



SEBASTIAN MAŚLANKA | ORCID: 0000-0003-1189-871X
Uniwersytet Opolski, Wydział Filologiczny

ZU AUSGEWÄHLTEN ASPEKTEN DER DEUTSCHEN EISENBAHNTERMINOLOGIE

Abstract

Im vorliegenden Beitrag werden ausgewählte Benennungsstrategien dargestellt, welche die Entstehung der Eisenbahn-Termini beeinflussen. Es soll dabei nachgewiesen werden, dass die Form der Fachtermini im Wesentlichen von solchen Aspekten wie Sprachökonomie und Verdeutlichungstendenz abhängt. Ein kurzer geschichtlicher Abriss und die besondere Hervorhebung der kognitiven Funktion von Fachsprachen sollen den Analyserahmen fundieren, indem sie einerseits auf die Relevanz des behandelten Themas und andererseits auf den mehrdimensionalen Charakter der gewonnenen Ergebnisse hindeuten.

SCHLÜSSELWÖRTER

Fachsprachen, Eisenbahnwesen, Fachsprachenforschung, Terminologie

GERMAN RAILROAD TERMINOLOGY – SELECTED ASPECTS

Abstract

The following article presents selected naming strategies which affect terminologization in the railroad industry. One of its aims is to prove that the form of these terms is largely dependant on such aspects as the language economy and the 'tendency to exposition/visualisation'. A short historical view and a particular emphasis on the cognitive function of languages for a special purposes create a frame of the following analysis, stressing the importance of the issue and, at the same time, showing the multidimensional character of the achieved results.

KEYWORDS

language for a special purpose, railroad industry, examination of professional languages, terminology

WYBRANE ASPEKTY NIEMIECKIEJ TERMINOLOGII KOLEJNICTWA

Abstrakt

Niniejszy artykuł prezentuje wybrane strategie nazewnicze, które wpływają na powstawanie terminów fachowych w branży kolejnictwa. Jednym z jego celów jest ukazanie, że forma tych pojęć jest w głównej mierze uzależniona od takich aspektów jak ekonomia językowa i 'tendencja do uwidaczniania'. Krótki rys historyczny i szczególne podkreślenie znaczenia kognitywnej funkcji języków fachowych tworzą ramy niniejszej analizy, z jednej strony podkreślając wagę omawianego zagadnienia, z drugiej zaś wskazując na wielowymiarowy charakter uzyskanych wyników.

SŁOWA KLUCZOWE

języki fachowe, kolejnictwo, badanie języków fachowych, terminologia

0 DIE EISENBAHN ALS EIN BESTANDTEIL DEUTSCHER IDENTITÄT

Die immense Relevanz des Eisenbahnwesens in Deutschland zeigt sich nicht nur in den imposanten Transportzahlen¹, die von der Deutschen Bahn sowohl beim Güter- als auch Personenverkehr jährlich erreicht werden. Neben der rein pragmatischen Dimension besteht nämlich auch eine tiefere Beziehung im Verhältnis zwischen dem Staat und der Bahn. Um dieses erfassen zu können, muss man allerdings den gemeinsamen geschichtlichen Kontext kurz skizzieren. Das Potential der Eisenbahn bei der politischen und gesellschaftlichen Integration wurde bereits von dem ersten Reichskanzler des Deutschen Reiches, Otto von Bismarck, erkannt, der 1873 das Reichsbahnamt ins Leben rief und die bislang privatisierten Eisenbahnnetze zu vereinen versuchte.² Mit seinem Bestreben, den Streckenbau in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts voranzutreiben, wollte er zur Einigung der Nation beitragen.³ Die ursprünglich positive Bedeutung der Bahn als Integrationswerkzeug wurde leider schnell durch ihre militärische Verwendung überschattet. Schon in dem Deutsch-Französischen Krieg in den Jahren 1870–71 wurden die Vorteile der Eisenbahn den Militärzwecken unterworfen. Sollte der gut funktionierende Schienenverkehr im Ersten Weltkrieg seine Funktion als Fundament der Versorgung und Truppenmobilmachung in dem bisher unbekanntem Ausmaß noch erfüllt haben, so wurden die deutschen Güterzüge in der Zeit

¹ Vgl. Statistiken der DB, Zugriff 20.12.2019, https://www.deutschebahn.com/resource/blob/4045082/74a5d3d-b2bc75888121897cefada8823/20190328_pbk_2019_kennzahlen-data.pdf.

