



## ФОРМИРАНЕ НА ОСНОВНИТЕ ЕДИНИЦИ БЪЛГАРСКА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛЕКСИКА В СРАВНЕНИЕ С РУСКАТА

Нина Димитрова

[ndimitrova@vtu.bg](mailto:ndimitrova@vtu.bg)

ORCID iD: 0009-0008-1225-0257

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“,  
София, ул. „Гео Милев“ № 158,  
БЪЛГАРИЯ*

**Резюме:** Изследването на специализираната лексика и на термините като основен тип специализирани лексикални единици е немислимо без използването на социолингвистичния подход, т. е. без разглеждане на терминологията в тясна връзка с историята на съответната предметна област.

След появата си в Англия в началото на 19 век железопътният транспорт се разпространява в цяла Европа, в т. ч. в България и Русия. Едновременно с появата на новите реалии в тази професионална област протича процесът по формиране на новите специални понятия и тяхната номинация.

Съвременните железопътни термини (*железница, железен път, релса, траверса, коловоз, влак, локомотив, вагон, гара, перон* и др. – в българския език, и *железная дорога, рельс, шпала, поезд, локомотив, вагон, станция, вокзал, перрон, платформа* и др. – в руския език) възникват като специализирани лексеми още в зората на развитието на железопътния транспорт в двете страни. Целта на настоящата статия е да се направи паралел между техниките на тяхното образуване в двата езика (заемане, специализация на единици от общоупотребимата лексика и образуване на нови единици специализирана лексика).

Получените резултати разкриват някои общи черти като например формирането на този пласт специализирана лексика на базата на английския език – език на страната лидер в изследваната професионална област по това време, ролята на френския език и други европейски езици като езици посредници, семантична и формална вариантност на специализираните лексеми и др. Установените разлики се дължат на нееднакъв обем на означаваните специални понятия – отражение на спецификата на мирогледа на носителите на българската и руската железопътна терминология, и следователно на различната професионална езикова картина на света.

**Ключови думи:** специализирана лексика, железопътна лексика, техники за номинация, професионална езикова картина на света

### 1. УВОД

Научната картина на света, според О. А. Корнилов, обхваща цялата съвкупност от научни знания за света, формирана от науката като цяло на определен етап от развитието на човешкото общество [1]. Л. А. Чернишова счита, че професионалната картина на света като фрагмент от научната картина на света е съдържателен инвариант на научното знание в определена специализирана област на човешката дейност. Тя определя професионалната езикова картина на света, експлицираната със средствата на конкретен национален език, като национална форма за изразяване на единен съдържателен инвариант на професионалното знание [2].

Специализираната лексика на всяка една предметна област и термините като основен тип специализирани лексикални единици формират ядрото на професионалната езикова картина на света. Задълбоченото ѝ изследване обаче е невъзможно без прилагането на социолингвистичен подход, изолирано от историята на съответната професионална област, в нашия случай – от историята на железопътния транспорт.

Историята на железниците започва през далечната 1784 година, когато шотландският

инженер Джеймс Уат изобретил универсалната парна машина. Неговото изобретение било използвано от английския конструктор Джордж Стивънсън, който през 1814 г. построил първия парен локомотив и така положил основите на железопътния транспорт. През 1825 г. за първата обществена железница Стоктън – Дарлингтън той проектирал и построил парния локомотив Locomotion (средна скорост около 7,5 км/ч), а през 1829 г. – парния локомотив Rocket (скорост до 50 км/ч) за първата пътническа жп линия между градовете Манчестър и Ливърпул. До 1840 г. във Великобритания са построени 2390 км железопътни линии.

Железопътният транспорт бързо се разпространил в целия свят, и, според някои източници, до 1860 г. били положени над 100 хил. км релсов път в САЩ, Англия, Германия и Франция.

