УДК 811.163.41’373.43’45:[629.331:621.313.13
811.161.1’373.43’45:[629.331:621.313.13
811.162.1’373.43’45:[629.331:621.313.13
https://doi.org/10.18485/novorecje.2025.7.13.1

Данко М. Шипка[1]
Државни универзитет Аризоне, Темпи, САД

ИСТОРИЈСКА СКИЦА НОВИХ ТЕРМИНОЛОГИЈА: ДИЈЕЛОВИ АУТОМОБИЛСКОГ МОТОРА У СЛОВЕНСКИМ ЈЕЗИЦИМА

Новоречје, 2025, бр. 13.

У овом раду проматра се терминологија дијелова аутомобилског мотора у три словенска језика: српском, руском, и пољском. Како је ова терминологија била нова прије више од једног стољећа, то нам даје историјску дистанцу која омогућава увид у стабилизован облик ове терминологије. Механизми формирања аутомеханичарске терминологије, ако гледамо њен стабилизовани облик, веома су слични у три проматрана словенска језика. Честе су вишерјечне лексеме, и даље се користе ресурси позајмљивања и стварања односно модификовања од домаћих основа, хибридни позајмљено-домаћи облици су чести, а оне домаће у једнакој мјери мотивирају и изглед и функција елемента. Постоји и одређени ниво варирања међу посматрана три језика. О свему овоме треба повести рачуна кад се по корпусима и великим језичким моделима трага за најновијим терминологијама и у смислу онога шта се тражи и у смислу тога да се рјешења из једног словенског језика не могу механички примијењивати на други.

Кључне ријечи: нове ријечи, терминологија, историјска лексикологија, аутомобилски термини, лексичко посуђивање, поредбена славистика.

Увод

На самом почетку треба одговорити на питање зашто је уопште потребно говорити о новим терминологијама у историјској перспективи. Ту је разлог исти као и у било којим традиционалним историјским истраживањима – постоји историјска дистанца (о којој више у Phillips 2013). У случају терминологија, које у свом настанку могу испољавати висок степен варирања, омогућава да се види у доброј мјери стабилизовано стање, што није могуће у случају најновијих технологија. Додатно, постоји и традици-

[1] danko.sipka@asu.edu; ORCID 0000-0002-9144-8155

ја проучавања дане терминологије. Оно чим анализирање нових терминологија у историјском свјетлу може допринијети изучавању данашњих нових терминологија јесте увид у то који су језички ресурси активирани и колики је њихов удио у стабилизованој новој терминологији. Питање је заправо општелингвистичко и гласи у којој се мјери активирају доступни језички ресурси у стварању нових терминологија.

Ту онда долазимо и до одговора на то зашто треба проучавати активацију ових ресурса у словенским језицима у компаративној перспективи (уз то што се проучава сваки језик понаособ). Ту је одговор да сличности и разлике у удјелу активираних ресурса у блиско повезаним језицима може упућивати на факторе који тај удио регулишу. За поређење су одабрана три словенска језика, сваки из једне подгрупе, за које у истраживачким круговима влада увјерење да су толерантни према позајмљеницама (Auty 1973 ово износи о пољском и руском, а Herrity 1978 о српском). Ако узмемо да је то тачно, онда не постоје неки општи филтери који би спријечили активирање било којег ресурса у стварању нове терминологије.

Како сам показао и достатно опримјерио у Šipka (2022 и 2023) постоје два најшира ресурса за стварање нових ријечи, па и термина. С једне стране, могуће је лексичко позајмљивање. Ту се онда активирају ресурси прилагођавања позајмљеница. С друге стране, могуће је користити домаће ресурсе два типа – или се могу стварати нове лексеме (вишерјечне синтагматским слагањем а једнорјечне творбеним) или се постојећим лексемама може додати ново значење. Могуће је и мијешање ових двају ресурса, па се могу појављивати хибриди – лексеме, са домаћим и посуђеним елементима, те калкови - домаће лексеме створене или промијењене по узору на други језик. Ево и примјера из аутомеханичарске терминологије. *Рикверц* је примјер позајмљенице из њемачког, *радилица* примјер творбеног слагања, а *брегаста осовина* синтагматског. *Издувни вентил* је примјер хибрида (прва ријеч је домаћа, друга њемачка позајмљеица), а *клип* калк (њемачко *Kolben* има иста значења кукурузног и аутомобилског клипа).

