

Е. П. Мосьян

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта (г. Харьков)

Железнодорожный жаргон в Интернет-коммуникации

Мосьян Е. П. Железнодорожный жаргон в Интернет-коммуникации. В статье описаны основные тематические группы неcodифицированной железнодорожной лексики и их относительный количественный состав. Установлено, какие типы номинаций из этих групп наиболее частотны в Интернет-дискурсе. Определены жанровые особенности использования части активных жаргонных номинаций. Отмечено влияние статуса участников общения и типа коннотации лексических единиц на выбор номинации. Выявлены новые жаргонные номинации. Сделаны выводы об области использования профессионального просторечия.

Ключевые слова: неcodифицированная профессиональная лексика, железнодорожный жаргон, профессионализм, профессиональное просторечие, номинация, Интернет-дискурс, Интернет-коммуникация.

Мосьян О. П. Залізничний жаргон в Інтернет-комунікації. У статті описано основні тематичні групи залізничної неcodифікованої лексики та їх відносний кількісний склад. Встановлено, які типи номінацій із цих груп є найбільш частотними в Інтернеті-дискурсі. Визначено жанрові особливості використання частини активних жаргонних номінацій та вплив статусу учасників спілкування й типу конотації лексичних одиниць на вибір номінації. Виявлено нові жаргонні номінації. Зроблено висновки щодо сфери використання професійного просторіччя.

Ключові слова: неcodифікована професійна лексика, залізничний жаргон, професіоналізм, професійне просторіччя, номінація, Інтернет-дискурс, Інтернет-комунікація.

Mospan O.P. Railway Slang in Internet Communication. Main theme groups of not codified railway lexicon and their relative quantitative structure are described. Most frequent in Internet discourse types of nominations from these groups are established. Genre features of some active slangy nominations using are defined. Influence of communication participants' status and lexical units' connotation type on choice of nomination is proved. New slangy nominations are revealed. Conclusions on the field of professional popular speech use are drawn.

Keywords: not codified professional lexicon, railway slang, professionalism, professional popular speech, nomination, Internet discourse, Internet communication.

Неcodифицированная железнодорожная лексика уже становилась объектом специальных исследований. Так, Х.Н. Галимова провела сопоставительный анализ русских и английских железнодорожных номинаций, выделив и описав для них семантические поля, структурные и словообразовательные модели [1]. Принципы и модели образования отономастической неcodифицированной железнодорожной лексики исследовала Л.А. Феоктистова [4]. Целью данной работы является выявление наиболее общих закономерностей функционирования жаргонных железнодорожных номинаций в таком актуальном жанре Интернет-коммуникации, как общение на специальных форумах.

Основой для изучения неcodифицированной лексики железнодорожников являются составленные работниками отрасли и интересующимися лицами списки профессиональных слов и выражений, наиболее полным из которых следует признать словарь железнодорожного сленга Д. Зиновьева, содержащий, по утверждению автора, более 680 единиц [3]. Такие списки содержат не только жаргонные выражения, но и профессионализмы,

профессиональное просторечие, а также отдельные термины, включая некоторые специальные аббревиатуры, общим количеством около 830 номинаций. В терминоведческой литературе профессионализмы и профессиональные жаргонизмы различают по наличию/ отсутствию эмоционально-экспрессивных созначений, степени и интенсивности их выраженности: «профессионализмы, совершенно лишённые коннотаций, явление допустимое, а профессиональных жаргонизмов без эмоциональных и экспрессивных коннотаций не бывает» [5: 9]. К профессиональному просторечию относят «просторечные единицы, находящиеся за границей литературной нормы и используемые в профессиональной среде для выражения специального содержания [5: 13]. Как отмечают многие исследователи, границы между этими лексическими группами размыты, что затрудняет квалификацию анализируемых явлений.

Зафиксированная специалистами отрасли неcodифицированная профессиональная лексика относится к следующим тематическим группам: названия подвижного состава: локомотивов, вагонов, поездов и пр. (*Овечка, Кукушка, боинг,*

вол, буханка, велосипед, жаба, огрызок, гонялка, мотаня, снегогрызка, тяга, резак), которые составляют около 32% описанных номинаций; названия их конструктивных частей (глаза, лыжи, рога, морда, щипалка, сопля, фазан) – 10%; работники отрасли и пассажиры (путейцы, вагонники, пингины, Василь, белая кость) – 11%; профессиональные действия и процессы (стать на песке, наступить на светофор, растянуться, закаты пятаки, пустить медведя) – 14,5%; специальные устройства, приборы, инструменты и т.п. (вожжи, мужик, спецалка) – 3,4%; объекты инфраструктуры и их части (башня, крест, отдышаловка, помойка) – около 3%. Другие тематические группы содержат менее 1% слов и выражений из общего списка или единичные номинации.

