

*Ewelina Kwapien\**

**MIĘDZY SŁOWAMI A RZECZYWISTOŚCIĄ –  
WYBRANE NAZWY ŚRODKÓW TRANSPORTU  
W DZIEWIĘTNASTOWIECZNEJ POLSZCZYŹNIE**

BETWEEN WORDS AND THE REALITY – 19<sup>TH</sup> CENTURY NAMES  
OF MEANS OF TRANSPORT

Abstract

The main aim of the article is a presentation of 19<sup>th</sup> century names of means of transport in the thematic and chronological structure. The conclusions focuses on the relation between vocabulary and the extralinguistic reality of 19<sup>th</sup> century.

**Keywords:** vocabulary, lexis, 19<sup>th</sup> century, names of vehicles, means of transport

**Słowa kluczowe:** słownictwo, XIX wiek, nazwy pojazdów, środki transportu

Znaczenie nie jest ani węzłem, ani nicią w sieci  
– jest relacją, dlatego właśnie nigdy nie można rozpatrywać znaczeń  
w oderwaniu od współczesnych i od wytworów ich kultury

*Hannu Salmi*

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie leksyki dotyczącej XIX-wiecznych nazw środków transportu w perspektywie kulturowej. Nie sposób jednak przejść do omówienia leksyki, nie wspomniawszy o szerszym tle kulturowym, stanowiącym podstawę przekształcania się sposobów komunikacji.

Ramy czasowe obejmujące wiek XIX traktuję bardzo szeroko, w perspektywie europejskiej w literaturze przedmiotu wskazuje się niekiedy (mówiąc o XIX w.)

---

\* Uniwersytet Warszawski, Wydział Polonistyki, Instytut Języka Polskiego, Zakład Historii Języka Polskiego i Dialektologii, ul. Krakowskie Przedmieście 26/28 00-927 Warszawa; e-mail: e.m.kwapien@uw.edu.pl

na okres od Wielkiej Rewolucji Francuskiej po I wojnę światową (1789–1914/18) [Salmi, 2010, s. XIII], w rzeczywistości polskiej odpowiadają temu okresowi w przybliżeniu czasy zaborów (1772/95–1918). [Osterhammel, 2013, s. 71–74; por. Molik, 1999, s. 23].

Trudno dokonywać jakichkolwiek uogólnień w odniesieniu do wieku XIX. Był to okres bardzo zróżnicowany pod wieloma względami. Z pewnością duży wpływ na ówczesną rzeczywistość wywarła industrializacja, która również wiązała się ze sposobami przemieszczania się. Jak pisze Hannu Salmi:

Niebawem najróżniejsze wytwory kultury miały zostać włączone w produkcję przemysłową – oprócz przedmiotów materialnych także pojęcia abstrakcyjne, jak na przykład czas i przestrzeń. Przyczyniło się do tego wynalezienie nowych środków transportu, które zmieniły znaczenie odległości [Salmi, 2010, s. 19].

Wraz z pojawiającymi się w tej sferze rzeczywistości zmianami, można je dostrzec także w języku. Najbardziej czułym sejsmografem jest w tym wypadku słownictwo. Jeśli w XIX w. zmieniły się sposoby podróżowania, pojawiły się nowe rodzaje środków transportu, udoskonalono tradycyjne pojazdy, to te przekształcenia znalazły odzwierciedlenie w leksyce. Słownictwo będące podstawą materiałową przedstawionych tutaj rozważań nie zostało jednak zebrane pod tym kątem. Stanowi ono niewielką część rzeczowników polszczyzny XIX w. opisanych w monografii [Kwapien, 2010] oraz zaprezentowanych w słowniku [Kwapien, 2013]. Czy warto zatem zajmować się tym właśnie fragmentem – wycinkiem XIX-wiecznego słownictwa, jeśli nie zostało ono przygotowane pod tym kątem? Wydaje się, że fakt ten potwierdza tym bardziej, jak ważne i istotne zmiany dokonały się w rzeczywistości XIX stulecia w zakresie nazw środków transportu, skoro znalazły one wyraźne odzwierciedlenie w materiale leksykalnym liczącym ponad 4600 rzeczowników. Podpole semantyczne <komunikacja, podróż, turystyka, wypoczynek> wraz z liczbą 211 jednostek, które wzbogaciły polszczyznę w XIX i w 1 poł. XX w., znalazło się wszak na 9. miejscu wśród 54 podpól. Nowe nazwy środków transportu obejmowały wówczas 70 jednostek leksykalnych, a w dwóch pierwszych podokresach, czyli w 1 i 2 poł. XIX w., było ich 43.

Artykuł ten stanowi zatem swoisty *appendix* do opublikowanych już prac nad leksyką XIX w. We wspomnianej monografii oraz w artykułach naukowych [Kwapien, 2010, 2014, w druku] poruszane były głównie kwestie językowe związane z analizowanym materiałem, choć prowadziły one również do wniosków dotyczących dziewiętnastowiecznego świata i społeczeństwa. Tym razem chciałam, aby to właśnie one znalazły się w centrum uwagi. W niniejszym ar-

tykule nacisk został położony na związki między słownictwem wzbogacającym polszczyznę XIX w. a rzeczywistością pozajęzykową. Leksyka została więc potraktowana jako punkt wyjścia i inspiracja do refleksji nad realiami związanymi z transportem i komunikacją.

Rozważania dotyczące dynamiki zmian w zakresie analizowanego słownictwa oraz jego genezy zostały już zaprezentowane w dwóch artykułach [Kwapień, 2014, w druku], w niniejszym artykule kwestie te będą zatem sygnalizowane jedynie wyjątkowo.

Ponieważ zadaniem tego artykułu jest wskazanie związków wybranej leksyki – według źródeł leksykograficznych nowej w XIX w. – z rzeczywistością pozajęzykową, za główne kryterium porządkujące materiał uznałam podział odpowiadający realiom kulturowym. Poszczególne fragmenty tekstu poświęcone są nazwom różnych typów środków transportu. Osobno omówione zostaną środki transportu lądowego – drogowego (w jego obrębie zaś pojazdy napędzane siłą mięśni, pojazdy konne oraz pojazdy napędzane za pomocą silnika), kolejowego, powietrznego i wodnego [por. Kacperczyk, 2012, s. 5–14].

