevek egy konkrét egyed (példányt) is leírhatnak: például a legendás svéd *Nohab* dízelmozdonyok (*MÁV M61* sorozat) egy

példányát *Demonstrátornak* hívják; ugyanis ez a konkrét mozdony volt az, amelyet 1960-ban Magyarországra hoztak azért, hogy a típust Magyarországon is kipróbálhassák. A Honvédség *Mi-24-es* helikopterei közül egy szintén egyedi nevet kapott: a *Csőrike* nevű példány egyedi festéséről – a géptörzs festése egy sast formáz – kapta nevét.

Ezeket neveket a közösség alkotja meg, nem hivatalos nevek, azokat egy nagyobb közösség érti és használja.

### 3.2.2 Közlekedési eszközök egyéni ragadványnevei

Végül az is előfordul, hogy közlekedési eszközök egy-egy megkülönböztetett példányának egyedi nevet adunk, amely szintén nem hivatalos, és nem is közösségi használatú. Ez történik például akkor, amikor saját gépkocsinknak adunk olyan elnevezést, amely szerintünk legjobban jellemzi azt. Habár Bágyi szerint ezen nevek névadásának nincsenek szabályai: „a személyes tárgyak olyan neveket kaphatnak, melyeket nem szabályoz semmi, csak az elnevezők találékonyságának határa” (Bágyi, 2010: 127), mint alább látni fogjuk, a névadásban érvényesülnek bizonyos szabályosságok. Ezeket a neveket – a fenti logikát követve – **egyéni ragadványneveknek** hívjuk, mivel azt egy egyén, vagy annak szűk környezete ismeri és használja.

Az autók elnevezései jó példákat mutatnak az egyéni ragadványnevekre. Fábián (1993) ezeket beceneveknek, pontosabban autóbeceneveknek hívja. Szűk körű gyűjtésében számos példát hoz ezen nevekre az 1990-es évekből, azonban a neveket nem rendszerezi. A hasonló témájú nemzetközi kutatások közül meg kell említenünk Seppälä (2013) vizsgálatait, aki Finnországban gyűjtött nem hivatalos autóneveket elemez funkcionális-szemantikai szempontok szerint, elemzéseit során rámutatva a névadás motivációira is (Takács, 2015).

Bágyi (2010) egy 280 nevet tartalmazó korpuszt állított össze egyedi autónevekből, melyeket a következő motivációs csoportokba sorolta: 1. márkához kapcsolható nevek: *Misi* – *Mitsubishi*, *Szusi* – *Suzuki*; 2. rendszám alapján létrehozott nevek: *Ágnes* – *AGN*, *Faház* – *FHZ*; 3. az autó külső tulajdonságai által motivált nevek: *Sári* – sárga, *Picur* – kicsi; 4. autók belső tulajdonságai által motivált nevek: *Arnold* – „erős, mint S[ch]warzenegger”, *Csiga* – lassú; 5. különleges eseményhez köthető nevek: *Rita*, *Korni* – a vásárlás napjára eső névnap; 6. az autó iránti szeretetből eredő nevek: *Drágám*, *Kisaranyos* (a kategóriák forrása Bágyi, 2010: 129–137; a neveket azonban részben rövidítettük és egységesítettük). Bágyi kifejti, hogy az autóknak vannak olyan jellemzői, amelyek kedveznek a névadásnak: így egyes márkák, illetve az idősebb autók különösen gyakran kapnak nevet a tulajdonosaikról. Ezek a nevek nem hivatalos nevek, és azokat csak egyes személyek, illetve azok szűkebb – családi, baráti – köre használja; például egy család a *Mazda* gépjárművét a márkanév alapján *Macinak* hívja. A névadás okát a Bágyi által megkérdezettek több, mint  $\frac{3}{4}$ -e azzal magyarázza, hogy az autóra személyként tekintenek, ezért nevezik el.



Az egyedi becenevek adása az autóversenyzésben sem szokatlan: Sebastian Vettel forma-1-es pilóta például női neveket – *Hungry Heidi, Eva, Kylie* – ad forma-1-es autójának (Brunner, 2021).

A közlekedési eszközök egyéni ragadványneveit tehát egy egyén alkotja meg, nem hivatalosak, és azokat egy egyén vagy egy szűk csoport használja.

