

认知翻译学视域下铁路术语的本土化研究

姜佳音

重庆交通大学外国语学院, 重庆

收稿日期: 2026年3月5日; 录用日期: 2026年4月13日; 发布日期: 2026年4月24日

摘要

本文以认知翻译学为理论视角, 探究近代中国铁路术语的本土化进程与内在认知机制。研究梳理了铁路术语从传教士直译的“火蒸车”等译词, 到中国知识分子重构的“火车”“铁路”, 再到与日源“铁道”竞争并实现体系化规范的发展脉络, 结合原型与范畴化、隐喻、基于使用的理论, 剖析了术语本土化的认知逻辑。研究发现, 铁路术语的本土化是本土认知范式与外来知识体系的交互重构, 其不仅完成了技术语言的适配, 在一定程度上降低了铁路技术的社会认知门槛, 为近代铁路建设提供了语言基础, 同时也成为凝聚社会共识的符号资源之一, 也为当代科技术语规范化提供了认知适配性参考。

关键词

认知翻译学, 铁路术语, 本土化

A Study on the Localization of Railway Terminology from the Perspective of Cognitive Translation

Jiayin Jiang

School of Foreign Studies, Chongqing Jiaotong University, Chongqing

Received: March 5, 2026; accepted: April 13, 2026; published: April 24, 2026

Abstract

From the perspective of cognitive translatology, this paper explores the localization process and underlying cognitive mechanisms involved in railway terminology in modern China. It traces the developmental trajectory of these terms—from early missionary translations such as huozhengche (literally “fire-steam-vehicle”) through the reconceptualized terms huochē (“fire-vehicle”) and tielu (“iron-road”) coined by Chinese intellectuals, to the eventual systematization and standardization

following competition with the Japanese-derived term *tiedao* (“iron-way”). Drawing upon the cognitive linguistic theories of prototype and categorization, metaphor, and usage-based models, the study analyzes the cognitive logic underpinning this terminological localization. The findings reveal that the localization of railway terminology represents a process of interactive reconstruction between indigenous cognitive paradigms and foreign knowledge systems. This process not only facilitated the adaptation of technical language, thereby lowering the cognitive barriers to accessing railway technology and providing a linguistic foundation for modern railway construction, but also served as a symbolic resource for forging social consensus. Furthermore, it offers insights into cognitive adaptability that hold relevance for the contemporary standardization of scientific and technical terminology.

Keywords

Cognitive Translation Studies, Railway Terminology, Localization

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

作为促进社会变革的技术力量之一，铁路被形容为“强有力且戏剧性的工业革命象征”。铁路技术得以在全球大规模传播的 19 世纪，也被称为铁路时代(the railway age) [1]。晚清时期，西方工业文明的浪潮裹挟着铁路技术东渐中国，在推动物质现代化转型的同时，也触发了一场深刻的知识重构运动。作为技术认知的语言载体，铁路译名的生成与演变不仅关乎词汇选择，更折射出文化接纳的张力、知识权力的博弈与认知模式的调适。从“火蒸车”“铁轱辘”到“火车”“铁路”，术语竞争的百年历程既是中国近代化进程中技术语言建构的缩影，亦为观察跨文化知识传播机制提供了典型样本。

中国铁路史研究始于晚清基础文献，“通史”类书籍出版，如刘馥的《中国铁道要鉴》[2]、P. H. Kent 的《中国铁路发展史》[3]。1949 年后，宓汝成的关于中国铁路的著作[4]、金士宣等的《中国铁路发展史》[5]铁路史得到更深入的发展，角度更佳多样。1990 年开始，张瑞德的《中国近代铁路事业管理的研究》[6]、黄华平著作《政府铁道部研究》[7]等引入管理、体制等新研究视角；到了 21 世纪尹铁发表《晚清铁路与晚清社会变迁研究》[8]等则聚焦铁路与社会经济互动，共同推进宏观研究范式演进。同时也有大量学术论文聚焦于特定角度剖析中国铁路史。但是铁路术语翻译方面的研究稍有欠缺。并且术语竞争背后的深层动因，尤其是认知机制如何驱动译名选择与传播尚未得到系统阐释。铁路术语演进的“认知驱动”逻辑，亟需在语言学理论框架下展开深入剖析。