² Vgl. Lothar Gall, Manfred Pohl, *Die Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart* (München: C. H. Beck, 1999), 70–80.

³ Vgl. ebd.

des Zweiten Weltkriegs indirekt zum Symbol der Ausrottung, weil mit ihrer Hilfe Juden und andere von NS-Deutschland verfolgte Personengruppen unter unmenschlichen Bedingungen in die Vernichtungslager verschleppt wurden.⁴ Auch die Nachkriegsgeschichte der Eisenbahn scheint von gewissem Symbolismus gekennzeichnet zu sein. Angefangen mit ‚Trümmerbahn‘ zur Beseitigung des Schotts aus den kriegszerstörten Städten, über die Spaltung in die Bundes- (BRD) und Reichsbahn (DDR), welche die Teilung Deutschlands direkt widerspiegelte, bis hin zur Umstrukturierung der Eisenbahn gemäß den neuen Marktrealien nach der Wende und folgerichtiger Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994 – all die genannten Aspekte verdeutlichen die Bindung Deutschlands an das Eisenbahnwesen, das angesichts der erwähnten Fakten als integraler Bestandteil der deutschen Identität fungieren kann.

1 ZIEL DER ANALYSE

Vor diesem Hintergrund nimmt es daher nicht wunder, dass die Deutsche Bahn sich in den letzten Jahren verstärkt für die Pflege der deutschen Eisenbahnsprache einsetzte.⁵ Diesem Ziel dienten u. a. die 2013 eingeführten Leitlinien, welche die durchgängige Verwendung des Deutschen und die Vermeidung von Anglizismen bei Eisenbahnern einforderten. Die damals ergriffenen Maßnahmen, die u. a. die Erstellung eines speziellen Glossars mit übersetzen englischsprachigen Begriffen umfassten, können als eine mögliche Abwehrstrategie gegen ‚Anglophonie‘ betrachtet werden. Davon ausgehend erscheint das Ziel des vorliegenden Beitrags plausibel, da mit der unternommenen Analyse ausgewählte Bildungsmechanismen der deutschen Eisenbahn-Fachlexik abzubilden sind, was in der breiteren Perspektive die These von der Vorherrschaft des Englischen in dem untersuchten Bereich zum Teil verifizieren lässt. Mein Beitrag fußt darüber hinaus auf der oft geäußerten Ansicht von der kognitiven Funktion der Fachsprachen. Diese schlägt sich sehr bildhaft in den Worten von Kalverkämper nieder, der behauptet, dass das „Fach durch Kommunikation über dieses und in diesem konstituiert wird“⁶. Diese Sichtweise wird von vielen Fachsprachenforschern geteilt, zu denen u. a. Sabor Gruzca gehört, der in diesem Zusammenhang auf die ‚Erkenntnisfunktion‘ von

⁴ Vgl. ebd., 10–20.

⁵ Vgl. Nikolaus Doll, „Sprachterminator Ramsauer bekämpft Bahnglisch“, 23.06.2013, Zugriff 14.12.2019, <https://www.welt.de/wirtschaft/article117363964/Sprachterminator-Ramsauer-bekaempft-Bahnglisch.html>.

⁶ Vgl. Hartwig Kalverkämper, „Fach und Fachwissen“, in: *Fachsprachen / Languages for Special Purposes – Ein internationales Handbuch zur Fachsprachenforschung und Terminologiewissenschaft/ An International Handbook of Special-Language and Terminology Research*, hrsg. v. Lothar Hoffmann, Hartwig Kalverkämper, Herbert Ernst Wiegand (Berlin, New York: Walter de Gruyter, 1998), 17–18.

Fachsprachen verweist, da „mit ihnen [den Fachsprachen; S. M.] durch Denkhandlungen neues Wissen gebildet und/oder altes (um)organisiert werden kann.“⁷

Ausgehend von den Prämissen der kognitiven Funktion von Fachsprachen soll somit mit der vorliegenden synchronen Lexikanalyse gezeigt werden, welche besonderen Phänomene die Nominalisierungsformen in der Terminologie der Eisenbahn bedingen, was ferner Rückschlüsse auf brancheninterne Wissensbildungsmechanismen erlaubt.

