

Toponimy i eponimy w nazewnictwie portów lotniczych Europy

Piotr Trzepacz

Toponyms and eponyms of airports in Europe

Abstract: The purpose of the paper is to describe primary trends in airport naming on the basis of 371 airport names identified in Europe. Both toponyms and eponyms appear in airport names in various languages. Toponyms are place names that refer directly to a given geographic location and may assume three forms: (1) name of parent city, (2) name of given site, (3) name of a region. The vast majority of European airports (78%) serving scheduled flights use toponym-type names. A much more detailed name is used in the case of 20% of European airports whose names refer to urban districts, neighborhoods, and rural locations, and not merely entire cities. The smallest group of European airports uses toponyms that in some way make reference to regional or national geography.

Some airports also use alternative names or additional names in order to emphasize some local person in the form of eponyms or names based on the last names of individuals characteristic of a given city or region. Countries with the largest share of eponymous airport names are concentrated in southeastern Europe. Another region with a large share of airport names linked with individuals' last names is Central Europe – more than 35% of airports. In Poland, eight out of twelve international airports possess eponymous names. The main group of eponymous airport names refers to key individuals in politics (28 cases, 38% of eponyms). The second largest group makes reference to the names of musicians, especially composers, painters, writers, and poets.

Keywords: airports, toponyms, eponyms

Wprowadzenie

Ze względu na rosnące znaczenie transportu lotniczego coraz większą uwagę poświęca się jego infrastrukturze. Obiekty, które pozwalają nierzadko milionom ludzi przemieszczać się w krótkim czasie na wielkie odległości, nie są obojętne dla wizerunku miejsca, które udostępniają. Stąd też miasta (a zwłaszcza

te o globalnych aspiracjach) decydują się na realizację znaczących projektów inwestycyjnych, które zakładają budowę wielkich portów lotniczych (Alberts i in. 2009; Wang, Ducruet 2012).

Architektura portu lotniczego już od dawna wykracza poza budynek o prostej konstrukcji i służący jedynie odprawie pasażerów. Dziś są to wielkie przestrzenie handlu i rozrywki, które mają zaspokajać różnorodne potrzeby pasażerów odbywających podróż lotniczą (Kasarda 2008). Stąd też w ich wyposażeniu, poza bogatą ofertą handlową i gastronomiczną, można znaleźć również coraz częściej kino, siłownię czy kaplicę (tak jak ma to miejsce np. w porcie Kraków-Balice) lub miejsca przeznaczone do medytacji. To właśnie porty lotnicze były pierwszymi obiektami, w których osobom pragnącym oddać się modlitwie przed odbyciem podróży wskazano pomieszczenia zorganizowane tak, aby mogli korzystać z nich wszyscy bez względu na wyznanie (ang. *multifaith spaces*). Są to przykłady tzw. uniwersalnej przestrzeni sakralnej (Crompton 2013). Jeden z pierwszych tego typu obszarów wyznaczono w porcie lotniczym Wiednia w 1988 roku. Od tego czasu zaczęły się one pojawiać również jako wyposażenie innych nie-miejsc (np. wielkich centrów handlowych), czyli takich przestrzeni, z którymi ich użytkownicy nie nawiązują więzi emocjonalnych (Auge 1995).

Porty lotnicze, przekształcając się w obiekty wielofunkcyjne, coraz częściej same stanowią atrakcję turystyczną, udostępnianą nierzadko w opcji z wykwalifikowanym przewodnikiem (ma to miejsce np. w porcie lotniczym Amsterdam Schiphol). Turystyka lotniskowa i związany z nią *planespotting*, czyli dokumentowanie wykonujących operacje lotnicze samolotów, staje się zjawiskiem coraz bardziej popularnym. Miejsca takie jak Sint Maarten w archipelagu Małych Antyli czy grecka wyspa Skiathos przyciągają turystów nie tyle klimatem i plażami, ile widokiem startujących i lądujących samolotów, co jest możliwe dzięki cechom lokalizacji lotniska.

Zmieniające się porty lotnicze to nie tylko ich nowe funkcje, lecz również nowe ich relacje z otoczeniem. Pierwsze obiekty infrastruktury transportu lotniczego nie zwiastowały jeszcze konfliktów z sąsiadującymi obszarami, które przyniosł dynamiczny rozwój lotnictwa. Hałas, zanieczyszczenia, a także groźba wystąpienia katastrof zaczęły wypychać porty lotnicze ku coraz bardziej zewnętrznym strefom obszarów obsługiwanego układu osadniczego (Trzepacz i in. 2012). Równolegle rozwój wielu modeli biznesowych w lotnictwie cywilnym (pojawienie się przewoźników niskokosztowych obok tradycyjnych) sprawił, że powstał popyt na różne porty lotnicze obsługujące ten sam ośrodek. To wszystko spowodowało, że w przestrzeni wielkiego miasta może dziś występować nawet kilka obiektów budujących

węzeł lotniczy. Jego prawidłowe funkcjonowanie z perspektywy dobra pasażerów jest w dużej mierze uzależnione od udostępnienia informacji o tym, jaki zakres usług transportu lotniczego oferuje dany port. W globalnej sieci portów lotniczych ich rozpoznawalność buduje jakość usług oraz cechy dostępnej siatki połączeń. Na obu poziomach rozważań znaczenia nabiera także nazwa obiektu, która w różnym stopniu może pełnić rolę wyłącznie informacyjną albo też narzędzia marketingu.

Celem autora było określenie głównych trendów w nazewnictwie portów lotniczych. Badanie zrealizowane zostało na podstawie analizy nazw wszystkich portów lotniczych Europy oferujących wiosną 2015 roku regularne połączenia rozkładowe. Na podstawie przeglądu witryn internetowych oraz publikowanych na nich rozkładów lotów ustalono ich liczbę na 371 badanych portów lotniczych (razem z azjatyckimi portami Rosji i Turcji).

