

**НОМИНАЦИИ СРЕДСТВ  
 ПЕРЕДВИЖЕНИЯ:  
 ЛИНГВОКУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЙ  
 АСПЕКТ (на материале региональных  
 источников конца XIX — первой  
 половины XX в.)**

В статье номинации, обозначающие средства передвижения, рассматриваются в рамках лингвокультурологического подхода, позволяющего выявить специфику формирования как регионального номинативного фонда, так и национального мышления в определенную эпоху развития русского литературного языка, чему способствует сопоставительная характеристика окказиональных словупотреблений с данными Национального корпуса русского языка. Выявлены лексико-семантические, историко-этимологические, словообразовательные и функциональные особенности анализируемых языковых единиц. Материалом исследования послужили разножанровые тексты, созданные и опубликованные на территории Сибирского региона в конце XIX — первой половине XX в.

*Ключевые слова:* вторичная лексическая номинация, семантический объем слова, деривация, этимологическая реконструкция, семантический перенос, история бытования и сфера функционирования наименований.

На сегодняшний день лингвокультурология широко развивается. Интерпретируя языковые знаки, мы сможем сделать шаг к расшифровке кодов национального мышления. В этом контексте до сих пор остается актуальным постулат великого немецкого филолога Вильгельма фон Гумбольдта: «Язык есть дыхание, сама душа нации» [1, с. 303]. Действительно, уникальность каждого народа запечатлена в традициях, обычаях, искусстве, ремеслах, социальных отношениях, ценностях — тех «пазлах» мышления, которые в совокупности создают картину мира отдельной этнической общности. Это и есть культура в широком смысле. Именно язык выступает хранителем этой многогранной целостности. Черпать знания о всевозможных представлениях русского человека стоит из недр русского языка. В настоящем исследовании эксплицированы представления русских о пространственных отношениях и способах их преодоления. Объектом изучения стали номинации, обозначающие средства передвижения как конкретные источники культурной информации о решении проблем пространственного перемещения в русском языковом сознании. Впервые анализируются описательные номинативные конструкции с учетом связи языковых единиц и культурных реалий, функционирующих в региональных текстах конца XIX — первой половины XX в. Эффективность исследования определяет и комплексный подход, предполагающий описание лексико-семантических, словообразовательных и функцио-

**NAMING UNITS OF MEANS OF  
 TRANSPORTATION: LINGUISTIC  
 AND CULTUROLOGICAL ASPECT  
 (Based on Regional Sources  
 of the Late 19<sup>th</sup> Century — the First Half  
 of the 20<sup>th</sup> Century)**

In the article the naming units denoting means of transportation are considered in the framework of the linguoculturological approach, which allowed to identify the specifics of the formation of both the regional nominative fund and national thinking in a certain epoch in the development of Russian literary language, which is facilitated by the comparative characteristics of an occasional word usage with the data of the National Corpus of the Russian language. Lexical-semantic, historical-etymological, word-forming and functional features of the analysed language units are revealed. The material for the study was texts of different genres, created and published on the territory of the Siberian region in the late 19<sup>th</sup> century — the first half of the 20<sup>th</sup> century.

*Keywords:* secondary lexical category, semantic volume of a word, derivation, etymological reconstruction, semantic transfer, history of existence and sphere of functioning of names.

нальных свойств данного номинативного фонда. Региональный же вектор исследования способствует фиксации ряда новых окказиональных лексем, который определен методом сплошной выборки.

Материалом исследования послужили тексты, созданные и опубликованные на территории Сибири в период с 1870-х гг. и до середины XX в. Среди них — очерковые записи, фрагменты документов разных жанров, статьи из газет и журналов. Большая часть номинаций зафиксирована в работах таких авторов, как И. В. Оммулевский «Шаг за шагом» (1870) (репринт: [2]), Н. П. Игнатьев «Походные письма 1877 года» [3], В. Л. Малеев «Испытание машин внутреннего горения на 1-й Западно-Сибирской выставке, г. Омск 1911 г.» (1912) [4]. Для анализа использовались также статьи из научного журнала «Наука и жизнь» (1947) [5]. Репрезентация истории бытования и частотности употребления наименований выявлена на основе Национального корпуса русского языка [6].