Било да је нова лексема створена или је постојећој лексеми додато значење, како се може видјети у Šipka (2005), у аутомеханичарској терминологији постоје два начелна мотивацијска механизма. Мотивација је или по функцији или по изгледу. Да наведемо примјере, помињана *радилица* је мотивисана по функцији а *клип* по изгледу.

Како је већ речено, овдје ће бити анализирано стабилизовано стање у три словенска језика. Прије саме анализе, приказаћемо у кратким цртама, а на примјеру српске терминологије, какве су промјене и који ниво варијације могућ у периоду формирања саме терминологије.

Развој аутомеханичарске терминологије

Преглед процеса у развоју терминологије од њених почетака до фазе стабилизације даћемо на основу грађе из Šipka (2005). Тамо се може добити и више информација о свим поменутим процесима.

Аутомобилска лексика уопште, па тако и дијелови мотора, представља релативно нов лексчики слој. Мада је Роџер Бекон још 1250. предвидио саобраћајно средство које се покреће властитом снагом, а Кињо 1769. конструсао аутомобил на парни погон, први аутомобил у данашњем смислу појавио се 1886. (Бенцова троколица с бензинским мотором) – дакле, прије више од сто година. Индустрија аутомобила почиње у Француској четири године касније, а серијску производњу на траци (која демократизује ову справу) увео је Форд 1908. На подручју бивше Југославије први аутомобили јављају се 1898. У Виници и 1899. и Љубљани. Енциклопедија Југославије не даје податке о томе кад се аутомобил први пут појавио на српскохрватском језичком подручју, али по формирању аутомобилских клубова, 1906. у Загребу (Хрватски ауто-клуб) и Сплиту 1907. (Ауто-мото клуб), можемо закључити да није било великог кашњења у односу на Словенију. Производња аутомобила почела је код нас тек иза другог свјетског рата – први аутомобил произведен је 1947. Више о свему овоме може се наћи у одредницама аутомобил, аутомобилизам и сроднима у: Leksikografski zavod (1966, 1980), Larus (1973), те Матица српска (2025).

У почетном периоду формирања наше аутомеханичарске терминологије доминира њемачки језик (саму технологију донијели су Нијемци), а онда постепени и француски језк, посебно у Србији, што одражава њену тадашњу политичку оријентацију. Током двадестог вијека добар дио тих посуђеница бива замијењен домаћим терминима, првенствено као дио процеса централизације школовања аутомеханичара, када се од шегртско-калфинског система прелази на стручношколски.

Овај процес замјене термина праћен је знатним степеном варирања. Од онога што нас овдје првенствено занима, битно је да се њемачке посуђенице дуже држе у говору старијих аутомеханичара, који су пролазили шегртско-калфински начин обуке. Исто тако, на западу српског говорног подручја, ови су термини колоквијално присутнији дуже. Друго, постоји раслојавање између књишке аутомеханичарске терминологије, која је у доброј мјери домаћа и колоквијалне, која је почетно доминантно посуђена. Ове разлике временом се нивелирају у смислу да долази до приближавања колоквијалног и књишког, мада, разумије се, неки ниво варирања и даље постоји.

Погледајмо на неколико примјера на основу грађе из Šipka (2005) како је овај процес текао.

Њемачка посуђеница *центиплех* данас је застарјела, колоквијално се користи *шпицуни* (по функцији), а књишки *десетински листићи* (по изгледу, а што је дјеломични њемачки калк, није: *десетински лим*, како би био дослован калк).

Њемачка позајмљеница *куплунг* није потпуно истиснута, али је *квачило* општеупотребни термин.

Њемачка позајмљеница *шрафцигер* још се користи а по функцији мотивисани *извијач, одвијач* и *одвртка* изразито су књишки.

Њемачка позајмљеница *фергазер* замијењена је француском *карбуратор* а домаће *расплињач*, мотивисано функцијом, остаје изразито књишки термин.

Њемачка позајмљеница *хилзни* замијењена је по изгледу мотивисаним домаћим термином *цилиндарске кошуљице*.

Њемачка позајмљеница *бремза* више није у употреби, *кочница* је општеупотребни термин мотивисан по функцији, а исто је тако и са *хладњак* умјесто њемачке позајмљенице *килер*.

