

Середа Л. И.

КОМПОЗИЦИОННО-РЕЧЕВЫЕ ФОРМЫ В НЕМЕЦКИХ ТЕКСТАХ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕМАТИКОЙ

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2007/3-1/93.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2007. № 3 (3): в 3-х ч. Ч. I. С. 223-225. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2007/3-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

9. Купер И.Р. Гипертекст как способ коммуникации // Социологический журнал. 2000. №1/2 С. 36-57.
10. Лотман Ю.М. Текст в тексте//Об искусстве. – С.-Петербург: «Искусство-СПБ», 2000. – 704 с Статьи по семиотике искусства. М., 2002, С. 423-436.
11. Ованесбеков Л.Г. Технология построения гипертекстов: Дисс. ... канд. физ-мат. наук, М., 1993.
12. Руднев В.П. Словарь культуры XX века. – М.: Аграф, 1997.
13. Рязанцева Т.И. Гипертекст и электронная коммуникация, Дискуссионный клуб FLT: современные тенденции и опыт профессионалов. Вып. 4 ELT – век XXI: что взяли мы себе в наследство?/Сб. научных статей. Москва, ГУ «Высшая школа экономики», 2002, с. 126-137.
14. Рязанцева Т.И. Электронный текст как единица речевой коммуникации в компьютерной среде// Сборник научных и научно-методических трудов Вып. 3, под ред. Энгель Е.И. МГУ им. М.В. Ломоносова. ФИЯР Каф-ра теории преподавания иностранных языков. М., 2006.
15. Эпштейн В.Л. Гипертекст – новая парадигма информатики //Автоматика и Телемеханика – 1991. – № 11.
16. <http://www.isg.sfu.ca/~duchier/misc/vbush/>

КОМПОЗИЦИОННО-РЕЧЕВЫЕ ФОРМЫ В НЕМЕЦКИХ ТЕКСТАХ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕМАТИКОЙ

Середа Л. И.

Забайкальский институт железнодорожного транспорта

Тексты, содержащие информацию о железных дорогах и железнодорожном транспорте, относятся к научно-техническим текстам. В таком случае можно говорить о том, что для этих текстов характерен научно-технический стиль. Научно-технический стиль управляет выбором и комбинированием языковых средств по оформлению содержания высказывания и общения в сфере науки и техники. Структуру и языковое оформление научно-технического текста определяют факты, различные теории и методология, а также исходные, фундаментальные логико-содержательные категории. Содержанием научного текста является описание фактов, предметов, явлений действительности, истории их изучения и объяснения, формулирование законов и закономерностей. Накапливая факты, экспериментируя и обобщая, наука фиксирует свои результаты в понятиях и системе понятий. Специфика научного мышления определяет основное качество научно-технического стиля – его обобщенно-отвлеченный характер. С этим качеством связано и такое качество, как логический характер научного познания и его объективность [Брандес 1983: 177-178].

Тексты с железнодорожной тематикой существуют в письменной форме и могут быть собственно-научными, научно-информативными, научно-справочными и учебно-научными. К собственно-научным текстам относятся монографии, научные доклады и статьи. Научно-информативные тексты в виде аннотаций, рефератов и обзоров представлены в информационной литературе, в журналах. Научно-справочные тексты представляют очень обобщенную информацию в справочниках. Учебно-научные тексты мы встречаем в учебниках и учебных пособиях. Учебники составляют по литературным источникам и монографиям с более масштабным, крупнопланным обобщением. Они отличаются большой доступностью изложения с учетом их дидактического назначения. Мы имели дело с учебными текстами, представленными на сайте www.wikipedia.de, а также были использованы тексты из пособия по немецкому языку для институтов и факультетов железнодорожного транспорта [Гинзбург] и далее будем говорить именно о них.