В Русия, в един от заводите в гр. Нижни Тагил, през 1834 г. била построена чугунена линия с дължина 854 м. Първият парен локомотив бил конструиран от уралските майстори баща и син Черепанови<sup>1</sup>. Техният „сухопътен параход“ можел да превозва 3,3 тона руда и до 40 пътници със скорост 13–15 км/ч. През 1835 г. Черепанови построили втори парен локомотив, който бил по-голям и по-мошен от предишния и можел да тегли състав с маса до 16 т. Скоро след това обаче собствениците на завода се върнали към живата тяга, с която вагоните с руда се превозвали по „чугунените колелопроводи“. Основната причина за отказа от парните локомотиви на Черепанови била, че за движението им се използвал дървен материал, докарван отдалеч с жива тяга, което значително оскъпявало продукцията на завода. Вероятно затова не линията в гр. Нижни Тагил, а построеното през 1837 г. жп трасе с дължина 27 км, което свързвало столицата на Русия по онова време – гр. Санкт Петербург, с лятната резиденция на император Николай I в Царско село, се счита за първата в Русия жп линия. Почти всичко необходимо за нея – стрелки, релси, релсови съединения и пр., било закупено в чужбина, а подвижният състав бил внесен от Англия.

14 години по-късно – през 1851 г., била пусната в експлоатация Николаевската жп линия между Санкт Петербург и Москва с дължина 650 км и започнало строителството на обществената железопътна мрежа на Русия, а железопътният транспорт станал важна част от транспортната ѝ система.

Идеята за построяване на жп линия в България се родила след Кримската война 1853 – 1856 г., когато се появила необходимостта от по-съвременен транспорт на територията на Османската империя. Първата жп линия между градовете Русе и Варна с дължина 224 км била построена от британските инженери Хенри и Тревор Бъркли, които получили от правителството на Османската империя концесия за 99 години. Подвижният състав – 10 локомотива и вагони, бил внесен от Англия. Линията била открита на 7 ноември 1866 г. Първоначалната идея била тя да бъде включена в международното жп трасе, свързващо Лондон и Цариград (Константинопол), но тя така и не се реализирала поради лошото качество на строителството. Линията все пак била включена в международния жп маршрут Париж – Цариград, по който се движел знаменитият Ориент Експрес. През 1874 г. експлоатацията ѝ преминала в ръцете на концесионната компания „Източни железници“ на немския предприемач барон Морис дьо Хирш, който изиграл важна роля за развитието на железопътния транспорт в България. Собствеността върху линията била откупена от българската държава след Освобождението през 1888 г.

Както се вижда от краткия исторически обзор, от началото на 19 в. първоначално във Великобритания, след това в САЩ, Германия и Франция, от средата на 19 в. – в Русия, а от 70-те години на 19 в. и в България железопътният транспорт получава широко разпространение поради безспорните му предимства пред транспорта с жива тяга. Значително (около 10 пъти) се намалява себестойността на превозите, увеличават се обемът на превозваните товари и пътници и скоростта на движение независимо от сезоните и климатичните условия. Бързото развитие на железопътния транспорт става ключов компонент на индустриалната революция.

## **2. ФОРМИРАНЕ НА ОСНОВНИТЕ ЕДИНИЦИ СПЕЦИАЛИЗИРАНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛЕКСИКА В БЪЛГАРСКИЯ И РУСКИЯ ЕЗИК**

Терминът *железопътен транспорт* в съвременното му разбиране има следното съдържание. Това е вид наземен транспорт за превоз на пътници и товари по специално изграден релсов път.

---

<sup>1</sup>Первый русский паровоз и его творцы. История Нижнего Тагила от основания до наших дней.  
[http://historyntagil.ru/history/2\\_19\\_72.htm](http://historyntagil.ru/history/2_19_72.htm)

Релсовият път се състои от стоманени релси, монтирани върху траверси и баластра, по които се движи подвижен железопътен състав (локомотиви и вагони) с метални колела. Вагоните се теглят от локомотиви, които произвеждат тягова сила чрез електричество от контактната мрежа, дизелови двигатели или парни машини. Превозите се извършват между железопътните гари или местата, отбелязани като самостоятелни пунктове на тръгване или пристигане за превоз на пътници и/или товари.

Това твърде опростено по своята същност описание на понятието *железопътен транспорт* позволява да бъдат изведени основните му признаци, съответстващи на основните единици специализирана лексика в разглежданата предметна област. За описанието на българския корпус единица са използвани [3] и [4], а за руския – [5], [6] и [7].

Изследването на железопътната терминология на който и да е език следва да започне с понятието *железена път*.

В края на 19 в. в българския език е била в употреба лексемата *железница*, която вероятно е била заета през сръбски като език посредник (*железница*, *жельезница*) от чешки (*železnice*), характеризирала се е с неразчлененост на означаваното от нея понятие и се е използвала в следните 3 значения: 1. Път, по който се движат влаковете (железена път); 2. само мн. ч. Организация и служба на железопътния транспорт, както и самият вид транспорт; 3. Транспортно средство (влак). С развитието на железопътния транспорт и, съответно, на специализираната железопътна лексика лексемата *железница* (в мн. ч.) запазва само второто си значение – ‘организация и служба на железопътния транспорт, както и самият вид транспорт’ (*Български държавни железници*).