Важно отметить, что специфику присвоения имени детерминируют как особенности действительности, так и особенности сознания, о чем свидетельствует наблюдение Т. Г. Борисовой: «деривационно-концептуальный анализ производного слова — это один из возможных способов исследования концептуальной организации мыслительной деятельности человека и его ментального лексикона» [7, с. 363]. Вторичная номинация как переосмысление

готовых языковых единиц является, следовательно, важной областью изучения лингвокультурологии. В качестве базового определения принимаем следующее: «Вторичная лексическая номинация — это использование уже имеющихся в языке номинативных средств в новой для них функции наречения» [8, с. 129]. Предлагаемая концепция обуславливает и основную цель статьи — изучение особенностей вторичной семантики наименований и описательных номинативных конструкций, обозначающих средства передвижения в обозначенный период времени.

Задачам настоящего исследования удовлетворяет термин «деривация» как «...образование языковых единиц, характеризующихся номинативной функцией, т. е. служащих для называния и вычленения фрагментов действительности и формирования соответствующих понятий о них в форме слов, сочетаний слов, фразеологизмов и предложений» [9, с. 336]. В свою очередь, номинация «рассматривается в динамическом и статическом аспекте, т. е. и как процесс, и как результат» [10, с. 253]. В статье также внимание акцентируется на семантической транспозиции, «которая не меняет материального облика переосмысливаемой единицы и приводит к образованию многозначных слов, а также фразеологизмов различных типов» [9, с. 336]. Таким образом, термины «деривация», «номинация» и «транспозиция» отождествляются, поскольку предметом анализа становятся языковые единицы, образованные путем переосмысления без изменения фонетического облика слова.

Еще одной теоретической предпосылкой исследования стало обращение к более узкому понятию полисемии — лексической, детерминирующей «способность одного слова служить для обозначения разных предметов и явлений действительности» [9, с. 382]. В связи с этим определяющим можно считать высказывание известного лингвиста Ю. С. Маслова: «...потенциально любое или почти любое слово способно получать новые значения, когда у пользующихся языком людей возникает потребность назвать с его помощью новое для них явление, еще не имеющее обозначения в соответствующем языке» [11, с. 109].

В разные эпохи развития транспортной индустрии важным было решение нескольких задач, в числе которых стоял ключевой вопрос: «Как в короткие сроки переправиться из одной точки в другую?» Именно преодоление пространства в различных стихиях (на воде, на земле, в воздухе) — проблема, мотивирующая к созданию новейших средств передвижения. Конец XIX — начало XX в. известны в мировой истории как эпоха научно-технического прогресса. Перестройка технической и отраслевой структуры народного хозяйства существенно повлияла на производство автоматизированного транспорта.

В региональном документе В. Л. Малеева находим: *Что касается машинъ внутренняя горъня, въ которыхъ рабочій процессъ значительно сложнѣе и правильность осуществлѣнія его, особенно въ многочисленныхъ на выставкѣ двухтактныхъ машинахъ, можетъ быть установлена только путемъ испытанія машины въ работѣ съ нагрузкой <...>* [4, с. 3]. Однако при обращении к данным Национального корпуса русского языка сталкиваемся с проблемой бытования обозначенной выше номинации — нет ни

одного вхождения. В словарях не зафиксирована дефиниция конструкции *машина внутреннего сгорания*, но это не позволяет отнести подобное сочетание к индивидуально-авторским метафорам, поскольку оно не обладает свойством выразительности.

Если развернуть эту конструкцию, то получим значение 'машина, которая работает на двигателе внутреннего сгорания'. Следовательно, атрибутивный признак ('внутреннее сгорание') части предмета ('двигатель') переходит на сам предмет ('машина'). Данное употребление родового понятия вместо видового следует квалифицировать как один из видов переноса — синекдоху.

