

фемы био- и эко- демонстрируют чрезвычайно широкие синтагматические возможности, которые, с одной стороны, определяются извне – востребованностью и актуальностью денотатов, а с другой стороны – языковыми параметрами самих единиц – удобством фонетической оболочки, не требующей приспособления от основ, которые с ними соединяются; освоенностью их понятийного содержания в языковом коллективе. Производные, включающие в свой состав абброморфемы био- и эко-, становятся не только средствами номинации, но отражают и оценку, становятся знаками живой рефлексии общества. Все это в совокупности способствует также разрастанию лексико-семантических полей прилагательных, от которых «оторвались» рассматриваемые абброморфемы – *биологический* и *экологический/ экологичный*.

Библиографический список

1. Алексеев, Д.И. Аббревиатуры как новый тип слов// Развитие словообразования современного русского языка: сб. науч. работ. М., 1966. С. 13–37.
2. Аффиксоиды русского языка. Опыт словаря-справочника/ Отв. ред. Е.А. Левашов. СПб., 2009.
3. Национальный корпус русского языка. Режим доступа: <http://www.ruscorgora.ru/>. – Дата доступа: 14.02.2022.
4. Новые слова и значения: Словарь-справочник по материалам прессы и литературы 90-х годов XX века: в 3 т. / Под ред. Т.Н. Буцевой, Е.А. Левашова. СПб., 2009-2014.
5. Новое в русской лексике. Словарные материалы-90/ Отв. ред. Т.Н. Буцева. СПб., 2004.
6. Новое в русской лексике. Словарные материалы-92/ Отв. ред. Е.А. Левашов. СПб., 2004.
7. Новое в русской лексике. Словарные материалы-93/ Под ред. Т.Н. Буцевой. СПб., 2008.
8. Новое в русской лексике. Словарные материалы-94/ Под ред. Ю.Ф. Денисенко. СПб., 2006.
9. Теркулов, В.И. Типология сокращенных конструкторов аббревиатур // Известия Волгоградского государственного педагогического университета. 2015. № 3 (98). С.127-133.

УДК 81.373.237

ПРОЗВИЩА МАШИНИСТОВ ЛОКОМОТИВОВ В РУССКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ЖАРГОНЕ

А.Б. Иванова

г. Самара, Российская Федерация

Статья посвящена анализу механизмов обозначения машинистов локомотивов в русском железнодорожном жаргоне. Целью исследова-

ния является выявление совокупности указанных лексических средств, их систематизация и классификация, анализ семантики, мотивов и способов образования. В работе использованы компонентный, описательный методы анализа, а также опрос. В результате проведенного исследования выявлены и охарактеризованы две группы жаргонных лексем, обозначающих машинистов и их профессионально-территориальные объединения (локомотивные бригады). Обнаружены системные отношения внутри каждой из групп: парадигматические, оппозиционные, синонимические, деривационные, синтагматические связи между их компонентами.

Ключевые слова: профессиональный жаргон, русский жаргон железнодорожников, наименования профессий, прозвища (5–7).

NICKNAMES OF LOCOMOTIVE DRIVERS IN RUSSIAN RAILWAY JARGON

A.B. Ivanova

Samara, Russian Federation

The article is devoted to the analysis of the mechanisms for designating locomotive drivers in the Russian railway jargon. The purpose of the study is to identify the totality of these lexical agents, their systematization and classification, analysis of semantics, motives and methods of education. The article uses component, descriptive methods of analysis, as well as polling. As a result of the study, two groups of jargon lexes denoting drivers and their vocational-territorial associations (locomotive crews) were identified and described. Systemic relationships were found within each of the groups: paradigmatic, oppositional, synonymic, derivational, syntagmatic connections between their components.

Key words: professional jargon, Russian railway slang, names of professions, nicknames.

Введение. Жаргон железнодорожников, или «жаргон костылей», с одной стороны, имеет давнюю историю возникновения и развития, с другой стороны – в настоящее время представляет собой весьма активно функционирующую лексическую систему, которая отражает сложные взаимоотношения представителей одной и разных профессий внутри общей профессиональной сферы и еще недостаточно изучена.

Объектом данного исследования выбраны жаргонные наименования одной из центральных железнодорожных профессий – машиниста локомотива.

Целью и задачами настоящей работы являются сбор указанных жаргонных лексем и их анализ с точки зрения мотивов номинации, способов образования; выявление и описание парадигматических и синтагматических связей между единицами данной тематической группы.

Методы и материал исследования. В ходе исследования были использованы компонентный и описательный анализ – для выявления специфики

значения лексем, установления парадигматических отношений; опрос информантов – для подтверждения функционирования рассматриваемых жаргонных лексем в речи; статистический метод – с целью выявления количества единиц в составе различных групп и подгрупп.

Материалом для исследования послужили словарь железнодорожного сленга Д. Зиновьева; данные железнодорожных интернет-форумов, порталов и сайтов: «Форума работников железнодорожного транспорта», официального сайта Уральской железнодорожной компании, «Клуба Trainsim – Российского железнодорожного портала», «ZDSim.com – Клуба железнодорожников» и др.; а также жаргонизмы, выявленные нами при опросе работников железной дороги, обучающихся на заочном факультете Самарского государственного университета путей сообщения. Кроме того, некоторые примеры были заимствованы нами из статьи Л.А. Феоктистовой «Отономастическая лексика в жаргоне железнодорожников» [5] и дипломной работы Л.В. Красноперовой «Лексика жаргона работников железнодорожного транспорта» [4].

В изданных ранее работах автора в разных аспектах достаточно подробно были рассмотрены жаргонные наименования подвижного состава – паровозов, тепловозов, электровозов [1, 2, 3]; коротко были обозначены соотносительные метафорические модели, используемые при номинации человека [3, с. 108-110]. В поле же настоящего исследования находятся лексемы, которые обозначают самих железнодорожников. Несмотря на то, что лексем со значением человека в железнодорожном сленге оказалось значительно меньше, чем жаргонизмов, обозначающих подвижной состав, они представляют достаточно сложную лексическую систему с внутренними семантическими связями. В рамках данной работы предметом анализа выбраны некодифицированные наименования представителей только одной железнодорожной профессии – машинистов.

Машинист локомотива (или машинист поезда) – это специалист на железнодорожном транспорте, который осуществляет управление локомотивом (паровоз, тепловоз, электровоз) или мотор-вагонным подвижным составом (дизель-поезд, электропоезд), обеспечивая товарные и пассажирские перевозки.

Анализ выявленных жаргонизмов показал, что внутри этой тематической группы наблюдаются разнообразные парадигматические связи, а также такое явление, как «взаимономинация», которая отражает конкурентные отношения между представителями разных своего рода «каст» внутри данной профессии.

В целом жаргонизмы, называющие машинистов локомотивов, можно разделить на две подгруппы: 1) наименования, репрезентирующие собственно принадлежность к профессии машиниста; 2) наименования профессионально-территориальных объединений машинистов (локомотивных бригад). Также мы рассмотрим примыкающие к первой подгруппе некодифицированные

наименования профессий, тесно связанных с профессией машиниста – помощника машиниста и машиниста-инструктора.

К общими наименованиям машинистов относятся лексемы *водила*, *шеф*, заимствованные из общего жаргона, где они обозначают ‘водитель, шофер, таксист’. Мотивом такой номинации машиниста локомотива является общность семантики – ‘человек, управляющий транспортным средством’ (при этом проведена аналогия между локомотивом и автомобилем). В лексеме *шеф* также сохраняется значение ‘главный, начальник’, которое подтверждается оппозицией с *зам. шефа* (помощник машиниста, речь о котором будет идти позже). Аналогия с автомобилем как транспортным средством положена в и основу жаргонизма *локобилыщик* в значении ‘локомотивщик, машинист локомотива’. В какой-то степени схожий мотив можно обнаружить в жаргонизмах *ездок*, *наездник* (которые в узуальной речи обозначают ‘тот, кто едет верхом; тот, кто умеет ездить, владеет искусством верховой езды’), только в данном случае в качестве транспортного средства выступает лошадь / конь (более подробно о соотносительной метафорической модели «конь → локомотив» сказано в работе: [1, с. 384]). При этом в железнодорожном сленге в лексемах *ездок*, *наездник* меняется оценочный вектор с положительного на негативный, появляется явная ирония, даже сарказм, поскольку они обозначают машинистов, которые, наоборот, не умеют обращаться с транспортным средством.

Также среди общих наименований машинистов есть немногочисленные названия, актуализирующие либо их спецификацию, либо характеризующие определенные особенности их работы: *толкачисты* – машинисты, работающие на толкачах – добавочных локомотивах в хвосте поезда, подталкивающих его сзади (используется продуктивная узуальная модель образования одушевленного существительного при помощи суффикса *-ист* со значением ‘лицо по профессии’, как в лексемах *тракторист*, *моторист* и под.); *однолицый* или *однохарий* – машинист, работающий один без помощника (по выражению самих локомотивщиков, «в одно лицо»).

Особое внимание в первой подгруппе жаргонизмов привлекает замеченное нами явное противостояние машинистов тепловозов (тепловозников) и машинистов электровозов (электровозников), отражающее антагонистические отношения внутри одной профессии. Причиной тому служат кардинальные различия устройства и принципа работы тепловозов и электровозов и, как следствие, условий профессиональной деятельности машинистов. Так, тепловозы – это локомотивы, приводимые в движение двигателем внутреннего сгорания, дизелем, использующим жидкое топливо (изначально керосин, бензин, а сейчас дизельное топливо и газ). Машинист тепловоза во время подготовки локомотива к выходу на маршрут обязан проводить замеры топлива, воды и масла. Во время исполнения должностных обязательств машинист тепловоза испытывает такие негативные воздействия, как повышенный уровень шума, высокая температура и чрезмерная влажность в

кабине машиниста. Электровозы являются более современными с технической точки зрения локомотивами с электрическими тяговыми двигателями, получающими питание от контактной электросети. У электровоза нет дизеля, поэтому проблем с соляжкой, маслом, мазутом, водой, копотью и шумом нет. Труд машиниста электровоза является более квалифицированным, интеллектуальным, не сопряженным с тяжелыми физическими затратами, более комфортным и чистым с точки зрения гигиены. Видимо, именно поэтому машинисты электровозов считают себя некими «белыми воротничками» по сравнению с тепловозниками и чувствуют свое превосходство над ними.

Так, во многих прозвищах, данных электровозниками тепловозникам, актуализируется семантика «грязная работа», например: *чумазые, чернопупые, копченые* (последний пример зафиксирован нами при опросе студентов, работающих на Куйбышевской железной дороге). Эту же коннотацию имеет лексема *мазута*. Во всех этих наименованиях прослеживается откровенно снисходительное, пренебрежительное отношение машинистов электровозов к тепловозникам.

Прозвище *керосинщики* по отношению к машинистам тепловозов отсылает к керосину как топливу, которое использовалось в первых тепловозах (сами тепловозы поэтому в железнодорожном жаргоне до сих пор называют *керосинками* или *керогазами*).

Общепринятым среди всех железнодорожников прозвищем тепловозников является жаргонизм *тракторист*, который является дериватом от жаргонной лексемы *трактор* – тепловоз. В основу такой номинации заложена общность устройства двух этих транспортных средств (и трактор, и тепловоз имеют двигатель внутреннего сгорания). Кроме того, здесь также, на наш взгляд, можно усмотреть такие ассоциации, как ‘колхозник, деревенщина’, ‘низкий социальный уровень’.

Машинисты электровозов в свою очередь получили у тепловозников прозвища *козовоз, козовод, козодер*, которые образованы от жаргонного наименования электропоезда *коза*, названного так из-за наличия у электровоза токоприемников, внешне напоминающих рога животного, в частности – козы. Стати токоприемники так и называются в железнодорожном жаргоне – *рога*, а субстантивированное прилагательное *рогатый* обозначает не только электровоз, но и машиниста электровоза. Как видим, эти наименования в свою очередь отражают явное пренебрежение машинистов тепловозов к электровозникам.

Несколько лексем, как и было заявлено в самом начале, примыкают к общим названиям машинистов, составляя с ними определенную иерархию. Так, в подчинении у машиниста есть помощник (помощник машиниста), который также получил жаргонные наименования: 1) *помогала* (суффикс *-л(а)* активно используется в разговорной речи и жаргоне: сравните, например, с такими лексемами, как *вышибала, терпила*); 2) *зам. шефа* (что соотносится с прозвищем самого машиниста – *шеф*, которое рассматривалось выше);

3) *вещмешок*. По нашему предположению последнее прозвище помощник машиниста мог получить потому, что, являясь подчиненным машиниста, он вынужден носить тяжелую сумку (на жаргоне *шарманку*) с необходимыми в поездке вещами: документами, инструментами, спецодеждой, продуктами питания и т.д. Или, может быть, таким прозвищем оцениваются пока весьма скромные профессиональные умения неопытного специалиста, в том смысле, что он больше ни на что не способен.

Более высоким статусом по отношению к машинисту обладает машинист-инструктор, которых удостоен следующих прозвищ: *босс*, *пахан*, *шакал*. Вероятнее всего, все эти лексемы заимствованы железнодорожниками из воровского / тюремного жаргона. В первых двух наименованиях актуализируется семантика 'главный, начальник, хозяин'; в третьем (*шакал*) машинист-инструктор сравнивается с этим хищным животным потому, что, выполняя функции контроля за работой локомотивных бригад, зачастую лишает их премии или ее части за разного рода нарушения [Форум] (для сравнения в воровском сленге шакалом называется осужденный, отбирающий продукты и вещи у других заключенных).

Вторая подгруппа наименований машинистов (названия локомотивных бригад) более многочисленна и представляет более разнообразные мотивы номинации. В первую очередь стоит отметить, что на наименования локомотивных бригад большое влияние оказывает географическое положение – пункт их размещения, принадлежность к той или иной дороге. В результате появились большие пласты коллективно-территориальных прозвищ локомотивных бригад, основанных на языковой игре.

В языковую игру, чаще всего базирующуюся на паронимии с общеупотребительными словами, могут вовлекаться сами *эргонимы* – наименования дорог (которые в основном восходят к топонимам) – и их производные: *октябрюта* – работники Октябрьской железной дороги; *бабуины* – локомотивные бригады депо Бабаево; *коты*, *котики* – бригады депо Котовск; *жлобы* – бригады депо Жлобин; *калины* – бригады депо Калинковичи. При этом в некодифицированных наименованиях обыгрывается паронимическая близость названий депо / населенных пунктов с узуальными именами нарицательными – названиями групп людей (октябрюта), животных (бабуины, коты), растений (калины), качественных характеристик людей (жлобы). Название города Череповец послужило поводом для создания нескольких прозвищ локомотивных бригад, в которых обыгрывается сходство с разными узуальными лексемами: *черепашки*, *черпаки*.

В основе прозвища *свинари* – локомотивные бригады депо Каменск-Уральский (ТЧ-15 Свердловская железная дорога) лежит фонетическое обыгрывание гидронима – названия реки, которая там протекает – Синара.

В других случаях прозвища локомотивных бригад представляют собой суффиксальные окказиональные дериваты от топонимов: *оршаки* (бригады депо Орша) – образованы при помощи суффикса *-ак* (как в словах *крымчак*,

пензяк, протак); *коношата* (работники из Коноши) – при помощи суффикса *-ат(а)*, имеющего семантику ‘детеныш’ (*мышата, зайчата*).

Мотивом для прозвища бригады могут послужить исторические события или личности, связанные с местом, населенным пунктом, в котором или рядом с которым располагается депо. Так, например, бригаду из Санкт-Петербурга назвали *блокада*; бригаду из Мелитополя – *махновцы*.