## 1. TRANSPORT LĄDOWY – DROGOWY

Transport lądowy w dużej mierze zależy od jakości dróg. Stan dróg na ziemiach polskich pod zaborami był zróżnicowany, jednak w 1 poł. XIX w. na terenie Królestwa Polskiego, a w 2 poł. wieku także na pozostałych obszarach, rozwój sieci komunikacyjnej zaczął postępować szybciej [Epsztejn, 2013, s. 169–170].

### 1.1. Pojazdy napędzane siłą mięśni – rowery

Źródła leksykograficzne odnotowują w 2 poł. XIX w. wyraz *welocyped*, czyli ‘rower, dawniej zwykle z przednim kołem dużym a tylnym małym, czasem z dwoma tylnymi kołami’ (<fr. *vélocipède*, od łac. *velox pes* ‘szybka noga’>). Welocypedy wyposażone w dwa koła tylne nazywano *trycyklami*, niekiedy miały one również dwa koła przednie (wówczas były to *kwadrycikle*). W późniejszym okresie – w 1 poł. XX w. – leksykony zarejestrowały także hasła: *bicyklet* p. *bicykl*, czyli ‘dawny typ roweru bez przekładni, o pierwszym kole dużym, z siodelkiem i pedałami, a drugim kole malutkim, służącym za podporę’ (<fr. *bicyclette*>) oraz *dwukółowiec* (*przestarz.*) ‘rower o dwóch kołach; bicykl’. Co ciekawe, również w tym okresie został odnotowany wyraz *drezyna* w znaczeniu zupełnie innym niż znane współcześnie. Dziś jest to wg SJPD zn. 1. (*techn.*) ‘wózek czterokołowy przystosowany do jazdy po szynach kolejowych, poruszany korbą lub silnikiem

spalinowym’, wg SJP PWN ‘pojazd szynowy o napędzie ręcznym lub mechanicznym, używany przy robotach torowych’.

W SW zarejestrowano hasło *drezyna* jednak tylko w znaczeniu ‘wózek do jazdy po szynach kolejowych, poruszany mechanizmem albo parą’, dopiero SJPD jako znaczenie drugie (*daw.*) notuje ‘drewniany, dwukołowy pojazd poruszany przez odpychanie się jadącego nogami o ziemię; poprzędek roweru’. Był to zatem wynalazek podobny do używanego w ostatnich latach przez najmłodsze dzieci pojazdu nazywanego początkowo *jeźdźnikiem*, a następnie *rowerkiem biegowym*. Zarówno definicja, jak i sama konstrukcja wynalazku nazwanego *drezyną* wskazuje na fakt, że był to pojazd skonstruowany wcześniej niż welocyped, czy bicykl. Jego nazwa (niem. *draisine*) pochodzi od nazwiska niemieckiego wynalazcy XIX-wiecznego – Karla Draisa von Sauerbronn (1785–1851), który oprócz drezyny i roweru wymyślił także m.in. maszynkę do mielenia mięsa i maszynę do pisania. Skonstruowana przez niego w 1817 „maszyna biegowa” (*Laufmaschine*) jest uważana za prekursora welocypedu oraz bicykla. Zwraca uwagę fakt, że słowniki notują nazwę *drezyny* z opóźnieniem. Może wynalazek nie był bardzo szeroko rozpowszechniony lub nie przywiązywano do niego dużej wagi. Możliwe także, że został szybko zastąpiony przez podobne pojazdy wyposażone w pedały, nad czym pracowało niezależnie od siebie kilku wynalazców.

Wynikiem tych starań było powstanie bicykla (welocypedu), napędzanego pedałami umieszczonymi na osi przedniego, znacznie większego, koła. Następnie konstrukcję bicykli ulepszono zastosowaniem przekładni łańcuchowej na tylne koło. John Kemp Starley (Anglik) w 1885 r. rozpoczął produkcję handlową pojazdów o dwóch kołach jednakowej wielkości pod nazwą Rover, która to nazwa własna dała podstawę rzeczownikowi pospolitemu *rower*. Poza niewielkimi ulepszeniami (np. wprowadzenie ogumienia, później opon pneumatycznych, przerzutki) rower w zasadniczo niezmięnionej postaci używany jest do dziś zarówno w celach sportowych, turystycznych, jak i rekreacyjnych [Orłowski, 1979b, s. 305]. W XIX w. popularność tego typu pojazdów stopniowo zwiększała się, m.in. ze względu na organizowane wyścigi cyklistów, które przyciągały wielotysięczne rzesze ludzi o różnym statusie materialnym [zob. m.in. Gawin, 2013, s. 217].

## 1.2. Pojazdy konne

Wśród wszystkich nowych nazw środków transportu w XIX i na początku XX w. najwięcej jest nazw pojazdów konnych (39 z 70 jednostek leksykalnych). Jeśli spojrzymy na wiek XIX jako na wiek „pary i elektryczności”, może się to wy-

dać nieco dziwne. Można by sądzić, że znacznie więcej nowych nazw środków transportu będą stanowiły nazwy wynalazków. Wynika to prawdopodobnie z faktu, że wynalazki po pierwsze musiały najpierw zostać dobrze sprawdzone, wypróbowane, aby można było ich bezpiecznie używać. Ponadto, nawet jeśli skonstruowano jakiś pojazd lub opracowano nową technologię, nie wszyscy od razu mogli z nich korzystać. Upowszechnienie jakiegoś wynalazku nie zawsze jest łatwe, można je bowiem postrzegać jako proces – od wymyślenia poprzez pierwsze wykonanie, produkcję aż do stopniowego zastosowania na coraz szerszą skalę. Co więcej, wynalazki mogły budzić niepokój, a nawet niechęć wśród społeczeństwa przyzwyczajonego do zwykłego trybu życia, czy w tym wypadku: tradycyjnych metod komunikacji. Kiedy nowe pomysły wprowadzano w czyn w różnych miejscach Europy, we wszelkich innych zakątkach trzeba się było nadal czymś przemieszczać. Zgromadzony materiał leksykalny potwierdza, że najbardziej rozpowszechnionymi formami podróży były takie, w których korzystano z pojazdów konnych, zarówno używanych we wcześniejszych okresach, jak i nowych, wciąż udoskonalanych. Ponieważ w XIX w. pojawiło się wiele nowych nazw pojazdów konnych, w niniejszym artykule skoncentruję się na pojazdach wybranych.