#### 4. Következtetések

A közlekedési eszközök nevei kevésbé vizsgált területét képezik a névtannak. A vizsgált korpuszok és a tanulmányozásra kiválasztott névtípusok sok esetben feltehetőleg az egyes szerzők személyes motivációival és érdeklődési körével függnék össze. Mivel a közlekedési eszközök nevei számos névhasználati szituációban előfordulnak, ezért szükségesnek tartjuk megtenni az első lépést a nevek rendszerezésében. A csoportosítás (és később az elemzés) alapját a neveknek a denotátumfajtajuk szerinti osztályozása képezheti. A denotátum szerinti csoportosításba a hivatalos, nemhivatalos és ragadványnevek egyaránt beletartoznak. Az alábbiakban a polgári közlekedési eszközök fajtái láthatók:

##### 1. Vízi közlekedési eszközök nevei

1.1 hajók nevei: *Titanic, Cutty Sark, Badacsony*

1.2. tengeralattjárók nevei: *Nautilus, Trieste*

1.3. egyéb vízi közlekedési eszközök nevei: *ASView, SM300* (vezető nélküli hajók)

##### 2. Légi közlekedési eszközök nevei

2.1. repülőgépek nevei: *Jumbo Jet, Dreamliner, Triple Seven*

2.2. helikopterek nevei: *K-Max, Ecureuil*

2.3. egyéb légi közlekedési eszközök nevei: *Zeppelin, Hindenburg, Yokoso! Japan* (léghajók nevei)

##### 3. Szárazföldi közlekedési eszközök nevei

3.1 vasúti közlekedési eszközök nevei: *Rocket, Taurus, Ludmilla*

3.2 közúti közlekedési eszközök nevei: *Kispolák, Kacska, Zöldséges Merci*

3.3 egyéb szárazföldi közlekedési eszközök nevei: *Lexion, Dominator, Boomer* (mezőgazdasági gépek nevei)

##### 4. Űreszközök nevei

4.1 űrhajók nevei: *Enterprise, Discovery*

4.2 űrszondák nevei: *Helios, Dragonfly, Pioneer*

4.3 műholdak nevei: *Amos, Thor*

4.4 egyéb űreszközök nevei: *International Space Station*

Az egyes csoportok tovább oszthatóak alcsoportokra, így például a vasúti közlekedési eszközök nevein belül beszélhetünk például metrók, villamosok, vonatok és fogaskerekűek neveiről. Ahogyan a feldolgozott – többnyire magyar nyelvű – szakirodalomból is látható, a további vizsgálatok irányát a denotátum szerinti további elemzések jelölhetik ki: míg egyes nevek esetében például

minden egyes példányt hivatalosan, külön is megneveznek (hajók), addig más közlekedési eszközök esetében ez nem jellemző (gépkocsik).

A felosztásba nem vettük be a katonai közlekedési eszközök és haditechnikai eszközök neveit, mivel azzal a felosztást tovább bonyolítanánk; hozzátéve, hogy természetesen a katonai közlekedési eszközöknek is megvannak a sajátos, sokszor több évszázadra visszatekintő névadási szokásaik (vö. J. Soltész, 1979; Nübling et al., 2012; Puzey, 2016).

Láthattuk, hogy ugyanazt a közlekedési eszközt hivatalos, illetve nem hivatalos névhasználati szituációban különböző nevek jelölhetik. A pragmatikai, illetve nyelvhasználati szempontból való csoportosítás lehetőségeit az alábbi táblázat mutatja (1. táblázat):

1. táblázat. A közlekedési eszközök nevei pragmatikai-nyelvhasználati szempontból

	Közlekedési eszközök márkanamevei	Közlekedési eszközök egyedi, hivatalos tulajdonnevei	Közlekedési eszközök közösségi ragadványnevei	Közlekedési eszközök egyéni ragadványnevei
Hivatalos	X	X		
Nem hivatalos			X	X
Közösség használja	X	X	X	
Egy egyén / szűk csoport használja				X
Egy egyedet jelöl		X	X	X
Több egyedet jelöl	X		X	

## 5. Összefoglalás

Annak ellenére, hogy a közlekedési eszközök hivatalos és nem hivatalos neveit egyaránt gyakran használjuk, vizsgálatuk jelenleg nemzetközi szinten és a magyar névtani kutatásokban is gyerekcipőben jár. A névadás ismerete és a névadás mögött meghúzódó motivációk tanulmányozása nem öncélú: egyrészt bemutatnak olyan névadási mintákat, amelyek más névfajták elemzése során is hasznosak lehet. Másrészt – ahogy Seppälä (2018) rámutat – ezek a névadási ismeretek marketing-kontextusban is hasznosak lehetnek, ugyanis a ragadványnevek ismerete elősegítheti, hogy egyes gépkocsik márka- és típusneveit olyan termékjellemzők mentén hozzák létre, amelyeket a közösség is használ (és előnyben részesít) a névadás során. Emellett a nevek száma és jellemzői a márka erősségét is mutatják, azaz utalnak a fogyasztó és a márka közötti kapcsolatra (Seppälä, 2018). Elemzésük egyúttal korrajznak is tekinthető.