По результатам наблюдений, в общении на железнодорожных форумах профессионализмы количественно преобладают над профессиональным жаргоном, прежде всего, за счет активного использования наименований профессиональных действий и процессов (забашмачить, стоять горячим, идти в тяге, идти под тепловозом, ездить на вывозке, проходить участок накатом, раскантовать рельс и др.), а также номинаций локомотивов, образованных от буквенных и цифровых названий их моделей (ВЛка, ЭРка, Тэпка, тэшка, зэшка, двойка, семидесятка и др.).

Обсуждение вопросов, связанных с железнодорожным транспортом, его эксплуатацией, подготовкой кадров и трудоустройством, на железнодорожных форумах регламентировано внутренними правилами, которые запрещают использование оскорбительных и нецензурных выражений и обязывают соблюдать этические нормы. Вместе с привычной для работников железных дорог строгой регламентированностью устного общения во многих ситуациях официальной коммуникации (напр., переговоров машиниста с помощником, дежурных по станции, дежурных по сортировочной горке, поездных и маневровых диспетчеров, составителей поездов и др.) это определяет достаточно высокий уровень культуры неформального Интернет-общения представителей традиционно мужской профессии. В результате на таких форумах крайне редко используется профессиональное просторечие. Были зафиксированы немногочисленные просторечные выражения, такие, как *ездить в одну харю* (вместо *в одно лицо*, когда машинист ведет состав без помощника), *ходить на ведро* (о работе прогрывальщиком локомотивов), *башка* (головная часть поезда), *хундец*, *Хрюндель* и *окационально Суньвчай* (о скоростном электропоезде «Хюндай»). Участники общения сами иногда воспринимают

просторечными, а поэтому неуместными некоторые номинации и стараются регулировать их использование. Например, о наименовании одной из моделей электропоездов: – *Я себе в ундину тоже такое захотел. – Что такое «ундина»? – Ундина – это прозвище ВЛ40У, за которое надо давать бан, как и за Хрюндель.* Или ответ на использование неологизмов *отКоВыРяют* (проведут капитально-восстановительный ремонт) и *запорожскоотКВРенный*: *Мы уже договаривались называть, как привыкли все, – ЧС4 КВР.*

При этом профессиональное просторечие часто встречается вне железнодорожных форумов. В качестве примеров приведем «наиболее печатные» номинации: *пассры* – пассажиры, *клизма*, *ман*авошка* – электропоезд, *потаскуха* – разносчица в вагоне-ресторане; *повесить/ убрать сопля* – поставить/ убрать перемычки или рукава; *разо*раться на перегоне* – остановиться на перегоне из-за неисправности локомотива; *идти с красной ж*пой* – следовать одиночным локомотивом с красным огнем фонаря на задней части; *полный пипец* – перерыв в работе всех средств сигнализации и связи; *Во, *ля!* – желтый локомотивный сигнал; *свистнул, е*нул, тормознул* – предотвращение наезда на человека.

Некодифицированная железнодорожная лексика, как и любой профессиональный подъязык, содержит устоявшиеся номинации, неологизмы и архаические единицы. В высказываниях участников общения на актуальные темы на специальных форумах были зафиксированы отдельные архаизмы: *жезловка*, *шарманка*, *паровоз*, *чугунка* и др., некоторые из которых демонстрируют расширение своей семантики. Так, лексема *паровоз*, кроме основного значения, используется в переносном – для обозначения локомотива: *В депо приехал, взял свой «баул» и погнал на паровоз; Харьковский поедет под электротягой со сменой паровоза в Корнине. Шарманку, специальный сундучок машиниста со всем необходимым для поездки, заменили портфель, а в последнее время и удобные для ношения на плече сумка или рюкзак. Из темы «А что у вас в шарманках?»: *Теперь по памяти вспомню, что было в моей сумке-«шарманке»; В свое время собирал разные нехитрые приспособления в шарманку, прислушиваясь к совету старших, читая ЭТТ. При том, что основным жаргонным названием железной дороги является часто используемое *железка*: *Прошли времена, когда железка подстилалась под пенсионеров-дачников; На железке с высшим образованием на рабочих должностях людей масса, встречается и устаревшее *чугунка*: *Что творится на «чугунке» я знаю не хуже Вас.****

