



Единицы железнодорожной семиотики (на примере немецкого языка)

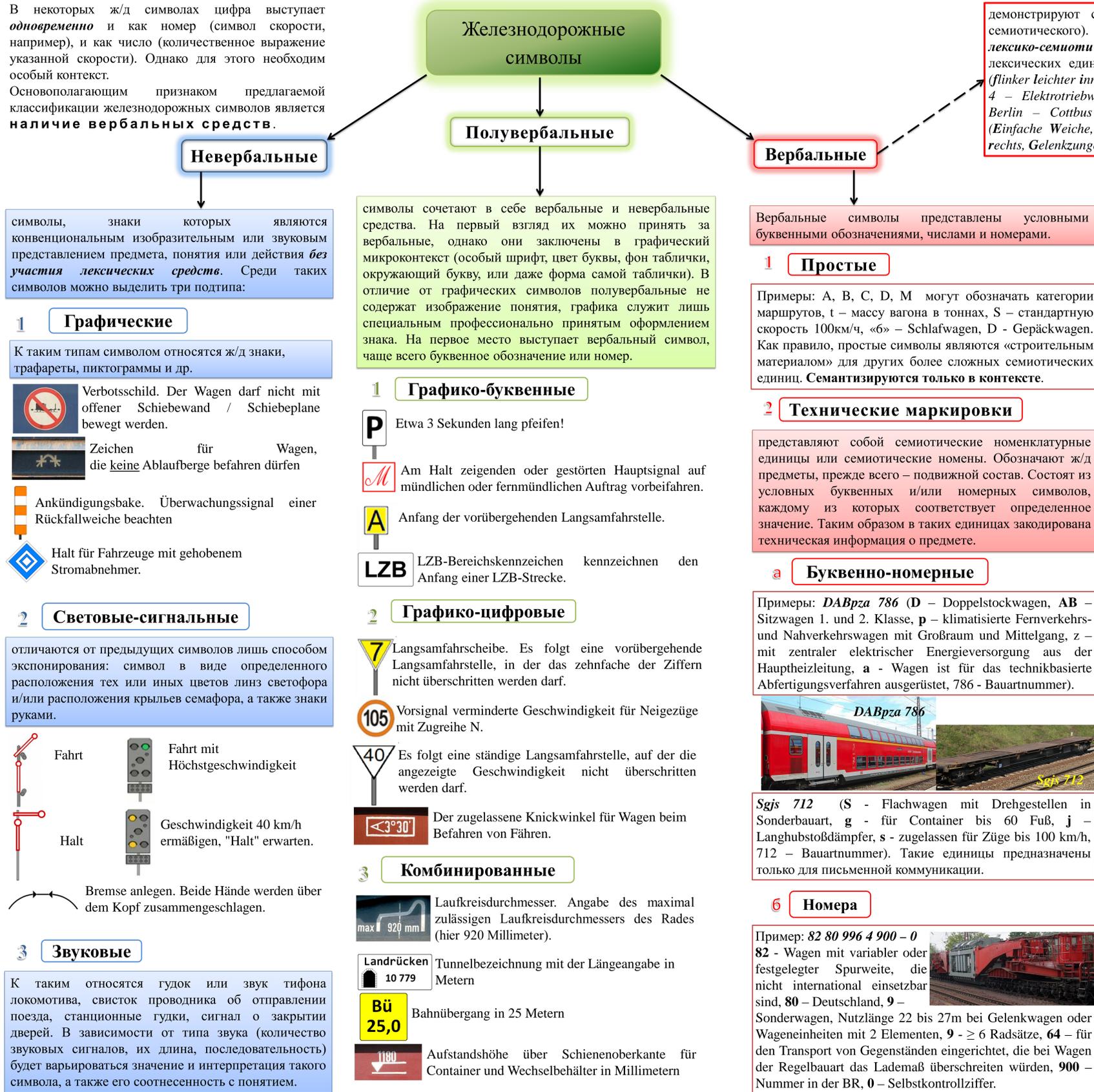
Москвитин Е.В., кафедра немецкой филологии РГПУ им. А.И. Герцена

Наблюдения показывают, что технический прогресс и потребность в ускоренной и упрощенной профессиональной коммуникации испытывают нехватку специальных лексических единиц. Казалось бы, профессиональная лексика максимально полно и сжато способна сообщить нам информацию о предмете (о вагоне, локомотиве, о двигателе, о железнодорожном полотне), но и ее недостаточно. Решение такой острой проблемы, необходимой для полноценной коммуникации среди железнодорожников было найдено посредством перехода от лексических единиц к семиотическим. Иными словами, технические области испытывают острую **потребность в лексических инновациях**, которые воплотились в семиотике.