本文以近代铁路术语的竞争与本土化为研究对象，将术语研究从历史描述推向认知解释，揭示技术语言本土化的深层动力；从实践层面，为当代科技术语规范化提供认知适配性的参考维度。通过梳理铁路术语的发展，近代中国在技术接纳与文化自主性之间的艰难平衡得以清晰呈现，术语竞争实则是本土认知范式与外来知识体系的交互与重构。

2. 术语竞争与本土化

铁路术语的引入始于 19 世纪 30 年代，这一阶段以西方传教士为主导，构成了本土化进程的初始起点。1835 年，普鲁士传教士郭实猎在《火蒸水气所感动之机关》中首次使用“火蒸车”(train)和“铁轱辘”(railway)等译词，其创办的《贸易通志》[9]中还出现了“铁轨辙”(railway)这一译名。此后“火蒸车”、

“火烟车”等译词相继出现，这类译名均带有明显的直译色彩。仅通过“火”、“蒸”、“铁”等核心元素对译西方术语的表层特征，未能充分考量汉语表达习惯与认知逻辑。

1840年前后，铁路知识开始在中国传播，但此时的认知尚处于零散粗浅的阶段。从全球铁路史来看，这一引入时间与英美等国铁路的初步商业应用相隔未久，但其译词未能完全适应中文表达习惯。这种生硬的标签式命名虽完成了术语的初步传递，却从反面印证了本土化的必要性。只有实现认知层面的适配，外来技术概念才能真正进入本土知识体系。19世纪40年代后，铁路术语翻译的主体逐渐从西方传教士转向中国知识分子，标志着本土化进程进入主动认知融合阶段。林则徐、魏源、徐继畲等“睁眼看世界”的先驱者在引介海外概况时，主动承担起术语的诠释与重构职责，将理解和表达的权力交还给母语者，从根本上保障了认知过程的本土视角。

19世纪40年代后的核心突破在于译词的认知重构，即不再停留于字面元素的对应，而是结合汉语思维模式对技术概念进行重新诠释。徐继畲在《瀛寰志略》[10]中改用“火轮车”，以“轮”代“蒸”，通过“轮”这一具象化的运动符号，突出机械运动属性。魏源在《海国图志》[11]中进一步调整，用“铁辙”、“铁路”替代“铁轨辙”和“轱辘道”，用词更加简洁，同时以“路”这一承载通行功能的认知范畴统摄技术概念，同时创造“火轮舟车”等复合词，构建起“动力+载体”的本土化认知框架。郭连城在《西游笔略》[12]中提出的“火车道”等译词，虽为前人成果的衍生，却也体现了术语在本土认知体系中的自然延续。19世纪70年代中期，中国统治阶级对铁路的态度发生明显转变，显著推动中国近代铁路建设[13]；同期《格致汇编》《申报》等期刊涌现，其中英国传教士傅兰雅1876年创办的《格致汇编》介绍了19世纪60至90年代引进的采煤、火车铁路等新技术[14]，《申报》则通过登载铁路知识文章，推动读者关注、理解铁路并参与相关建设与讨论[15]。此外，19世纪60年代，时任江南制造总局翻译馆雇员的傅兰雅还翻译出版《铁路工程》《开办铁路工程学略》等书籍，促进铁路知识与术语传播。最终“火车”“铁路”等译词得以更广泛得采用。以《申报》为例，对爱如生申报数据库1872年至1895年间新闻报道的检索显示，“火车”一词的出现频次达4079次，“铁路”达9588次，而早期传教士译词“火蒸车”出现0次，“铁轱辘”出现0次，表明本土化译词已在大众媒介中占据主导地位。

1894~1895年的战争成为中国铁路术语发展的分水岭，战败的结局促使中国将学习目光转向已完成近代化转型的东亚邻国，东邻译介术语随之传入中国，形成了本土化进程中的特殊竞争场景。该国在明治维新后已建立较为完善的铁路术语体系，“铁道”便是其本土化成果的典型代表，这为中国的铁路认知提供了新的参照维度。此时出现了“铁路”（中国本土化成果）与“铁道”（东邻传入的本土化成果）的直接竞争。1895年后，“铁道”一词因学习该国的热潮一度流行，1906年同盟会机关刊物《民报》刊文《论铁道国有及中国铁道之官办民办》便明确提及：“铁道原称铁路，今以篇中术语多仍日译，故此二者亦并从之”[16]。但最终“铁路”一词仍延续为主流表达，这一选择绝非偶然，因为它印证了本土化进程的自主选择性与文化韧性。“铁道”的“道”更侧重抽象路径概念，未能与既有的本土认知体系形成有效衔接。这种竞争结果，本质上是本土认知传统对外部术语资源的筛选与整合。

随着铁路知识的深入传播，术语混乱问题日益凸显，推动本土化进程进入体系化与权威化的成熟阶段。这一时期的核心特征是翻译原则的理论化提炼，标志着对如何在本土文化中有效构建，其中傅兰雅与徐寿的贡献最为突出。清末民初时期各翻译馆在翻译家和专家的主持下相继展开铁路术语译词统一规范工作，涌现出了多部具有影响力的英汉术语词典。英国传教士傅兰雅主持编译、江南制造局1890年出版了机械工程技术工具书《汽机中西名目表》，系统整理了机械工程的中西文对照名称。该文献确立“意译为主、音译为辅”的原则，首次构建了中文机械术语体系，为近代工业术语规范化奠定了重要基础。徐寿在《汽机命名说》[17]中提出“制器尚象”理念，强调依据机械结构与功能特征创制译名，通过“形

义对应”实现技术概念的本土化落地。詹天佑的《新编华英工学字汇》作为我国学者自编的早期专科辞书[18]更将这种体系化认知推向实践层面。这些原则的提出,标志着铁路术语的本土化从零散的认知重构,升级为可复制、可推广的方法论体系。

3. 认知翻译学的理论框架与案例分析

认知翻译学以认知为核心、语言为载体、意义重构为目标,将翻译视为译者基于源语与目标语认知体系,对陌生概念进行本土化转化的动态过程[19]。铁路术语作为近代工业文明传入中国的重要语言载体,其从“外来标签”到“本土认知符号”的演变,本质上是汉语认知系统对铁路术语等西方技术概念的范畴化、隐喻映射与社会化固化过程。本研究将依托认知语言学的原型与范畴化理论、隐喻理论及基于使用的理论,结合铁路术语翻译实践案例,系统剖析本土化背后的认知机制,为术语翻译的本土化路径提供学理支撑。

3.1. 原型与范畴化理论: 铁路术语的认知范畴构建与优化

原型与范畴化理论认为人类对客观世界的认知始于范畴化,即通过提取事物的共性特征,将其归入特定认知范畴;而每个范畴均存在“原型”,即最能体现该范畴本质属性、具有最高认知代表性的成员,范畴内其他成员则围绕原型形成层级化结构[20]。在铁路术语翻译中,“train”、“railway”等概念的本土化,本质上是译者为其在汉语认知体系中寻找适配范畴,并通过优化范畴边界、凸显原型特征,实现概念稳定传递的过程。

19世纪30年代西方传教士主导的铁路术语翻译,处于初始范畴化阶段。普鲁士传教士郭实猎在《火蒸水气所感动之机关》[21]中提出“火蒸车”(train),在《贸易通志》[9]中提出“铁轆轳”(railway),其认知逻辑是将陌生的西方技术概念,归入汉语中已有的“车”、“轆轳(轮状物)”等上位范畴,完成概念的初步锚定。但从范畴化理论视角看,这一阶段的范畴构建存在明显缺陷:范畴边界模糊:“火蒸车”通过“火”(动力属性)、“蒸”(物理过程)、“车”(载体属性)的属性罗列定义概念,未明确“车”范畴下新成员与传统成员(如马车、牛车)的本质差异,导致范畴边界宽泛;原型特征缺失:“铁轆轳”以“铁”(材质)+“轆轳”(形态)命名,仅聚焦事物的表层特征,未触及“railway”作为固定轨道式运输通道的核心功能,使范畴内无明确原型成员,认知代表性弱。这种范畴化尝试虽实现了概念的初步传递,但因未能契合汉语功能优先、属性凝练的认知习惯,最终沦为阶段性译词,从反面印证了范畴优化与原型凸显的必要性。

19世纪40年代后,林则徐、魏源、徐继畲等中国士人主导的术语调整,本质上是对铁路术语认知范畴的优化过程——通过剔除非核心属性、强化本质特征,使“train”、“railway”的范畴边界清晰化、原型特征显性化。

徐继畲在《瀛寰志略》[10]中用“火轮车”替代“火蒸车”,删去“蒸”这一描述动力产生过程的非核心属性,保留“火”(动力本质)与“轮”(运动方式)两个关键特征,使“车”范畴下的新成员明确指向以火为动力、靠轮运动的机械运输工具,与传统车的人力或畜力驱动属性形成明确区分。魏源在《海国图志》[11]中进一步简化为“火车”,以“火”这一核心动力属性统摄概念,使“火车”成为“train”范畴的原型成员。其认知代表性体现在:既符合汉语双音节化的词汇结构习惯,又通过火的显性特征,快速激活使用者对动力机械的认知联想,最终成为稳定译词。魏源在《海国图志》中用“铁路”替代“铁轆轳”,将范畴从轮状物(形态范畴)转向路(功能范畴),以“路”的“通行载体”属性定义概念核心,“铁”则限定材质特征,“铁路”即为以铁质轨道为基础的运输通道,与传统土路、石板路的范畴边界清晰分离。此时铁路成为“railway”范畴的原型成员,其认知优势在于:契合汉语“以功能定范畴”的认知逻辑。

辑，且“路”的概念在汉语中具有高熟悉度，降低了使用者的认知负荷。

3.2. 隐喻理论：铁路术语的认知映射与相似性构建

隐喻并非单纯的语言修辞手段，而是人类借助已知认知域理解未知认知域的思维方式[22]。在术语翻译中，当目标语中无对应概念时，译者会通过“源域(已知经验)-目标域(陌生概念)”的认知映射，构建两者的相似性关联，实现概念的本土化阐释。铁路术语中的“火蒸车”、“火轮车”等复合词，均是基于隐喻机制的认知产物，其核心是通过汉语使用者熟悉的自然现象或传统器物源域，映射蒸汽机车这一陌生目标域。

铁路术语隐喻构建的关键，在于源域的选择需契合汉语使用者的认知经验——即源域必须是在本土文化中具有高认知度、高关联性的概念。在蒸汽机车(目标域)的隐喻构建中，译者选择的源域具有明确指向性。

在汉语认知体系中，“火”是能量、热量的典型符号，如烽火、炉火等词汇均与能量释放相关。将“火”作为源域映射“蒸汽机车”的动力系统，本质上是借助“火→能量”的认知关联，阐释其核心属性，即蒸汽机车以热能为动力，避免了解释蒸汽动力原理，降低了认知难度；“轮”是汉语中机械运动的标志性概念，车轮、纺轮等均关联旋转运动这一属性。以“轮”为源域映射“蒸汽机车”的运动部件，是通过“轮→运动”的认知关联，直观呈现“蒸汽机车依靠车轮行驶”的特征，契合汉语“以具象代抽象”的认知习惯；“蒸”指水受热汽化的物理过程，虽属于非核心属性，但在“火蒸车”的隐喻构建中，仍体现了译者对蒸汽动力原理的初步认知，即通过“蒸→动力产生过程”的映射，尝试解释“火”与“运动”的关联，是早期隐喻构建中精细化的认知努力，虽因冗余性被后续译词淘汰，但其隐喻逻辑仍具有学术研究价值。

3.3. 基于使用的理论：铁路术语的认知固化与社会认同

基于使用的理论(Usage-Based Theory)强调，语言结构的形成与固化，源于语言在实际使用中的频率累积与社会互动[23]。在铁路术语本土化中，某一译词能否最终确立，不仅取决于其认知合理性，更取决于使用频率带来的认知固化效应，以及专家共同体通过社会互动形成的集体认同。这一理论可从使用频率与社会互动两个维度，解释铁路术语为何能在译词竞争中胜出。

语言单位的使用频率与其认知固化程度正相关。高频使用会使语言单位从刻意提取转变为自动激活，最终成为心智中的默认认知符号[24]。“火车”和“铁路”等词汇被大多数人选择，关键在于其在《海国图志》《瀛寰志略》等核心文献中的持续使用，形成了持续的认知强化。在近代认知启蒙阶段，《海国图志》《瀛寰志略》作为系统引介西方技术的标志性文献，在梳理铁路知识时始终以“火车”“铁路”为核心表述，其多次修订再版的过程更让这些术语获得了持续的传播曝光。19世纪60至90年代，《申报》自创刊后，在报道铁路建设、技术讨论等内容时持续采用“火车”和“铁路”作为主要表述，使其渗透到更广泛的社会认知层面：作为近代中国最具影响力的大众媒介之一，《申报》其对铁路术语的使用情况为术语的认知固化提供了可量化的证据。对该数据库1872年至1911年间报道的检索统计显示：“火车”一词的出现频次在1872~1880年间为1455次，1881~1890年间增至1799次，1891~1900年间达3564次，1901~1911年间为23,015次；“铁路”一词同期频次分别为971、5107、10,597、45,223次。与此同时，同期竞争词“铁道”一词在1894年前仅出现227次，1895年后虽有增长，但始终低于“铁路”(同期频次分别为6、150、301、3860)(见表1)。这一历时性数据表明，“火车”“铁路”通过持续的高频使用，逐步完成了从选择性表述到默认认知符号的转化。另外《格致汇编》作为专注科技传播的期刊，更将这些术语纳入铁路工程专栏的标准表述体系，成为专业领域的常用表达。

Table 1. Frequency statistics of railway terms in *Shen Bao* (1872~1911)**表 1.** 《申报》铁路术语使用频次统计(1872~1911)

时间分期	“火车” 频次	“铁路” 频次	“铁道” 频次
1872~1880	1455	971	6
1881~1890	1799	5107	150
1891~1900	3564	10,597	301
1901~1911	23,015	45,223	3860
总计	29,833	61,898	4317

注：数据来源于爱如生申报数据库[25]，检索时间：2026-03-19。

基于使用的理论指出，语言的固化不仅是个体认知的累积，更是社会互动中集体认同的结果[26]。铁路术语的统一，本质上是傅兰雅、徐寿、詹天佑等专家共同体，通过翻译实践、术语规范、词典编纂），引导语言社群形成集体认知认同的过程。

19 世纪 60 年代，傅兰雅在江南制造总局翻译馆主持翻译《铁路工程》《开办铁路工程学略》时，与徐寿等中国学者建立“协作翻译”模式——傅兰雅口述原文，徐寿负责术语转化与文字润色，双方通过反复讨论确定“铁路”“火车”为标准译词[18]。这种“跨文化互动”避免了传教士主导时期存在的认知偏差，使译词更契合汉语认知习惯。

徐寿在《汽机命名说》中提出“制器尚象”原则，主张术语翻译需“依器物之形、循功能之理”，为“铁路”“火车”的合理性提供理论支撑，“铁路”依“轨道之形”、循“通行之理”，“火车”依“动力之性”、循“运输之理”，这种理论引导使译词从“经验选择”上升为“理性规范”；1890 年傅兰雅主持编译的《汽机中西名目表》，将“铁路”“火车”正式纳入机械工程技术体系；1915 年詹天佑编纂的《新编华英工学字汇》，进一步将其列为铁路工程领域的唯一标准术语[18]。官方工具书的出版，本质上是专家共同体为语言社群提供权威使用范本，通过“专家共识、官方认可、社群遵循”的互动链条，使“铁路”“火车”获得跨阶层、跨领域的集体认同，从而在制度层面确立了其标准术语的地位。

4. 术语本土化的影响

铁路术语在中国的本土化过程，绝非仅仅是语言文字的简单替换，而是一场深刻的技术认知革命与社会动员。从早期被动接受到主动调适，再到系统规范，最终实现深度内化，这一过程与中国人理解和接纳铁路的方式相互交织，在一定程度上促进了社会观念的转变，也为相关政策讨论提供了语言基础，为铁路这一现代性象征物在中国的生根发芽铺平了道路。

早期传教士引入的术语虽具描述性，但往往生硬隔膜。19 世纪 40 年代后，中国知识分子魏源、徐继畲等主动采用“火轮车”、“铁路”、等更具本土意象的词汇，巧妙地将陌生的蒸汽动力“火轮”与熟悉的陆路运输工具“车”、“路”结合，或直接点明核心特征“铁”。这有助于降低普通读者的理解难度。本土化术语逐步融入相关著述，并在口语传播中得以扩散。民众不再将铁路视为不可理喻的怪物，而是能将其形象与既有认知框架相联系。这打破了技术的神秘感，使关于铁路的初步知识得以在更广泛的社会阶层中传播，成为后续接受铁路的认知条件之一。社会对铁路的质疑虽未完全消失，但本土化术语带来的“熟悉感”在一定程度上削弱了其陌生感，有助于铁路知识的普及。

19 世纪 60 至 90 年代铁路认知反映的科技观继承和发展了先前的科技观。该时期，人们对铁路的认知持续增长。随着从“一体防范”到“自强要图”的政策和心态变更，先前科技观的主要内涵被继承和

发展。对传统科技观的批判、对西方科技的学习态度和对科技的实用取向等内容得到延续，但其中发生部分改变。官方开始有意识地规范铁路术语。通过官方文书、技术文件、早期铁路规章，逐步确立了相对统一的术语。术语的统一为大型现代化工程的有序开展提供了语言条件。这一趋势可通过《申报》中“铁路”一词的使用频率变化得到印证：统计显示，1872~1880年(唐胥铁路通车前)，“铁路”年均出现约108次；1881~1890年(通车后十年)，年均增至510次。与此同时，早期译词“铁轳辘”基本消失，“铁道”一词在1895年前年均不足11次。术语使用从多元混杂走向“铁路”主导，这既是工程实践对语言规范化的推动结果，也为后续工程沟通提供了统一的语言工具。它确保了官员、工程师、管理人员之间沟通的有效性，减少了误解和混乱。这直接服务于唐胥铁路等早期铁路线的勘探、建设、运营和管理。规范术语成为该时期推行“自强求富”理念在铁路领域的具体实践之一，标志着铁路技术从概念认知阶段迈入了制度化、实践化阶段，为更大规模的铁路建设积累了经验和管理模式。

1895年后，铁路认知反映的科技观随着铁路事业面临形势的转变而发生重心的转移。这个时期的新趋势包括但不限于：对先进科技的学习愈加深入，如铁路管理领域的兴起意味着科技观已触及科技管理、科技教育、科技统计等与科技体制密切相关的新范畴；科技救国思想日渐盛行，修建铁路与否、建铁路的地理位置、铁路里程的多寡、路权的归属、铁路运营的效益等均与国家的富强挂钩，甚至被确定为富国强兵的首要事务；“大交通观”被提出来，曾鲲化在《论中国交通界之前途》[27]一文中言：“邮政电信者何？无形之交通也。轮船铁路者何？有形之交通也。有形所以运送客货，彼此往来。无形所以互通意思，交换智识。”这一时期，民众不仅理解了“铁路”是什么，更深刻认识到“谁拥有和控制铁路”关乎国家与民族存亡。术语本土化成为凝聚民族共识、推动技术自主与国家自强的重要思想武器。

5. 结论

随着本土化术语的普及和认知的深入，民众对铁路的态度经历了从质疑到逐步接受再到主动利用的演变过程。铁路沿线的居民逐渐认识到铁路带来的经济机会。商人们利用铁路网络拓展市场。乘客习惯了按照“时刻表”在“车站”购票乘车。铁路生活方式的术语融入日常语言，标志着铁路已成为社会生活的一部分。

铁路术语的百年演变，远非简单的词汇更替，而是一场由认知机制驱动、交织着文化权力博弈的本土化过程，它既是近代中国接纳西方技术并重塑自身知识体系这一历史进程的语言表征，也反过来参与了这一进程的塑造。其结果在于形成了一套相对稳定的技术语言体系，降低了铁路知识的社会传播成本，为早期铁路建设的制度化实践提供了统一的语言基础，并成为凝聚“路权”等近代观念的重要符号资源。需要强调的是，术语演变既是社会变迁的反映，也对社会认知起到促进作用。它与民众日常生活的改变、绅商的投资行为以及“保路运动”等社会行动之间，构成了复杂的互动关系，而非单向的因果关系。术语本土化通过降低认知门槛和提供语言符号，为这些社会变革提供了必要的认知与表达工具，但其影响需置于更广泛的政治、经济因素网络中加以综合考量。

