

Н. В. Загребельная

Одесская национальная морская академия

АНГЛОЯЗЫЧНЫЕ ФРАЗЕОЛОГИЗМЫ КАК СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПЕРИФЕРИЙНОЙ ЗОНЫ ЛСП «ВОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО»

Розглянуто англomовні фразеологічні одиниці як складові периферійної зони лексико-семантичного поля «водний транспортний засіб», проаналізовано їх мотиваційну базу на основі чотирьох когнітивних ознак: артефакт, контейнер, пересування, вода.

Ключові слова: фразеологічна одиниця, лексико-семантичне поле, когнітивна ознака, мотиваційна база, периферійна зона.

Рассмотрены англоязычные фразеологические единицы как составляющие периферийной зоны лексико-семантического поля «водное транспортное средство», проанализирована их мотивационная база на основе четырех когнитивных признаков: артефакт, контейнер, передвижение, вода.

Ключевые слова: фразеологическая единица, лексико-семантическое поле, когнитивный признак, мотивационная база, периферийная зона.

The article studies English phraseological units as the peripheral zone constituents of the lexico-semantic field “water transport vessel”. The motivation base on the foundation of four cognitive features (artifact, container, movement, water) is analyzed.

Keywords: phraseological unit, lexico-semantic field, cognitive feature, motivation base, peripheral zone.

Данная статья посвящена изучению периферийной зоны лексико-семантического поля «водное транспортное средство» в англоязычной картине мира.

Водный транспорт с давних времен и по сегодняшний день играет значительную роль в экономической и культурной жизни англоговорящих стран, что нашло отражение в концептуальной и языковой картине мира, собственно, в том ее фрагменте, который содержит совокупность лексикализованных понятий, соотносимых с такими объектами материального мира, как водные транспортные средства. Иерархическая упорядоченность понятий и гиперо-гипонимическая структурированность их лексических обозначений образуют лексико-семантическое поле, изучаемое в нашей работе с позиций лингвокогнитивистики, поскольку данное лексико-семантическое поле (далее – ЛСП) рассматривается, прежде всего, как вербализация общекультурных, а также профессиональных знаний и представлений носителей языка о соответствующем участке окружающего мира. Причем мы исходим из постулата о значительном расхождении двух вариантов данного поля (общеязыкового и профессионального). Основанием для этого служат многочисленные наблюдения лингвистов над социолектным раслоением общенационального языкового массива.

Теоретической базой данного исследования послужили научные публикации отечественных и зарубежных ученых. В частности, наша работа базируется на постулатах общего языкознания, почерпнутых из работ Бодуэна де Куртенэ, С. Д. Кацнельсона, В. И. Кодухова, И. П. Сусова. Труды Н. В. Алефиренко, Н. Д. Арутюновой, Н. Н. Болдырева, Л. М. Васильева, И. М. Кобозевой, Дж. Лайонза,

М. В. Никитина, З. Д. Поповой, И. А. Стернина, Е. А. Селивановой, В. Н. Телии, А. А. Уфимцевой, Е. В. Тарасовой, Т. С. Шура, Г. Лэнекера легли в основу нашего изучения семантики исследуемого ЛСП. Когнитивный аспект изучения лексического состава английского языка освещался в работах Е. С. Кубряковой, Дж. Лакоффа, А. А. Потебни, З. А. Харитончик, Л. Барсалоу, У. Крофта, В. Эванс, Ч. Филлмора, Р. Джакендофа, Э. Рош, А. Вежбицкой, Дж. Тейлора. Рассуждения о роли личности в процессах познания и культурного освоения мира мы почерпнули из работ К. Ажежа, В. фон Гумбольдта, Ю. П. Караулова, В. А. Масловой.

Актуальность настоящего исследования заключается в его лингвокогнитивной направленности и включенности в антропоцентрическую парадигму современных лингвистических изысканий. В центре нашего внимания оказывается роль познающего субъекта в процессах восприятия и категоризации мира, которые детерминируют процессы вербализации, ословливания мира.

Целью данной статьи является изучение фразеологических единиц (далее – ФЕ) английского языка, которые образно переосмысливают выделенную нами когнитивную схему: водное транспортное средство – это АРТЕФАКТНЫЙ КОНТЕЙНЕР для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ.

Материалом исследования послужили ФЕ, отобранные из идиоматических словарей английского языка, а также из общезыковых (толковых и переводных) словарей при наличии у них словарной единицы соответствующей пометы (*idiom.*, *посл.* и т. п.).

Данные ФЕ образуют периферию изучаемого ЛСП «водное транспортное средство».

