

УДК 811.111'37'373

И. М. Колегаева – доктор филологических наук, профессор, заведующая кафедрой лексикологии и стилистики английского языка Одесского национального университета имени И. И. Мечникова;
Н. В. Загребельная – старший преподаватель кафедры английского языка в судовождении Одесской национальной морской академии

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ по ВОДЕ как смыслообразующий признак англоязычного ЛСП “водное транспортное средство”

Работа выполнена на кафедре лексикологии и стилистики английского языка ОНУ им. И. И. Мечникова

Статья посвящена лингвокогнитивному анализу лексико-семантического поля “водное транспортное средство”. Исследование проводится в русле ономаσιологического изучения отдельных когнитивных признаков, выделенных в результате дефиниционного анализа лексикографически зафиксированных англоязычных номинаций плавсредств. В центре внимания находятся когнитивные признаки ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, ВОДА.

Ключевые слова: лексико-семантическое поле, номинация, когнитивный признак.

Колегаєва І. М., Загребельна Н. В. Рух по ВОДІ як змістоформуюча ознака англомовного ЛСП “водний транспортний засіб”. Стаття присвячена лінгвокогнітивному аналізу лексико-семантичного поля “водний транспортний засіб”. Дослідження проводиться в річизі ономасіологічного вивчення певних когнітивних ознак, виокремлених унаслідок дефініційного аналізу лексикографічно зафіксованих англомовних номінацій плавзасобів. У центрі уваги знаходяться когнітивні ознаки РУХ, ВОДА.

Ключові слова: лексико-семантичне поле, номінація, когнітивна ознака.

Kolegaeva I. M., Zagrebelska N. V. MOVEMENT upon WATER as Sense-Forming Feature of the English LSF “Water Transport Vessel”. The article deals with linguo-cognitive analysis of lexico-semantic field “water transport vessel”. The research is done as an onomasiological investigation of certain cognitive features, singled out as a result of definition analysis of lexicographically registered English nominations of water vessels. Cognitive features MOVEMENT, WATER are highlighted here.

Key words: lexico-semantic field, nomination, cognitive feature.

Постановка научной проблемы и её значение. Обращаясь к изучению лексико-семантического поля (ЛСП) “водное транспортное средство” в английском языке, мы ставим перед собой задачу выявления тех закономерностей номинативной деятельности человека, которые сквозь призму языка отражают его когницию, т. е. видение, восприятие и осмысление определенного фрагмента окружающего мира. Англоязычный социум в силу обстоятельств своего формирования значительное внимание уделял водной среде и способам передвижения по воде с помощью тех или иных сооружений: лодок, парусников, кораблей и т. п.

Изложение основного материала и обоснование полученных результатов исследования. Наше исследование отчасти лежит в русле когнитивной ономаσιологии, прерогативой которой, по мнению Е. А. Селивановой, изначально было “объяснение связи между номинативной структурой единиц, их значением и понятием, с одной стороны, и отраженными в них свойствами объектов действительности с другой” [4, 15]. При этом мы находим из предпосылки о том, что номенклатура номинативных единиц, которыми оперируют профессионалы водного транспорта, моряки, грузоперевозчики и т. п., непременно отличается от номинативных единиц, которыми пользуются носители языка, не принадлежащие к данному профессиональному кругу. Таким образом, очевидно, что выполняемый нами анализ ЛСП “водное транспортное средство” учитывает дифференциацию профессиональной и наивной картины мира. Данная публикация касается наивной картины мира, точнее того ее фрагмента, в котором сосредоточены знания о водном транспорте.

Изучая лексико-семантическое поле “водное транспортное средство” в современном английском языке, исходим из наличия в семантике его конститuentов некоторого смыслового костяка, который

можно сформулировать как АРТЕФАКТНЫЙ КОНТЕЙНЕР, предназначенный для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ.