В руската специализирана лексика названието *железная дорога*, което е близко по смисъл до българското *железница*, е имало две значения: 1) Железнодорожната колея, път, по которому осъществява се движение; 2) (только мн. ч.) Учреждение, ведающее этой отраслью, сама отрасль.

Названията *железена път* (бълг.) / *железная дорога*, първоначално *железний путь*<sup>2</sup> (рус.), според българските и руските лексикографски източници, са калки от френски (фр. *chemin de fer*). За номинационен признак в езика източник, а съответно и в двата приемащи езика, е избран материалът, а именно – желязото. И докато в руската железопътна лексика *железная дорога* се използва също както в езика източник в двете значения, посочени по-горе, то в българската специализирана лексика *железена път* има само първото значение.

Названието на основния конструктивен елемент на железния път – *релса* (бълг.) / *рельс* (рус.) е заето от английския език във формата му за множествено число *rails* още когато е започнало строителството на първите жп линии в двете страни. Предшествениците на съвременните стоманени релси в Русия в средата на 18 в. са били наричани (*чугунные*) *колесопроводы*, но това название не се е утвърдило.

Напречните греди под релсите в българската специализирана лексика са били означени с названието *траверса*, заето от френския език (фр. *traverse* от лат. *transversus* – ‘напречен’). В руската железопътна лексика специализираната лексема *шпала* е образувана посредством специализация на дума от общоупотребимата лексика, заета по времето на Петър Първи от нидерландския език, със значение ‘подпорка’ (нид. *spalk*).

В българската специализирана лексика номинационната единица *железница* в значението ‘транспортно средство (влак)’, която е била в активна употреба в зората на железопътния транспорт, не се е утвърдила. Успоредно с нея като нейни дублети са използвани две други названия: *трен* – заето, според някои лексикографски източници, през турски като език посредник (*tren*) от английски (*train*), и *влак* – заемка от чешки (*vlak*), появила се вероятно благодарение на представители на чешката интелигенция, преселили се в България в първите години след Освобождението на страната от османско робство<sup>3</sup>. Именно третото название се е наложило в българската железопътна лексика за означаване на ‘железопътен състав’. В руския език в периода 11 – 17 в. е била известна лексемата *поезд* (поѣздъ) в значение ‘път, по которому едут; вереница повозок, кортеж; поездка’, която през 19 в. е получила специализация

---

<sup>2</sup> Текст Высочайшего указа Императора Николая I (данного 1 февраля 1842 года) о начале строительства железнодорожного пути между Санкт-Петербургом и Москвой

<sup>3</sup> Чешките следи в България <https://offnews.bg/analizi-i-komentari/cheshkite-sledi-v-balgaria-813683.html>

и е влязла в железопътната лексика. В значението ‘совокупная езда вагонов по железной дороге’<sup>4</sup> се среща в лексикографски източници в средата на 19 в.

Железопътната машина, която тегли по релсите композицията както в българския, така и в руския език носи названието *локомотив*. В двата езика номинационната единица се счита за заемка от френски (фр. *locomotive*), появила се отначало в английския в резултат на елипсис от словосъчетанието *locomotive engine* (машина, която извършва независимо движение) и субстантивация на прилагателното *locomotive*. Названието *локомотив* е влязло в употреба още при изграждането на първите жп линии в двете страни, като в българския език отначало са фиксирани колебания във формата за род – *локомотив* (м.р.)/*локомотива* (ж.р.)<sup>5</sup>. С развитието на системите за задвижване на подвижния железопътен състав терминът *локомотив* и в двата езика се е превърнал в родов термин (хипероним).

За означаване на локомотивите с парна тяга в Русия са били използвани различни номинационни единици: *паровая машина*, *паровая фура*, *паровая телега*, *паровая карета*, *паровой экипаж*, *паровой дилижанс*, *пароходный дилижанец*, *пароходка* и даже *сухопутный пароход*. Някои от тях се срещат в първите отчети на австрийския инженер от чешки произход Франц фон Герстнер, нает да ръководи строителството на Царскоселската железница. От 1837 г. той започва да използва названието *паровоз*, авторството на което се приписва на известния руски писател, журналист, публицист, филолог и преводач Н. И. Греч.

