Marta Kraus
Uniwersytet Śląski w Katowicach
Polska
https://orcid.org/0009-0007-0993-6672
marta.kraus@us.edu.pl

Forum Lingwistyczne
tom 14, nr 2 (2026)
ISSN 2450-2758 (wersja elektroniczna)

CC BY SA

DOI: http://doi.org/10.31261/FL.2026.14.2.07

zgłoszone: 31.01.2026
zaakceptowane: 19.03.2026
opublikowane: 18.11.2026

Struktura wybranych gatunków dyskursu kolejowego – analiza tekstologiczna*

The structure of selected genres of railway discourse: A textological analysis

Abstract: Railway discourse is an institutionally defined mode of communication that facilitates the precise and efficient transmission of information within the railway sector. The subject of the study is the textual patterns of two genres employed within this discourse: written orders and telephone announcing. The aim of the article is to identify the formal and pragmatic characteristics of these selected genres, as well as the functions of specific linguistic and textual structures within these genres. Special emphasis is placed on the functionality of the variety that combines features of spoken and written language. Methodologically, the analysis draws on text linguistics and linguistic genre studies, while accounting for the specific institutional context of professional railway discourse. The analysis of spoken and written varieties identifies elements that function effectively in hybrid forms of communication.

Key words: railway discourse, genres, spoken language, written language

Abstrakt: Dyskurs kolejowy to instytucjonalnie określony sposób porozumiewania się, narzędzie służące do precyzyjnego i efektywnego przekazywania treści w obszarze kolejnictwa. W artykule omówiono wzorce tekstowe dwóch gatunków wypowiedzi wykorzystywanych w ramach tego dyskursu: rozkazów pisemnych i telefonicznego zapowiadania pociągów. Celem było określenie formalnych i pragmatycznych właściwości wybranych gatunków wypowiedzi, a także funkcji, jakie pełnią w nich poszczególne struktury językowe i tekstowe. Szczególny nacisk położono na funkcjonalność stosowanej w dyskursie odmiany mieszanej języka, łączącej język mówiony i pisany. W analizie zastosowano metodologię z zakresu lingwistyki tekstu oraz genologii lingwistycznej, uwzględniono też specyfikę kontekstu profesjonalnego dyskursu kolejowego w ujęciu instytucjonalnym. Przedstawienie wzajemnej dynamiki funkcjonowania w odmianie mieszanej języka odmian ustnej i pisanej ukazuje ich skuteczne współistnienie w dyskursie kolejowym.

Słowa klucze: dyskurs kolejowy, gatunki wypowiedzi, język mówiony, język pisany

* Przedstawione w artykule analizy stanowią część badań realizowanych w ramach przygotowywanej na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach rozprawy doktorskiej poświęconej polskiemu dyskursowi kolejowemu.

Wprowadzenie

Dyskurs kolejowy, jako konglomerat powiązanych z sobą praktyk językowych (Czachur, 2020, s. 11), stanowiący „wzorzec zdarzenia komunikacyjnego, jak i sposób jego realizacji" (Wojtak, 2011, s. 71), odznacza się specyficznym repertuarem aktów mowy i gatunków wypowiedzi, których ukształtowanie może mieć znaczenie dla efektywności i precyzji działań w obszarze transportu kolejowego. Dyskurs w tym kontekście rozumiem jako zorganizowaną praktykę komunikacyjną, zawierającą swoistą wizję świata (obejmującą cele komunikacji, rodzaje interakcji i role nadawczo-odbiorcze). Praktyka ta buduje specyficzne scenariusze komunikacyjne oraz sposoby realizowania tych scenariuszy (Wojtak, 2011, s. 70–71). Z wymienianych przez Waldemara Czachura czterech perspektyw ontycznych badania dyskursu odnoszę się do perspektywy instytucjonalnej, wskazującej na formalne struktury organizacji, określoną hierarchię, ustalone role nadawczo-odbiorcze i standaryzację interakcji (s. 226).

Przedstawione w niniejszym artykule badania skupiają się właśnie na standaryzacji jako jednym z istotnych wyznaczników dyskursu instytucjonalnego wskazywanych przez Czachura (2020). Gatunki wyłaniające się w ramach dyskursu w zróżnicowany sposób profilują i konkretyzują wszak realizację parametrów tego dyskursu, m.in. tematyki, odzwierciedlanego świata, illokucji, relacji pomiędzy uczestnikami (Wojtak, 2011, s. 71). Aby więc zarysować tło przedstawionych dalej gatunków, w pierwszej kolejności wskazuję trzy istotne elementy przyjmowanej tu perspektywy dyskursu kolejowego. Po pierwsze, mianem dyskursu kolejowego określam specyficzne formy komunikacji charakterystyczne dla branży kolejowej wraz z dynamicznymi powiązaniami między nimi i zakorzenieniem w szeroko rozumianym kontekście pozajęzykowym. Po drugie, biorę pod uwagę kod oficjalny, bez akcentów potocznych czy ekspresywnych. Po trzecie wreszcie, podejmuję badania nad zestandaryzowanymi formami interakcji związanymi z wykonywaniem przez pracowników kolei ich obowiązków służbowych; skupiam się na narzuconych w instrukcjach wzorcach i schematach porozumiewania się. Odnoszę się do wewnątrzzawodowego, instytucjonalnego dyskursu tej gałęzi transportu – unormowanej, oficjalnej praktyki komunikacyjnej wykorzystywanej do prowadzenia ruchu pociągów i regulowania innych czynności właściwych tej profesji. W kontekście badań nad językami specjalistycznymi analiza wzorców tekstowych przestrzeni profesjonalnej kolejnictwa umożliwia nie tylko identyfikację charakterystycznych struktur językowych, lecz także poszerzenie wiedzy na temat relacji między językiem i praktyką zawodową w środowisku polisensorycznego i symultanicznego przekazu informacji.

Celem artykułu jest zaprezentowanie dwóch gatunków wypowiedzi stworzonych na potrzeby komunikacji językowej służącej do prowadzenia ruchu kolejowego – rozkazu pisemnego i telefonicznego zapowiadania pociągów z uwzględnieniem formalnych i pragmatycznych właściwości tych gatunków. Analiza opiera się na założeniach lingwistyki tekstu (Bartmiński i Niebrzegowska-Bartmińska, 2012; Dobrzyńska, 1993) oraz genologii lingwistycznej (Witosz, 2005; Wojtak, 2019), a jednocześnie uwzględnia specyfikę kontekstu profesjonalnego komunikacji językowej w obszarze kolejowym (Zalewski i in., 2020). Praca ta nie aspiruje do miana wszechstronnej, całościowej analizy przedstawionych gatunków, dąży natomiast do prezentacji szerokich możliwości zastosowania różnorodnych narzędzi analitycznych do opisu gatunków mowy wskazanego języka specjalistycznego. Szczególny nacisk kładę na uwidocznienie funkcjonalności stosowania odmian mieszanych, łączących

FL.2026.14.2.07 s. 3 z 16

język mówiony i pisany, w osiąganiu celów komunikacji językowej charakterystycznych dla dyskursu kolejowego. Pragnę przede wszystkim wyeksponować ścisły związek ukształtowania wzorców wypowiedzi z ich kontekstem oraz podkreślić, jakie czynniki pragmatyczne implikują formę każdego z gatunków.