Отметим, что ядро изучаемого ЛСП образуют четыре эквонима: *boat*, *craft*, *ship*, *vessel*, совокупно выступающих в функции гиперонимов по отношению к конституентам медиальной зоны, в которую входят более пятидесяти номинативных единиц, вербально специфицирующих тот или иной когнитивный признак из числа указанных выше (представленных заглавными буквами): *dugout canoe* [АРТЕФАКТ], *tanker*, *cruise-liner*, *whaler*, *gondola* [КОНТЕЙНЕР], *merchantman*, *tramp*, *paddle boat* [ПЕРЕДВИЖЕНИЕ], *ice-breaker*, *submarine* [ВОДА] [1].

Периферийная зона ЛСП «водное транспортное средство» отличается тем, что не все образующие ее фразеологизмы содержат номинацию плавсредства как такового: *ship*, *boat*, *vessel* и т. п. Нередко ФЕ включается в изучаемое ЛСП на основании того, что, даже не имея в своем составе подобного компонента, она тем не менее образно переосмысливает один (или более) из четырех когнитивных признаков, выделенных как смысловой костяк, объединяющий все номинативные единицы поля.

Из числа номинаций судов как таковых чаще всего образному переосмыслению подвергаются ядерные лексемы *ship* и *boat*. Некоторые из таких фразеологизмов можно считать межкультурными универсалиями:

– *a great ship asks deep waters* / большому кораблю большое плавание [выдающаяся личность должна совершать большие дела] [ODEI];

– *to be in the same boat* / находиться в одной лодке [находиться в ситуации, которая небезопасна для всех ее участников в равной степени] [AID].

Другие фразеологизмы присущи только англоязычной картине мира: *when my boat / ship comes in* [когда я разбогатею] [ODEI].

Кроме лексем *ship* и *boat*, во фразеологизмах, содержащих номинацию судна, зарегистрированы однократно использованные единицы *vessel*, *barge*, *ark*, *canoe*, *A1: a weaker vessel* [a person less able to withstand strain; слабое звено]; *to paddle your own canoe* [be individual, independent]; *it came off the ark* [extremely

old, со времен Ноева ковчега]; *AI* [*something of high quality*, так регистр Ллойда маркировал суда высочайшего класса] [WCE].

Перейдём к рассмотрению отдельных составляющих ЛСП «водное транспортное средство» в свете их образного переосмысления и образования конститuentов периферийной зоны.

Когнитивный признак АРТЕФАКТ лежит в смысловой структуре очень глубоко и манифестируется наименее очевидными средствами.

Нам представляется, что данный признак «прочитывается» в метафорически переосмысленном выражении *to launch something* [*to set going, initiate*] ← *to launch a ship* [*a ship is launched when she slips down the ramps into the water for her maiden voyage*] [MED]. Судно спускают на воду (при этом оно соскальзывает со *стапелей*), когда оно *построено*, т. е. создано человеком, и может выходить в свой первый рейс. Аналогичной процедуре (*launching* = запуск, старт) подлежат рукотворные объекты или некоторые организационные проекты, кампании. К естественно-природным объектам данное действие вряд ли применимо.

Когнитивный признак КОНТЕЙНЕР, в терминах которого мыслится корабль, уточняется различными дополнительными характеристиками, такими как: размер, форма, конструктивное устройство контейнера, его содержимое [2]. Данные уточняющие характеристики, будучи присущими понятию судно, корабль, нередко становятся мотивационной базой для расширения семантической структуры лексемы за счет приращения ее образного компонента, для образования фразеологизма.

В некоторых эпидигматических процессах прослеживается актуализация характеристики малый размер КОНТЕЙНЕРА. В этом случае подчеркивается теснота внутреннего пространства судна. В старину кубрики, где размещался рядовой состав экипажа кораблей, были очень небольшие, спальных мест для всех не предполагалось. Матросы спали по очереди на одних и тех же койках. Такое спальное место называлось *hot bunk* [*a bunk used successfully by more than one sailor*] [ODEE], т. е. койка не успевает остыть после спавшего в ней моряка, а в нее уже ложится отдыхать матрос из следующей вахты.

Решением проблемы места для сна в условиях крайней тесноты судовых помещений было использование ночью подвесных гамаков, которые на день убирались, чтобы освободить пространство для других видов деятельности. При этом размер гамака не должен был превышать определенный стандарт. Чтобы проверить, не слишком ли велик гамак, его протягивали сквозь кольцо соответствующего диаметра. Вероятно, это требовало немалых усилий, вся процедура называлась *to go through the hoop* [*passing hammocks through a hoop gauge to check that they were of uniform size*]. Со временем выражение приобрело образное значение [*to undergo an ordeal*] [MED], т. е. пройти суровое испытание.

