

О ЯВЛЕНИИ НАЦИОНАЛЬНО-КОГНИТИВНОЙ ОМОНИМИИ В ОТРАСЛЕВОЙ ТЕРМИНОЛОГИИ*

Аннотация: В статье предлагается новый антропологический подход к омонимии терминов. Анализируется омонимия терминов в англоязычной терминологии железнодорожного транспорта, возникающая в результате различий в национальной картине мира и когниции британцев и американцев. На материале русской и англоязычной железнодорожной терминологии исследуются наиболее характерные случаи омонимии в отраслевой терминологии.

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

В идеальной терминологической системе каждый термин, являющийся одним из слагаемых исследования и призванный не только предельно точно выразить научное понятие, но и служить своеобразным инструментом познания, должен занимать определённое место и соотноситься только с одним понятием. Иначе говоря, важнейшим для термина является критерий однозначности соответствия термина научно-логическому определению. Принцип единства выражения и содержания, «звукового символизма» и значения является необходимым условием реализации семиологической функции – функции различения, указывающей на различия между отдельными единицами языка и в силу этого составляющей основу языкового выражения.

Некоторые лингвисты, опираясь прежде всего на знаковую сущность термина, считают, что в терминологии случаи нарушения «закона знака» принципиально исключаются, поскольку в противном случае знак утрачивает одну из главных своих функций – функцию разграничения [1; 19].

При обращении к классическим лингвистическим работам можно обнаружить, что в них преодолевалась абсолютизация моносемичности термина. Так, А.А. Реформатский отмечал, что «термин в тенденции моносемичен, т. е. однозначен; фактически это сложнее, так как в области терминологии имеется полисемия» [16, 166].

Сегодня мало кто утверждает, что термин непременно должен быть однозначным, поскольку терминология – это такая семиотическая система, которая, являясь частью общелитературного языка, во многом подвержена тем же лексико-семантическим процессам, что и словарный состав языка в целом. Термин представляет собой не просто знак, указывающий на определённый элемент в системе, но и является лексической единицей, функционирующей по законам естественного языка. Иначе говоря, стремление к однозначности в терминологии неизбежно наталкивается на естественную преграду и является «в большей степени идеальным пожеланием нежели достижимой реальностью» [3, 70].

Таким образом, термин, обладая свойствами, присущими единицам семиотических систем в целом, с одной стороны стремится к реализации взаимооднозначного соответствия знака и понятия, с другой же – мы очень часто наблюдаем в терминологии разнообразные случаи отклонения от принципа взаимооднозначного соответствия.

Одним из таких нарушений является использование одной лексической единицы для обозначения нескольких понятий. Подобные случаи асимметрии связей между понятием и его наименованием могут квалифицироваться как полисемия или омони-

* © Чернышова Л.А.

мия.

Согласно Толковому переводоведческому словарю Л.А. Нелюбина, под полисемией понимается многозначность лексических единиц [11, 157]. Омонимы же представляют собой «слова, принадлежащие к одной части речи и одинаково звучащие, но различные по значению» [11, 128].

Следует отметить, что в общелитературном и общеупотребительном языке полисемия оценивается лингвистами как явление положительное, поскольку, как отмечал В. В. Виноградов, «ни один язык не был бы в состоянии выражать каждую конкретную идею самостоятельными словами или корневым элементом. Конкретность опыта беспредельна, ресурсы же самого богатого языка строго ограничены» [2, 15].

Что же касается омонимии, то среди языковедов нет единства взглядов на это явление в общелитературном и общеупотребительном языке. Так, А.А. Реформатский указывал, что «омонимы – это главным образом результат совпадений, и вряд ли правы те исследователи, которые утверждают, что образование омонимов – это обогащение словарного состава языка. Скорее, наоборот, омонимы во всех случаях – это досадное неразличение того, что должно различаться. Поэтому положительную роль омонимы играют только в каламбурах и анекдотах, где как раз нужна «игра слов», в прочих же случаях омонимы – только помеха пониманию» [7, 94].