Названието на локомотива с парна тяга в руския език е сложна дума, образувана от две основи – на прилагателното *паровой*, показващо типа тяга, и съществителното *воз* (праслав. *возь*) със значение ‘превозно средство’. В българския език парният локомотив отначало е бил наричан *паровлак* и *парожерка*, а впоследствие – *паровоз* с фонетичен вариант *паравоз*<sup>6</sup>, което название съгласно българските етимологични източници, се счита за заемка от руски.

Железопътната кола за превоз на пътници и товари е получила названието *вагон* както в българския, така и в руския език. Терминът е зает от английски (*waggon* – ‘железнодорожный вагон’) през френски като език посредник, като в руския език отначало е било наблюдавано графично вариране – изписване с двойна или единична графема (*ваггон* – *вагон*). Названието *вагон* се е появило в руския език през 30-те години на 19 в., но не веднага се е утвърдило като специализирана единица в железопътната лексика. Отначало вагоните са били наричани *повозка*, *телега*, *экипаж*, *карета* и т. н. и едва през 1847 г. думата *вагон* е представена в лексикографски източник в това значение [5].

Първите пътнически композиции в Русия са били съставени от различни типове вагони според тяхната класа. В зависимост от устройството им и удобствата за пътниците са им били давани различни названия: *берлин*, *дилижанс*, *линейка*, *шарабан* и *ваггон*, които, с изключение на последното, са влезли в руската железопътна лексика от онова време посредством специализация на вече адаптирани и добре усвоени заемки от други езици, означаващи различни видове превозни средства с конски впряг.

*Берлин* (нем., също *берлина* – ж.р.) е вид затворена кола, двуместна карета [6]. Названието е заето от немския език по времето на Петър Първи. Впоследствие е било използвано като название на най-комфортните вагони със затворена каросерия и меки седалки за осем пътници, за разлика от останалите вагони, които са били предназначени за 10 пътници. *Дилижанс* (разг. *дилижанец*) е название на многоместна теглена от коне карета за превоз на пътници и пощенски пратки между градовете, заето от френски (фр. *diligence* – ‘усърдие, пъргавост, бързина’). Използва се в Русия от последната четвърт на 18 в., а в речниците е представено от 1803 г. След появата на железницата е използвано за означаване на първокласните покрити пътнически вагони. *Линейка* в Русия през 19 в. е била наричана дълга многоместна открита кола със странично разположени седалки, в която са били впрегнати два или три коня и която е служела като обществен градски транспорт. Впоследствие названието е било използвано за откритите пътнически вагони. *Шарабан* е тип открита кола с конски впряг с напречни седалки във формата на пейки, която се е появила във Франция в началото на 19 в. Названието съответно е заемка от френски (фр. *char à bancs* – кола с дървени пейки) и е използвано в

---

<sup>4</sup> Словарь церковно-славянского и русского языка, 1847, т. III, с. 417 с.

<sup>5</sup> Български етимологичен речник [https://ibl.bas.bg/lib/ber\\_3\\_000-808/#page/464/mode/1up](https://ibl.bas.bg/lib/ber_3_000-808/#page/464/mode/1up)

<sup>6</sup> Български етимологичен речник [https://ibl.bas.bg/lib/ber\\_5/#page/38/mode/1up](https://ibl.bas.bg/lib/ber_5/#page/38/mode/1up)

специализираната руска железопътна лексика за означаване на открити пътнически вагони с покрив. Всички изброени по-горе названия на вагони са отпаднали от руската железопътна лексика. Вместо тях се е утвърдило названието *вагон*, използвано отначало само за открити пътнически вагони без покрив, което впоследствие се е превърнало в родов термин.

В българския език лексемата *станция* първоначално е имала значение ‘място за спиране по пътя, където са сменяли конския впряг’. С появата на железниците с нея се означава ‘място, където спират влаковете’ и ‘сграда с помещения за железничарите и пътниците’. Названието (*железопътна*) *станция* е имало дублет – *гара*, заемка от френски (фр. *gare*), който постепенно го е изтласкал от употреба и се е наложил в българската железопътна лексика за означаване на даденото понятие.