Aby zidentyfikować kluczowe cechy obu gatunków, konieczne było indywidualne podejście do każdego z nich, polegające na zastosowaniu odpowiednich teorii lingwistycznych do zjawisk obserwowanych w danych schematach tekstowych. Jednocześnie tam, gdzie było to możliwe, podejmowałam w obu przypadkach analogiczne kroki eksploracji, aby móc wykazać cechy wspólne wzorców gatunkowych, a tym samym wyciągnąć wstępne wnioski dotyczące ogólnej charakterystyki gatunków dyskursu kolejowego. Powtarzającym się wątkiem analizy jest więc deskrypcja okoliczności stosowania gatunku oraz rodzaju kontaktu pomiędzy nadawcą i odbiorcą, a także wykorzystywanego czy kreowanego schematu tekstowego (opieram się głównie na analizie tekstologicznej, w tym wskazuję elementy budujące kohezję tekstu; zob. Bartmiński i Niebrzegowska-Bartmińska, 2012; Dobrzyńska, 1993). Każdorazowo skupiam się również na budowie składniowej, szczególnie na wypowiedziach performatywnych (zob. Austin, 1993). Ukoronowaniem rozważań jest refleksja nad przenikaniem się i łączeniem się w gatunkach dyskursu kolejowego odmian substancjalnych języka – ustnej i pisanej (Labocha, 2004; Urbańczyk, 1968), a także namysł nad funkcjonalnością ich połączenia w każdym z przedstawionych przeze mnie gatunków.

Materiał do zaprezentowanych analiz zaczerpnęłam z instrukcji kolejowych, wydanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (korzystałam przede wszystkim z *Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1* (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2024 [Ir-1]) oraz *Instrukcji sygnalizacji Ie-1* (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2020 [Ie-1]), pomocniczo z *Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5* (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2016 [Ir-5])[1]. Na podstawie zawartych tam wzorcowych schematów organizacji tekstu, jak również szeroko opisanego kontekstu użycia gatunków scharakteryzuję pokrótce budowę przywołanych wypowiedzeń i stosowane w nich struktury gramatyczne. Następnie nakreślę sposób, w jaki przewidziane dla gatunku odmiany substancjalne języka (język mówiony, język pisany) oddziałują na konstrukcje wzorców gatunkowych i układy syntaktyczne wypowiedzi.

W polskich analizach praktyk komunikacyjnych w środowiskach profesjonalnych podejmuje się m.in. tematykę języka prawa (np. Malinowski, 2006; Piosik, 2022; z punktu widzenia tekstologii zob. np. Rzeszutko, 2003) czy medycyny (np. Drozd, 2024; Karwacka, 2020; analiza pojedynczych gatunków zob. np. Zabielska, 2018). W badaniach tych podkreśla się, że języki zawodowe nie są statycznymi systemami, lecz ewoluującymi narzędziami służącymi do precyzyjnego przekazywania treści oraz do zarządzania relacjami społecznymi i zawodowymi. Badacze zwracają uwagę na formalizację tekstów, ich schematyczność oraz ścisłe podporządkowanie normom prawnym i technicznym. Podkreślają również precyzję i jednoznaczność komunikacji specjalistycznej. Trudno jednak znaleźć jakiekolwiek opracowanie syntetyczne na temat polskiego języka kolei. Nieliczne publikacje związane z językiem

[1] W pracy posługuję się funkcjonującymi w obiegu profesjonalnym skróconymi nazwami instrukcji. W analizach powołuję się na zgromadzone do badań wersje książkowe instrukcji kolejowych (choć w bibliografii podałam linki do plików, do nich bowiem łatwiej dotrzeć); aktualne, elektroniczne instrukcje są dostępne on-line (zob. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., b.d.). Zapisy w wersjach wycofanych i aktualnych częściowo się różnią, ale nie wpływa to na wnioski z badań.

transportu (np. Łuczyński, 1991; Starzec, 1984) skupiają się głównie na terminologii, zagadnieniach glottodydaktycznych czy leksykalnych. Ukazało się kilka opracowań poruszających kwestie onomastyczne w obszarze kolejowym (m.in. artykuły Jerzego Głowackiego czy Katarzyny Jasińskiej – zob. Głowacki, 2013; Jasińska, 2013), a także teksty Olgi Kowalczyk ukierunkowane na problemy socjolektu kolejarzy (w tym dotyczące wyrażania emocji i wybranych jednostek leksykalnych – Kowalczyk, 2019, 2021).

Aby rozpocząć rozważania nad gatunkami kolejowymi, najpierw należy przywołać językoznawczą definicję samego gatunku. Autorki *Małego słownika terminów teorii tekstu* (Wyrwas i Sujkowska-Sobisz, 2005) podają, że jest to pewna „klasa tekstów, norma komunikacji, którą można odczytać z konkretnych tekstów, sposób językowego komunikowania się" (s. 46). Maria Wojtak (2004) wskazuje istotne wyznaczniki gatunku, który rozumie jako model wypowiedzi i pewien zestaw konwencji: „gatunek traktuję jako twór abstrakcyjny (model, wzorzec) mający jednak różnorodne konkretne realizacje w formie wypowiedzi, a także jako zbiór konwencji, które podpowiadają członkom określonej wspólnoty komunikatywnej, jaki kształt nadać konkretnym interakcjom" (s. 16). Z kolei Bożena Witosz (2005) w swojej monografii określa gatunek jako model organizacji i dyferencjacji tekstów, składnik kompetencji komunikacyjnej (s. 114–115)[2]. Warto ponadto wspomnieć spostrzeżenie autorki *Genologii lingwistycznej* dotyczące różnicy pomiędzy wzorcem gatunkowym, rozumianym jako coś globalnego, obejmującego wszystkie elementy budujące gatunek (również pozatekstowe), i wzorcem tekstowym, zorientowanym wyłącznie na wykładniki formalne danego gatunku (Witosz, 2005, s. 119; por. Wyrwas i Sujkowska-Sobisz, 2005, s. 199–200).

W dyskursie kolejowym można wskazać określone szablony wypowiedzi, tworzące (odnoszę się do przytoczonych wcześniej określeń) pewne „normy komunikacyjne", „klasy tekstów", wyznaczające „sposób językowego komunikowania się", wchodzące (jako wzorce gatunkowe i tekstowe) w skład kompetencji komunikacyjnej pracowników. Nawet pobieżne przyjrzenie się komunikacji językowej służącej do realizowania celów przewozowych upewnia o tym, że transport kolejowy dysponuje zbiorem własnych, funkcjonalnie ustrukturyzowanych gatunków mowy. Różnorodne okoliczności ruchu kolejowego implikują wykorzystywanie przyporządkowanych im schematów wypowiedzi. W odniesieniu do niektórych schematów, służących do przekazywania informacji czy poleceń, sformułowano w instrukcjach precyzyjne wytyczne, również w zakresie kodyfikacji ich struktury językowej. Inne schematy skupiają się na zarysowaniu jedynie relacji nadawczo-odbiorczej, kontekstu stosowania gatunku i ogólnie określają, co powinno być przedmiotem komunikacji językowej.

