

prof. ucz. dr hab. Anna Dargiewicz
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie
Wydział Humanistyczny
Instytut Językoznawstwa
Katedra Języka Niemieckiego
ul. Kurta Obitza 1, pok. 347
10-725 Olsztyn

Recenzja

rozprawy doktorskiej Pana mgra Sebastiana Maślanki pt. „*Die deutsche Fachsprache des Eisenbahnwesens. Eine morphosemantische Analyse unter kontrastiver Berücksichtigung des Polnischen*“ (Niemiecki język specjalistyczny kolejnictwa. Analiza morfosemantyczna z uwzględnieniem polsko-niemieckiej perspektywy kontrastywnej) napisanej pod kierunkiem prof. UO dr hab. Felicji Księżyk.

Przedłożona do recenzji praca doktorska Pana mgra Sebastiana Maślanki jest jednym z przyczynków badawczych poświęconych fenomenowi niemieckiego języka specjalistycznego z zakresu kolejnictwa. Autor dysertacji poddał analizie morfosemantycznej niemieckie terminy specjalistyczne z zakresu kolejnictwa uwzględniając przy tym polsko-niemiecką perspektywę kontrastywną. Zestawiając terminy niemieckie z ich polskimi ekwiwalentami Autor ukazuje różnice w procesach nominacyjnych obydwu systemów językowych.

Praca liczy 239 stron tekstu podzielonego na część teoretyczną: wprowadzenie, rozdziały od 1 do 3, w których w krótkim rysie historycznym ukazane zostało głębokie zakorzenienie kolejnictwa w tożsamości narodowej Niemców, szczegółowo przedstawione zostały teoretyczne założenia przedłożonej do recenzji rozprawy doktorskiej jak i odniesienia do literatury przedmiotu dotyczącej omawianych dziedzin językoznawstwa oraz część empiryczną (rozdziały 4-7), w której przeprowadzona, opisana i podsumowana została analiza lingwistyczna 3567 terminów z zakresu języka specjalistycznego kolejnictwa. Ponadto w pracy zawarto spis tabel i ilustracji, reprezentatywną liczącą 336 pozycji bibliografię oraz trzy streszczenia: w języku niemieckim, polskim i angielskim.

W części teoretycznej (rozdziały 1-3) – wprowadzającej do badania empirycznego – Autor rozprawy omawia zagadnienia teoretyczne dotyczące podjętej tematyki.

W pierwszym – historycznym – rozdziale rozprawy Autor odwołuje się do najważniejszych momentów w historii państwowości Niemiec i ujawnia szczególny związek systemu kolejowego z tożsamością narodową Niemców. Zostaje tu także podjęta refleksja nad tą swoistą

więzią, która w dalszej części pracy pozwala Autorowi na wielowymiarową interpretację charakteru uzyskanych wyników. Jak sam Autor bowiem zaznacza, dopiero odwołanie się do tożsamościotwórczego znaczenia transportu kolejowego pozwala zrozumieć istotną wartość analizy słownictwa z tego zakresu. Skupienie się tylko na mechanizmach słotwórczych, za pomocą których powstają terminy techniczne kolei, może przeciwstawić się często podtrzymywanej tezie o „anglofonii”, czyli dominacji języka angielskiego, w języku niemieckim, co słusznie zauważa Autor pracy. O ponadczasowości poruszanej w dysertacji tematyki świadczy znaczenie transportu kolejowego dla realizacji nowej strategii zrównoważonego rozwoju, tzw. European Green Deal (Europejski Zielony Ład).