2 DER FACHSPRACHENBEGRIFF

Was paradoxerweise die meisten Definitionsansätze innerhalb der Fachsprachenforschung miteinander verbindet, ist die oft geäußerte Behauptung, dass es bislang an einer allgemeinen- und endgültigen Definition von Fachsprache mangelt. Die hierbei angestellten Überlegungen fußen auf der wohl bekanntesten Definition von Hoffmann (1984). Er versteht die Fachsprache als „die Gesamtheit aller sprachlichen Mittel, die in einem fachlich begrenzten Kommunikationsbereich verwendet werden, um die Verständigung zwischen den in diesem Bereich tätigen Menschen zu gewährleisten.“⁸ Obwohl jene pragmatische Begriffsbestimmung zu Recht die Fachkommunikation zum Kern der Fachsprachenforschung macht, vermag sie die oft erwähnte Problematik der Abgrenzung der Fachsprache gegen die Gemeinsprache nicht genügend zu reflektieren. Um dieses komplizierte Verhältnis einigermaßen entwirren zu können, soll an dieser Stelle kurz auf das Schema Gruczas eingegangen werden:

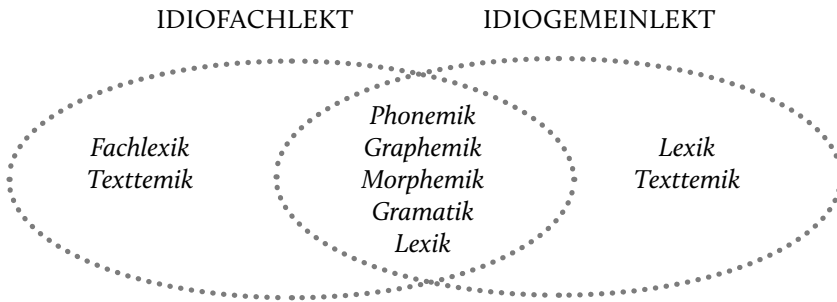


Abb. 1: Der gemeinsame Bereich der konstitutiven Elemente des Idiofach- und Idiogemeinlekts⁹

⁷ Vgl. Sambor Grucza, „Sprache(n) – Fachsprache(n) – Fachsprachendidaktik“, *Studia Germanica Gedanensia* 22 (2010): 36.

⁸ Lothar Hoffmann, *Kommunikationsmittel Fachsprache. Eine Einführung*, 3. Aufl. (Berlin: Akademie-Verlag, 1987), 51.

⁹ Angeführt nach: Grucza, *Sprache(n)*, 36.

Anhand dieser graphischen Darstellung wird ersichtlich, dass die Fachsprache (Fachidiolekt) kein selbständiges Sprachsystem darstellt, indem es in großem Maße auf den oben angeführten Ebenen der Gemeinsprache basiert. Andererseits bezeugt es aber auch eine gewisse Autonomie der Texttemik und der hier zu beleuchtenden Fachlexik.

3 KORPUS

Als Korpus für die vorliegende Analyse diente das Terminologiesystem der Eisenbahn Rail-Lexic. Mit der Wahl des untersuchten Sprachmaterials sollte zwei der gerade erwähnten Vorgaben der Fachsprachenforschung die Rechnung getragen werden: der Ausrichtung auf die Fachkommunikation und der Orientierung an der Lexik. Die Arbeit an dieser Terminologie-Datenbank wurde auf das Bestreben des Internationalen Bahnverbandes (UIC) initiiert, der schon seit den 1950er Jahren Eisenbahnwörterbücher verlegte.¹⁰ Das Zusammenwachsen Europas dank der Europäischen Union brachte die Notwendigkeit mit sich, die europäischen Eisenbahnen zu revitalisieren und kooperationsfähig zu machen.¹¹ Diesem Ziel sollte u. a. die Vereinheitlichung der Fachterminologie dienen, weswegen die Deutsche Bundesbahn in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Bahnverband bereits im Jahre 1991 die erste Terminologie-Werkstatt veranstaltete. Diese Initiative traf schnell auf das Interesse anderer europäischer Eisenbahnen und entwickelte sich zu zyklischen internationalen Treffen, während derer die Dolmetscher und Eisenbahnsachverständigen terminologische Fragen erörterten und neue Termini fixierten.¹² Diese Workshops wurden unter dem Namen „RaiLexic“ fortgeführt und lieferten 1995 das erste internationale Digitalwörterbuch der Eisenbahnsprache. Während die erste CD-Ausgabe elf Sprachen enthielt, findet man in der aktuellen Version 5.0 etwa 3.000 Begriffe, die in 23 Sprachen übersetzt wurden.¹³