Wśród nazw pojazdów konnych zwraca uwagę duża liczba wyrazów utworzonych na gruncie polskiego słowotwórstwa a związanych z liczbą koni, które zaprzęgano do powozów. Tego typu leksyka odnotowana została w 2 poł. XIX w., np.: *jednokonka* (*przestarz.*) ‘powóz zaprzężony w jednego konia’, *dwukonka* (*przestarz.*) ‘dorożka dwukonna’, *parokonka* (*przestarz.*) ‘dorożka zaprzężona w parę koni’ czy *parówka* II 2. (*przestarz.*) ‘wóz parokonny’, a także *syz* (*daw.*) ‘pojazd, zaprząg sześciokonny’ (zapożyczenie z <fr. *six* = ‘sześć’>). Musiała to być zatem informacja istotna. Możliwość korzystania z pojazdu zaprzęzonego w większą liczbę koni świadczyła o zamożności oraz o prestiżu. Zazwyczaj zaprzęgano więcej koni do powozów, które były ciężkie, okazałe oraz służyły do przewożenia większej liczby osób – od kilku czasem nawet do kilkunastu w środku oraz stangreta i kilku osób służby na zewnątrz. Przy takim ciężarze koniecznością było ciągnięcie pojazdu przez kilka koni. Niekiedy zdarzało się jednak, że sześć koni bywało zaprzęganych do jednoosobowego powozu (np. *soliterki* nazywanej też *egoistką*), co zdecydowanie można uznać za zbytek. Popisywanie się przesadnie luksusowymi karetami i zaprzęgami nawet przez osoby z najwyższych warstw społecznych uważane było za snobizm i wyśmiewane już w okresie oświecenia (np. w *Żonie modnej* Ignacego Krasickiego).

Bardzo duże znaczenie dla komunikacji na terenach polskich znajdujących się pod zaborami miało wprowadzenie na szerszą skalę powozów wynajmowa-

nych oraz przede wszystkim wykorzystanie pojazdów konnych do przewożenia przesyłek pocztowych. W XIX w. istniejący dotychczas sposób przekazywania przesyłek został znacząco przyspieszony poprzez wprowadzenie udoskonalonej sieci połączeń oraz postojów dla powozów pocztowych. Znalazło to odzwierciedlenie w nowej leksyce, ponieważ w 1 poł. XIX w. zarejestrowano dwie nazwy pojazdów konnych, ze względu na pełnioną przez nie funkcję: *remiza* w znaczeniu ‘wynajmowany powóz, dorożka’ (<fr. *remise*>, właśc. *voiture de remise*) oraz *ekstrapocztą* (*daw.*) dziś (*rzad.*) ‘bryczka pocztowa umyślnie wynajęta za droższą opłatę, jadąca szybciej niż zwykła; przyspieszony sposób przesyłek pocztowych’ (*ekstra-pocztą* ← *ekstra-* (łac.) + *pocztą* (wł. *posta*)).

Wiele zawdzięczamy również w związku z rozwojem poczty (choć nie tylko) wszechstronnemu pionierowi przemysłu na ziemiach polskich (na terenie Królestwa Polskiego) w XIX w. – Piotrowi Steinkellerowi (1799–1854). Oprócz innych zasług, takich jak m.in.: założenie domu bankowego, założenie fabryki maszyn górniczo-hutniczych w Żarkach czy huty cynku, zorganizował on w 1 poł. XIX w. (1845) przedsiębiorstwo regularnego dyliżansowego transportu pocztowo-pasażerskiego, dzięki czemu usprawnił ruch karek pocztowych [Wasylewski, 2009, s. 403]<sup>1</sup>. Na Solcu w Warszawie założył również wytwórnię powozów i omnibusów. Produkowane przez niego powozy były wykorzystywane w sieci kurierskiej. Potwierdzeniem tego faktu może być odnotowanie w słowniku w 2 poł. XIX w. nazwy pojazdu pochodzącej od nazwiska P. Steinkellera: *sztajnkelerka* (*daw.*) ‘kareta pocztowa, kurierka’.

Inną nazwą pojazdu konnego związaną z osobą zaangażowaną w rozwój sieci dyliżansów była *wagnerka* (*daw.*) ‘dorożka konna (zwłaszcza o pierwszych dorożkach konnych w Warszawie)’. Jej nazwa pochodzi od nazwiska Wagnera, który ok. poł. XIX w. prowadził w Warszawie wypożyczalnię takich powozów.

Transport drogowy na terenach ziem polskich wiązał się również ze stanem dróg. Jak pisze Edyta Zielińska:

Rozwój komunikacji dyliżansowej nastąpił po zakończeniu wojen napoleońskich w wyniku społecznych oczekiwań dotyczących kultury transportu pasażerskiego i ilościowo-jakościowego przełomu w budownictwie dróg. [...] Ulepszone nawierzchnie oraz eksploatacja stopniowo doskonalonych pojazdów pozwalały na zwiększenie szybkości w transporcie, zarówno pasażerskim, jak i towarowym [Zielińska, 2011, s. 98].

Niektóre nazwy pojazdów konnych miały związek ze sposobem podróżowania, np. w powozie o nazwie *wizawiwka* siedziało się naprzeciwko siebie, nazwa ta jest zapożyczeniem lub neologizmem od francuskiego wyrażenia *vis à vis*

<sup>1</sup> Także: <http://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/Piotr-Steinkeller.html> (dostęp: 10.05.2014).