Do grupy gatunków o sprecyzowanym zakresie treści, choć bez wyraźnie określonego wzorca tekstowego, można zaliczyć m.in. omówienie pracy manewrowej, czyli szczegółowe ustalenie kolejności i zakresu jazd pociągu w obrębie stacji w celu np. odstawienia pociągu na tory postojowe czy zestawienia składu pociągu (zob. hasło: *praca manewrowa* w: Starczewska, red., 2011, s. 263). W *Instrukcji o technice wykonywania manewrów. Ir-9* wskazano konieczność przedstawienia planu pracy manewrowej, określono dokładnie, kto taki plan powinien przedstawić, nie podano jednak schematu tekstowego ani przykładowej wypowiedzi realizującej wzorzec gatunkowy (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2012 [Ir-9], s. 8, 10, 16).

[2] O sporach terminologicznych w tym zakresie, a także ewolucji rozumienia pojęcia gatunku i terminów pokrewnych zob. Witosz, 2005, s. 112–120.

FL.2026.14.2.07 s. 5 z 16

W artykule skupiam się przede wszystkim na tekstach o wyraźnie określonej budowie, których wzorzec zawarty jest w instrukcjach kolejowych.

„Panie mechaniku, pojedziemy na rozkaz”[3] – struktura rozkazu pisemnego

Rozkazy pisemne przekazywane są maszyniście przez dyżurnego ruchu, kiedy zachodzi konieczność wydania zezwolenia bądź polecenia lub udzielenia informacji istotnych z punktu widzenia zachowania bezpieczeństwa[4]. W większości przypadków mają na celu umożliwienie lub kontynuowanie jazdy w sytuacjach, kiedy ma się ona odbyć w szczególnych okolicznościach, wymagających zastosowania dodatkowych środków bezpieczeństwa (zob. Ir-1, s. 134). Informują „o potrzebie zachowania szczególnej ostrożności lub ograniczenia prędkości jazdy, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych warunkach oraz o innych okolicznościach, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów” (Starczewska, red., 2011, s. 306)[5]. Przekazywanie rozkazu pisemnego może przebiegać na dwa sposoby: dyżurny ruchu doręcza maszyniście gotowy, wypełniony formularz bądź dyktuje drużynie pociągowej treść rozkazu z wykorzystaniem urządzeń łączności (w komunikacji dyżurny ruchu – drużyna pociągowa do komunikacji używa się radiotelefonu): „rozkaz pisemny wypełnia, podpisuje i doręcza lub w przypadkach określonych w niniejszej instrukcji przekazuje jego treść za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej dyżurny ruchu” (Ir-1, s. 139; por. Ir-5,

[3] Przykład żargonowej wypowiedzi radiotelefonicznej, w której dyżurny ruchu informuje maszynistę, że zaistniała sytuacja, która wymaga przekazania dodatkowych zezwoleń, informacji lub poleceń, zawartych w rozkazie, i jednocześnie uprzedza, że za chwilę poda treść rozkazu. Dalej następuje zwykle polecenie przygotowania odpowiedniego bloczku rozkazów (bloczki oznaczone są literami „S”, „N” lub „O”). Zwyczajowo dyżurni ruchu, zwracając się do prowadzących pojazdy kolejowe, używają formy „mechaniku” bądź, bardziej oficjalnie, „panie mechaniku” (zob. hasło *mechanik* w: Urząd Transportu Kolejowego, 2021, s. 26).

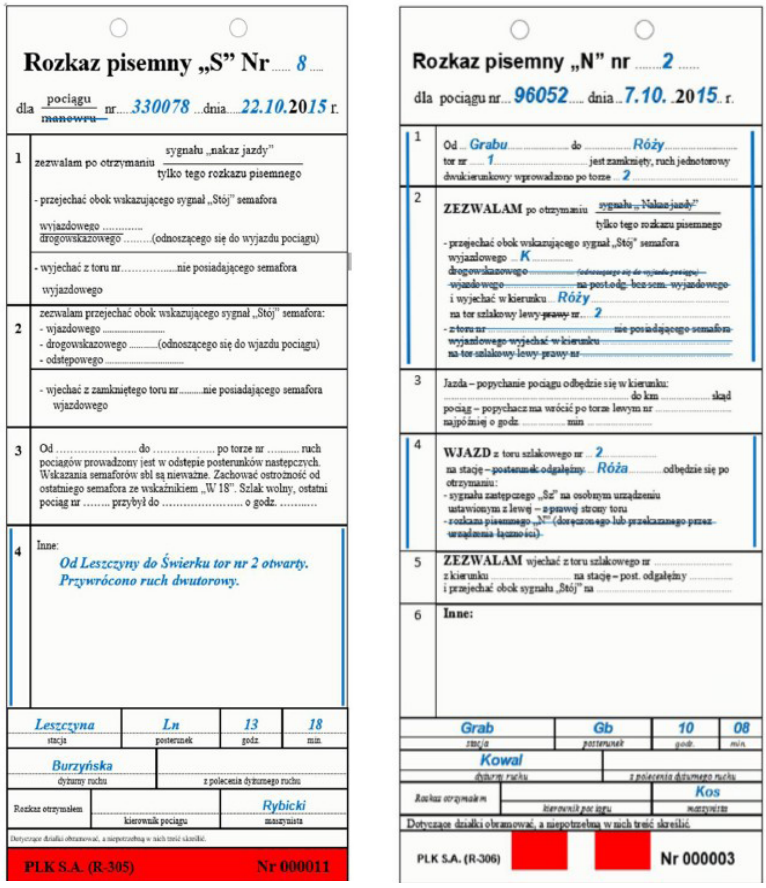
[4] Kolejowy rozkaz pisemny przywodzi na myśl rozkaz wojskowy. Pomiędzy tymi gatunkami zachodzi szereg podobieństw, zwłaszcza między odmianami pisemnymi rozkazów. Rozkaz kolejowy, tak jak wojskowy, projektuje stan przyszły, stanowi wypowiedź autonomiczną, musi być precyzyjny i jednoznaczny, a treść rozkazu umieszczona w konkretnej ramie tekstowej; za istotną analogię uznać trzeba również performatywny sens illokucyjny. Jednocześnie okoliczności wydawania rozkazów w wojsku i na kolei są zdecydowanie odmienne, język i struktura tych wypowiedzi również wykazują znaczące różnice – relacja pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą nie jest tak wyraźnie, formalnie hierarchiczna, nie pojawiają się bezpośrednie formy impresywne, rozkaz kolejowy ma też ściśle ustalony wzorzec tekstowy (por. Wolińska, 2003, s. 30–36). Szczegółowe zestawienie obu gatunków stanowi jednak zagadnienie na tyle obszerne, że wymagałoby odrębnego opracowania. W niniejszym tekście pozostawiam więc tę kwestię na marginesie, ponieważ analogie pomiędzy gatunkami funkcjonującymi w różnych instytucjach nie wpływają na wewnętrzną charakterystykę omawianego przeze mnie kolejowego rozkazu pisemnego, nie są również istotne z perspektywy założonych celów artykułu.

[5] W wielu publikacjach podaje się nazwę „rozkaz szczególny”, stosowaną dawniej w instrukcjach (jeszcze w R-1 wydanej w 2001 r. widnieje właśnie „rozkaz szczególny”), natomiast już od 2007 r. w kolejno publikowanych instrukcjach Ir-1 pojawia się w to miejsce stosowana również obecnie nazwa „rozkaz pisemny”. Por. instrukcje R-1 (Kolejowa Strona Przepisowa, b.d.) oraz Ir-1.

2016, s. 23). Gdy dyżurny dyktuje rozkaz, każdy z lokutorów wypełnia właściwy szablon, po czym pracownik przyjmujący rozkaz powtarza przekazaną treść[6].