Внутренне пространство военного, грузового корабля настолько компактно, что сходни, трапы (*gangways*) и т. п. проходы на них обычно узкие, разминуться двоим на них невозможно. Поэтому, когда член офицерского состава подходил к такому проходу, раздавалась команда *Gangway!* [*usually shouted at ratings for them to step aside for a superior naval officer*] [MED], рядовые (*ratings*) должны были уступить дорогу офицеру. В настоящее время восклицание *Gangway!* имеет более общее значение [*get out of the way, прочь с дороги!*]

Проанализированные выше ФЕ, составляющие периферийную зону ЛСП «водное транспортное средство», демонстрируют когнитивную процедуру уточнения одной из характеристик признака КОНТЕЙНЕР, а именно: корабль – это КОНТЕЙНЕР большого размера (взгляд снаружи) и корабль – это КОНТЕЙНЕР маленького размера (взгляд изнутри). С. И. Потапенко называет подобный фено-

мен внешней или внутренней перспективой концептуализации, которая «локализует индивида за пределами трехмерного пространства, соотносимого с КОНТЕЙНЕРОМ, или внутри его» [6, с. 336].

Корабль – это КОНТЕЙНЕР, который должен содержаться в идеальном порядке, об этом свидетельствует ФЕ *ship-shape [in good order, tidy, well organized]* [AID]. В сегодняшнем узусе этот фразеологизм приложим к любому другому объекту, организации и т. д., в которых царит порядок. Аналогичным образом функционирует и ФЕ *to run a taut ship [to run an organization in an orderly and disciplined manner]* [WCE]. Наличие морфемы / слова *ship(-)* эксплицитно отсылает к образу корабля.

Вместе с тем есть целый ряд фразеологизмов с аналогичной семантикой (порядок на корабле любой ценой), которые тем не менее для носителей современного английского языка утратили такую семантическую ассоциацию, приобретя взамен ложную, «народную» этимологию и трактовку. Так, например, широко известна идиома *the devil to pay [smth very difficult to be done]*, которая может ложно трактоваться как необходимость заплатить дьяволу за что-то. На самом деле, изначально речь шла о необходимости законопатить и просмолить (*caulking and paying*) линию стыка между палубой и бортовой обшивкой судна (это место называется *devil*). Сложность такой работы (очень мало места, работать приходится в согнутом положении) может усугубляться недостатком горячей смолы (*hot pitch*). Полная, несокращенная версия этой ФЕ такова: *the devil to pay and no pitch hot [smth hell-fire difficult to be done and there is nothing to do it with]* [ODEI].

Мотивационной базой формирования ФЕ также выступает когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ судна. Из донорской сферы «судоходство» черпаются следующие уточняющие характеристики: направление и характер ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, его дальность и целенаправленность, а также взаимодействие движущихся судов между собою. Будучи перенесенными в целевую семантическую сферу, они мотивируют номинацию процессов, действий, ситуаций, весьма далеких от судоходства. Ниже приводим анализ такого перенесения.

Очевидно, что когнитивный признак ДВИЖЕНИЕ является чрезвычайно востребованным в семантических процедурах метафорической презентации всевозможных процессов, как связанных с физическим перемещением объектов / субъектов, так и в других динамически изменяющихся состояниях чего-либо / кого-либо.

Рассмотрим метафорическое переосмысление признака ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, которое сопровождается уточнением направления движения. Напомним, что водное транспортное средство мыслится как КОНТЕЙНЕР такой формы, в которой различаются передняя и задняя части (нос и корма), передвижение этого контейнера также мыслится в первую очередь в координатах вперед / назад.

Движение судна вперед, особенно если оно осуществляется против течения, в мореплавании обозначается словосочетанием *to make headway [vessel motions forward against a tide or current]* [MED]. В переносном смысле ФЕ *to make headway* означает [*progress, get closer to, struggle effectively against*]. Семантика этого фразеологизма достаточно прозрачна в отличие от ФЕ *be taken aback [be astounded, taken by surprise]* [WCE]. Данный образ почерпнут из опыта парусного судоходства, а именно, ситуации, когда неожиданное изменение ветра надувает паруса в противоположном движению судна направлении, парус оказывается прижатым к мачте и судно останавливается или движется назад [*a sailing ship is «taken aback» when she is forced backward as a result of sudden wind blowing her sails in reverse*] ← *aback [(naut) sails press against the mast and progress is suddenly stopped]*.

