

Загребельная Н. В.,

Одесская национальная морская академия, г. Одесса

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ПО ВОДЕ КАК КОГНИТИВНЫЙ ПРИЗНАК АНГЛОЯЗЫЧНОГО ЛСП «ВОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО»

Стаття присвячена лінгвокогнітивному аналізу лексико-семантичного поля «водний транспортний засіб». У центрі уваги знаходяться основні характеристики когнітивної ознаки ПЕРЕСУВАННЯ. Детально аналізуються константи когнітивної моделі АРТЕФАКТНИЙ КОНТЕЙНЕР для цілеспрямованого ПЕРЕСУВАННЯ по ВОДІ.

Ключові слова: лінгвокогнітивний, лексико-семантичне поле, когнітивна ознака, конститuent, когнітивна модель.

Статья посвящена лингвокогнитивному анализу лексико-семантического поля «водное транспортное средство». В центре внимания находятся основные характеристики когнитивного признака ПЕРЕДВИЖЕНИЕ. Детально анализируются конститuentы когнитивной модели АРТЕФАКТНИЙ КОНТЕЙНЕР для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ.

Ключевые слова: лингвокогнитивный, лексико-семантическое поле, когнитивный признак, конститuent, когнитивная модель.

The article deals with linguo-cognitive analysis of lexico-semantic field «water transport vessel». Main characteristics of a cognitive feature MOVEMENT are highlighted here. Constituents of cognitive model ARTFACT CONTAINER for purposeful MOVEMENT on WATER are analyzed in detail.

Key words: linguo-cognitive, lexico-semantic field, cognitive feature, constituent, cognitive model.

В истории материальной культуры такие артефакты, как челнок, лодка, корабль так же, как и повозка, сани появились потому, что человеку нужно было перемещаться в пространстве самому и перемещать те или иные субстанции, предметы, скот, других людей. Среда, в которой передвигались эти артефакты, определила их конструктивную типологию: повозке нужно было колесо, саням – полозья, лодке – контейнер, способный держаться на воде и двигаться в нужном направлении. Исходя из этих общих посылок, приходим к выводу о правильности предложенной нами когнитивной модели, реализуемой в конститuentах ЛСП «водное транспортное средство».

Когнитивная модель, «объективированная, овнешненная в языке» [3, с. 7] всеми конститuentами ЛСП «водное транспортное средство», формулируется нами следующим образом: АРТЕФАКТНИЙ КОНТЕЙНЕР для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ. Когнитивные признаки АРТЕФАКТ, КОНТЕЙНЕР, ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, ВОДА имеют различную степень детализации, конкретизации в анализируемых единицах, что в первую очередь определяется запасом фоновых (профессиональных) знаний носителей языка как субъектов номинативной деятельности.

Целесообразность выделения когнитивной модели представляется нам бесспорной. Аргументом может служить, к примеру, тезис Дж. Лакоффа: «В нашем стремлении понять мир мы используем когнитивные модели. В частности, мы используем их при теоретическом осмыслении мира, при создании научных теорий» [2, с. 163]. В. Эванс также предлагает свое видение когнитивной модели: «в моем значении когнитивная модель – это связанная, во многом нелингвальная структура знания. Это очень специфицированная концептуальная сущность» [5, с. 26].

Актуальность нашего исследования заключается в его лингвокогнитивной направленности и включенности в антропоцентрическую парадигму современных лингвистических изысканий.

Целью исследования является лингвокогнитивный анализ основных характеристик когнитивного признака ПЕРЕДВИЖЕНИЕ по ВОДЕ.

Материалом исследования является выборка объемом более 800 номинативных единиц (слов, словосочетаний, фразеологизмов), отобранных из 20 лексикографических источников: общеязыковых толковых, переводных, этимологических, фразеологических словарей, а также из специальных морских словарей, справочников и энциклопедий.

Когнитивный признак есть абстрактный, обобщенный феномен. В реальном языковом материале он проявляется рядом более конкретных характеристик, а именно, вербализуемыми квантами информации: о *функции*, ради выполнения которой передвигается судно; о том, что выступает источником силы, перемещающей судно, т. е. о *движителе*; о траектории движения, т. е. о *маршруте*; о том, каковы особенности *управления* судном.

