

## „Krzyknij mi przez radio jak będziesz gotowy!” O emocjach w profesjolekcie kolejarzy

### „Schreien Sie über Funk, wenn Sie bereit sind!“ Über Emotionen im Soziolekt der Eisenbahner

Die Untersuchungen über den Bahn-Wortschatz im Polnischen wurden in den 70er Jahren des 20. Jh. in Gang gebracht. Am häufigsten wurden die Eigennamen der Bahnverbindungen der Analyse unterzogen (Chrematonyme), die aus offiziellen Informationsquellen (Fahrpläne) exzipiert wurden. Die Forschungen über den Bahn-Soziolekt haben aber eine kürzere Tradition, denn bisher stützten sie sich im Grunde genommen ausschließlich auf den Artikel Żmigrodzki (2006). Der Forschungsbereich sollte demnach um weitere Aspekte erweitert werden. In Anlehnung an die funktionale Typologie der Soziolekte von Stanisław Grabias werden der Status und die Rolle der von Eisenbahngestellten gebrauchten Sprache analysiert. Im Beitrag wird der Forschungsstand ausführlich besprochen. Darüber hinaus wird auf Publikationen der polnischen Sprachwissenschaftler aus dem 20. und 21. Jh. hingewiesen, die die Analyse von sprachwissenschaftlichen Begriffen des Polnischen im Bereich des Bahn-Wortschatzes betreffen. Es werden außerdem Informationsquellen präsentiert, die für Untersuchungen über den Soziolekt der Eisenbahngestellten verwendet werden können, darunter die offiziellen – z. B. Wörterbücher oder Zeitschriftenartikel und die inoffiziellen – z. B. Internetforemseinträge). Jede der dargestellten Quellen wird charakterisiert. Im Beitrag wird besonders viel Aufmerksamkeit der Analyse von Ausdrücken in der gesprochenen Sprache geschenkt. Die im Rahmen der soziolinguistischen Untersuchungen gesammelten Korpusbelege stammen aus den Jahren 2017–2020. Wegen der Corona-Pandemie musste aber die Forschung unterbrochen werden. Das erklärte Ziel der Forschung war es zu untersuchen, ob der Soziolekt der Eisenbahngestellten den emotionalen Charakter hat und falls ja, wie die Emotionen in diesem Soziolekt zum Ausdruck gebracht werden. Das gesammelte Untersuchungsmaterial (150 Aussagen) wurde in 6 Gruppen unterteilt. Die Untersuchungen haben ergeben, dass der von Eisenbahngestellten gebrauchte Sprache kein expressiver Charakter zuzuschreiben ist und die in den Aussagen ausgedrückten Emotionen für einzelne Sprecher distinktiv sowie situationsbedingt sind (Sie treten in Ausnahmesituationen auf.). Der im theoretischen Teil angenommenen Voraussetzung gemäß ist der Bahn-Soziolekt ein Beispiel für Professoiekt und seine Funktion hat den professionell-kommunikativen Charakter. Er fungiert also als präzise und möglichst schnelle Gedankenvermittlung offener Natur. Der primäre Denkansatz, dass die Sprache der Eisenbahngestellten ein Beispiel für Berufsjargon sei, erwies sich also als falsch.

**Schlüsselwörter:** Soziolekt der Eisenbahner, Professoiekt, Soziolekt-Typologie, Stanisław Grabias, Emotionen in der Sprache

### “Shout Over the Radio, when You Are Ready!” Of Emotions in Railwayman’s Sociolect

Polish studies related to the Railwayman’s language date back to the 1970s. The most frequently analysed material included proper names of railway connections (i.e. railway chrematonyms), which were excerpted from official railway timetables. However, the research concerning the Railwayman’s sociolect has only been undertaken very recently and is primarily based on the paper by Piotr Żmigrodzki entitled „Uwagi o języku internetowej grupy miłośników kolei” (2006). Thus, the scope of studies on the Rail-

wayman's sociolect in Polish should be expanded to cover new aspects. I verified the status and role of the Railwayman's language on the basis of the functional typology of sociolects proposed by Stanisław Grabias. I discussed the relevant background literature and indicated the sources published in the 20th and 21st century by Polish linguistics who focused on the Railwayman's vocabulary. Also, I distinguished the sources of information which may be used to study the Railwayman's sociolect (official ones – e.g. dictionaries or journal articles, and unofficial ones – e.g. online fora transcripts). Apart from this, I briefly characterised each of these sources. The article focuses on the analysis of the spoken language – the material was gathered during research conducted between 2017 and 2020 which was interrupted by COVID-19 pandemic. The aim was to verify whether the Railwayman's sociolect performs an emotive function, and to discuss the ways of conveying emotions in this sociolect. The research material included 150 samples and was divided into 6 categories. The results suggest that the Railwayman's language cannot be characterised as expressive, and that emotions, though present in some of the collected samples, were evoked only in extraordinary circumstances. As stated in the theoretical section of this article, the Railwayman's sociolect can be identified as profesolect (i.e., professional slang) used for professional communication. Hence, it is oriented at an effective and concise exchange of thoughts in an explicit way. We exclude the preliminary assumption that the Railwayman's language is a professional jargon.

**Keywords:** Railwayman's sociolect, profesolect, sociolect typology, Stanisław Grabias, emotions in language

**Author:** Olga Kowalczyk, University of Wrocław, ul. Poczтовая 9, 53-313 Wrocław, Poland, e-mail: olga.kowalczyk@uwr.edu.pl

**Received:** 2.1.2020

**Accepted:** 15.11.2020

## 1. Cele artykułu

Głównym celem artykułu jest prezentacja wyników badań dotyczących socjolektu kolejarzy. W przedkładanym tekście przeanalizowane zostaną przykłady wypowiedzi reprezentujących profesjolekt pracowników kolei (różnych specjalności). Z jednej strony tekst ma na celu uzyskanie odpowiedzi, czy socjolekt kolejarzy ma charakter emocjonalny; z drugiej natomiast ukazanie sposobów prezentacji ewentualnych emocji w omawianym socjolekcie.

## 2. Stan badań

Na gruncie języka polskiego badania z zakresu leksyki kolejowej koncentrowały się dotychczas niemal wyłącznie na jednym problemie. Badacze analizowali leksykę kolejową przez pryzmat metodologii onomastycznej, skupiając się na sposobie funkcjonowania nazw własnych połączeń kolejowych wyekscerpowanych głównie z Rozkładów Jazdy. Takie badania prowadzili między innymi: Zygmunt Brocki (1972), Mieczysław Buczyński (1982), Jerzy Głowacki (1990, 1993, 2001, 2007, 2013), Katarzyna Jasińska (2013), Stanisław Podobiński (1998), Ludmiła Rugowska (2005), Włodzimierz Wysocki (2000), oraz Przemysław Zwoliński (1979). Wyjątek od opisywanej reguły stanowią dwie publikacje autorstwa Piotra Żmigrodzkiego, który analizował socjolekt kolejowy – badania leksyki zawartej na jednym z forów o tematyce kolejowej (Żmigrodzki 2006a) oraz problematykę z zakresu leksykologii – artykuł poświęcony sposobowi funkcjonowania leksyki z zakresu kolejnictwa w „Uniwersalnym Słowni-

ku Języka Polskiego” (Żmigrodzki 2006b). Omawiane prace miały jednak charakter skrótowy i pobieżny, ponieważ materiał źródłowy miał najczęściej ograniczony zasięg chronologiczny czy terytorialny.