Иной точки зрения придерживался Р.А. Будагов, полагавший, что «омонимы могут мешать друг другу лишь в очень редких контекстах. Практически, однако, и в подобных случаях неудобство, вызываемое омонимами, оказывается временным, так как язык заблаговременно устраняет омонимы из тех сфер, где они неудобны. И, что особенно важно, омонимы глубоко проникают в общенародный язык, где, существуя, они никому не мешают» [1, 55].

Что же касается языка для специальных целей, то оценка лингвистами явления неоднозначности в терминологии более определённа. Очевидно, что использование одной лексической единицы для обозначения нескольких понятий является серьёзной терминологической проблемой, поскольку в терминологии, где термины призваны точно выражать специальные понятия и обозначать специальные предметы, неоднозначность может не только замедлить процесс декодирования сообщения, но и привести к недостаточной точности его восприятия. Иными словами, неоднозначность в специальной лексике, стирая формальные различия между знаками с разным содержанием, не может не ухудшать кодовых свойств языка и не вызвать, тем самым, помех в процессе научного общения.

Вместе с тем, нельзя не согласиться с тем, что неоднозначность в терминологии объективная реальность. Как известно, развитие научной мысли приводит не только к появления новых терминов, но и способствует возникновению различных оттенков у уже существующих. Многозначность, позволяющая «сообщать и понимать не только известные, но и зарождающиеся, ещё неизвестные мысли» [15, 125], отражает естественный процесс развития и совершенствования языка для специальных целей.

Признавая наличие и даже допустимость неоднозначности в терминологии, учёные по-разному квалифицируют это явление. Поскольку обозначение нескольких специальных понятий одной лексической единицей может быть квалифицировано и как полисемия, и как омонимия, взгляды терминоведов на природу неоднозначности в терминологии расходятся. Так, большинство лингвистов считают, что терминологии присущи и явление многозначности, и явление семантической омонимии, как и другим лексическим единицам естественного языка (Ахманова О.С., Даниленко В.П., Гвишиани Н.Б., Лейчик В.М. и др.).

Дифференциация полисемии и омонимии осуществляется посредством семан-

тики: «если в результате расщепления значения термина или переноса наименования на другое понятие в семантической структуре полученных терминов сохраняется общая главная сема и расходятся второстепенные, то образуется многозначность; если же совпадают второстепенные семы, а главная сема расщепляется, то образуется семантическая омонимия» [9, 22-23; 5, 101].

Следует отметить, что тезис о наличии полисемии в терминологии, казалось бы уже прочно утвердившейся в отечественном терминоведении, в последнее время пересматривается некоторыми учёными, ранее признававшими её существование. Так, в своих более ранних работах С.В. Гринёв указывал, что «можно считать установленным в терминологии наличие как омонимии, так и полисемии, общность которых состоит в том, что одна лексическая форма используется для названия нескольких разных понятий, но во втором случае эта разница либо недостаточно чётко осознаётся, либо вовсе не осознаётся» [5, 101].

В своих же недавних публикациях, посвящённых проблемам терминоведения, учёный возвращается к точке зрения, существовавшей в 60-70-е годы прошлого века, согласно которой в терминологии речь может идти не о проявлении многозначности термина, а об омонимии терминов. Эта точка зрения основывается на том, что если одна лексическая единица используется для обозначения нескольких специальных понятий, то вследствие более строгой определенности научных понятий, значения терминов более четко ограничены и обособлены. Так, в работе «Основы антропологистики» ее авторы С.В. Гринев-Гриневиц, Э.А. Сорокина, Т.Г. Скопюк отмечают, что: «Многие семантические процессы и явления, например, многозначность (полисемия) и омонимия приобретают в терминологии совершенно иной характер. Терминоведы полагают, что такого явления, как многозначность, в терминологии не может быть, поскольку, если одна лексическая форма используется для называния нескольких специальных понятий, то вследствие чёткой ограниченности и строгой определённости, свойственной научным и техническим понятиям, значения соответствующих терминов будут также чётко ограничены и обособлены» [5, 82].