Наиболее активно функционируют на специальных форумах различные жаргонные

наименования действующих единиц подвижного состава – локомотивов, вагонов и т.п. В качестве родового названия тяговой единицы нередко используется краткая номинация *лок*: *Нужен мощный лок на Донецкую; Отпустил ЭПТ – вагоны накатились, ударили в лок; Реально можно выучить 1-2 лока, и только в школе машинистов.* При этом показательно, что в ответах на вопросы любителя: *«А что, если, например, ЧС8 может ехать 140 км/ч, но превысит скорость на 10 км/ч, локу может настать хана? И заметил, что локи каждые 2 дня отправляют в депо. Это что, так часто ремонты и обследования идут?»* – железнодорожники ни разу не использовали сокращенной номинации локомотива. За этим, прежде всего, стоит глубокое уважение к основной тяговой единице.

Многочисленные жаргонные номинации локомотивов, электропоездов и дорожных машин, активно функционирующие в железнодорожном Интернет-дискурсе, называют действующий подвижной состав: *Когда знаешь, что после практики уедешь домой и не увидишь больше эти луганки, тэпки и горбатые фантомасы, то кто там будет учить тепловоз?; Нашим и 2ТЭ25 не видать, придется добывать старые машинки, боинги и фантики 20-30-40 летние.* В большинстве они образованы по созвучию номенклатурных названий с именами людей и названиями животных: *ЧМуха* (электровоз серии ЧМЭ), *Машка, Маруся, Муха* (тепловоз М62); *Дениска, Дуся* (ДС3); *вол* (локомотив серии ВЛ), *Чех* (электровоз серии ЧС), *тапок, тапочек* (тепловоз ТЭП), *кайзер, козел* (ВЛ80к), *ёжик* (метровагон типа ЕЖ), *хопёр* (вагон-хоппер). Значительное количество жаргонных номинаций локомотивов называют модели, которые уже не используются, поэтому встречаются, как правило, в специальных темах, посвященных раритетной железнодорожной технике: *Аннушка, Овечка, Лебедянка, Федя* (паровозы серий А, О, Л, ФД), *генерал* – паровоз ПЗ6 с красной полосой по бокам и другие.

Подвижной состав в Интернет-общении называют по характерному признаку: *скоряк* (скорый поезд), *стояк* (локомотив в неэксплуатируемом парке), *вильник* (электровоз ВЛ80, которой громко «воет»); месту производства: *луганка* (тепловоз 2Т10л), *коломенец*, форме: *бочка, бочонок* (цистерна), *кругляк* (электровоз ЧС4), *горбатый* (о локомотиве ТЭ116), цвету – *помидор* (локомотив ЧС4 красного цвета), функции – *толкач, помазок* (рельсосмазывающий локомотив) и конструктивным особенностям – *тройник* (трехсекционный локомотив), *котельня* (паровоз). Распространены и переносные жаргонные наименования: электровозы – *утюги*; тепловоз 2ТЭ116 (за плоскую кабину зеленого цвета) – *Фантомас, фантик*; пригородные электропоезда,

которые часто делают остановки, – *собаки, трамвай*; трехсекционный локомотив – *Змей Горыныч, трехголовый*. Жаргонными являются также сокращенные наименования *грузак, грузовичок* (грузовой локомотив), *пассы* (пассажирские локомотивы), *элька* (электропоезд).

Пограничную зону между просторечием и жаргоном составляют такие некодифицированные номинации электропоездов, как *бомжевагон, бомжевозка, бомбель, скотовоз, сидячки*: *Ага, а в вагонах СЭ и обычных «бомжевагонах» не кидает?; Сидячка – больше пассажировместимость одного вагона, меньше вагонов – легче поезд; Давным-давно, когда ходил скотовоз Харьков–Дебальцево, его «двойка» с тех. станции забирала; Помыть полгода бомжевозки фастовские, а затем перейти на любую службу ... и работать по любимой специализации.*