При анализе семантической структуры этой описательной конструкции стало понятным, что и словосочетание *двигатель внутреннего сгорания* требует пояснения — «тепловой двигатель, в котором часть химической энергии топлива, сгорающего в рабочей полости, преобразуется в механическую энергию» [12, с. 337]. Аналогичная ситуация наблюдается при характеристике номинативной единицы *машина внутреннего сгорания*: признак части А ('топливо') переходит на целое А ('двигатель').

Отглагольное существительное *сгорание (горение)* благодаря словообразовательной памяти содержит в себе сему 'поддаваться действию огня'. В нашем случае следует учитывать механическую сферу, где *сгорание* — производное от *сгорать* «подвергаться химическому распаду (об органических веществах)» [13, с. 62]. Как и в прямом значении этого глагола, в переносном сохраняется смысловой компонент 'уничтожение'. Именно это свойство, лежащее в основе топлива, могло быть перенесено на наименование двигателя и машины благодаря эпитету *внутренний*, имеющему значение 'находящийся внутри чего-нибудь'. Характерный для гипонимии эффект «матрешки» в данном примере функционировал как средство создания вторичного значения. Таким образом, к общеизвестному в русском языке выражению *двигатель внутреннего сгорания* можно добавить из регионального номинативного фонда сочетание *машина внутреннего сгорания*.

В нынешний век не удивишь автомобилем ни на дорогах, ни в речи. До эпохи доминирования транспортных средств, работающих на двигателе внутреннего сгорания, широко были распространены модели паровых автомобилей. «Попытки создания совершенного паромобиля относятся к концу XVIII в.» [8, с. 337].

В русском же языке термин «автомобиль» появился в 1894 г. в значении «подвижной экипаж, приводимый в действие каким-нибудь механическим двигателем» [14, с. 165]. Этимология слова прозрачна: с распространением автомобиля в лексикон вошла и обозначающая его номинация. Заимствованная из французского языка лексема *автомобиль* — сложение греческого *autos* 'сам' и латинского *mobilis* 'двигающийся', что буквально означает «повозка, движущаяся сама собой» [15, с. 35]. Здесь важно отметить смысловой компонент 'сам', ведь до изобретения двигателей наземный транспорт передвигался преимущественно при помощи силовой тяги лошадей и других животных. Именно эта отличительная черта легла в основу наименования данного средства. Прижившееся заимствование

требовало дополнительной квалификации, и по этой причине к определенному виду прикрепился эпитет *паровой*. Вероятно, здесь действовал закон экономии языковых средств, и из конструкции *автомобиль, использующий паровой двигатель* в язык вошло наименование *паровой автомобиль*. Происходит ситуация, как и с выражением *машина внутреннего горения*, — семантический перенос признака с части на целое, т. е. синекдоха. Подтверждение этой гипотезе находим в определении, зафиксированном в Большом энциклопедическом словаре, где паровой автомобиль квалифицирован как «автомобиль с паросиловой установкой» [12, с. 857].

Согласно материалам научно-популярного журнала середины XX в. «Наука и жизнь», самое раннее вхождение номинации *паровой автомобиль* датировано 1947 годом: «В Научно-исследовательском центре автомобильном и автотранспортном институте (НАМИ) спроектирован паровой автомобиль. Как известно, паровые автомобили появились раньше машин с двигателем внутреннего сгорания, но вследствие необычайной громоздкости они не получили широкого распространения» [5, с. 20]. Однако вскоре возникает синоним *паромобиль*, который не оставляет вопросов о своем возникновении: всё еще действующий закон экономии речевых средств преобразил наименование *паровой автомобиль* в лексему *паромобиль* под влиянием аналогии таких лексем, как *паровоз*, *пароход*. Дело в том, что эти номинации также имеют интегральную сему 'работающий за счет парового двигателя'.