Наравно, наћи ће се још покоја старија особа, нарочито међу аутомеханичарима, која ће повремено користити архаичне термине, али је слика која се јасно представља то да стабилизација терминологије подразумијева замјењивање одређених посуђеница уз даљу употребу неких других. Стога увид у стабилизовано стање нове терминологије представља реалну слику онога што у језику од некада нових терминологија остаје. Погледаћемо сада како то стабилизовано стање изгледа у три изабрана словенска језика.

Међусловенско поређење

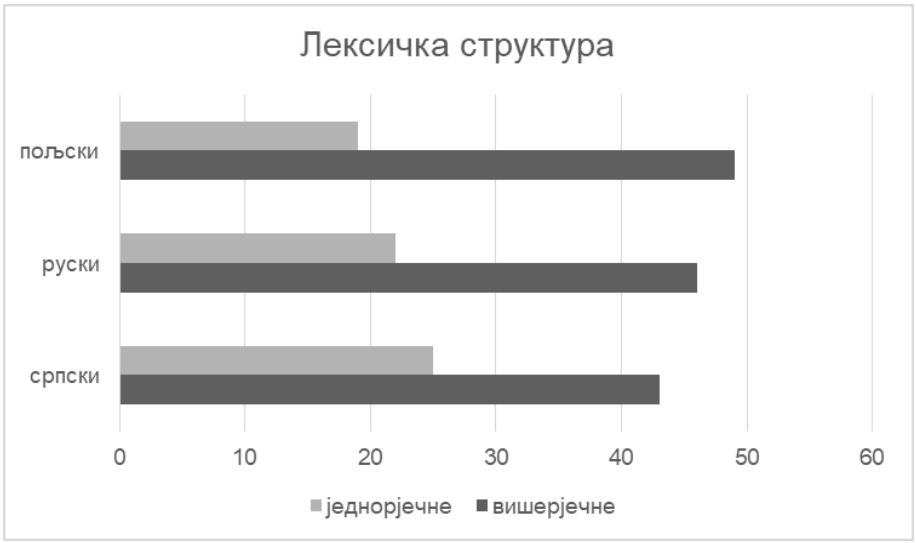
Поступак овог упоредног истраживања изгледао је овако. Избор дијелова мотора извршен је уз помоћ агента вјештачке интелигенције. Кориштен је четбот MyASUBuilder са ChatGPT 4o као великим језичким моделом (о стању тих агената видјети више у Al-Amin 2024, а о самом оруђу које је кориштено у Davis 2024). Промпт овом четботу дат је на енглеском језику и тражено је да се да упоредна листа српских, руских и пољских назива за дијелове мотора. Након што је излистан ограничен списак, тражен је проширени списак. Ово је резултирало табелом са енглеским, српским, руским, и пољским у колонама. Укупно је било 68 термина. У овој листи исправљене су грешке, а у случају постојања вишеструких термина, остављен је онај који је најчешће у употреби. У исправљању су кориштени одговарајући рјечници: Šipka (2005) за српски, Dębski (1960) за пољски, те Горячкин (2006) за руски. Честоћа употребе процјењивана је на основу претраге у Гуглу. Ограничења овог истраживања су релативно мали број термина, то да је четбот направио неки избор честих термина, те чињеница да су вишеструки термини сведени на један. Мада ово има неки утицај

на резултате који ће бити представљени, он је ограничен у смислу обликовања опште слике. Исто је урађено са сва три словенска језика и са свим врстама термина, па је онда утицај речених ограничења на те пропорције по свој прилици минималан.

Једно интересанто питање је о удјелу једнорјечних и вишерјечних термина. Истраживање овог ограниченог узорка показује да доминирају вишерјечне лексеме, отприлике у односу 2:1, што се види из Табеле и Графикона 1 (у свим табелама примјери се дају након засвједоченог броја термина).

	српски		руски		пољски	
	N	%	N	%	N	%
више	43 (блок мотора)	63.20	46 (блок двигателя)	67.60	49 (blok silnika)	72.10
једно	25 (мотор)	36.80	22 (двигатель)	32.40	19 (śilnik)	27.90