Под термином «композиционно-речевые формы» Е.А. Гончарова понимает схемы повторяющихся структурных признаков, оформляющих высказывание, направленное на реализацию определенной коммуникативной интенции [Гончарова 2005: 135-136]. Композиционно-речевые формы представляют собой типизированные образцы процесса коммуникации: типизированные приемы структурирования текстов и, как результат, тексты определенной структуры. Они функционируют в зависимости от коммуникативного задания как комплексные факультативные варианты. В конкретных текстах реализуются один или несколько вариантов этих типизированных образцов. Композиционно-речевые формы выступают как относительно стабильные комбинации элементов-носителей разных языковых уровней в структуре текста. Композиционно-речевые формы не связаны с определенными функциональными стилями. Каждая из них может быть реализована в текстах любого функционального стиля. В логической организации материала в текстах с железнодорожной тематикой главную роль играют такие композиционно-речевые формы, как исходные, вторичные и смешанные. Основу логического развития мысли в исследуемых текстах составляют исходные речевые формы – сообщение и описание, их смешанные формы, а также вторичные формы.

Обычно в технических учебных текстах, содержащих уже переработанную первичную информацию, так называемую вторичную информацию, преобладают и вторичные композиционно-речевые формы. В проанализированных нами текстах мы обнаружили такие композиционно-речевые формы, как констатирующее сообщение и констатирующее описание.

Заметим, что констатирующее сообщение имеет широкое распространение в технических текстах. Для констатирующего сообщения характерно сообщение в виде предложений, содержащих констатации, утверждения, факты, т.е. предложений, носящих результативный характер. В констатирующем сообщении значение временной последовательности как доминанты этой композиционно-речевой формы ослабляется, оно может приближаться к «вневременному» описанию событий. Связь между предложениями преимущественно цепная. Следует сказать, что констатирующий характер предложений, отсутствие в них динамики, ярко-выраженная законченность мысли, отсутствие потребности развить ее в дальнейшем изложении, ослабляет

временную последовательность. Поэтому для текстов с железнодорожной тематикой характерна некоторая статичность в представлении материала. Студент, например, постепенно узнает из констатирующего сообщения факты разработки и развития скоростного поезда InterCityExpress в Германии.

InterCityExpress (ICE) ist die höchste Zugkategorie der DB Fernverkehr, des Personenfernverkehrsunternehmens der Deutschen Bahn AG. Im ICE-Netz findet bisher auch sämtlicher Hochgeschwindigkeitsverkehr im deutschen Schienennetz statt. Das ICE-System verkehrt als städteverbindendes Schnellzugnetz zwischen Taktknoten. Es gibt halbstündige, stündliche und zweistündliche Verbindungen sowie verschiedene Verstärkerzüge.

Die ICE-Züge waren von Anfang an sehr hochwertig ausgelegt. Alle Wagen sind vollklimatisiert und an fast jedem Platz gibt es Kopfhöreranschlüsse, über die verschiedene von Board eingespeiste Musik- und Sprachprogramme sowie Radiosender gehört werden können. Einige Plätze sind mit Steckdosen ausgestattet und ein Teil der Sitze ist mit Videobildschirmen versehen, im ICE 1 teilweise auch in der 2. Klasse. Die bislang dort gezeigten Spielfilme sind seit Sommer 2003 durch Bahn-Werbefilme ersetzt worden. Nachträglich wurden in ausgewiesene Handy-Wagen sogenannte Repeater (Signalverstärker) eingebaut. Die ICE-3-, -3M-, -T- und -TD-Züge haben an allen Plätzen Steckdosen. Der ICE-1 wurde ursprünglich mit einem auf BTX basierendem Board-Informationssystem ausgeliefert. Die Bildschirme wurden aber inzwischen mit Werbetafeln überklebt; zu sehen ist nur noch die Zifferntastatur.

Данный текст мы характеризуем как констатирующее сообщение о фактах (Тatsachenbericht). В тексте мы обнаруживаем пассивные конструкции с глагольными сказуемыми настоящего и прошедшего времени (претерит и перфект) и пассив состояния (9 из 12 предложений). В каждом предложении сообщается о каких-либо новых объектах, используемых в поезде. Все это в совокупности указывает на результат действий, на констатацию фактов. Существительные, используемые для обозначения приборов, устройств в поезде, создают конкретную наглядность, благодаря чему мы четко представляем себе реальность. Со стороны грамматики в этом тексте наблюдается перечислительная связь с разными семантическими оттенками. Предложения как бы нанизываются друг на друга, структурно и интонационно они разъединены, но в содержательном отношении составляют единство. «Перечислительная связь как грамматический внутритекстовый вид связи является чисто формальным способом соединения самостоятельных предложений. Семантическую содержательность эта связь приобретает в зависимости от конкретного характера конкретного речевого жанра» [Брандес 1983: 63]. В анализируемом тексте мы не находим союзов, союзных слов или местоименных наречий, в результате чего повышается коммуникативная нагрузка каждого предложения, границы предложений очерчиваются более резко. Здесь предложения носят автосемантический характер, выражающийся в постановке на первое место в предложении имени существительного. Экспрессивные языковые единицы и модальные слова в данном сообщении отсутствуют.

Сущность композиционно-речевой формы «констатирующее описание» сводится к выражению факта существования предметов и их признаков в одно и то же время. Описание служит для подробной передачи состояния действительности. В констатирующем описании дается изображение предметов в их качественной определенности, тождественности самим себе. Особое внимание в описаниях уделяется так называемой предметно направленной информации. В описании предметов сочетается информация как об индивидуальных, так и о классифицирующих их признаках. При описании процессов выделяются повторяющиеся и повторяемые процессы, поэтому временной формой глаголов является генерализирующий («вневременной») презенс. В текстах с железнодорожной тематикой возможно сочетание описания предмета и процесса в одном фрагменте текста, так как структура и свойства описываемого непосредственно связаны с характером его функционирования или действий. Структурным содержанием констатирующего описания является соположительная связь, что определяет характер грамматической связи – соединительную коррелятивную связь. Вообще в композиционно-речевой форме «описание» используются сказуемые, выраженные глаголами, обозначающими состояние, именные составные сказуемые, состоящие из связки и прилагательного или причастия, как полного, так и краткого с качественным значением, а также существительного. Глагольная форма настоящего времени носит чисто логический характер, выражая длительное состояние предмета или явления или независимое от времени состояние. Претеритальные глагольные формы, обозначая длительное состояние или обычно совершаемые действия, создают общую картину прошлого, дают широкую пространственную перспективу при отсутствии временных планов. Основным показателем статичности описания является характерная для него однотипность форм сказуемого.

Чаще всего, констатирующее описание в тексте с железнодорожной тематикой представлено такой его разновидностью, как описание с единым планом настоящего времени. В таком случае мы получаем информацию об описании различных устройств, приборов, технологий на современных железных дорогах. Например, в следующем тексте мы читаем описание электрических локомотивов, эксплуатируемых на российских железных дорогах:

Man versteht unter der Elektrolokomotive ein elektrisches Triebfahrzeug mit einem Elektromotor als Antriebsaggregat. Der mechanische Teil der Ellok umfaßt einen Wagenkasten mit meist End-Führerständen und dem Maschinenraum, einen Rahmen, einen Antrieb, Trieb- und Laufachsen mit oder ohne Drehgestelle, Zug- und Stoßvorrichtung, Druckluftanlage, mechanische Bremsen usw. Neue Baureihen werden nur als Drehgestell-Lokomotiven mit zwei oder dreiachsigen Drehgestellen gebaut. Der elektrische Teil der Ellok wird vom Bahnstromsystem bestimmt. Die Hauptteile der elektrischen Ausrüstung sind: Stromabnehmer, Hauptschalter und Übertragungssteuerung, Leistungssteuerung und Fahrmotoren. Unter der Leistungssteuerung werden Schaltelemente zusammenge-

faßt, die den Energiefluß zu den Fahrmotoren und damit ihre Leistung steuern. Als Fahrmotoren werden bei Gleich- und Wechselstrom-Triebfahrzeugen fast ausschließlich Reihenschlußmotoren mit hohem Anfahr Drehmoment angewendet.

Все предложения, входящие в данный текст, обладают однородностью, они равноправны относительно друг друга, т.к. на первом месте стоит существительное, сказуемое строится в форме страдательного залога. Их положение в рамках данной композиционно-речевой формы не влияет на их содержание и их качество. Связь между предложениями – коррелятивная, выражаемая формально однотипной формой сказуемого. Основным содержанием речевой формы в тексте является состояние устройств, приборов, их качества, а не действия. Таким образом, главную смысловую нагрузку в предложениях несут существительные (39) и прилагательные (6). Существительные тематически сопряжены друг с другом, например: Wagenkasten, Führerstand, Maschinenraum, Antrieb, Drehgestelle и т.д. (объединяющий инвариантный стержень – электрический локомотив). Четыре предложения из семи содержат пассивные конструкции. Глагольные сказуемые в смысловом отношении ослаблены и имеют качественно-изобразительное значение. Разъясняющие элементы в этой композиционно-речевой форме в виде второстепенных членов предложений имеют также качественно-изобразительный оттенок.