Spośród czterech rodzajów rozkazów pisemnych wybrałam do analizy dwa, charakteryzujące się wyraźnie tekstową formą i odmiennym kontekstem użycia. Skupię się na rozkazie pisemnym „S", dotyczącym sytuacji, kiedy jazda pociągu nie może odbyć się na sygnał zezwalający na semaforze (Ir-1, s. 136–138), oraz na rozkazie pisemnym „N", który wydaje się, kiedy jazda pociągu ma odbyć się po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego (Ir-1, s. 138–139). Jako sposób przekazania rozkazu uwzględniam przede wszystkim dyktowanie go przez radiotelefon. Pozwoli mi to podkreślić elementy gatunku, które gwarantują właściwy odbiór treści nawet w najtrudniejszych warunkach komunikacyjnych. Jako podstawa analizy posłuży mi wzorzec tekstowy zawarty w instrukcji Ir-1 (rys. 1).

Rysunek 1
Wzory wypełnienia rozkazów pisemnych „S" oraz „N"



Źródło. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2024, s. 229–230.

[6] Szczegółowe zasady wydawania rozkazów pisemnych zob. Ir-1, s. 139–144.

FL.2026.14.2.07 s. 7 z 16

Teksty rozkazów „S" i „N" składają się z segmentów zawierających elementy wariantywne, aktualizowane w akcie komunikacji o składniki kontekstowe. Przekazywanie informacji partiami umożliwia lepsze jej zapamiętanie; odbiór i powtórzenie treści dzięki gotowemu schematowi są znacząco ułatwione – to szczególnie istotne w kontakcie radiotelefonicznym, podczas którego występują liczne zakłócenia. Graficzne ustrukturyzowanie tekstu przekazywanego werbalnie jest zasadne również dlatego, że sprzyja redukcji ostatecznej wersji zapisanego komunikatu do wartości znaczących, z pominięciem fakultatywnych, nieodnoszących się do zaistniałej sytuacji. Wymagane instrukcją obramowanie (wyróżnienie niebieskimi pionowymi liniami po zewnętrznych stronach tekstu) właściwej działki i wykreślenie treści niepotrzebnej (Ir-1, s. 143) umożliwia zorganizowanie tekstu pisanego według aktualnych potrzeb i znacząco ogranicza jego długość, czyli także czas przekazywania.

Rozkazy pisemne mają na celu określenie wszystkich warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby zachować najwyższy poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego. Znajduje to odzwierciedlenie w składni zdań zawartych we wzorcu tekstowym rozkazu pisemnego. W obu rodzajach rozkazu („S" i „N") dostrzec można rozbudowanie grupy orzeczenia kosztem grupy nominalnej zdania, która niemal zupełnie zanika. Znaczenie grupy werbalnej podkreślone jest bogactwem czasowników w różnych formach fleksyjnych; w tych kilku niedługich wypowiedzeniach napotkać można konstrukcje w stronie czynnej i biernej („ostatni pociąg przybył"; „ruch pociągów prowadzony jest"), imiesłowy przymiotnikowe czynne i bierne („wskazującego", „ustawionym"), bezosobnik („otwarto"), gerundium („popychanie"). W zakresie syntaktyki pojawiają się aż trzy rodzaje orzeczenia: orzeczenie proste czasownikowe („odbędzie się"), orzeczenie złożone imienne („są nieważne"), a także orzeczenie złożone inne niż imienne („ma wrócić"), występuje również równoważnik zdania oparty na bezokoliczniku („zachować ostrożność"); zresztą formy bezokolicznika pojawiają się często także w funkcji dopełnienia. Zróżnicowane struktury składniowe i rozbudowana, mocno podkreślona grupa werbalna wskazują na kluczowe znaczenie określenia okoliczności, dla jakich wydawany jest rozkaz.

„Zatrzymać pociąg 62102!"[7] – struktura telefonicznego zapowiadania pociągów

Zasadniczo ruch pociągów prowadzi się na podstawie blokady liniowej[8]. Komunikacja językowa pomiędzy dyżurnymi ruchu jest przy tym ograniczona do podawania informacji o numerze pociągu, wszelkie pozostałe informacje przekazywane są za pomocą urządzeń blokady w postaci sygnałów barwnych bądź świetlnych. Jeśli jednak urządzenia blokady nie mogą być podstawą prowadzenia ruchu (zob. Ir-1, s. 48–49, 54–55), ich funkcje przejmuje rozszerzona postać werbalnej interakcji pomiędzy dyżurnymi ruchu, czyli drugi

[7] Cytowany tekst to jeden z telefonogramów zapowiadawczych – jednostek wypowiedzeniowych telefonicznego zapowiadania pociągów omawianego w tej części artykułu.

[8] Blokada liniowa to zespół urządzeń obsługiwanych przez dyżurnych ruchu, umożliwiający prowadzenie ruchu pomiędzy sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi, tzn. stacjami i/lub posterunkami odgałęźnymi (zob. terminy *blokada liniowa*, *posterunek zapowiadawczy* w: Starczewska, red., 2011, s. 29–31, 260).

z omawianych przeze mnie gatunków: telefoniczne zapowiadanie pociągów[9]. Jest to gatunek nadbudowany na przekazywaniu informacji o numerze pociągu; w tekstach tego gatunku komunikacji językowej służy tworzona w interakcji pomiędzy dyżurnymi ruchu określona sekwencja gotowych jednostek wypowiedzeniowych – telefonogramów zapowiadawczych.

Strukturę telefonicznego zapowiadania pociągów tworzą opracowane formuły zdaniowe, które – użyte we właściwej kolejności, według określonego algorytmu – budują złożoną konstrukcję dialogową. Funkcjonuje ona pomiędzy dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków i opiera się na parach wypowiedzeniowych: komenda + odpowiedź, dla których przewidziane są odpowiednie wzory i określony schemat następstwa wypowiedzeń. Porządek kolejnych sekwencji mownych przyjmuje postać podobną do medialnej kategorii hipertekstu, w którym każda kolejna leksja uruchamia pola wyboru prowadzące do dalszych leksji. Ich następstwo można by opisać, wykorzystując jedną z pięciu wymienianych przez Jerzego Bartmińskiego i Stanisławę Niebrzegowską-Bartmińską (2012) struktur hipertekstualnych – strukturę liniową z alternatywą (s. 66–67). Główną ścieżką prowadzenia dialogu jest następstwo czterech podstawowych telefonogramów: żądanie pozwolenia – danie pozwolenia – oznajmienie odjazdu – potwierdzenie przyjazdu (Ir-1, s. 35–36). W zależności od sytuacji ruchowej linia ta ma jednak również wartości alternatywne, czyli wspominane przez lubelskiego badacza połączenia „w bok", które „mogą prowadzić także do tematu głównego (wyjściowego) lub stanowić odrębne ścieżki z własnym zakończeniem" (Bartmiński i Niebrzegowska-Bartmińska, 2012, s. 66).

Architektonika telefonicznego zapowiadania pociągów opiera się na formuliczności, która obejmuje również elementy rozpoczynania i kończenia rozmowy. W jej skład wchodzą operatory fatyczne i metatekstowe. Wszystkie te składniki przyczyniają się do uporządkowania wypowiedzi i umożliwiają precyzyjne nadawanie oraz odkodowywanie treści, a to zapewnia maksymalny poziom porozumienia przy optymalnym nakładzie czasu.