A közlekedési eszközök nevei számos elemzési lehetőséget hordoznak magukban, többek között a szocioonomasztikai összefüggései is vizsgálhatók lehetnek részletesebben. Jelen tanulmány – a korlátozott terjedelem miatt – sem tért ki a fenti összefüggések mélyebb, komplex vizsgálatára: a tanulmányt sokkal inkább figyelemfelkeltésnek szánjuk, hogy a rendelkezésre álló keretek között

mutassunk rá arra, milyen megközelítésben, milyen szempontok szerint képzelhető el közlekedési eszközök neveinek vizsgálata.

## Irodalom

- Bágyi B.** (2010). Bababilikék, bébibálna és kockabogár, avagy az autónevekről. *Névtani Értesítő*, 32, 127–141.
- Bauko J.** (2007). *Ragadványnév-vizsgálatok kétnyelvű környezetben*. Doktori értekezés. Budapest: Eötvös Loránd Tudományegyetem.
- Bauko J.** (2008). A Komáromi Hajógyárban készült hajók neveiről. *Névtani Értesítő*, 30, 151–155.
- Bauko J.** (2012). A magyar és a szlovák (szláv) névtani terminológia összevetése. *Névtani Értesítő*, 34, 157–166.
- Bauko J.** (2015). *Bevezetés a szocioonomasztikába*. Nyitra: Nyitrai Konstantin Filozófus Egyetem.
- Bölskei A.** (2009). Az Amerikai Egyesült Államok tagállamainak hivatalos és informális elnevezéseiről, a tagállamnevek magyar fordításáról. *Névtani Értesítő*, 31, 119–141.
- Bölskei A.** (2017). Az ICOS terminusjegyzéke és mutatói. In Bölskei A., Farkas T., Slíz M. (szerk.), *Magyar és nemzetközi névtani terminológia. Hungarian and International Onomastic Terminology* (101–123). Uppsala–Budapest: International Council of Onomastic Sciences – Magyar Nyelvtudományi Társaság.
- Brunner, M.** (2021). Sebastian Vettel: Aston Martin-Renner erhielt Namen. Letöltés: <https://www.speedweek.com/formel1/news/170107/Sebastian-Vettel-Aston-Martin-Renner-erhaelt-Namen.html>
- Coates, R.** (2016). Railway Locomotive Names and Train Names. In: Haugh, C. (ed.), *The Oxford Handbook of Names and Naming* (pp. 645–654). Oxford: Oxford University Press.
- Fábián P.** (1993). Autóbecenevek. *Névtani Értesítő*, 15, 93–94.
- Farkas T.** (2012). Szempontok a magyar névtani terminológia megítéléséhez. *Névtani Értesítő*, 34, 139–148.
- Farkas T.** (2014). A névtelenség és a megnevezés alapkérdéseiről. In Bauko J., Benyovszky K. (szerk.), *A nevek szemiotikája* (124–138). Nyitra – Budapest: Nyitrai Konstantin Filozófus Egyetem Közép-Európai Tanulmányok Kara – Magyar Szemiotikai Társaság.
- Farkas T.** (2017). Nemzetközi és magyar névtani terminológiai kutatások. In Bölskei A., Farkas T., Slíz M. (szerk.), *Magyar és nemzetközi névtani terminológia. Hungarian and International Onomastic Terminology* (29–47). Uppsala–Budapest: International Council of Onomastic Sciences – Magyar Nyelvtudományi Társaság.
- Fehér K.** (2003). A ragadványnevek funkcionális szerkezetéről. *Magyar Nyelvjárások*, 41, 155–166.
- Gasparics Gy** (2003). Férfinevek előfordulásának vizsgálata a 2000. évben kiadott, egyénileg kiválasztott és egyedi rendszámokban. *Névtani Értesítő*, 28, 185–188.
- Györffy E.** (2018). *Helynév-szociológia*. Debrecen: Debreceni Egyetemi Kiadó.
- Hajdú M.** (1986). *Magyar hajónevek*. Magyar Névtani Dolgozatok 57. Budapest.
- Hajdú M.** (1994). *Magyar tulajdonnevek*. Budapest: Nemzeti Tankönyvkiadó.
- Hajdú M.** (2003). *Általános és magyar névtan. Személynevek*. Budapest: Osiris.
- Hári Gy.** (2010). Épületnév, építménynév, létesítménynév. *Névtani Értesítő*, 32, 99–116.
- Hoffmann I.** (2007). *Helynevek nyelvi elemzése*. Budapest: Tinta.
- Hoffmann I.** (2008). A személynévrendszerek leírásához. *Magyar Nyelvjárások*. 46: 5–20.
- Hoffmann I.** (2015). A névtan és a társtudományok. In Farkas T., Slíz M. (szerk.), *Magyar névkutatás a 21. század elején* (11–23). Budapest: Magyar Nyelvtudományi Társaság – ELTE Magyar Nyelvtudományi és Finnugor Intézet.
- Jones, M.** (2016). Ship Names. In Haugh, C. (ed.), *The Oxford Handbook of Names and Naming* (pp. 655–660). Oxford: Oxford University Press.
- Kerekes A.** (2004). *Nevek az országúton*. Magyar Névtani Dolgozatok 190. Budapest.
- Kircher, S.** (2019). Die Entwicklung von Markennamen. In Esch, F.-R. (Hrsg.), *Handbuch Markenführung* (pp. 605–622). Wiesbaden: Springer Gabler.
- Kovács L.** (2019). *Márka és márkanev*. Budapest: Tinta.