Rozdział drugi koncentruje się na stanie badań nad językiem specjalistycznym kolei. Autor odwołuje się tu ze szczególną uwagą przede wszystkim do trzech prac niemieckojęzycznych podejmujących temat terminologii kolejowej z innej perspektywy. Są to: dysertacja Ilse Rahnenführer z 1965 roku pt. „*Untersuchungen zur Entstehung des Fachwortschatzes des deutschen Eisenbahnwesens*”, która jest poświęcona wyłącznie aspektom diachronicznym i oparta na stosunkowo niewielkim korpusie, monografia Sabine Krüger pt. „*Zum Fachwortschatz des frühen deutschen Eisenbahnwesens (ca. 1800-1860)*”, składająca się w dużej mierze ze słownika specjalistycznego oraz tom zbiorowy „*Die Sprache der Bahn. Zur deutschen Eisenbahnsprache im europäischen Kontext*” wydany pod redakcją Gerstenkorn/Hums/Schmidt w roku 2006. Autor dysertacji odwołuje się w tym rozdziale także do kilku polskich pozycji, przez co trafnie wskazuje na ważny fakt, iż do poruszanego problemu badawczego w polskim językoznawstwie podchodzono dotychczas w zupełnie inny sposób. Poczyniony w tym rozdziale swoisty bilans dotychczasowego stanu badań stanowi dość udaną próbę uchwycenia obszernego i aktualnego obrazu materiału terminologicznego niemieckiego języka specjalistycznego z zakresu kolejnictwa. Niektóre hipotezy zawarte w starszych opracowaniach udaje się Autorowi potwierdzić – np. zapowiedź Ilse Rahnenführer dotycząca wzrostu znaczenia rodzimych procesów słotwórczych kompozycji oraz derywacji. Uzyskane wyniki analizy pozwoliły Autorowi także na weryfikację niektórych poglądów zawartych w dostępnych opracowaniach na temat języka specjalistycznego kolejnictwa, jak np. tego dotyczącego stanowiska na temat słabnącego znaczenia synonimii w obrębie tego języka specjalistycznego, o czym pisała I. Rahnenführer. Zaletą przedłożonej do recenzji pracy jest ponadto fakt, że w zestawieniu z dotychczasowymi publikacjami dotyczącymi języka specjalistycznego kolejnictwa stwarza ona możliwość głębszego wglądu w zjawiska takie jak metaforyzacja oraz synonimia i ilustruje je za pomocą licznych przykładów pochodzących z terminologii z badanej dziedziny.

Rozdział trzeci poświęcony jest paradygmatom badawczym lingwistyki języków specjalistycznych. Słusznie zauważając brak konsensusu definicyjnego i metodologicznego w obrębie specjalistycznego językoznawstwa Autor rozprawy zaprezentował tu najczęściej spotykane definicje języków specjalistycznych oraz zilustrował je przez pryzmat ich ewentualnego przeniesienia na grunt badań czysto leksykalnych. Brak zgodności definicyjnej oraz metodologicznej skutkuje w praktyce badawczej głównie tym, że jako podstawę badań zazwyczaj wybierane jest odpowiednio takie pojęcie języka specjalistycznego, które wpisuje się w obrany kierunek analizy. Na tej podstawie Autor dysertacji wysuwa logiczny wniosek, że jedynie podejście syntetyczne może stanowić odpowiednią podstawę badania. Zatem łączy on określenie języka specjalistycznego z rozważaniami na temat roli badań leksykalnych w lingwistyce języka specjalistycznego celem teoretycznego ugruntowania podjętej w części empirycznej rozprawy analizy terminologicznej. Umieszczenie podjętego badania empirycznego w ramach istniejących, historycznych podejść badawczych Autor uważa za ważne, ponieważ wyjaśnia to charakter jego przedsięwzięcia i daje możliwość interpretacji uzyskanych w ten sposób wyników. Ten rozdział teoretyczny, któremu towarzyszy dużo refleksji Autora pracy, jest w obliczu opisanego w dalszej części pracy badania empirycznego bardzo ważnym elementem pracy.

Część teoretyczna przedłożonej do oceny rozprawy liczy 88 stron i jest – moim zdaniem – wyczerpującym wprowadzeniem do kolejnej części pracy, jaką jest analiza i opis zebranego materiału badawczego. Rozdziały teoretyczne stanowią – w mojej ocenie – solidną podstawę interpretacyjną na potrzeby realizowanego zadania badawczego, którego celem jest analiza morfosemantyczna terminów specjalistycznych z zakresu kolejnictwa.

Nie mam większych uwag krytycznych dotyczących kwestii merytorycznych w tej części pracy. Autor omawia tu te kwestie, które uważa za odpowiednie i konieczne dla recepcji obszernego wywodu w części empirycznej i czyni to w miarę wyczerpująco, co świadczy o jego samodzielności badawczej, a to z pewnością jest godne zauważenia i podkreślenia.