(‘naprzeciwko’). Definicja w SJPD brzmi: (*daw.*) ‘lekki pojazd, wąska karetka z dwoma naprzeciw siebie umieszczonymi pojedynczymi siedzeniami’. W SJPD odnotowano jeszcze dwa inne określenia tego typu powozu: *wizawa* i *wizawka*. Ponieważ zapożyczenia często rządzą się swoimi prawami, trudno jednoznacznie stwierdzić, który z wyrazów pojawił się w polszczyźnie najwcześniej i czy któryś z odpowiedników był wynikiem działania rodzimych mechanizmów wzbogacania słownictwa. Możliwe, że wszystkie trzy są wynikiem różnego stopnia i różnego typu adaptacji tego zapożyczenia.

Niektóre nazwy powozów dotyczyły ich konstrukcji, co wpływało na komfort podróżowania, np. w 1 poł. XIX w. *drągami* lub *drażkami* (w lm.) nazywano ‘lekki pojazd, którego pudło jest zawieszane na drażkach, bez resorów’, a ‘bryczkę bez resorów’ – *kamieniarką*.

### 1.3. Pojazdy napędzane za pomocą silnika

Wielkim osiągnięciem techniki było wprowadzenie silnika gazowego spalinowego (1860), a następnie wysokoprężnego silnika, opatentowanego przez Niemca Rudolfa Diesla w 1893 r., umożliwiające skonstruowanie pierwszych samochodów. W 2 poł. XIX w. źródła leksykograficzne odnotowały pojawienie się wyrazu *samojazd* (*przestarz.*) ‘samochód (nazywany tak przed pierwszą wojną światową)’. Później to określenie zostało zastąpione przez *automobil* oraz wreszcie *samochód*. Pierwsze pojazdy samojezdne napędzane były tłokowymi silnikami parowymi, następnie za pomocą silników elektrycznych, zasilanych z baterii akumulatorowych (tzw. *elektromobile*). Niemiec Siegfried Marcus w 1875 r. skonstruował pierwszy pojazd z silnikiem spalinowym, który jest obecnie uznawany za prototyp samochodu. W tym samym czasie Gottlieb Daimler oraz Carl Friedrich Benz użyli niezależnie od siebie szybkoobrotowego silnika benzynowego. Przez lata fabryki założone przez obu wynalazców konkurowały ze sobą, by ostatecznie w 1926 r. połączyć się w firmę Daimler-Benz. Samochody początkowo miały kształt zbliżony do tradycyjnych powozów konnych, w których dyszel został zastąpiony silnikiem. Ze względu na bezpieczeństwo oraz chęć zwiększenia prędkości jazdy, kształt ten był stopniowo modyfikowany w wielu fabrykach rozwijających się na początku XX w. (np. Henry’ego Forda). Próba zaszczerpienia przemysłu samochodowego w Polsce przypada na okres po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. W 1921 r. powstały Centralne Warsztaty Samochodowe, które produkowały pierwsze samochody skonstruowane przez Tadeusza Tańskiego [Błaszowski, 1979, s. 308–310].

Wydaje się, że pierwszym słowem, które mogło pojawić się w Polsce na określenie pojazdów samojezdnych, biorąc pod uwagę etymologię wyrazu oraz fakt, że było ono obecne w wielu językach, powinno być słowo *automobil* – od gr. *αὐτός* (*autós*) + *lac. mōbilis* (*sam* + *ruchomy*). Leksykografia tego jednak nie potwierdza. Jako pierwsze odnotowane zostało wspomniane już słowo *samojazd* (SW – odesłanie do słowa *samochód*). W SW zarejestrowane zostało hasło *samochód* wraz z definicją: ‘wehikul jeżdzący bez pomocy koni, przy pomocy maszyny benzynowej, automobil’, co ciekawe hasło *automobil* nie zostało w tym źródle uwzględnione.

## 2. TRANSPORT LĄDOWY KOLEJOWY

Bardzo dużą zmianę w sposobach komunikacji spowodowało wynalezienie silnika parowego, który znalazł zastosowanie m.in. w lokomotywach parowych. Związany z tym rozwój kolejnictwa przyczynił się do zastąpienia tradycyjnych sposobów podróżowania na rzecz zdecydowanie szybszych. O zaletach kolei pisze Jürgen Osterhammel:

Kolej żelazna, skoro tylko ją zbudowano, była mniej zależna od środowiska naturalnego i klimatu niż statek. Nie musiała obawiać się sztormów, oblodzenia statków czy niskiego stanu wody w porze suchej. Mogła kursować pewniej i z większą regularnością [Osterhammel, 2013, s. 950].

Pierwszy projekt publicznej linii kolejowej do przewozu osób i towarów powstał w 1818 r. Dotyczył on linii Stockton – Darlington, a został zrealizowany przez George’a Stephensona. Używano na niej trakcji konnej, linowej, napędzanej stacjonarną maszyną parową oraz parowozowej. W 1830 r. otwarto linię Liverpool – Manchester, na której zastosowano wyłącznie trakcję parowozową. Pierwszą linią kolejową na ziemiach polskich był odcinek Warszawa – Skierniewice, który stanowił pierwszy odcinek kolei warszawsko-wiedeńskiej, otwartej w 1848 r. [Orłowski, 1979b, s. 140–142]. Rola kolei bardzo szybko zwiększała się, w dwudziestoleciu międzywojennym była ona najważniejszym elementem sieci dróg transportowych w Polsce [Brzosko, 1982, s. 130].

W słownictwie XIX w. obrazuje to wprowadzenie słów takich jak: *kurier 3*. (*przeźnierz*.) ‘pociąg pośpieszny’ w 1 poł. XIX w. oraz w 2 poł. XIX w.: *parochód* (także *parowóz*) ‘lokomotywa poruszana przez maszynę parową’ oraz *ekstracug* (*przeźnierz*.) ‘pociąg nadzwyczajny poza rozkładem, pośpieszny, zatrzymujący się tylko na głównych stacjach swej trasy’. Pojawienie się w polszczyźnie ostatniego z wymienionych wyrazów świadczy o tym, że mimo dużo większej szybkości



osiąganej przez pociągi w stosunku do komunikacji konnej, wprowadzano również pociągi jadące z prędkością większą niż inne. Miało to zapewne znaczenie w sytuacjach nagłych, kiedy trzeba było w szybkim czasie pokonać duże odległości oraz w związku z rozwojem poczty.