Движение назад может мыслиться не только как физическое перемещение судна в сторону, противоположную носу корабля. Это может быть и в более широком смысле возвращение назад, обратный путь, а в случае боевых действий – отступление, бегство с поля боя. Именно такая трактовка передвижения кораблей лежит в основе широко известного фразеологизма *to burn one's boat* [*to cut oneself off from all chance of retreat, leave oneself with no means of escape, take some irrevocable step*], т. е. высадившись на вражеской территории и сжигая корабли, на которых они приплыли, войска должны завоевать эту территорию, т. к. пути к отступлению (движению назад) у них нет. В итоге любое бесповоротное решение получило обозначение «сжигать корабли», иногда эту же ситуацию метафорически представляют как сжигать за собой мосты, *to burn bridges behind* [ODEI].

Исходное морское выражение *leeway* [*lateral or sideways drift of a ship, the distance she is pushed by the wind*] [MED] перешло в общеязыковой вокабуляр в значении [*запас места, времени, денег для безопасной деятельности*]. Учитывая возможный снос (дрейф) судна влево / вправо, другое судно может продвигаться в большей безопасности → (образн.) имея некоторый запас места / времени / денег, можно действовать с большим успехом.

Рассматриваемые нами фразеологизмы демонстрируют, что в некоторых случаях когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ уточняется характеристикой удаления от некоторой точки, где находится субъект. Причем это удаление может быть как желательным, так и нежелательным для субъекта. Так, например, приказ командира солдату или руководителя подчиненному *shape up or ship out* означает [*correct your behavior, improve your work or go away*] ← *ship out* [*carry smth from a port as cargo*] [WCE]. Иными словами: «или ты ведешь себя согласно установленным здесь правилам, или тебя отсюда выгоняют (отправляя прочь, как груз, т. е. без твоего согласия)», в более чеканной форме это звучало бы: «справляйся / подчиняйся или убирайся». Пресуппозиционно подобное удаление прочь не является желательным для того, кому адресовано подобное предупреждение.

Совсем другое отношение субъекта к возможности переместиться в иное место, удалиться от той точки, где он пребывает, просматривается в известном ФЕ *to miss the boat* [*to lose an opportunity*] [AID]. Русскоязычным аналогом выступает фразеологизм *поезд ушел*. В любом случае речь идет о том, что субъект опоздал, не попал на некое транспортное средство (в английском языке – судно, в русском – поезд), которое переместило бы его вдаль, в иное, желаемое место. Именно сожаление субъекта о том, что он не попал на судно, дало основание для появления фразеологического значения [*утраченный шанс*].

Характер ПЕРЕДВИЖЕНИЯ судна по водным просторам нередко становится основой метафорического переноса. Так, отсутствие проблем и затруднений в работе обозначается в терминах мореходства *plain / smooth sailing*, спокойствие, равновесие и стабильность в делах и настроении, эмоциональном состоянии уподобляется ходу корабля без килевой качки: *on an even keel* [*ship is moving smoothly in proper trim - fore and aft*] ← [*state of stability, well-balanced emotional state*]. Риск и преодоление трудностей фигурально выражаются как противостояние парусного судна с ветром: *sail close to the wind* [*take a big risk*]; *head to wind* [*tough going, facing difficulties*] [WCE].

Четвёртым когнитивным признаком, на котором базируются исследуемые ФЕ, является ВОДА. Именно наличие этого признака в смысловой структуре номинативных единиц-конституентов изучаемого ЛСП отличает обозначаемый референт (судно, корабль) как водное транспортное средство от других видов транспорта: наземных, подземных, воздушных, космических, которые также мо-

гут мыслиться как артефактные контейнеры, предназначенные для целенаправленного передвижения.

Водная среда, в которой функционирует судно, оказывается мотивационной базой для образного переосмысления прямых номинаций в идиомы, входящие в изучаемое ЛСП. Данный сегмент периферийной зоны поля не очень велик, около десятка ФЕ акцентируют ту или иную характеристику водной среды как места функционирования судна. К числу таких характеристик, по нашим наблюдениям, относятся: наличие / отсутствие воды, ее глубина, течение / приливы / отливы.

В качестве примера рассмотрим характеристику «наличие / отсутствие воды». Так, ФЕ *to launch smth [to inaugurate smth (new project service, etc)]* [MED] означает начало чего-либо, стартовый момент какого-либо процесса, который уподобляется началу функционирования судна. Однако судно не может начать функционировать, пока оно не спущено на воду: *to launch [(naut) put a boat into water in readiness to use]*. Иными словами, специально созданное сооружение становится судном (транспортным средством) только, когда оно попадает в воду и оказывается готовым к эксплуатации, т. е. передвижению по воде. Метафорический перенос видим следующим образом: судно, попадающее в воду, нечто, начинающее запланированное функционирование.