Za przełom w badaniach z zakresu leksyki kolejowej na gruncie języka polskiego uznać należy publikację Piotra Tomasika pt. „Nazewnictwo kolejowe. Na materiale języka polskiego czeskiego i rosyjskiego” (Tomasik 2016). Badacz w swojej monografii nie tylko zebrał wyniki wcześniej prowadzonych analiz językoznawczych (dokładnie je omawiając), ale także znacząco rozszerzył pole dociekań naukowych, prezentując między innymi stan badań z zakresu onomastyki kolejowej w trzech omawianych językach, opisał także kwestie teoretyczne (m.in. szyfry kodowe znajdujące się na lokomotywach i zespołach trakcyjnych) oraz szereg kwestii praktycznych: oficjalne nazwy połączeń kolejowych w ujęciu porównawczym, nazwy kategorii pociągów przedsiębiorstw prowadzących przewozy oraz nazwy ofert taryfowych. Dodatkowo Piotr Tomasik poddał analizie nieoficjalne (socjolektalne) nazwy stacji, przystanków, linii kolejowych, a także pojazdów kolejowych i obsługiwanych przez nie połączeń.

### 3. Materiał badawczy

Materiał badawczy, który można wykorzystywać na potrzeby badania socjolektu kolejarzy, ma bardzo różnorodny charakter. Egzemplifikacje pojedynczych leksemów, związków wyrazowych oraz dłuższych wypowiedzi mogą być zaczerpnięte z rozmaitych źródeł informacji. W trakcie prowadzonych dotychczas badań wyróżniono następujące ich przykłady, które można wykorzystać do badań nad socjolektem kolejowym na gruncie języka polskiego:

1. cykl artykułów w czasopiśmie „Świat Kolei”, które ukazywały się w latach 2005–2006;
2. „Mały Słownik Żargonu Kolejowego” (dalej: MSŻK) – publikacja wydana przez Urząd Transportu Kolejowego;
3. zapisy na forach internetowych, zrzeszających pasjonatów kolejnictwa oraz zawodowych kolejarzy;
4. filmy o charakterze amatorskim lub profesjonalnym;
5. badania socjolingwistyczne (zapisy lub nagrania rozmów kolejarzy w trakcie wykonywania pracy).

Pierwsze z prezentowanych źródeł stanowi cykl dziesięciu artykułów opublikowanych w latach 2005–2006 na łamach „Świata Kolei”. Wybór nazw stworzony został przez pasjonatów kolejnictwa oraz pracowników kolejowych. Materiał ten uznać można za mini-słowniczek z zakresu socjolektu kolejarzy. Warto nadmienić, że zgromadzono tam jedynie pojedyncze leksemy, rzadko związki wyrazowe (brak jest natomiast pełnych wypowiedzi oraz dialogów). Zebrany materiał leksykalny skupia się wokół nazewnictwa elementów infrastruktury kolejowej oraz eksploatowanego taboru. Rzadko spotykane są tam jednostki o charakterze emocjonalnym; nieliczne

egzemplifikacje odnoszące się do m.in. taboru kolejowego stanowią przykłady zgrubień i zdrobnień (odnoszą się np. do cech charakterystycznych czy kraju pochodzenia taboru) (zob. bibliografia, pozycje nr 14–23).

Drugie z wymienionych źródeł informacji – MSŻK (2017) ma analogiczny charakter do omawianego wyżej cyklu artykułów, gdyż autorzy skupili się w głównej mierze na nazewnictwie z zakresu infrastruktury kolejowej oraz nazwach taboru użytkowanego na drogach żelaznych. Jednakże, jak wskazuje tytuł publikacji, mamy tu do czynienia ze źródłem typowo leksykograficznym, pochodzącym od fachowców z Urzędu Transportu Kolejowego, uporządkowanym w sposób alfabetyczny.

Źródła trzecie i czwarte mają zbliżony charakter, a ich analiza pozwala na pozyskanie materiału leksykalnego zarówno do badań socjolektu kolejarzy jak i terminologii wykorzystywanej w ich pracy (np. w przypadku filmów o charakterze profesjonalnym, stanowiących nagrania zadań zaliczeniowych uczniów byłych szkół o profilu kolejowym). Dodatkowo uczestnicy dyskusji na forach o tematyce kolejowej tworzą amatorskie słowniczki stanowiące np. zbiór nieoficjalnych nazw taboru kolejowego czy elementów infrastruktury kolejowej.

Głównym źródłem wykorzystanym do stworzenia niniejszego artykułu są jednak materiały pozyskane w trakcie prowadzonych badań socjolingwistycznych. Wyeksperpowane przykłady pochodzą z rozmów radiotelefonicznych oraz rozmów prowadzonych bezpośrednio przez pracowników kolei, np. jadących na służbę. Na potrzeby artykułu zebrano 143 wypowiedzi dyżurnych ruchu, maszynistów, kierowników pociągu, konduktorów. Z racji ograniczeń formalnych wybrano jedynie część wypowiedzi, które podzielone zostały na kilka grup<sup>1</sup>. Zebrany materiał leksykalny związany jest z czynnościami następującymi po sobie w trakcie prowadzenia ruchu kolejowego (np. praca manewrowa, wyprawianie i przyjmowanie pociągów na stacji, głoszenie rozkazów specjalnych). Procesu pozyskiwania materiału badawczego nie można jednak uznać za zakończony. Z racji jego specyfiki konieczne jest uzupełnienie tego korpusu o nowe jednostki leksykalne czy całe rozmowy w systemie ciągłym. Proces trwa więc nieprzerwanie, a jego ramy (czas trwania i zasięg) są trudne do określenia. Warto nadmienić, że do pewnych rytuałów kolejowych dostęp jest ograniczony i utrudniony (kolejarze tworzą grupę zamkniętą i hermetyczną); materiał badawczy pozyskany dotychczas jest wypadkową pewnych sprzyjających okoliczności (pozostawienie włączonego radiotelefonu przez kierownika pociągu lub bliskość kabiny maszynisty).

Warto nadmienić również, że chociaż zebrany w trakcie badań socjolingwistycznych materiał leksykalny jest przykładem języka mówionego, to nie ma on charakteru nagrań audio, ale spisany został w sposób tradycyjny. Można przypuszczać, że materiały w formie nagranych plików dźwiękowych pozwoliłyby na pewniejsze wnioskowanie

---

<sup>1</sup> Badania socjolingwistyczne prowadzone są od marca 2017 roku do dnia dzisiejszego. Notatki z rozmów i wypowiedzi maszynistów, dyżurnych ruchu, kierowników pociągów zostały zapisane podczas podróży koleją (materiał zbierany w pociągach pasażerskich – głównie osobowych) [zbiory własne autorki artykułu].

w kwestii emocjonalności w omawianym socjolekcie. Pomimo tego braku zebrany materiał badawczy pozwala jednak na analizę ekspresywności języka kolejarzy, jednocześnie wymaga on uzupełnień oraz rozszerzania korpusu posiadanych tekstów.

