

EWA WOŹNIAK

ORCID: 0000-0002-0784-6178

Uniwersytet Łódzki

Z dziejów polityki językowej w okresie międzywojennym — Ministerstwo Komunikacji w trosce o język

Niniejszy szkic wpisuje się w problematykę polityki językowej państwa polskiego w dwudziestolecie międzywojennym. Zagadnienie to, długo nieobecne w dyskursie historycznojęzykowym, dopiero w ostatnich latach zaczęło skupiać uwagę badaczy. Wcześniej punkt ciężkości kładziono raczej na działalność pozarządowych instytucji na rzecz kultury języka, natomiast inicjatywy władz państwowych nie były omawiane. Na brak zainteresowania kwestiami polityki językowej w Drugiej Rzeczypospolitej jeszcze w 2012 roku narzekał Władysław Lubaś (2012: 14). Wkrótce pomijana tematyka znalazła się w centrum zainteresowania Mirosławy Sagan-Bielawy, która przedstawiła regulacje prawne dotyczące kwestii językowych z okresu odbudowywania państwa polskiego, a więc z lat 1916–1924 (Sagan-Bielawa 2012). Z kolei dwóm obszarom działania władz państwowych, mianowicie usankcjonowanemu prawnie uobecnieniu polszczyzny w sferze publicznej, a także repolonizacji nazewnictwa państwowego i terytorialnego, poświęciła artykuł Ewa Woźniak (2015). Polityka językowa władz Drugiej Rzeczypospolitej w stosunku do mniejszości ukraińskiej stała się przedmiotem szczegółowej analizy w książce Katarzyny Hibel (2014).

Z dotychczasowych badań tej problematyki wynika, że władze odrodzonej Polski z jednej strony dążyły do zapewnienia polszczyźnie hegemonii w przestrzeni publicznej, z drugiej zaś reagowały na aktualną sytuację językową państwa wielonarodowościowego, dopuszczając w niewielkim zakresie inne języki, tak by pozostać w zgodzie z międzynarodowymi zobowiązaniami w tej kwestii. Przejawem pierwszej tendencji było wprowadzenie języka polskiego jako jedyne języka obrad Sejmu i Senatu, języka wykładowego i administracyjnego w szkołach akademickich, a także — na podstawie ustawy z 31 lipca 1924 roku — jako „języka państwowego”, w którym „urzędują wszystkie rządowe i samorządowe

władze i urzędy administracyjne” (Dz.U. RP Nr 73, poz. 724). Ustępstwa na rzecz innych języków, do których Drugą Rzeczpospolitą obligowały traktaty międzynarodowe, dotyczyły przede wszystkim województw wschodnich, w których dopuszczono użycie języków ukraińskiego, białoruskiego i litewskiego w administracji, sądownictwie i szkolnictwie. Ważnym celem ówczesnej polityki językowej było też ustalenie oficjalnej nomenklatury państwowej, a także polonizacja i kodyfikacja terminologii w wielu dziedzinach. O trafnych wyborach nominacyjnych może świadczyć żywotność wprowadzonego w okresie międzywojennym nazewnictwa, do którego powrócono po przełomie 1989 roku, reaktywując urzędy prezydenta państwa, prezydentów miast, burmistrzów, starostów czy wójtów (Woźniak 2015).

Mimo istniejących opracowań tematu polityki językowej państwa w okresie międzywojennym nie można uznać za wyczerpany, wiele pomijanych do tej pory wątków oczekuje na zainteresowanie badaczy. O ile sprawa ustawodawstwa językowego została już naświetlona, o tyle działania podejmowane na szczeblu niższym, ministerialnym, w obrębie poszczególnych resortów nie są dostatecznie znane, a niewątpliwie nie mniej ciekawe. Do przyjrzenia się tym zagadnieniom skłaniają też pretensje o niedostateczne uwrażliwienie na problematykę kultury języka, które pod adresem władz państwowych formułowane były w międzywojennych czasopiśmie poprawnościowych:

korektury potrzebują prawie wszystkie rozporządzenia i ustawy wydawane w Dzienniku Ustaw Rzeczy Polskiej. [...] Zwracamy uwagę władz centralnych na te smutne objawy, które mogą doprowadzić język nasz do zachwaszczenia, jakiego nie doznał w najgorszych epokach swojego życia. (PorJ 1922: 123)

wystarczy wziąć pierwszy lepszy numer „Monitora”, aby się przekonać, na jakie tortury kładziony jest nasz język i jakiego znieprawienia już stał się ofiarą. (PorJ 1925: 122)

Ponieważ poradnictwo językowe uprawiane na łamach prasy nie przynosiło oczekiwanych rezultatów, miłośnicy języka postulowali, by i w tym wymiarze zastosować drogę poleceń służbowych: „gorącą prośbę dołączamy, bo polecenia wydane przez ministeria muszą być wykonywane i znajdują łatwiej posłuch, niż wszelkie rady i porady, albo nawet wezwania” (PorJ 1922: 123), „Czyż sprawa taka nie woła o wkroczenie ministerium i nakaz stanowczy?” (PorJ 1922: 6).