铁路术语本土化的完成，标志着铁路作为现代国家不可或缺的基础设施和国力象征这一观念在中国社会最终确立。这对清末乃至20世纪上半叶的交通政策讨论产生了一定影响，为后世大规模的铁路建设奠定了坚实的社会心理与认知基础。

基金项目

重庆交通大学研究生科研创新项目“铁路术语的翻译演变与社会接受”(项目编号: CYS25577)。

参考文献

- [1] Richards, J. and MacKenzie, J.M. (1986) *The Railway Station: A Social History*. Oxford University Press.

- [2] 刘馥, 易振乾. 中国铁道要鉴[M]. 东京: 中国书林, 1906.
- [3] Kent, P.H. (1907) *Railway Enterprise in China: An Account of Its Origin and Development*. Edward Arnold.
- [4] 宓汝成. 帝国主义与中国铁路[M]. 上海: 上海人民出版社, 1980.
- [5] 金士宣, 徐文述. 中国铁路发展史[M]. 北京: 中国铁道出版社, 1986.
- [6] 张瑞德. 中国近代铁路事业管理的研究: 政治层面的分析(1876-1937) [M]. 中央研究院近代史研究所, 1991.
- [7] 黄华平. 国民政府铁道部研究[M]. 合肥: 合肥工业大学出版社, 2011.
- [8] 尹铁. 晚清铁路与晚清社会变迁研究[M]. 北京: 经济科学出版社, 2005: 320.
- [9] 郭实腊. 贸易通志[M]. 新加坡: 坚夏书院, 1840.
- [10] 徐继畲. 瀛寰志略[M]. 福建: 福建抚署, 1848.
- [11] 魏源. 海国图志[M]. 扬州: 古微堂, 1842.
- [12] 郭连城. 西游笔略[M]. 武昌: 武昌天主堂, 1859.
- [13] 段海龙. 工业遗产视野下的京张铁路[J]. 工程研究——跨学科视野中的工程, 2017, 9(3): 262-269.
- [14] 章清. 晚清历史的“想象”: 新事物与新技术的个体与社会时间[EB/OL]. 2024-09-20. <https://history.nankai.edu.cn/2024/0923/c16078a551588/page.htm>, 2026-03-05.
- [15] 朱从兵. 《申报》与中国近代铁路建设事业起步的舆论动员[J]. 安徽大学学报(哲学社会科学版), 2010(1): 97-107.
- [16] 县解. 从社会主义论铁道国有及中国铁道之官办私办[J]. 民报, 1906(5): 5-17.
- [17] 徐寿. 汽机命名说[J]. 格致汇编, 1876(6): 141-142.
- [18] 陈应年. 詹天佑和他编纂的《新编华英工学字汇》[J]. 出版史料, 2002(4): 84-86.
- [19] 王寅. 认知语言学的翻译观[J]. 中国翻译, 2005, 26(5): 15-20.
- [20] Rosch, E. (1975) Cognitive Representations of Semantic Categories. *Journal of Experimental Psychology: General*, **104**, 192-233. <https://doi.org/10.1037/0096-3445.104.3.192>
- [21] 郭实腊. 火蒸水气所感动之机关[J]. 东西洋考每月统记传, 1835(5): 1-8.
- [22] Lakoff, G. and Johnson, M. (1980) *Metaphors We Live by*. University of Chicago Press.
- [23] Bybee, J.L. (2010) *Language, Usage and Cognition*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511750526>
- [24] Langacker, R.W. (2008) *Cognitive Grammar: A Basic Introduction*. Oxford University Press.
- [25] 北京爱如生数字化技术研究中心. 爱如生申报数据库[DB/OL]. <http://dh.ersjk.com/>, 2026-03-19.
- [26] Tomasello, M. (2003) *Constructing a Language: A Usage-Based Theory of Language Acquisition*. Harvard University Press.
- [27] 曾鲲化. 祝中国交通界之前途[J]. 交通传习所杂志, 1909(1): 1-8.