Obszerną część empiryczną dysertacji stanowią rozdziały 4-7 (strony 89-209). We wprowadzającym do części badawczej rozprawy rozdziale czwartym została opisana specyfika zgromadzonego korpusu badawczego. W tym miejscu widoczne jest wyraźne powiązanie terminologicznej metodologii badawczej z tematem dysertacji. Zarys historyczny powstania wielojęzycznego słownika specjalistycznego terminów kolejowych RailLexic łączy się ze wspomnianą w pierwszym rozdziale teoretycznym rolą kolei w ogólnoeuropejskiej strategii zrównoważonego rozwoju i tym samym świadczy o aktualności tematu, którego opisu podjął

się Doktorant. Zauważalna już w tym miejscu rozprawy koherencja pomiędzy ramami teoretycznymi rozprawy a analizą empiryczną zasługuje tym samym na pochwałę i świadczy o dojrzałości badawczej jej Autora.

W rozdziale czwartym Autor opisuje analizowaną bazę terminologiczną, koncentruje się przede wszystkim na podkreśleniu jej preskryptywnej funkcji, która może być gwarancją spójnego stosowania terminologii. W tej części pracy Autor uzasadnia ponadto wybór 24 domen RailLexic, z których został wyekscerpowany materiał do analizy empirycznej.

Obejmujący łącznie 3567 terminów z zakresu kolejnictwa korpus badawczy został zanalizowany morfosemantycznie, a wyniki sumiennie przeprowadzonej analizy zostały zawarte w rozdziałach piątym oraz szóstym zaprezentowanej rozprawy.

W rozdziale piątym Autor dysertacji przedstawił najbardziej produktywne procesy słowotwórcze, za pomocą których powstają niemieckie terminy specjalistyczne z zakresu kolejnictwa, a następnie uporządkował te terminy i ocenił według kryteriów ilościowych. Poszczególne typy terminów specjalistycznych zostały tu scharakteryzowane w kolejności odpowiadającej częstotliwości ich występowania.

Wnikliwy opis badania empirycznego Autor ilustruje każdorazowo licznymi przykładami z korpusu umieszczonymi w tabelach, co ułatwia recepcję przeprowadzonego badania, wizualizuje jego wyniki, co z kolei pozwala na bezpośrednią refleksję. Kolorowe wykresy kołowe świetnie ilustrują wyniki analizy ilościowej. Najlichnieszą grupę zbadanych leksemów (73%) stanowią złożenia rzeczownikowe dwu- i trójczłonowe (co oczywiście nie jest zaskakujące, zważywszy na rolę procesu kompozycji w języku niemieckim w tworzeniu terminów – nie tylko specjalistycznych), wśród których dominują tzw. kompozycje dopełniaczowe (70% wszystkich złożzeń), a więc takie złożzenia, które w swojej parafrazie zawierają grupę wyrazową i przydawkę w dopełniaczu. Autor wskazuje w swych wnioskach badawczych także na aktywną rolę derywatów jako członów kompozycji nominalnych. Największą produktywność wykazują tu odczasownikowe derywaty z sufiksem *-er* jako *nomina agentis* i *nomina instrumenti* oraz odczasownikowe derywaty z sufiksem *-ung* jako *nomina actionis*.

Kolejnym – potwierdzającym dotychczasowe badania w tym zakresie – wnioskiem Autora z przeprowadzonej wnikliwie analizy jest fakt, że polskie ekwiwalenty terminologiczne niemieckich kompozytów specjalistycznych w większości składają się z grup dopełniaczowych oraz fraz nominalnych połączonych z przydawką przymiotnikową. Wynik badania potwierdza dotychczasową charakterystykę zestawionych systemów językowych. Podczas gdy w języku

niemieckim widoczna jest wyraźna tendencja do syntetycznych środków wyrazu, język polski skłania się ku analitycznym środkom wyrazu.

