

44(111)
П 625
МИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ

На правах рукописи

ПОСОХ Анна Васильевна

**СЕМАНТИЧЕСКАЯ МИКРОСИСТЕМА
«НАЗВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ»
В СОВРЕМЕННОМ АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ**

(специальность 10.02.04—германские языки)

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата филологических наук

МИНСК 1976

Работа выполнена на кафедре структурной и прикладной лингвистики Минского государственного педагогического института иностранных языков.

Научный руководитель—кандидат филологических наук,
доцент **Клименко А. П.**

Официальные оппоненты—доктор филологических наук,
профессор **Перебейнос В. И.**
— кандидат филологических наук,
Макарова Л. И.

Ведущее научное учреждение — Институт языкознания Академии наук БССР им. Я. Коласа.

Защита состоится « **8** » **февраля** 1977 года в **14** час.
на заседании Специализированного совета по присуждению ученой степени кандидата наук К 056.06.01 в Минском государственном педагогическом институте иностранных языков по адресу: г. Минск, ул. Захарова, 21.
С диссертацией можно ознакомиться в научном зале Минского государственного педагогического института иностранных языков.

Автореферат разослан « » 1977 года

Ученый секретарь Специализированного совета
Кистанова Л. Ф.

Взаимосвязь и взаимная зависимость элементов языка применительно к методике изучения языковых явлений находит выражение во все более распространяющемся на различные элементы языка и в различных аспектах его изучения системном подходе. Системный подход позволяет вскрыть ту естественную упорядоченность, которая характеризует все стороны языка и обеспечивает возможность его эффективного использования в процессе общения.

За последнее время появилось много работ, посвященных анализу системных отношений внутри лексических групп. Так, наряду с разработкой принципов лексико-семантического анализа на материале английского языка проведено изучение ряда лексических групп, например, названий лиц, существительных, выражающих понятие «время», «эмоции», «сила» и др.; групп прилагательных, объединенных общим значением «right», «quick», «wrong» и др.; групп глаголов движения, зрения, умственной деятельности и др. (Н. Н. Амосова, Ю. Д. Апресян, В. Д. Аракин, И. В. Арнольд, О. С. Ахманова, Р. С. Гинзбург, В. Г. Вилюман, Э. С. Медникова, В. И. Перебейнос, А. И. Смирницкий, Э. Ф. Скороходько, А. Я. Шайкевич, Н. А. Шехтман и другие). Среди прочих групп лексики некоторое внимание привлекала и группа существительных — названий дорожных объектов (объединенных общим значением «дорога»). Диссертационное исследование С. Н. Димовой (1972) посвящено выяснению полифункциональности и особенностей широ-

кого значения слова way. В диссертации Л. В. Столбовой (1973) среди других географических апеллятивов подвергаются дистрибутивному анализу три существительных, которые являются названиями дорожных объектов: road, path, track. На материале русского и немецкого языков семантическая группа слов с общим значением «дорога» анализировалась В. Г. Вариной (1967). Хотя существительные, обозначающие названия дорожных объектов, и привлекали внимание исследователей, однако пока что данная лексическая группировка в английском языке описана фрагментарно. Ни семантика, ни особенности употребления этой группы слов в современном английском языке еще не были, насколько нам известно, предметом специального изучения.

В реферируемой работе ставилась задача, во-первых, выявить и проанализировать посредством компонентного анализа смысловые связи и отношения между существительными, составляющими семантическую микросистему «названия дорожных объектов» в современном английском языке. Под семантической микросистемой понимается относящаяся к одному лексико-грамматическому классу, объективно существующая в сознании носителей языка группа слов, объединенных общностью значения. С целью выяснения специфики слов данной микросистемы в современном английском языке проводится сопоставление семантического объема слов, выражающих соответствующее понятие дорожного объекта, в современном русском языке.

Во-вторых, в диссертации преследовалась цель определить особенности лексической сочетаемости слов рассматриваемой семантической микросистемы на материале текстов современной англоязычной прозы и раскрыть путем применения дистрибутивно-статистической методики, какое выражение находят смысловые связи и отношения между элементами семантической микросистемы при функционировании этих слов в речи.

Решение этих задач позволяет дать описание семантики рассматриваемой группы слов в единстве с их сочетательными свойствами, выявить соотношения между парадигматическими и синтагматическими особенностями названий дорожных объектов в английском языке, что до этого не осуществлялось. Кроме того, применение двух различных методик к одному лингвистическому

объекту дает возможность выявить, в чем конкретно проявляется дополнительность различных методик выявления семантики по отношению друг к другу, а тем самым сделать определенный вклад в разработку методов семантического анализа лексики.

В соответствии с поставленными задачами диссертация после введения, содержащего обоснование темы и выбора методик анализа, включает две основные главы, в которых производится компонентный анализ семантической микросистемы названий дорожных объектов, а также дистрибутивно-статистический анализ данной микросистемы в современном английском языке. Заключение диссертации содержит выводы о структуре рассматриваемой группы слов, формулируемые путем сравнения результатов исследования по обеим методикам, а также итоги сопоставительного анализа примененных методик.

Принадлежность слова к исследуемой группе определяется соотносительностью с одной и той же областью внеязыковой действительности (дорожные объекты и их субституты). К названиям дорожных объектов в работе относятся существительные, в толковании которых прямо или косвенно присутствует признак «полоса земли (или ее замена), предназначенная для передвижения пешеходов или транспорта», т. е. в центре внимания находится только собственно дорожное значение. В работе проводится анализ следующих существительных — названий дорожных объектов в современном английском языке: *alley, avenue, boulevard, bridge, cartway, crossing, cul-de-sac, detour, drive, embankment, ford, fork, ferry, highway, lane, pass, path, pavement, railway, road, roadway, siding, stage, street, subway, thoroughfare, track, tunnel, turn, viaduct, walk, way*. При проведении компонентного анализа существительные *thoroughfare* и *track* рассматривались в двух дорожных значениях.

Компонентный анализ существительных — названий дорожных объектов в современном английском языке показал, что значение каждого анализируемого слова можно представить как совокупность семантических дифференциальных признаков. Всего для описания значений рассматриваемой группы слов было выделено 16 семантических дифференциальных признаков: «полоса земли (или её замена), предназначенная для передви-

жения» (1), «частичность» (2), «индиректность — кривость» (3 а), «индиректность — замкнутость» (3 б), «трансверсивность — пересечение» (4 а), «трансверсивность — преодоление препятствий» (4 б), «разветвленность» (5), «проезжесть» (6), «предназначенность для одного вида транспорта» (7), «расположение в населенном пункте» (8), «искусственность» (9), «железная дорога» (10), «озелененность» (11), «расположение под землей» (12), «сопряженность с водным пространством» (13), «величина» (14).

Следует отметить, однако, что удельный вес (значимость) выделенных семантических дифференциальных признаков неодинаков. Наибольшим удельным весом обладают такие признаки как «полоса земли (или её замена), предназначенная для передвижения» (1), который приписывается всем анализируемым словам, а также признаки «искусственность» (9), «частичность» (2), «расположение в населенном пункте» (8) и «проезжесть» (6), которые входят в состав значений от 9 до 19 анализируемых слов. Низким удельным весом обладают семантические дифференциальные признаки, встречающиеся в значении одного — двух анализируемых слов, такие как: «индиректность — замкнутость» (3 б), «разветвленность» (5), «расположение под землей» (12), «трансверсивность — пересечение» (4 а). Остальные семантические дифференциальные признаки служат для описания значений от 3 до 7 существительных.

Выделенные семантические дифференциальные признаки неравнозначны не только в смысле вхождения в большее или меньшее число значений существительных, но и в смысле их автономности, т. е. некоторые признаки целиком самостоятельны (автономны), их наличие не зависит от наличия других. Другие же признаки, напротив, выделяются лишь при наличии одного из предыдущих.

Автономными семантическими дифференциальными признаками являются признаки: «полоса земли (или её замена), предназначенная для передвижения» (1), «частичность» (2), «проезжесть» (6), «искусственность» (9), «сопряженность с водным пространством» (13). Признак «величина» (14) введен для разграничения отдельных пар существительных и не рассматривается в дальнейшем среди автономных признаков. Остальные семантические

дифференциальные признаки зависят от одного из автономных. Эту зависимость можно изобразить так: $3 \subset 2$, $4 \subset 2$, $5 \subset 3 \subset 2$; $7 \subset 6$, $10 \subset 6$; $8 \subset 9$, $10 \subset 9$, $11 \subset 9$, $12 \subset 9$.

Результаты компонентного анализа существительных — названий дорожных объектов представлены в таблице 1 (цифры над колонками обозначают номера семантических дифференциальных признаков).

Существительные, которым приписывается знак «+» по автономным семантическим дифференциальным признакам, условно можно объединить в отдельные семантические группы. По признаку «частичность» (2) объединяются такие слова как subway, viaduct, bridge, tunnel, thoroughfare₁, cul-de-sac, siding, ferry, ford, fork, pass, crossing, detour, turn, stage; по признаку «проезжать» (6) — roadway, avenue, drive, ferry, tunnel, siding, railway, track₂, cartway; по признаку «искусственность» (9) — alley, walk, boulevard, avenue, drive, cul-de-sac, pavement, thoroughfare₁, thoroughfare₂, lane, street, embankment, subway, tunnel, viaduct, bridge, siding, railway, track₂; по признаку «сопряженность с водным пространством» (13) — embankment, ferry, ford. Внутри них можно выделить более мелкие семантические подгруппы, в которые объединяются существительные, исходя из положительного маркирования по одному из зависимых признаков. Существительные way, road, path, track₁ и highway не входят в выделенные группы, поскольку им приписывается только один положительный знак по автономному признаку (1). Это дает нам возможность предположить, что данные существительные обладают более широким значением, чем остальные слова микросистемы. Существительные же, имеющие большее число положительных знаков по выделенным семантическим дифференциальным признакам, обладают более узким, конкретным значением. На рисунке 1 представлена группировка названий дорожных объектов по результатам компонентного анализа. Однако, деление на группы является лишь условным, поскольку все эти семантические группы и подгруппы тесно переплетаются друг с другом и образуют единую семантическую микросистему.

Проведенный в работе компонентный анализ русских названий дорожных объектов показал близкую, но не совпадающую картину. Сравнение эквивалентных слов английского и русского языков производилось путем со-

Таблица 1

	1	2	3a	3b	4a	4b	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. alley	+	—	0	0	0	0	0	—	0	0	+	—	+	—	—	0
2. avenue	+	—	0	0	0	0	0	+	—	+	+	—	+	—	—	0
3. boulevard	+	—	0	0	0	0	0	0	0	+	+	—	+	—	—	0
4. bridge	+	+	—	—	—	+	0	0	0	0	+	—	—	—	—	—
5. cartway	+	—	0	0	0	0	0	+	+	0	—	0	0	0	—	0
6. crossing	+	+	—	—	+	—	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0
7. cul-de-sac	+	+	—	+	0	0	—	0	0	+	+	—	—	—	—	0
8. detour	+	+	+	—	0	0	—	0	0	0	0	0	0	0	—	0
9. drive	+	—	0	0	0	0	0	+	—	+	+	—	—	—	—	0
10. embankment	+	—	0	0	0	0	0	0	0	—	+	—	—	—	+	0
11. ferry	+	+	—	—	—	+	0	+	+	0	—	0	0	0	+	0
12. ford	+	+	—	—	—	+	0	0	0	0	—	0	0	0	+	0
13. fork	+	+	+	—	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	—	0
14. highway	+	—	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	0	0	—	0
15. lane	+	—	0	0	0	0	0	0	0	+	+	—	—	—	—	—
16. pass	+	+	—	—	—	+	0	0	0	—	—	0	0	0	—	0
17. path	+	—	0	0	0	0	0	—	0	—	—	0	0	0	—	0
18. pavement	+	—	0	0	0	0	0	—	0	+	+	—	—	—	—	0
19. railway	+	—	0	0	0	0	0	+	+	0	+	+	—	—	—	+
20. road	+	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0
21. roadway	+	—	0	0	0	0	0	+	—	0	0	0	0	0	—	0
22. siding	+	+	+	—	0	0	+	+	+	0	+	+	—	—	—	0
23. stage	+	+	—	—	—	—	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0
24. street	+	—	0	0	0	0	0	0	0	+	+	—	—	—	—	+
25. subway	+	+	—	—	—	+	0	—	0	0	+	—	—	+	—	0
26. thoroughfare ₁	+	+	—	—	+	—	0	0	0	+	+	—	—	—	—	0
27. thoroughfare ₂	+	—	0	0	0	0	0	0	0	+	+	—	—	—	—	0
28. track ₁	+	—	0	0	0	0	0	—	0	—	—	0	0	0	—	0
29. track ₂	+	—	0	0	0	0	0	+	+	0	+	+	—	—	—	—
30. tunnel	+	+	—	—	—	+	0	+	—	0	+	—	—	+	—	0
31. turn	+	+	+	—	0	0	—	0	0	0	0	0	0	0	—	0
32. viaduct	+	+	—	—	—	+	0	0	0	0	+	—	—	—	—	+
33. walk	+	—	0	0	0	0	0	—	0	+	+	—	+	—	—	0
34. way	+	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0

СДП 13

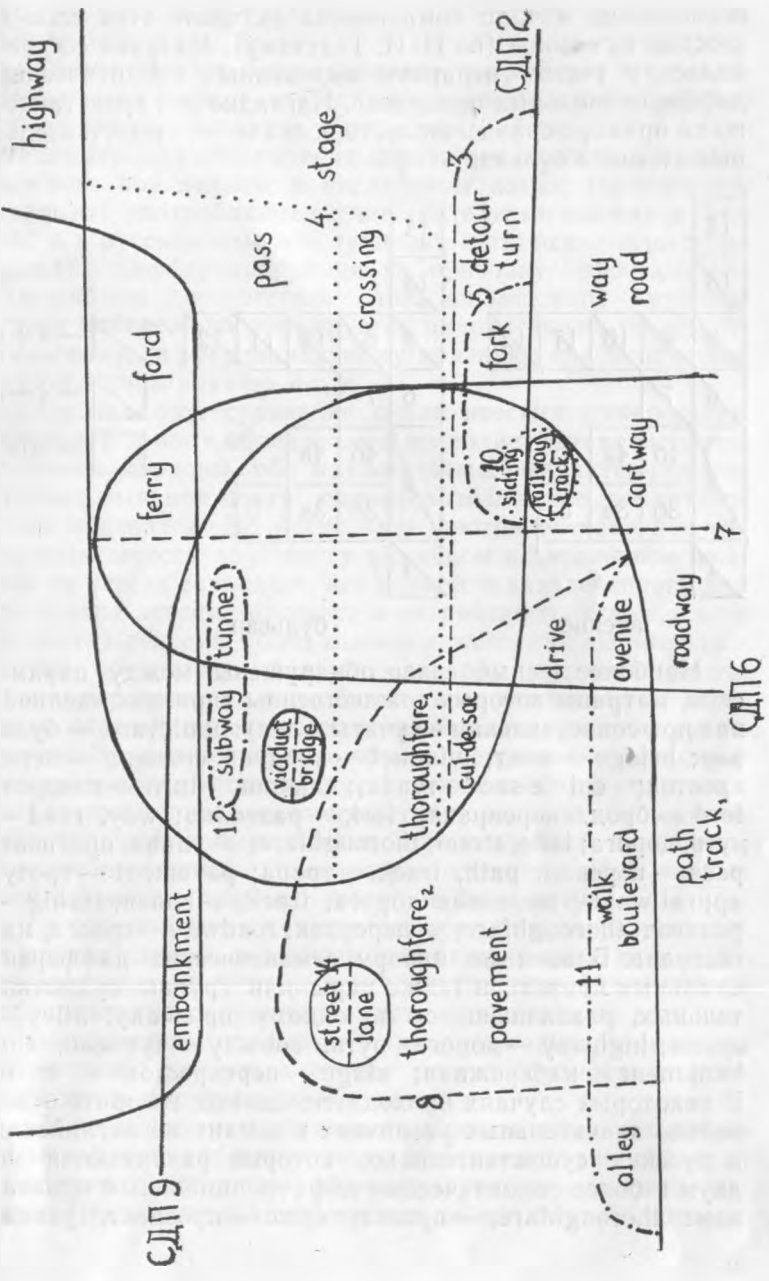
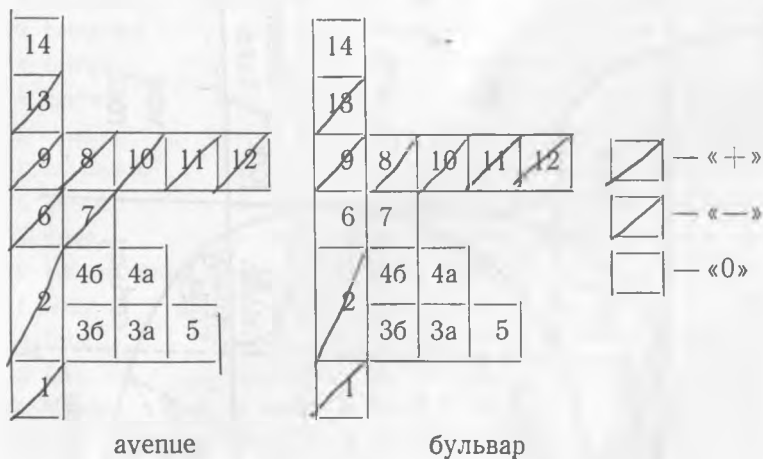


Рис. 1.

поставления матриц компонентов значений этих слов в каждом из языков (по Н. И. Толстому). Матрица составлялась с учетом иерархии выделенных семантических дифференциальных признаков. Наглядно это представлено на примере сравнения состава значений существительных **avenue** и **бульвар**.



Наиболее тесные связи обнаружены между парами слов, матрицы которых тождественны (признак «величина» при сопоставлении не учитывался): boulevard — бульвар; bridge — мост; viaduct — виадук; crossing — перекресток; cul-de-sac — тупик₁; detour, turn — поворот; ford — брод, переправа; fork — развилка; way, road — путь, дорога; lane, street, thoroughfare₂ — улица, проспект; pass — перевал; path, track₁ — тропа; pavement — тротуар; railway — железная дорога; track₂ — колея; siding — разъезд; thoroughfare₁ — переулок; roadway — трасса, магистраль. Близки по набору семантических дифференциальных признаков также пары или группы существительных, различающиеся по одному признаку: alley — аллея; highway — дорога, путь; subway — туннель; embankment — набережная; stage — перекресток и т. п. В некоторых случаях приходится, однако, говорить о довольно значительных различиях в семантике английских и русских существительных, которые различаются по двум и более семантическим дифференциальным признакам: thoroughfare₁ — проезд; drive — проспект, улица;

ferry — переправа, брод; walk — аллея; cartway — трасса, магистраль и т. п.

Таким образом, сопоставление английских названий дорожных объектов с русскими показывает специфические черты в семантике этих слов в каждом из языков. Например, для обозначения дорожного объекта, расположенного под землей, в английском языке (британский вариант) употребляются существительные subway и tunnel, а в русском языке — **туннель**; английские существительные дифференцируются по признаку «проесть». Ближайшее соответствие слова embankment — русское слово **набережная** маркируется положительно по семантическому дифференциальному признаку «расположение в населенном пункте» и т. д.

Проведенное сравнение семантических микросистем названий дорог в обоих языках позволяет установить, что, с одной стороны, обе микросистемы характеризуются одинаковым или почти одинаковым набором семантических признаков. Но поскольку противопоставление отдельных лексем друг другу в русском и английском языках не всегда совпадает, нет полной эквивалентности для всех пар лексем русского и английского языка, хотя в текстах лексемы обоих языков в состоянии вполне адекватно обозначить факты реальной действительности, а при переводе они способны вполне эквивалентно передать соответствующие значения одного языка на другом языке. Возможность этого определяется как контекстными уточнениями, так, с другой стороны, и вероятностным характером определения семантики слов и, что существенно, большой избыточностью семантических признаков, характеризующих лексическую систему. Избыточные семантические признаки могут не быть актуализованными в определенных контекстах, хотя они актуализуются в других случаях в зависимости от контекста, то есть во взаимодействии со значениями других слов. Именно этим обуславливается важность дистрибутивного, то есть синтагматического по своей природе анализа семантики изучаемой лексики, а также целесообразность такого анализа в статистическом плане.

В процессе дистрибутивного анализа в текстах англоязычной прозы объемом около 10 млн. словоупотреблений отобрано 21830 сочетаний анализируемых существительных. При этом анализировались те сочетания, которые

характеризуются наличием прямой грамматической связи изучаемых названий дорожных объектов с другими словами в составе предложения. Поскольку проанализировать каждый отдельный случай сочетания не представляется возможным, отдельные индивидуальные лексические окружения рассматриваемых слов объединялись по своим семантическим характеристикам.

Среди сочетаний названий дорожных объектов с другими словами выделяются сочетания, в которых исследуемые слова выступают в подчиняющей функции. Прежде всего это подлежащее при глаголе-сказуемом, ср. *the road leads, the street is...* и т. п. К ним относятся также определительные словосочетания, в которых рассматриваемые слова являются определяемыми. В качестве определения часто выступают прилагательные, причастия, местоимения, существительные, ср. *a narrow lane, an elevated road, this avenue, Fleet street* и т. п.

Большую группу сочетаний составляют те сочетания, в которых рассматриваемые слова занимают подчиненную, зависимую позицию. К ним относятся глагольно-обстоятельственные (в которых изучаемое существительное является обстоятельством места, ср. *to go along the street, to live in Park Avenue* и т. п.), глагольно-объектные (в которых рассматриваемое существительное выступает в роли дополнения, ср. *to see a bridge, to build a walk* и т. п.) и субстантивные (в которых названия дорожных объектов выступают как определения к другим существительным, ср. *the corner of the street, the bend of the path* и т. п.) сочетания.

Низкая частота употребления (менее 50 сочетаний в обследованном материале) существительных *cartway, cul-de-sac, detour, ford, fork, siding, stage, subway, viaduct* привела к необходимости исключить их из дистрибутивно-статистического анализа.

При проведении исследования дистрибутивных свойств существительных — названий дорожных объектов в современном английском языке нами было вскрыто более пятидесяти типичных лексических окружений рассматриваемых слов, таких как определения типа объектов по их назначению (*military, state, field, forest, elevated* и т. п.), определения размера (*long, short, narrow, wide* и т. п.), формы (*zigzag, twisting, straight* и т. п.), цвета (*yellow, green, brown* и т. п.), материала сооружения объектов

(stone, gravel, tarmac и т. п.) и другие группы определений, а также глаголы действия (to do, to build, to sweep и т. п.), состояния (to be, to seem и т. п.), существования (to exist, to last и т. п.), обладания (to have, to possess и т. п.), чувственного восприятия (to see, to watch, to observe, to hear и т. п.), транспортного, пешеходного и скоростного движения (to go, to move, to drive, to walk, to turn, to hurry и т. п.). Анализ дистрибутивных свойств слов в выделенных моделях сочетаемости позволил подтвердить положение, что значение слова манифестируется в употреблении этого слова.

В таблице 2 приводятся выборочные данные о сочетаемости анализируемых слов: общее количество сочетаний с каждым из рассматриваемых названий дорожных объектов, количество сочетаний каждого из трех наиболее частотных типов сочетаний с каждым из рассматриваемых существительных, а также данные о количестве сочетаний каждого из рассматриваемых названий дорог со словами, относящимися к пяти другим, менее частотным, но достаточно характерным типам сочетаний.

Изучение дистрибутивных свойств анализируемых слов позволило не только констатировать качественное сходство и различия сочетаемости этих слов, но и установить некоторые количественные характеристики, которые можно рассматривать как показатель семантического сходства этих слов. Величины количественной оценки сходства рассматриваемых слов получены нами посредством использования одного из методов статистического анализа — с помощью вычисления коэффициента парной корреляции по формуле:

$$R = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x}) (y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}},$$

где R — коэффициент корреляции,

$x_i y_i$ — количество сочетаний данного (i) типа существительных x и y ,

$\bar{x} \bar{y}$ — средние числа сочетаний в типе сочетаемости существительных x и y .

Таблица 2

	Всего сочетаний	Имена соб- ственные	Гл. существ., сост., облад.	Гл. с общей сем. движения	Гл. пешеход. движения	Гл. транспорт движения	Гл. действия	Опред. матер. сооружения	Определения цвета
1. alley	358	25	32	35	14	5	2	6	15
2. avenue	713	200	93	33	14	32	—	11	30
3. boulevard	168	30	21	7	6	9	—	9	2
4. bridge	1699	107	115	157	50	15	141	70	2
5. crossing	189	9	28	10	8	—	5	—	—
6. drive	371	13	28	32	23	36	3	22	2
7. embankment	116	3	17	19	9	2	4	—	—
8. ferry	91	4	10	9	1	1	—	—	—
9. highway	302	7	17	26	15	19	4	5	—
10. lane	787	170	48	51	46	15	—	—	12
11. pass	315	5	16	21	29	2	—	—	—
12. path	1466	—	37	152	164	2	—	4	11
13. pavement	373	4	39	41	36	3	5	29	9
14. railway	489	36	12	16	—	3	24	—	1
15. road	4739	488	374	474	248	176	57	33	46
16. roadway	98	—	8	11	—	2	10	5	1
17. street	6232	1367	754	495	337	83	14	15	57
18. thoroughfare	195	4	5	5	—	6	15	9	2
19. track	1180	—	60	90	71	12	24	7	2
20. tunnel	347	17	20	18	15	18	20	9	7
21. turn	366	—	21	7	3	2	4	—	2
22. walk	610	8	27	24	31	1	24	30	2
23. way	445	7	54	59	20	5	—	2	4
Итого	21649	2504	1836	1793	1143	449	356	266	207

Результаты подсчета парной корреляции представлены в таблице 3. Величины коэффициента корреляции могут колебаться от -1 до $+1$; в нашем материале все коэффициенты корреляции принимают положительное значение, что указывает на определенную общность их сочетаемости. В таблице даны только десятичные знаки после запятой, т. е. сотые доли коэффициента.

Таблица 3

street	lane	avenue	boulevard	road	alley	embankment	bridge	roadway	pavement	highway	tunnel	drive	thoroughfare	way	turn	ferry	railway	crossing	pass	walk	path	track
1. street	95																					
2. lane	91																					
3. avenue	89	93																				
4. boulevard	84	75																				
5. road	86	84	77	84																		
6. alley	73	66	67	75	75																	
7. embankment	58	44	37	46	74	72																
8. bridge	64	55	50	74	75	77	66															
9. roadway	33	21	19	27	48	72	61	77														
10. pavement	46	36	25	36	55	82	68	59	61													
11. highway	44	41	30	41	74	72	60	35	38	53												
12. tunnel	48	43	43	47	60	43	68	59	59	70	49											
13. drive	45	42	39	52	71	65	51	50	59	35	35	14										
14. thoroughfare	12	10	13	13	16	11	28	24	13	35	62	45	30									
15. way	38	28	27	30	53	59	61	50	50	55	48	17	21	53								
16. turn	10	08	07	12	24	22	31	20	17	37	48	39	01	46	57							
17. ferry	47	40	35	44	60	64	57	50	52	55	52	10	11	12	10	21	60					
18. railway	25	32	15	18	34	15	41	16	13	43	19	10	20	69	43	50	60					
19. crossing	52	42	36	40	58	59	66	43	56	59	50	40	20	57	43	38	43	66				
20. pass	37	33	18	27	53	55	57	38	54	62	42	39	22	32	29	24	84	67	62			
21. walk	24	29	09	21	42	34	53	31	45	56	37	31	25	50	40	45	34	49	70	60		
22. path	29	34	05	13	59	62	47	41	62	68	43	54	06	50	40	45	34	49	70	81		
23. track	27	30	07	18	59	53	57	36	45	69	51	48	19	59	43	46	65	70	70	81	84	

Полученные данные позволяют построить модель отношений между словами, принадлежащими к рассматриваемой семантической микросистеме на основании дистрибутивного анализа семантики (см. рис. 2).

На основании дистрибутивно-статистического анализа выделяются три группы существительных, характеризующиеся сходством сочетаемости между словами, входящими в каждую из групп. Это группы: I — track, walk, pass, path, crossing, highway, alley; II — avenue, street, lane, boulevard, road, alley; III — alley, road, embankment, bridge, roadway, pavement, highway, drive, tunnel, ferry, way.

В семантическом отношении первая группа характеризуется тем, что в нее входят названия дорожных объектов, используемых для прогулок и пешего хождения, как правило, не отличающиеся специфическими конструктивными особенностями (кроме примыкающего сюда слова railway). Средний коэффициент корреляции между словами группы равен 0,61, центральным элементом является многозначное слово track, которое имеет тесные (выше 0,6) связи со всеми словами группы. Нужно сказать, однако, что связи слов, входящих в группу, не исчерпываются внутренними взаимоотношениями. Многие из слов группы обладают тесными связями также с другими словами семантической микросистемы. Прежде всего это относится к слову alley, которое входит также в другую тесно связанную группу, центром которой является слово avenue.

Средний коэффициент корреляции в этой группе выше, чем в предшествующей, и равен 0,81. Семантическая характеристика слов этой группы более четко очерчена, чем семантическая характеристика слов предшествующей группы. Общим значением слов данной группы является «название дорожного объекта, который может находиться в населенном пункте». Связи внутри данной группы у всех шести слов очень тесные, все они попарно имеют высокий коэффициент корреляции сочетаемости. Наиболее характерно своими внешними связями слово alley, несколько меньше внешних связей имеет слово road. Слова road и alley входят и в третью из выделяемых дистрибутивных групп.

Если первая группа характеризовалась скорее возможностью пешего использования объекта, вторая — нахождением объекта в населенном пункте, то в третью

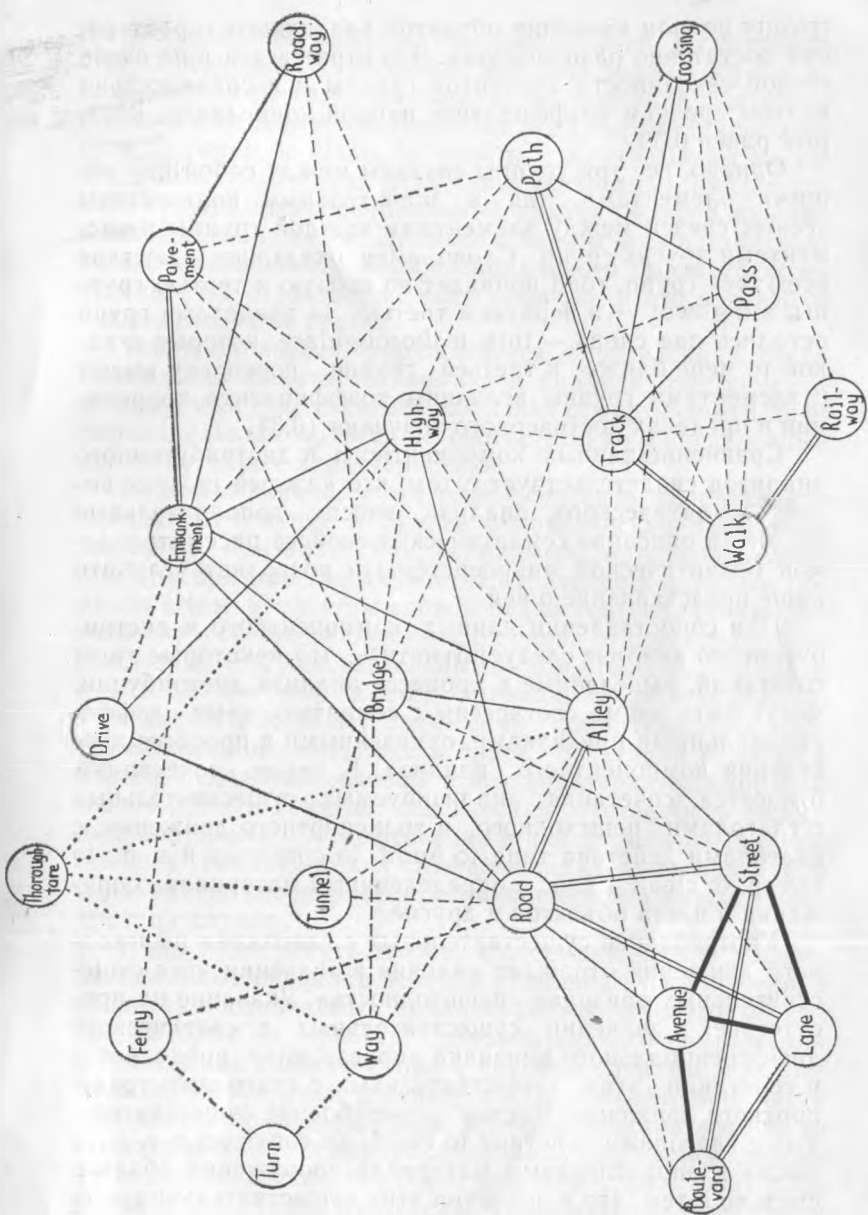


Рис. 2

группу попали названия объектов различного характера, она достаточно разнообразна. Это отражается в не очень тесной связанности элементов группы и в сравнительно низком среднем коэффициенте парной корреляции, который равен 0,59.

Однако, все три группы связаны между собой как общими элементами, так и значительным количеством тесных связей между элементами каждой группы и элементами других групп. Слово *alley* оказалось в составе всех трех групп, *goad* попадает во вторую и третью группы, а *highway* — в первую и третью. За пределами групп остались два слова — *turn* и *thoroughfare*, которые в какой-то мере ближе к третьей группе, поскольку имеют с элементами группы величины коэффициента корреляции в пределах достоверного значения (0,3).

Сравнение данных компонентного и дистрибутивного анализов свидетельствует о том, что каждый из этих видов семантического анализа вносит дополнительные штрихи в описание семантических свойств рассматриваемой семантической микросистемы и позволяет углубить наше представление о ней.

При сопоставлении данных компонентного и дистрибутивного анализа следует отметить, что некоторые типы сочетаний, выделенные в процессе анализа дистрибуции, могут быть прямо соотнесены с семантическими дифференциальными признаками, отмеченными в процессе проведения компонентного анализа. К таким сочетаниям относятся сочетания анализируемых существительных с глаголами пешеходного и транспортного движения, с глаголами действия типа *to build*, *to construct* и т. п., *to sweep*, *to clean* и т. п., с определениями материала сооружения и цвета объектов и другие.

Употребление существительных с глаголами пешеходного движения отражает наличие в значении этих существительных признака «пешеходность». Указание на присутствие в значении существительных семантического дифференциального признака «проезжать» проявляется в сочетании этих существительных с глаголами транспортного движения. Частое употребление существительных с глаголами действия *to build*, *to construct* и т. п., а также с определениями материала сооружения объекта связано с тем, что в значении этих существительных есть признак «искусственность». Признаки «искусственность»

и «расположение под землей» проявляются в сочетании существительных с глаголами действия типа *to dig* и т. п.

Следует отметить, что чаще всего сочетания существительных с именами собственными и с глаголами действия типа *to sweep, to clean, to wash* и т. п. указывают на то, что в состав значения этих существительных входит семантический дифференциальный признак «расположение в населенном пункте». Наличие в значении существительного семантического дифференциального признака «озелененность» отражается, как правило, в его сочетании с определениями цвета.

Таким образом, обнаруживается определенная связь данных компонентного анализа и анализа сочетаемости исследуемых существительных. Пяти семантическим дифференциальным признакам соответствуют определенные дистрибутивные характеристики.

Нужно отметить, что в ряде случаев в сочетаемости находят отражение и другие семантические дифференциальные признаки. Так, например, присущий слову *crossing* признак «частичность» отразился косвенным образом в том, что с этим словом редко употребляются глаголы скоростного движения. Для слова *bridge* характерно сочетание с существительными *construction, building* и т. п., в чем выражается признак «искусственность».

Однако, подобные соотнесения семантического дифференциального признака и типов сочетаний относятся чаще к отдельным словам и не характеризуют признак в целом. Это и понятно: лексическая сочетаемость весьма индивидуальна и манифестация в ней тех или иных обобщенных семантических дифференциальных признаков оказывается своеобразной, специфической в каждом конкретном случае.

Надо подчеркнуть также, что семантические дифференциальные признаки нередко указывают на внутренние свойства обозначаемых анализируемыми словами объектов, которые не требуют дополнительного выражения в сочетаниях данного слова с другими словами. Так, например, слова *trees, greenery* и т. п. сравнительно часто сочетаются со словом *street*, которое не маркируется по семантическому дифференциальному признаку обязательной озелененности. Озелененность улицы факультативна и, если улица озеленена, то это находит выражение в сочетаемости. Существительные *alley, avenue, boulevard*

и walk маркируются по признаку «озелененность» положительно, однако сочетаемость их со словами trees, greenery и т. п. ниже средней. Для слов alley и boulevard в нашем материале такие сочетания вообще отсутствуют. И это вполне закономерно, так как наличие деревьев является обязательным свойством объектов, обозначенных существительными alley и boulevard, и не нуждается в дополнительном выражении через сочетаемость.

Примерно также обстоит дело и с сочетаемостью некоторых конкретных названий видов транспорта и названий дорожных объектов. Оказывается, например, что сочетания существительных railway, track со словом train не очень типичны. В то время как слово train довольно часто употребляется в сочетании с существительным tunnel, хотя tunnel не маркируется положительно по признаку «железная дорога». Именно поэтому указание вида транспорта оказывается необходимым для описания конкретной ситуации.

Таким образом, сочетаемость слов и компоненты его значения находятся между собой в сложных отношениях. Невозможно говорить о прямой зависимости таких-то сочетаний от такого-то семантического дифференциального признака и наоборот. Внутренние семантические свойства слова не обязательно отражаются в грамматически связанном лексическом окружении. Лексическое окружение слова тесно связано с его семантикой, характеризует эту семантику всей своей совокупностью, а не только отдельными сочетаниями. Именно поэтому и ценно сравнение сочетаемости слов в целом, осуществляемое путем расчета коэффициента корреляции.

Представляет определенный интерес сравнение группировок существительных, обозначающих названия дорожных объектов, которые получаются в результате компонентного анализа (рис. 1), и группировок, получаемых при корреляционном анализе статистических данных о лексической сочетаемости названий дорожных объектов (рис. 2).

Компонентный анализ, характеризующий предметную соотнесенность слов, обозначающих названия дорожных объектов, позволил выделить несколько групп существительных, характеризующихся пучками семантических дифференциальных признаков. Среди таких групп, например, выделяется группа названий озелененных дорожных

объектов — alley, boulevard, walk, avenue. Эти существительные характеризуются положительно по признакам «искусственность» и «озелененность». Рассматривая сочетаемость этой четверки слов, можно убедиться, что она похожа, что и выразилось в достаточно высоком коэффициенте корреляции между сочетаемостью каждой из пар, составляющих четверку слов, средняя величина коэффициента корреляции между сочетаемостями этих слов равна 0,57.

Другая группа существительных, характеризующихся положительно по семантическим дифференциальным признакам «искусственность» и «расположение в населенном пункте» и отмеченных знаком «0» по признаку «озелененность» (street, lane, pavement) также обладает высоким коэффициентом корреляции сочетаемости, средняя величина которого равна 0,59.

Небольшая группа существительных, обозначающих названия небольших (частичных) дорожных объектов с некоторыми дополнительными семантическими дифференциальными признаками («искусственность», «сопряженность с водным пространством», «проезжесть»): bridge, tunnel, ferry, и при дистрибутивно-статистическом анализе демонстрируют сходство сочетаемости, что отражается в сравнительно высокой величине коэффициента корреляции — от 0,52 до 0,68.