#### 4. Metodologia i kwestie teoretyczne

Podstawy teoretyczne stanowiące źródło rozważań w niniejszym artykule stanowiąc będzie definicja socjolektu oraz jego typologia funkcjonalna zaproponowana przez Stanisława Grabiasa. Badacz prezentuje następującą definicję pojęcia socjolektów – „Socjolekty to odmiany języka narodowego związane z istnieniem trwałych grup społecznych połączonych jakimś rodzajem więzi. Odmiany takie nazywa się rozmaicie: językami grupowymi, językami zawodowymi, gwarami środowiskowymi, slangiem, żargonem itp. W potocznej świadomości użytkowników języka wymienione wyżej nazwy traktuje się jako synonimy. W lingwistyce znaczenia ich są coraz częściej różnicowane i w związku z tym tworzy się zazwyczaj stosowania terminu „socjolekty” w znaczeniu najogólniejszym, obejmującym wszystkie uwarunkowane społecznie odmiany języka” (Grabias 2012: 235–236).

Przedstawiona definicja doskonale pokazuje chaos terminologiczny istniejący w tym zakresie. W trakcie prowadzonych badań problem ten przewijał się wielokrotnie, co spowodowało, że optyka patrzenia na niniejszą kwestię ulegała przekształceniom i zmianom. Prymarnym dla analizowanego zasobu leksykalnego z pewnością jest termin socjolekt. Chcąc jednak dookreślić jego typ i dopasować do języka stosowanego przez kolejarzy, należy mu się przyjrzeć się w sposób bardziej dogłębny. W artykule (Kowalczyk 2019: 30) zaproponowałam, aby zebrane jednostki leksykalne traktować dwojako: z jednej strony jako żargon z elementami profesjolektalnymi i terminologicznymi (dla pracowników kolei) oraz klasyczny żargon (dla osób niezwiązanych z kwestiami kolejowymi, które nie rozumieją wypowiedzianych kwestii). Następnie, w oparciu o publikację „Żargon zawodowy pracowników śledczych i operacyjnych. Problematyka kryminalistyczna” (Uniszewski 1999) – przyjąłam, że jednostki socjolektu kolejarzy uznać należy za żargon zawodowy, a więc język kodowany intencjonalnie zawierający elementy zawodowe. Wnioskowanie takie okazało się jednak błędne, a żargon zawodowy ze swoim założeniem intencjonalnego kodowania treści, które tak trafnie odpowiada potrzebom pracowników służb śledczych i operacyjnych, nie definiuje potrzeb i zadań języka stosowanego przez pracowników kolei. Dopiero analiza typologii zaproponowanej przez Stanisława Grabiasa pozwoliła na ugruntowanie metodologii prowadzonych dotychczas badań, i zawężenie wykorzystywanego terminu dla określenia omawianego typu języka.

Stanisław Grabias (2012: 250) wspomina o trzech podstawowych cechach każdego z socjolektów: zawodowość i ekspresywność oraz tajność. Na podstawie tych cech badacz zaproponował następującą typologię (z punktu widzenia zawodowości, ekspresywności i tajności):

1. socjolekty o prymarnej funkcji profesjonalno-komunikatywnej:
  - a. języki zawodowe (łowiecki, marynarski, żołnierski) – odmiany o charakterze jawnym, w których odbiór środków językowych podporządkowany jest sprawnemu i ścisłemu przekazywaniu myśli;
  - b. żargony (złodziejski, więzienny) – intencjonalnie tajne odmiany języka, w których środki językowe podporządkowane są takiemu kodowaniu informacji, aby była dostępna tylko dla osób wtajemniczonych;
2. socjolekty o prymarnej funkcji ekspresywnej:
  - a. slang (studencki, uczniowski) – intencjonalnie jawne odmiany języka, w których dobór środków językowych podporządkowany jest ekspresywności;
  - b. odmiany językowe o charakterze kryptozabawowym (np. tzw. tajny język dzieci) (Grabias 2012: 250).

Przedstawiona typologia, oceniona przez Tomasza Piekota (2008: 22) jako: „najpełniejsza współczesna typologia społecznych odmian języka” pozwala na przyjęcie hipotezy, że socjolekt kolejowy uznać należy za język o jednoznacznym zawodowym charakterze, który w założeniu nie posiada charakteru ekspresywnego, a jego zadaniem jest sprawne i ściśle przekazywanie myśli. Socjolekt kolejowy nie ma także, jak zakładano we wcześniejszym etapie badań intencjonalnie, tajnego charakteru, a kodowanie informacji przez kolejarzy przy jednoczesnym nierozumieniu wypowiedzianych treści przez osoby niezwiązane z kolejnictwem wynika wyłącznie z jego zawodowego charakteru.

## 5. Cześć analityczna – informacje wstępne

„Wielki Słownik Języka Polskiego” (dalej: WSJP) pod redakcją Stanisława Dubiśa podaje dwie definicje dla rzeczownika emocja: pierwsze z nich: „podniecenie, wzruszenie, wzburzenie towarzyszące silnemu przeżyciu, np. gniewowi, strachowi, radości: *Mecz przebiegł bez większych emocji. Opadły emocje konkursowe. Żywe, wygasłe emocje. Emocje wyborcze. Dreszczyk emocji. Budzić sile emocje. Dać się ponieść emocjom. Drzeć z emocji. Rozpalać, rozniecać emocje. Ulegać emocjom. Wyładować, wywołać, wyzwolić emocje. Wyciszyć, wytłumić nadmiar emocji*”. Druga definicja podaje, że emocja to „stan psychiczny towarzyszący powstawaniu i zaspokajaniu podstawowych potrzeb biologicznych, którego zewnętrznymi objawami są zblednięcie albo zaczerwienienie skóry, przyspieszenie akcji serca itp.” (WSJP 2018: 869–870).

„Słownik Języka Polskiego PWN” online (dalej: SJP) podaje natomiast następujące znaczenie leksemu *emocja*: „silne uczucie wywołane jakąś sytuacją”<sup>2</sup>. Dodatkowo w Słowniku znaleźć możemy jako synonimiczny do słowa *emocja* rzeczownik *uczucie*, który definiowane jest na cztery sposoby: „synteza wszystkich stanów emocjonalnych, stanowiąca główną motywację ludzkiego postępowania, zwykle przeciwstawiana logi-

<sup>2</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/szukaj/emocja%20.html>, dostęp: 30.12.2019.

ce i rozsądkowi”; „stan psychiczny odzwierciedlający stosunek do zdarzeń, do innych ludzi, otaczającego świata i siebie samego”; „miłość, sympatia, przyjaźń, namiętność do kogoś”; „doznanie fizyczne”<sup>3</sup>.