Но и этим не исчерпывается номинативный запас данного средства передвижения. По той же словообразовательной модели параллельно появилась лексема *локомотив*, где *locus* 'место' [16]. Источником послужил тот же французский язык. Правда, используется наименование *локомотив* в большинстве случаев применительно к двигателю, сравните: «Передвижная или неподвижная паросиловая установка, состоящая из котла, паровой машины и различных вспомогательных устройств» [17, с. 62]. В словаре галлицизмов русского языка отмечается значение слова *локомотив* «паровой двигатель, приводящий в движение различные машины; машина с таким двигателем» [14, с. 2666]. В этом случае мы снова имеем дело с синекдхой. Читаем в уже упомянутом региональном документе В. Л. Малеева: *Къ сожалѣнію, отъ испытанія въ работѣ паровыхъ локомотивей, единственныхъ представителей паровыхъ машинъ на выставкѣ, пришлось отказаться въ виду категорическаго запрещенія администраціи, опасавшейся возможности пожара на выставкѣ, пускать локомотивы работать съ нагрузкой на территоріи выставки* [4, с. 3]. Однако на основе вышесказанного становится понятным, что *локомотив* уже и так включает сему 'паровой'. Поэтому сочетание *паровой локомотив* из-за своей избыточности может быть отнесено к категории плеоназмов.

Век XIX — переломный момент в транспортной индустрии, поскольку появление железных дорог имело огромное значение как для жизни каждого человека, так и для хозяйственной деятельности империи. Не случайно в 1870-е гг. зафиксировано наименование *локомотив* — «машина, сама себя передвигающая и при этом могущая тянуть за собой

груз» [18, с. 922]. «Вы только посудите: ведь и *локомотив* идет сперва тихо, будто шаг за шагом, а как разойдется — тогда уж никакая сила его не удержит», — пишет И. В. Омулевский» [2, с. 25]. В Толковом словаре русского языка Д. Н. Ушакова представлена более подробная дефиниция: «Машина, движущаяся по рельсам и передвигающая прицепляемые к ней вагоны с грузами и пассажирами. Локомотивы делятся на паровозы, тепловозы и электровозы» [16]. Слово имеет прозрачную этимологию: заимствовано из французского языка *locomotive* и образовано при помощи сложения латинских корней *locus* 'место' и *motivus* 'подвижной'. Однако эту номинацию стоит сравнить с лексемой *локомотив*: мало того, что оба наименования видов транспорта возникли по одной словообразовательной модели, где первая часть включает ключевой смысловой компонент лексико-семантической группы 'пространство', так еще и вторая часть слова в обеих номинациях — синонимы (латинские лексемы *mobilis* 'двигающийся' и *motivus* 'подвижной'), включающие в себя интегральную сему 'перемещение'.

Связь между этими единицами можем наблюдать не только в деривационной общности. Говоря о лексико-семантической наполненности, стоит отметить их гиперонимичность. Современная энциклопедия «Техника» сообщает следующие факты: «Общее название тяговых машин для передвижения поездов по железной дороге. Слово "локомотив" ввел английский изобретатель Дж. Стефенсон, который свой первый паровоз заводского изготовления назвал "Локомошн" ("Передвижение"). Оно и стало со временем обобщенным названием всех последующих железнодорожных тяговых машин» [18, с. 922]. По данным Большого энциклопедического словаря, на протяжении почти всего XIX в. паровоз — тип локомотива — был единственным тяговым средством на железной дороге [12, с. 639]. В этом примере мы сталкиваемся с расширением семантического объема слова, когда возникает новое значение в результате увеличения объема обозначаемого понятия. Такими же свойствами обладает лексема *локомотив*: это номинация не только паросиловой установки и паромобиля, но и автомобильно-железнодорожного транспортного средства. В таком отношении *локомотив* имеет более обобщающий характер, чем *локомотив* и первое может употребляться как гипероним ко второму.

