

позиции в видо-временных формах настоящего времени, которые приведены в данной статье. Скорее всего, здесь уместнее ставить вопрос о суженной перформативной мобильности глагола *promise*.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Блох М.Я. Теоретическая грамматика английского языка. – М.: Высшая школа, 2004.
2. Тураева З.Я. Категория времени. Время грамматическое и время художественное. На материале английского языка. – М.: «Либрон», 2009.
3. Ярцева В.Н. Языкознание. Большой энциклопедический словарь. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2002.
4. Austin J.L. How to Do Things with Words. – Oxford: University Press, 1965.
5. Bull W.E. Time, Tense and the Verb. A Study in Theo-

retical and Applied Linguistics. University of California Press. Berkley and Los Angeles, 1960.

K. Khomutskiy

## ASPECTUAL VERBAL FORMS IN PERFORMATIVE UTTERANCES IN PROPOSITION

*Abstract.* The present article aims at considering aspectual verbal forms in the proposition of preformative utterances with the verbs “swear” and “promise”. The author analyzes the aspectual forms of the given verbs, making use of the universal formulae invented by W.E. Bull. The author also continues to the set of W.E. Bull’s formulae, taking into consideration the specific character of proposition in performative utterances.

*Key words:* temporality, performativity, aspectual forms, proposition, *commissives*, *transposition*.

УДК 42

Чернышова Л.А.

## К ВОПРОСУ О ДИАХРОНИЧЕСКОМ ИССЛЕДОВАНИИ ОТРАСЛЕВОЙ ТЕРМИНОЛОГИИ\*

*Аннотация.* В статье исследуются истоки формирования отраслевой терминологии на основе антропологического и когнитивного подходов. На материале англоязычной железнодорожной терминологии выявляется общее и специфическое в формирующейся национальной профессиональной картине мира британцев и американцев.

*Ключевые слова:* антропологический подход, терминология, национальная профессиональная картина мира, железнодорожный транспорт.

В исследовании отраслевой терминологии с позиции антропологистики важным является анализ особенностей формирования специальной лексики, поскольку развитие терминологии самым тесным образом связано с развитием процесса познания человека в данной области профессиональной деятельности.

Научное знание формируется и накапливается в процессе речемыслительной познавательной деятельности человека. Именно с помощью мысли и слова происходит получение, оформление и закрепление в коллективном сознании нового знания. Прогресс науки связан не только с накоплением научных данных, но и с развитием

логики научного мышления, а значит, и языка науки. Появление новых научных понятий предполагает поиск наиболее удачного вербального выражения этих понятий. Терминотворчество – это всегда сознательный процесс осмысления. “Термины не появляются, а придумываются, творятся по мере осознания их необходимости” [Винокур 1939, 24].

Понятно, что «придумываются» и «творятся» они на основе того или иного национального языка, поскольку наднационального, надязыкового способа номинации научных понятий нет. При этом национальное языковое оформление любой терминологии опирается на «весь строй языка, на всю его словообразовательную базу, на весь арсенал образности» [Корнилов 2003, 68]. Национальная форма выражения, которую получает терминология данной научной области в разных национальных языках, отражает логику научного мышления данного этноса и специфику его национального мировидения.

При исследовании англоязычной терминологии железнодорожного транспорта мы обратились прежде всего к истокам формирования специальной лексики для того, чтобы понять, каким образом осуществлялось первичное накопление знаний в данной профессиональной области человеческой деятельности и как изначально фор-

\* © Чернышова Л.А.

мулировались базовые железнодорожные понятия в английском языке.

Как отмечает С.В. Гринев-Гриневиц, исследование истории развития терминологий и терминообразовательных средств позволяет вскрыть объективные тенденции развития терминологий, без учета которых невозможно создание полезных и жизнеспособных терминологических материалов. При этом диахронические исследования терминологии дают возможность не только повысить надежность рекомендаций по упорядочению терминологий и образованию новых терминосистем, но и установить пути и особенности развития научной мысли в различных странах, приобретая таким образом большое культурное, социальное и научное значение [Гринев-Гриневиц 2008, 179].

Для железнодорожной отрасли основные составляющие формирующейся терминологии, в значительной мере определяющие смысл системы железнодорожного транспорта, – это понятия, появившиеся на заре её существования: «железная дорога», «железнодорожный путь», «рельсы», «поезд», «вагон», «паровоз», «станция», «вокзал».