Jak już nadmieniłam, podstawową jednostkę konstrukcyjną telefonicznego zapowiadania pociągów stanowią telefonogramy zapowiadawcze, czyli pojedyncze wypowiedzenia (w przeważającej części – zdania)[10]. Telefonogramy wykorzystywane w rozmowie determinują możliwości użycia kolejnych. Tworząca się w ten sposób ścieżka hipertekstualna charakteryzuje się silnymi połączeniami kohetycznymi pomiędzy następującymi konsekutywnie jednostkami wypowiedzeniowymi. Zaprezentowany w dalszej części artykułu wzór rozmowy pokazuje, jak wysoki jest stopień spójności formalnej wykorzystywanych telefonogramów. Odpowiedź na telefonogram nr 1a: „Czy droga dla pociągu nr 5522 jest wolna?", stanowi niemal dokładne jego powtórzenie: „Dla pociągu 5522 droga jest wolna", zmienia się jedynie modalność wypowiedzi (odpowiedzią na interrogację jest konstatacja)

[9] Telefoniczne zapowiadanie pociągów to porozumiewanie się dyżurnych ruchu sąsiednich stacji w określonych sytuacjach, mające na celu zorganizowanie bezpiecznego przejazdu dla pociągu na szlaku pomiędzy posterunkami tych dyżurnych. Zakres komunikacji dla telefonicznego zapowiadania pociągów jest szerszy niż zwyczajne porozumiewanie się, ponieważ komunikaty werbalne częściowo przejmują funkcję urządzeń, stanowiących poza tym nieodłączny element przesyłania informacji.

[10] Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych – zob. Ir-1, s. 208–209. Nie zamieszczam tutaj pełnego wykazu wzorów telefonogramów, który można znaleźć w instrukcji. Aby zachować przejrzystość wywodu, przy odnoszeniu się do określonych struktur będę przywoływać poszczególne telefonogramy ilustrujące daną konstrukcję.

i pozycja przydawki: „dla pociągu 5522". Poszczególne pary dialogowe zachowują wyraźną spójność, która umożliwia podanie odpowiedniej formuły nawet po przerwaniu rozmowy i podjęcie tematu podczas kolejnego połączenia telefonicznego bez ryzyka nieporozumienia (zob. rys. 2).

Rysunek 2
Przykładowy dialog będący realizacją gatunku zapowiadania pociągów

Stacja Pawonków – dyżurny ruchu	**Stacja Lubliniec – dyżurny ruchu**
Wydzwania	
	Zgłasza się – Lubliniec
„Pawonków. Czy droga dla pociągu 5522 jest wolna ?"	
	Informuje
	Wydzwania
Zgłasza się – Pawonków	
	„Lubliniec.Dla pociągu 5522 droga jest wolna"
„Dla pociągu 5522 droga jest wolna.	

Źródło. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2024, s. 37.

Rekurencyjność dotyczy nie tylko replikacji poszczególnych elementów poprzedzającego telefonogramu, lecz także dokładnego powtórzenia uzyskanej odpowiedzi. W odniesieniu do gatunku telefonicznego zapowiadania pociągów – podobnie jak w przypadku omawianych wcześniej rozkazów pisemnych – podkreślany jest wymóg ścisłego powtarzania odebranych treści. Spostrzec można więc zjawisko podwójnej redundancji – dublowanie elementów telefonogramu w następującym po nim wypowiedzeniu oraz ponowne wypowiedzenie w części końcowej dialogu treści zawartej w komunikacie współrozmówcy. Redundancja elementów relewantnych w parach dialogowych zbudowana jest dzięki wyraźnie zarysowanej strukturze tematyczno-rematycznej (Dobrzyńska, 1993, s. 27). Choć miejsca tematu i rematu są inne w różnych telefonogramach, temat każdorazowo pojawia się w swoim pełnym brzmieniu, bez wprowadzenia elipsy bądź przeniesienia części tematycznej do supozycji. Ta tendencja była zauważalna w przykładach, które już podałam: „Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna" – „Dla pociągu *nr* droga jest wolna"; „Zatrzymać pociąg *nr*" – „Pociąg *nr* jest zatrzymany". Powtórzenie końcowe stanowi natomiast rodzaj podsumowania dialogu, służy weryfikacji skuteczności porozumienia. Strategie powielania treści pozwalają zorganizować wypowiedzenie, tworzyć jego szkielet. W wyraźny sposób wprowadzają kohezję tekstu, opartą przede wszystkim na powtórzeniach.

Zdania interrogatywne to pytania o rozstrzygnięcie (Grzegorczykowa, 2020, s. 154), zbudowane na zasadzie paralelizmu składniowego, wprowadzone partykułą *czy* (zob. np. telefonogram 1: „Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?"; telefonogram 18: „Czy droga dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* jest wolna?"), która – poprzez

wprowadzenie alternatywy potwierdzenia bądź zaprzeczenia – ułatwia przetworzenie treści i buduje wyraźną strukturę pytajną. Co interesujące, odpowiedź negatywna nie opiera się na prostym przeczeniu z wykorzystaniem partykuły *nie*, wyjątkowo nie zawiera również powtórzenia części tematycznej zawartej w pytaniu (odpowiedzią w tym wypadku jest telefonogram 5: „Stój pociąg"). Partykuła przecząca zarezerwowana jest bowiem wyłącznie dla imperatywów – występuje w trzech telefonogramach analogicznych pod względem kształtu werbalnego i okoliczności użycia: 1) w telefonogramie 9: „Nie wyprawiać pociągów od *godz. min*.[11] aż do odwołania"; 2) w telefonogramie 11: „Nie wyprawiać pociągu *nr* do czasu przejazdu pociągu *nr*"; 3) w telefonogramie 12: „Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu *nr*".

Formy rozkaźnikowe utworzono na podstawie bezokolicznika użytego w znaczeniu impresywnym: *zatrzymać*, *nie wyprawiać*. Ciekawostkę składniową na tym tle stanowi zatem wspomniany telefonogram 5: „Stój pociąg". Kontekst i interpunkcja wskazują, że użycie słowa *stój* nie jest równoznaczne z trybem rozkazującym czasownika *stać* ani z wykrzyknikiem – uczestnikami interakcji są wszak dyżurni ruchu; użycie formy nakazu zatrzymania się musiałoby w takiej sytuacji być skierowane bezpośrednio do drużyny pociągowej (por. hasło *stój* – Żmigrodzki, red., 2012), wydawanie takiego polecenia pośrednio nie ma sensu. Przy założeniu, że nie użyto tu błędnie odmienionej formy czasownika, można odnieść ją do nazwy sygnału świetlnego (ewentualnie kształtowego) na semaforze – „STÓJ" (zob. Ie-1, s. 6–7, 10). Jest to zatem werbalna realizacja funkcji sygnału wizualnego stosowanego w celu wstrzymania jazdy pociągu (na co może też wskazywać forma żargonowa odmówienia przyjęcia pociągu do stacji: *dać komuś stójkę*).