Необходимо подробнее остановиться на связи слов *локомотив* и *паровоз*. Как было сказано выше, первые локомотивы — *паровозы*. Позднее появляются *тепловозы*, *электровозы*, *газотурбовозы* и проч. Чем все эти номинации отличаются от наименования *локомотив*? Во-первых, словопроизводство этих разновидностей поездов произошло на основе средств собственного языка по модели сложения. Наименование *локомотив* же, хоть и восходит к той же словообразовательной модели, но возникло благодаря ресурсам латыни, и уже посредством французского языка заимствовалось русским как цельная номинация. Во-вторых, если *локомотив* содержит семы 'пространство' и 'перемещение', то *паровоз* и подобные ему лексемы — 'перемещение' и 'способ движения' ('двигатель'). Таким образом, лексема *локомотив* вбирает в себя понятие рода транспортных железнодорожных средств, а *паровоз*, *тепловоз*, *электровоз* и др. — это виды железнодорожного транспорта, отличающиеся движущей силой.



К середине XIX в. в Российской Империи главным транспортным средством становится поезд. «Состав из вагонов, с одним или несколькими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы», — такое определение представлено в современной энциклопедии «Техника» [19]. Не поддается сомнению тот факт, что слово *поезд* восходит к глаголу *ездить* «то же, что и ехать... не за один прием и не в одном направлении» [20, с. 106].

Уже в первые годы своего существования поезда стали классифицироваться по назначению. В энциклопедии Ф. А. Брокгауза и И. А. Эфрона выделяются следующие категории: товарные, смешанные, воинские, пассажирские (обыкновенные пассажирские, скорые, почтовые, курьерские, прямого сообщения или местные) и т. д. [18, с. 829].

Особого рассмотрения требует номинативная единица *скорый поезд*. В словаре русского языка С. И. Ожегова, Н. Ю. Шведовой присутствует дефиниция, которая связывает номинацию *скорый* с характером передвижения: «совершающийся, осуществляющийся быстро, в короткий промежуток времени; обладающий большой скоростью передвижения» [20, с. 629]. Таким образом, определение *скорый* для слова *поезд* можно квалифицировать как атрибутивный признак: сема «скорость перемещения» дополняет смысловой компонент «средство перемещения». Это интересно, поскольку большая часть разновидностей данного транспорта имеет наименование с семантическим элементом «цель перемещения», сравните: *торговый поезд*, *почтовый поезд*, *курьерский поезд* и проч. Номинация *скорый поезд* устоялась настолько, что произошло сужение лексического значения прилагательного *скорый*, а сама лексема получила лексикографическую кодификацию, что и репрезентировано в словаре русского языка Д. В. Дмитриева в 1-м значении: «Скорым называют поезд, который движется с большой скоростью» [21]. По данным Национального корпуса русского языка, первые упоминания словосочетания *скорый поезд* относятся к 1870-м гг., что и находим в региональном тексте Н. П. Игнатъева: *Оказалось, что мнимый «скорый» поезд ждет на всех станциях и тянется медленно* [3, с. 123].

На закате XIX в. пополняется номинативный фонд воздушных средств передвижения. Так, в 1880-е гг. в русском языке появилась лексема *аэроплан* — «летательный аппарат тяжелее воздуха с силовой установкой и крылом, создающим подъемную силу; самолет (о первых, несовершенных конструкциях)» [22].

Более широкое распространение наименование «получило спустя десятилетие» [23]. Языком-источником послужил французский, где слово *аэроплан* существовало с середины XIX в. как научный термин. Самое раннее употребление номинации, по материалам научно-популярного журнала середины XX в. «Наука и жизнь», датировано 1904 г.: *На Путиловском заводе изготовлен новый летательный прибор системы инженера Лининского (ротативный аэроплан)* [5, с. 20].

Существуют разные точки зрения на этимологическую реконструкцию слова *аэроплан*. Большая часть лексикографов (Д. В. Дмитриев, А. В. Семёнов, Н. М. Шанский) считает, что первая часть слова (созданного по образцу *аэростат*)

восходит к греческому *aer* 'воздух', а вторая представляет отлагольное образование от французского *planer* 'парить' [21; 23]. Другая позиция предполагает заимствование второй части слова из разных древних языков: по мнению А. Н. Булыко и Д. Н. Ушакова, вторая составляющая этого слова восходит к ресурсам греческого языка и образовано от *planos* 'странствующий' [16; 24], а авторы Большого энциклопедического словаря указывают на латинский источник происхождения — *planum* 'плоскость' [12, с. 428].