Табела 1: Вишерјечне према једнорјечним лексемама у називима дијелова мотора



Графикон 1: Вишерјечне према једнорјечним лексемама у називима дијелова мотора

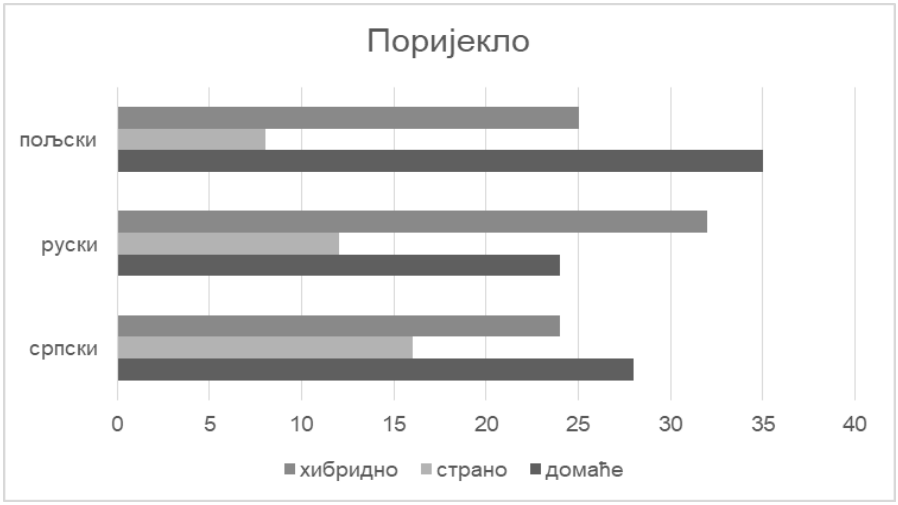
Видимо да постоји неки ниво варирања међу језицима, испод 9% укупно, па је ситуација доста слична. Доминација вишерјечних термина има везе са структурним карактеристикама словенских језика да се релације и спецификације (а таквих је јако много, нпр. ремен радилице, као релација или усисни вентил као спецификација) изражавају првенствено

синтагматски а не творбено (како је чешће у језицима типа њемачког). Тако је онда битно искуство из овог историјског увида за проучаваоце данашњих нових терминологија да у тражењу термина треба посветити посебну пажњу н-грамима, па тражити вишерјечне лексеме.

Сљедеће интересанто питање јесте удио позајмљених и домаћих елемената, што је приказано у Табели и Графикону 2

	српски		руски		пољски	
	N	%	N	%	N	%
домаће	28 (заптивка)	41.20	24 (прокладка)	35.30	35 (uszczelka)	51.50
страно	16 (акумулатор)	23.50	12 (аккумулятор)	17.60	8 (akumulator)	11.80
хибрид	24 (ваздушни филтер)	35.30	32 (воздушный фильтр)	47.10	25 (filtr powietrza)	36.80

Табела 2: Позајмљенице, домаћи елементи и хибриди у називима дијелова мотора



Графикон 2: Позајмљенице, домаћи елементи и хибриди у називима дијелова мотора

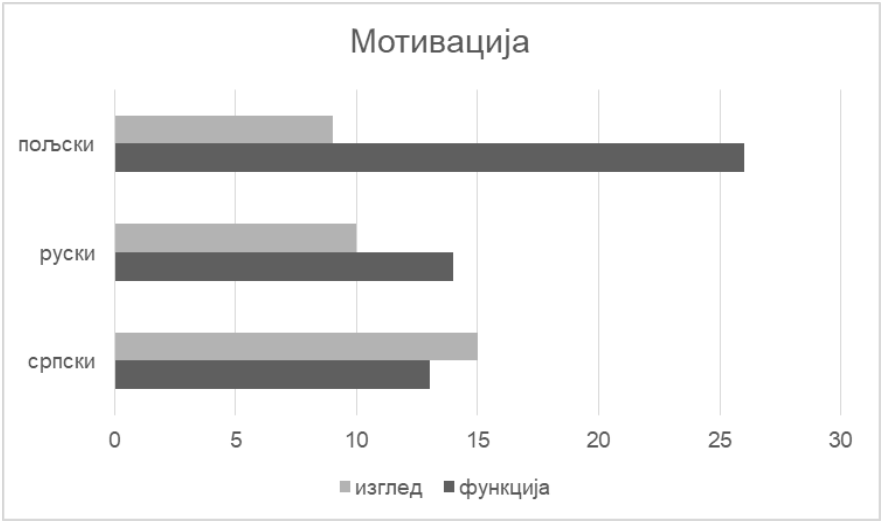
Овдје се види неколико релевантних ствари. Прво, у сва три језика преовладавају домаћи термини. Ово донекле коригује онај став о толерантности према страним ријечима. Постоји и одређени ниво варирања у смислу да је доминација домаћих ријечи највећа у пољском а најмања у руском. Овдје је битно искуство за проучаваоце данашњих нових терминологија то да је ослањање на тражење само страних елемената недовољно и да ће тако бити пронађен само дио терминилошке грађе. Додатно, ви-

димо да је у овдје испитаној грађи велики број хибрида. Хибриди су углавном вишерјечне лексеме, што поново наглашава потребу тражења н-грама, али то да тражење одређеног броја позајмљеница са њиховим контекстним окружењем може бити продуктивно. Ту би онда регуларни израз за претраживање био нешто типа (било шта) [лексема са листе позајљеница] (било шта).