Poza tym terminy specjalistyczne z zakresu kolejnictwa to: derywaty (15% zasobu korpusu badawczego), grupy wyrazowe (7%), skróty (4%). Autor opracowania zwraca uwagę na sufiksacje odczasownikowe stanowiące najliczniejszą grupę wśród derywatów występujących w badanym korpusie. Wyniki analizy wyekscerpowanego korpusu potwierdzają centralne znaczenie procesów kompozycji oraz derywacji w tworzeniu niemieckich terminów kolejowych. Cenna jest poza tym konstatacja Autora wynikająca z jego wnikliwej analizy zdefiniowanego korpusu dotycząca faktu, że elementy językowe pochodzące z innych języków odgrywają w języku specjalistycznym kolejnictwa obecnie niewielką rolę i ograniczają się do niewielu pojęć specjalistycznych, które w czasie powstawania kolei niemieckiej zostały zapożyczone z języka angielskiego. Po ustaleniu najczęstszych niemieckich strategii nominatywnych Autor dysertacji komentuje ich polskie odpowiedniki, co daje podstawę do porównania obu systemów językowych.

W następującym po rozdziale 5 empirycznym rozdziale 6 Autor skupia swą uwagę na aspektach jakościowych analizowanego korpusu. Według Niego są one z jednej strony swego rodzaju wyróżnikiem badanego słownictwa specjalistycznego ze względu na ich konieczność, a z drugiej strony zasługują na szczególną uwagę ze względu na ich powtarzalność. Autor ukazuje i ilustruje przykładami takie zjawiska typowe dla języka specjalistycznego kolejnictwa jak: metaforyzacja, animizacja, synonimia, obecność form rodzimych i obcych, dążenie do ekonomii językowej. Tendencja do wyrażania się w sposób metaforyczny wyrażająca się w niemieckiej terminologii z zakresu kolejnictwa w metaforach złożonych i animacjach, jest zdaniem Autora opracowania odzwierciedleniem ludzkiego postrzegania rzeczywistości. Synonimia natomiast odzwierciedla najważniejsze czynniki wewnątrz- oraz pozajęzykowe, które wpływały lub nadal kształtują kolejnictwo oraz formę jego języka. Autor zwraca tu szczególną uwagę na fakt, że zilustrowane przez niego przykłady synonimów są dowodem na to, że to zjawisko językowe wcale nie musi zagrażać zrozumiałości komunikacji specjalistycznej, a wręcz przeciwnie – stwarza możliwości przedstawienia różnych cech treściowych tego samego terminu. Omawiając wyniki przeprowadzonej analizy, wysuwając wnioski badawcze Autor dysertacji konsekwentnie odnosi się krytycznie do zdefiniowanych w pierwszej części rozprawy ram teoretycznych.

W podsumowującym rozdziale 7 rozprawy opisane zostały trafne spostrzeżenia oraz wnioski badawcze dotyczące omawianego korpusu. Autor dzieli się z czytelnikiem bardzo skrupulatnie

swoimi obserwacjami dotyczącymi terminów specjalistycznych z omawianego zakresu tematycznego.

Głównym celem recenzowanej dysertacji jest analiza morfosemantyczna niemieckiej terminologii specjalistycznej z zakresu kolejnictwa. Materiał językowy, który wyekstrahowano z najobszerniejszej, branżowej bazy terminologicznej RailLexic, poddano analizie pod kątem struktur morfologicznych oraz semantyki, co pozwoliło zarejestrować najbardziej produktywne mechanizmy słotwórcze w analizowanym obszarze specjalistycznym. Zestawienie terminów niemieckich z ich polskimi ekwiwalentami uwidocznilo różnice w procesach nominacyjnych obydwu systemów językowych i pozwoliło sformułować wnioski. Należy w tym miejscu podkreślić, że umiejętność formułowania trafnych wniosków świadczy o dojrzałości naukowej Doktoranta, o jego krytycznym i refleksyjnym podejściu do materiału badawczego i konsekwentnym realizowaniu wyznaczonych celów badawczych.