Цель исследования: исследование системы немецкого железнодорожного социолекта и поиск его инновационных единиц.
Задачи исследования: анализ профессиональных семиотических единиц железнодорожной отрасли и построение их типологии.
Объект исследования: железнодорожные знаки и трафареты, пиктограммы, буквенные и цифровые обозначения.
Предмет исследования: общие признаки анализируемых единиц.
Новизна исследования заключается в нетривиальном подходе к изучению профессиональных языков: в концентрации внимания на невербальных средствах общения.
Значимость работы состоит в том, что ее результаты могут послужить развитию терминоведения, социолингвистики и лексикологии. Кроме того, исследование может быть ориентировано на модернизацию учебников немецкого языка для студентов технических и железнодорожных ВУЗов и техникумов с целью повышения компетенции их выпускников.

Ключевое понятие при описанном выше подходе к профессиональным языкам – **символ**, понимаемый Ч. Пирсом как один из типов знака, как «репрезентатив» (представитель обозначаемого), связь которого с объектом условна, носит характер условного соглашения (конвенции).
Технические символы образуют профессиональный код, искусственный язык, то есть систему символов, которые функционируют в социуме по определенным правилам (по У. Эко). Поэтому вслед за Ю.М. Лотманом правомерно проводить параллель между диалой «лексическая единица – язык» и «семиотическая единица – код». Однако в реальности наблюдается смешение лингвистического и семиотического кода, т.е. использование систем вербальных и невербальных средств профессиональной коммуникации. Они взаимодополняют друг друга, образуя при этом **полкод**, включающий как лексические, так и семиотические единицы, которые и образуют социально-профессиональный диалект.
Особое место в железнодорожном языке занимают неоднозначно понимаемые **цифры**. С одной стороны их можно интерпретировать как **число** – символ имени числительного, количественное выражение предмета, с другой – как **номер** – символ какого-либо понятия или предмета.

В некоторых ж/д символах цифра выступает **одновременно** и как номер (символ скорости, например), и как число (количественное выражение указанной скорости). Однако для этого необходим особый контекст.
Основопологающим признаком предлагаемой классификации железнодорожных символов является **наличие вербальных средств**.



Технические номены

демонстрируют слияние двух кодов (языкового и семиотического). Т.о. тех. номены – это **единицы лексико-семиотические**, так как состоят и из лексических единиц, и из символов: *FLIRT BR 429 (flinker leichter innovativer Regional-Triebzug, Baureihe, 4 – Elektrotriebwagen), RE 83990 (RegionalExpress, Berlin – Cottbus 00:41), EW 60-500-1:12 R Gz B (Einfache Weiche, Profil 60, Radius 500, 1:12 Winkel, rechts, Gelenkzunge, Beton).*

Лексика

3 Технические растры

(нем. Raster «сетка, решетка») это сложная профессиональная семиотическая единица, представляющая собой совокупность определенных символов, связанных между собой логически и имплицитно синтаксическими связями, которые эксплицируются при вербальной «расшифровке» растра в предложения и текст. Среди таких единиц можно выделить ряд крупных подвидов:

a Растр сосредоточения нагрузки

сообщает, какую максимальную массу может иметь груз на определенной размеченной и измеренной в метрах поверхности вагона. Пример растра на вагоне-платформе Rgmms:



б Международный и национальный растры ограничения массы груза

указывают соотношение массы груза (т) в вагоне с допустимыми скоростями

	A	B	C	D
S	44,0	52,0	62,0	70,0
SS	44,0	52,0	60,0	

(S/SS – 100/120км/ч соотв.) на той или иной категории ж/д линии (A, B, C, D). Пример растра на вагоне Sgnss 735.

в Растр допуска

В этом примере растра на Lgns 581 обозначены те национальные железные дороги, на которых вагону разрешено курсировать.



Заключение. Появление любых технических символов обусловлено стремлением упростить, ускорить и сделать удобной профессиональную коммуникацию. Кроме того, они могут рассматриваться как средство семиотической компрессии речи. Технические символы, за исключением вербальных, не нуждаются в контексте, невоспроизводимы в речи, но их можно считать описательными оборотами. Такая особенность обусловлена назначением символов: быстро дать сигнал (сообщить) и вызвать соответствующее требуемое действие (например, снизить скорость, загрузить вагон без превышения допустимой массы, подать звуковой сигнал (сообщить о приближении поезда) или помочь в техническом обслуживании состава), т.е. нужно подчеркнуть исключительно практическую направленность символов.