Кардинальная роль водной среды как условия нормального существования судна отражается в том, что отсутствие такой среды, т. е. пребывание судна вне водной среды, всегда мыслится как ситуация бедственная, крайне нежелательная. Такую негативную оценочность содержит ФЕ *high, dry and unhandsome* и синонимичное ему *high and dry [abandoned, ignored, left in isolation by changes or circumstances]* [WCE]. В профессиональном смысле речь идет о судне, стоящем в сухом доке или севшем на мель [*when a boat is taken out of water and put onto blocks, she is «high and dry»; a stranded ship*]. Извлечение судна из нормальной среды (воды) делает его беспомощным и непривлекательным. Такие же характеристики образно приписываются субъекту, которого бросили на произвол судьбы, покинули в одиночестве.

Интересно рассмотреть прямые номинации процесса промеров глубины, легшие в основу фразеологизмов, поскольку анализ показывает их давнюю историческую укорененность. Все перечисленные глаголы (включая глагол *to sound out*) обозначают измерение глубины с помощью лота, т. е. каната с куском свинца на конце. Длина каната, позволявшая лоту достичь дна, показывала, сколь глубока вода под днищем. Существовала даже особая мера глубины *fathom* [MED], равная шести футам [(naut) *a unit of length equal to 6 feet (1.83 meters) used in measurement of marine depths*]. Вероятно, такая глубина в давние времена полагалась достаточной для безопасного движения судна.

Как видим, проанализированные ФЕ образно переосмысливают все четыре когнитивных признака, присущих конститuentам ЛСП «водное транспортное средство», а именно: АРТЕФАКТ, КОНТЕЙНЕР, ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, ВОДА.

В заключение отметим, что предложенный в работе подход к изучению ФЕ как составляющих конкретного ЛСП может быть экстраполирован на исследование мотивационной базы ФЕ, отражающих разнообразные процессы профессиональной деятельности человека.

Библиографические ссылки

1. **Загребельная Н. В.** Когнитивная структура ядра англоязычного ЛСП «водное транспортное средство» / Н. В. Загребельная // Актуальні проблеми менталінгвістики : зб. ст. за матеріалами VII Міжнар. наук. конф. – Черкаси : Черкаськ. нац. ун-т ім. Б. Хмельницького, 2011. – С. 17–19.

2. **Загребельная Н. В.** Когнитивный признак КОНТЕЙНЕР как мотивационная база англоязычных фразеологизмов ЛСП «водное транспортное средство» / Н. В. Загребельная // Четвертый міжнар. наук. форум. Сучасна англїстика: Традиції. Сьогодення. Перспективи : тези доп. – Харків: ХНУ ім. Каразіна, 2011. – С. 41–43.
3. **Кубрякова Е. С.** Номинативный аспект речевой деятельности / Е. С. Кубрякова – М. : Наука, 1986. – 160 с.
4. **Кубрякова Е. С.** Языковое сознание и языковая картина мира / Е. С. Кубрякова // Филология и культура. – Ч. 3. – Тамбов : Изд-во ТГУ им. Г. Р. Державина, 1999. – С. 6–13.
5. **Никитин М. В.** Курс лингвистической семантики / М. В. Никитин : уч. пособие. – СПб. : Научный центр проблем диалога, 1996. – 760 с.
6. **Потапенко С. И.** Ориентационные когнитивные структуры в языке и дискурсе / С. И. Потапенко // Когнитивные исследования языка. Вып. 9: Взаимодействие когнитивных и языковых структур / гл. ред. серии Е. С. Кубрякова, отв. ред. вып. В. З. Демьянков. – М. : Ин-т языкознания РАН; Тамбов: Изд. Дом ТГУ им. Г. Н. Державина, 2011. – С. 335–344.

Словари

- AID** : NTC's American Idioms Dictionary / Ed. by Richard Spears. – 2nd edition. – № 4: NTC Publishing Group, 1994. – 528 p.
- MED** : Marine Encyclopaedic Dictionary / E. Sullivan. – 2nd edition. – F.I.C.S. LLP Ltd., 1996. – 452 p.
- ODEE** : Oxford Dictionary of English Etymology / Ed. by C. T. Onions. – Oxford: Clarendon press, 1996. – 1025 p.
- ODEI** : Oxford Dictionary of English Idioms / A. P. Cowie, R. Mackin. – Oxford: Oxford University Press, 1993. – 685 p.
- WCE** : Webster's College Edition. – New York: Prentice Hall Press, 1986. – 1692 p.

Надійшла до редколегії 05.02.13