Таким образом, в целом семантика слова *аэроплан* довольно прозрачна. Но если первая часть включает интегральную сему 'пространство перемещения' ('воздух'), то вторая часть, которая связана со значением 'перемещение' ('летать', 'парить'), имеет вариативную интерпретацию. Принимая во внимание теорию о том, что вторая составляющая этого слова восходит к ресурсам греческого языка и образована от *planos* 'странствующий', приходим к выводу, что ключевой смысловой компонент 'перемещение' сохраняется: *странствовать* — «постоянно менять место пребывания» (во 2-м значении), что зафиксировано в Толковом словаре русского языка С. И. Ожегова, Н. Ю. Шведовой [20, с. 39]. Если же рассматривать возможность образования от латинского *planum* 'плоскость', то можно соотнести семантику второй части данного слова со значением 'ровная, гладкая поверхность', поэтому этот семантический оттенок выглядит как уточнение: перемещение в горизонтальном положении, «на поверхности воздуха», что следует рассматривать как смысловой компонент 'качество перемещения'.

В современном русском языке номинация *аэроплан* маркирована как устаревшая, поскольку уже к середине XX в. лексема была вытеснена словом, образованным на основе ресурсов родного языка, — *самолет*. Первая часть включает сему 'способ управления', а вторая — 'способ перемещения'.

Подводя итоги, следует отметить, что в обозначенный период развития русского литературного языка (конца XIX — первой половины XX в.) с появлением двигателя стремительно развивается транспортная индустрия. Это коснулось всех сфер путей сообщения: и железнодорожной, и автомобильной, и воздушной. Эволюция средств передвижения стала возможной в период научно-технической революции. В связи с этим названия появляющихся машин получали терминологическую маркированность. Основная масса активных производящих основ, извлеченных из ресурсов мертвых языков, заключает в себе признаки пространства (*локомобиль*, *локомотив*), движущей силы (*автомобиль*, *паромобиль*), способа перемещения (*аэроплан*, *самолет*).

Актуальные наименования, возникшие на рубеже веков, — описательные конструкции (*машина внутреннего горения*, *паровой локомобиль*, *машина с паросиловой установкой*, *летательный аппарат*, *скорый поезд*, *почтовый поезд*, *курьерский поезд* и т. д.). Выступающие в роли средства номинации как единое целое, они употребляют определения (как согласованные, так и несогласованные) в качестве квалификативных, уточняющих признаков.

Функционирующий закон экономии речевых усилий влияет на лаконичность формы номинации (*паромобиль*, *скорый*). Вторичная номинация демонстрирует изменения

семантического объема слова, эксплицируя и расширение значения (*локомобиль*), и его сужение (*скорый*). Подобные взаимодействия зачастую влекут за собой образование гипонимических отношений (*локомобиль/локомотив*).

Часть лексем, обозначающих средства передвижения, задерживается в активном словаре ненадолго, что связано не только с исчезновением самого вида транспорта, но и с заменой их другими номинациями, более ёмкими и благозвучными (*самолет* вместо *аэроплан*).

На основе вышеизложенного можно констатировать, что обладающая ассоциативным характером вторичная номинация имеет огромный инвентарь, благодаря чему в системе гармонично существуют наименования, процесс образования которых мотивирован изменением семантического объема слова. Соотнесенность одного предмета с другим через какой-то признак обусловлена природой и особенностями человеческого мышления.