Przedłożona dysertacja jest dobrym źródłem informacji na temat specyfiki leksykalnej specjalistycznego języka kolejnictwa. Przeprowadzona przez Autora rozprawy wnikliwa analiza leksyki fachowej kolejnictwa oraz określenie jego typowych cech są wysoce uzasadnione między innymi w kontekście realizowanej obecnie przez Unię Europejską strategii zrównoważonego rozwoju, czego Autor dysertacji ma pełną świadomość. Opiszana przez Niego w rozdziale pierwszym rozprawy interoperacyjność stanowi integralny człon tej proekologicznej strategii, polegającej na harmonizacji infrastruktury oraz wszystkich związanych z tym procesów w celu zwiększenia międzynarodowego wykorzystania kolejnictwa, które to postrzegane jest za nader ekologiczną formę transportu. Na słowa uznania zasługuje również wybór bazy terminologicznej RailLexic do przeprowadzonej analizy lingwistycznej. Baza ta – uznawana przez międzynarodowe podmioty branży kolejowej – doskonale wpisuje się w ducha wymienionych działań na rzecz interoperacyjności oraz nadaje przeprowadzonej analizie reprezentatywny charakter. Jest to niewątpliwie duży atut przedstawionej do oceny dysertacji.

Analizę empiryczną Autor rozprawy przeprowadza sumiennie opierając się konsekwentnie na przykładach cytowanych z zebranego materiału empirycznego. Całość jest czytelna i spójna. Wyniki badania empirycznego zostały zaprezentowane jasno i czytelnie za pomocą odpowiednio wyeksponowanych przykładów celem zobrazowania wywodu, co jest kolejnym dużym plusem pracy. Doktorant zestawia w tabelach całe szeregi przykładów niemieckich

terminów specjalistycznych z badanego korpusu z ich polskimi odpowiednikami w celu zilustrowania swoich uwag i spostrzeżeń.

Moja krytyczna uwaga dotyczy stosowania w dysertacji (w jej części polskojęzycznej) terminów *fachowy*, *specjalistyczny*, *techniczny*. Autor rozprawy na stronie 52 nawiązuje do ciekawej publikacji Beaty Jarosz z roku 2018 pt. „*O (nie)tożsamości pojęć JĘZYK SPECJALISTYCZNY, JĘZYK SPECJALNY, JĘZYK FACHOWY, JĘZYK PROFESJONALNY, JĘZYK ZAWODOWY, PROFESJOLEKT, TECHNOLEKT*” („Polonica”, tom 38, s. 85–102), która pisze o „poważnym terminologicznym bałaganie” w opracowanych językoznawczych dotyczących komunikacji profesjonalnej czy specjalistycznej oraz słusznie zauważa, że istnieje potrzeba „wytyczenia wyraźnych granic między zakresami poszczególnych nazw, a tym samym do uściślenia aparatu pojęciowego” w tym zakresie (Jarosz 2018). Mniemam więc, że Autor ma świadomość problemu, z którym się mierzy. Jarosz przyznaje, że „kłopoty nomenklaturowe są również pochodną zarówno nadmiernego upraszczania bądź pomijania istotnych aspektów cechujących rozmaite fenomeny, jak i utożsamiania polskich nazw z podobnie brzmiącymi terminami funkcjonującymi na gruncie angielskim czy niemieckim” (Jarosz 2018). W przedłożonej do oceny rozprawie stosowane są przymiotniki *fachowy*, *specjalistyczny* i *techniczny*. „Formy te uznawane są przez leksykografów za synonimiczne, choć trzeba wyraźnie zaznaczyć, że nie są one równoznaczne” (Jarosz 2018). I tak spotykamy w dysertacji następujące określenia (są to tylko przykłady): „*Niemiecki język specjalistyczny kolejnictwa. Analiza morfosemantyczna z uwzględnieniem polsko-niemieckiej perspektywy kontrastywnej*” (tytuł w j. polskim), „*ograniczają się do niewielu pojęć technicznych*” (s. 234), „*Gruntowne prześwietlenie leksyki fachowej kolejnictwa*” (s. 232), „*Dokładny bilans terminologii fachowej kolejnictwa*” (s. 232), „*najaktualniejszego obrazu substancji terminologicznej niemieckiego języka fachowego kolejnictwa*” (s. 233), „*studiami dotyczącymi języka fachowego kolejnictwa*” (s. 233), „*paradygmaty badawcze lingwistyki języków fachowych*” (s. 233), „*skupiono się na najbardziej rozpowszechnionych definicjach języków fachowych*” (s. 233), „*wybierane jest odpowiednio takie pojęcie języka fachowego*” (s. 233), „*w dostępnych opracowaniach na temat języka specjalistycznego kolejnictwa*” (s. 233), „*właśnie leksyka fachowa jest nośnikiem treści specjalistycznych*” (s. 233), „*scementowanie całej grupy specjalistycznej*” (s. 234), „*Słowa kluczowe: języki specjalistyczne, lingwistyka języków specjalistycznych, kolejnictwo, terminologia fachowa, słowotwórstwo*” (s. 235). W moim odczuciu – niestety – stosowanie wymiennie tych trzech określeń fenomenów związanych z komunikacją w określonej dziedzinie nie jest właściwe. Jak konstatuje Jarosz