W artykule, zgodnie z zapisami SJP leksem emocja będzie rozumiany w sposób tożsamy z rzeczownikiem uczucie. W psychologii stany te są różnicowane, a także odpowiednio klasyfikowane i rozumiane. Proponowany artykuł nie odnosi się jednak do sfery psychologii, dlatego też kwestia emocji rozumiana jest zgodnie z zapisami, które zawarte zostały w słowniku z zakresu językoznawstwa.

### 5.1 Grupa pierwsza – niezadowolenie/złość/gniew

Pierwszą wyekscerpowaną podczas badań grupę stanowią przykłady, które zaliczyć możemy do kategorii wypowiedzi bezpośrednio związanych z wyrażaniem emocji: niezadowolenia, złości, a nawet gniewu:

1. – *WGA! Kurwa, co wy robicie? Bawicie się tym Kamieńczykiem, a inne pociągi stoją i czekają pod wjazdowym...*
2. – *xxxxx, podaję sygnał odjazdowy! [x3] Kurwa!*
3. – *Na razie stoimy, przejedzie xxxxx z Odry, potem pojedziemy torem lewym do Odry!*
  - *Ale dlaczego tak? Ale ja tylko do 18 mogę pracować!*
  - *Wyobraź sobie mechanik, że ja też! Widzisz mechanik, że same osobowe jadą, nie ma Cię jak puścić!*

Dwie pierwsze wypowiedzi zawierają w sobie epitety, które w kulturze języka polskiego jednoznacznie łączą się z negatywnymi emocjami mówcy. Oba przykłady dotyczą prowadzenia ruchu kolejowego. Pierwsza sytuacja odnosiła się do niemożności wjazdu pociągu w perony stacji docelowej. Przyczynę braku takiej możliwości stanowiły manewry lokomotywy w peronach stacji, a co za tym idzie brak wolnego toru dla pociągu, który oczekiwał pod semaforem wjazdowym.

Drugi przykład odnosił się do opóźniającego się wyprawienia pociągu na szlak kolejowy. Po trzykrotnym podaniu sygnału odjazdu przez kierownika pociągu, brak było konkretnych działań maszynisty – pociąg nie ruszył, a wyprawiający pociąg kierownik epitetem wyraził swoje niezadowolenie i zdenerwowanie. Dodatkowym elementem, który potęgował emocje mówcy było spore opóźnienie obsługiwanego pociągu.

Trzecia egzemplifikacja odnosiła się do sytuacji na szlaku kolejowym – dialog stanowi rozmowę między dyżurną ruchu a maszynistą (pot. mechanikiem), który wyraził swoją irytację i złość z powodu niemożności dalszej jazdy spowodowanej brakiem wolnego toru. Z przeciwka po tym samym torze poruszał się pociąg osobowy, który miał wyższy priorytet niż pociąg towarowy, który obsługiwał maszynista.

<sup>3</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/slowniki/uczucie.html>, dostęp: 30.12.2019.

## 5.2 Grupa druga – zniecierpliwienie/łamanie norm językowych

Kolejną wyodrębnioną grupę stanowią przykłady, które zaliczyć możemy do wypowiedzi mających za zadanie wyrażenie zniecierpliwienia (w jednym z przykładów zniecierpliwienia połączonego złamaniem norm językowych):

1. – *xxxxx, Panie mechaniku wyjazd w stronę Długoleki na tor numer 2. Wyświetlę za momencik. Jak będzie plan.*  
– *Pani dyżurna można świecić – 19:01, jest plan. Można świecić Pani dyżurna.*
2. – *Popowice na xxxxx, można podawać sygnał zastępczy!*  
[Cisza]  
– [W tle kabiny] *Nie chciałeś brać jak Ci dawała, to teraz musisz czekać...*  
[Cisza]  
– *Popowice, można eszeta! O, dobra! Jest eszet. Dzięki!*

Pierwsza z egzemplifikacji obrazuje sytuację rozmowy dyżurnej ruchu z maszynistą. Mówiąca przekazała informację maszyniście o potrzebie odczekania do godziny planowego wyjazdu ze stacji. Podając odpowiednią godzinę, maszynista po uzyskaniu informacji oraz odczekaniu odpowiedniej ilości czasu zgłosił dyżurnej ruchu, że ta powinna wyprawić go na szlak kolejowy. Swoje zniecierpliwienie wyraził poprzez dwukrotne powtórzenie sformułowania *można świecić*, tj. wyświetlić na semaforze odpowiedni sygnał zezwalający na wyjazd na szlak kolejowy.

Drugi z przykładów to wypowiedź będąca rozmową o charakterze trójstronnym (pierwszym mówcą, który wypowiada kwestię 1 i 5 był maszynista obsługujący pociąg; kwestie numer 3 wypowiedziała pracownica, która jechała na służbę (prawdopodobnie pełniła funkcję dyspozytora ewentualnie dyżurnej ruchu); trzecią stronę dialogu stanowiła dyżurna ruchu, która obsługiwała posterunek ruchu do którego adresował swoją wypowiedź maszynista. Funkcja tej osoby ma jednak w dialogu charakter bierny, a brak odpowiedzi z jej strony wywołał po pierwsze zniecierpliwienie maszynisty (kwestia 1 i 5), a po drugie doprowadził do wypowiedzi, mającej być może posiadać charakter humorystyczny, którą ostatecznie uznać jednak należy za przykład łamania norm językowych (kwestia 3). Analizując trzecią z wypowiedzi, w kontekście całego dialogu, wnioskować można, że użycie jej spowodowało sporą niezręczność oraz dwuznaczność w jej odbiorze.

Dla porządku warto nadmienić jeszcze, że skrót *eszeta (sz)* pochodzi od terminu sygnał zastępczy, który jest jednym z obowiązujących w ruchu kolejowym, i używany jest w nadzwyczajnych sytuacjach na szlaku kolejowym, np. awaria urządzeń sterowania ruchem kolejowym czy niewłaściwe działanie sygnalizacji kolejowej (zob. Kowalczyk 2019: 28–29).

## 5.3 Grupa trzecia – radość i zadowolenie

Kolejną wyodrębnioną grupę stanowią przykłady, które zaliczyć możemy do wypowiedzi, których zadaniem było wyrażenie radości i zadowolenia. Wśród zgromadzonego materiału badawczego znajduje się między innymi następująca egzemplifikacja:



1. – *xxxxx do Sołtysowic!*
  - *Słucham Pana?*
  - *No, proszę się przygotować, zaraz będzie dojsście.*
  - *Ok, ja gotowy od urodzenia!*

Wyżej wspomniany dialog, poza wyrażeniem zadowolenia maszynisty, które spowodowane było możliwością wyjazdu na szlak kolejowy (i kontynuowanie podróży), ukazuje także spore poczucie humoru pracownika. W sposób bardzo nieformalny wyraził tym samym swą gotowość do dalszej pracy.