Сљедеће битно питање јесте мотивација термина изведених од домаћих основа – колико их је мотивисано функцијом а колико изгледом. Ово је приказано у Табели и Графикону 3

	српски		руски		пољски	
	N	%	N	%	N	%
Функција	13 (пригушивач)	46.40	14 (глушитель)	58.30	26 (tłumik)	74.30
Изглед	15 (ремен)	53.60	10 (ремень)	37.50	9 (pasek)	25.70

Табела 3: Мотивација по функцији и изгледу у називима дијелова мотора



Графикон 3: Мотивација по функцији и изгледу у називима дијелова мотора

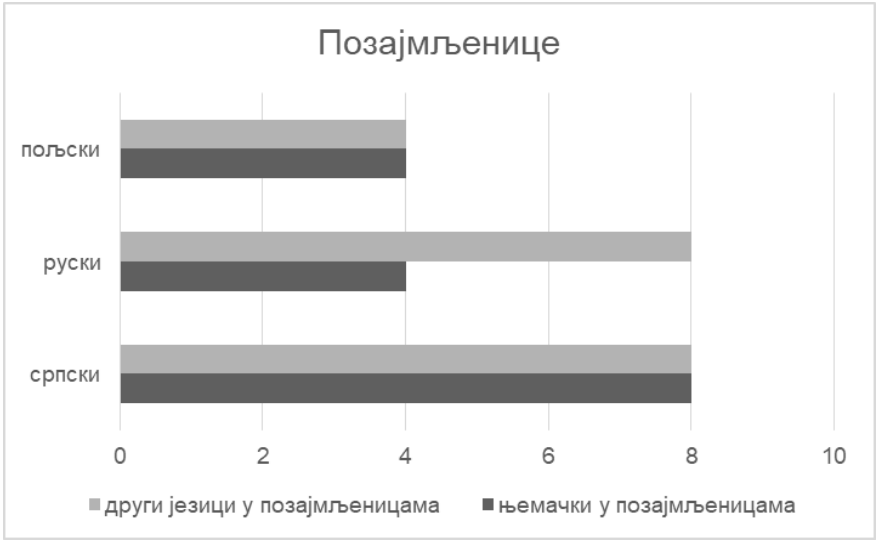
Из ових података видимо да су и изглед и функција заступљени у мотивацији, али и то да постоји велики степен варирања између пољског с једне стране и других европских језика с друге. Овдје је битно искуство за данашње проучаваоце нових ријечи опомена да се рјешења из једног језика (на примјер кад се дефинишу схеме претраживања термина у великим језичким подацима), чак и кад је блиско повезан и са сличном културном

традицијом, не могу чисто механички пренијети на други језик. Ово је посебно битно у вријеме великих многојезичких европских пројеката.

Коначно, поставља се питање о удјелу страних ријечи, посебно о онима из њемачког језика. Засебна статистика за чисте посуђенице даје се у Табели и Графикону 4 а засебна за хибриде у Табели и Графикону 5.

	српски		руски		пољски	
	N	%	N	%	N	%
њемачки	8 (цилиндар)	50.00	4 (цилиндр)	33.30	4 (cylinder)	50.00
други језици	8 (колектор)	50.00	8 (коллектор)	66.60	4 (kolektor)	50.00