Struktura telefonogramów zawierających konstatacje wyraźnie odróżnia się od struktury wypowiedzi performatywnych (wydzielonych na podstawie: Austin, 1993; por. Grzegorczykowa, 2020, s. 86). Wszystkie zdania orzekające mają stałą strukturę tematyczno-rematyczną i każdorazowo rozpoczynają się od elementów należących do *datum*. Charakteryzują się przy tym prostą konstrukcją – w zdecydowanej większości są to zdania pojedyncze nierozwinięte, wzbogacone co najwyżej o przydawki, np.: telefonogram 4a – „Dla pociągu *nr* droga jest wolna"; telefonogram 8a – „Pociąg *nr* jest zatrzymany"; telefonogram 13 – „Pociąg *nr* odjechał o *godz. min*.".

Wypowiedzi sprawcze są zróżnicowane pod względem kolejności części zdania. Zdania są znacznie dłuższe i mają bardziej skomplikowaną budowę – przyjmują postać zdań pojedynczych rozwiniętych lub zdań złożonych podrzędnie przydawkowych, np.: telefonogram 17: „O *godz. min.* odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku*", telefonogram 23: „Od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer *nr*, po którym ostatni pociąg *nr* odjechał o *godz. min*.".

W performatywach wykorzystywane są dłuższe, złożone wyrażenia terminologiczne (*telefoniczne zapowiadanie pociągów*, *ruch jednotorowy dwukierunkowy*, *ruch trakcją elektryczną*). Stosuje się trzy czasowniki o funkcji sprawczej: *wprowadzam*, *odwołuję* i *przywracam*. Wypowiedzi performatywne generują zmianę sposobu prowadzenia ruchu na danym

[11] W instrukcjach skrót na oznaczenie minut zapisywany jest konsekwentnie z kropką, wbrew zasadom ortograficznym.

FL.2026.14.2.07 s. 11 z 16

szlaku, ale – co ciekawe – większość z nich wiąże się nie tylko z obostrzeniami wynikającymi ze zmienionej organizacji ruchu, lecz także ze zmianą sposobu komunikowania się. Przykładowo: stosowanie telefonicznego zapowiadania pociągów czy ruchu dwukierunkowego na linii jednotorowej znacząco rozszerza komunikację ustną i zmienia sposób wprowadzania zapisów w dokumentacji, co wymaga przekazywania dodatkowych informacji dotyczących czasu odjazdu, czasu przyjazdu itp.

Składnia telefonogramów zwykle przyjmuje najmniej skomplikowaną postać: *x* jest *y* (podmiotem jest tu pociąg/manewr[12] i jego droga, a wartość *y* odnosi się do sytuacji ruchowej). Budowa grupy werbalnej bazuje na równoważnikach zdań i na najprostszych do przetworzenia formach paradygmatycznych czasowników – jeśli nie zachodzi potrzeba rozszerzenia znaczenia *verbum*, stosowana jest postać bezokolicznika (jak w telefonogramie 7a: „Zatrzymać pociąg *nr*"). Bardziej złożonej terminologii używa się tylko w niektórych przypadkach, w sytuacjach, w których powoduje to znaczące uproszczenie i skrócenie komunikatu. Przeważa jednak słownictwo ogólne. Zaskakiwać mogą występujące w telefonogramach okazjonalizmy (*teraz*) i kwantyfikatory (*żaden*); w komunikacji synchronicznej w odmianie mówionej są one naturalne i zachowują konkret referencji, a przy tym znacząco przyspieszają przekazywanie informacji bez ryzyka nieporozumienia.

Przenikanie się odmian ustnej i pisanej w rozkazie pisemnym i w telefonicznym zapowiadaniu pociągów

Przedstawione gatunki dyskursu kolejowego znacząco różnią się od siebie. Są przewidziane dla odrębnych sytuacji, wymagających odmiennych form językowych: rozkaz przekazywany jest w kontakcie bezpośrednim lub radiotelefonicznie, zapowiadanie pociągów odbywa się z wykorzystaniem łączności zapowiadawczej, stanowiącej bezpośrednie połączenie aparatów telefonicznych na sąsiednich posterunkach (Starczewska, red., 2011, s. 170–171). Rozkaz to sytuacja jednorazowa, przekaz informacji (rozkazu) przebiega pomiędzy dwoma lokutorami pełniącymi różne funkcje w ruchu pociągów. Z kolei telefoniczne zapowiadanie pociągów to relacja symetryczna, rozwijająca się w czasie: od wprowadzenia aż po odwołanie stosowania tego sposobu porozumiewania się. Już w tym miejscu jednak, po zestawieniu dwóch gatunków odmiennych pod względem funkcji i rodzaju interakcji, widać poza zróżnicowaniem formalnym wypowiedzi ich wyraźne cechy wspólne. Zauważalna jest tendencja do każdorazowego werbalizowania tematu wypowiedzi, który podawany jest w całości, bez wprowadzania elipsy i elementów domyślnych. Ponadto charakterystyczne dla tego typu komunikacji są struktury analogiczne i powtórzenia – w obrębie zarówno wzorca tekstowego, jak i powtarzania treści podanej przez rozmówcę.

Podkreślić należy, że w rozmowach prowadzonych przez urządzenia zapowiadawcze czy radiotelefoniczne przeszkodą w skutecznym porozumiewaniu się są liczne szumy i zakłócenia. Nie bez znaczenia dla udanego przekazania i odebrania treści pozostaje również fakt,

[12] Poruszający się pojazd w zależności od obszaru, na jakim się porusza, przyjmuje status jazdy pociągowej (w przypadku przejazdu pomiędzy posterunkami ruchu) lub jazdy manewrowej (w obrębie jednego posterunku).

że każdy z uczestników komunikacji porozumiewa się z wieloma podmiotami o różnych rolach w ruchu kolejowym, używając do tego różnych kanałów, a nawet różnych kodów semiotycznych. Dlatego też tak duży nacisk kładzie się na redundancję języka: powtórzenia pozwalają na weryfikację, czy komunikat został poprawnie zrozumiany, choć wydłużają czas jego przekazania. Na podstawie przywołanych gatunków możemy wyróżnić dwie podstawowe, przeciwstawne tendencje, ścierające się w rozpatrywanym kodzie – z jednej strony formy skrócone, gotowe schematy i odpowiednio dobrane struktury gramatyczne znacząco skracają proces komunikacji, z drugiej zaś redundancja czy złożone wyrażenia terminologiczne, zwiększające precyzję wypowiedzi, wydłużają czas przekazywania informacji.

Z tymi tendencjami formułowania dwóch omawianych gatunków językowej komunikacji zawodowej transportu kolejowego związane są ich odmiany substancjalne. Analiza wskazuje na potrzebę rozbudowania binarnego podziału odmian substancjalnych – oprócz odmian ustnej i pisanej należałoby uwzględnić warianty mieszane, zakładające obustronne uwikłanie odmian i ich wchodzenie w relacje. Konieczne jest więc nie tylko włączenie do analiz kategorii tekstów zapisanych, charakteryzowanych przez Janinę Labochę (2004) jako „teksty, które pod formą znaków graficznych kryją strukturę mówioną" (s. 8), lecz także rozważenie przywołania analogicznej kategorii tekstu wymówionego. Nie chodzi o nieświadomy powrót do klasyfikacji opracowanych przez Stanisława Urbańczyka (1968, s. 15) – realizacje obu przedstawionych gatunków nie są bowiem jedynie przeniesieniem tekstu do innej odmiany substancjalnej (zapisaniem mówionego tekstu czy odczytaniem tekstu pisanego). Przedstawione wzorce gatunkowe funkcjonują jako kontaminacje cech obu odmian substancjalnych; z założenia (niejako pierwotnie) realizują strukturę pisaną, a jednocześnie stosowane są w komunikacji ustnej pomiędzy dyżurnymi ruchu i pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą. Uwzględnienie cech odmian ustnej i pisanej oraz przedstawienie ich wzajemnej dynamiki w odmianach pośrednich pozwala na dokładne przyjrzenie się funkcjonalności takiego połączenia, a także wyznaczenie elementów, które umożliwiają efektywne wykorzystywanie odmiany substancjalnej z założenia mieszanej.