#### 5.4 Grupa czwarta – niepewność i wahanie

Inną wyodrębnioną grupę stanowią przykłady, które zaliczyć możemy do wypowiedzi wyrażających niepewności i wahania:

1. – *Halo, jednostka 629?*
  - ...
  - *To, co ona na Efie jest?*
  - ...
  - *Aha, a to bym niepotrzebnie wysiadł. Przyjazd 17:29, prawda? Dzięki.*
2. – *xxxxx, na Łukanowie na razie bez wyjazdu. Może jak przejedzie towarowy to pojedziemy po lewym.*

Pierwsza z wypowiedzi stanowi przykład rozmowy dyspozytora (wypowiedzi nie były słyszane, stąd miejsca wykropkowane) z maszynistą, który dojeżdżał do pracy, aby objąć odpowiedni pociąg, i tym samym rozpocząć kolejną służbę. Rozmowa, którą prowadził maszynista miała na celu ustalenie tego, gdzie znajduje się pojazd, którym miał obsługiwać połączenie kolejowe. Jego wahanie widoczne jest w pytaniu: *To, co ona na Efie jest?* Maszynista nie był pewien, gdzie ustawiony został pojazd (zapewne jednostka elektryczna serii EN57), a informacja, która rozwiała wątpliwości podana została przez dyspozytora w trakcie prowadzonej rozmowy.

Druga zaprezentowana egzemplifikacja także stanowi przykład wahania, które umocnione zostało poprzez zastosowanie leksemu *może* w drugiej części wypowiedzi. Opisująca sytuacja dotyczyła niemożności kontynuowania jazdy przez pociąg, który zatrzymany został w okolicach posterunku odgałęźnego *Łukanów*. Fakt zatrzymania spowodowany był tym, iż *tor lewy* zajęty był przez pociąg towarowy, który jechał z naprzeciwka (po tym samym torze, który miał być eksploatowany przez pociąg stojący na *Łukanowie*). Dyżurny ruchu nie mógł jednak zagwarantować możliwości wyjazdu po opuszczeniu toru przez pociąg towarowy, gdyż za nim mógł poruszać się kolejny pociąg, który posiadał wyższy priorytet (np. pospieszny).

#### 5.5 Grupa piąta – wypowiedzi w trybie rozkazującym

Kolejną prezentowaną grupę wypowiedzi, która wyekscerpowana została z materiału badawczego stanowią przykłady wykrzyknień:

1. – *xxxxx, zahamuj!*

2. – *xxxxx, wyluzuj/luzuj!*
3. – *Zahamuj drugim!*
4. – *xxxxx zluzuj!*

Egzemplifikacje stanowiące grupę wypowiedzi w trybie rozkazującym nie stanowią przykładów użycia przez kolejarzy jakichkolwiek emocji. Zadaniem owych przykładów jest jedynie przekazanie maszyniście (przez kierownika pociągu), pewnej informacji (w tym przypadku związanej z próbą hamulców zespolonych – wykonywaną m.in. przed każdym ponownym uruchomieniem pociągu lub po zmianie czoła pociągu), która ma nieść za sobą konkretne działanie wykonane przez maszynistę. Funkcja tych wypowiedzi jest więc czysto informacyjna, nie posiada tym samym żadnego ładunku emocjonalnego.

### 5.6 Grupa szósta – wypowiedzi z komponentami *luzować/luzak/krzyczeć/krzyknąć*

W socjolekcie kolejarzy funkcjonują przykłady leksemów, które w standardowym języku polskim powiązać można z pewnymi stanami emocjonalnymi. Mowa o następujących wyrazach: *wyluzować*, *luzować*, *luzak*, *krzyknąć* i *krzyczeć*. Jak pokaże analiza przykładów wypowiedzi pochodzących z socjolektu kolejarzy, leksemy te tracą swoje pierwotne znaczenie, a przechodząc pewne transformacje zyskują nową semantyczną jakość.

#### 5.6.1 Podgrupa wypowiedzi z komponentem *wyluzować/luzować*

SJP podaje dwie definicje dla czasownika *wyluzować*: „zmniejszyć napięcie lin żeglarskich” oraz „oddzielić kości, ości od mięsa”<sup>4</sup>. Żadna z nich nie odpowiada jednak tematowi emocji czy nastroju, którym poświęcony jest niniejszy artykuł. Jednakże SJP odnotowuje również dwa inne leksemy powiązane ze wspomnianym już *wyluzować*: czasownik zwrotny *wyluzować się*: „pot. odprężyć się, uspokoić się”<sup>5</sup> oraz przymiotnik *wyluzowany* „pot. odprężony, zrelaksowany”<sup>6</sup>.

W trakcie prowadzonych badań udało się odnotować następujące przykłady wypowiedzi, które zawierają w sobie komponenty *luzować/wyluzować*:

1. – *xxxxx luzujemy!*
2. – *xxxxx, i wyluzować proszę*
3. – *xxxxx, poluzuj mechanik, robię Ci wyjazd!*
4. – *949, hamujemy*
- ...
- *i luzujemy 949*
- ...
- *hamujemy drugim 949*

<sup>4</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/szukaj/wyluzowa%C4%87%20.html>, dostęp: 30.12.2019.

<sup>5</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/slovníki/wyluzowa%C4%87%20si%C4%99.html>, dostęp: 30.12.2019.

<sup>6</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/slovníki/wyluzowany.html>, dostęp: 30.12.2019.

– ...

– *i luzujemy 949*

– ...

– *949 hamulce w porządku. Końcówki sprawne. Dziękuję.*

Wyżej wymienione przykłady pokazują, że znane w polszczyźnie słowa *luzować* i *wyluzować* diametralnie zmieniają znaczenie na gruncie socjolektu kolejarzy. W przytoczonych egzemplifikacjach (przykładach zwrotów kierownika pociągu do maszynisty) nie chodzi wcale o to, aby mechanik zachował spokój podczas prowadzenia pociągu (co naturalnie jest bardzo ważne); wypowiedzi te nie odnoszą się więc do poruszanego w artykule problemu emocji w języku kolejarzy. Egzemplifikacje dotyczące wyżej wspomnianej próby hamulców zespolonych, a komendy wydawane przez kierownika pociągu powodować mają konkretne działania maszynisty; wszystko to pokazuje więc, że wypowiedzi te mają jednoznacznie charakter informacyjny (o podłożu zawodowym). Ich użytkowanie ma za zadanie sprawne i adekwatne przygotowanie pociągu do wyruszenia na szlak kolejowy.

### 5.6.2 Podgrupa wypowiedzi z komponentem *luzak*

Pochodnym od czasownika *wyluzować się* i przymiotnika *wyluzowany* zdaje się być rzeczownik *luzak*, który w polszczyźnie posiada kilka znaczeń: „koń niezaprzężony, idący luzem”; „w okresie feudalizmu: chłop bez stałego miejsca zamieszkania”; „w dawnym polskim wojsku: ordynans konny”, a także w znaczeniu potocznym „osoba o swobodnym sposobie bycia”<sup>7</sup>. W socjolekcie kolejarzy leksem ten ma jednak zupełnie odmienne znaczenie, a fakt ten obrazują przykłady, które zebrane zostały w trakcie badań:

1. – *A bo wiesz luzaka przywieźli.*
2. – *Odra do luzaka na trzecim!*  
– *Słucham na trzecim, Odra!*  
– *Głosi się mechanik.*

Rzeczownik *luzak* dla kolejarza każdej profesji oznaczał będzie lokomotywę (parową, spalinową i elektryczną), która samodzielnie (bez składu wagonów) znajduje się na szlaku kolejowym (porusza się po nim lub stoi oczekując na możliwość jazdy). Tym samym leksem ten nie posiada funkcji emocjonalnych, a jego znaczenie odnosi się do elementów taboru kolejowego.