Kolej wraz ze swoimi wadami i zaletami była postrzegana jako synonim nowoczesności, w związku z czym budziła ambiwalentne uczucia. Porusza tę kwestię J. Osterhammel:

Kolej jako nowoczesny dziwołag na kołach, którego szybkość trudno początkowo było ocenić i który dzięki spojrzeniu na przemykający za oknem krajobraz umożliwił zupełnie nowe doświadczenia, jawiła się jako wcielenie nowoczesności i wywoływała wszędzie tam, gdzie się pojawiła, debaty o tym, czy owa nowoczesność jest pożądana [Osterhammel, 2013, s. 952].

Jeśli chodzi o kolej na ziemiach polskich, to kwestią dużej wagi jest fakt, że sieć dróg kolejowych powstawała w XIX i na początku XX w. bez jednolitej koncepcji uwzględniającej potrzeby państwa polskiego, niejako przypadkowo na terenie mocarstw zaborczych [zob. Gawin, 2013, s. 236–239; Brzosko, 1982, s. 17]. Jak pisze Eugenia Brzosko: „Transport kolejowy rozwijał się w okresie zaborów zgodnie z potrzebami polityczno-strategicznymi i gospodarczymi Rosji, Prus i Austrii” [Brzosko, 1982, s. 17]. Ponadto rozwój sieci kolejowej na terenach poszczególnych zaborów był zróżnicowany [Kaliński, Liberadzki, 1974, s. 41].

### 3. TRANSPORT POWIETRZNY

Marzenia o oderwaniu się od ziemi i o unoszeniu się w powietrzu od zawsze towarzyszyły człowiekowi. W wieku XIX stało się to możliwe. Pierwszymi maszynami unoszącymi się ponad ziemią były balony. W leksyce 1 poł. XIX w. zostało to utrwalone dzięki obecności leksemu *aerostat* (*przestarz.*) ‘statek powietrzny, napełniony gazem lżejszym od powietrza, balon’ (<fr. *aérostat*, p. *aero-* i *-stat*>).

Słowo *aerostat* zostało odnotowane w *Encyklopedii odkryć i wynalazków*, znajduje się przy nim odesłanie do haseł *balon* i *sterowiec* [Orłowski, Płochocki, Przyrowski, red., 1979, s. 7, 25, 345]. Bardziej precyzyjna niż w SJPD definicja *balonu* brzmi: ‘statek powietrzny lżejszy od powietrza (*aerostat*), bez napędu (zależny od wiatru). Elementem nośnym balonu jest powłoka wypełniona lekkim gazem, do której podwieszany bywa kosz (*gondola*) dla załogi’. Możliwość unoszenia się w powietrzu za pomocą *aerostatu* przewidywano już w połowie XVII w. Pierwszymi osobami, którym się to udało, byli francuscy papiernicy, bracia Joseph Michel i Jacques Étienne Montgolfierowie. Ich eksperymenty

rozpoczęły się od torebek papierowych unoszonych rozgrzaniem powietrzem nad piecem kuchennym. „Według anegdoty, na pomysł balonu miała naprowadzić braci Montgolfierów zawieszona nad kominkiem koszula, wydymana i unoszona przez buchające z paleniska rozgrzane powietrze” [Orłowski, 1979a, s. 25–26]. Balon nazwany „Ad astra”, o średnicy 10 m, wykonany przez nich z płótna i papieru, wzniósł się w powietrze w Annonay w 1783 r. Niespełna trzy miesiące później uczony francuski Jacques Alexandre César Charles chciał powtórzyć eksperyment braci Montgolfier. Ponieważ nie miał bliższych informacji o próbie Montgolfierów, w Paryżu unióśł się w powietrze balon napełniony wodorem. Oba eksperymenty stały się przyczyną powstania dwóch typów balonów nazywanych *montgolfierami* i *szarlierami*, które rywalizowały ze sobą do końca XVIII w., kiedy to balony wypełnione ogrzaniem powietrzem wyszły całkowicie z użycia [Orłowski, 1979a, s. 25–26]. Te próby zachęciły innych do naśladowania eksperymentów, które miały miejsce w wielu miastach europejskich, np. w Londynie, Windsorze, Rotterdamie, Hadze i Mediolanie. Pierwszy polski balon wystartował już w lutym 1784 r., wypuszczony przez Stanisława Okraszewskiego. Ponieważ balonem nie można kierować, nie przyjęły się one jako nowy środek transportu i komunikacji, służyły jednak do prowadzenia różnorodnych badań naukowych.

Udane próby lotu balonem spowodowały, że jednocześnie trwały prace nad projektem balonu, którym można by było kierować. Autorem pierwszego udanego projektu sterowca był Francuz Jean Baptiste Meusnier. Sterowiec o wydłużonym kształcie miał być napędzany śmigłami poruszonymi siłą ludzkich mięśni. Pierwszy latający sterowiec został skonstruowany również przez Francuza, Henri Julesa Giffarda i był napędzany silnikiem parowym. Pierwszy lot odbył w 1852 r., osiągnięto wówczas prędkość 11 km/h. Późniejsze sterowce napędzane były gazowym silnikiem spalinowym (Niemiec – Paul Haenlein), elektrycznym (Francuzi – Charles Renard i Arthur Krebs), benzynowym (Niemiec Friedrich Hermann Wölfert – pierwszy jego lot zakończył się wypadkiem). Konstruktorami pierwszych udanych sterowców sztywnych był Niemiec Ferdinand von Zeppelin. Pierwsze próby lotu skonstruowanymi przez niego maszynami odbywały się w latach 1900, 1905, 1906. Pierwsze pasażerskie sterowce F. Zeppelina zdobyły uznanie i weszły do użycia w 1909 roku. Sterowce były wykorzystywane w czasie I wojny światowej przez Niemcy, Anglię, Francję i USA. Z powodu licznych katastrof sterowce wyszły z użycia.