В някои лексикографски източници се отбелязва, че лексемата *станция* е била заета в руския език от полски по времето на Петър Първи (*stancja* – ‘стоянка, остановка’) [7], а, според други – тя е европеизирана форма на думата *стан*, известна още в Древна Русия в значението ‘место остановки, стоянка’ [5]. Среща се в речници от 1806 г., а значението ‘железнодорожная станция’ е представено в тях след 1837 г. В този случай е трудно да се заключи дали специализираната лексема е образувана посредством специализация на вече съществуваща в руския език общоупотребима дума или е заемка от английски, където *station* първоначално означава ‘място за спиране по време на пътуване’, а впоследствие посредством специализация влиза в железопътната лексика със значението ‘железопътна гара’.

По-голям интерес у изследователите буди обаче специализираната лексема *вокзал*. Произходът ѝ е свързан с названието на парка Vauxhall (Vauxhall Pleasure Gardens – Градините/паркът Воксхол) недалеч от Лондон, в който след отварянето му за посещения са били организирани концерти, танцови забави, игри и други развлечения. През 18 в. в старата си форма *воксал* думата е използвана в руския език в значение ‘място за развлечения’. Съвременното му специализирано значение се е появило поради това, че в крайния пункт на Царскоселската железница – Павловск, е била построена сграда, чието предназначение е било да бъде приемна сграда за пътниците и едновременно с това концертна зала [5]. Така названието *вокзал* в значението ‘гарово здание’ е влязло в руската железопътна лексика и се използва и до днес.

В българската железопътна лексика площадката под навеса на гаровото здание, където спират влаковете и се извършва качване и слизане на пътниците, а също и платформите между гаровите коловози, където пристигат и откъдето заминават пътническите влакове, се наричат *перон*. Названието е заемка от френски (фр. *perron*).

В руската лексика по железопътен транспорт също се използва лексемата *перрон*, но в по-тясно значение – ‘площадка для посадки/высадки пассажиров, непосредственно примыкающая к пассажирскому зданию (вокзалу)’. Останалите перони на пътническата гара се наричат *платформа*, като названието е заето през 19 в. от френския език, където *plateforme* има значение ‘площадка’.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Получените резултати от изследването дават възможност да се направят някои изводи за източниците на формиране, техниките за номинация и характерните особености на основните единици железопътна лексика в българския и руския език в зората на развитието на предметната област.

Паралелно с появата на новите реалии се е развивал процесът по тяхното назоваване – съотнасяне на номинационните единици с конкретни референти. При формирането на този най-стар пласт железопътна лексика както в българския, така и руския език основно значение имат три основни техники за номинация, които далеч не са еднакви по своето значение за номинационния процес в изследваната област в двата езика – заемане, специализация на единици от общоупотребимата лексика и образуване на нови единици специализирана лексика.

Заемането е най-продуктивната номинационна техника за попълване на лексиката на железопътния транспорт на този етап от развитието му. Като се има предвид че родината на железниците е Великобритания, изглежда напълно логично, че специализираната лексика се е създавала на езика на страната лидер в тази област, а някои елементи от нея са влезли в други

езици, в нашия случай – българския и руския език (*rails: релса* в българския език, *рельс* – в руския език).

Роля на език източник или език посредник при номинацията на новопоявилите се реалии са играели някои от най-развитите в лексикално и стилистично отношение европейски езици – основно френският език, който още от края на 17 в. – началото на 18 в. се превръща в международен език на дипломатията, науката и културата. По времето на Петър Първи и след това в Русия, а от 30-те години на 19 в. и в България галицизмите проникват в различни сфери на живота. Освен това от 60-те години на 19 в. в Русия, а от 80-те години на 19 в. в България започват да се правят големи инвестиции на френски капитали в промишлеността и във финансовата сфера. Благодарение на това в България, например, след Освобождението от османско робство с бързи темпове започва развитието на пътната и железопътната инфраструктура. В първия български Закон за железниците от 31 януари 1885 г. даже е записано, че до изработването на специални железопътни правила по техническата част, за ръководство се одобряват железопътните правила, приети във Франция<sup>7</sup>. По тази причина е напълно разбираемо, че френският език е изиграл важна роля за формирането както на българската, така и на руската лексика на железопътния транспорт в зората на неговото развитие – като език източник при заемането на някои единици специализирана лексика (*гара, перон, траверса* – в българския, *перрон* – в руския език) или калкиране (*chemin de fer: железен път* – в българския, *железная дорога* – в руския език), а също така и като език посредник (*вагон, локомотив* – в двата езика). В българската специализирана лексика се срещат заемки и от други езици: от руски – *паровоз*; от чешки – *vlak*, и през сръбски като език посредник – *железница*; от английски през турски като език посредник – остарялото название за влак *трен* и др.