Wybór Ministerstwa Komunikacji (Kolei Żelaznych) jako podmiotu działań poprawnościowych na polu języka motywowany był głównie trzema czynnikami. Przede wszystkim język używany w kolejnictwie miał opinię żargonu szczególnie nasyconego obcymi, niemieckimi naleciałościami. Było to spowodowane tym, że nawet w okresie autonomii galicyjskiej na kolei czy na poczcie zachowano język niemiecki jako urzędowy. Był to również język obowiązujący na egzaminach w kolejnictwie (Stadt Müller 1919: 1). Stał się on podstawą wytworzenia specyficznej gwary kolejowej, do której użycia przywykli pracownicy kolei. Po

restytucji państwa polskiego moralnym obowiązkiem stała się polonizacja języka w kolejnictwie. Pierwszy krok w tym kierunku był jeszcze inicjatywą prywatną, podjętą przez inżyniera Karola Stadtmüllera, który w 1919 roku wydał *Słowniczek kolejowy*. Słowniczek zawierał zestawienie terminów żargonowych, dostarczonych autorowi przez inżynierów kolejowych z Krakowa, z ich odpowiednikami polskimi (Stadtmüller 1919: 1–2). Ostateczna kodyfikacja nazewnictwa spoczęła jednak na barkach resortu kolejnictwa. Wyeliminowanie żargonu kolejowego nie było łatwe, o czym mogą świadczyć wspomnienia kapitana marynarki wojennej Mamerta Stankiewicza z podróży pociągiem odbytej w latach dwudziestych: „Gdy po minięciu Torunia wjechałem na terytorium dawnego zaboru pruskiego, trudno mi było uwierzyć, że się znajduję jeszcze w Polsce. Kolejarze nosili uniformy typu pruskiego, wyglądali jak Niemcy i [...] często rozmawiali w najczystszej dialekcie niemieckim” (Stankiewicz 1995: 267). Niektóre terminy niemieckie musiały przetrwać w kolejnictwie kolejny dziesięć lat: świadczą o tym spisy terminologiczne z drugiej połowy lat trzydziestych, w których podaje się jeszcze liczne warianty niemieckie i ustala obowiązujące ich polskie ekwiwalenty, na przykład *Rettungswagen* — *wagon ratunkowy* czy *Tunnelwagen* — *Wagon do kontroli tunelów* (Dz.Urz. MK 1931, nr 13) albo też *Schalttafel* — *Tablica rozdzielcza* (Dz.Urz. MK 1936, nr 1). Rodzima *miejscówka*, użyta już w 1922 roku w ministerialnym rozporządzeniu dotyczącym numerowanych miejsc w pociągach (Dz.Urz. MKŻ 1922, nr 13, poz. 24), długo musiała toczyć rywalizację z obcą *platzkartą*, skoro spis terminów opublikowany dziesięć lat później zawiera jeszcze pozycję: *platzkarte* jako termin niemiecki i *miejscówka* jako „równoznacznik polski” (Dz.Urz. MK 1932, nr 7). Drugi motyw to ponadprzeciętne (jak wynika z dotychczasowej wiedzy) zainteresowanie Ministerstwa Komunikacji kulturą języka, przeczące opiniom o lekceważeniu przez władze Drugiej Rzeczypospolitej kwestii poprawności języka urzędowego. Znaczenie kolei jako środka transportu w okresie międzywojennym powodowało, że terminologia kolejowa przenikała do języka ogólnego. Część bardziej specjalistycznego słownictwa była znana tylko w środowisku kolejarzy, część jednak przyswajali także podróżujący. Również ten aspekt upowszechniania się terminologii kolejowej był uwzględniany — jako trzeci z czynników — przy wyborze Ministerstwa Komunikacji jako podmiotu polityki językowej. Wprowadzone wówczas terminy przetrwały próbę czasu i zmiany ustroju, nie sprawia więc problemu ustalenie ich odnośności przedmiotowej (pojęciowej).

Resort, o którego działalności na rzecz poprawności językowej traktuje niniejszy szkic, kilkakrotnie w okresie międzywojennym zmieniał swoją nazwę: początkowo nazywał się Ministerstwem Komunikacji, w 1919 roku zmienił nazwę na Ministerstwo Kolei Żelaznych, następnie w 1924 roku na Ministerstwo Kolei, by w tym samym roku powrócić do pierwszej nazwy Ministerstwo Komunikacji¹.

¹ Dane ustalone na podstawie dzienników urzędowych ministerstwa.

Ostatnia zmiana spowodowana była rozszerzeniem zakresu spraw podlegających ministerstwu — w jego gestii znalazły się wówczas również sprawy lotnictwa.

Przez niemal cały okres międzywojenny, od roku 1920 do 1938, działała, będąca organem doradczym ministerstwa, Komisja Językowa². Jeszcze przed jej oficjalnym powołaniem w marcu 1919 roku ukazał się pierwszy okólnik językowy. Do grudnia 1924 roku Komisja Językowa ogłosiła osiem kolejnych okólników językowych³. Zostały one zweryfikowane i zaktualizowane w latach 1931–1932 w spisach nr 1–3 „wyrazów i wyrażeń obcych lub nieodpowiadających duchowi języka polskiego, których używać nie należy, z podaniem wyrazów i wyrażeń właściwych”⁴ (Dz.Urz. MK 1930, nr 10; 1931, nr 1; 1932, nr 3). W kolejnych latach ukazały się spisy nr 4–6 (Dz.Urz. MK 1932, nr 16; 1938, nr 72). Oprócz *Spisów wyrazów i wyrażeń obcych lub nieodpowiadających duchowi języka polskiego* regularnie ukazywały się również *Spisy terminologiczne terminów odnoszących się do spraw: ogólnych, osobowych, finansowych, handlowych, ruchowych, drogowych, mechanicznych i zasobów*⁵. W sumie do 1938 roku ukazało się dziesięć spisów terminologicznych. W 1939 roku wykazy te zostały unieważnione i zastąpione *Spisem terminów urzędowych, których należy używać w aktach urzędowych Ministerstwa Komunikacji (Spis terminów 1939)*. Według regulaminu ogłoszonego w 1931 roku w skład Komisji Językowej, oprócz specjalistów z branży kolejnictwa, wchodziło dwóch rzeczoznawców językowych: byli to Adam Antoni Kryński oraz Kazimierz Król; po śmierci Kryńskiego w 1933 roku do komisji zaangażowano jako konsultanta językowego prof. Stanisława Szobera (Dz.Urz. MK 1933, nr 8). Przewodniczącym był dr inż. A. Wasiutyński. Gremium to miało wyznaczone dwa zadania: „czuwanie nad czystością języka polskiego przez usuwanie z języka urzędowego wyrazów i wyrażeń niewłaściwych i podawanie zamiast nich wyrazów i wyrażeń, odpowiadających duchowi języka polskiego” oraz ujednolicanie i polonizację terminologii. Wprowadzono wymóg akceptacji przez komisję wszystkich projektów dokumentów przeznaczonych do druku. Przez lata swojej działalności na usługach Ministerstwa Komunikacji Komisja Językowa nie próżnowała: publikowane jako okólniki lub obwieszczenia wykazy zawierały po kilkadziesiąt pozycji wyrazów (i wyrażeń) „właściwych” i „niewłaściwych” oraz terminów niemieckich i polskich równoznaczników. Nie zadowolano się przy tym

² W 1920 roku ówczesny Minister Kolei Żelaznych powołał Komisję Językową oraz zatwierdził jej regulamin. Do tego rozporządzenia nie udało mi się niestety dotrzeć, prawdopodobnie nie zostało ono opublikowane w dostępnych Dziennikach Urzędowych. Źródłem informacji o istnieniu tego aktu jest rozporządzenie z 1930 roku „w sprawie Regulaminu Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji oraz składu osobowego tej Komisji”, które przywołuje wcześniejszy dokument i znosi jego obowiązywanie (Dz.Urz. MK 1931, nr 1, poz. 1).

³ Informacja zawarta w Komunikacie Komisji Językowej w Dodatku do Dziennika Urzędowego z 1932 roku (Dz.Urz. MK 1932, nr 3).

⁴ Spisy te ukazywały się jako okólniki Komisji Językowej w Dodatku do Dzienników Urzędowych.

⁵ Od 1924 roku również „do spraw lotniczych”.

raz ustaloną wersją: kolejne wykazy albo niektóre w nich pozycje były aktualizowane, weryfikowane, udoskonalane. Terminy oraz wyrazy i wyrażenia uznane za właściwe we wcześniejszych spisach — w kolejnych zestawieniach były korygowane. Na przykład w spisie z 1931 roku komisja podała jako odpowiednik niem. *Armsignal* termin *semafor* (Dz.Urz. 1931, nr 7), natomiast w wykazie z 1936 roku wprowadziła rozróżnienie ogólnej nazwy *semafor* (tym razem jako ekwiwalentu niem. *Hauptsignal*⁶) oraz jego dwóch typów: *semafora ramiennego* (niem. *Arm-signal* ‘semafor w postaci słupa z ramionami ruchomymi’) oraz *semafora świetlnego* (niem. *Tageslichtsignal* ‘semafor w postaci słupa z latarniami świecącymi we dnie i w nocy’) (Dz.Urz. 1936, nr 1). Taka płynność normy nie była oczywiście komfortowa dla osób redagujących dokumenty ministerialne. Oprócz wymienionych dwóch typów spisów komisja publikowała różne objaśnienia, na przykład do zasad pisowni wydanych przez Akademię Umiejętności „co do pisania dużych i małych liter w przepisach i korespondencji urzędowej” (Dz.Urz. MK 1934, nr 4), albo odnośnie do poprawności pewnych konstrukcji składniowych, na przykład:

Ze względu na nadużywanie rzeczowników odsłownych i unikanie trybu bezokolicznego, Komisja wyjaśnia, że zwroty: do obowiązków należy czuwać, dbać i t.p., również jak zwroty: do obowiązków należy czuwanie, dbanie i t.p. są jednakowo prawidłowe. (Dz.Urz. MK 1932, nr 16)

Kodyfikacja obejmowała też znaczenia wyrazów, zwłaszcza synonimów albo nieznacznie różniących się pod względem słowotwórczym, na przykład *przepisowy* — *przepisany* czy *przybory* — *przyrządy*. Komisja rozgraniczała ich znaczenia, na przykład *przepisowy* ‘zgodny co do treści lub formy z przepisami’ — *przepisany* ‘obowiązujący lub żądany podług przepisów’; *przybory* ‘drobne urządzenia do załatwiania pewnych czynności’ — *przyrządy* ‘narzędzia pracy’ (Dz.Urz. MK 1932, nr 16). Definiowano neosemantyzmy terminologiczne, jak wspomniany wcześniej wyraz *semafor* ‘przyrząd sygnałowy, ogradzający (sic!) odcinek szlaku lub pewne miejsce i wskazujący, czy jazda na ten odcinek lub miejsce jest dozwolona, czy też zabroniona’ (Dz.Urz. MK 1936, nr 1). Regulacjami obejmowano też zakresy użycia wyrazów o tożsamej funkcji, na przykład partykuł *także* i *również*: *także* miało być stosowane „przy łączeniu rzeczowników”, natomiast *również* „przy łączeniu czasowników i przymiotników” (Dz.Urz. MK 1934, nr 4). O sztuczności tego ostatniego podziału świadczy przytoczona wcześniej wypowiedź komisji, w której za pomocą *również* połączono, wbrew późniejszym ustaleniom, rzeczowniki *zwroty*. Usprawiedliwieniem może być to, że wyjaśnienie zostało zredagowane przed sformułowaniem normy. Nie zmienia to jednak faktu, że była ona trudna do egzekwowania.

Prace Komisji Językowej stanowią normatywny aspekt działalności Ministerstwa Komunikacji na polu poprawności językowej. Głównym kryterium,

⁶ Stadtmüller w *Słowniczku kolejowym* podaje jako odpowiednik *Hauptsignal* *sygnał główny* (Stadtmüller 1919: 21).

decydującym o kwalifikowaniu wyrażen jako „niewłaściwych” i „właściwych” było kryterium narodowe. O pierwszoplanowym miejscu tego aspektu oceny świadczą określone w regulaminie cele i obowiązki Komisji Językowej, wśród których wymieniona została polonizacja terminologii oraz opracowywanie spisów wyrażen obcych i sprzecznych z duchem polszczyzny. Pod lupą znalazły się przede wszystkim te połączenia, które mogły powstać w wyniku dosłownego tłumaczenia obcych, zwłaszcza niemieckich i rosyjskich, konstrukcji. Takie pozycje w wykazach opatrywane są niekiedy skrótami *niem.* oraz rzadziej *ros.*, na przykład *do dalszego urzędowania (niem.)* (zestawione z uznanym za poprawne *do dalszego traktowania*); *iść komu na rękę (niem.)* — *popierać; nadsyłać na adres (niem.)* — *nadsyłać pod adresem; nie śmie się to powtórzyć (niem.)* — *nie powinno, nie może się to powtórzyć; drogą wyjazdów (ros.)* — *przez wyjazdy; konferencja przy udziale (ros.)* — *konferencja z udziałem; planomierny projekt (ros.)* — *projekt planowo obmyślany; tem nie mniej (ros.)* — *nie mniej jednak* (Dz.Urz. MK 1930, nr 10). Niekiedy podaje się też w nawiasie obcy odpowiednik, na przykład *komisja dla... (niem. für)* — *komisja do...; odnośnie czego (ros. odnositielno czewo)* — *co się tyczy czego, co do czego, w stosunku do czego, odnośnie do czego* (Dz.Urz. MK 1930, nr 10). Nie opatruje się takimi kwalifikatorami zapożyczeń właściwych z łaciny, mimo że w spisach znajduje się bardzo wiele dziewiętnastowiecznych latynizmów leksykalnych, które nakazuje się zastępować wskazanymi wyrazami rodzimymi, na przykład *definitywny* — *ostateczny, ostatecznie ustalony; dementować (np. pogłoski)* — *zaprzeczać (np. pogłoskom); dementi* — *zaprzeczenie, wskazanie kłamstwa; identyfikować* — *utożsamiać; incydent* — *wydarzenie, zajście; interpretacja* — *tłumaczenie, wyjaśnienie, wykładnia; konsumpcja* — *spożycie* (Dz.Urz. MK 1930, nr 10); *adnotacja* — *uwaga; aprowizacja* — *zaopatrzenie; akumulacja* — *nagromadzenie; blankiet* — *formularz; eksport* — *wywóz* (Dz.Urz. MK 1932, nr 3, nr 7); *egzystencja* — *istnienie; fakultatywny* — *nieobowiązujący, warunkowy, w miarę potrzeby; obligatoryjny* — *obowiązkowy; proweniencja* — *pochozenie; regeneracja (przywrócenie pierwotnej zdatości)* — *odnowienie; relacjonować* — *zdawać sprawę, donosić* (Dz.Urz. MK 1932, nr 16). Zgodnie z ówczesnymi nastrojami, uobecniającymi się w publikacjach poprawnościowych, z niechęcią traktuje się te wyrazy, które — mimo istniejącego źródłosłowu łacińskiego — budzą podejrzenie, że w ich przejściu do polszczyzny jakąkolwiek rolę mogło odegrać pośrednictwo niemieckie. Wiele spośród tych zapożyczeń zostało omówionych w książce Fryderyka Skobla jako przykłady ukazujące „skażenie języka polskiego” w dziennikach. Skobel interpretuje je jako indywidualizmy dziennikarskie, które pod wpływem prasy rozprzestrzeniły się w języku, na przykład o wyrazie *proweniencja* pisze, że nie jest to w języku polskim zapożyczenie łacińskie ani francuskie, ale wytwór dziennikarski utworzony na podobieństwo niemieckiego *provenienzen* (Skobel 1877: 36). Podobnie w naśladowaniu niemieckich *facultativ* i *obligatorisch*, przerobionych z łaciny przez niemieckich prawników, upatruje źródło przymiotników *fakultatywny* i *obligatoryjny* (Skobel

1877: 51). Rządziej zastrzeżenia komisji budziły anglicyzmy, na przykład: *import* — *przywóz*, *boksy (samochodowe)* — *stoiska (samochodowe)* oraz wyrazy o proweniencji francuskiej: *metro* — *kolej miejska*; *szosa (jako przeciwstawienie drogi gruntowej)* — *droga twarda*. Motywowane kryterium narodowym jest zapewne również usuwanie złożzeń i wymóg zastępowania ich połączeniami opisowymi, na przykład zamiast *nitogrzej* — *robotnik przy nagrzewaniu nitów*; *asfaltobeton* — *beton asfaltowy*; *pociąg jednojednostkowy* — *pociąg (złożony) z jednej jednostki*; *pociąg wielojednostkowy* — *pociąg (złożony) z wielu jednostek*; *elektrotrakcja* — *trakcja elektryczna*. Wyrazy złożone uznawane były za właściwość języka niemieckiego. Ich obecność w polszczyźnie interpretowano jako spuściznę zaborów i w imię idei oczyszczenia języka postulowano pozbywanie się ich (Klemensiewiczówna 1951: 113).

Kryterium narodowe nie jest jednak stosowane bezwyjątkowo, a Komisji Językowej nie można zarzucić nastawienia zbyt purystycznego. Nie budzą zastrzeżeń wyrazy obce, mające dłuższą tradycję w polszczyźnie, na przykład *wagon* czy *kontroler*, natomiast jako błędne kwalifikuje się zapożyczenia uznawane za spuściznę zaborów. Dopuszcza się do użycia niektóre nowe zapożyczenia. Wśród nich warto wskazać na termin *semafor*, mający źródłosłów grecki (SWOA). Został on wtórnie wykorzystany w kolejnictwie, początkowo oznaczał bowiem optyczny telegraf używany w komunikacji z okrętami na pełnym morzu (SWOA, SWil).