Definicja zawarta w SJPD nie rozstrzyga jednoznacznie, czy słowo *aerostat* odnosiło się do balonu czy do sterowca. W *Encyklopedii...* przy formie *aerostat* znajduje się odesłanie do *balonu* i *sterowca*. *Balon* określony jest (jak już wspominałam) jako: ‘statek powietrzny lżejszy od powietrza (aerostat), bez napędu

(zależny od wiatru)...’, przy *sterowcu* natomiast pojawia się definicja: ‘aerostat [rozstrzelenie druku zastosowane przez autorów *Encyklopedii...*] (statek powietrzny lżejszy od powietrza) z napędem i sterami’ [Glass, 1979b]. Wydaje się, że słowo *aerostat* odnosiło się jednak raczej do balonu. Sterowiec natomiast musiał mieć napęd i stery.

W 2 poł. XIX w. odnotowano w słownikach wyraz *aeroplan* (<fr. *aéroplane*, *aero-* p. *aero-*, *-plane* od fr. *planer* ‘lecieć, szybować’>), odnoszący się do samolotu, który wprawdzie jeszcze w XIX w. nie został skonstruowany, jednak w tym okresie powstawały projekty oraz trwały intensywne prace w tym zakresie, głównie we Francji i Anglii. Andrzej Glass podaje, że polską nazwę *samolot* utworzył pod koniec XIX w. pisarz Władysław Umiński [Glass, 1979a, s. 312]. Jak pisze A. Glass „Droga do współczesnego samolotu prowadziła poprzez wiele wynalazków technicznych i odkryć z dziedziny aerodynamiki” [Glass, 1979a, s. 312]. Pierwsze udane próby lotów były wynikiem prac Amerykanów, braci Wilbura i Orville’a Wrightów w 1903 r. Z odbytych wówczas lotów najdłuższy trwał 59 sekund, a pokonana odległość wynosiła 260 m. Zaledwie dwa lata później pokonali odległość blisko 40 km, a w 1909 r. Francuz Louis Blériot przeleciał samolotem nad kanałem La Manche.

#### 4. TRANSPORT WODNY

Jeśli chodzi o transport wodny, to był on jedną z tradycyjnych metod przemieszczania się, w szczególności zaś transportowania towarów, tak pod względem żeglugi morskiej, jak śródlądowej<sup>2</sup>. W XIX w. odnotowano różne nowe nazwy pojazdów wodnych, np. z języka holenderskiego pochodzi znane zapożyczenie *bojer* <hol. *boeier* ‘mały statek jednomasztowy’, czy z języka włoskiego *feluka* <wł. *feluca*, prawdopodobnie z ar. *fulūk* (lm)> ‘mały, długi i wąski statek żaglowy’<sup>3</sup>. Obie nazwy odnotowano w 1 poł. XIX w. Funkcjonowały również różne pojazdy wodne o zasięgu ograniczonym do jakiegoś obszaru, np. odnotowane w 1 poł. XIX w. *krobka* ‘na Wileńszczyźnie: rodzaj statku do przewożenia lnu i konopi’ oraz w 2 poł. XIX w.: *objianik* (*daw. reg.*) ‘czołno wyrobione z jednego pnia

<sup>2</sup> Wiele cennych informacji na temat leksyki związanej z transportem wodnym znaleźć można m.in. w następujących monografiach: Edwarda Łuczyńskiego *Staropolskie słownictwo związane z żeglugą XV i XVI w.* [1986], *Polska terminologia morska I połowy XX w.* [Łuczyński, 1987], Jana Ożdżyńskiego *Morska wspólnota kulturowa w świetle faktów językowych* [Ożdżyński, 1989] oraz *Konteksty kulturowe słownictwa flisackiego* [Ożdżyński, 1998].

<sup>3</sup> Przytoczone w tym miejscu wnioski są wynikiem ekscerpacji źródeł leksykograficznych, bardziej precyzyjne i szczegółowe informacje zawiera monografia Friedricha Kluge’go *Seemannsprache* [Kluge, 1908–1911], uznawana za kluczową dla ustalenia chronologii zapożyczeń germańskich.

drzewnego, obite tarcicami, używane na Polesiu' (<obijan'-ik ← obijany>), czy *odrak* (daw.) 'rodzaj barki używanej na rzece Odrze'. Nazwa barki utworzona została właśnie od nazwy rzeki, na której jej używano (<odr-ak ← Odra>).

Prawdziwą rewolucją przypadającą właśnie na wiek XIX było jednak dopiero wprowadzenie maszyny parowej i zastosowanie tego typu silnika w okrętach. W 1 poł. XIX w. w słownikach odnotowano trzy leksemy związane z nowym typem statków – statków parowych: *parostatek* (wychodzące z użycia) 'statek parowy; parowiec', *paropływ* (daw.) p. *parostatek* 'statek parowy; parowiec' i *parochód* (daw.) p. *parowiec* 'statek poruszany za pomocą maszyn parowych'. Są to przykłady replik strukturalnych. Statki parowe były konstruowane jednocześnie w różnych miejscach świata przez ludzi różnej narodowości i bardzo szybko docierały do pozostałych krajów. W różnych językach musiały się zatem pojawić odpowiedniki ich nazwy. Prawdopodobnie kalką z języka rosyjskiego było słowo *parochód* <por. ros. *parochod*>, *parostatek* natomiast mógł być kalką strukturalną zapożyczoną z jednego z wielu języków <por. ang. *steam boat / ship*, niem. *Dampfschiff*, fr. *navire à vapeur*>. Również leksem *paropływ* jest zapewne kalką strukturalną, w źródłach leksykograficznych trudno jednak znaleźć podstawę tego wyrazu, czy też informację o jego etymologii. Ewentualnie może być również złożeniem powstałym z rodzimych elementów <*para* + *chodzić* → *par-o-chód-ø*>.