4 AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE

An dieser Stelle soll ausdrücklich hervorgehoben werden, dass die durchgeführte Analyse als ein kleiner Bestandteil eines Promotionsvorhabens zu verstehen ist, das der morphosemantischen Untersuchung der deutschen Fachsprache des Eisenbahnwesens unter kontrastiver

¹⁰ Vgl. Alfred Gerstenkorn, Arnold Schmidt, „Systematiken der Eisenbahnfachsprachen“, in: *Die Sprache der Bahn. Zur deutschen Eisenbahnsprache im europäischen Kontext*, hrsg. v. Alfred Gerstenkorn, Lothar Hums, Arnold Schmidt (Frankfurt a. M.: DGI, 2006), 145.

¹¹ Vgl. ebd.

¹² Vgl. ebd.

¹³ Vgl. UIC, Zugriff 12.12.2019, <https://uic.org/support-activities/terminology/#RailLexic>.

Berücksichtigung des Polnischen gewidmet wurde. Die im vorliegenden Beitrag zu zeigenden Ergebnisse erheben somit keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Wahl der präsentierten Belege erfolgte nämlich aufgrund ihrer Systemhaftigkeit und Auffälligkeit als Verbesonderungszeichen, weswegen die Darstellung ausschließlich qualitative Aspekte beleuchten soll. Der besseren Übersichtlichkeit halber soll im Folgenden auf Faktoren zurückgegriffen werden, welche die Entstehung und Form der Fachtermini beeinflussen. Diesen werden im Weiteren ihre konkreten Wortbildungs- und Benennungsstrategien zugeschrieben.

5 SPRACHÖKONOMIE DURCH WORTBILDUNGSVERFAHREN

Es besteht kein Zweifel daran, dass die Sprachökonomie in moderner Form des Kommunikationsprozesses so fest verankert ist, dass die Wahl von den sparsamsten Ausdrucksmitteln meist spontan und unabhängig vom Agieren der Sender erfolgt.¹⁴ Das Prinzip der Ökonomie sprachlicher Mittel wird auf die Tatsache zurückgeführt, dass man als Teilnehmer des Kommunikationsaktes entsprechend die Rolle des Senders und die des Empfängers einnimmt, wodurch man sich dessen bewusst ist, was im gegebenen Kontext aufgrund des vorhandenen Wissens als selbstverständlich eingespart werden kann.¹⁵ Dieser Sachverhalt kommt noch deutlicher zum Tragen im Fall der Fachsprachen, die Steinhauer zufolge „noch stärker als die Alltagssprache der Sprachökonomie verpflichtet sind“¹⁶. Das Desiderat der Sprachökonomie wird in dem untersuchten Korpus in erster Linie durch Komposita eingelöst, was ihrer Eigenschaft, die Bedeutung eines Syntagmas mit einem Wort wiederzugeben, zu verdanken ist.¹⁷ Die zahlenmäßig am stärksten vertretene Gruppe bilden dabei Determinativkomposita, bei denen die Rektionskomposita mit Agens-Verhältnis zwischen den Konstituenten überwiegen. Diesem Bildungstyp folgen u. a. sämtliche Bezeichnungen für Bahnbedienstete, z. B. ‚Bahnhofsvorsteher‘ (‚zawiaadowca stacji‘), ‚Fahrdienstleiter‘ (‚dyżurny ruchu‘), ‚Triebfahrzeugführer‘/ ‚Triebfahrzeugbediener‘ (‚maszynista pojazdu trakcyjnego‘), ‚Triebfahrzeugbegleiter‘ (‚pomocnik maszynisty‘), ‚Schienenverkehrsbetreiber‘/ ‚Bahnbetreiber‘ (‚eksplorator kolei‘), ‚Wagenverteiler/ Wagendisponent‘ (‚dyspozytor wagonów‘), ‚Rangierarbeiter/ Rangierer‘ (‚manewrowy‘), ‚Weichenwärter‘ (‚zwrotniczy‘). Neben den oben genannten Berufsbezeichnungen gehören hierzu auch viele Rektionskomposita mit einer Vorrichtung als Grundwort, wie z. B.:

¹⁴ Vgl. Dennis Scheller-Boltz, *Präponeme und Präponemkonstrukte im Russischen, Polnischen und Deutschen* (Frankfurt a. M.: Peter Lang, 2010), 45.