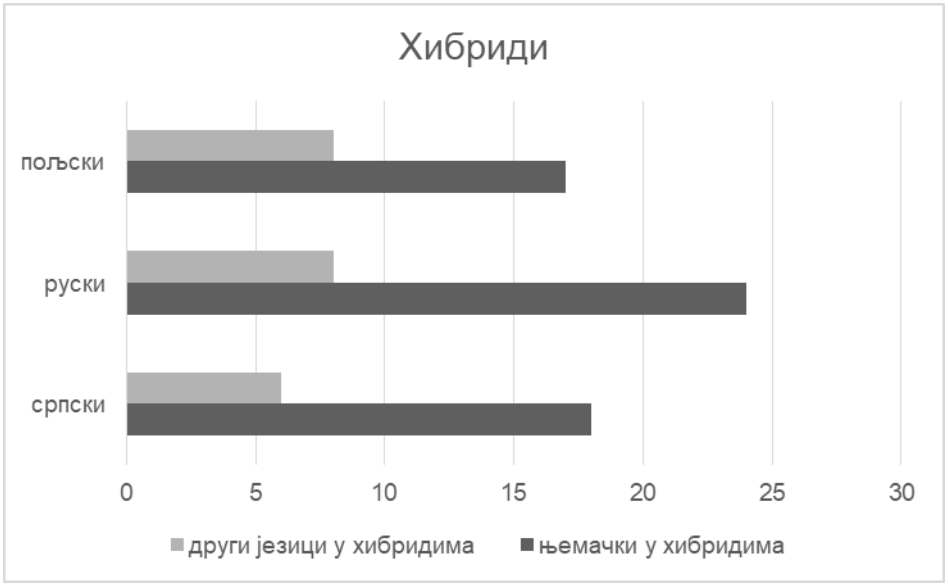
Табела 4: Њемачки и други језици у посуђеницама



Графикон 4: Њемачки и други језици у посуђеницама

	српски		руски		пољски	
	N	%	N	%	N	%
њемачки	18 (горивна шина)	75.00	24 (топливная рампа)	75.00	17 (szyna wytryskowa)	68.00
други језици	6 (издувни колектор)	25.00	8 (выпускной коллектор)	25.00	8 (kolektor wydechowy)	32.00

Табела 5: Њемачки и други језици у хибридима позајмљеница и домаћих елемената

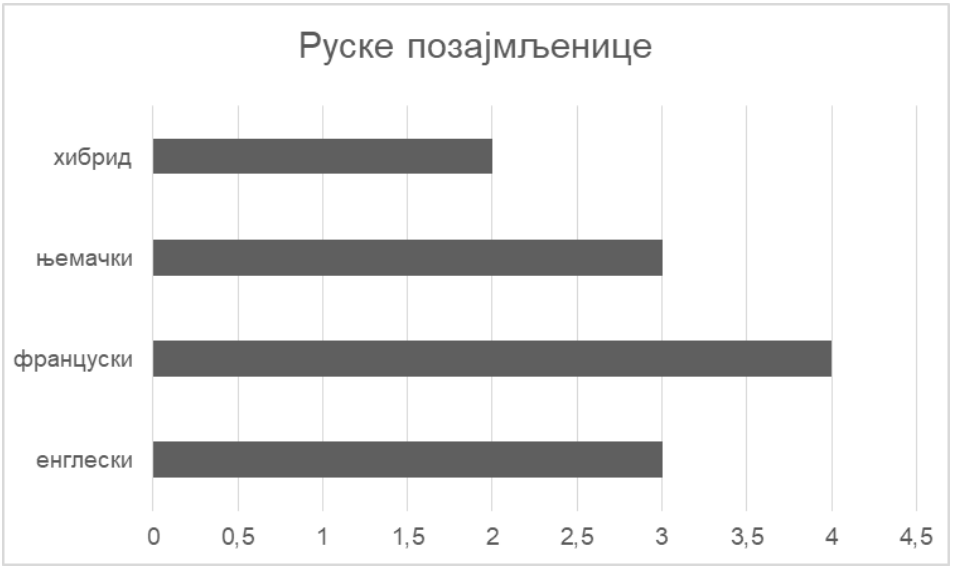


Графикон 5: Њемачки и други језици у хибридима позајмљеница и домаћих елемената

Из претходне двије табеле и два графикона види се да је њемачки и даље доминантан, поготово у хибридима гдје се јавља са домаћим основама. Ако се на основу ових података могу износити предвиђајуће хипотезе за тренутно нове терминологије, може се рећи да је дио првобитних позајмљеница замијењен, али да их истовремено остаје много те да језик који је израз дане технологије у вријеме њеног настанка и даље игра изразиту улогу, знатно већу од других језика. Оно што некако испада из опште слике јесу нехибридне позајмљенице у руском. Додуше, мања улога њемачког ту знатно је надокнађена у хибридима. Структура руских чистих позајмљеница дата је у Табели и Графикону 6.