pojęcia te „nie są tożsame”. Chcąc uniknąć poważnego chaosu terminologicznego w przedłożonej do oceny rozprawie, zdecydowałabym jednak się na jeden z tych terminów. Wymienne posługiwanie się powyższymi (zastosowanymi przez Autora pracy) określeniami może skutkować poważnymi nieporozumieniami, gdyż denotaty tych terminów nie są tożsame, czego dowodzi Jarosz w swoim opracowaniu z roku 2018.

Praca została napisana składnym językiem – dobrą niemczyzną, rzeczowo i poprawnie merytorycznie. Autor wykazał się również zwięzłością stylu, logiką rozumowania i trafnym wnioskowaniem.

Jednakże kilka uwag natury formalnej należy w tym miejscu poczynić. Zastosowane w pracy przypisy dolne ciągłe (od 1 do 882), w których umieszcza się następujące informacje: autor, tytuł, wydawnictwo, miejsce i rok wydania, strona/y, nie są typowymi przypisami stosowanymi w językoznawstwie i – w moim mniemaniu – zaburzają znacząco recepcję pracy, gdyż czytając ją każdorazowo przy kolejnym przypisie trzeba sięgać wzrokiem na dół strony po wyjaśnienie/uzupełnienie/odniesienie do cytowanego źródła. Wiąże się to z oderwaniem wzroku od danego fragmentu tekstu, podążeniem na dół strony, szukaniem odpowiedniej liczby oznaczającej przypis (na końcu rozdziału 7 jest to już numer 882!), zapoznaniem się z treścią przypisu, a następnie powrotem do czytanego fragmentu, co nierzadko wiąże się z koniecznością odszukania go. Przepisy dolne stosuje się w pracach językoznawczych zazwyczaj celem wyjaśnienia niektórych kwestii czy też uzupełnienia treści. Tworzy się je, aby nie łamać ciągłości zasadniczych rozważań prowadzonych w pracy. To oznacza, że w przypisach znajdują się informacje dodatkowe. Jednak w celu podania źródeł (tj. celem opisu bibliograficznego źródeł), z których korzysta się w danej pracy, uzusem w pracach językoznawczych jest raczej stosowanie przypisów harwardzkich (*Harvard Referencing System*). W moim mniemaniu jest to prostszy i krótszy, a także niezaburzający recepcji system podawania źródeł w nawiasach znajdujących się bezpośrednio w tekście i zawierających nazwisko autora, rok wydania i stronę cytowanej publikacji. Praca naukowa z takimi przypisami zawsze zawiera załącznik z alfabetycznie uporządkowaną szczegółową bibliografią. Taka obszerna alfabetycznie sporządzona bibliografia znajduje się również w przedłożonej do recenzji dysertacji, a więc nie było przeszkód, aby zastosować tu także prostszy harwardzki system podawania źródeł. Trzeba byłoby tylko nieco zmodyfikować zapis pozycji bibliograficznych, podając datę wydania zaraz po nazwisku i imieniu/ionach autora/ów. Można byłoby wtedy uniknąć idącej w setki numeracji przypisów i dość obszernych tekstów przypisów dolnych na większości stron dysertacji. Takie zaoszczędzenie miejsca na stronie pozwoliłoby

ponadto na sporządzenie większych rozmiarów tabel, w których można byłoby zastosować większą czcionkę podając przykłady analizowanych terminów. Zbyt mała czcionka przykładów z korpusu umieszczonych w tabelach niestety nie jest zaletą pracy.

Kwestia zastosowania takich, a nie innych przypisów nie jest kwestią pierwszorzędą, jednak zastosowanie bardziej przejrzystych przypisów przyczyniłoby się z pewnością do jeszcze lepszego wrażenia końcowego, jakie ma się po przeczytaniu pracy. Jest to poniekąd subiektywne odczucie Recenzentki, które niekoniecznie musi podzielić inny odbiorca rozprawy.

Ponadto nie rozumiem w spisie bibliografii kwestii wyłuszczenia niektórych pozycji (całego wpisu lub jego części) – nr 44, 47, 334. W odbiorze estetycznym pracy przeszkadza w bibliografii fakt, że odnośniki do stron internetowych umieszczonych przy pozycjach bibliograficznych są podkreślone, np. nr 11, 51, 53,79, 81 ... Ostatni fragment pozycji nr 225 jest na szarym tle – czemu ma to służyć?.

Poza powyższymi uwagami nie widzę potrzeby ingerowania w przyjętą w pracy perspektywę badawczą. Uważam, że Autor dokonał wyboru interesującej językoznawczej perspektywy badawczej, zadbał o szczegóły warsztatowe w odniesieniu do przyjętych celów, formułowanych problemów i hipotez, zastosował reprezentatywne dla językoznawstwa metody empiryczne rzeczowo i poprawnie merytorycznie. Autor rozprawy wykazał się również zwięzłością stylu, logiką rozumowania i trafnym wnioskowaniem.

Temat i zakres badań odpowiada w pełni wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim. Autor rozprawy wykazuje duże umiejętności w ustalaniu i doborze problematyki oraz metody badawczej; prawidłowo definiuje cel badawczy i konsekwentnie go realizuje w poszczególnych rozdziałach swojej pracy; rzeczowo relacjonuje i przytacza poglądy innych badaczy i wykorzystuje je na potrzeby własnej interpretacji i analizy wyników; przeprowadza konstruktywną krytykę prezentowanych poglądów i wyciąga słuszne i logiczne wnioski.

Problem badawczy podjęty w rozprawie jest trafny i oryginalny. Cele i hipotezy badawcze są kompletne i poprawnie sformułowane w oparciu o reprezentatywną i bardzo obszerną literaturę przedmiotu. W pracy zostały zachowane proporcje między poszczególnymi, poprawnie zredagowanymi rozdziałami, a jej Autor wykazał się dogłębną znajomością metodologii badań i zastosowanych w dysertacji metod badawczych. Wyniki badań zostały przedstawione w

sposób jasny i przekonujący, a przyjęte cele i problemy badawcze dobrze zanalizowane i zinterpretowane.

Rozprawa doktorska Pana mgra Sebastiana Maślanki jest przykładem starannie przygotowanej krytycznej analizy badawczej i stanowi twórcze rozwinięcie znanych już częściowo w językoznawstwie zagadnień teoretycznych i empirycznych, a dobór literatury jest zgodny z tematem i wytyczonym celem badawczym. Uzyskane przez Niego wyniki uważam za istotne w zakresie prowadzonych badań lingwistycznych na potrzeby uzupełniania wiedzy dotyczącej specyfiki języka specjalistycznego, a w szczególności specyfiki terminów z dziedziny kolejnictwa oraz ich odpowiedników w języku polskim, co jest ważne także w procesie nauki języka obcego specjalistycznego, komunikowania się w tym języku, a także w procesie translacji. Spostrzeżenia dotyczące procedur nominacyjnych leksykonów specjalistycznych, przekazane w empirycznej części przedłożonej do recenzji rozprawy, mogą niewątpliwie służyć jako podstawa porównawcza dla podobnych badań w dziedzinie języka specjalistycznego. Sposób przedstawiania i interpretacji wyników oraz formułowania wniosków jest poprawny. Autor zadbał w pracy o precyzję pojęciową i jednolitość nazewnictwa. Spójność części teoretycznej z częścią empiryczną rozprawy jest jej niewątpliwym atutem.

Podsumowując stwierdzam, że przedłożona do oceny rozprawa doktorska Pana mgra Sebastiana Maślanki pt. *„Die deutsche Fachsprache des Eisenbahnwesens. Eine morphosemantische Analyse unter kontrastiver Berücksichtigung des Polnischen“* spełnia wymogi określone w art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym, w związku z czym wnioskuję o dopuszczenie Pana mgra Sebastiana Maślanki do dalszych etapów przewodu doktorskiego.



Olsztyn, dnia 16 stycznia 2023 roku

prof. ucz. dr hab. Anna Dargiewicz