### 5.6.3 Podgrupa wypowiedzi z komponentem *krzyknąć/krzyzczeć*

Innym przykładem leksemu, który w socjolekcie kolejarzy posiada odmienne – od tego znanego w standardowej polszczyźnie – znaczenie jest czasownik *krzyknąć/krzyzczeć*. SJP podaje cztery definicje tego leksemu: „powiedzieć lub zawołać bardzo głośno; też: wydać bardzo głośne, nieartykułowane dźwięki pod wpływem bólu, strachu itp.”; „o ptakach: wydać donośny głos”; „o niemowlęciu: głośno płakać”; podaje

<sup>7</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/szukaj/luzak.html>, dostęp: 30.12.2019.

także znaczenie przenośne „zwracać na siebie uwagę”<sup>8</sup>. Prowadzone badania pozwoliły na ekscerpcję następujących przykładów wypowiedzi z omawianym czasownikiem:

1. – *Słuchaj, krzykniesz odjazd jakbym nie wrócił? Bo mi radio całkiem padło [...].*
2. – *W Sołtysowicach krzyknijcie jak będziecie gotowi.*  
– *Jesteśmy.*  
– *A, już jesteście. To ja wyjazdowy świecę.*

Wyżej wymienione egzemplifikacje pokazują, że czasownik *krzyknąć/krzyczeć* diametralnie zmienia znaczenie na gruncie socjolektu kolejarzy. Nie chodzi przecież o to, aby maszynista krzyczał ze swojej kabiny (do dyżurnego ruchu przebywającego w nastawni), i informował o swojej gotowości do kontynuowania jazdy (patrz przykład 2). Czasownik *krzyknąć* przez pryzmat socjolektu kolejarzy rozumieć należy w sposób tożsamy do czasownika mówić, przekazywać, podawać (odjazd).

Na marginesie tych rozważań warto również zwrócić uwagę na rzeczownik *radio* (patrz przykład 1). W socjolekcie kolejarzy oznacza sprzęt do nawiązywania łączności (między maszynistą i dyżurnym ruchu, ewentualnie kierownikiem pociągu czy pracownikiem technicznym).

### 5.7 Grupa wykrzyknienia

Zbieżną z analizowanymi wyżej wypowiedziami z czasownikiem *krzyknąć/krzyczeć* jest grupa wykrzyknień, która stanowi sporą część wśród zgromadzonego w trakcie badań materiału leksykalnego. Wyekscerpowano następujące przykłady wypowiedzi:

1. – *xxxxx, do Oleśnicy!*
2. – *xxxxx do WGA!*
3. – *xxxxx do Odry! (x3)*
4. – *xxxxx do Sołtysowic!*
5. – *WGA na xxxxx, proszę na odbiór!*
6. – *Słucham WGA!*
7. – *xxxxx, próba łączności!*
8. – *xxxxx, na odbiorze!*
9. – *Gotowy xxxxx!*
10. – *xxxxx, gotowy!*
11. – *WGA, WGA! Lokomotywa do szopy, jak można.*
12. – *WGA, na szóstym z grupy O na I!*

Przytoczone egzemplifikacje, analogicznie jak wypowiedzi w trybie rozkazującym, nie stanowią przykładów użycia przez kolejarzy jakichkolwiek emocji. Zadaniem owych wykrzyknień jest wyłącznie sprawna komunikacja pomiędzy kolejarzami różnych specjalizacji, a przede wszystkim przekazanie pewnej informacji (nawiązanie łączności poprzez radio – przykłady 1–8; wyprawienie pociągu na szlak – egzemplifi-

<sup>8</sup> Por. <https://sjp.pwn.pl/szukaj/krzykn%C4%85%C4%87.html>, dostęp: 30.12.2019.

kacje 9–10; prośba o możliwość odstawienia lokomotywy do lokomotywowni – szopa; czy prośba o możliwość przejazdu pociągu/lokomotywy z jednej grupy postojowej na inną – przykład 12). Funkcja wyżej wymienionych wypowiedzi jest więc czysto informacyjna, nie posiada żadnego ładunku emocjonalnego, a spowodować ma jedynie konkretne działania i skutki.

### 5.8 Zdania w trybie oznajmującym/pytania/dialogi

Ostatnia grupa stworzona na potrzeby artykułu ma charakter złożony i zawiera w sobie następujące przykłady wypowiedzi: zdania oznajmujące, zdania pytające, a także: krótkie dialogi i połączenia, np. wykrzyknienia i zdania oznajmujące czy pytania i zdania oznajmujące.

Najliczniejszą grupę wśród całości zebranego materiału leksykalnego stanowią wypowiedzi w trybie oznajmującym. Przykłady zaprezentowane w artykule stanowią jedynie kilkanaście wybranych egzemplifikacji:

1. – *xxxxx, mechaniku ciągniemy pod semafor.*
2. – *xxxxx, czekamy w stacji na dojscie.*
3. – *Muszę mieć 1, a teraz mam na 4.*
4. – *...i będziemy uciekać...*
5. – *Pojedzie osobowy po jedyńce i dostaniesz.*
6. – *xxxxx, proszę się oświecić. Zaraz będzie dojscie. Do Grabowna pojedziemy po torze numer 1.*
7. – *Będzie dojscie na Łukanowie, dwie minuty i podam wyjazd.*
8. – *Bardzo dobrze słyhać. Osobowy wjedzie w peron, i będziesz miał przelot.*
9. – *Na semaforze q będzie sygnał zastępczy, proszę powiedzieć kiedy podać.*
10. – *A, bo wiesz to wraca tym Szczecinem – xxxxx.*
11. – *Miałem jechać Rozewiem po Siemieradzkiego.*
12. – *Tyle pod semaforem staliśmy, że szok. Nie chcieli Nas brać. Wiesz, bo te TLKi – sezony jeżdżą. Wagony.*