¹⁵ Vgl. ebd.

¹⁶ Anja Steinhauer, *Sprachökonomie durch Kurzwörter: Bildung und Verwendung in der Fachkommunikation* (Tübingen: Narr, 2000), 63.

¹⁷ Vgl. ebd.

‚Bahnräumer‘ (‚zgarniacz‘¹⁸), ‚Abzugschieber‘ (‚zasuwa spustowa‘), ‚Schienenurissprüfer‘ (‚przyrząd do sprawdzania profilu szyny‘), ‚Schienenrichter‘ (‚przyrząd do prostowania szyn‘), ‚Fahrtenschreiber‘ (‚szybkościomierz‘), ‚Achszähler‘ (‚licznik osi‘), ‚Wagenwascher‘ (‚myjnia do mycia wagonów‘). Im Gegensatz zu den Benennungen für Funktionspersonen sind die Bezeichnungen der Bahnvorrichtungen nur zum Teil morphologisch motiviert, da sie ohne kontextuelles Wissen bei fahrlässiger Rezeption mit menschenbezogenen Stellennamen verwechselt werden können. Keine Probleme bietet hingegen die semantische Erschließung der sog. polymorphischen Komposita, die aus vier und mehr Grundmorphemen bestehen.¹⁹ Trotz ihres ausgebauten Formativs gelten die polymorphischen Komposita als sprachökonomisch, weil sie die ihnen zugrunde liegenden Wortgruppen ersetzen und immerhin als lexikalische Einheiten wahrgenommen werden. Wie bereits angedeutet, werden diese Bildungen durch semantische Transparenz gekennzeichnet. Korpusbelege wie: ‚Hochleistungsgleisumbauzug‘ (‚bardzo wydajny pociąg do wymiany nawierzchni‘), ‚Hochspannungsimpulsstromkreis‘ (‚obwód torowy impulsów wysokonapięciowych‘), ‚Mehrfachfunktionsbahnhof‘ (‚stacja wielofunkcyjna‘), ‚Mittelschnellläufermotor‘ (‚silnik średnioobrotowy‘), ‚Privatgüterwageneinsteller‘ (‚właściciel wagonu prywatnego‘), ‚Radreifenaufziehpresse‘ (‚prasa do zakładania obręczy‘), ‚Oberbauüberwachungspersonal‘ (‚personel służby drogowej‘), ‚Reisegepäckausgabestelle‘ (‚punkt wydawania bagażu‘) verdeutlichen die regelhaften Mechanismen der deutschen Wortbildung und begründen die Annahme, dass die höhere Anzahl der Konstituenten, trotz der kondensierten Informationsdichte, keineswegs die richtige Wahrnehmung beeinträchtigen muss. Die registrierte Sachlage begründet also die These Drewers, der zufolge „die zusammengesetzten Termini mehr Begriffsmerkmale ausdrücken und folglich sogar spontan rezipiert werden können“²⁰.

Ein weiteres Wortbildungsverfahren, welches das Postulat der Sprachökonomie im analysierten Material erfüllt und die Form vieler Eisenbahntermini prägt, ist die Konversion. Als beträchtlich produktiv erwies sich dabei die Kombination von Konversion und Verbpräfigierung: ‚Abkuppeln‘ (Trennen von Eisenbahnfahrzeugen), ‚Ableiten‘ (die Änderung der Strecke/ ‚zmiana drogi przyjazdu‘), ‚Zurücksetzen‘ (‚cofanie składu manewrowego‘), ‚Zurückschieben‘ (ein rückwärtiges Rangiermanöver/ ‚manewrowanie przez pchanie do tyłu‘), ‚Abdrücken/ Ablaufen‘ (Bewegen des Fahrzeugs mit Hilfe von Schwerkraft von einem Ablaufberg hinab/

¹⁸ Darunter ist eine keilförmige Vorrichtungen an Stirnseiten von Triebfahrzeugen zur Beseitigung von auf Schienen liegenden Hindernissen zu verstehen.

¹⁹ Vgl. Wolfgang Fleischer, Irmhild Barz, *Wortbildung der deutschen Gegenwartssprache* (Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 1995), 97.