Zdecydowanie mniejsze znaczenie niż kryterium narodowe mają inne względy. W spisach sygnalizuje się uwzględnianie kryterium uzualnego, terytorialnego oraz czasowego. Jednak wyrażoną *expressis verbis* informacją, jaki aspekt jest uwzględniany w ocenie wyrazu czy wyrażenia, dysponujemy bardzo rzadko, na przykład wprowadzenie jako obowiązującego wyrażenia *szybkość pociągu*, w opozycji do „niewłaściwego” *prędkość pociągu*, uzasadnia się następująco: „ze względu na powszechne użycie tego synonimu w kolejnictwie” (spis terminologiczny nr 6, Dz.Urz. MK 1934, nr 4); wyraz *drewutnia* kwalifikuje się jako prowincjonalizm i zamiast niego wprowadza uznane, jak z tego wynika, za ogólnopolskie *drwalnia*; z kolei przy „niewłaściwej” formie dopełniacza l. mn. *krzyży* wyjaśnia się, że jest ona „dawniejsza” niż zalecone *krzyżów* (1932). Większość jednak pozycji figuruje bez uzasadnienia, a kryterium oceny pozostaje w sferze domysłów, na przykład zamiast *zapora drogowa* wprowadza się jako obowiązujące *rogatka drogowa* (spis terminologiczny nr 7), zamiast *stanowisko parowozu* — *stoisko parowozu*; zamiast *jazda do tyłu* — *jazda wtył, lub wstecz* (spis terminologiczny nr 6); zamiast *dolki (w torze źle utrzymanym)* — *wyboje* (spis terminologiczny nr 6), zamiast *urlop zdrowotny* — *urlop dla poprawy zdrowia* (Dz.Urz. MK 1931, nr 13). W interpretacji normatywnego stanowiska komisji mogą pomóc ówczesne wydawnictwa poprawnościowe, ponieważ wiele spośród błędów językowych wskazywanych i poprawianych w ministerialnych spisach było obiektem krytycznych uwag również na ich łamach. Na przykład *pobory*, do których

zastrzeżenia ma komisja i które zaleca zastępować *placą*⁷. O tym, że powołane przez Ministerstwo Komunikacji gremium reprezentowało politykę językową władz Drugiej Rzeczypospolitej, świadczy natomiast pominięcie w wykazach wyrazu *ministerstwo*, który w kręgach miłośników języka uznawany był za rusezcizm i który bezskutecznie postulowano zastąpić *ministerium*⁸.

Pracom komisji i patronującemu im ministerstwu nie można odmówić szlachetnych intencji, jednak działalność ta nie była wolna od mankamentów. Niekorzystna z praktycznego punktu była przede wszystkim płynność normy, która utrudniała bycie na bieżąco z zaleceniami i ich przestrzeganie zgodnie ze stanem aktualnym. Mankamentem była także przesadna restrykcyjność, ujawniająca się w niekiedy wręcz sztucznym rozgraniczaniu znaczeń wyrazów o synonimicznej treści lub zakresów użycia słów pełniących analogiczne funkcje (kazus *także — również*). Akty prawne publikowane w dziennikach urzędowych świadczą o tym, że nadążanie za zmianami wprowadzanymi przez Komisję Językową nie zawsze się udawało. Na przykład w spisie terminologicznym nr 10 z 1938 roku złożenie *elektrotrakcja* nakazuje się zastępować terminem opisowym *trakcja elektryczna*. Tymczasem w roku następnym ukazuje się zarządzenie Ministra Komunikacji „o premiowaniu pracowników elektrotrakcji w przedsiębiorstwie »Polskie Koleje Państwowe«” (Dz.Urz. MK 1939, nr 15, poz. 84).

Przejawem ministerialnej troski o język było nie tylko powołanie Komisji Językowej oraz zatwierdzanie przygotowanych przez to gremium wykazów. Zdarzało się, że Minister Komunikacji sam wydawał zarządzenia motywowane względami poprawnościowymi. Taki charakter ma na przykład *Okólnik [...] do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie zmiany rozporządzenia o wydawaniu i formie ściennych rozkładów jazdy*, w którym jako powód wydania aktu podaje się „utrzymanie czystości języka”. Zarządzona zmiana polegała na doprecyzowaniu, że w nagłówku ściennego rozkładu jazdy pociągów siedziba regionalnej dyrekcji kolei państwowych ma być wyrażona określeniem przymiotnikowym, a więc *Warszawska, Lwowska, Poznańska, Katowicka* itp. (Dz.Urz. MKŻ 1923, nr 5, poz. 16). Chronologia wypowiedzi pozwala widzieć w tym reakcję na uwagę sformułowaną pod adresem urzędu kolejnictwa przez „Poradnik Językowy” w 1922 roku:

Nawet dyrekcje kolejowe na rozkładach jazdy są niepewne, jak się nazwać; obok: „*dyrekcja krakowska, radomska*”, czytamy już: *dyrekcja Lwów, dyrek-*

⁷ Na temat *poborów* w znaczeniu wynagrodzenia za pracę wypowiedział się między innymi A.A. Kryński w opublikowanym odczycie *O języku urzędowym doby dzisiejszej zwłaszcza w sądownictwie* (Kryński 1925: 34–38). W „Poradniku Językowym” stwierdzono nawet, że *pensja*, mimo że obcego pochodzenia, jest lepsza niż ten „niedawny nowotwór znaczeniowy” (PorJ 1923: 51).