Eponimy i toponimy w nazwie portów lotniczych

Obiekty umożliwiające wykonywanie operacji startów i lądowań statków powietrznych pojawiły się w przestrzeni ponad 100 lat temu. Początkowo (lata 20. XX wieku) nazywane były „stacjami lotniczymi” (Mikulski, Glass 1980). Później, analogicznie do innych środków transportu, dla określenia infrastruktury punktowej, z której korzystały samoloty, używano określenia „dworzec”. „Dworzec lotniczy” był dla awiacji tym, czym „dworzec kolejowy” i „dworzec autobusowy” dla właściwych im środków lokomocji. Określenie to jednak z czasem zostało ostatecznie wyparte przez „port lotniczy”.

Tak jak ewoluowało ogólne określenie stosowane dla nazwania najważniejszych obiektów infrastruktury transportu lotniczego, tak również zmieniały się nazwy poszczególnych obiektów funkcjonujących w danej lokalizacji. Coraz bardziej popularne stawało się dodawanie do nazwy portu lotniczego imienia i nazwiska osoby, w której dostrzegano patrona obiektu.

W Europie funkcjonują aktualnie trzy porty lotnicze, które za swego patrona przyjęły osobę świętego Jana Pawła II. Są to: Kraków-Balice (pełna oficjalna nazwa: Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice), port lotniczy Bari International (w tym przypadku przyjęto imię i nazwisko papieża z czasów poprzedzających jego wybór na biskupa Rzymu – Karol Wojtyła) oraz port lotniczy Ponta Delgada na wyspie São Miguel, na Azorach. Jest to wyjątkowa sytuacja,

bo poza papieżem Polakiem tylko Aleksander Wielki pojawia się w nazwie europejskiego portu lotniczego więcej niż raz. Tymczasem w przypadku wielu portów lotniczych nazwa tych obiektów ogranicza się do podania ich lokalizacji, często w znacznym przybliżeniu.

W nazewnictwie portów lotniczych w różnych językach pojawiają się toponimy oraz eponimy. Przedmiotem badań toponomastyki są nazwy, które w sposób bezpośredni odwołują się do danego miejsca. W przypadku portów lotniczych to właśnie toponimy stanowią podstawowy typ nazw. Funkcjonują trzy główne sposoby toponimicznego nazewnictwa tych obiektów. Pierwszy polega na wskazaniu wyłącznie nazwy miasta, dla obsługi którego zlokalizowano dany port – np. port lotniczy Frankfurt nad Menem. Fakt, iż port lotniczy nosi nazwę miasta, nie musi jednak oznaczać, że znajduje się w jego granicach. Poza tym coraz częściej miasta obsługiwane są przez systemy wielolotniskowe. Zachowanie tak ogólnej nazwy w wielu przypadkach byłoby po prostu niemożliwe. Stąd też znaczną popularnością cieszy się drugi sposób nazywania portów lotniczych – bardziej uszczegółowiony poprzez dodanie dokładniejszej informacji o miejscu lokalizacji. I tak w europejskim systemie funkcjonują np. port lotniczy Paryż-Orly i Oslo-Gardermoen. Zdarza się jednak, że i takie uściślenie w nazwie nie jest i tak precyzyjne. Najlepszym tego przykładem może być toponim nazwy portu lotniczego Szczecin-Goleniów obsługującego stolicę województwa zachodniopomorskiego. Port ten nie leży ani w Szczecinie, ani nawet w Goleniowie. Pod względem osadniczym najbliżej mu do wsi Glewice, którą jednak w nazwie tego portu pominięto. Trzeci typ toponimów to te, które wskazują na położenie miasta w obrębie danego regionu, albo na wyspie.

W przypadku części portów lotniczych dodatkowo (lub alternatywnie) dla wyróżnienia tych obiektów stosowane są eponimy, czyli nazwy utworzone najczęściej od nazwisk osób, które są jednoznacznie kojarzone z danym miastem lub regionem. Są to przede wszystkim postacie historyczne i osobistości współczesnego życia publicznego lub kultury. Przyjęcie dla portu lotniczego takiej nazwy może wynikać z rangi danego miejsca w życiorysie danej osoby – będąc miejscem jej urodzenia lub szczególnie ważną dla jej osiągnięć zawodowych.

Pewne elementy nazwy portu lotniczego mogą także wskazywać na zakres jego działalności. Pojawia się w niej bowiem dodatkowe określenie wskazujące na charakter wykonywanych na nim operacji lotniczych. Tę funkcję pełni słowo *international*, czyli „międzynarodowy”, dodawane do nazwy portu. Zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago 7 grudnia 1944

roku port międzynarodowy to taki, który oferuje rozkładowe połączenia między portami funkcjonującymi w granicach różnych państw. Określenie to nie jest jednak stosowane w nazewnictwie wszystkich portów spełniających takie kryterium.

Znaczenie cech lokalizacyjnych dla nazwy portu lotniczego

Zdecydowana większość portów lotniczych Europy oferujących loty rozkładowe nosi wyłącznie nazwy o charakterze toponimów (tab. 1). Nazwy takie stosuje większość państw (37 na 42) – i 78% (291) z 371 portów lotniczych. Pozwalają one na powiązanie obiektu, jeśli nie bezpośrednio z miejscem lokalizacji, to przynajmniej z ośrodkiem, który dany port z założenia głównie obsługuje. Najczęściej zatem w nazwie portu lotniczego pojawia się samo obsługiwane miasto. Dotyczy to 189 portów lotniczych, czyli 65%, w których nazwie nie występuje eponim. W grupie tej w przypadku kilku portów lotniczych z nazwy wynika, że nie mają one być postrzegane jako obiekty obsługujące wyłącznie jedno miasto. Do przykładów takiego rozwiązania należą porty Lipsk/Halle¹ i Munster-Osnabruck. 20% wszystkich portów Europy nosi nazwę bardziej szczegółowo wskazującą na konkretną lokalizację przez uwzględnienie w niej dzielnicy miasta, osiedla lub miejscowości wiejskiej, np. Rzeszów-Jasionka.

Wśród toponimicznych nazw portów lotniczych najmniejszą grupę stanowią te, które wskazują lokalizację na poziomie regionalnym lub ogólnym. Rozwiązanie to najczęściej dotyczy portów lotniczych Francji. Grupę tworzą m.in. porty Nantes-Atlantique, Montpellier-Méditerranée czy Nice-Côte d'Azur. Zakwalifikowano do niej również porty lotnicze, które noszą nazwę wyspy, na której są zlokalizowane. Ich przykład stanowią m.in. port lotniczy Bornholm, Jersey czy Vágar. Najlichniesza grupa portów, których nazwa wskazuje na wyspiarską lokalizację, występuje w Grecji. Tworzą ją m.in. porty lotnicze Karpatos, Kefalinia, Mykonos i Santorini.

Odwołanie do głównego obsługiwanego ośrodka w nazwie portu w przypadku części portów nie odzwierciedla jednak realnych cech ich lokalizacji. Za najbardziej wyrazisty przykład uznać tu można port lotniczy Frankfurt-Hahn zlokalizowany

¹ W przypadku większości portów lotniczych, których nazwę stanowi eponim przy wymianianiu informacji o lokalizacji portu stosuje się albo łącznik, albo spację a jedynie w przypadku kilku portów (np. Lipsk/Halle, Kolonia/Bonn) – ukośnik.

Tabela 1. Nazewnictwo portów lotniczych Europy – znaczenie i rodzaje toponimów

	Państwo	Porty ogółem	Porty o nazwie typu toponimu			Razem	Udział portów o toponimicznych nazwach (%)
			nazwa miasta	szczegółowa lokalizacja obiektu	region/wyspa		
							liczba
Państwa z portami o nazwie typu toponimu							
1	Austria	6	3	1	–	4	66,6
2	Belgia	4	2	2	–	4	100,0
3	Białoruś	2	2	–	–	2	100,0
4	Bośnia i Herc.	2	2	–	–	2	100,0
5	Bułgaria	4	4	–	–	4	100,0
6	Chorwacja	7	5	2	–	7	100,0
7	Cypr	2	2	–	–	2	100,0
8	Czarnogóra	2	2	–	–	2	100,0
9	Czechy	5	2	1	–	3	60,0
10	Dania	10	8	–	2	10	100,0
11	Estonia	2	1	–	–	1	50,0
12	Finlandia	8	5	2	0	7	87,5
13	Francja	33	16	8	7	31	93,9
14	Grecja	16	–	–	6	6	37,5
15	Gruzja	1	1	–	–	1	100,0
16	Hiszpania	28	20	2	3	25	89,2
17	Holandia	5	2	3	–	5	100,0
18	Irlandia	7	6	1	–	7	100,0
19	Islandia	2	1	1	–	2	100,0
20	Litwa	3	3	–	–	3	100,0
21	Luksemburg	1	–	1	–	1	100,0
22	Łotwa	1	1	–	–	1	100,0
23	Malta	1	–	–	1	1	100,0
24	Mołdawia	1	1	–	–	1	100,0
25	Niemcy	24	19	–	–	19	79,2
26	Norwegia	9	–	9	–	9	100,0
27	Polska	12	–	4	–	4	33,3
28	Portugalia	5	1	–	1	2	40,0
29	Rosja	36	22	13	–	35	97,2
30	Rumunia	10	5	–	–	5	50,0
31	Słowacja	3	1	1	–	2	66,6
32	Szwajcaria	6	5	–	–	5	83,3
33	Szwecja	14	9	5	–	14	100,0
34	Turcja	15	7	4	–	11	73,3
35	Ukraina	15	9	4	–	13	86,7
36	Wielka Bryt.	31	18	6	4	28	90,3
37	Włochy	31	4	6	2	12	38,7
	RAZEM	364	189	76	26	291	79,9
Pozostałe państwa (bez portów o nazwie typu toponimu)							
1	Albania	1	–	–	–	–	–
2	Macedonia	1	–	–	–	–	–
3	Serbia	3	–	–	–	–	–
4	Słowenia	1	–	–	–	–	–
5	Węgry	1	–	–	–	–	–
	RAZEM	7	–	–	–	–	–
	OGÓŁEM	371	189	76	26	291	78

Źródło: opracowanie własne.

w odległości 130 km od Frankfurtu nad Menem. W przypadku tzw. *secondary airports*, do których należy m.in. on właśnie, położenie na peryferiach nie należy do rzadkości. Wytworzenie się tej grupy portów lotniczych stanowi jeden z efektów popularyzacji modelu biznesowego w lotnictwie cywilnym, znanego szerzej pod nazwą „tanie linie lotnicze”. Przewoźnicy niskokosztowi poszukują wszelkich sposobów na ograniczenie kosztów funkcjonowania. Jednym ze źródeł oszczędności jest obsługiwane operacji lotniczych przy wykorzystaniu takich portów lotniczych, które oferują najniższe opłaty lotniskowe. Porty położone daleko od centrum danego ośrodka przyciągają właśnie tę grupę przewoźników, oferując im bardzo niskie opłaty. W swej nazwie porty te odnoszą się do głównego ośrodka miejskiego, co może być mylące dla tych użytkowników transportu lotniczego, którzy nie posiadają wystarczającego rozeznania w kwestii przestrzennej organizacji węzła lotniczego. Brak tutaj dodatkowej informacji uszczegółwiającej lokalizację może stanowić poważny problem. Dojazd z portu lotniczego Frankfurt-Hahn do Frankfurtu nierzadko zajmuje ponad dwie godziny. W warunkach europejskich oznacza to, że w przypadku zdecydowanej większości połączeń wewnątrzkontynentalnych przelot trwa krócej, niż dojazd z takiego lotniska do centrum miasta, które ono obsługuje.

Oryginalnym i wręcz symbolicznym przykładem nazewnictwa portu lotniczego bazującego na cechach lokalizacji jest EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Nazwa ta wskazuje na zasięg oddziaływania portu lotniczego obejmujący ważne ośrodki miejskie Europy Zachodniej – Bazyleę w Szwajcarii, Miluzę we Francji oraz Fryburg w Niemczech. Obszar ciężenia tego portu obejmuje zatem regiony, które funkcjonują w granicach trzech różnych państw. Określenie „EuroAirport” podkreśla tę szczególną konfigurację i nawiązuje do idei europejskiej integracji. Wspólne plany budowy francusko-szwajcarskiego portu pojawiły się zresztą już w latach trzydziestych XX wieku. Do dziś pozostaje on jednym z niewielu portów zarządzanych przez dwa państwa – Francję i Szwajcarię.

Dla szerszych celów marketingowych stosowane są nazwy portów, które określają większy obszar niż same obiekty infrastruktury transportu lotniczego. Przykładem na to jest Baden Airpark obsługujący niemieckie miasta Karlsruhe i Baden-Baden. Nazwa taka ma zwracać uwagę na większy obszar – nie tylko lotniska, lecz całej towarzyszącej mu przestrzeni biznesowej powiązanej z portem, i tym samym reklamować miejsce czekające na inwestorów.

Popularność eponimów w nazewnictwie portów lotniczych Europy

W porównaniu z toponimami, eponimy są znacznie rzadziej stosowane w nazewnictwie europejskich portów lotniczych – nazwy takie nosi 78 portów, czyli tylko 21%, a na 42 państwa, w 19 nazw takich jak dotąd w ogóle nie używano (tab. 2).

Tabela 2. Nazewnictwo portów lotniczych Europy – znaczenie i rodzaje eponimów

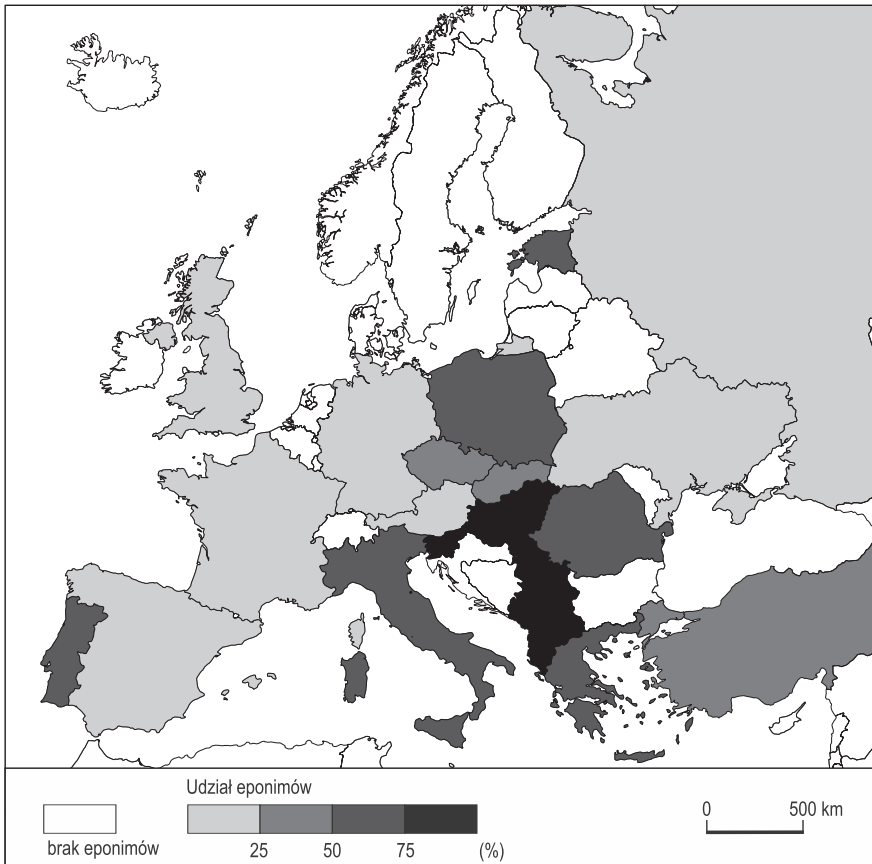
Państwa	porty ogółem	Eponimy wywodzące się od imienia i nazwiska											Porty o nazwach eponimicznych		
		polityk (prezydent, premier)	władca (król, cesarz)	święty	kompozytor	pisarz / poeta / malarz	sportowiec	lotnik	wynalazca/ uczyony	inne	razem	udział w nazwach portów	2. Inne eponimy	razem	udział w nazwach
		Liczba										%	Liczba	%	
Państwa z portami o nazwie typu eponimu															
Albania	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	100,0	-	-	100,0
Austria	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	16,6	1	17	33,3
Czechy	5	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	40,0	-	-	40,0
Estonia	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	50,0	-	-	50,0
Finlandia	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	13	12,5
Francja	33	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2	6,1	-	-	6,1
Grecja	16	2	2	-	-	2	1	-	2	1	10	62,5	-	-	62,5
Hiszpania	28	1	1	-	-	-	1	-	-	-	3	10,3	-	-	10,3
Macedonia	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	100,0	-	-	100,0
Niemcy	24	3	-	-	-	1	-	1	-	-	5	20,8	-	-	20,8
Polska	12	2	-	1	2	1	-	-	1	-	7	58,3	1	8	75,0
Portugalia	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	3	60,0	-	-	60,0
Rosja	36	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2,8	-	-	2,8
Rumunia	10	2	-	-	1	-	-	2	-	-	5	50,0	-	-	50,0
Serbia	3	1	1	-	-	-	-	-	1	-	3	100,0	-	-	100,0
Słowacja	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	33,3	-	-	33,3
Słowenia	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100,0	-	-	100,0
Szwajcaria	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	17	16,6
Turcja	15	3	-	-	-	-	-	1	-	-	4	26,6	-	-	26,6

Toponimy i eponimy w nazewnictwie portów lotniczych Europy

Państwa	porty ogółem	Eponimy wywodzące się od imienia i nazwiska											Porty o nazwach eponimicznych		
		polityk (prezydent, premier)	władca (król, cesarz)	święty	kompozytor	pisarz / poeta / malarz	sportowiec	lotnik	wynalazca/ uczonek	inne	razem	udział w nazwach portów	2. Inne eponimy	razem	udział w nazwach
Ukraina	15	-	1	-	1	-	-	-	-	-	2	13,3	-	-	13,3
Węgry	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	100,0	-	-	100,0
Wielka Brytania	31	-	-	-	-	1	1	-	-	2	2	6,4	-	-	6,4
Włochy	31	1	-	2	3	4	1	2	2	5	18	58,0	-	-	58,0
RAZEM	316	22	6	5	10	10	4	7	6	8	74	23,4	4	1	24,6
Pozostałe państwa (bez portów o nazwach typu eponimów)															
Belgia	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Białoruś	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bośnia i Hercegowina	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bułgaria	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chorwacja	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cypr	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Czarnogóra	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dania	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruzja	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Holandia	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Irlandia	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Islandia	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Litwa	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luksemburg	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Łotwa	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malta	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mołdawia	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norwegia	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szwecja	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Razem	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OGÓŁEM	371	22	6	5	10	10	4	7	6	8	74	19,9	4	78	21,0

Źródło: opracowanie własne.

Agregacja danych na poziomie państw pozwala na wskazanie ogólnych trendów w nazewnictwie portów lotniczych i wyodrębnienie różnic w znaczeniu dwóch głównych analizowanych sposobów nazywania portów (ryc. 1). Państwa o najwyższym udziale eponimów koncentrują się w południowo-wschodniej części Europy, choć 100-procentowy wynik kilku z nich wynika z monocentrycznego systemu portów lotniczych, który pod względem obsługi lotów rozkładowych ogranicza się do portu stołecznego. Dotyczy to Węgier, Albanii i Słowenii. W przypadku Włoch i Grecji wynik na poziomie odpowiednio 58 i 63% portów lotniczych należy uznać za szczególnie, zważywszy, iż państwa te posiadają wyjątkowo rozwinięty



Ryc. 1. Udział eponimów w nazwach portów lotniczych Europy

Źródło: opracowanie własne.

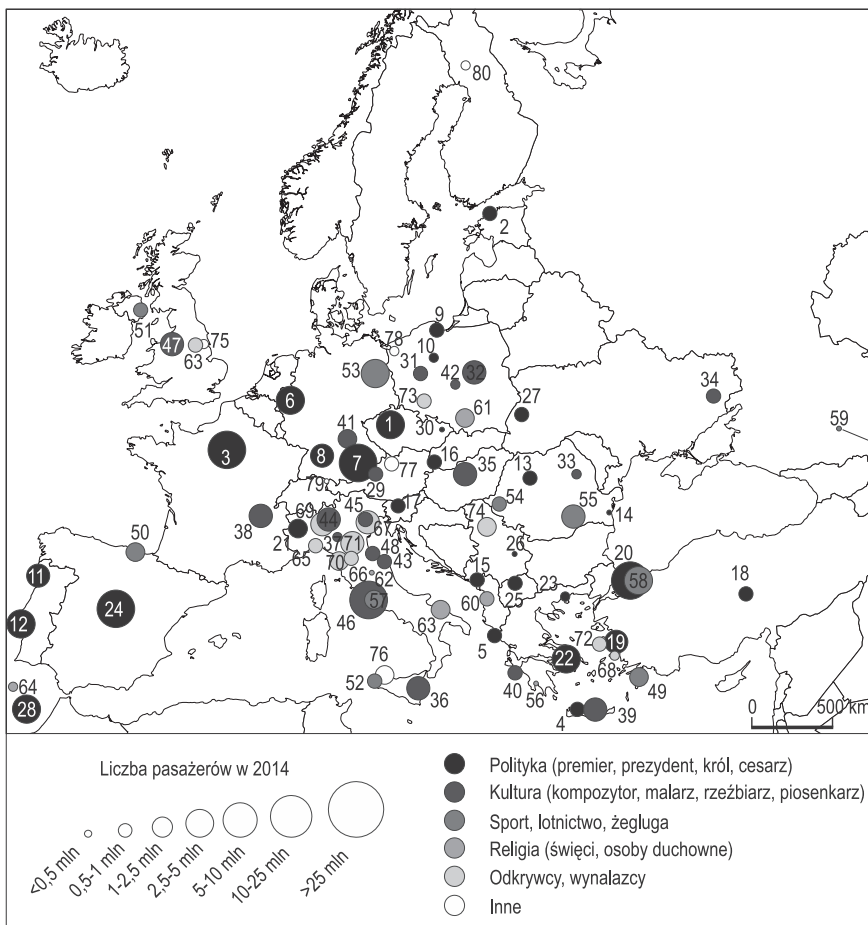
system lotnisk (w pierwszym kraju tworzy go 31 portów, a w drugim – 16). Kolejnym obszarem koncentracji państw, w których udział portów lotniczych z eponimem w nazwie przekracza 35%, jest Europa Środkowa. W przypadku Polski tylko 4 z 12 międzynarodowych portów lotniczych posługuje się wyłącznie toponimem. W dwóch przypadkach (Warszawa-Modlin oraz Lublin-Świdnik) są to porty funkcjonujące od niedawna. Najniższy udział portów lotniczych z eponimami w nazwie cechuje Europę Zachodnią i Północną, gdzie tego rodzaju nazewnictwo występuje bardzo rzadko, a w 4 państwach w ogóle nie (np. Dania, Szwecja, Norwegia i Islandia).