Pierwsze próby zastosowania napędu parowego w żegludze datuje się na wiek XVIII. Były one rezultatem działań osób kilku narodowości: Francuzów – Denisa Papina i Claude'a François de Jouffroy d'Abbansa, Anglika – J. Hullsa oraz Amerykanina – Johna Fitcha. W praktyce pierwsze parowce pojawiły się na początku XIX w., były to np.: skonstruowany przez Williama Symingtona w 1802 r. angielski holownik rzeczny „Charlotte Dundas” oraz dzieło Roberta Fultona z 1807 r. – amerykański „Clermont”. Pierwszy rejs morski parowca „Phoenix” Johna Stevensa z Nowego Jorku do Filadelfii i miał miejsce w roku 1808. Szybszy rozwój parowców nastąpił w 2 poł. XIX w., m.in. w związku z udoskonaleniem napędu parowego [Wieczorkiewicz, 1979, s. 340–343].

Trudno więc rozstrzygnąć, w którym języku po raz pierwszy użyto nazwy tego wynalazku: angielskiej – *steam boat / ship*, czy francuskiej – *navire à vapeur*. Również język niemiecki dysponuje odpowiednikiem tej nazwy (niem. *Dampfschiff*), choć w tym wypadku była to prawdopodobnie forma wtórna. Z całą pewnością jest to przykład rzeczywistego wpływu techniki na polszczyznę, który potwierdza rozpoczęcie się przewrotu technicznego na przełomie XVIII i XIX w., a zarazem wprowadzenie w nowe stulecie, nazywane „wiekiem pary i elektryczności” [Kwapien, 2010, s. 183].

## PODSUMOWANIE

Wiek XIX był okresem bardzo dynamicznego rozwoju cywilizacyjnego. Wraz z wprowadzaniem i upowszechnianiem nowych wynalazków życie społeczeństwa nabrało tempa dosłownie i w przenośni [por. Bogucka, 1987, s. 289–291; Bogucka, 2008, s. 272–274]. Odzwierciedliło się to bardzo wyraźnie m.in. w zastosowaniu nowych urządzeń w rolnictwie lub w przemyśle, w szczególności wiązało się zaś z wykorzystaniem maszyn w licznie powstających fabrykach. Zmiany te miały również oddźwięk w poszukiwaniu nowych sposobów przemieszczania się za pomocą różnych środków transportu. Były to zarówno sprawdzone tradycyjne pojazdy konne, które jednak modernizowano i udoskonalano pod względem ich funkcjonalności i komfortu podróżujących, a także w związku ze zmieniającą się modą, jak i nowe środki transportu. Mimo że XIX w. jest nazywany „wiekiem pary i elektryczności”, więcej nowych nazw dotyczyło jednak tradycyjnych metod komunikacji. Nowinki techniczne przyjmowane były przez niektórych z zachwytem i euforią, podczas gdy u innych budziły przerażenie i popłoch. Kolej utożsamiano ze złymi mocami, o czym pisze Stanisław Wasylewski w książce *Życie polskie w XIX wieku*: „Widząc wśród czarnej nocy dwa czerwone ślepie zgrzytającego parowozu, lud utwierdził się w przekonaniu, że przybył wedle starej gadki antychryst w żelaznym piecu na zniszczenie świata” [2008, s. 402]. Temu niechętnemu spojrzeniu na nowe sposoby podróżowania sprzyjały wypadki i katastrofy, które miały miejsce w różnych zakątkach Europy, np. wielka katastrofa pociągu relacji Paryż – Wersal, w której w zaryglowanych wagonach spłonęło prawie 200 osób [Wasylewski, 2008, s. 402]. Nic więc dziwnego, że nowe wynalazki były wprowadzane stopniowo, zanim zostały zaakceptowane w XIX-wiecznym pejzażu. Użycie na szerszą skalę maszyny parowej w kolejnictwie oraz transporcie wodnym, następnie zaś skonstruowanie silników spalinowych, mających zastosowanie w motocyklach i samochodach, spowodowały olbrzymie i trwałe zmiany komunikacyjne.

Stanowiące podstawę niniejszego artykułu słownictwo XIX w. potwierdza zarówno upodobanie społeczeństwa do podróży konnych, jak i chęć poszukiwania coraz doskonalszych sposobów przemieszczania się. Tych drugich wśród nowego słownictwa jest wyraźnie mniej, jednak – co znamienne – dotyczy ono wszystkich rodzajów środków transportu: lądowego, kolejowego, powietrznego oraz wodnego. Świadczy to o niezwykle dynamicznym wykorzystywaniu pojawiających się możliwości technicznych.

Można stwierdzić, że w XIX w. w rozwoju środków transportu oraz ich nazw obserwować można wszelkie etapy podążania od tradycji ku nowoczesności.

Podczas gdy u początków XIX w. dominowały jeszcze dawne typy pojazdów, w 2 poł. XIX w., a szczególnie u progu wieku XX, wraz z odchodzącą *la belle époque*, komunikacja zmieniła się bezpowrotnie. Jeszcze na początku XX w. w Warszawie można było zobaczyć wiele dorożek, z wolna ustępowały one jednak miejsca samojazdom i samochodom. Podsumowując, można stwierdzić, że w XIX w. dokonało się przekształcenie i przyspieszenie na niespotykaną wcześniej skalę zarówno sposobów komunikacji, jak i używanych do tego celu środków transportu. To przeobrażenie doprowadziło w dalszej perspektywie do wzrostu tempa rozwoju gospodarczego, a także zmiany sposobu myślenia społeczeństwa o imponderabiliach bytu, takich jak przestrzeń i czas.