²⁰ Petra Drewer, Klaus-Dirk Schmitz, *Terminologiemanagement. Grundlagen – Methoden – Werkzeuge* (Berlin: Springer, 2017), 72. Zu den „zusammengesetzten Termini“ gehören auch Mehrwortkomposita.

‚Spuszczanie z górkı rozrządowej‘), ‚Abstoßen‘ (Bewegen der Wagen/Fahrzeuge ohne Triebwerk durch deren Beschleunigen/ ‚odrzucanie‘), ‚Beidrücken‘ (Bewegen der getrennt stehenden Wagen zum Kuppeln/ ‚dociskanie wagonu do sprzęgu‘), ‚Verschieben‘ (Bewegen des Wagens durch Antrieb oder Menschenkraft/ ‚dopychanie‘). Die Mehrheit dieser Modellbildungen verfolgt dasselbe Benennungsmotiv, indem sie zum Ausdruck einer räumlichen Modifikation eingesetzt werden. Die so intendierte Bezugnahme auf die Handlungsrichtung erklärt zugleich ihre relativ hohe Repräsentanz in der Fachterminologie des Eisenbahnwesens, wo es bei der Kernbeschäftigung hauptsächlich auf die Mobilität der Transportträger ankommt. Die geschilderten Beispiele belegen darüber hinaus die Tatsache, dass Substantive eine kompakte, täterfreie und unpersönliche Ausdrucksweise ermöglichen²¹, was ihr Potential, z. B. bei der möglichen Übernahme in verschiedene Verwaltungssoftwares der Bahn, wesentlich steigert.

6 VERDEUTLICHUNG DURCH METAPHERN

Als nächste Einflussgröße, welche die Form der Fachlexik in dem Eisenbahnwesen bedingt, wurde hier die Verdeutlichungstendenz erkannt, die vor allem bei der Terminologisierung neuer Lexik zum Vorschein kommt. Als Terminologisierung wird nach Stolze die Übernahme eines gemeinsprachlichen Wortes in den Fachwortschatz verstanden.²² Die im Korpus identifizierten Regelmäßigkeiten bestätigen die Ansicht von Drewer, dass die Terminologiesierung im Regelfall auf der Metaphorisierung beruht.²³ Der Grund dafür liegt in der Motiviertheit vieler metaphorisierter Benennungen, was sie – wie gleich zu zeigen sein wird – verständlicher und einprägsamer macht. Dieser Effekt lässt sich ganz deutlich am Beispiel mancher kodifizierter Metaphernkomposita explizieren, bei denen eine der Konstituenten metaphorisch gebraucht wurde.²⁴ Je nachdem, welches Merkmal des zu bezeichnenden Begriffs vorrangig gesehen wird, lassen sich verschiedene Formen der metaphorischen Projektion bei den Eisenbahntermini erkennen. Bei solchen Benennungen, wie : ‚Schienennagel‘ (ein festigendes Element/ ‚łapka szyny‘), ‚Bremsklotzschuh‘ (obsada klocka hamulcowego), ‚Scherrlippen‘ (‚krawędzie cięcia‘), ‚die Achsbüchse‘ (‚maźnica łożyskowa‘), ‚Zwergsignal‘ (‚sygnalizator karzełkowy‘), ‚Achslagerschale‘ (‚panewka łożyska osiowego‘), ‚Haarriss‘ (‚mała rysa‘), ‚der Kapselmotor‘ (‚silnik obudowany‘) werden die onomasiologischen Gestalteigenschaften des Grundwortes auf das ganze Sinngefüge projiziert, was zur bildhaften Visualisierung des zu bezeichnenden Begriffs

²¹ Vgl. Theodor Ickler, *Die Disziplinierung der Sprache* (Tübingen: Gunter Narr, 1997), 60.

²² Vgl. Radegundis Stolze, *Fachübersetzen – ein Lehrbuch für Theorie und Praxis* (Berlin: Frank & Timme, 2012), 140.

²³ Vgl. Drewer, Schmitz, *Terminologiemanagement*, 72–75.

²⁴ Vgl. Helge Skirl, „Kompositummetaphern – semantische Innovation und textpragmatische Funktion“, *metaphorik.de* 19 (2010): 25.

beiträgt. Metaphernkomposita wie ‚Druckwächter‘ (,regulator ciśnienia‘), ‚Schienenwandern‘ (,przesuw‘) und ‚Weichenselbstlauf‘ (,automatyka przestawiania zwrotnic/iglic‘) entfalten dagegen ihre Wirkung durch Übertragung der prozessualen Bedeutungsmerkmale des Determinatums auf das Bestimmungswort, wodurch die hinter ihnen stehenden technischen Funktionalitäten transparenter erscheinen. Von den Metaphernkomposita im eigentlichen Sinne sind ferner solche Bildungen zu trennen, die in ihrer Gesamtform im übertragenen Sinne gebraucht werden, z. B.: ‚Herzstück‘ (ein Element im Weichenbau und zusammenfassende Bezeichnung für die Herzstückspitze/ ,krzyżownica zwyczajna‘) oder ‚Maulwurf‘ (Tunnelbohrgerät für Vortriebsbauweise/ ,urządzenie do skrawania gruntu przy budowie tunelu metodami górniczymi‘). Im Unterschied zu Metaphernkomposita ist die metaphori-sche Wirkung dieser Benennungen nicht auf das Zusammenspiel der Teilbedeutungen der Konstituente zurückzuführen, sondern wird durch den Symbolcharakter ihrer Lautform akti-viert. Die Explikationsfunktion, welche der Verwendung von Metaphern in Fachsprachen ihre Daseinsberechtigung verleiht,²⁵ wurde auch bei den personifizierten Wortgruppen festgestellt. Gemeint sind hierbei Verbindungen von Adjektiven und attributiv benutzten Partizipien mit Nomen, die den Effekt der Personifikation hervorrufen, z. B.: ‚feindliche Fahrstraßen‘ (sich kreuzende Fahrstraßen/ ,drogi przebiegu wykluczające się‘), ‚heulende Schiene‘ (eine Schiene mit wellenförmigen durch Verschleiß entstandenen Unregelmäßigkeiten/ ,szyna ze zużyciem falistym‘), ‚abgehendes Reisegepäck‘ (,przesyłka garażowa nadana‘), ‚fliegender Ring‘ (,pierścień swobodny‘). Die so realisierte Animisierung der Fachbegriffe passt zu der bereits angedeu-ten Visualisierungstendenz im Fachwortschatz, weil dieses Benennungsverfahren selbst bei geringem physikalischen Fachwissen assoziative Denkweise einleitet, die die semantische Dekodierung von Fachbegriffen gewährleistet.

ZUSAMMENFASSUNG

Obwohl die vorliegende Analyse nur einen winzigen Ausschnitt des umfangreichen For-schungsvorhabens darstellt, berührt sie einen sehr wichtigen Aspekt. Mit der Auswertung der Ergebnisse wurden nämlich ausgewählte Einflussfaktoren auf die Entstehung der Eisenbahnlexik aufgezeigt und in ein ausgewogenes Verhältnis zu ihren konkreten sprachlichen Realisierungsstrategien gesetzt. Das so ausgerichtete Verfahren lieferte vielerlei Interpretatio-nen. Einerseits bekräftigten die hier angesprochenen Befunde die These, dass die in der DIN-Norm formulierten Forderungen nach Exaktheit und Eigentlichkeit sowie terminologische Wirklichkeit, die in dem analysierten Korpus größtenteils durch Komposita und Metaphern

²⁵ Vgl. ebd., 38.

verkörpert werden, keinen Konsens finden. Auf der anderen Seite scheinen die dargelegten Termini die anfangs angedeutete Bindung zwischen der Eisenbahn und der deutschen Identität zu vertiefen, weil die meisten Termini mit indigenen Wortbildungsverfahren produziert werden. Darauf aufbauend könnten sie ganz theoretisch auch die These hinsichtlich einer möglichen Anglophonie widerlegen, wovon ich mich jedoch teilweise distanzieren muss, da die Etymologie-Problematik im vorliegenden Beitrag aus quantitativen Gründen ausgeklammert werden musste.²⁶ Zum Schluss können die gewonnenen Einsichten in Bezug auf die eingangs erwähnte *Erkenntnisfunktion* von Fachsprache als Spiegelbild der Denkreflexe von Fachleuten aufgefasst werden. Obwohl die beinahe ethnologische Konstatierung überheblich klingen mag, schöpft sie ihre Begründung aus der Tatsache, dass das hierbei als Korpus genutzte Terminologiesystem RailLexic branchenintern erarbeitet wurde, wodurch jedes aufzunehmende Lexem von Eisenbahnexperten akzeptiert werden musste. Die identifizierten Benennungsformen zeugen u. a. davon, dass die Eisenbahner die Deutlichkeit/Transparenz ihrer Lexik schätzen, was sich in den zahlreichen Visualisierungsmetaphern und erläuternden Animierungen widerspiegelt.

LITERATUR

- Drewer, Petra, Klaus-Dirk Schmitz. *Terminologiemanagement. Grundlagen – Methoden – Werkzeuge*. Berlin: Springer, 2017.
- Fleischer, Wolfgang, Irmhild Barz. *Wortbildung der deutschen Gegenwartssprache*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 1995.
- Fluck, Hans-R. *Fachsprachen. Einführung und Bibliographie*. 3. Aufl. Tübingen: Uni Taschenbücher, 1996.
- Gall, Lothar, Manfred Pohl. *Die Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart*. München: C. H. Beck, 1999.
- Gerstenkorn, Alfred, Arnold Schmidt. „Systematiken der Eisenbahnfachsprachen“. In: *Die Sprache der Bahn. Zur deutschen Eisenbahnsprache im europäischen Kontext*, hrsg. v. Alfred Gerstenkorn, Lothar Hums, Armin Schmidt, 145–151. Frankfurt a. M.: DGI, 2006.
- Grucza, Sambor. „Sprache(n) – Fachsprache(n) – Fachsprachendidaktik“. *Studia Germanica Gedanensia* 22 (2010): 31–46.
- Hoffmann, Lothar. *Kommunikationsmittel Fachsprache. Eine Einführung*. 3. Aufl. Berlin: Akademie-Verlag, 1987.
- Hums, Lothar. „Zur Stellung und Rolle metaphorischer Termini in der Subsprache des Eisenbahnbaus“. In: *Die Sprache der Bahn. Zur deutschen Eisenbahnsprache im europäischen Kontext*, hrsg. v. Alfred Gerstenkorn, Lothar Hums, Armin Schmidt, 137–142. Frankfurt a. M.: DGI, 2006.

²⁶ Die Frage der Lehnübersetzungen wurde in meinem Beitrag nicht berücksichtigt.

- Ickler, Theodor. *Die Disziplinierung der Sprache*. Tübingen: Gunter Narr, 1997.
- Kalverkämper, Hartwig. „Fach und Fachwissen“. In: *Fachsprachen / Languages for Special Purposes. – Ein internationales Handbuch zur Fachsprachenforschung und Terminologiewissenschaft / An International Handbook of Special-Language and Terminology Research (= HSK – Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft 14, 1)*, hrsg. v. Lothar Hoffmann, Hartwig Kalverkämper, Herbert Ernst Wiegand, Bd. 1, 17–20. Berlin, New York: Walter de Gruyter, 1998.
- Roelcke, Thorsten. *Fachsprachen*. Berlin: Erich Schmidt Verlag, 1999.
- Scheller-Boltz, Dennis. *Präponeme und Präponemkonstrukte im Russischen, Polnischen und Deutschen*. Frankfurt a. M.: Peter Lang, 2010.
- Skirl, Helge. „Kompositummetaphern – semantische Innovation und textpragmatische Funktion“. *metaphorik.de* 19 (2010): 23–45.
- Steinhauer, Anja. *Sprachökonomie durch Kurzwörter: Bildung und Verwendung in der Fachkommunikation*. Tübingen: Narr, 2000.
- Stolze, Radegundis. *Fachübersetzen – ein Lehrbuch für Theorie und Praxis*. Berlin: Frank & Timme, 2012.

Sebastian Maślanka, M. A., seit 2012 didaktischer Mitarbeiter am Institut für Germanistik an der Universität Opole. Forschungsschwerpunkte: Fachsprachenforschung, Morphologie, Kritische Diskursanalyse und Semantik.
Kontakt: sebastian.maslanka@uni.opole.pl

ZITIERNACHWEIS:

Maślanka, Sebastian. „Zu ausgewählten Aspekten der deutschen Eisenbahnterminologie“. *Colloquia Germanica Stetinensia* 29 (2020): 295–305. DOI: 10.18276/cgs.2020.29-16.