Nadanie portowi lotniczemu imienia jest swoistym wyróżnieniem takiego obiektu. Mogłoby się wydawać, że będzie to zabieg szczególnie popularny w przypadku układów wielolotniskowych obsługujących wielkie metropolie, tym bardziej że nie brakuje im nie tylko zasłużonych, lecz także niezwykle popularnych postaci, jednoznacznie łączonych z tymi ośrodkami. Tymczasem w przypadku węzła lotniczego Londynu, na który składa się obecnie aż 6 portów lotniczych (Heathrow, Gatwick, Luton, Stansted, Southend i City), Moskwy (3 porty: Szeremietiewo, Domodiedowo, Wnukowo) i Sztokholmu (4 porty: Arlanda, Skavsta, Bromma, Västerås) żaden z ww. portów nie ma nazwy typu eponimu. W przypadku układów wielolotniskowych nadanie portom nazw odwołujących się do osób, a nie do lokalizacji mogłoby doprowadzić do większych problemów z ich rozpoznawaniem, a przede wszystkim odnajdywaniem w przestrzeni. Wydaje się to szczególnie ważne w przypadku, gdy podróż zakłada potrzebę zmiany portu lotniczego w obrębie takiego miasta.

Źródła eponimów w nazwach europejskich portów lotniczych

Wśród eponimów, którymi nazywane są porty lotnicze, dominującą grupę w Europie stanowią te, które odwołują się do polityki (28 – czyli 38%). Najczęściej są to prezydenci, premierzy lub władcy (król, cesarz), szczególnie zasłużeni w walce o demokrację lub uznawani w danym kraju za twórców szczególnie ważnych przemian w życiu społeczno-politycznym i ekonomicznym. Trudno wskazać w tym przypadku kraj czy jakąś część Europy, w obrębie której tego rodzaju nazewnictwo jest szczególnie ważne. Jednocześnie należy zauważyć, że w przypadku państw postsojalistycznych pojawiają się politycy zaangażowani w walkę z komunizmem, jak np. Lech Wałęsa w przypadku portu lotniczego Gdańska, Vaclav Havel dla portu Pragi, Lennart Meri dla Tallinu czy Jože Pučnik w przypadku słowiańskiej Ljubljany.

Druga grupa najczęściej występujących eponimów pochodzi od imion i nazwisk artystów z dziedziny muzyki (głównie kompozytorów), malarzy oraz twórców literatury pięknej (pisarzy, poetów) – występują oni w nazwie 20 portów lotniczych, co stanowi aż 26% eponimów. Nazwy tego typu najczęściej stosowano we Włoszech (ryc. 2), co wydaje się zasadne ze względu na kluczową rolę dziedzictwa kulturowego tego kraju, którego kulturę tworzyli m.in. Verdi, Caravaggio i Leonardo da Vinci, występujący w roli patronów jego portów lotniczych. Bardzo rzadko eponim portu lotniczego pochodzi od współczesnego artysty (Fellini, Kazantzakis).



Ryc. 2. Eponimy portów lotniczych Europy

Źródło: opracowanie własne.

W kilku przypadkach badanych eponimów trudne było autorowi artykułu wskazać główne osiągnięcie osoby, której nazwisko stanowiło źródło nazwy portu lotniczego. W przypadku portu obsługującego Lyon taką postacią jest Antoine de Saint-Exupéry. Ten wielki poeta i pisarz był również pilotem, który transportował

Objaśnienia do ryc. 2: wykaz portów lotniczych:

POLITYKA (działacz niepodległościowy, prezydent, premier, kanclerz, król)

1 – Václav Havel (Praga), 2 – Lennart Meri (Tallin), 3 – Charles de Gaulle (Paryż), 4 – Daskalogiannis (Chania), 5 – Joanis Kapodistrias (Korfu), 6 – Konrad Adenauer (Kolonia-Bonn), 7 – Franz Josef Straus (Monachium), 8 – Manfred Rommel (Stuttgart), 9 – Lech Wałęsa (Gdańsk), 10 – Ignacy Jan Paderewski (Bydgoszcz), 11 – Francisco de Sa Carneiro (Porto), 12 – Humberto Delgado (Lizbona), 13 – Avram Iancu (Kluż), 14 – Mihail Kogălniceanu (Konstanca), 15 – Adem Jashari (Prisztina), 16 – Milan Rastislav Štefánik (Bratysława), 17 – Jože Pučnik (Ljubljana), 18 – Hüseyin Hüsnü Emir Erkilet (Kayseri), 19 – Adnan Menderes (Izmir), 20 – Mustafa Kemal Atatürk (Stambuł), 21 – Sandro Pertini (Turyn), 22 – Eleftherios Venizelos (Ateny), 23 – Aleksander Wielki (Kavala), 24 – Adolfo Suárez (Madryt), 25 – Aleksander Wielki (Skopje), 26 – Konstantyn Wielki (Nisz), 27 – Daniel Halicki (Lwów), 28 – królowa Zofia (Teneryfa)

KULTURA

29 – Wolfgang Amadeusz Mozart (Salzburg), 30 – Leoš Janáček (Ostrawa), 31 – Henryk Wieniawski (Poznań), 32 – Fryderyk Chopin (Warszawa), 33 – George Enescu (Bacau), 34 – Sergey Prokofiev (Donieck), 35 – Ferenc Liszt (Budapeszt), 36 – Vincenzo Bellini (Katania), 37 – Giuseppe Verdi (Parma), 38 – Antoine de Saint-Exupéry (Lyon), 39 – Nikos Kazantzakis (Heraklion), 40 – Dionysios Solomos (Zakintos), 41 – Albrecht Dürer (Norymberga), 42 – Władysław Reymont (Łódź), 43 – Raffaello Sanzio (Ankona), 44 – Michelangelo Merisi da Caravaggio (Mediolan Bergamo), 45 – Antonio Canova (Treviso), 46 – Leonardo da Vinci – (Rzym Fiumicino), 47 – John Lenon (Liverpool), 48 – Federico Fellini (Rimini)

PORT, LOTNICTWO, ŻEGLUGA

49 – Diagoras z Rodos (Rodos), 50 – Seve Ballesteros (Santander), 51 – George Best (Belfast), 52 – Vincenzo Florio (Trapani), 53 – Otto Lilienthal (Berlin Tegel), 54 – Traian Vuia (Timisoara), 55 – Henri Coanda (Bukareszt), 56 – Vassilis Constantakopoulos (Kalamata), 57 – Giovan Battista Pastine (Rzym Ciampino), 58 – Sabiha Gokcen (Stambuł), 59 – Sułtan Amet-Chan (Machaczkała)

RELIGIA

60 – Matka Teresa (Tirana), 61 – Jan Paweł II (Kraków), 62 – Święty Franciszek z Asyżu (Perugia), 63 – Karol Wojtyła (Bari), 64 – Jan Paweł II (Ponta Delgada)

PODRÓŻNIK, WYNAŁAZCA, NAUKOWIEC

65 – Krzysztof Kolumb (Genua), 66 – Amerigo Vespucci (Peretola), 67 – Marco Polo (Wenecja), 68 – Aristarchos z Samos (Samos), 69 – Enrico Forlanini (Mediolan Linate), 70 – Galileo Galilei (Piza), 71 – Guglielmo Marconi (Bologna), 72 – Hipokrates (Kos), 73 – Mikołaj Kopernik (Wrocław), 74 – Nikola Tesla (Belgrad)

INNE

75 – Robin Hood (Doncaster-Sheffield), 76 – Giovanni Falcone, Paolo Borsellino (Palermo), 77 – Blue Danube (Linz), 78 – NSZZ Solidarność (Szczecin), 79 – People's Business (Altenrhein- St. Gallen), 80 – Święty Mikołaj (Rovaniemi)

pocztę z Francji do Afryki, a także nieugięcie próbował dążyć do wpisania się do historii awiacji, np. przez próbę pokonania trasy prowadzącej na Ziemię Ognistą z Nowego Jorku. Pionierzy lotnictwa stanowią dość dużą grupę uwzględnioną w eponimach. Razem z przedstawicielami żeglugi występują w nazwie 11 portów lotniczych (15% wszystkich eponimów). Wielkim człowiekiem związanym z lotnictwem przez swą wynalazczość w tym zakresie był Nicola Tesla, którego imię nosi port lotniczy w Belgradzie. W legendzie do ryc. 2 ujęto go wśród wielkich uczonych (np. Mikołaja Kopernika, którego nazwisko stanowi nazwę portu lotniczego Wrocławia) i odkrywców (np. Krzysztofa Kolumba – patron portu lotniczego w Genui).

W pięciu przypadkach (7% eponimów) w nazwie portów lotniczych pojawia się osoba duchowna i tylko w dwóch nie jest nią papież Jan Paweł II. Lotnisko w Tiranie nosi imię beatyfikowanej w 2003 roku Matki Teresy, a w przypadku włoskiej Perugii patronem portu lotniczego wybrano świętego Franciszka z Asyżu.

Wśród osób, których imieniem nazywane są porty lotnicze, bezwzględnie dominują mężczyźni. Jedyne kobiety, których osiągnięcia zostały w ten sposób docenione, to wspomniana wcześniej Matka Teresa, hiszpańska królowa Zofia (jeden z portów lotniczych Teneryfy) i Sabiha Gökçen (kobieta pilot wojskowy, która patronuje drugiemu pod względem wielkości portowi lotniczemu Stambułu). Warto również zauważyć, że w zdecydowanej większości badanych przypadków port nazywany był imieniem osoby nieżyjącej. Wyjątek stanowił Jan Paweł II, królowa Zofia oraz niektórzy politycy z Europy Środkowo-Wschodniej, jak np. Lech Wałęsa.

Giovanni Falcone oraz Paolo Borsellino stanowią jedyny przykład osób, które wspólnie uczestniczą w nazwie tego samego portu lotniczego. Włoskie Palermo właśnie w ten sposób czci poświęcenie, z jakim ci dwaj sędziowie walczyli z włoską mafią.

Pewne specyficzne trudności w sklasyfikowaniu nazwy portu dotyczyły fińskiego Rovaniemi oraz angielskiego Doncaster-Sheffield. W pierwszym przypadku w nazwie wykorzystywana jest postać Świętego Mikołaja. Wprawdzie Święty Mikołaj to prawdziwa postać żyjąca w IV wieku n.e., jednak nazwa portu lotniczego odwołuje się do postaci zmitologizowanej przez kulturę masową. W drugim przypadku port nosi imię Robin Hooda, czyli legendarnego buntownika z lasu Sherwood. W tym przypadku również większe znaczenie przy wyborze tej postaci miało jej miejsce w angielskiej kulturze niż fakt, że w życiorysach kilku postaci historycznych można doszukiwać się jej pierwowzoru.

Jedynie w przypadku kilku eponimów ich źródłem nie jest imię i nazwisko osoby. Szczególnie oryginalna jest nazwa szwajcarskiego portu lotniczego Altenrhein-St.Gallen. Oficjalnie używa on nazwy People's Business Airport, związanej z nazwą przewoźnika, który oferuje z tego lotniska loty do Wiednia, czyli People's Viennaline. W przypadku portu lotniczego Szczecin-Goleniów nazwą uhonorowano Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, podkreślając tym samym rangę wydarzeń związanych ze Szczecinem w latach walki „Solidarności” o demokratyzację życia społeczno-politycznego Polski.