Также для наименования локомотивных бригад могут использоваться *этнонимы* (названия наций, народов, народностей, племен, племенных союзов, родов и тому подобного). При их помощи актуализируются пункт размещения, принадлежность к той или иной дороге локомотивных бригад: *буряты* – локомотивные бригады депо Улан-Удэ (Восточно-Сибирская железная дорога); *хохлы* – бригады депо Юго-Восточной железной дороги Россошь; *румыны* – бригады депо Юго-Восточной железной дороги Лиски (Георгиу-Деж); *татары* – бригады депо Юго-Восточной железной дороги Ртищево; *гураны* – бригады подменного пункта Хилок Забайкальской железной дороги (гураны – это коренные забайкальцы, потомки от смешанных браков русских с бурятами, эвенками, монголами, маньчжурами); *немцы* – бригады депо Купянск; *албанцы* – бригады депо Ильича (Московская железная дорога) («убогое депо»); бригады депо Резекне (Латвия); бригады цеха Новосokolьники (депо Великие Луки); *китайцы* – бригада депо Даугавпилс (по мнению Феоктистовой, последние три наименования иностранных этносов – немцы, албанцы, китайцы – воплощают обобщенное представление о членах называемых бригад как о чужаках [5]). Сюда же можно присоединить жаргонную лексику *азиаты* – бригады из Екатеринбурга (как известно, в Екатеринбурге проходит граница между Европой и Азией). А вот жаргонизм *африканцы*, данный бригадам Южно-Уральской железной дороги, скорее всего подчеркивает семантику первой части наименования (*южно-*), а кроме того обыгрывает сходство названия дороги (как полного, так аббревиатурного) с названием страны Южно-Африканская Республика (и сравните аббревиатуры: ЮУрЖД – ЮАР).

В единичных случаях в качестве образа-донора при номинации локомотивных бригад нами были выявлены предметы *одежды* (номинация на основе метонимии): работников депо Уфа на Куйбышевской железной дороге называют *тюбетейки* (головной убор, характерный для восточных народов, в частности, башкир). По невыясненным причинам локомотивные бригады ТЧЭ Кинель имеют прозвище *пиджаки*.

Опосредованную связь, уходящую в глубь веков, с предметом одежды имеет жаргонизм *толстопятые*, используемый для номинации локомотивных бригад ТЧЭ Пенза. По легенде, во время знаменитого похода через Альпы А.В. Суворов обратил внимание на особенные носки с двойными пятками, которые были надеты на солдат из Пензенской губернии (такие носки вязали только в Пензе) и которые позволяли не травмировать ноги. «Молодцы, пензяки толстопятые!» – якобы воскликнул Суворов. Кстати сказать, этот исторический анекдот в 2018 году был увековечен в скульптуре на одном из самых оживленных мест в Пензе.

Также в жаргонных наименованиях локомотивных бригад могут обыгрываться гастрономические предпочтения жителей той или иной территории страны, на которой функционируют локомотивные бригады. Например, локомотивные бригады депо Осташков (депо Великие Луки) получили прозвище *ершееды*, так как Селигер всегда изобиловал и славился ершами, которые даже попали на герб города Осташкова. По такому же принципу *трескоедками* окрестили локомотивные бригады депо Мурманск: треска – визитная карточка этого города.

Кроме того, при создании прозвища того или иного коллективно-территориального объединения могут использоваться *зоонимы*. В частности, локомотивные бригады депо Тверь имеют некодифицированное наименование *ковзы*, потому что козел является неофициальным символом Тверской губернии. А вот дразнилка *кобели* давно закрепилась за ржевцами вообще и локомотивными бригадами депо Дно или Ржев, и связывают это с присказкой «Ржевцы батьку на кобеля променяли», которую записал известный исследователь И. Сахаров в первой половине XIX века.

Особенности работы, тип подвижного состава, его функции, традиции, принятые в том или ином коллективе, также находят отражение в жаргонных наименованиях локомотивных бригад. Так, локомотивные бригады производственного участка Бузулук депо Оренбург называют *кизяки*, потому что использовали кизяк (высушенный или переработанный навоз) вместо угля. Назовем еще несколько жаргонных наименований подобного рода: *рвачи* – локомотивные бригады, работающие сверхурочно; *пилот* – подменная локомотивная бригада, выезжающая на перегон для отправления «брошенного» поезда; *пилотная группа* – с улицы набранный народ и сразу обученные на машинистов; *колхозники* – локомотивные бригады на тепловозах ЧМЭЗ.