Значительный интерес для исследования отраслевой терминологии, проводимого с позиций антропоцентризма, представляет вопрос о том, как сказался на номинации новых зарождающихся понятий тот факт, что англоязычная железнодорожная терминология в Британии и США формировалась и начинала функционировать в различных социальных контекстах. Как отмечает С.Г. Тер-Минасова, «Язык вообще не мог бы существовать, если бы не было определенной экстралингвистической реальности, которая может быть как физически, непосредственно данной в чувственном опыте, так и социальной, обусловленной культурно-историческими связями, отношениями и далее – взглядами, этикой и т.д. данной социальной среды» [Тер-Минасова 2007, 125].

Исходя из этого, мы предположили, что не только в обиходном языке, но и в сфере терминотворчества могут проявиться особенности национального языкового сознания, национального менталитета разных этносов, говорящих на одном национальном языке. «Как в экспериментальной науке надо учитывать прибор, его устройство и возможные помехи, так и в теоретическом мышлении, где «прибором» является вот этот живой человек с особой траекторией жизни и складом души и характером, – субъект должен быть внесен и учтено его присутствие в объекте исследования. Тогда одновременно совершается:

познание предмета и Сократово познание самого себя» [Гачев 2007, 29].

Для того чтобы ответить на важные для антропологического исследования вопросы о том, из каких источников и какими путями формировалась англоязычная терминология железнодорожного транспорта, мы обратились к существующим британскими и американскими лексикографическим источникам: «The Railway Dictionary» [Jackson A. 2000], «The Railroaders' Dictionary» [Connelly J. & Curdy W. 1985], «The Car and Locomotive Cyclopaedia» [1984].

Для проведения историко-этимологического анализа специальной лексики, представленной в вышеназванных источниках, мы воспользовались таким авторитетным изданием, как «Oxford English Dictionary» [OED 1933] и «On Line Etymological Dictionary» [www.etymonline.com].

Возникновение и развитие железнодорожного транспорта относят к первой половине XIX века, хотя не будет преувеличением сказать, что вся история развития человеческого общества тесно связана со способами передвижения людей и грузов. С давних времен при перемещении больших тяжестей использовались деревянные рельсы, которые представляли собой простые деревянные продольные брусья – **лежни**, предназначенные для направления движения тележек и вагонеток.

Лежневые дороги, применявшиеся на шахтах и рудниках Западной Европы с начала XVI века, в Великобритании вплоть до середины XVIII века именовались *wagonways* / *waggonways*. Рядом с этим наименованием иногда использовалось и обозначение *tramway*. Со второй половины XVIII века, возможно, из-за применявшегося в шахтах на северо-востоке Англии способа укладки пути, который назывался *lines of rails*, а также в связи с появлением чугунных рельсов для вагонеток, эти пути стали всё чаще называться словами ***rail ways*** или ***rail roads*** (с отдельным и дефисным написанием) [www.worldwidewords.org]. Согласно «The Oxford English Dictionary» (OED), первое упоминание наименований ***rail ways*** и ***rail roads*** относится к 70-м годам XVIII века [OED VIII, 1933, 114].

Базовый термин ***rail***, обозначающий основную отличительную особенность железнодорожного пути, образован путем специализации значения общеупотребительного слова *rail*, которое вошло в английский язык в 1320 году в значении «деревянный брус, горизонтально прикрепляемый к стене и служащий в качестве вешалки».

Первое письменное употребление данного слова для обозначения понятия «рельс» зафик-

сировано в 1734 году [OED VIII, 1933, 112]. А три десятилетия спустя, в 70-х годах XVIII века, появились термины *railway* и *railroad*, которые постепенно от обозначения простого рельсового пути выросли до номинации понятия «железнодорожный транспорт».

Следовательно, смысловой объем данных лексических единиц значительно увеличился. И в мышлении британцев постепенно закрепляется смысловая связь понятия «железнодорожный транспорт» с двумя языковыми знаками *railway* и *railroad*, выступающими в качестве синонимов-дублетов.

Известно, что язык старается освободиться от дублетности, и со временем названные синонимы-дублеты в английском языке своеобразно разошлись в употреблении. В самом начале XIX века для обозначения железной дороги англичане в равной степени использовали названия *railway* и *railroad*, но на этапе ввода в эксплуатацию первых железных дорог общественного назначения термин *railway* стал в Британии доминирующим. Американцы же, когда в США началось железнодорожное строительство, отдали предпочтение термину *railroad*.

В самые ранние годы развития железнодорожного транспорта сформировалась структура рельсового пути. Слово *track*, которым железнодорожники обозначили понятие «железнодорожный путь», было впервые зафиксировано в английском языке в 1470 году в значении «след», «отпечаток» («*footprint*»; «*mark left by anything*»). В качестве железнодорожного термина оно вошло в употребление в 1805 году [OED XI, 1933, 217]. Интересно отметить, что в современной англоязычной отраслевой терминологии данный термин употребляется преимущественно в американской железнодорожной традиции, в то время как британские железнодорожники предпочитают ему термин *line*, являющийся эллипсисом словосочетания *line of rails*.