1. Гумбольдт В. Избранные труды по языкознанию. М.: Прогресс, 2000. 400 с.
2. Оммулевский И. В. Шаг за шагом. Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1960. 444 с.
3. Игнатъев Н. П. Походные письма 1877 года: Письма к Е. Л. Игнатъевой с балканского театра военных действий. М.: РОССПЭН, 1999. 332 с.
4. Малеев В. Л. Испытание машин внутреннего горения на 1-й Западно-Сибирской выставке, г. Омск 1911 г.: с 13-ю чертежами: отдельный оттиск из «Журнала общества сибирских инженеров» 1911 г. № 11, 12. Омск: Типо-литография Т-ва Печатного Дела, 1912. 38 с.
5. Новости науки и техники // Наука и жизнь: ежемесячный научно-популярный журнал. М.: ОНТИ, 1947. № 6. С. 20.
6. Национальный корпус русского языка. URL: <https://ruscorpora.ru> (дата обращения: 01.03.2020).
7. Борисова Т. Г. Роль деривационных механизмов в развитии языка // Актуальные проблемы филологии и педагогической лингвистики: научный журнал. Владикавказ: СОГУ, 2014. № 16. С. 363–367.
8. Языковая номинация: общие вопросы / Акад. наук СССР, Ин-т языкознания; [отв. ред.: Б. А. Серебренников, А. А. Уфимцева]. М.: Наука, 1977. 357 с.
9. Лингвистический энциклопедический словарь / гл. ред. В. Н. Ярцева. М.: Советская энциклопедия, 1990. 682 с.
10. Кравец Я. Ю. Общие вопросы и виды номинации // III Селищевские чтения: Материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 125-летию со дня рожд. Афанасия Матвее-

вича Селищева, Елец, 22–23 сент. 2011 г. / Елец. гос. ун-т им. И. А. Бунина, отв. ред. Т. М. Свиридова. Елец, 2011. С. 253–258.

11. Маслов Ю. С. Введение в языкознание: учеб. для филол. спец. вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Высшая школа, 1987. 272 с.
12. Большой энциклопедический словарь / гл. ред. А. М. Прохоров. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Большая Российская Энциклопедия, 1997. 1456 с.
13. Словарь русского языка: в 4 т. / РАН, Ин-т лингвистических исследований; под ред. А. П. Евгеньевой. 4-е изд., стер. М.: Рус. яз.; Полиграфресурсы, 1999. Т. 4. С — Я. 800 с.
14. Епишкин Н. И. Исторический словарь галлицизмов русского языка. М.: ЭТС, 2010. 5140 с.
15. Шанский Н. М. Этимологический словарь русского языка. М.: Прозерпина: Школа, 1994. 400 с.
16. Толковый словарь русского языка / под ред. Д. Н. Ушакова. М.: Дом Славянской кн., 2008. 959 с. URL: <https://gufo.me/dict/ushakov> (дата обращения: 01.03.2020).
17. Словарь русского языка: в 4 т. / РАН, Ин-т лингвистических исследований; под ред. А. П. Евгеньевой. 4-е изд., стер. М.: Рус. яз.; Полиграфресурсы, 1999. Т. 2. К — О. 736 с.
18. Энциклопедический словарь / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. М.: Терра, 2001. 40 726 с.
19. Техника. Современная иллюстрированная энциклопедия / под ред. А. П. Горкина. [Б. м.]: Rosmen, 2006. 488 с. URL: [https://gufo.me/dict/technology\\_modernenc](https://gufo.me/dict/technology_modernenc) (дата обращения: 03.03.2020).
20. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. М.: ИТИ Технологии, 2006. 938 с.
21. Дмитриев Д. В. Толковый словарь русского языка. М.: Астрель: АСТ, 2003. 1578 с. URL: <https://gufo.me/dict/dmitriev> (дата обращения: 03.05.2020).
22. Ефремова Т. Ф. Современный толковый словарь русского языка: около 160 000 слов: в 3 т. М.: Астрель: АСТ, 2006. URL: <https://gufo.me/dict/efremova> (дата обращения: 03.03.2020).
23. Семёнов А. В. Этимологический словарь русского языка. М.: ЮНБЕС, 2003. 701 с. URL: <https://gufo.me/dict/semenov> (дата обращения: 08.05.2020).
24. Булыко А. Н. Большой словарь иностранных слов: 35 тыс. слов. М.: Мартин, 2006. 703 с. URL: [https://gufo.me/dict/foreign\\_words](https://gufo.me/dict/foreign_words) (дата обращения: 02.03.2020).

© Васильева О. Ю., Комарова М. В., 2020