Также в исследуемых текстах часто встречаются смешанные композиционно-речевые формы. Так, в следующем тексте мы видим, как описание рельсов и рельсовых плетей сменяется сообщением о возможных преимуществах их использования на железных дорогах.

Die Schienenlänge beträgt 25 m, die 12,5 m langen Schienen schweißt man zu Schienenketten mit einer Länge von 37,5 m, 50 m und 62,5 m. Es gibt auch Schienenketten mit einer Länge von 800 m, diese Ketten kann man als stoßfreie Gleise bezeichnen. Die Gesamtlänge der stoßfreien Gleise wird sich mit jedem Jahr vergrößern, weil solche Gleise einen ruhigen Lauf der Fahrzeuge garantieren und zur Verschleißverminderung der Schienen führen.

Als Regelschienen kann man die die Schienen der Typen R-50 und R-65 nennen. Auf den Gleisen mit großer Belastung verwendet man verschleißfeste Schienen R-75. In der Zukunft wird man auf den Eisenbahnen unseres Landes ausschließlich die Typen R-65 und R-75 verwenden, weil sie eine besondere Leistungsfähigkeit und eine große Lebensdauer haben.

Требуется дальнейшее более глубокое изучение композиционно-речевых форм в текстах с железнодорожной тематикой, т.к. с лингвистической точки зрения данные тексты мало исследованы. Анализ технических иностранных текстов с позиций процессов интеграции отечественного образования в мировое пространство становится все более актуальным и необходимым.

Список использованной литературы

1. **Брандес М.П.** Стилистика немецкого языка: Для ин-тов и фак. иностр. яз. / Учебник / М.П. Брандес. – М.: Высш. шк., 1983. – 271 с.
2. **Гончарова Е.А.** Интерпретация текста. Немецкий язык: Учеб. пособие / Е.А. Гончарова, И.П. Шишкина. – М.: Высшая школа, 2005. – 368 с.
3. **Пособие по немецкому языку:** Для ин-ов и фак-ов ж.-д. транспорта. / Б. М. Гинзбург, Е.А. Емельянов, Е.С. Коплякова и др. – М.: Высш. школа, 1982. – 134 с.

СОЧЕТАНИЕ АЛГОРИТМИЧЕСКОГО И ПРОБЛЕМНОГО ОБУЧЕНИЯ ПРИ ИЗУЧЕНИИ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ В ВУЗЕ

Скопич Н. П.

Тюменский государственный нефтегазовый университет

Явный интерес к проблемному подходу в конце 90-х гг. 20 века связан с необходимостью формирования сильной творческой личности, способной, преодолев трудности кризисного периода и обретя новые качества, войти в 21 век. Такая личность должна уметь не только решать множество проблем, самостоятельно в них ориентироваться, но и искать нестандартные пути их решения. Человек должен осознать себя в новом качестве сильной творческой личности с доминантой интеллектуально-духовных ориентированных ценностей. Следовательно, сейчас на первый план выходит задача подготовки такой личности в образовательном пространстве, где иностранный язык рассматривается наряду с другими предметами и как цель, и как средство воспитания и обучения.

Вопросы, связанные с использованием проблемного обучения, являются важными для методики преподавания иностранных языков. Так, тенденции современного этапа развития проблемного обучения, связанные с интеграцией психологических, дидактических и методических исследований, могут служить достаточным основанием для пересмотра многих положений и понятий проблемного обучения, применяемых ранее в методике преподавания иностранных языков. Именно отсутствие должной связи психолого-дидактических и методических исследований, также недооценка применения личностно-деятельностного подхода во многом и определили трудности методической интерпретации основных положений и понятий проблемного обучения.

Актуальность проблемного подхода к обучению иностранным языкам определяется новой целевой направленностью современного образования. Цель обучения – это не только и столько знания аспектов язы-