Выводы. Таким образом, проведенный нами анализ показал, что жаргонные наименования машинистов локомотивов и их объединений (локомотивных бригад, депо) представляют собой сложную лексическую систему, которая отражает оппозиционные, иерархические отношения между представителями данной профессии, а также такое явление, как взаимономинация. Внутри подгруппы прозвищ машинистов находит воплощение, с одной стороны, противостояние электровозников и тепловозников, а с другой стороны – машиниста, помощника машиниста и машиниста-инструктора (как представителей более низкой и более высокой касты). Жаргонные наименования локомотивных бригад в основном являются коллективно-территориальными прозвищами, связанными с их географическим положением – пунктом размещения, принадлежностью к той или иной дороге, и также демонстрируют противостояние представителей одного депо, одного города, одной дороги другим. При этом источником номинации могут быть народные присказки, дразнилки и прозвища городов и их жителей; исторические анекдоты, легенды; реальные события и личности; единицы другого субстандартного подязыка. Некоторые из этих наименований уходят в глубь веков и этимология их затемнена, что не мешает их распространению и использованию и в настоящее время.

Список источников фактического материала

1. Зиновьев, Д. Русский железнодорожный сленг / Д. Зиновьев. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://parovoz.com/spravka/slang.html>. – Дата доступа: 23.02.2022.
2. Жаргонные названия локомотивных бригад // ZDSim.com – Клуб железнодорожников. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://zdsim.com/forum/index.php?showtopic=3410&st=20>. – Дата доступа: 23.02.2022.
3. Официальный сайт ООО «Уральская железнодорожная компания». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rail.uzdk.ru/slang/zheleznodorozhnyj-slang> (УрЖД). – Дата доступа: 23.02.2022.
4. Клуб Trainsim – Российский железнодорожный портал. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.trainsim.ru/forum/archive/index.php/t-15190.html>. – Дата доступа: 23.02.2022.
5. Форум работников железнодорожного транспорта. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://railway.kanaries.ru/index.php?showtopic=8561&st=0> (Форум). – Дата доступа: 23.02.2022.

Библиографический список

1. Иванова, А.Б. Зооморфные наименования подвижного состава в русском железнодорожном жаргоне / А.Б. Иванова // Вестник Удмуртского университета. Серия История и филология. 2019. Вып. 3. С. 377–389. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://journals.udsu.ru/history-philology/article/view/4336>. – Дата доступа: 23.02.2022.
2. Иванова, А.Б. Использование метафорического образа «человек» при номинации подвижного состава в железнодорожном жаргоне / А.Б. Иванова // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2019. Т. 25. №1. С. 102-112. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2019-25-1-102-112>. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://journals.ssau.ru/index.php/hpp/article/view/6569/6451>. – Дата доступа: 23.02.2022.
3. Иванова, А.Б. Метафорические модели, используемые в железнодорожном жаргоне / А.Б. Иванова // Язык-текст-дискурс: эволюция исследовательских подходов: сборник научных статей по материалам VII международной научной конференции, посвященной 50-летию кафедры русского языка и массовой коммуникации / отв. редактор Н.А. Илюхина. Самара, 2020. С. 98–112. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://repo.ssau.ru/handle/Yazyk—tekst—diskurs/Metaforicheskie-modeli-ispolzuemye-v-zheleznodorozhnom-zhargone-83131>. – Дата доступа: 23.02.2022.
4. Красноперова, Л.В. Лексика жаргона работников железнодорожного транспорта: дипломная работа / Урал. гос. ун-т им. А.М. Горького. Екатеринбург, 2008.
5. Феоктистова, Л.А. Ономастика и ономастическая лексика в жаргоне железнодорожников / Л.А. Красноперова // Вопросы ономастики. 2010. № 2 (9). С. 69–85.