⁸ Sześciokrotnie temat *ministerstwo* czy *ministerium* powracał w międzywojennych rocznikach „Poradnika Językowego” (Treder 1972: 180). Hasło *ministerstwo* znajdziemy również w książce Jana Tadeusza Wróblewskiego *2000 błędów językowych, barbaryzmów, dziwolągów i nowotworów...* (Wróblewski 1926: 22).

cja Stanisławów, dyrekcja Warszawa, dyrekcja Wilno. Czyż sprawa taka nie woła o wkroczenie ministerium i nakaz stanowczy? (PorJ 1922: 6)

Nieodmienianie nazwy miejscowej w zestawieniach typu *oddział Kraków, parafia Sokolniki* czy właśnie *dyrekcja Lwów* uznawane było za zwyczaj galicyjski, wykształcony w dobie autonomii, kiedy w tłumaczeniach na język polski obowiązywało podanie formy podstawowej nazwy (Wróblewski 1926: 34). Resort kolejnictwa naraził się na zarzut lekceważenia poprawności języka, obdarzając zbyt dużym zaufaniem regionalne dyrekcje, ponieważ w zmienianym rozporządzeniu pozycja na nazwę miejscową była pozostawiona do uzupełnienia (wykropkowana): „Polskie Koleje Państwowe/ Dyrekcja” (Dz.Urz. MKŻ 1921, nr 16, poz. 47). Nie można natomiast odmówić ministerstwu stanowczej reakcji, co postulowała redakcja „Poradnika Językowego”. Publiczna nagana była o tyle niezasłużona, że w dokumentach publikowanych w dziennikach urzędowych stosowano raczej formy przymiotnikowe, na przykład: „O wymianie wagonów bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy kolejami państwowymi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego” (Dz.Urz. MK 1919, nr 1, poz. 14), „Dyrekcja Warszawska, Radomska, Wileńska itp.” (Dz.Urz. MKŻ 1924, nr 6, poz. 26). Pech chciał, że niefortunne połączenia znalazły się akurat w miejscach najbardziej ekspozycyjnych, bo na ściennych rozkładach jazdy. O używaniu form przymiotnikowych przypomniała jeszcze po dziesięciu latach Komisja Językowa w spisie nr 3 z 1932 roku (Dz.Urz. MK 1932, nr 3).

Na zakończenie warto odnotować, że troska o język w kolejnictwie miała też postać inicjatywy oddolnej. Jej przejawem jest odezwa Zarządu Koła Urzędników Administracyjnych przy Polskim Związku Kolejowców w Poznaniu, zapowiadająca utworzenie biblioteki polskiej i zawierająca prośbę, kierowaną do mieszkańców innych dzielnic, o dary w postaci książek. Jako motyw tego przedsięwzięcia przedstawia się „obznajomienie tutejszych urzędników kolejowych z literackim językiem polskim, którego brak w Wielkopolsce dotkliwie uczuć się daje”. Zdaniem autorów odezwy czytelnictwo polskich książek pozwoliłoby podnieść poziom polszczyzny „w Poznańskim, gdzie ludzie skądinąd bardzo wykształceni, na polu piśmiennictwa polskiego wykazują ogromne braki, mimo że są ożywieni najlepszymi chęciami poznania naszego kochanego rodzinnego języka i jego literatury” (Dz.Urz. MKŻ 1920, nr 19).

Podsumujmy, przedstawiając najistotniejsze wnioski.

W świetle zaprezentowanych materiałów utyskiwania na brak zainteresowania władz Drugiej Rzeczypospolitej zagadnieniami kultury języka, wypełniające łamy międzywojennej prasy poprawnościowej, należy uznać za przesadzone, a w stosunku do Ministerstwa Komunikacji (Kolei Żelaznych) nawet bezzasadne. Starania o poprawność języka są ważnym aspektem działalności resortu kolejnictwa. O przywiązywaniu dużej wagi do kwestii kultury języka świadczy powołanie Komisji Językowej, w której skład wchodził jako konsultanci wybitni języko-

znawcy specjalizujący się w zagadnieniach poprawności języka urzędowego, jak A.A. Kryński czy K. Król⁹. Komisja ta aktywnie działała przez cały okres dwudziestolecia: od roku 1919 do 1939. Jej prace miały na celu oczyszczanie języka w kolejnictwie oraz polszczyzny urzędowej w ogóle z zapożyczeń strukturalnych z języków niemieckiego i rosyjskiego oraz z nowszych latynizmów, zwłaszcza takich, które mogły dostać się do języka polskiego *via* język niemiecki. Drugim ważnym zakresem działalności było polonizowanie dotychczasowej niemieckojęzycznej terminologii. Wymienione pola działania komisji były sposobem walki ze spuścizną zaborów, co wydaje się oczywiste w wypadku germanizmów i rusycyzmów, ale — jak wspomniano — dotyczy również latynizmów, których obecność uznawano za spadek po tak zwanym języku galicyjskim z czasów autonomii.

