

УДК 811.111'373

DOI: [https://doi.org/10.18524/2307-4604.2018.2\(41\).151347](https://doi.org/10.18524/2307-4604.2018.2(41).151347)**ЛЕКСИКО-СЕМАНТИЧЕСКОЕ ПОЛЕ «ВОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО» В НАИВНОЙ АНГЛОЯЗЫЧНОЙ КАРТИНЕ МИРА****Загребельная Н.В.**кандидат филологических наук, доцент
Национальный университет «Одесская морская академия»

Статья посвящена анализу лексико-семантического поля «водное транспортное средство» в англоязычной наивной картине мира. Материалом исследования послужила выборка из толковых словарей английского языка. Лексико-семантическое поле определяется в работе как парадигматическое объединение лексических единиц определенной части речи по общему интегральному компоненту значения – архисеме. Данное лексико-семантическое поле рассматриваем как определенный фрагмент языковой картины мира, отражающий знания и представления носителей английского языка о некотором участке окружающего их мира. Проанализирована структура лексико-семантического поля «водное транспортное средство», состоящая из ядра, медиальной зоны и периферии. Проведенный дефиниционный анализ ядерных лексических единиц изучаемого поля «водное транспортное средство» позволил сгруппировать интегральные семы этих единиц в совокупность следующих когнитивных признаков: АРТЕФАКТ, имеющий форму КОНТЕЙНЕРА и предназначенный для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ. Наиболее обобщенно выделенная модель присутствует в ядерных единицах поля: boat, craft, ship, vessel. Медиальная зона содержит более пятидесяти лексических единиц, каждая из которых уточняет тот или иной когнитивный признак. Периферия общезыкового варианта изучаемого поля складывается из ста фразеологических единиц английского языка, которые образно переосмысливают данную когнитивную модель. Корабль, судно, судоходство служат донорской когнитивной сферой, из которой говорящие черпали смысловые блоки и переносили их в другие, целевые когнитивные сферы, трактуя абстрактные или конкретные феномены, ситуации, действия в терминах судоходства и мореплавания.

Ключевые слова: лексико-семантическое поле, водное транспортное средство, картина мира, когнитивный признак.

ЛЕКСИКО-СЕМАНТИЧНЕ ПОЛЕ «ВОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ» В НАЇВНІЙ АНГЛОМОВНІЙ КАРТИНІ СВІТУ**Загребельна Н.В.**кандидат філологічних наук, доцент,
Національний університет «Одеська морська академія»

Стаття присвячена аналізу лексико-семантичного поля «водний транспортний засіб» в англomовній наївній картині світу. Матеріалом дослідження слугувала вибірка з тлумачних словників англійської мови. Лексико-семантичне поле визначається в роботі як парадигматичне об'єднання лексичних одиниць певної частини мови за загальним інтегральним компонентом значення – архисемою. Дане лексико-семантичне поле розглядаємо як певний фрагмент мовної картини світу, що відображає знання і уявлення носіїв англійської мови про певну ділянку оточуючого їх світу. Проаналізовано структуру лексико-семантичного поля «водний транспортний засіб», що складається з ядра, медіальної зони і периферії. Проведений дефініційний аналіз ядерних лексичних одиниць досліджуваного поля «водний транспортний засіб» дозволив згрупувати інтегральні семы цих одиниць у сукупність наступних когнітивних ознак: АРТЕФАКТ, що має форму КОНТЕЙНЕРА і призначений для цілеспрямованого ПЕРЕСУВАННЯ по ВОДІ. Найбільш узагальнено виділена модель присутня в ядерних одиницях поля: boat, craft, ship, vessel.

Медійна зона містить більше п'ятдесяти лексичних одиниць, кожна з яких уточнює ту чи іншу когнітивну ознаку. Периферія загальномовного варіанту досліджуваного поля складається зі ста фразеологічних одиниць англійської мови, які образно переосмислюють дану когнітивну модель. Корабель, судно, судноплавство служать донорською когнітивною сферою, з якої мовці черпали смислові блоки і переносили їх в інші, цільові когнітивні сфери, трактуючи абстрактні або конкретні феномени, ситуації, дії в термінах судноплавства і мореплавства.

Ключові слова: лексико-семантичне поле, водний транспортний засіб, картина світу, когнітивна ознака.

LEXICAL SEMANTIC FIELD "WATER TRANSPORT VESSEL" IN THE ENGLISH NAIVE IMAGE OF THE WORLD

Zagrebelnaya N.

candidate of philological sciences, associate professor,
National university "Odessa maritime academy"

The article is devoted to the analysis of the lexical semantic field "water transport vessel" in the English naive image of the world. The research material was based on the selection of explanatory dictionaries of the English language. The lexical semantic field is defined in the work as a paradigmatic union of lexical units of a certain part of speech according to a common integral component of meaning. We regard this lexical semantic field as a specific fragment of the linguistic picture of the world, reflecting the knowledge and ideas of English speakers about a certain part of the world around them. The structure of the lexical semantic field "water transport vessel", consisting of the core, the medial zone and the periphery, is analyzed. The definitional analysis of nuclear lexical units of the "water transport vessel" field under study allowed us to group the integral semes of these units into the following cognitive features: ARTIFACT, which has the form of a CONTAINER and intended for targeted MOVEMENT by WATER. The most generally distinguished model is present in nuclear field units: boat, craft, ship, vessel. The medial zone contains more than fifty lexical units, each of which specifies a particular cognitive feature. The periphery of the common language variant of the field under study consists of a hundred phraseological units of the English language, which figuratively rethink this cognitive model. A ship, shipping serve as a donor cognitive sphere, from which the speakers scooped meaningful blocks and transferred them to other, target cognitive spheres, interpreting abstract or concrete phenomena, situations, actions in terms of shipping and navigation.

Key words: lexical semantic field, water transport vessel, image of the world, cognitive feature.

Введение

Исторические и географические особенности развития англоязычного социума определяют особую роль водного транспорта в материальной и духовной культуре этноса. Большое количество рек и озер внутри территории, а также островной характер Британии, ее отделенность от остального мира большими водными массивами определили своеобразие того пространственного континуума, в котором формировался и развивался британский этнос. С доисторических времен освоение окружающего пространства было, кроме всего прочего, связано с необходимостью преодолевать значительные расстояния по суше, а со временем и по воде. При этом, в отличие от суши, водная среда всегда бросала человеку больше вызовов. Вода чужда человеку как среда обитания, и ее освоение требовало от него больших усилий, как физических, так и интеллектуальных. Однако уже в эпоху палеолита человек научился сооружать некую конструкцию, которая

предоставляла ему возможность более или менее безопасно передвигаться по водной поверхности и выполнять различные виды деятельности – ловить рыбу, перевозить людей и грузы, осуществлять военные набеги на чужие территории. От долбленого челна, сотворенного в каменном веке, до сегодняшних судов на воздушной подушке и атомных субмарин автономного плавания – таков долгий путь развития водного транспорта как составной части материальной культуры всего человечества, в том числе и в значительной степени – англоязычного социума. Совершенно очевидно, что англоязычный, в первую очередь британский, этнос в своем развитии неразрывно связан с освоением водного, в частности морского пространства, и его словарный состав не мог не отразить этого своеобразия.

Актуальность выполненного исследования заключается в его лингво-когнитивной 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. Актуальна также и социолингвистическая компонента данного исследования, которая проявляется в стремлении установить влияние социальной параметризации субъекта (профессионал / непрофессионал) на результат его номинативной деятельности.

Целью исследования выступает анализ лексико-семантического поля «водное транспортное средство» в англоязычной наивной картине мира.

Результаты и обсуждения

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. Под лексико-семантическим полем (далее – ЛСП) понимаем парадигматическое объединение лексических единиц определенной части речи по общему интегральному компоненту значения – архисеме (Селіванова 2010: 281).

Лингво-когнитивная направленность нашего исследования определила характер парадигматических связей, которые были установлены между изучаемыми лексическими единицами. Такими парадигматическими связями, пронизывающими все семантическое пространство поля и скрепляющими его воедино, выступают когнитивные признаки, присутствующие в каждом конституенте поля.

Дефиниционный анализ ядерных лексических единиц изучаемого поля «водное транспортное средство» позволил сгруппировать интегральные семы этих единиц в совокупность следующих когнитивных признаков: АР-ТЕФАКТ, имеющий форму КОНТЕЙНЕРА и предназначенный для целенаправленного ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ. Таким образом, можно говорить

о максимально обобщенной смысловой модели, лежащей в основе понятия «водное транспортное средство». Воплощение этой модели в конкретные вербальные единицы осуществляется в многочисленных номинациях различных видов водного транспорта. Каждая из таких номинаций сохраняет в своей семантике общую смысловую модель и в то же время видоизменяет ее за счет уточнения, спецификации одного из четырех когнитивных признаков: АРТЕФАКТ, КОНТЕЙНЕР, ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, ВОДА.

Наиболее обобщенно выделенная нами модель присутствует в **ядерных** единицах поля: *boat, craft, ship, vessel*. **Медиальная зона** содержит более пятидесяти лексических единиц, каждая из которых уточняет тот или иной когнитивный признак, расцвечивая его целой палитрой дополнительных смысловых оттенков. **Периферия** общеязыкового варианта изучаемого поля складывается из ста фразеологических единиц английского языка, которые образно переосмысливают когнитивную модель: водное транспортное средство – это АРТЕФАКТНЫЙ КОНТЕЙНЕР для ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ. Корабль, судно, судоходство оказались донорской когнитивной сферой, из которой говорящие черпали смысловые блоки и переносили их в другие, целевые когнитивные сферы, трактуя абстрактные или конкретные феномены, ситуации, действия в терминах судоходства и мореплавания.

Выделенные нами когнитивные признаки пронизывают все смысловое пространство анализируемого поля, однако степень их экспликации неодинакова. Признаки АРТЕФАКТ и ВОДА по сравнению с признаками КОНТЕЙНЕР и ПЕРЕДВИЖЕНИЕ намного реже манифестируются специальными языковыми средствами. Детальный анализ каждого из признаков показал следующее.

Когнитивный признак АРТЕФАКТ выступает одним из основополагающих в членении конкретных имен любого языка. Артефакты противопоставляются натурфактам по принципу рукотворности первых и естественно-природном возникновении вторых. Любое водное транспортное средство есть результат креативно-производственной деятельности человека. Объективным языковым маркером этого выступают дефиниционные признаки, извлекаемые из словарных толкований: *vessel [a craft designed to navigate...], to design smth [create or contrive smth for a particular purpose...]*, «создание чего-либо для определенной цели» свидетельствует об артефактности соответствующего объекта. Этимологический анализ также показывает, что с доисторических времен водное транспортное средство являлось плодом человеческого труда. Слово *boat* существует в языке еще с древнеанглийского периода [*ME bot < OE bāt = dugout canoe*], восходит эта лексема к индоевропейскому корню *bheid-* = *to split* и, по свидетельству этимологических словарей, данный корень прослеживается в германских языках в словах с общей семантикой «деревообработка» (*referring to woodworking*). Набор сем, эксплицированных в дефинициях ядерных ЛЕ словами *design, create, contrive, make, hollow-out, dugout, woodworking*, являются пучком конкретных лексико-семантических манифестаций обобщенного когнитивного признака АРТЕФАКТ.

Замкнутый дефиниционный круг, который объединяет все ядерные лексемы, обуславливает наличие данного когнитивного признака во всех ЛЕ ядра, а впоследствии, и во всех конституентах поля. К примеру, в периферийной зоне когнитивный признак АРТЕФАКТ прочитывается в метафорически переосмысленном выражении *to launch smth [to set going, initiate]* = запускать, начинать какой-либо проект (дословно «спускать на воду корабль»): *to launch a ship [a ship is launched when she ships down the ramps into the water for her maiden voyage]*. 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 организационные проекты, кампании. К естественноприродным объектам данное действие неприменимо.

Выделив в смысловой структуре номинаций водного транспортного средства когнитивный признак АРТЕФАКТ, уточняем, что номинируемый объект – это всегда артефакт в виде контейнера. Вторым облигаторным **КОГНИТИВНЫМ ПРИЗНАКОМ**, реализуемым в конституентах изучаемого поля, выступает признак **КОНТЕЙНЕР**. Как показывает дефиниционный и этимологический анализ ядерных, медиальных и периферийных ЛЕ, водное транспортное средство мыслится носителями английского языка как рукотворный контейнер, замкнутое с трех или четырёх сторон полое пространство, вместительное каких-либо объектов. Сема полого пространства манифестируется в этимологии слова *vessel* (судно), происходящего от слова *vessel* (сосуд) [*a hollow utensil used as a container*]. Этимологический словарь подчеркивает наличие общей семы *hollow* = *полый* у слов, обозначающих сосуд и судно в разных языках [*the association between hollow utensils and boats appear in all languages*].

В медиальной зоне когнитивный признак КОНТЕЙНЕР обрастает такими уточняющими характеристиками, как форма, размер, содержимое, материал. Не все из них одинаково регулярно манифестируются в словарях. В частности, размер контейнера оказывается важным различительным признаком при дефинировании водных транспортных средств: две трети единиц в выборке имеют соответствующую маркировку. При этом количественные параметры судов эксплицируются обобщенными, неточными характеристиками *large, medium sized, relatively small* и т. п., которые отсылают к некоторому стандарту, укорененному в культурной памяти социума.

Когнитивный признак КОНТЕЙНЕР может уточняться за счет характеристики «его содержимое», т. е. кванта знаний о том, что прототипически находится внутри контейнера (т. е. водного транспортного средства) при условии его нормального функционирования – целенаправленного передвижения по воде. Уточняющая характеристика проявляется как результат когнитивно-ономазиологической процедуры профилирования информации. Вследствие этого подобная информация всегда неполна, фрагментарна. В качестве фигуры высвечивается одна черта, характеризующая содержимое КОНТЕЙНЕРА, все остальные черты уходят в когнитивную тень, превращаясь в фон. В качестве фона практически всегда выступает информация

о субъектах, контролирующих функционирование судна. Иными словами, информация об экипаже является ономазиологически нерелевантной, несмотря на ее онтологическую важность: ведь судно без экипажа, лодка без гребца – функционально ущербный, неполноценный объект.

Лексико-семантический анализ общеязыковых номинаций водных транспортных средств выявляет несимметричность лингвокогнитивных процедур восприятия, осмысления и означивания объектов внешнего мира. Как известно, суда могут быть плоскодонными и килевыми. Вторых намного больше, поэтому такая форма контейнера подразумевается по умолчанию, а вербально эксплицируется характеристика «плоское дно»: *barge [flat-bottomed freight boat]*, *punt [an open flat bottomed boat...]*. Похожее происходит при экспликации / замалчивании уточняющей характеристики «материал», из которого изготовлен контейнер-судно. Изначально таким материалом было дерево, позднее металл. Поскольку эта информация широко известна, она не подлежит экспликации. Исключения составляют те случаи, при которых имеется отклонение от нормативных параметров, например, стенки контейнера должны быть тоньше или, напротив, толще, прочнее средненормативных.

В периферийной зоне ЛСП «водное транспортное средство» когнитивный признак КОНТЕЙНЕР также уточняется характеристиками, квалифицирующими его форму, размер, конструкцию, а кроме того, нахождение внутри и вне контейнера. Все эти уточняющие квалификативные характеристики оказываются достаточно значимыми для англоязычного социума, т. к. они подвергаются образному переосмыслению, порождая большое разнообразие идиоматических единиц, ведущих свое начало из семантической сферы «судоходство, судно». Соответствующие идиомы демонстрируют когнитивную процедуру профилирования одной из уточняющих характеристик признака КОНТЕЙНЕР, а именно: корабль – это КОНТЕЙНЕР большого размера (взгляд снаружи) и корабль – это КОНТЕЙНЕР маленького размера (взгляд изнутри). Примером первого служит известная идиома *a great ship asks deep waters = большому кораблю большое плавание*. Примером второго служит также достаточно известная идиома с менее прозрачной внутренней формой: *no room to swing a cat [lack of space in a room or house, very restrictive, small area]*. Выражение берет свое начало из корабельного быта: в прошлом провинившегося моряка наказывали ударами плетью о девяти концах (*cat o'nine tails*) при обязательном присутствии всего рядового состава. Места на палубе было мало и некоторым из наблюдателей доставались случайные удары плетью [*during punishment all hands were called on deck (which) could be so crowded that a cat o'nine tails could not be used without hitting the observers*].

Многовековой опыт передвижения по воде с помощью рукотворного транспортного средства запечатлен в исторически сложившейся картине мира. Согласно этому опыту, нахождение человека внутри исправного транспортного средства (внутри КОНТЕЙНЕРА) – это желательная ситуация, т. к. человек защищен от враждебной ему водной стихии. Оказаться вне КОНТЕЙНЕРА, выпасть за борт – ситуация крайне нежелательная,

опасная, смертоносная. Вербализация данного когнитивного сценария отражена в языке, в том числе, с помощью фразеологизма *to go by the board [to fall or be washed overboard, to get ruined or lost]*. Враждебность водной стихии диктует определенные правила поведения на борту водного транспортного средства, а именно: следует избегать несанкционированного выхода из КОНТЕЙНЕРА, т. е. не выпадать за борт, а для этого следует «не раскачивать лодку», т. к. «все находящиеся в ней» зависят друг от друга. Об этом говорят фразеологизмы *be in the same boat [share the same adverse condition]* и *don't rock the boat [don't risk upsetting a group situation otherwise all will be in trouble]*.

Существенной характеристикой судна, корабля, лодки является предназначенность для целенаправленного передвижения по воде. Как показал дефиниционный анализ ЛЕ, конституирующих ЛСП «водное транспортное средство», когнитивный признак «целенаправленное ПЕРЕДВИЖЕНИЕ» манифестируется пучком сем, вербализуемых в дефинициях такими словами, как **travel** (*boat [a small vessel for travelling on waters]*), **navigate** (*ship [a vessel for ... deep water navigation]*), **sail** (*ship [a sailing boat]*), **voyage** (*to navigate [to voyage over water]*). Этимологический анализ позволил обнаружить глубинные смыслы изучаемых единиц. К примеру, глагол *to navigate* восходит к композиту из двух греческих корней: *nāus = shipt agere = to drive* (корабль + управлять движением). Глагол *to voyage* происходит от индоевропейского корня *wegh- = to go, transport smth in a vehicle*.

В медиальной зоне ЛСП когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ уточняется рядом характеристик. К ним относим «источник передвижения» (*oars, sails, engine, motor*), «скорость передвижения» (*frigate [a high-speed vessel]*; *cruise-ship [one which moves along esp. in an unhurried way]*); «траектория передвижения» (*liner [ship... carrying passengers on a regular route]*). Обратим внимание, что здесь речь идет о наивной картине мира, которая фиксирует лишь обобщенные, непрофессиональные знания носителей языка о водном транспорте.

Разнообразие номинаций водных транспортных средств мотивируется ещё одной характеристикой, уточняющей когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ, это «целенаправленность», или, точнее, экспликация информации о том, ради чего судно передвигается по водной поверхности, каково его функциональное предназначение. Согласно этой характеристике, группируем конституенты поля в следующие рубрики: ПЕРЕДВИЖЕНИЕ для транспортировки грузов и людей (*ferry, tanker, liner*), для выполнения вспомогательных функций (*tugboat; lightship [one anchored in dangerous waters to alert other vessels]*), для развлечения пассажиров (*yacht [vessel for pleasure cruises]*, *barge [pleasure boat for parties]*), для спасения (*life-boat, Ark*). Суда также передвигаются для осуществления промысла (*fisher, whaleboat*) или же в военных целях (*gunboat, battleship, destroyer, fireship*).

Когнитивный признак ПЕРЕДВИЖЕНИЕ актуализируется и во фразеологических единицах, образующих периферию ЛСП. Из донорской сферы «судоходство» черпаются характеристики «дальность» и «направление» ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, «взаимодействие» движущихся судов между собой. Бу-

дучи перенесенными в целевую семантическую сферу, они мотивируют номинацию процессов, действий и ситуаций, весьма далеких от судоходства. Широко известный фразеологизм *to burn one's boat* = *сжечь корабли* получает переносное значение «*принять бесповоротное решение*» [*take some irrevocable step*] на основании такого когнитивного сценария: высадившись на вражеской территории и сжигая корабли, на которых они приплыли, войска должны завоевать эту территорию, т. к. пути к отступлению у них нет, ПЕРЕДВИЖЕНИЕ «назад» невозможно.

Иной сценарий лежит в основе выражения *to miss the boat* [*to lose the opportunity*], подразумевается, что субъект, опоздав на уходящее судно, утратил шанс переместиться в иное, желаемое место. ПЕРЕДВИЖЕНИЕ «вперед» невозможно, фразеологическое значение идиомы – *утраченный шанс*.

Плохая «маневренность» при ПЕРЕДВИЖЕНИИ плавсредства лежит в основе ФЕ *to barge in* = *грубо вмешиваться в чужой разговор*. В прошлом баржи двигались по рекам за счет того, что их тянули мулы, которые плохо слушались команд погонщиков, из-за чего баржи во время швартовки нередко задевали соседние суда. Из сферы судоходства выражение перенесено в сферу речевого этикета. Фразеологическое переосмысление когнитивного признака ПЕРЕДВИЖЕНИЕ водного транспортного средства может базироваться также на акцентировании «дальности» морских переходов. Так, например, наивного человека квалифицируют как «только что сошедшего с корабля»: *just off the boat* [*naïve*]. Сценарий этой идиомы таков: человек только что прибыл на берег, в страну, в которой он ничего не понимает, и поэтому выглядит наивным. Следовательно, он прибыл издаля, из таких краев, где нравы и обычаи совсем другие, а значит «корабль, с которого он только что сошел», преодолел очень большое расстояние.

Четвертым когнитивным признаком в смысловой модели, лежащей в основе понятия «водное транспортное средство» - АРТЕФАКТНЫЙ КОНТЕЙНЕР для ПЕРЕДВИЖЕНИЯ по ВОДЕ, как видим, выступает признак ВОДА. Именно наличие этого признака в смысловой структуре номинативных единиц-конституентов изучаемого поля отличает обозначаемый референт (судно, корабль) как водное транспортное средство от других видов транспорта: наземных, подземных, воздушных, космических, которые также могут мыслиться как артефактные контейнеры, предназначенные для целенаправленного передвижения.

Манифестанты когнитивного признака ВОДА в ядреных ЛЕ поля наименее вариативны, это слова / морфемы *water(-)* и *sea(-)*: *boat* [*a small watercraft*], *vessel* [*a craft...to navigate on water*], *ship* [*a large boat...to travel on a sea; a sea-going vessel*]. В медиальной зоне ЛСП когнитивный признак ВОДА может уточняться в дефинициях конституентов поля за счет квалификации водной поверхности и экспликации глубинных характеристик: 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...used in shallow waters*], напротив, глубоководье – среда плавания корабля, см. дефиницию *ship* [*a vessel...for deep-water navigation*].

Иногда ВОДА трактуется в географическом аспекте как водный массив типа река, море, океан, пролив. Исходя из дефиниций, для передвижения по рекам предназначены *keel-boat* [*a riverboat...*], *gondola* [*a flatbottomed riverboat*], для перевозки людей и грузов через водный массив типа реки, пролива существует паром: *ferry* [*to transport goods by boat across a body of water*].

Водная среда, в которой функционирует судно, оказывается мотивационной базой для образного переосмысления прямых номинаций в идиомы, образующие периферию ЛСП «водное транспортное средство». Около десятка ФЕ акцентируют ту или иную характеристику водной среды как места функционирования судна, среди них наличие / отсутствие воды, ее глубина, прилив / отлив. К примеру, пребывание судна вне водной среды всегда мыслится как ситуация бедственная, негативно оцениваемая, см. ФЕ *high, dry and unhandsome* [*abandoned, left in isolation by changes or circumstances*]. Извлечение судна из нормальной (водной) среды делает его беспомощным и непривлекательным, такие же характеристики приписывают субъекту, которого бросили на произвол судьбы, покинули в одиночестве.

С давних времен моряки знали об опасности отмелей и много внимания уделяли промерам глубины вод, по которым двигалось судно. Эту операцию в прежние времена осуществляли с помощью лота, т. е. каната со свинцом на конце. Бросая лот, выясняли, сколь глубока вода под днищем, используя при этом единицу измерения *fathom*, равную шести футам. Выражения *to plumb the depth, to fathom smth, to sound out* образно трансформировались во ФЕ со значением «выяснить, выведать ч-л, разобраться в ч-л».

Мотивационной базой, порождающей фразеологизмы, служит также движение воды, а именно прилив / отлив, при этом прилив всегда символизирует облегчающий, а отлив – осложняющий факторы, т. к. прилив благоприятствует передвижению корабля, а отлив этому противодействует. См., например, *to sail against / with the tide* [*act in a way that is opposite to / the same as that of the most other people*]. В этих идиомах (нон)конформизм поведения человека предстает в терминах судоходства как плавание против течения / по течению.

Выводы

На основании проделанного исследования приходим к заключению о том, что общеязыковая картина мира англоязычного социума отличается от языковой картины мира, существующей в тезаурусе тех представителей социума, которые объединены общей для них профессией моряка (в широком смысле этого слова). Фрагмент окружающего мира, складывающийся из рукотворных объектов, созданных человеком для передвижения по воде, воспринимается, осмысливается и означает им по-разному. Не-профессионалы членят соответствующий фрагмент концептуальной картины мира на более крупные блоки, имеющие меньшее количество деталей, воспринимаемых говорящими, и в результате этого языковая картина мира оказывается более скупой, во-первых, по числу номинаций этих рукотворных объектов, а во-вторых, по степени развернутости десигнатов соответствующих языковых знаков.

Список литературы

- Селіванова О. О. Лінгвістична енциклопедія. Полтава: Довкілля-К, 2010. 844 с.
American Heritage College Dictionary / 3d edition. Boston, NY: Houghton Miffling Company, 2000. 1630 p.
Longman Dictionary of English and Culture. Lnd.: Longman group UK Ltd., 1992. 1528 p.
Marine Encyclopaedic Dictionary / E. Sullivan. 2nd edition. F.I.C.S. LLP Ltd., 1996. 452 p.

References

- Selivanova, O. O. (2010). Lingvistichna enciklopedija. – Poltava: Dovkillja-K.
American Heritage College Dictionary / 3d edition (2000). Boston, NY: Houghton Miffling Company.
Longman Dictionary of English and Culture (1992). Lnd.: Longman group UK Ltd.
Marine Encyclopaedic Dictionary. 2nd edition (1996). F.I.C.S. LLP Ltd.

Стаття надійшла до редакції 11.10.2018 р.