В исследованиях в области терминоведения, появившихся на рубеже XX-XXI веков, была предложена новая семантическая категория – «неоднозначность» термина. При этом, в научных публикациях данный термин нередко используется и как синоним термина «многозначность», и в значении любого проявления неоднозначности семантического объёма термина.

Именно из этого второго понимания неоднозначности мы исходим, обращаясь к исследованию семантики отраслевой терминологии. Следует отметить, что выявление реального семантического объёма термина становится особенно важным в связи с задачами научного общения и нахождения надежных эквивалентов в терминологических системах.

В литературе отмечается, что эта задача вызывает особые трудности в гуманитарных науках поскольку «гуманитарные» термины идеологичны по своей природе. Расхождения терминологических систем, принятых и развиваемых разными школами и направлениями в гуманитарных областях знания, связаны с различием теоретических систем, методологических принципов в подходе к научным явлениям и даже разным пониманиям самого предмета исследования [4; 20; 12; 13].

Что же касается технических областей знания, то высказывается совершенно справедливое суждение, что разные толкования понятий, препятствующие однозначности терминологии, встречаются здесь гораздо реже, поскольку техническая терминология более конкретна и базируется на более четко определенных понятиях.

Вместе с тем, мы считаем, что при исследовании явления неоднозначности в от-

раслевой терминологии нельзя не учитывать тот факт, что данная терминология является результатом терминотворчества отдельных людей со свойственным им личностным восприятием мира, говорящих на данном национальном языке.

Для нашего исследования важным представляется не просто понятие «языковая личность», но языковая личность, обладающая определенным набором профессиональных сведений в той или иной отрасли научного знания. Обоснованное утверждение Т.Г. Поповой о том, что «как языковая личность, человек обладает индивидуальным когнитивным пространством, т.е. определенным образом структурированной совокупностью знаний и представлений» [14, 39], для нашего исследования следует расширить таким образом, чтобы указать на «профессиональное когнитивное пространство», которым обладает профессиональная языковая личность. При этом профессиональная языковая личность оперирует знаниями, структурированными в научной языковой картине мира.

Согласно мнению О.А. Корнилова, под научной картиной мира (НКМ) следует понимать всю совокупность научных знаний о мире, выработанную всеми частными науками на данном этапе развития человеческого общества [8, 9]. Очевидно, что отраслевая терминология представляет собой часть национальной научной языковой картины мира.

Обращаясь к исследованию неоднозначности в англоязычной и русской терминологиях железнодорожного транспорта, мы принимаем во внимание и тот факт, что в отличие от русской отраслевой терминологии, которая создавалась одним народом с присущими ему когнитивными схемами и мировидением, англоязычная железнодорожная терминология является результатом терминотворчества специалистов разных национальностей, проживающих в разных странах – британцев и американцев, представляющих нации с разной историей, культурой, искусством и разным мировосприятием.

Разная категоризация действительности британцами и американцами, как известно, привела к появлению разных национальных вариантов английского языка – Британского, Американского и Австралийского и, как показал проведенный нами анализ материала, нашла отражение и в языке для специальных целей. Так, различия в языковой картине мира и когниции британских и американских специалистов в области железнодорожного транспорта обусловили появление целого ряда уникальных терминов, употребляющихся только в рамках британской или американской отраслевой терминологии. Например, такие термины, как «points», «wagon», «bogie», «sleeper», «signal box» функционируют только в британской железнодорожной терминологии, термины же «tower», «tie», «engineer`s cab», «switch engine» – только в американской терминологии.