Данные характеристики, уточняющие когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ по ВОДЕ, приведены в порядке убывания их экспликаций в вокабулярном списке конститuentов поля. В таком же порядке изложим результаты наблюдений над ними.

Наиболее широко и вариативно представленную характеристику *функция* мы рассмотрели ранее [2, с. 88-95].

Когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ в номинации судов может также уточняться сведениями об источнике движущей силы. Характеристика *движитель* оказывается ономазиологически релевантной прежде всего при формировании профессионального варианта ЛСП «водное транспортное средство». Более 50 его конститuentов содержат в своей структуре компоненты, вербализующие эту информацию, иногда узко профессионального характера, как, например, *superconductive // electromagnetic propulsion ship [судно с электромагнитным принципом движения, в котором используется сверхпроводимость]*, *multistep boat ↔*

singlestep boat [многореданный ↔ однореданный катер], *direct-drive diesel ship* [судно с безредукторной дизельной энергетической установкой].

Семантическое пространство данного сегмента ЛСП демонстрирует, на наш взгляд, три тематических центра, выражаемых вербально в поликомпонентных ЛЕ. Один тематический центр – это семантема «принудительное движение». Она эксплицируется лексически с помощью дериватов следующих переходных глаголов: *to propel* [cause to move forward], *to drive* [propel, urge forward], *to power* [supply with power, esp. mechanical power].

Вторая ступень дефиниционного анализа свидетельствует, что в эту же группу следует включить глаголы: *to pull* (naut) [propel by rowing], *to row* (naut) [propel a boat with oars], *to paddle* (naut) [propel a watercraft with paddles].

Другой тематический центр – это семантема «тип энергии». Она вербализуется существительными / прилагательными *wind, steam, electric, gas, atomic, nuclear*.

Третий тематический центр обозначим, несколько условно, как семантему «механизм». Сюда включаем номинации артефактов, с помощью которых осуществляется принудительное движение судна. Вербализаторы данной семантемы таковы: *oar, paddle, sail, motor, engine, diesel, turbine, rotor, screw, stern-wheel*.

Всевозможные комбинации вербализаторов этих трех семантем порождают большое разнообразие и тонкую смысловую нюансировку номинативных единиц. Например, семантема «принудительное движение» реализуется, в частности, в таких комбинациях: *to propel: airscrew-propelled ship, nonselfpropelled ship; to power: nuclear-powered vessel, conventionally powered vessel, gas-turbine powered ship; to drive: motor-driven vessel, paddle-driven vessel, steam-driven ship; to pull: pulling boat; to row: rowing boat*. Вербализаторы этой семантемы, в отличие от двух других, тяготеют к синонимическим взаимозаменам, например: *diesel-powered // ~propelled ship, screw-driven // ~propelled ship, wind-driven // ~powered ship*.

Семантема «тип энергии» вербализуется в комбинациях с остальными смысловыми компонентами, порождая такие ЛЕ, как *electric ship, diesel-electric ship, gas-turbine-powered ship, steam-driven ship, wind-driven ship*. Синонимическая замена данных элементов номинативных единиц зафиксирована единожды: *atomic // nuclear powered vessel*.

Вербализация семантемы «механизм» осуществляется, в частности, в таких ЛЕ: *twin screw ship, screw-propelled ship, gas-turbine-engined ship, motor-sail ship, paddle boat, side-paddle ship, pair-oared boat, rotor ship*. Случаев синонимии этих вербализаторов нет вообще.

Анализируемая часть выборки содержит также ЛЕ, в которых смысловая характеристика *движитель* эксплицируется только дефиниционно. См., например, *bark* (barque) [a small vessel propelled by oars or sails]; *caïque* [a sailing or rowing boat used in Turkey and in Malta]; *lugger* [a small sailing vessel...]; *skiff* [a small light boat which can comfortably be rowed single-handed]; *kayak* [a small canoe...propelled by a double-blade paddle].

Соответствующие конститuentы поля – это универбы, входящие в профессиональный вариант ЛСП «водное транспортное средство» вместе с инкорпорируемой частью наивного варианта этого поля. Сравнивая эти однословные номинации с развернутыми поликомпонентными ЛЕ, рассмотренными выше, еще раз убеждаемся в дескриптивности и семантической прозрачности узко-профессиональных номинаций.

Когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ может уточняться характеристикой «маршрут, по которому водное транспортное средство перемещается по воде». Вербализация этой семантической характеристики имеет место в ЛЕ-универбах или поликомпонентных номинациях, содержащих слова *liner, ferry, shuttle, tramp*.

Универб *liner* дефинируется как [a large commercial ship carrying passengers on a regular route]. Семы *регулярность* и *маршрут* оказываются ономазиологически релевантными при номинации таких судов, они присутствуют во всех других – поликомпонентных – ЛЕ со словом *liner*. См. например, *cargo liner // liner vessel // ~ship* [a cargo vessel which is employed in regular scheduled runs], *express liner* [a fast ship used on a scheduled service between specified ports].

Идея регулярности, повторяемости маршрута морских переходов вербализуется и в ЛЕ *shuttle tanker // ~ship* [a tanker which lifts oil from offshore fields and transports it to a shore storage on repeated trips] ← *shuttle* [regular travel back and forth over an established route by a vehicle].

Комбинация сем *регулярность, повторяемость* и *маршрут передвижения* реализуется также в ЛЕ со словом *ferry*, однако здесь появляется еще более узкая характеристика, уточняющая когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, а именно: *регулярный маршрут, предполагающий пересечение узкостей*. См. например, *ferry* [a ship or boat used ... on a regular schedule between two or more points], *car ferry* [... vessel that plies from one place to another crossing channels, rivers, lakes, canals, etc]. Этимологически слово *ferry* восходит к индоевропейскому корню *per-* со значением *to pass over*.

По признаку «регулярность / нерегулярность маршрута», реализуемому в ЛЕ, можно противопоставить номинации со словом *liner, shuttle, ferry* с одной стороны и номинации со словом *tramp* – с другой стороны. См., например, *trampship // tramp boat // ~vessel* [a merchant ship plying the oceans seeking cargoes wherever they are to be found, трамповое судно, бродячее судно]. Слово (морфема) *tramp(-)*, входя в номинации судов, привносит свое общезыковое значение [to wander aimlessly] ← *wander* [to go by an indirect route].

Уточняющая характеристика *маршрут ПЕРЕДВИЖЕНИЯ* не очень часто эксплицируется в конститuentах ЛСП «водное транспортное средство». Около полутора десятков номинаций включают соответствующий смысловой элемент в сигнификативное значение ЛЕ.

До настоящего момента объектом нашего анализа выступали семантические характеристики в той или иной степени, тем или иным образом эксплицируемые в *обоих* вариантах (наивном и профессиональном) ЛСП «водное транспортное средство». Далее обратимся к небольшому корпусу ЛЕ, вербализующих те кванты информации, которые актуальны исключительно в рамках профессиональной коммуникации.

Примером такой информации являются сведения о *характере управления судном*. В частности, судно, обо-

рудованное системой управления с применением ЭВМ, называется *computer-controlled ship*. Такая семантически прозрачная терминологическая единица в профессиональном жаргоне дублируется оценочной ЛЕ *smart ship* и шуточно дескриптивной ЛЕ *push-button ship*.

Полностью автоматизированное судно, управляемое дистанционно и функционирующее без экипажа, называется тремя синонимичными ЛЕ: *unmanned ship // robot ship // drone ship*. Последняя номинация заимствована из авиационной профессиональной лексики: *drone* (авиаци.) [*беспилотный самолет*]. В свою очередь, авиационный термин *drone* – это метафорически трансформированный биологический термин *drone* (энтом.) [*трутень*], который дефинируется следующим образом [*a male bee that has no sting, performs no work and has the sole function of mating the queen bee*]. Основанием переноса номинации выступает сема *отсутствие* (чего-то существенного для данного класса объектов): *bee that has no sting* → *pilotless aircraft*. В итоге выстраивается следующая цепочка когнитивных трансформаций: пчела без жала → самолет без пилота → корабль без экипажа.

Сугубо профессиональное видение объекта номинации отражено в обозначении спасательной шлюпки, которая, попадая в воду (например, будучи сброшенной с тонущего корабля), самостоятельно, без внешней помощи принимает правильное положение: *self-righting boat* [*самоспрямяющаяся шлюпка*]. Подобные тонкости конструкции и управления плавсредством вряд ли известны непрофессионалу.