Nazewnictwo portów lotniczych Polski

W niektórych przypadkach w nazwie portu lotniczego eponim nie zastępuje całkowicie toponimu, nie muszą to być opcje wykluczające się. Oficjalna nazwa może zawierać oba elementy, podczas gdy dla celów marketingowych zostaje ona skrócona. Ciekawym przykładem takiego rozwiązania jest port lotniczy Krakowa. Oficjalna jego nazwa w pełnym brzmieniu, czyli Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice, pełni wiele funkcji. Podkreślenie „międzynarodowości” stanowi sygnał o obecności w siatce połączeń lotów poza granice kraju. Przyjęcie eponimu odwołującego się do osoby papieża Jana Pawła II podkreśla jego związki z miastem obsługiwany przez ten port. Wreszcie sam toponim, czyli Kraków-Balice, umiejscawia port w przestrzeni geograficznej. Rozwiązanie to zaspokaja różne potrzeby. Z jednej strony chęć identyfikowania nie tylko portu, ale i całego miasta z osobą znanego na całym świecie papieża, a z drugiej wyraźnie informuje o cechach lokalizacji obiektu.

Za dość nietrafne można uznać nazewnictwo portu lotniczego Katowice-Pyrzowice czy wspomnianego już Szczecin-Goleniów. Port w Pyrzowicach z założenia obsługuje całą konurbację, a w nazwie odwołuje się jedynie do Katowic, które położone są w odległości ok. 30 km na południe. Coraz częściej dla celów promocyjnych stosuje się jednak nazwę Silesia Airport, która odwołuje się do całego regionu. W przypadku portu lotniczego zlokalizowanego w województwie śląskim pojawiały się różne koncepcje wprowadzenia do jego nazwy eponimu, a do najpopularniejszych należało nadanie mu imienia Jana Kiepurę pochodzącego z Sosnowca. Byłby to zatem jedyny port lotniczy w Europie noszący imię tenora, a w szerszym ujęciu – drugim, którego patron związany był ze śpiewem (po Johnie Lennonie, którego imię nosi port lotniczy Liverpoolu).

Podczas badań sondażowych prowadzonych przez autora w 2008 roku (Trzepacz 2008) wśród respondentów (pasażerów korzystających z portów lotniczych) dało się zauważyć zaskoczenie, że port w Szczecinie nosi imię NSSZ „Solidarność”. Problemem nie było powiązanie tego eponimu z historią miasta, lecz nienagłaśnianie faktu, że port nosi właśnie taką nazwę. Tymczasem w Poznaniu pasażerowie (zwłaszcza ci niepochozący z tego miasta) mieli duże trudności z rozpoznaniem dokonań Henryka Wieniawskiego. Z jednej strony można byłoby uznać to za pewien problem dla pasażerów, ale z drugiej można mówić – nawet jeśli tylko nieznacznie osoby nieznające dorobku tego wielkiego kompozytora i skrzypka dotarły do informacji o jego zasługach – o edukacyjnej roli tej nazwy.

Tymczasem z pewnym niezadowoleniem w Toruniu przyjęto fakt nazwania portu lotniczego Wrocławia imieniem Mikołaja Kopernika. Toruń jest miastem bezsprzecznie najbardziej związanym z dziedzictwem tego sławnego astronoma. Miał on jednak jednak w swym bogatym życiorysie ważny epizod wrocławski, przez który stał się patronem portu w tym mieście. Należy zakładać, że w wypadku wybudowania portu lotniczego dla Torunia miasto dążyłoby do nazwania go właśnie imieniem jednego ze swych najznamienitszych mieszkańców.

Podsumowanie

Nazewnictwo obiektów takich jak porty lotnicze może z pozoru wydawać się kwestią mało istotną. Tymczasem doświadczenie pokazuje, że może stanowić ono problem naruszający stosunki międzynarodowe. Przykładem tego rodzaju perturbacji był zdecydowany protest władz Grecji wobec idei nazwania portu lotniczego Skopje imieniem Aleksandra Wielkiego.

W większości portów lotniczych Europy stosowane dla ich nazwania eponimy służą przede wszystkim wyróżnieniu obiektów. Trudno bowiem uznać, że w przypadku Aleksandra Wielkiego, Jana Pawła II, Krzysztofa Kolumba, Mozarta czy innych wielkich osobowości świata polityki i kultury, nazwa portu lotniczego służy utrwaleniu świadomości o ich osiągnięciach.

W przypadku państw Europy Środkowej i Wschodniej wielka popularność eponimów może wynikać z chęci zaprezentowania osiągnięć przez te kraje, które po II wojnie światowej ze względu na ustanowienie „żelaznej kurtyny” nie miały możliwości promowania swoich osiągnięć w takiej skali, w jakiej mogły czynić to kraje Zachodu. Jednocześnie postacie, których nazwiska wykorzystuje się właśnie dla

nazywania portów lotniczych, to najczęściej osoby związane z niedawną historią tych narodów, ich sukcesów w walce o demokrację.

Bibliografia

- Alberts H.C., Bowen J.T., Cidell J.L., 2009, *Missed Opportunities: The Restructuring of Berlin's Airport System and the City's Position in International Airline Networks*, „Regional Studies”, t. 43 (5), s. 739–58.
- Auge M., 1995, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso, Londyn – Nowy Jork.
- Crompton A., 2013, *The architecture of multifaith spaces: God leaves the building*, „The Journal of Architecture”, t. 18 (4), s. 474–496.
- Kasarda J., 2008, *Shopping In the Airport City and Aerotropolis, New Retail Destinations in the Aviation Century*, „Research Review”, t. 15 (2), s. 50–56.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.).
- Mikulski M., Glass A., 1980, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Trzepacz P., Boruta T., Marada M., Quodomine R., 2012, *Sto lat doświadczeń portów lotniczych w przestrzeni Europy*, „Prace Geograficzne”, t. 131, s. 35–53.
- Wang C., Ducruet C., 2012, *New port development and global city making: emergence of the Shanghai-Yangshan multilayered gateway hub*, „Journal of Transport Geography”, t. 25, s. 58–69.

dr Piotr Trzepacz

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

e-mail: piotr.trzepacz@uj.edu.pl