Что же касается выделенного нами общего пласта железнодорожных терминов, используемых как в Британии, так и в США, то нам было важно определить, являются ли данные термины тождественными в плане содержания, или они совпадают только по форме. Иными словами, обнаруживается ли при сходстве формы терминов и сходство в их определении, или различия в языковой профессиональной картине мира приводят к несовпадению семантики терминов?

Для решения вопроса об эквивалентности терминов, используемых как британскими, так и американскими железнодорожниками, мы применили методику идентификации понятий на основе сопоставления их определений. Для этого мы сравнили определения терминов, которые даются в британских источниках, в частности, в словаре «The Railway Dictionary» [22] и словаре «The Dictionary of Transport and Logistics» [24] с дефинициями терминов, зафиксированных в американских лексикографичес-

ких изданиях: «The Railroaders' Dictionary» [23] и энциклопедии «Car and Locomotive Cyclopedica» [21].

В результате проведенного анализа дефиниций терминов, входящих в общее для британцев и американцев «ядро» терминов, нами были выявлены единицы с несовпадающим объемом значения. Необходимо отметить, что выявленные различия в семантике терминов касаются не общетеоретических терминов, выражающих общие и отвлеченные понятия, а проявляются на уровне конкретных терминов и являются результатом разной категоризации действительности британцами и американцами.

Так, например, термин «rolling stock» («подвижной состав») характеризуется разным по объему семантическим содержанием в американской и британской терминологии. Если американцы понимают под данным термином всю совокупность единиц подвижного состава («*the wheeled vehicles collectively used on railways, including the locomotives, passenger and freight cars, guard vans, etc*»), то в британской терминологии в это понятие не включаются локомотивы («*rolling stock is a generic term for all types of rly vehicle other than locos, which are usually referred to separately*»).

Различия в «национальной профессиональной картине мира» приводят и к несовпадению семантики термина «coach» в британской и американской терминологии. Данное слово, первоначально обозначавшее «карьеру» или «дилижанс», с появлением железных дорог стало использоваться как в Англии, так и в США для обозначения пассажирского вагона. Однако если англичане стали обозначать термином «coach» любой тип пассажирского вагона («*a railway carriage carrying passengers*»), то в США термин получил более узкое осмысление – это вагон только с сидячими местами («*A passenger carrying car, usually with a center aisle and two rows of twin seats. The cheapest type of accommodation on trains, broadly equivalent to British Third (later Second and Standard). Reclining seats are often provided for night use*»). Интересно отметить, что термин «coach» используется также и в еще одной области транспорта – автодорожной, где под ним как в Британии, так и в США понимается «междугородний автобус».

Еще одним примером омонимии, обусловленной разным национальным мировидением британских и американских железнодорожников, является термин «car». Если в автодорожной терминологии он получает однозначное осмысление в обеих странах («*автомобиль»), то в железнодорожной отрасли семантический объем термина в США и Британии не совпадает. Американские специалисты-железнодорожники термином «car» обозначают понятие «*вагон», причем любой его тип, т.е. вагон как единицу подвижного состава железных дорог («*any passenger or freight rail vehicle*»). В британской же железнодорожной терминологии термин «car» используется в более узком значении «пассажирский вагон в составе электропоезда» («*an electric multiple unit vehicle*»).

Таким образом, опора на антропоцентризм, т.е. парадигму, ориентированную на человека, раскрытие человеческого фактора в языке при исследовании неоднозначности, позволила нам по-новому подойти к дихотомии «слово/понятие» и выявить новый тип омонимии – омонимию, возникающую в рамках отраслевой терминологии в результате различий в национальной профессиональной картине мира специалистов. Данный тип омонимии можно определить как **отраслевую национально-когнитивную омонимию**.