Особый сегмент ЛСП «водное транспортное средство», существующий исключительно в его профи варианте, объединяет ЛЕ, номинирующие суда по их административно-юридическому статусу. Мировая практика судостроения и эксплуатации судов предполагает классификацию и регистрацию судов, начиная с определенных параметров их вместимости (от 100 и более регистровых тонн). Этим видом юридической деятельности заняты т. н. судовые регистры – классификационные общества, объединяющие судовладельцев, судостроителей, страховщиков. Наиболее известен регистр Ллойда (Lloyd's Register of Shipping), который функционирует в Великобритании с 1760 г. Столетие позже было создано Американское бюро судоходства (The American Bureau of Shipping). Присвоенный судну класс фиксируется в регистровых книгах, выпускаемых ежегодно и имеющих сведения о всех морских судах мира.

Юридический и административный аспект существования судов гражданского и военного флота также отражается в зеркале их номинаций. Выборка профи варианта анализируемого ЛСП включает такие ЛЕ, как *classed ship* [*судно, имеющее класс, присвоенный классификационным обществом*], *registered vessel* [*морское торговое судно, занесенное в регистр*]. Внесению в регистр подлежат не все суда, однако их юридический статус все же обозначается. Так, например, небольшие рыболовецкие и каботажные суда, а также яхты и прогулочные катера не вносятся в регистр, но имеют самостоятельный статус *licensed vessel // enrolled ship* [*a ship which is not required to be registered so long as she is not engaged in foreign trade*].

Номинация судна может также релятивно, в рамках определенного контекста, эксплицировать его принадлежность к тому или иному государству: *domestic ship* [*отечественное судно, принадлежащее данной стране*], *national flag ship // ~vessel // flag vessel* [*vessel trading under the flag of the country in question, судно под национальным флагом и зарегистрированное на территории данной страны*].

Любопытную юридическую уловку в судостроении и эксплуатации судна эксплицирует название и дефиниция судна *paragrapher* [*a vessel constructed with a gross tonnage marginally below significant tonnage size at which more stringent regulations come into force*]. Судно построено таким образом, что его тоннаж лишь едва-едва не достигает порога, за которым оно бы попадало в следующий класс судов (регистрация в другом параграфе), а это повлекло бы дополнительные, более строгие регуляторные требования к его эксплуатации.

Стремление минимизировать расходы на содержание судна заставляют некоторых судовладельцев пользоваться судами класса *coaster* [*a small vessel, under 499 tons gross, which trades from coast to coast. Her small tonnage exempts her from certain port charges. Despite the word «coaster», some of these vessels are engaged on long voyages*]. Как утверждает морская энциклопедия, «малый тоннаж такого судна избавляет его от части портовых сборов, однако не препятствует возможным длительным морским переходам».

Очевидно, что все вышесказанное подтверждает тезис о большей дробности и информационной насыщенности конститuentов профи варианта ЛСП по сравнению с его наивным вариантом.

Перспективой следующего исследования является анализ когнитивного признака ВОДА.

Литература:

1. Загребельная Н. В. Основные характеристики когнитивного признака «целенаправленное передвижение» ЛСП «водное транспортное средство» / Загребельная Н. В. // Записки з романо-германської філології. – Вип. 30. – Одеса : КП ОМД, 2013. – С. 88-95.
2. Лакофф Дж. Женщины, огонь и опасные вещи: Что категории языка говорят нам о мышлении / Джордж Лакофф – М. : Языки славянской культуры, 2004. – 792 с.
3. Попова З. Д., Стернин И. А. Когнитивная лингвистика / З. Д. Попова, И. А. Стернин. – М. : АСТ: Восток-Запад, 2007. – 314 с.
4. Селіванова О. О. Лінгвістична енциклопедія / О. О. Селіванова. – Полтава : Довкілля – К, 2010. – 844 с.
5. Evans V. Towards a cognitive compositional semantics: An overview of LCCM theory / Vyvyan Evans // Further Insights into Semantics and Lexicography / Ed. by Ulf Magnusson, Henryk Kardela and Adam Glaz. – Lublin : Wydawnictwo UMCS, 2007. – P. 11-42.