#### BIBLIOGRAFIA

- BŁASZKOWSKI Krzysztof, 1979, Samochód, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 308–310.
- BOGUĆKA Maria, 1987, Dzieje kultury polskiej do 1918 roku, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź.
- BOGUĆKA Maria, 2008, Kultura – naród – trwanie. Dzieje kultury polskiej od zarania do 1989 roku, Wydawnictwo TRIO, Warszawa.
- BRZOSKO Eugenia, 1982, Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939, Wydawnictwa Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Szczecin.
- EPSZTEJN Tadeusz, GAWIN Magdalena, DOPART Bogusław, 2013, Kominy, ludzie i obłoki: modernizacja i kultura, seria: Historie Polski w XIX wieku, red. A. Nowak, t. 1, Wydawnictwo DiG, Warszawa.
- EPSZTEJN Tadeusz, 2013, Społeczeństwo i gospodarka: przemiany na ziemiach polskich 1796-1914 [w:] T. Epsztejn, M. Gawin, B. Dopart, Kominy, ludzie i obłoki: modernizacja i kultura, seria: Historie Polski w XIX wieku, red. A. Nowak, t. 1, Wydawnictwo DiG, Warszawa, s. 41–177.
- GAWIN Magdalena, 2013, Przemiany cywilizacyjne na ziemiach polskich w XIX wieku, [w:] T. Epsztejn, M. Gawin, B. Dopart, 2013, Kominy, ludzie i obłoki: modernizacja i kultura, seria: Historie Polski w XIX wieku, red. A. Nowak, t. 1, Wydawnictwo DiG, Warszawa, s. 179–268.
- GLASS Andrzej, 1979a, Samolot, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna-

- na, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 312–314.
- GLASS Andrzej, 1979b, Sterowiec, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 345–346.
- KACPERCZYK Radosław, 2012, Środki transportu, Difin, Warszawa.
- KALIŃSKI Janusz, LIBERADZKI Bogusław, 1974, Zarys dziejów transportu lądowego w Polsce XIX i XX wieku, Szkoła Główna Planowania i Statystyki, Warszawa.
- KLUGE Friedrich, 1908–1911, Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, Halle a. d. Saale 1908. 2. Auflage 1911, przedruk: Hain, Meisenheim 1973.
- KWAPIEŃ Ewelina, 2010, Kształtowanie się zasobu leksykalnego polszczyzny XIX wieku – rzeczowniki (na podstawie danych leksykograficznych), Wydawnictwo Wydziału Polonistyki Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- KWAPIEŃ Ewelina, 2013, Słownik rzeczowników polszczyzny XIX wieku, Wydawnictwo Wydziału Polonistyki Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- KWAPIEŃ Ewelina, 2014, „Jedźmy, nikt nie woła” – jak zmieniały się nazwy środków transportu w XIX wieku, [w:] J. Przyklenk, red., Bogactwo polszczyzny w świetle jej historii, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, s. 26–39.
- KWAPIEŃ Ewelina, (w druku), „Łubianka”, „nietyczanka”, „wizawiwka”... – czyli skąd się wzięły dziewiętnastowieczne nazwy środków transportu.
- ŁUCZYŃSKI Edward, 1986, Staropolskie słownictwo związane z żeglugą XV i XVI w., Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- ŁUCZYŃSKI Edward, 1987, Polska terminologia morska I połowy XX w., Uniwersytet Gdański. Rozprawy i monografie, Gdańsk.
- MILEWSKI Stanisław, 2006, Podróże bliższe i dalsze, czyli urok komunikacyjnych staroci, Wydawnictwo ISKRY, Warszawa.
- MOLIK Witold, 1999, Życie codzienne ziemiaństwa w Wielkopolsce w XIX i na początku XX wieku. Kultura materialna, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- ORŁOWSKI Bolesław, 1979 a, Balon, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 25–27.
- ORŁOWSKI Bolesław, 1979 b, Kolej, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna,

- na, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 140–142.
- ORŁOWSKI Bolesław, 1979 c, Rower, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 305.
- ORŁOWSKI Bolesław, PŁOCHOCKI Zbigniew, PRZYROWSKI Zbigniew, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa.
- OSTERHAMMEL Jürgen, 2013, Historia XIX wieku. Przeobrażenie świata, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- OŹDŻYŃSKI Jan, 1989, Morska wspólnota kulturowa w świetle faktów językowych, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Kraków.
- OŹDŻYŃSKI Jan, 1998, Konteksty kulturowe słownictwa flisackiego, Oficyna Wydawnicza Edukacja, Kraków.
- SALMI Hannu, 2010, Europa XIX wieku. Historia kulturowa, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- WIECZORKIEWICZ Paweł, 1979, Statek morski, [w:] B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, red., 1979, Encyklopedia odkryć i wynalazków – chemia, fizyka, medycyna, rolnictwo, technika, Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna”, Warszawa, s. 340-343.
- WASYLEWSKI Stanisław, 2008, Życie polskie w XIX wieku, Wydawnictwo ISKRY, Warszawa.
- ZIELIŃSKA Edyta, 2011, Historia transportu na przestrzeni dziejów, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów.
- <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/3979487/steinkeller-piotr-antoni.html> (dostęp: 10.05.2014)

*Ewelina Kwapien*

## MIĘDZY SŁOWAMI A RZECZYWISTOŚCIĄ – WYBRANE NAZWY ŚRODKÓW TRANSPORTU W DZIEWIĘTNASTOWIECZNEJ POLSZCZYŹNIE

Streszczenie

Głównym celem tego artykułu jest ukazanie związków między słownictwem, które wzbogaciło polszczyznę XIX w. w zakresie nazw środków transportu, a rzeczywistością pozajęzykową. Za główne kryterium klasyfikacji przedstawionego materiału został uznany podział wynikający ze specyfiki



realiów tego okresu. W kolejnych partiach artykułu zostały omówione nazwy środków transportu lądowego (napędzane siłą mięśni, konne, napędzane silnikiem), kolejowego, powietrznego i wodnego. W ramach poszczególnych zagadnień przedstawione zostało analizowane słownictwo oraz sytuacje, kiedy mogło się ono pojawić.

## BETWEEN WORDS AND THE REALITY – 19<sup>TH</sup> CENTURY NAMES OF MEANS OF TRANSPORT

### Summary

The main aim of this paper is to present relation between vocabulary and the extralinguistic reality of 19<sup>th</sup> century. 19<sup>th</sup> century names of means of transport was a base of the research. The real structure of the transport is a major criterion of classification. Different kinds of means of transport are presented in subsequent parts of the paper. At the beginning the names of land transport are shown: vehicles driven by muscle, horse-drawn vehicles and motor vehicles. Afterwards vehicles of rail, air and water transport are considered. New words and cultural determinants of the period are shown in the context of the issues discussed.

**Keywords:** vocabulary, lexis, 19<sup>th</sup> century, names of vehicles, means of transport

**Słowa kluczowe:** słownictwo, XIX wiek, nazwy pojazdów, środki transportu