Wszystkie wyekscerpowane przykłady mają charakter informacyjny, a ich zadaniem jest przekazanie pewnych treści, co pozwolić ma na sprawne prowadzenie ruchu kolejowego. Sformułowanie *ciągniemy pod semaforem* – jest komendą wydawaną przez dyżurnego ruchu maszyniście, który informowany jest o tym, że będzie musiał poczekać na możliwość kontynuowania podróży, czekając pod semaforem wyjazdowym ze stacji (przykład 1). Analogiczny charakter ma przykład 2: maszynista zmuszony będzie do oczekiwania na możliwość kontynuowania jazdy odpowiednią ilość minut, gdyż chwilę wcześniej tym samym torem (w analogicznym kierunku) poruszał się inny pociąg. Przykłady 3–9 również odnoszą się do prowadzenia ruchu kolejowego (potrzeby zmiany toru kolejowego przez skład – przykład 3; potrzeby sprawnego przejazdu przez szlak kolejowy (ucieczka), gdyż na szlaku czeka już kolejny pociąg – przykład 4; potrzeby oczekiwania na przejazd innego pociągu po tym samym torze –

przykład 5). Egzemplifikacje 6–9 stanowią wypowiedzi, które przekazywane są przez dyżurnego ruchu do maszynisty, i wydawane są w przypadku wypełnienia warunków kontynuowania podróży przez maszynistę (przejazd innego pociągu, oczekiwanie odpowiedniej ilości czasu, wjazd w perony stacji innego pociągu – zwolnienie się toru). Trzy ostatnie egzemplifikacje mają charakter informacyjny, pochodzą z rozmów kolejarzy, którzy jechali na swoje służby (lub byli w trakcie ich pełnienia), ale nie stanowią one przykładów rozmów radiotelefonicznych. W socjolekcie kolejarzy zauważalną cechą jest fakt wykorzystywania informacji z Rozkładów Jazdy (nazwa pociągu, czy numer – przykłady 10 i 11) w celu identyfikacji konkretnych składów. Niekiedy kolejarze identyfikują pociągi poprzez ich cechy charakterystyczne, np. *Wiesz, bo te TLKi – sezony jeżdżą. Wagony*. Mówca miał myśli na składy zestawione z wagonów, które uruchamiane są bardzo często w sezonie wakacyjnym (przykład 12).

Dodatkowo do grupy tej dołączono przykłady zdań pytających:

1. –...*ile czasu potrzebujesz mechaniku, aby przejechać do Swojczyc?*
2. – *xxxxx, do Borowej! Czy ma Pan rozkaz pisemny O?*

Obie egzemplifikacje odnoszą się do prowadzenia ruchu kolejowego. Uzyskanie informacji niezbędne jest do sprawnego zaplanowania przejazdu pociągów. Pierwsze pytanie (zadane maszyniście przez dyżurnego ruchu) dotyczyło ilości czasu niezbędnej na przejazd między dwoma posterunkami ruchu – należy przypuszczać, że na szlaku oczekiwał kolejny pociąg, który poruszał się po tym samym torze; drugie natomiast stanowi pewien przykład wahania – dyżurny ruchu musi upewnić się, czy maszynista posiada pełną dokumentację, która niezbędna jest w trakcie służby (rozkazy pisemne zawierają m.in. informacje o utrudnieniach na szlaku kolejowym, zwolnieniach, zmianach prędkości na poszczególnych fragmentach szlaku).

Trzecią podgrupę stanowią krótkie wypowiedzi łączone (pytania z odpowiedziami, wykrzyknienia z odpowiedziami etc.):

1. – *Lotos w Sołtysie! Lotos szykuj się, zrobię przejazd osobowemu to pojedziesz.*
2. – *xxxxx po torze lewym do Borowej!*  
– *Dziękuję. Zrozumiałem.*
3. – *xxxxx w Sołtysie!*  
– *Słucham?*  
– *Pojedzie Trzebnica, i tak 20:12 pojedzie Pan ode mnie.*
4. – *xxxxx, do Długołęki!*  
– *Słucham?*  
– *Proszę zwolnić; bo raz nie będzie dojscia, a dwa będzie parzysty osobowy za 4–5 minut. Poczekamy.*  
– *Okej. Dobra.*

Przytoczona wypowiedź oraz trzy dialogi odnoszą się do kwestii prowadzenia ruchu kolejowego. Każdy z przykładów dotyczy warunków, które muszą zostać spełnione, aby pociąg mógł sprawnie i zgodnie z zasadami wyruszyć na szlak kolejowy, np. przejazd innego pociągu, zwolnienie toru kolejowego.

5. – *xxxxx do Sołtysowic!*
  - *Na odbiorze!*
  - *Mechanik, to jest trakcja spalinowa?*
  - *Tak, tak. I tu się tylko łamiemy na xxxxx.*
  - *Aha, czyli tylko zmiana numeru?*
  - *Tak.*

Powyższy dialog jest przykładem rozmowy prowadzonej między maszynistą a dyżurnym ruchu. Przede wszystkim dyżurny ruchu chciał upewnić się, jaką trakcją prowadzony jest pociąg towarowy, a dodatkowo uzyskał od maszynisty informację o zmianie numeru pociągu – *I tu się tylko łamiemy na xxxxx.*

6. – *xxxxx zgłoś się do Długoleki!*
  - *Słucham?*
  - *20 na godzinę, bo mi zausterkowała półsamoczynna.*
  - *Która?*

Egzemplifikacja ta jest przykładem rozmowy dyżurnego ruchu z maszynistą; pierwszy z mówców informuje o potrzebie zmniejszenia prędkości pociągu, gdyż doszło do awarii technicznej – usterki blokady półsamoczynnej, która ma za zadanie zabezpieczenie ruchu kolejowego, zwiększenie przepustowości szlaku i zapewnienie bezpieczeństwa kilku pociągów na jednym torze. Wydarzenie to spowodowało potrzebę zmniejszenia prędkości pociągu, który przejeżdżał przez perony stacji.

7. – *Czyli co, jadę Swarożycem, a wracam Piranią?*
  - *Tak jest! Jedziesz Swarożycem, wracasz Piranią. I odwrotnie. Jedziesz Piranią i wracasz Swarożycem.*

Ostatni dialog to przykład rozmowy dwóch kierowników pociągu, którzy jechali pociągiem, aby rozpocząć służbę w stacji macierzystej. Wypowiedzi mają charakter informacyjny. Jak już wspomniano w socjolekcie kolejarzy zauważalną cechą jest fakt częstego wykorzystywania informacji z Rozkładów Jazdy (nazwa pociągu, czy numer – w celu identyfikacji konkretnych składów). Taka właśnie sytuacja miała miejsce w przypadku niniejszej rozmowy. Kolejarze kodowali informacje, która z pewnością byłaby niezrozumiała dla osoby niezwiązanej z kolejnictwem. Bez znajomości Rozkładów Jazdy i funkcjonujących tam nazw pociągów, nie wiemy o połączeniach jakiej relacji mówią pracownicy. Niemniej jednak ich działanie nie było intencjonalne. Wypowiedź nie miała więc charakteru typowo żargonowego, a raczej posiadała cechy o podłożu zawodowym, co wskazuje, że język kolejarzy jednoznacznie uznać należy za przykład profesjolektu.

## 6. Wnioski

Prowadzona analiza wykazała, że socjolekt kolejarzy nie posiada charakteru ekspresywnego, a wypowiedzi emocjonalne stanowią bardzo niewielki odsetek wśród całości zgromadzonego materiału leksykalnego. Co ważniejsze – emocje stanowią czynnik

dystynktywny dla poszczególnych mówców i występują jedynie w pewnych sytuacjach (raczej wyjątkowych). Pewne rozszerzenie spectrum prowadzonych badań mogłaby przynieść modyfikacja sposobu zbierania materiału leksykalnego – nagrywanie wypowiedzi kolejarzy, a następnie analiza fonetyczna zebranych wypowiedzi. Zabieg ten wymagałby jednak posiadania zgody na przebywanie w kabinach maszynistów czy nastawniach obsługujących szlaki kolejowe, co w chwili obecnej wydaje się niemal niemożliwe – na skutek katastrof kolejowych, wzmożono kontrole, co utrudnia nawiązanie kontaktu z pracownikami kolejowymi.

Zgodnie z założeniem przyjętym w części teoretycznej (powołanie się na typologię funkcjonalną socjolektów Stanisława Grabiasa) socjolekt kolejowy uznać należy jednoznacznie za przykład profesjolektu. Główna jego funkcja ma charakter profesjonalno-komunikatywny, a więc jak każdy język profesjonalny podporządkowany jest sprawnemu i ścisłemu przekazywaniu myśli (co potwierdzają m.in. krótkie i związane komunikaty wypowiedziane przez kolejarzy, a także często stosowanie skrótów, np. na określenie nazw stacji czy posterunków ruchu), a jego charakter jest jawny. Błędnym było zatem założenie przyjęte w poprzednich etapach prowadzonych badań i nazywanie socjolektu kolejarzy – żargonem zawodowym.

### Wykaz literatury

- BUCZYŃSKI, Mieczysław. „Nazwy własne pojazdów komunikacyjnych w Polsce (ujęcie próbne)”. *Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Prace językoznawcze* 8 (1982): 181–187. Print.
- BROCKI, Zygmunt. „Nazwy własne polskich pociągów ekspresowych”. *Zprawodaj Mistopisné komise ČSAV* 13 (1972): 293–295. Print.
- GŁOWACKI, Jerzy. „Nazwy własne pociągów ekspresowych i pospiesznych”. *Język Polski* 5 (1990): 192–196. Print.
- GŁOWACKI, Jerzy. „Nowe nazwy własne pociągów”. *Język Polski* 4–5 (1993): 308–309. Print.
- GŁOWACKI, Jerzy. „Raz jeszcze o nazwach własnych pociągów”. *Język Polski* 5 (2001): 356–359. Print.
- GŁOWACKI, Jerzy. „Semantyka nowych nazw własnych pociągów”. *Język Polski* 4–5 (2007): 321–325. Print.
- GŁOWACKI, Jerzy. „O nowych nazwach własnych pociągów”. *Język Polski* 3 (2013): 217–222.
- GRABIAS, Stanisław. „Środowiskowe i zawodowe odmiany języka – socjolekty”. *Współczesny język polski*. Red. Jerzy Bartmiński. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 2012, 235–253. Print.
- JASIŃSKA, Katarzyna. „Nazwy własne pociągów”. *Język w Komunikacji* 3 (2013): 49–57. Print.
- KOWALCZYK, Olga. „Panie mechaniku! Wyjazd będzie na sygnał zastępczy, na tor lewy. Próba kategoryzacji jednostek leksykalnych socjolektu kolejowego”. *Nasz język ojczysty – różne oblicza tożsamości*. Red. Rafał Mazur i Barbara Żebrowska-Mazur. Kraków: Wydawnictwo Libron, 2019, 27–43. Print.
- PIEKOT, Tomasz. *Język w grupie społecznej. Wprowadzenie do badań socjolektów*. Wałbrzych: Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Angelusa Silesiusa, 2008. Print.



- PODOBIŃSKI, Stanisław. „Od słownictwa kolejarzkiego do terminologii kolejowej”. *Droga żelazna warszawsko-wiedeńska. 150 lat tradycji kolejnictwa w regionie częstochowskim*. Red. Marceli Antoniewicz. Częstochowa: Wydawnictwo WSP w Częstochowie, 1998, 105–110. Print.
- RUGOWSKA, Ludmiła. „Analiza nazw pociągów pasażerskich w Polsce i w Rosji”. *Z najnowszych tendencji w polskim nazewnictwie*. Red. Romana Łobodzińska. Łask: Oficyna Wydawnicza LEKSEM, 2005, 109–115. Print.
- „Socjolekt kolejowy”. *Świat Kolei* 10 (2005): 44. Print.
- „Socjolekt kolejowy (2)”. *Świat Kolei* 11 (2005): 42. Print.
- „Socjolekt kolejowy (3)”. *Świat Kolei* 12 (2005): 46. Print.
- „Socjolekt kolejowy (4)”. *Świat Kolei* 1 (2006): 44. Print.
- „Socjolekt kolejowy (5)”. *Świat Kolei* 2 (2006): 40. Print.
- „Socjolekt kolejowy (6)”. *Świat Kolei* 3 (2006): 44. Print.
- „Socjolekt kolejowy (7)”. *Świat Kolei* 4 (2006): 44. Print.
- „Socjolekt kolejowy (8)”. *Świat Kolei* 5 (2006): 44. Print.
- „Socjolekt kolejowy (9)”. *Świat Kolei* 6 (2006): 42. Print.
- „Socjolekt kolejowy (10)”. *Świat Kolei* 7 (2006): 44. Print.
- TOMASIK, Piotr. *Nazewnictwo kolejowe. Na materiale języka polskiego, rosyjskiego i czeskiego*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, 2016. Print.
- Wielki Słownik Języka Polskiego A–G*. Red. Stanisław Dubisz. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 2018. Print.
- UNISZEWSKI, Zdzisław. *Żargon zawodowy pracowników śledczych i operacyjnych. Problematyka kryminalistyczna*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, 1999. Print.
- WYSOCZAŃSKI, Włodzimierz. „Chrematonimy kolejowe. Kontrastywna analiza językowo-kultura nazw pociągów”. *Onomastyka polska a nowe kierunki językoznawcze*. Red. Magdalena Czachorowska i Maria Łucja Szewczyk. Bydgoszcz: Wydawnictwo WSP w Bydgoszczy, 2000, 245–263. Print.
- ZWOLIŃSKI, Przemysław. „Nazwy polskich pociągów ekspresowych i pospiesznych”. *Opuscula Polono-Slavica*. Red. Jan Safarewicz. Wrocław: Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, 1979, 439–443. Print.
- ŻMIGRODZKI, Piotr. „Uwagi o języku internetowej grupy miłośników kolei”. *Język Polski* 2 (2006a): 102–115. Print.
- ŻMIGRODZKI, Piotr. „Leksyka związana z koleją w Uniwersalnym Słowniku Języka Polskiego. Wybrane problemy metaleksykograficzne”. *Polonica* 26–27 (2006b): 17–36. Print.

### Źródła elektroniczne

- Mały Słownik Żargonu Kolejowego*. Warszawa: Urząd Transportu Kolejowego, 2017. <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/13558,Mały-Słownik-Zargonu-Kolejowego.html>. 2.1.2020.
- Słownik Języka Polskiego PWN Online*. bd. <https://sjp.pwn.pl/>. 30–31.12.2019.

### ZITIERNACHWEIS:

- KOWALCZYK, Olga. „Krzyknij mi przez radio jak będziesz gotowy! O emocjach w profesjolekcie kolejarzy”, *Linguistische Treffen in Wrocław* 19, 2021 (I): 149–165. DOI: <https://doi.org/10.23817/lingtreff.19-10>.