Очевидно, что наличие национально-когнитивной омонимии способно существенно затруднить научную коммуникацию, поскольку ее выявление требует наличия определенных фоновых знаний. Данный вид омонимии не всегда устраняется путем добавления конкретизирующего определяющего элемента: так, если словосочетание «freight car» позволяет четко определить значение родового термина «car», то тер-

мины «passenger rolling stock», «freight rolling stock», «high speed rolling stock» не дают представление о семантическом объеме термина «rolling stock» в каждом из вариантов англоязычной железнодорожной терминологии.

Далеко не всегда национально-когнитивная омонимия устраняется в научной речи. Так, например, предложение «The first Experimental intercity high speed train was only four coaches long and used for research and never for services» не позволяет определить объем значения термина «coach», т.е. идет ли речь о пассажирском вагоне вообще, или сидячем вагоне. Напротив, отрезки метаречи «Model locomotives & Rolling Stock» (www.railserve.com) и «Locomotives & Rolling Stock» (www.kaba.co.uk) оказываются тем минимальным контекстом, который четко отражает характерное для британской терминологии осмысление термина «rolling stock». Интересно отметить, что, как свидетельствует анализ научной речи, под влиянием американской традиции, а также железнодорожной традиции других европейских стран, где понятийное содержание термина «rolling stock» шире, чем в Британии, некоторые британские ученые и специалисты расширили семантику термина и стали включать локомотивы в понятие «*подвижной состав».

Выявление же реального семантического объема термина становится особенно важным для переводческой практики и научного общения, непременным условием которого является нахождения надежных эквивалентов не только на разных языках, но в национальных терминологиях.

Существует мнение согласно которому (Татаринов): – «Проблема полисемии за пределами отраслевой терминологии теряет всякий смысл, поскольку одинаково звучащие термины в одной отрасли практически не встречаются. Проблема междисциплинарной омонимии – это проблема филологическая, а не терминоведческая, поскольку примеры типа *рефлекс у собаки* и *рефлексы в языке* могут встретиться не в специальном отраслевом тексте, а только на страницах учебника по языкознанию» [18, 139].

Исследование отраслевой терминологии железнодорожного транспорта показало, что мы сталкиваемся с более сложной картиной, чем принято думать. Так, при изучении как русской, так и англоязычной терминологических систем мы выявили внутриотраслевую омонимию, возникающую в результате использования терминов, совпадающих по своему материальному выражению, для обозначения разных понятий в разных подотраслях железнодорожного транспорта. Как известно, железнодорожный транспорт представляет собой сложную отрасль, включающую ряд подотраслей, таких, как управление процессом перевозок, строительство железных дорог, железнодорожная автоматика, телемеханика и связь, подвижной состав, строительно-дорожные машины и оборудование, электрификация железных дорог, мостостроение и тоннелестроение. Иными словами, это сложный синтез наук, что, безусловно, находит отражение в составе данного профессионального языка. Когда термин входит в разные подобласти отраслевой терминологии, он сохраняет лишь свою материальную оболочку, а его семантическое наполнение полностью меняется. Подобное проявление неоднозначности можно охарактеризовать как **внутриотраслевую межсистемную омонимию**.

Для подтверждения сказанного рассмотрим ряд примеров внутриотраслевой межсистемной омонимии в терминологии железнодорожного транспорта.

Так, в русской железнодорожной терминологии термин «*платформа*» используется как в области эксплуатации железнодорожного транспорта, так и в подотрасли «подвижной состав». При этом в первом случае термин «*платформа*» обозначает благоустроенную площадку на станциях или остановочных пунктах, а во втором – плос-

кий грузовой вагон открытого типа, предназначенный для перевозки длиномерных и сыпучих грузов, контейнеров и оборудования. Следует отметить, что аналогичные значения термина «platform» существуют и в англоязычной отраслевой терминологии.

В русской терминологии в подотрасли «подвижной состав» термин «ось» обозначает «элемент колёсной пары, состоящий из шеек с подшипниками и подступичных частей, на которые напрессовываются колёса», в то время как в отрасли «путь и путевое строительство» под осью понимается прямая линия, проходящая через центр пути. Интересно отметить, что если в русской железнодорожной терминологии «ось» как элемент колёсной пары и «ось» как прямая линия, проходящая через центр, противостоят друг другу как омонимы, то в англоязычной отраслевой терминологии мы обнаруживаем два разных по форме термина: «axle» и «axis».