Два названия дорожных объектов — ferry, embankment, характеризующиеся положительно по признаку «сопряженность с водным пространством», тоже обладают высокой степенью сходства своей сочетаемости, величина коэффициента корреляции равна 0,64.

Достаточно высоким коэффициентом корреляции характеризуется и пара названий небольших (частичных) дорожных объектов — pass и crossing, которые не имеют дополнительных семантических дифференциальных признаков. Величина этого коэффициента равна 0,66.

Существительные, обозначающие названия наиболее общих типов дорожных объектов — highway, road, way, path, track, не имеющие положительных оценок по автономным семантическим дифференциальным признакам, обладают большим сходством сочетаемости. Коэффициент парной корреляции между ними равен от 0,50 до 0,84, при средней величине 0,63.

Таким образом, некоторые группы названий дорожных

объектов, выделившиеся при компонентном анализе, находят свое подтверждение и в данных о сходстве их сочетаемости.

Если попытаться обобщить результаты компонентного и дистрибутивно-статистического анализов по характеристике семантической микросистемы названий дорожных объектов в современном английском языке, то получается следующая, несколько обобщенная и может быть в чем-то упрощенная, картина. Наиболее общим значением обладают слова *way* и *road*, характеризующие дорожные объекты без конкретных уточнений. Остальные названия дорожных объектов в той или иной мере конкретизируют названия дорожных объектов, обозначенных существительными *way* и *road*. Так, несколько слов (*pavement, street, lane, thoroughfare, avenue, drive, boulevard*) обозначают объекты, находящиеся в пределах населенных пунктов. В то время как *roadway* и *highway* обозначают крупные дорожные объекты, независимо от их расположения в населенных пунктах. Слова *path, walk* и *track* характеризуют аналогичные объекты более мелкого характера, предназначенные для менее прихотливого, пешего передвижения. С другой стороны, такие слова как *cartway, alley, embankment, railway* и др.— это названия специализированных дорожных объектов, характеризующиеся различными признаками. Несколько слов входящих в микросистему, это названия различных объектов, обозначающих части дорог, их пересечение, замены и т. п. (*ford, fork, pass, turn, crossing, ferry, tunnel, bridge* и др.).

Ясно, что такая классификация учитывает прежде всего соотношенность названия объектов с характеристикой самих объектов. Вместе с тем в ней отражаются некоторые дистрибутивные свойства слов, такие как близость дистрибутивных характеристик слов *path* и *track*, уже отмечавшаяся близость названий дорожных объектов, расположенных в населенных пунктах, и проч.

В компонентном анализе и дистрибутивной характеристике названий дорожных объектов отразилась специфическая их принадлежность к той сфере внеязыковой действительности, которая находится на грани естественных (природных) объектов и объектов, являющихся результатом человеческого освоения мира. Это своеобразное место микросистемы названий дорог в семантической системе языка отражается как в наборе дифференциальных

признаков, характеризующих и природные условия и человеческую деятельность, так и в типичных сочетаниях, отражающих естественно-природный характер некоторых дорожных объектов и их принадлежность к миру человеческой деятельности, который отражается во множестве глагольных сочетаний, а также в сочетаниях определительного характера. Итак, оба вида семантического анализа, произведенного с рассматриваемой группой слов, дают возможность увидеть специфическую и довольно разнообразную картину фрагмента действительности в ее языковом отражении.

Вместе с тем, было бы неверным ожидать, что результаты компонентного и дистрибутивно-статистического анализа совпадут полностью, покроют друг друга. Компонентный анализ характеризуется жестким, детерминированным подходом к языковым единицам, проявляемом, в частности, в маркировании знаками «+» или «—» по каждому семантическому дифференциальному признаку; а дистрибутивно-статистический анализ ориентируется на вероятностное описание функционирования языковых единиц и дает количественные характеристики тех или иных сочетаний.

Кроме того, компонентный анализ отражает отношения языковых единиц в системе, в то время как дистрибутивный анализ строится на учете отношений между словами в тексте. Если принимать антиномию язык — речь, то компонентный анализ характеризует явления языка, а дистрибутивный анализ описывает речевые факты. Невозможно найти прямые полные соответствия между всеми семантическими дифференциальными признаками компонентного анализа и данными дистрибутивного анализа. Дело в том, что компонентный анализ нередко фиксирует наличие какого-то семантического дифференциального признака у данной группы слов, в то время как дистрибутивный анализ дает широкую картину сочетаемости слова, в которой проявляются его синтагматические свойства.

Компонентный анализ соотносится с сигматическим аспектом, а дистрибутивный анализ — с синтагматическим аспектом значения слова (А. Е. Супрун). Они взаимно дополняют друг друга, давая возможность более полного и глубокого представления столь сложного явления как семантика слова и группы слов. Взаимная допол-

нительность компонентного и дистрибутивного анализов способствует разностороннему познанию лексической системы, ее структуры и функционирования.

**Основное содержание работы изложено
в следующих статьях:**

1. Дифференциальные признаки семантической микросистемы «названия дорог» (на материале русского и английского языков).— В сб.: Вопросы романо-германского и общего языкознания. Минск, 1973, стр. 294—303.

2. К анализу лексико-семантической микросистемы названий дорожных объектов (на материале русского языка).— В сб.: Вопросы романо-германского и славянского языкознания. Минск, 1974, стр. 117—122.

3. Компонентный анализ семантики.— В кн.: Методы изучения лексики. Минск, 1975, стр. 38—47.

4. К анализу названий дорожных объектов, расположенных в населенных пунктах (на материале английского языка).— В сб.: Романо-германская и славянская филология. Минск, 1975, стр. 269—283.

5. Лексическая сочетаемость существительных way, road, street.— Веснік БДУ. Серыя IV. Мінск, 1975, № 2, стр. 58—63.