- Kugler N.** (1994). *Személyre szóló rendszámok névtani és jelentéstani vizsgálata*. Magyar Névtani Dolgozatok 127. Budapest.
- Langendonck, W. v.** (2007). *Theory and typology of proper names*. Berlin – New York: Mouton de Gruyter.
- MSC** (2021). Our Cruise Ships. Letöltés: <https://www.msccruises.com/en-gl/Discover-MSCCruise-Ships.aspx>
- Nhongo R. & Tshotsho, P. B.** (2021). The semiotics of unconventional automobile naming in Zimbabwe. *Nomina Africana: Journal of African Onomastics*, 5/1, pp. 1–10.
- Nübling, D., Fahlbusch, F. & Heuser, R.** (2012). *Namen. Eine Einführung in die Onomastik*. Tübingen: Narr.
- Platen, C.** (1997). „Ökonymie“: zur Produktnamen-Linguistik im Europäischen Binnenmarkt. Tübingen: Niemeyer.
- Puzey, G.** (2016). Aircraft Names. In Haugh, C. (ed.), *The Oxford Handbook of Names and Naming* (605–614). Oxford: Oxford University Press.
- Reszegi K.** (2015). A névközösség fogalmához. *Névközösségek napjainkban és a régiségben. Helynévtörténeti Tanulmányok*, 11, 165–176.
- Rivkin, S. & Sutherland, F.** (2004). *The Making of a Name*. Oxford–New York: Oxford University Press.
- Seppälä, J.** (2013). Tutkimus epävirallisista kulkieennimistä. Letöltés: <https://www.kulkine.net/index.php>
- Seppälä, J.** (2018). Car Nicknames and their relation to the Brand. In Kurras, P. C., Rizza, A. (eds.), *Language, Media and Economy in Virtual and Real life: New Perspectives* (pp. 241–252). Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- Sjöblom, P.** (2014). Commercial names and unestablished terminology. In *Names in daily life. Proceedings of the XXIV International Congress of Onomastic Sciences*, Secció 1. (pp. 92–98). <http://www.gencat.cat/llengua/BTPL/ICOS2011/012.pdf>
- Sjöblom, P.** (2016). Commercial names. In Hough, C. (ed.), *The Oxford Handbook of Names and Naming* (pp. 453–465). Oxford: Oxford University Press.
- J. Soltész K.** (1979). *A tulajdonnév funkciója és jelentése*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- J. Soltész, K.** (1981). Az egyéb tulajdonnévfajták kutatásának helyzete és feladatai. In Hajdú M., Rácz E. (szerk.), *Név és társadalom* (213–225). Budapest: Magyar Nyelvtudományi Társaság.
- Takács J.** (2015). Személynévtani témájú dolgozatok a finn egyetemeken. *Finnugor Vilá.*, 20/2, 11–15.
- Tomasik, P.** (2016). *Nazewnictwo kolejowe: na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.