W świetle samych dzienników urzędowych Ministerstwa Komunikacji, które były źródłem w badaniu zagadnienia polityki językowej w międzywojniu, nie sposób oczywiście ocenić, jaka była skuteczność działań komisji, zwłaszcza w jakim stopniu jej wytyczne respektowano na niższych szczeblach urzędniczej drabiny. Niewątpliwie natomiast opisane inicjatywy resortu kolejnictwa na polu kultury języka są ważnym świadectwem ówczesnej świadomości językowej.

Bibliografia

- Dz.U. RP: Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, <https://isap.sejm.gov.pl>.
- Dz.Urz. MK: Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, <https://jbc.bj.uj.edu.pl>.
- Dz.Urz. MKŻ: Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych, <https://jbc.bj.uj.edu.pl>.
- Hibel K. (2014), „*Wojna na mapy*”, „*wojna na słowa*”. *Onomastyczne i międzykulturowe aspekty polityki językowej II Rzeczypospolitej w stosunku do mniejszości ukraińskiej w Galicji Wschodniej w okresie międzywojennym*, Berlin.
- Klemensiewiczówna I. (1951), *Wyrazy złożone nowszej polszczyzny kulturalnej*, Kraków.
- Król K. (1928), *Wskazówki językowe do tekstu wydawnictw urzędowych*, Warszawa.
- Kryński A.A. (1925), *O języku urzędowym doby dzisiejszej zwłaszcza w sądownictwie*, Warszawa.
- Lubaś W. (2012), *O polskiej polityce językowej*, „Poradnik Językowy”, nr 6, s. 11–33.
- PorJ (1922), „Poradnik Językowy”.
- PorJ (1925), „Poradnik Językowy”.
- Sagan-Bielawa M. (2012), *Status prawny polszczyzny w odbudowywanym państwie polskim (lata 1916–1924)*, „Socjolingwistyka” 26, s. 107–121.
- Skobel F. (1877), *O skażeniu języka polskiego w dziennikach i w innych pismach osobiście w Galicji*, Kraków.
- Spis terminów* (1939), *Spis terminów urzędowych, których należy używać w aktach urzędowych Ministerstwa Komunikacji w zamian terminów napotykanych dotychczas*, Warszawa.
- Stadtmüller K. (1919), *Słowniczek kolejowy. Zestawiony na podstawie wyrażen podanych przez inżynierów kolejowych*, Kraków.
- Stankiewicz M. (1995), *Z floty carskiej do polskiej*, Gdynia.

⁹ Kryński był między innymi autorem rozprawki *O języku urzędowym doby dzisiejszej, zwłaszcza w sądownictwie* (Kryński 1925), Król zaś napisał *Wskazówki językowe do tekstu wydawnictw urzędowych* (Król 1928).

- SWil: *Słownik języka polskiego*, t. 1–2, nakładem M. Orgelbranda, Wilno 1861.
- SWOA: M. Arct, *Słownik wyrazów obcych (33 000 wyrazów, wyrażen i przysłów cudzoziemskich)*, wyd. 18, Warszawa 1947.
- Treder J. (1972), *70 lat „Poradnika Językowego”*, Warszawa.
- Woźniak E. (2015), *Polityka językowa państwa polskiego w okresie międzywojennym*, „Socjolingwistyka” 29, s. 7–20.
- Wróblewski J.T. (1926), *2000 błędów językowych, barbaryzmów, dziwolągów i nowotworów ze wszystkich dzielnic Polski zebranych wraz ze słowniczkiem, jako też wzorki stylu urzędowego*, Warszawa.

Contribution to linguistic politics in the Interwar Period — Ministry of Communication for the sake of language

Summary

The article presents the interwar initiatives of the Polish Ministry of Transport (for some time functioning under the name of the Ministry of Railroad) that served to encourage appropriate language use. In order to promote linguistic correctness in rail transport, the ministry established the Language Commission, which functioned in 1919–1938. The members of this organisation, which was an advisory body of the ministry, included linguists (A.A. Kryński, K. Król, S. Szober). The commission published lists of phrases of foreign origin that were deemed incorrect, especially those used in official letters. Recommended equivalents were provided, too. The commission also Polonized German terminology. These initiatives serve as evidence of language awareness at the time. They also bring new arguments to the discussion of Poland’s linguistic politics in the interwar period.

Keywords: the history of the Polish language: 1918–1939, Interwar Period, linguistic politics, appropriate use of the official language, Ministry of Communication