Применительно к англоязычному материалу примером межсистемной омонимии является термин «switching», который в области управления процессом перевозок обозначает понятие «*маневровая работа», в железнодорожной телекоммуникации под ним понимается «*коммутация», «*переключение каналов», а в недавно появившейся подотрасли транспорта – логистике, данный термин стал использоваться для обозначения смены видов транспорта при мультимодальных перевозках, например, при доставке грузов по железной дороге и морем.

Различное понимание термина «crossover» в железнодорожной автоматике, с одной стороны, и в телекоммуникации – с другой, также может рассматриваться как случай внутриотраслевой межсистемной омонимии терминов. Эти подобласти отраслевой терминологии по-разному формируют свой предмет исследования, исходя из той системы понятий, которые составляют их концептуальную основу. Если в автоматике «crossover» обозначает «стрелочный съезд», то в телекоммуникации – «устройство звукового спектра».

Как показал анализ материала, внутриотраслевая межсистемная омонимия в железнодорожной терминологии возникает по разным причинам. В первую очередь это происходит тогда, когда общелитературное слово начинает использоваться в каждой из подотраслей независимо друг от друга, как например, в рассмотренном ранее случае с термином «платформа». Примером консубстанционального термина, входящего в разные подобласти железнодорожного транспорта является и термин «crossing». В таких подотраслях как «путь и путевое хозяйство» и «железнодорожная автоматика» данный термин обозначает «*пересечение путей» и «*переезд», а в электроснабжении железных дорог и телекоммуникации – «*скрещивание (проводов)».

Внутриотраслевая межсистемная омонимия возникает также и в результате межсистемного заимствования. Так, например, термин «мост» из области мостостроения, где он обозначает «искусственное сооружение через водную преграду или понижение рельефа», был заимствован в область энергоснабжения, но уже в другом значении, для обозначения понятия «*измерительный мост».

К междисциплинарной омонимии может привести и варьирование термина. Так, в области подвижного состава терминологическое словосочетание «sleeping car» («спальный вагон») и британские, и американские специалисты обычно сокращают до моноксемной единицы «sleeper», который зафиксирован и в лексикографических источниках. Этим же термином «sleeper» в британской терминологии обозначается понятие «шпала».

Таким образом, в британском варианте отраслевой терминологии возникает межсистемная омонимия, которая отсутствует в американском варианте, так как понятие «шпала» американцы обозначают термином «tie» (или его вариантом «cross-

tie»).

Как показывают исследования терминологии различных подобластей транспорта, внутриотраслевая межсистемная омонимия характерна главным образом для родовых моноксемных единиц. Поскольку полилексемные термины более четко очерчивают соответствующее понятие, они достаточно редко выступают в роли межсистемных омонимов. Примером последних является термин «trunk line», который в качестве общежелезнодорожного термина обозначает понятие «железнодорожная магистраль», а в телекоммуникации под ним понимается «магистральная линия связи».

Большинство омонимичных родовых терминов описывается видовыми терминологическими словосочетаниями. В этом случае видовые термины, конкретизируя содержание родового понятия, показывают нам, в каком направлении идет развитие научной мысли, и тем самым устраняют вероятность омонимии. Так, например, термин «мост» в мостостроении развивается такими видовыми терминами, как «арочный мост», «консольный мост», «мост с балочным пролетным строением», «мост с неразрезными фермами», «мост со сквозными фермами», «железобетонный мост», «двухъярусный мост» и т. д.. Электроснабжение иначе формирует предмет исследования, и здесь видовые термины «мост переменного тока», «мостовая схема сравнения», «мост постоянного тока», «высокочастотный мост», «мост питания» отражают иное понимание термина и его развитие в рамках этой подобласти.

Таким образом, межсистемная омонимия, существующая в отраслевой терминологии на уровне родовых терминов, в значительной мере устраняется благодаря видовым терминологическим единицам, которые выступают, по-видимому, как определенного рода минимальный контекст, позволяющий определить, какое именно значение реализуется в данном случае.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Будагов Р. А. Введение в науку о языке. М.-Л.: Наука, 1965. 435 с.
2. Виноградов В. В. Русский язык (грамматическое учение о слове). М.-Л.: Высшая школа, 1972. 605 с.
3. Гак В. Г. Асимметрия лингвистического знака и некоторые общие проблемы терминологии // Семантические проблемы языков науки, терминологии и информатики. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1971. С. 68-71.
4. Гвишиани Н. Б. Язык научного общения (вопросы методологии). М.: Высшая школа, 1986. 280 с.
5. Гринев С.В. Введение в терминоведение. М.: Московский лицей, 1993. 309 с.
6. 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.
7. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. 559 с.
8. Корнилов О.А. Языковые картины мира как производные национальных менталитетов. 2-е изд. М.: ЧеРо, 2003. 349 с.
9. Лейчик В. М. О языковом субстрате термина // Вопр. языкознания. 1986. № 5. С. 87-98.
10. Лейчик В.М. Терминоведение: предмет, методы, структура. М.: Изд-во АКИ, 2007. 256 с.
11. Нелюбин Л. Л. Толковый переводоведческий словарь. М.: Флинта: Наука, 2003. 320 с.
12. Никулина Л.Н. Типология моноксемных терминов (на материале английской лингвистической терминологии). Дис. ...канд. филол. наук. М., 1990. 155 с.
13. Подколзина Т. А. Метафора и парадокс в английской терминологии. Дис. ... канд. филол. наук, 1994. 268 с.
14. Попова Т.Г. Национально-культурная семантика языка и когнитивно-социокоммуникативные аспекты (на материале английского, немецкого и русского языков). Монография. – М.: Изд-во МГОУ «Народный учитель», 2003. – 146 с.
15. Пумпянский А. Л. О принципе языковой многозначности // Вопр. языкознания № 1. 1983. С. 34-38.
16. Реформатский А.А. Мысли о терминологии // Современные проблемы русской терминологии. М.: Наука, 1986. С. 163-198.
17. Реформатский А. А. Введение в языкознание. 2-е издание учебника. М.: Аспект Пресс, 2000. 536 с.

-
-
18. Татаринов В.А. Общее терминоведение. Энциклопедический словарь. М.: Московский Лицей, 2006. 527 с.
 19. Толикина Е. Н. Некоторые лингвистические проблемы изучения термина // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. М.: Наука, 1970. С. 54-57.
 20. Чернышова Л.А. Полилексемные термины в языке и речи. Дис. ...канд. филол. наук. М., 1990. 215 с.
 21. Car and Locomotive Cyclopedia. Nebraska: Simmons–Boardman Books, 1984. 755 p.
 22. Jackson A The Railway Dictionary. Gloucestershire: Sutton Publishing ltd., 2000. 368 p.
 23. James A. Connelly & William J. Curdy. The Railroaders' Dictionary. Philodelphia: Railsearch Publishing Company, 1985.
 24. Lowe D. The Dictionary of Transport and Logistics. London.: Kogan Page, 2002. 275 p.

L. Chernyshova

ON NATIONAL-COGNITIVE HOMONYMY OF TERMS IN BRANCH TERMINOLOGY

Abstract: The article offers a new anthropolinguistic approach to terms homonymy. The analysis is performed of English railway terms homonymy resulting from different British and American world-image and cognition. Much attention is also paid to the homonymy of terms proper to Russian and English railway branch terminology.

Key words: anthropolinguistic approach, homonymy, railway terms, national image.