Telefonogramy zapowiadawcze to gotowe, zapisane formuły, na podstawie których (niemal bez ingerencji we wzór) buduje się wypowiedź ustną. Są to więc „teksty pisane z myślą o tym, że zostaną zrealizowane w postaci ustnej w określonym akcie komunikacji" (Labocha, 2004, s. 9). Rozkaz pisemny natomiast to treść przekazywana ustnie na podstawie wzorca tekstowego w celu pisemnego utrwalenia. Definicja analogiczna do cytowanej eksplikacji proponowanej przez Labochę wskazywałaby, że rozkazy pisemne to formy ustne wypowiadane z myślą o tym, że zostaną zapisane (na co wskazuje nawet współczesna nazwa: *rozkaz pisemny*). Ten gatunek należałoby więc przyporządkować do odmiany wymówionej, w której akt werbalny, choć oparty wstępnie na schematach pisemnych i graficznych, nie stanowi wyłącznie odczytania gotowego zapisu, lecz utworzenie i przekazanie ustne tekstu docelowo pisanego na podstawie właściwych danej sytuacji fragmentów zaczerpniętych z formularza, obudowanych ramą metakomunikacyjną i metatekstową.

W tekstach obu rozpatrywanych gatunków część mówiona, dzięki synchronicznemu przekazywaniu treści, umożliwia natychmiastową weryfikację skuteczności i fortunności komunikacji. Znacząco przyspiesza przepływ informacji i określa bieżącą konsytuację lokutorów. Prosta składnia, komendy łatwe do zapamiętania, formuliczność struktur wypowiedzeniowych, kalki składniowe – wszystko to jest charakterystyczne dla odmiany

FL.2026.14.2.07 s. 13 z 16

mówionej i sprzyja przyspieszeniu komunikowania się. Rezygnacja z kreatywności podczas konstruowania wypowiedzi wyklucza w dużym stopniu cząstki parajęzykowe i pozwala unikać potoków składniowych (o cechach odmiany ustnej na podstawie: Bartmiński i Niebrzegowska-Bartmińska, 2012, s. 99–105; Zdunkiewicz-Jedynak, 2013, s. 24–25). Elementem wspólnym obu gatunków, charakterystycznym dla odmiany pisanej, jest przede wszystkim wcześniejsze staranne opracowanie tekstu, umożliwiające wykorzystanie form optymalnych z punktu widzenia sposobu przekazywania informacji. Pełne zdania oraz eksplicytne wyrażenie całości treści, bez elips i presumpcji, zwiększają stopień rozrzedzenia[13] tekstu, co sprzyja zrozumieniu komunikatu i powiązaniu go z innymi, przekazywanymi rozmówcy za pomocą innych kanałów. Wszystkie te elementy czynią wypowiedź bardziej precyzyjną (o cechach języka pisanego na podstawie: Bartmiński i Niebrzegowska-Bartmińska, 2012, s. 106–108).

W rozkazie pisemnym wykorzystuje się ponadto możliwość pisemnego ustrukturyzowania komunikatu, wizualnego uporządkowania informacji przekazywanej ustnie. Schemat graficzny umożliwia szybkie zorientowanie się w treści. Trwałość zapisu daje sposobność powrotu do potrzebnych w danej chwili elementów i wyklucza pominięcie jakiegokolwiek fragmentu. Z kolei duża frekwencja operatorów fatycznych, charakterystyczna dla odmiany ustnej, zapewnia ciągłość kontaktu mimo szumów, choć wydłuża przekaz i zakłóca jego spójność. Podobnie działają liczne wypowiedzi metatekstowe.

W telefonicznym zapowiadaniu pociągów pojawiają się konstrukcje gramatyczne pozornie niepoprawne (zob. np. telefonogram 5a: „Stój pociąg"), równoważniki zdań (np. telefonogram 28: „*rodzaj i nazwa posterunku* otwarty o godzinie *godz. min*."), okazjonalizmy (np. telefonogram 6a: „Teraz dla pociągu *nr* droga jest wolna") charakterystyczne i naturalne dla odmiany mówionej. Formy takie, typowe dla komunikacji ustnej, znacząco przyspieszają przepływ informacji. Skonstruowany na podstawie zapisanych wzorów dialog charakteryzuje się przynależną odmianie ustnej wyraźną naprzemiennością ról, wpływającą na sprawność komunikacji językowej. Telefonogramy o strukturze jednoznacznie performatywnej zawierają zdania dłuższe i bardziej skomplikowane niż pozostałe telefonogramy, co sprawia, że mają formę bardziej zbliżoną do pisemnej. Forma taka zwiększa autorytet tego rodzaju wypowiedzi i kładzie nacisk na właściwą tekstom utrwalonym na piśmie przemyślaną organizację. Precyzja przekazu informacji budowana jest w telefonicznym zapowiadaniu pociągów z wykorzystaniem cechujących teksty pisane szczegółowości i eksplicytności wypowiedzeń, stojących w opozycji wobec typowej dla odmiany mówionej tendencji do elips i skrótowości.

Korzystanie w konstruowaniu wypowiedzi w analizowanych gatunkach dyskursu kolejowego z możliwości, jakie daje każda z odmian, pozwala na połączenie sprawności i precyzji w sposób optymalny, który nie komplikuje przekazywanych treści, da się stosunkowo szybko przyswoić i jest dość wygodny w użyciu. Formy mieszane zapewniają szybki i skuteczny przepływ informacji. Gatunki języka kolejowego, ze względu na ich specyficzne funkcje, czerpią z różnych odmian języka, łącząc je w najbardziej funkcjonalnych i efektywnych sposobach komunikowania się, zbudowanych ponad binarnym podziałem substancjalnych

[13] Rozrzedzenie tekstu to zjawisko odwrotne do zjawiska kondensacji tekstu, polegające na dodawaniu do komunikatu elementów i wydłużaniu go bez zwiększania jego zawartości informacyjnej (zob. Wyrwas i Sujkowska-Sobisz, 2005, s. 141).

odmian języka. Poszczególne części wzorców tekstowych, składających się z elementów językowych różnych poziomów, mają na celu ukształtowanie takiego sposobu przekazywania informacji, jaki zapewni największą precyzję i szybkość porozumiewania się w warunkach wielowątkowej i niejednokrotnie utrudnionej komunikacji.

Podsumowanie

W opisie dwóch gatunków wypowiedzi funkcjonujących w dyskursie kolejowym – rozkazu pisemnego oraz telefonicznego zapowiadania pociągów – uwzględniono właściwości formalne i pragmatyczne. Analizę oparto na wzorcach tekstowych obu tych gatunków, zamieszczonych w instrukcjach wydanych przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej. W badaniach wykorzystano narzędzia lingwistyki tekstu i genologii lingwistycznej, uwzględniono przy tym profesjonalny kontekst komunikacji kolejowej. Wykazano, że mimo znacznych różnic funkcjonalnych i strukturalnych między gatunkami mają one podobny cel komunikacyjny – zapewnienie szybkiego przepływu informacji przy jednoczesnym zachowaniu ich maksymalnej precyzji. Realizacji tego celu służą m.in. wysoki stopień standaryzacji wzorca tekstowego, formuliczność, eksplicytne wyrażanie treści oraz liczne mechanizmy redundancji, pozwalające ograniczać ryzyko nieporozumień pomimo utrudnień w komunikacji. Jednocześnie zauważyć można napięcie pomiędzy dążeniem do maksymalnego skrócenia przekazu a potrzebą zapewnienia jego jednoznaczności.

Analizowane gatunki nie reprezentują ani odmiany ustnej, ani pisanej języka. Łączą cechy obu odmian substancjalnych w formie mieszanej. Cechy gatunków właściwe mówionności sprzyjają szybkości wymiany informacji, natomiast elementy charakterystyczne dla pisma ograniczają możliwość błędnej interpretacji komunikatu. Analizowane wzorce tekstowe stanowią przykład komunikacji projektowanej z myślą o efektywnym funkcjonowaniu w warunkach utrudnionego przekazu informacji, co pozwala spojrzeć na dyskurs kolejowy jako przestrzeń wykształcającą własne, wysoko wyspecjalizowane rozwiązania językowe.

Literatura

Austin, J. (1993). Jak działać słowami. W: J. Austin, *Mówienie i poznawanie. Rozprawy i wykłady filozoficzne*, przeł., wstępem i przypisami opatrzył oraz skorowidze sporządził B. Chwedeńczuk (s. 543–708). Wydawnictwo Naukowe PWN.

Bartmiński, J., Niebrzegowska-Bartmińska, S. (2012). *Tekstologia*. Wydawnictwo Naukowe PWN.

Czachur, W. (2020). *Lingwistyka dyskursu jako integrujący program badawczy*. Oficyna Wydawnicza ATUT – Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe.

Dobrzyńska, T. (1993). *Tekst. Próba syntezy*. IBL PAN.

Drozd, B. (2024). *Dyskurs medyczny z perspektywy leksykalno-semantycznej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego.

Głowacki, J. (2013). O nowych nazwach własnych polskich pociągów. *Język Polski*, *93*(3), 217–222. https://doi.org/10.31286/JP.93.3.8.

Grzegorczykowa, R. (2020). *Wprowadzenie do semantyki językoznawczej* (wyd. 4 rozszerz. – dodruk). Wydawnictwo Naukowe PWN.

Jasińska, K. (2013). Nazwy własne pociągów. *Język w Komunikacji*, *3*, 49–57.

Karwacka, W. (2020). Wybrane cechy języka medycznego: terminologia, normalizacja, gatunki tekstów medycznych i relacje międzygatunkowe. W: A. Buras-Marciniak, S. Goźdź-Roszkowski (red.), *Języki specjalistyczne w komunikacji interkulturowej* (s. 105–118). Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Kolejowa Strona Przepisowa. (b.d.). Pobrane 25 stycznia 2026 r. z: http://www.przepisowa.prv.pl/.

Kowalczyk, O. (2019). Panie mechaniku! Wyjazd będzie na sygnał zastępczy, na tor lewy: próba kategoryzacji jednostek leksykalnych socjolektu kolejowego. W: R. Mazur, B. Żebrowska-Mazur (red.), *Nasz język ojczysty – różne oblicza tożsamości* (s. 27–43). Wydawnictwo Libron.

Kowalczyk, O. (2021). „Krzyknij mi przez radio jak będziesz gotowy!". O emocjach w profesjolekcie kolejarzy. *Linguistische Treffen in Wrocław*, *19*(1), 149–165. https://doi.org/10.23817/lingtreff.19-10.

Labocha, J. (2004). Tekst pisany – tekst zapisany. *Biuletyn Polskiego Towarzystwa Językoznawczego*, *60*, 5–10.

Łuczyński, E. (1991). Zapożyczenia angielskie w polskiej terminologii morskiej. *Gdańskie Studia Językoznawcze*, *5*, 17–30.

Malinowski, A. (2006). *Polski język prawny: wybrane zagadnienia*. LexisNexis.

Piosik, Ł. (2022). Język prawny jako język specjalistyczny. W: K. Kołatka (red.), *Miscellanea lingwistyczne i varia* (s. 203–220). Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.

PKP Polskie Linie Kolejowe. (b.d.). *Instrukcje PKP Polskich Linii Kolejowych S.A*. Pobrane 13 stycznia 2026 r. z: https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/akty-prawne-i-przepisy/instrukcje-pkp-polskich-linii-kolejowych-sa.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2012). *Instrukcja o technice wykonywania manewrów. Ir-9*. https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir/Instrukcja_o_technice_wykonywania_manewrow_Ir-9_-_obowiazuje_od_1_marca_....pdf (Ir-9).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2016). *Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej. Ir-5*. https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir/Ir-5__R-12__WCAG_format_A4__Z_.pdf (Ir-5).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2020). *Instrukcja sygnalizacji Ie-1*. https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ie/Ie-1__E-1__2020_WCAG_.PDF (Ie-1).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2024). *Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1*. Plik pdf w archiwum autorki artykułu. (Ir-1).

Rzeszutko, M. (2003). *Rozprawa sądowa w świetle lingwistyki tekstu*. Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.

Starczewska, M. (red.). (2011). *Leksykon terminów kolejowych*. KOW Media & Marketing.

Starzec, A. (1984). *Rozwój polskiej terminologii motoryzacyjnej*. Wyższa Szkoła Pedagogiczna.

Urbańczyk, S. (1968). *Szkice z dziejów języka polskiego*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Urząd Transportu Kolejowego. (2021). *Mały słownik żargonu kolejowego* (wyd. 2). https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17902,Maly-slownik-zargonu-kolejowego-Wydanie-2.html.

Witosz, B. (2005). *Genologia lingwistyczna. Zarys problematyki*. Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.

Wojtak, M. (2004). *Gatunki prasowe*. Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.

Wojtak, M. (2011). O relacjach dyskursu, stylu, gatunku i tekstu. *Tekst i Dyskurs – Text und Diskurs*, *4*, 69–78.

Wojtak, M. (2019). *Wprowadzenie do genologii*. Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.

Wolińska, O. (2003). Meldunek i rozkaz jako gatunki tekstów wojskowych. *Studia Językoznawcze. Synchroniczne i diachroniczne aspekty badań polszczyzny*, *2*, 29–39.

Wyrwas, K., Sujkowska-Sobisz, K. (2005). *Mały słownik terminów teorii tekstu.* Oficyna Wydawnicza Rytm.

Zabielska, M. (2018). Medyczny opis przypadku: ewolucja gatunku i obrazu pacjenta. W: A. Dombrowski, W. Żarski (red.), *Dyskurs (para)medyczny. Gatunki – funkcje – przeobrażenia* (s. 275–288). Collegium Columbinum.

Zalewski, P., Siedlecki, P., Drewnowski, A. (2020). *Technologia transportu kolejowego* (wyd. 1, dodr.). Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Zdunkiewicz-Jedynak, D. (2013). *Wykłady ze stylistyki.* Wydawnictwo Naukowe PWN.

Żmigrodzki, P. (red.). (2012). [hasło:] stój. *Wielki słownik języka polskiego.* Instytut Języka Polskiego PAN. https://wsjp.pl/haslo/podglad/65188/stoj.