Признак АРТЕФАКТ отсылает к осознанию рукотворности номинируемых объектов. Так, например, этимология слова *boat* свидетельствует о том, что с давних времен человек использовал обработанный, а именно – выдолбленный ствол дерева как средство передвижения по воде [*ME bot < OE bāt = dugout canoe*].

Признак КОНТЕЙНЕР мы приписываем изучаемым артефактам на том основании, что они обладают прототипическими характеристиками контейнеров, перечисленными Е. С. Кубряковой: “вместилища с полыми пространствами для содержания чего-либо..., для свободного помещения в них других объектов” [2, 487]. Предназначенность плавсредств как контейнеров для размещения в них и перевозки грузов и людей лежит в основе классификации судов на грузовые, военные и пассажирские.

Когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ в наиболее общем виде манифестируется лексико-семантическими дефиниционными (т. е. выделенными из словарных толкований) признаками *travel, navigate, sail, transport, voyage*, которые эксплицируют информацию о функциональной предназначенности такого артефакта, как лодка, корабль, судно. Включив в круг изучаемого материала все лексические единицы (ЛЕ), зарегистрированные в общезыковых, непрофессиональных словарях английского языка, получаем материал, свидетельствующий о том, каким образом англоязычный социум (его непрофессиональный сегмент) трактует феномен водного транспортного средства.

Осмысливая полученные данные, формулируем перечень характеристик, уточняющих, а иногда видоизменяющих когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ. Такими характеристиками выступают: *источник* передвижения (информация о том, за счет чего корабль перемещается по воде), *скорость и траектория* передвижения, *целенаправленность* передвижения (информация о том, для чего корабль перемещается или просто находится на воде). Естественно, анализ подобных характеристик проводится в ракурсе ономаσιологических особенностей изучаемого материала и предполагает обнаружение языковых манифестантов соответствующих характеристик в ЛЕ поля.

Артефактность водного транспортного средства предполагает не только его рукотворность, но и наличие внешнего, имманентно не присущего ему источника передвижения в пространстве, т. е. лодка, корабль, судно мыслится как объект приложения некоторой силы, которая, собственно, и приводит его в движение, т. е. перемещает в пространстве.

Взгляд на лексическую семантику конститuentов изучаемого поля с точки зрения когнитивного профилирования показывает, что процесс освоения и совершенствования окружающего мира человеком отражается в складывающейся у него картине мира. Осознавая причинно-следственные связи, пронизывающие отдельные фрагменты мира и процессы, в нем происходящие, человек интерпретирует свои наблюдения, акцентируя в них наиболее существенное и затушевывая второстепенное. Как свидетельствует дефиниционный анализ, номинации водных транспортных средств в большинстве случаев акцентируют, выдвигают на передний план информацию о том, каков *источник силы*, приводящей артефакт в движение. Это различные типы весел, парусов, моторов: *oar, paddle, pole, sail, motor, engine*. При этом само транспортное средство мыслится как *объект* воздействия движущей силы, его номинация вмонтирована в пассивную конструкцию в роли пациенса при глаголах *to propel, to drive, to tow, to push*. См., например: *bark [a vessel propelled by oars, sails], punt [a boat propelled by a long pole], yacht [motor-driven vessel], barge [boat that is generally unpowered and towed or pushed by other craft]*.

Следует еще раз подчеркнуть, что в данном случае речь идет о ЛСП “водное транспортное средство” как фрагменте англоязычной наивной картины мира. Следовательно, информация о движителях судов имеет весьма обобщенный характер. Профессиональный тезаурус носителей английского языка, безусловно, покажет иную, намного более высокую степень детализации данных смысловых характеристик.

Как указывалось выше, когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ в семантике конститuentов изучаемого ЛСП уточняется также такими характеристиками, как *скорость*, с которой перемещается водное транспортное средство, и *траектория* его перемещения. *Скоростные показатели* варьируют от высоких до нулевых. Наиболее широко представлена максимальная часть этой шкалы; высокая скорость передвижения манифестируется такими дефиниционными признаками, как *high speed, fast*,

rapid: frigate [a **high-speed** ... sailing... vessel of the XVII – XIX c.]; destroyer [a small **fast** ... warship]; yacht [a ... vessel used for ... **rac**ing] → race [a competition of **speed**; **rapid** onward movement].

Любопытным оказывается наблюдение над деривационными связями глагола *to cruise*, который имеет в своей семантической структуре два энантиосемичных значения [об энантиосемии см. 1, 526; 5, 151]: быстрое и неторопливое передвижение.

Рассмотрим первое из значений: *to cruise* [travel at a **speed** providing **maximum** operating **efficiency** for a sustained period]. Эта семема глагольной лексемы *to cruise* выступает основой словообразовательного ряда *cruiser* = крейсер [one of a class of **fast** warship], *cruiser-carrier* = крейсер авианосец, *cruising submarine* = крейсерская подлодка, *cruiser-vessel* (спорт) = судно крейсерского класса. Эти дериваты обозначают *быстроходные* суда.

В то же время глагол *to cruise* имеет и другое значение: *to cruise* [sail as for pleasure; move along esp. in a **unhurried** fashion]. Эта глагольная семема порождает другой именной дериват – *cruiser*, *cruise-ship* = *круизный корабль*, т. е. пассажирское судно развлекательного назначения (*cruiser* [pleasure voyage]). *Скорость* передвижения подобных судов *невысока* (*unhurried*).

Противоположный конец скоростной шкалы можно обозначить как нулевая скорость. Именно так интерпретируем дефиниционный признак *anchored* в слове *lightship* [a ship with powerful lights or warning signals that is **anchored** in dangerous waters to alert other vessels]. Неподвижность, или нулевая скорость передвижения, оказывается дифференциальным признаком данного транспортного средства в том спектре его значения, который касается ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по воде. Судно *stout* на якоре в опасном для навигации месте, оставаясь при этом водным транспортным средством. Этим оно отличается от дебаркадера, плавучего ресторана и/или отеля, т. е. судна, стоящего на постоянном приколе у причала и переоборудованного из транспортного средства в нечто иное.

Когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ может уточняться характеристикой *траектория* движения. Здесь регистрируем возможные разновидности: *маневренность*, т. е. быстрая смена направлений движения судна, *постоянство* направления движения и *неопределенность* направления движения. Так, например, конституент ЛСП *destroyer* = *эсминец* дефинируется следующим образом: [a small, fast, **maneuverable** warship] → *manoeuvre* (n) [a **controlled change in direction** of a moving vessel]. Напротив, постоянство, неизменность направления движения судна акцентируется в дефиниции ЛЕ *liner* [... ship carrying passengers **on a regular route**]. Регулярность, неизменность движения судна по определенному, повторяемому из рейса в рейс маршруту (линии) противопоставляется другому возможному варианту – передвижению судна с переменной скоростью и непостоянным маршрутом. Именно таковы семантические признаки, вычлняемые на второй ступени дефиниционного анализа ЛЕ *tramp* (naut) [*tramp steamer*] ← *to tramp* [to go by an **indirect route** or at **no set pace**].

Завершая анализ когнитивного признака ПЕРЕДВИЖЕНИЕ в смысловой структуре ЛСП “водное транспортное средство”, проанализируем уточняющую характеристику “*целенаправленность*”. Рассмотрим, каким образом функциональная предназначенность различных водных транспортных средств отражается в наивной картине мира. Изучаемое англоязычное ЛСП весьма разнообразно в экспликации данной уточняющей характеристики. Согласно нашим наблюдениям, функциональное предназначение водных транспортных средств, манифестируемое в названиях судов или в их словарных дефинициях, сводится к следующим группам: (а) транспортировка грузов и людей; (б) вспомогательные функции; развлекательные услуги; (с) спасательные функции; (д) промышленная деятельность; (е) военные действия.

(а) Функция транспортировки очевидно занимает доминирующую позицию в этом перечне, не случайно она значится в названии изучаемого поля “водное транспортное средство”. В истории человеческой культуры появление любого артефактного транспортного средства было мотивировано необходимостью перемещения чего-либо / кого-либо в пространстве. См. дефиниционные статьи *to transport* [carry from one place to another], *to carry* [take from one place to another, transport]. Следует упомянуть об ономаσιологической активности семы “транспортировка”, которая присутствует в лексической семантике конституентов поля *ferry*, *liner*, *tanker*, *craft*, неизменно манифестируясь глаголами *transport*, *carry* или их дериватами.

(b) Как свидетельствуют дефиниционные статьи ЛЕ-конституентов изучаемого ЛСП, существует большое разнообразие водных транспортных судов, чьи функции имеют не собственно транспортный, но вспомогательный характер. Часть подобных плавсредств обслуживают другие суда, оптимизируя их передвижение по воде (буксируя их, пробивая им путь сквозь ледовое покрытие акватории, эскортируя их, предупреждая об опасном для судоходства участке акватории): *tugboat* [boat designed for **towing or pushing** larger vessel]; *ice-breaker* [ship built to **break a passage through ice-bound waters**]; *frigate* [ship used primarily for **escort duty**]; *light-ship* [ship ... anchored in dangerous waters to **alert other vessels**].

Другая разновидность вспомогательного функционирования пассажирских судов заключается в их “перепрофилировании”: функция транспортирования, т. е. пространственного перемещения пассажиров уходит в когнитивную тень, выдвигая на передний план функцию их развлечения, увеселения. Люди поднимаются на борт судна (*yacht*, *dinghy*, *barge*) не для того, чтобы переместиться из пункта А в пункт В, а для того, чтобы приятно провести время на борту такого судна: *yacht* [vessel used for **pleasure cruises**]; *dinghy* [small boat carried as a **pleasure craft** on a larger boat]; *barge* [pleasure boat used for **parties or formal ceremonies**].

Манифестанты уточняющих характеристик группы (b) отличаются большим разнообразием в первой подгруппе: *to tow*, *push*, *break passage*, *escort*, *alert*, в то же время манифестантом второй подгруппы выступает только вербальный маркер *pleasure*, однако об этой функции свидетельствует информация, заложенная во фреймах “круиз”, “вечеринка”, “официальная церемония на борту судна”.

В группу (c) мы включаем те ЛЕ, которые номинируют водные транспортные средства, предназначенные для выполнения спасательных функций, при этом отмечаем, что англоязычная наивная картина мира фиксирует данную функцию в очень обобщенном виде. Изучаемое ЛСП включает ЛЕ *lifeboat* [... boat used **for rescue**], одну из семем *dinghy* [a small boat carried as a **lifeboat** on a larger boat], а также библеизм *ark* = *ковчег*, который имеет словарную помету (Bible) и дефинируется как [the boat built by Noah **for survival** during the flood]. Манифестантами данной уточняющей характеристики выступают дефиниционные признаки *for rescue* и *for survival*.

Группа (d) объединяет ЛЕ, называющие суда, которые человек использует в своей промышленной деятельности: для добычи рыбы, ловли китов, в строительных целях. В последнем случае речь идет о дноуглубительных работах: *dredger* [a boat or barge equipped with a dredge] ← *dredge* [any of various machines...used to deepen harbors and waterways and in underwater mining]. Однако значительно чаще водные транспортные средства использовались для промысла рыбы, китов. Наравне с транспортировкой рыболовство, вероятно, следует считать древнейшей функцией изучаемых нами артефактов. Сема “рыболовство” вычленяется из самого названия судна или из его дефиниции. Ср: *fisher* [ship that fishes] ← *to fish* [catch or try to catch fish]; *trawler* [vessel used for trawling] ← *to trawl* [catch fish with a trawl-net].

До недавнего времени в мире была широко распространена добыча китов. Языковая картина мира отражает эту практику следующими номинативными единицами: *whaleboat* и *whaler*. Интересен исторический аспект промысла китов, преломленный в лексической семантике данных ЛЕ. *Whaleboat* [a rowboat **formerly used in pursuit and harpooning of whales**]. Дефиниционный признак *formerly used* указывает на то, что номинируемый артефакт – это реалия прошлого. Со временем на смену китобойным гребным суденышкам пришли мощные китобойные флотилии. *Whaler* [a whaling ship] ← *whaling* [the business or practice of hunting, killing and processing whales]. Как известно, на сегодняшний день в большинстве стран промысел китов находится под запретом.

Англоязычная наивная картина мира свидетельствует о давней и широко распространенной практике использования судов в военных целях. Выделенная нами подгруппа (e) оказалась наиболее объемной и вариативной. Около полутора десятков конституентов ЛСП “водное транспортное средство” эксплицируют милитаристское предназначение соответствующего артефакта. Гиперонимом этой подгруппы следует назвать ЛЕ *warship* (и его полный синоним *man-of-war*) = *боевой корабль*, остальные члены группы (e) выступают его гипонимами, не случайно большинство их дефиниций начинается с обозначения родового признака *warship*, к которому добавляются видовые признаки (размер, вооружение, быстроходность и т. д.): *frigate* [a **warship** larger than ...], *corvette* [a

fast, lightly armed warship, smaller than...], *battleship* [a warship ... carrying the greatest number of weapons], *destroyer* [a ... warship armed with guns, torpedoes, depth charges and guided missiles].

Размер судна, прочность корпуса (толщина брони), скорость движения и тип вооружения на его борту – такова совокупность наиболее ономазиологически релевантных признаков данной группы денотатов. Различные комбинации этих признаков порождают различные номинативные единицы, обозначающие боевые корабли.

Интересно, что “человеческий фактор” исключен из набора ономазиологически важных признаков. Наличие команды корабля, ее численность, иерархическая структурированность практически полностью остается вне номинативного поля. Редкими исключениями выступают ЛЕ *admiral's power-boat* и дефиниция ЛЕ *flagship* [a ship that carries a fleet or squadron commander and bears the commander's flag]. Пресуппозиционно сема “люди” присутствует в дефиниционном признаке “враги”, “вражеский”: *enemy* [a group of foes or hostile forces]. Так, объясняя значение слова *fire-ship*, словарь уточняет, что это корабль, начиненный взрывчаткой и направленный в сторону вражеских кораблей [a military vessel loaded with explosives and combustibles and set adrift among enemy ships]. Кроме того, логика развития ситуации подсказывает, что на подобном корабле людей нет, т. к. он дрейфует в сторону вражеских судов (*set adrift*), т. е. движется туда за счет течения.

Последним из описываемых нами ядерных когнитивных признаков, объединяющих все конститuentы ЛСП (АРТЕФАКТ, имеющий форму КОНТЕЙНЕРА, предназначенный для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ), выступает когнитивный признак ВОДА. Рассмотрим перечень ЛЕ, в которых данный признак уточняется какими-либо дополнительными характеристиками. Заметим, что подобная информация представлена в конститuentах ЛСП “водное транспортное средство” весьма скромно.

В наивной картине мира когнитивный признак ВОДА в изучаемом ЛСП уточняется прежде всего по параметру погруженности в водную среду. При этом точкой или, точнее, линией отсчета выступает поверхность воды. Возможность или невозможность функционирования транспортного средства ниже этой линии делит все ЛСП на надводные и подводные. К последним относится ЛЕ *submarine*, которая как своим названием, так и дефиницией эксплицирует погруженность в воду, функционирование *под водой*. Дефиниционная статья ЛЕ *submarine* такова: [a ship capable of operating submerged] ← *to submerge* [place underwater]. В данной дефиниции важны все три составляющие: (1) *ship* = судно, (2) *capable of operating* = способное функционировать и, конечно, (3) *submerged* = погруженное в воду. Второй из этих информационных блоков отличает подводную лодку от затонувшего судна, первый блок отличает субмарину от батискафа, который не способен к автономному перемещению, что свойственно судну.