Енглески	3 (интеркулер)	25.00%
Француски	4 (аккумулятор)	33.33%
Њемачки	3 (цилиндр)	25.00%
хибрид два језика	2 (корпус турбокомпрессора)	6.67%

Табела 6: Извори руских посуђеница



Графикон 6: Извори руских посуђеница

Видимо да постоји равнотежа између иначе језика најчешћег позајмљивања у овој терминологији. Ово може бити узроковано малим узорком али и тим да територија руског језика није била унутар доминантно њемачког говорног подручја, како је било у случају западних пољских и сјеверних српских крајева.

На крају можемо рећи да су механизми формирања аутомеханичарске терминологије, ако гледамо њен стабилизовани облик, веома слична у три проматрана словенска језика. Честе су вишерјечне лексеме, и даље се користе ресурси позајмљивања и стварања односно модификовања од домаћих основа, хибридни позајмљено-домаћи облици су чести, а оне домаће у једнакој мјери мотивирају и изглед и функција елемента. Постоји и одређени ниво варирања међу посматрана три језика. О свему овоме треба повести рачуна кад се по корпусима и великим језичким моделима трага за најновијим терминологијама.

ЛИТЕРАТУРА

Al-Amin, M. et al. 2024. *History of generative Artificial Intelligence (AI) chatbots: past, present, and future development.* 10.48550/arXiv.2402.05122.

Auty, Robert. 1973. The Role of Purism in the Development of the Slavonic Literary Languages. *The Slavonic and East European Review* 51(124), 335–343.

Davis, A. 2024. *MyAI Builder empowers the ASU community to create custom AI experiences,* https://tech.asu.edu/features/myai-builder-empowers-asu-to-create-custom-ai-experiences

Dębski, K. 1960. *Słownik samochodowy angielsko-polski*. Warszawa: Państwowe wydawnictwa techniczne.

Herrity, Peter. 1978. Puristic Attitudes in Serbia in the Second Half of The Nineteenth Century. *The Slavonic and East European Review*, 56(2), 202–223.

Larus. 1973. *Opšta enciklopedija Larus*, Beograd: Vuk Karadžić.

Leksikografski zavod. 1966. *Enciklopedija leksikografskog zavoda 1 (A – Rus)*, Zagreb: Leksikografski zavod.

Leksikografski zavod. 1980. *Enciklopedija Jugoslavije 1 (A – Biz)*, Zagreb: Leksikografski zavod.

Phillips, M. S. 2013. *On Historical Distance*. New Haven: Yale University Press.

Šipka, D. 2023. Globalno leksičko akušerstvo, *Novorečje* 8, 2023, 169–180

Šipka, D. 2022. Geografija riječi u: *Leksikografski postupak u različitim vrstama referentnih djela*. Sarajevo: Akademija nauka BiH, 210-236.

Šipka, D. 2005. *Lingvoterminološke paradigme na primjeru automehaničarske terminologije*. Beograd: Alma.

*

Горячкин, Андрей Юрьевич. 2009. *Англо-русский и русско-английский автомобильный словарь*. Москва: Издательство «Живой язык».

Матица Српска 2025. Српска енциклопедија, https://srpskaenciklopedija.rs (приступљено 21. новембра 2025.)

Danko Šipka
(Arizona State University, Tempe, USA)

A HISTORICAL SKETCH OF NEW TERMINOLOGIES: CAR ENGINE PARTS IN SLAVIC LANGUAGES

Summary

The present paper addresses the stabilized form of the terminology for car engine parts in Serbian, Russian, and Polish. The primary goal of this exercise was to see which mechanisms are at play in establishing new technical terminologies. The fact that there is more than a century's time distance from the formation of this terminology makes this research a historical study of how Slavic terminologies get stabilized. The mechanisms of the formation and stabilization of this terminology are very similar in the three observed languages. Multiword lexemes are dominant, both lexical borrowing and using domestic resources are at play. Furthermore, hybrid loanword-domestic lexemes are very frequent. In mobilizing domestic resources both the appearance and function play a role in lexical creation. There is also

a certain degree of variation between the three observed languages, which means that in studying new technical terminologies, it is impossible to transplant solutions across Slavic languages without modifying them.

Keywords: new words, terminology, historical lexicology, automotive terms, lexical borrowing, comparative Slavic studies.