Характерная конструкция рельсового пути, представляющая собой рельсошпальную решетку, лежащую на балласте, получила в англоязычной терминологии название *permanent way* (букв. *постоянный путь*). Данное наименование отражает определенный исторический опыт британских железнодорожников: при прокладке первых путей строители первоначально укладывали временные пути для доставки материалов на строящуюся железную дорогу, а по завершении строительства временные пути убирались, и оставался основной постоянный путь – *permanent way*.

К числу базовых понятий железнодорожного транспорта относится и понятие «поезд»,

которое в англоязычной терминологии обозначается термином *train*. Следует отметить, что слово *train* прошло долгий путь развития в английском языке, прежде чем стало железнодорожным термином. Данное слово, имевшее в старофранцузском языке значение «тащить», «тянуть», «волочить», было заимствовано английским языком в XIV веке (1330 г.) в значении «*delay*» («*задержка*», «*проволочка*»), а столетие спустя стало обозначать то, что тянется или волочится: *илейф платья* или *длинный хвост*.

Дальнейшее развитие семантики привело к осмыслению слова как некоей последовательности людей или объектов – отсюда появились значения «процессия», «кортеж», «свита», «обоз». В последнем случае слово *train* использовалось преимущественно в словосочетаниях – *train of artillery* и *wagon train*. С появлением первых железных дорог поезда стали именоваться *train of wagons* и *train of carriages*. Первые упоминания этих наименований в таком виде относятся к 1824 году. Но позднее данные названия сократились до моноксемного термина *train*.

Если базовые понятия «*rail*», «*track*» и «*train*» получили в британской и американской терминологии одинаковое обозначение, что можно, как нам представляется, интерпретировать как проявление общности языкового сознания носителей английского языка, то сопоставление терминов, сформировавшихся в Великобритании и США для номинации других базовых понятий, выявило расхождения в их вербализации.

Приведем несколько примеров национальной логики научного мышления британцев и американцев, проявившейся в разных признаках, положенных в основу номинации таких понятий железнодорожного транспорта, как «паровоз», «вагон», «станция».

Для обозначения понятия «паровоз» – нового и революционного для своего времени транспортного тягового средства – в начале XIX века (1815 г.) в Великобритании существовало несколько наименований: *steam horse*, *locomotive engine* [OED VI, 389]. Необходимо заметить, что последнее обозначение – *locomotive engine* – обладало высокой степенью мотивированности. В нем компонент *engine*, появившийся в английском языке в 1386 году в значении «*native talent*», «*genius*» («*природный дар*», «*талант*»), в первой половине XVII века (1635 г.) приобрел значение «машина, сложный механизм». Используя именно это его значение, изобретатель паровой машины двойного действия Джеймс Уатт назвал свое детище *steam engine*. Второй компонент – *locomotive* – в значении «движущий(ся)» известен в

английском языке с 1612 года.

Следовательно, созданное в период зарождения отрасли наименование паровоза *locomotive engine* своей внутренней формой указывало на то, что данная машина перемещается за счет собственной силы тяги, в отличие от стационарной паровой машины.

Позднее англичане опустили в словосочетании существительное *engine*, что привело к субстантивации прилагательного *locomotive*. А американские железнодорожники, напротив, отказались в наименовании от компонента *locomotive*, оставив компонент *engine*. Таким образом, понятие «паровоз» в английской железнодорожной терминологии стало обозначаться термином *steam locomotive*, а в американской железнодорожной терминологии – *steam engine*. Следствием этого процесса являются и разные наименования машиниста (в Великобритании *locomotive driver* и в США *engineer*), как производные лексические единицы.

Представители каждого этноса выделяют в называемых объектах те черты, которые представляются им наиболее значимыми или вызывают наибольший отклик. По всей вероятности, для англичан существенным было то, что паровоз – *движущаяся* паровая машина (*locomotive*), а для американцев – что это *паровая машина* (*engine*).

Примером различий в поступательном формировании профессиональной картины мира британских и американских железнодорожников явились термины, обозначающие понятия «вагон», «пассажирский вагон» и «грузовой вагон». Научно-профессиональная фантазия мышления британцев при создании первых вагонов отталкивалась от уже привычных понятий «экипаж», «каре́та», «повозка» (*carriage, coach, waggon*). Английские специалисты стали использовать обозначения этих понятий в качестве наименований новых железнодорожных реалий.

Термины *carriage, coach, wagon* образованы путем специализации значения слов, уже известных, существовавших к тому времени в английском языке несколько столетий.

Например, первое письменное упоминание слова *carriage* относится к 1388 году для обозначения понятия «перевозка», а его переосмысление как «экипаж на конной тяге для перевозки людей» восходит к 1706 году [OED III, 131-132]. Термином *carriage* на заре железных дорог британские железнодорожники стали обозначать «вагон», причем преимущественно «пассажирский вагон». Так, согласно словарю «The Oxford English Dictionary» (OED) термин *carriage*, час-

то используемый в сочетании *railway carriage*, обозначает колесное транспортное средство для перевозки людей, а не грузов: «A wheeled vehicle for conveying persons, as distinct from one for the transport of goods. Often in comb. ... *railway carriage*...» [OED V. 3, 132].

В современных британских источниках содержится достаточно противоречивая информация об осмыслении этого термина. Согласно одним источникам, термин *carriage* обозначает «вагон» в составе поезда [Macmillan English Dictionary for Advanced Learners, 2007]. Согласно другим, под термином *carriage* понимается конкретный тип вагона – «пассажирский вагон» [«Oxford Dictionary of Current English» 2001, 129]. Следует отметить, что ни один из словарей не приводит сразу оба возможных значения, а только одно из них.

Другой термин *coach*, как единица железнодорожной специальной лексики в значении «пассажирский вагон», впервые упоминается в британских письменных источниках в 1866 году, хотя для обозначения *каре́ты* это слово использовалось с 1556 года. Оно образовано от названия венгерского городка Кос, где с XV века изготавливались наиболее прочные и комфортабельные для своего времени кареты, пользовавшиеся популярностью во многих странах Европы. Отсюда в ряде Европейских языков появились соответствующие обозначения понятия «каре́та» – в испанском *coche*, немецком *Kutsche*.

Немного раньше, в начале XVI века, вошло в английский язык слово *wagon*, обозначавшее повозку любого типа для перевозки людей или грузов, причем оно допускало двоякое написание *wagon / waggon*. Первое упоминание этого слова в связи с рельсовым транспортом относится к 1757 году: так назывались вагонетки для перевозки угля на угольных шахтах.

Интересно отметить, что на первых общественных дорогах в Британии наименование *wagon* могло использоваться для обозначения:

1. крытого или открытого грузового вагона (an open truck or a closed van for the transportation of goods on a railway);
2. пассажирского вагона низшего класса (open carriage used for conveying passengers at the lowest fares);
3. любого вагона в составе поезда (any kind of railway vehicle) [OED XVII, 15].

В дальнейшем произошло сужение значения термина *wagon*, и он стал обозначать только *грузовой вагон*.

Иначе формировалось понятие «вагон» и развивающие его понятия «грузовой вагон» и

«пассажирский вагон» в американской железнодорожной терминологии. Американцы отказались от исторически сложившихся британских наименований, предложив свою собственную терминологию в этой сфере железнодорожного дела, с четким выделением родовидовых связей, которая больше соответствовала их мировосприятию. Так, понятие «вагон» американские железнодорожники номинировали словом *car*, существовавшим в английском языке с 1301 года в значении «колесное транспортное средство» ('wheeled vehicle'). Развивающие данное родовое понятие видовые понятия «пассажирский вагон» и «грузовой вагон» американцы обозначили полилексемными терминами с прозрачной семантической структурой *passenger car* и *freight car*.

Сопоставление приведенных выше британских и американских терминов показывает, что британцы и американцы положили в основу номинации разные принципы. Внутренняя форма американских наименований характеризует соответствующие типы вагонов таким образом, что становится понятно, какая характеристика лежит в основе их номинации. Британские же железнодорожники сформировали название типов вагонов исходя из совершенно других соображений, на основе их сходства с уже знакомыми транспортными средствами. При этом объем самого понятия «вагон» в британской железнодорожной терминологии с самого начала ее зарождения оказывается достаточно неопределенным, поскольку нет слова-термина, за которым бы закрепилось однозначное осмысление этого понятия.

Таким образом, национальное восприятие мира входит в профессиональный язык железнодорожников, формируя национальную профессиональную картину мира.

Как постоянный атрибут железных дорог появились *железнодорожные станции* в их современном понимании. Понятие «станция» британцы вербализовали словом *station*. Подобно многим другим основным терминам периода зарождения терминологии, термин *station* получил свое значение путем специализации значения общеупотребительного слова. Первоначально слово *station* вошло в английский язык в 1280 году в значении «place one normally occupies», а как термин, обозначающий железнодорожную станцию, восходит к другому значению этого слова, известному с 1585 года – «a stopping place on a journey» (остановка во время путешествия). В качестве железнодорожного термина слово *station* ('станция') впервые встречается в 1830 году в книге Генри Буса «Account of the Liverpool and Manchester Railway» [OED X 1933, 862].

Американские железнодорожники, опиравшиеся в процессе терминотворчества на иные особенности культуры, традиции и обычаи, чем их британские коллеги, вербализовали понятие «станция» другим термином – *depot*, который, по видимому, больше соответствовал их национальному мировосприятию. Слово *depot*, вошедшее в английский язык из французского в 1795 году в значении «склад», вскоре стало использоваться в значении «склад военного имущества», а с появлением железных дорог приобрело в британской терминологии значение «строение для стоянки и ремонта локомотивов и вагонов».

Американцы же на заре железнодорожного строительства в 1842 году обозначили термином *depot* понятие «железнодорожная станция» [www.etymonline.com]. В современной американской железнодорожной традиции данный термин употребляется редко, ему на смену пришел термин с прозрачной семантической структурой *train station*: «*Depot (US)* - a station; now largely superseded by 'train station'» [A. Jackson 2000, 75]. Таким образом, понятие «станция» получает в британской и американской традиции разное языковое оформление, а термин *depot* – разное осмысление.

Итак, сопоставление базовых терминов в британской и американской железнодорожной традиции, с одной стороны, выявило одинаковое языковое оформление ряда базовых терминов, что можно интерпретировать как проявление общности языкового сознания носителей английского языка.

С другой стороны, показало, что на формирование американской железнодорожной терминологии и британской железнодорожной терминологии оказали сильнейшее влияние социально-исторические условия, от которых зависело развитие научно-профессионального мышления. Очевидно, что терминология любой научной области, в том числе и железнодорожная, является результатом терминотворчества отдельных людей, со свойственным им личностным восприятием мира, живущих в условиях того или иного национального языка и в конкретных социально-исторических условиях.

Из сказанного следует, что различия в языковой картине мира британцев и американцев находят отражение не только в общелитературном или общеупотребительном языке, но и в языке для специальных целей. Как отмечает С.В. Гринев-Гриневич, «именно в специальной лексике наиболее наглядно обнаруживается связь развития языка с историей материальной и духовной культуры народа» [Гринев-Гриневич и др. 2005, 92].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Винокур Г.О. О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии // Труды МИИФЛИ. – Т. 1. – М., 1939. – С. 3-54.
2. Гачев Г.Д. Космо-Психо-Логос: Национальные образы мира. – М.: Академический проект, 2007. – 511 с.
3. Гринев-Гриневиц С.В. Терминоведение. – М.: Академия, 2008. – 304 с.
4. Гринев-Гриневиц С.В. Сорокина Э.А., Скопюк Т.Г. Основы антролингвистики (к лексическим основаниям эволюции мышления человека): Учебное пособие. – М.: Компания Спутник+, 2005. – 114 с.
5. Корнилов О.А. Языковые картины мира как производные национальных менталитетов. – М.: Изд-во: ЧеРо, 2003. – 352 с.
6. Медведева О.Ю. Особенности функционирования языка науки // Семиотические аспекты научного познания. – Свердловск, 1981 – С. 42-47.
7. Тер-Минасова С.Г. Словосочетание в научно-лингвистическом и дидактическом аспектах: Учебное пособие. – М.: Изд-во ЛКИ, 2007. – 152 с.
8. Car and Locomotive Cyclopeda. – Nebraska: Simons-Boardman Books, 1984.- 755 p.
9. Connelly J. A. & Curdy W. J. The Railroaders' Dictionary. – Philadelphia: Railsearch Publishing Company, 1985. – 235 p.
10. Jackson A. The Railway Dictionary. – Gloucestershire: Sutton Publishing ltd., 2000. – 368 p.
11. Macmillan English Dictionary for Advanced Learners, 2007
12. Oxford Dictionary of Current English – Oxford University Press, 2001 – 1083 p.
13. The Oxford English Dictionary. Vol. 1- 18, Oxford University Press, 1933.

L. Chernyshova

ON DIACHRONIC RESEARCH IN  
BRANCH TERMINOLOGY

*Abstract.* The article studies branch terminology in its infancy on the basis of anthropolinguistic and cognitive approaches. The analysis is performed of English railway terms formation with particular emphasis put on common and specific features of British and American professional world-image.

*Key words:* anthropolinguistic approach, terminology, national professional world image, railway, transport.