Основная часть ЛСП “водное транспортное средство” все же принадлежит конститuentам, называющим суда, чье функционирование предполагает лишь частичную погруженность корпуса в водную среду. Наименования или дефиниционные признаки некоторых из этих конститuentов уточняют характеристики водной среды. Так, если вода скована льдом (*ice-bound waters*), то по ней способны двигаться ледоколы (*ice-breakers*), если вода недостаточно глубока, то по ней передвигаются на плоскодонном судне *punt* [flatbottomed boat, propelled by pole used in shallow waters]. Напротив, глубоководье – это среда плавания большого корабля: *ship* [a vessel of considerable size for deep-water navigation]. Наличие подводных скал, рифов или других препятствий делает соответствующую акваторию опасной (*dangerous waters*), об этом предупреждают специальные суда (*light-ships*), обеспечивающие безопасность судоходства.

Когнитивный признак ВОДА может уточняться не только за счет квалификации водной поверхности и экспликации глубинных характеристик. Иногда ВОДА трактуется в географическом аспекте как водный массив типа река, море, океан, пролив и т. п. Соответствующие кванты информации в некоторых случаях эксплицируются в дефинициях. Так, если исходить из словарных толкований, то для передвижения по рекам предназначена *keel-boat* [a riverboat with a keel but without sails used for carrying freight], одна из разновидностей гондол: *gondola* [a flat bottomed riverboat]. Толкования ЛЕ *ferry* восходит к глаголу *to ferry* [transport people, vehicles or goods by boat across a body of water], т. е. перевозка людей и грузов осуществляется через водный массив, пересекая реку, пролив и т. п.

Выводы. Подводя итог вышеизложенному, подчеркнем несомненную, с нашей точки зрения, плодотворность такой исследовательской процедуры, как “когнитивная интерпретация” [3, 9]. Она позволяет осуществить переход от вербально выраженных компонентов лексической семантики языковых единиц к более обобщенным смысловым блокам – когнитивным признакам, объединяющим разнообразные ЛЕ в единое лингво-когнитивное целое, в нашем случае это ЛСП “водное транспортное средство”. Все конститuentы этого поля тем или иным способом реализуют когнитивную модель АРТЕФАКТНЫЙ КОНТЕЙНЕР, предназначенный для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ.

Перспективой выполненного исследования выступает лингвокогнитивный анализ профессионально-специфицированного варианта лексико-семантического поля “водное транспортное средство” в современном английском языке.

Литература

1. Ахманова О. С. Словарь лингвистических терминов / О. С. Ахманова. – Изд. 2. – М. : Сов. энцикл., 1969. – 608 с.
2. Кубрякова Е. С. Язык и знание: На пути получения знаний о языке: Части речи с когнитивной точки зрения. Роль языка в познании мира / Е. С. Кубрякова. – М. : Яз. славян. культуры, 2004 – 560 с.
3. Попова З. Д. Основные черты семантико-когнитивного подхода к языку / З. Д. Попова, И. А. Стерник // Антология концептов / под ред. В. И. Карасика, И. А. Стернина. – М. : Гнозис, 2007. – С.7–9.
4. Селиванова Е. А. Когнитивная ономазиология : монография / Е. А. Селиванова. – Киев : Изд-во укр. фитосоциол. Центра, 2000. – 248 с.
5. Селіванова О. О. Лінгвістична енциклопедія / О. О. Селіванова. – Полтава : Довкілля-К, 2010. – 844 с.

Статья сдана в редколлегию
31.03.2011 г.