Жаргонные номинации получают многие конструктивные части локомотивов и вагонов, а также инструменты железнодорожников: *башка* – головная часть локомотива; *морда* – передняя часть кабины локомотива; *рога, панты* – токоприемники, или пантографы, *полупанты* – полупантографы, *бобик, свояк, свой, чужой* – тормоза; *телега* – тележка (группа колесных пар локомотива под одной рамой), *шарф* – автосцепное устройство Шарфенберга, *лягуха (лягушка)* – приспособление для закатывания на рельсы сошедшего подвижного состава и др. Например: *Получается, от башки к вагонам рукава идут?; – Та же свежая ЭПЛ9Т-006 сколько ездила с белой мордой? – У нас аналогично можно страшные морды увидеть у электричек днепропетровских; И не должны [пассажиры] ездить в негабаритных вагонах, с которых еще и рога летают; Кстати, о применяемых клятыми буржуинами полупантах...; При трогании отпускается свой, потом чужой, поезд начинает скатывание; А мог и свояка машинист поджать легка; Бригады весь участок тр...хаются с бобиками; Поскольку Лугансктепловоз входит в ТМХ, то Коломзавод может просто поставлять телеги.*

Рукоятка контроллера (устройства для управления локомотивом) у машинистов называется *контролька, штурвал* и *руль*. Считается, что последняя номинация отличает любителя от специалиста. Например, в разделе «вопросов от людей, которые не работают на ЖД, но любят ее»: *– Для чего «руль» в кабинах электровозов ЧС2 – ЧС8, ВЛ (и в тепловозах, вроде, есть)? – Это не руль, а контроллер машиниста. – Обычно говорят «рукоятка контроллера», но в данном случае можно сказать и «штурвал».* При этом в общении машинистов между собой допустима и эта номинация: *В том депо помощник, который садится за баранку, на вес золота; Я даже специально спрашивал у машинистов отношение к*

п[омощникам] маш[инист]ов, которые просятся за штурвал; Ну так нечего же сразу помоху за руль садить!; ... работал помохой, но решил, что проводник лучше, на самокупаемости плюнул на «руль».

В абсолютном большинстве жаргонные номинации, даже с учетом их вариантности, многозначности и региональных отличий, являются устойчивыми и понятными всем железнодорожникам. В то же время встречаются номинации, которые понимает и принимает не все железнодорожное сообщество: *Пардон, скотовоз – это ласковое название пригорода? У нас колхозником называют; – Рулить страшно давать: пару раз [только], пока на «балкон» ходил ... – Балкон – это где? – Может, ваши маневровики не пользуются таким термином. Балкон – это площадка на ТЭМ-2 и прочих капотных машинах.*

В специальном жаргоне последних десятилетий нашел отражение процесс электрификации железных дорог, и наименования контактной сети (устройств для передачи электроэнергии от тяговых подстанций к электрическому подвижному составу) и ее частей стали наиболее активными единицами в тематической группе «Инфраструктура». Провода над путями называют *конташкой* (чаще всего), *шнурками* и *паутиной*: *В Одноробовке никогда не было конташки, электропоезда всегда ходили до Золочева; Где с момента независимости страны были проведены «шнурки» над рельсами?; Теперь там снята вторая колея, и паутина только до Золочева; Тянут паутину с Бердичева на Житомир.* Последняя номинация стала производной основой для таких глаголов, как *запаутинить* и *обеспаутинить* (натянуть/ снять провода контактной сети): *И я тогда тоже задался вопросом: насколько много запаутили; Увы, но сам Янов уже давно обеспаутили «нежные добрые руки».* Собственное жаргонное название получил один из проводов: *– Что это за провод? На старых линиях даже по два таких висят. [вопрос любителя] – Провод обратного тока, в народе – «отсос».*

Устройства сигнализации, централизации и блокировки (технические средства, используемые для обеспечения безопасности и регулировки движения поездов, сокращенно СЦБ) в неофициальном общении на специальных форумах стали собирательно именовать *СЦБятиной*: *А трансформатор может гудеть на нужды тех же СЦБ-ятины и освещения; При электрификации не только тянут конташку, но ещё и нередко переделывают СЦБ-ятину.*

Названия работников разных подразделений – это чаще всего аналитические номинации, которым в неофициальном общении соответствуют однословные профессионализмы (*путейцы, вагонники, движенцы*) и жаргонные номинации

(*пехота, снегири, движки, кулончики* и т.п.), из которых лишь лексема *движки* (работники службы движения) часто используется на форумах железнодорожников: *Я ж говорю, спор «Кто круче?» между движками и локомотивщиками извечен; Нужно возродить практику «единых смен», чтобы вся смена (локомотивщики, движки, вагонники) работала на общий результат.*

Существует множество жаргонных обобщенных названий локомотивных бригад различных депо, многие из которых имеют яркую отрицательную коннотацию (*албанцы, бабуины, гураны, козодои* и т.п.) и из-за этого не используются при открытом общении на специальных форумах, где участники могут знать друг друга. Было отмечено использование только номинаций с нейтральной или положительной коннотацией: *А я думал, что так хреново водят поезда Октябрюта...*

Представителей наиболее уважаемой профессии на железной дороге – машинистов – называют *механ* или *мех*: *Зачем меху брать на себя мой косяк; ... петарды укладываются две со стороны механа, одна – помохи. Помоха (чаще) и помогала (помогало) – это помощник машиниста.* Обе номинации широко используются как в высказываниях о себе, так и по отношению к другому человеку: *Да знаю я всё. Сам из тех крайёв. До армии помохой на ЧМЭЗ работал на Вольяново; 27 лет в кабине (до 1998-го – помохой) не стали помехой для создания нормальной семьи и воспитания 2-х детей; Помогала при приемке вообще не обходил электровоз?; Ещё в том тысячелетии, когда помогалой был, у нас в депо принято было: в одну сторону рулит один, обратно другой.*

Наименования специальных действий, процессов и состояний представлены в абсолютном большинстве и в словарях, и в Интернет-дискурсе профессионалистами, если применять критерий обязательности эмоционально-экспрессивного элемента в значении жаргонизмов. В высказываниях участников специальных форумов встречаются немногочисленные номинации с яркой коннотативной окраской, такие, как *кататься* (водить локомотив), *кататься помазком* (водить рельсосмазывающий локомотив), *сквозить* (следовать без остановок), *ездить волами* (водить локомотивы серии ВЛ), *пустить утюги* (вести движение электропоездов), *сдоить вагон* (вручную отпустить тормоз вагона), *заломать рога* (сломать пантограф), *дать медведя* (дать повышенный дымный выхлоп), *поймать автомобиль* (об аварии на железнодорожном переезде), *стать в «шитаны»* (о стрелке: так, что первая тележка локомотива/ вагона пойдет по прямому пути, а вторая на боковой), *стоять под забором* (находиться в неэксплуатируемом парке депо; отсюда

подзаборный локомотив и стояк) и т.п., которые следует квалифицировать как жаргонизмы. Так как указанная тематическая группа состоит в основном из аналитических номинаций, для их типологизации необходимо отдельное исследование семантики номинативных комплексов с анализом значений каждого компонента.

Исследование функционирования железнодорожного жаргона в Интернет-дискурсе позволяет выявить относительную частотность единиц основных тематических групп некодифицированной железнодорожной лексики, новые жаргонные железнодорожные номинации (*балкон, мех, лок, шарф, панты, полупанты, паутина, запаутинить, сидячка, стояк, СЦБ-*

ятина, шнурки, штурвал); раскрыть особенности употребления части активных некодифицированных лексем, сделать выводы относительно причин преобладания в общении на специальных форумах именно жаргонной лексики, сферы использования профессионального просторечия, а также влияния статуса участников общения на выбор типа номинации. Результаты исследования могут быть использованы в лексикографической работе и в практике преподавания стилистических особенностей языка профессионального общения. Дальнейшие изыскания предполагается направить на изучение семантической и функциональной специфики железнодорожных профессионализмов.

Литература

1. Галимова Х.Н. Асимметрия профессионально маркированной лексики : на материале русского и английского вариантов профессионального подъязыка железнодорожного транспорта : автореф. дис. канд. филол. наук : 10.02.20 / Галимова Халида Нурисламовна. – Казань, 2008. – 27 с.
2. Исаев А., Кузнецов А., Вершинин С. Словарь железнодорожного сленга / А. Исаев, А. Кузнецов, С. Вершинин // Вектор транспорта. – Вып. 3. – 2015. – С. 71–74.
3. Зиновьев Д. «Пусти медведя». Словарь железнодорожного жаргона / под ред. Д. Зиновьева (2002) : [Электронный ресурс] URL: <http://www.parovoz.com/spravka/slang.html>
4. Феоктистова Л.А. Ономастика и ономастическая лексика в жаргоне железнодорожников / Л.А. Феоктистова // Вопросы ономастики. – 2010. – № 2 (9). – С. 69–85.
5. Шелов С.Д., Лейчик В.М. О классификации профессиональной лексики / С.Д. Шелов, В.М. Лейчик // Известия РАН. Серия литературы и языка. – 2012. – Т. 71. – № 2. – С. 3–17.