Специализация на значението на общоупотребими думи – домашни или затвърдени заемки, като техника за номинация е имала по-голямо значение за руския, отколкото за българския език. В Русия железопътната лексика е започнала да се формира много по-рано – около 20 години след построяването на първата железопътна линия в Англия, и вероятно затова носителите на руския език и носителите на железопътната лексика по-активно са се включвали в номинационния процес на новопоявилите се реалии, използвайки собствените ресурси на езика. Сред изследваните единици посредством специализация на значението са образувани: *поезд, шпала*, названията на парния локомотив (*повозка, екипаж, телега, карета* и пр.), както и названията на пътническите вагони (*берлин, дилижанс, линейка, шарабан*) и др. Повечето от тях са отпаднали от руската железопътна лексика и са били изместени от заемки.

Третата техника за номинация – образуване на нови единици, има ограничено приложение. Тези единици не са се затвърдили и в двата езика, с изключение на специализираната лексема *паровоз* в руската железопътна лексика.

На началния етап от развитието на железопътния транспорт, когато все още не са заложили научно-теоретичните основи на предметната област и специалните й понятия са в процес на формиране, в изследвания пласт специализирана лексика е налице нестабилност на езиковата номинация. Наблюдават се случаи както на семантична, така и на формална вариантност. Примери за номинация на различни значения с една лексема са например *железница* в значение на ‘железен път’, ‘ведомство’ и ‘влак’ – в българския език. Наблюдава се и обратният случай – за едно значение се използват няколко номинационни единици – дублети (*железница/трен/vlak; станция/гара* – в българския език; *паровая машина/паровая фура/сухонутный пароход/паровоз и др.* – в руския език) или варианти (граматични варианти: *локомотив* – м.р. и *локомотива* – ж.р., фонетични варианти: *паровоз* и *паравоз* – в българския език; графични варианти: *вагон/вагон, воксал/вокзал* – в руския език).

Резултатите от изследването показват известно сходство, но също така и специфика на миогледа и на професионалната картина на света в българския и в руския език. Така например с лексемата *гара* в българската специализирана лексика се означава едно неразчленено понятие, което в руската специализирана лексика се означава с две различни лексеми – *станция* и *вокзал*. Аналогично, на българската лексема *перон* съответстват две руски лексеми: *перрон* – за

---

<sup>7</sup> Закон за железните пътища (Утвърден с височайши указ №4 от 31 януари 1885 г. и обнародван в „Държавен вестник“, брой 14 от 12 февруари 1885 г.)

първи перон, който е свързан с гаровото здание, и *платформа* – за всички останали перони. Приведените примери са доказателство за нееднакъв обем на означаваните специални понятия в двата езика – резултат от нееднаквото отражение на обективната действителност от носителите на българската и руската железопътна лексика.

#### ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Корнилов О.А., Языковые картины мира как производные национальных менталитетов. 2-е изд., испр. и доп. Москва, Россия: ЧеРо, 2003, с. 9/349 с., ISBN 5-88711-181-X
- [2] Чернышова Л.А., Отраслевая терминология в свете антропоцентрической парадигмы, Москва, Россия: Изд-во МГОУ, 2010, с.15/206 с., ISBN 978-5-7017-1585-9
- [3] Речник на българския език (онлайн) <https://ibl.bas.bg/rbe/>
- [4] Български етимологичен речник <https://ibl.bas.bg/ber/>
- [5] Черных П.Я. Историко-этимологический словарь современного русского языка, в 2 т., 3-е изд., стереотип., Москва, Русия: Русский язык, ISBN 5-200-02685-7, ISBN 5-200-02686-5
- [6] Фасмер М. Этимологический словарь русского языка, в 4 т., Москва, Россия: Прогресс, 1986-1987.
- [7] Этимологический словарь современного русского языка в 2 т. / сост. А. К. Шапошников, Москва, Россия: Флинта : Наука, 2010, ISBN: 978-5-9765-0036-5, 978-5-02-034631-4

**Nina Dimitrova, PhD**

[ndimitrova@vtu.bg](mailto:ndimitrova@vtu.bg)

ORCID iD: 0009-0008-1225-0257

Todor Kableshkov University of Transport, Transport Management Faculty  
158, Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria  
E-mail: