

Мы едем, едем, едем...

Русское (или близкое русскому польское) *ехать* в типологических работах служит примером “изысканного” способа движения (ср., например, Goddard 1997) – действительно, во многих европейских языках нет прямых аналогов этого глагола. Между тем, если опираться на общепринятые словарные толкования *ехать*, создается впечатление, что он вовсе не обозначает способа движения как такового, а всего лишь описывает специальные условия движения, накладывая некоторые ограничения на субъект и средство перемещения, а именно: двигаться должен транспорт – причем прототипически – колесный, а также пассажиры этого транспорта. То, *как* или *за счет чего* происходит в этом случае перемещение (т.е. собственно способ движения), в таких описаниях игнорируется и, следовательно, признается несущественным для семантики *ехать* – ср. *скользить, лезть, ползти* и другие характерные глаголы способа движения, для которых этот аспект является определяющим. Заметим, что, в дополнение к общему представлению, Ю.Д. Апресян предлагает считать *ехать* глаголом целенаправленного движения (см. Апресян 1974: 107, 122; Апресян 1995: 53-54): этим он, в частности, объясняет запрет на сочетания типа **дрова едут*. Между тем, с точки зрения структуры толкования в целом, ‘целенаправленность’ тоже всего лишь дополнительный компонент значения, но не характеристика способа движения.

Следовательно, “каноническое” представление о семантике *ехать* никогда не подвергалось сомнению, и, следовательно, *ехать* должен быть признан не просто редким, а нестандартным, неклассическим глаголом способа движения. Однако такой языковой образ *ехать* вызывает целый ряд вопросов.

Во-первых, в ситуации целенаправленного движения транспорта в русском языке выбирается обобщающий глагол *идти*, ср.: *автобус идет в парк, этот поезд не идет до Владимира* и т.д. Подробнее эта проблема обсуждалась в Рахилина 2000: 303-309 – в частности, там обращалось внимание на неприемлемость *ехать* при описании движения “маршрутного” транспорта, в первую очередь, железнодорожного, ср. **поезд не едет до Владимира; ?автобус едет в парк*. Если же *ехать* разрешено, то оно описывает движение, не полностью контролируемое субъектом, а значит, не целенаправленное, ср. *за нами идет автобус* и *за нами едет автобус*: если автобус послан навстречу (контекст целенаправленного движения, маршрут которого известен), предпочтительнее *идет*, в случае немаркированного с точки зрения цели движения (‘мы едем в машине; сзади нашей машины движется автобус’ – его маршрут и цель движения нам неизвестны), возможно только *едет*.

Таким образом, большая часть транспорта все-таки не *едет*, а *идет*, а если *едет*, то как раз нецеленаправлено. Возникает вопрос, как это обстоятельство совмещается с природной (по Ю.Д. Апресяну) целенаправленностью *ехать* – или, может быть, запрет на **дрова едут* можно объяснить как-то иначе?

Второй вопрос касается контекстов, не связанных с транспортом и поэтому остающихся “за бортом” основного значения – ведь *едут* в русском языке не только машины и пассажиры, но и лыжи – с горы, повязки и шапки – с головы, чашки – по столу и под. Такие примеры фиксируются в толковых словарях, но механизм образования подобных (переносных?) значений или употреблений *ехать* остается неясен – если считать, что *ехать* не подразумевает никакого

специального способа движения, который мог бы такие “нетранспортные” контексты объединить в сознании носителя языка с прототипическими – транспортными.

Наконец, третья проблема в некотором смысле обратна предыдущей: она касается не объяснений уже имеющихся в языке переносных употреблений *ехать*, а необъяснимых запретов на ожидаемые переносные употребления. Так, известно, что стандартным метонимическим переносом является перенос часть ↔ целое, причем такой перенос значения, видимо, свойствен и глаголу *ехать*: пассажиры, конечно, являются частью транспорта, поэтому *ехать* применимо и к ним, и к средству перемещения как таковому. Однако на другие существенные части транспорта – в частности, колеса, *ехать* почему-то не переносится (аналогичное наблюдение сделано в Кошелев 1999 – впрочем, модель, которая строится в этой работе для объяснения данного факта, в целом не кажется нам адекватной), ср. **Колеса весело едут*, а также знаменитое *Доедет ли колесо до Казани?*, неправильность которого как раз и состоит в том, что само колесо – по крайней мере, согласно нормам русского языка – никуда само доехать не может. Ср. в связи с этим глагол *катить(ся)*, где сходный перенос оказывается вполне приемлемым: *колесо катится, машины катят*. Другой, столь же неожиданный, запрет – **лошадь едет*, при том, что сочетание *ехать на лошади* входит в число наиболее частотных для *ехать* контекстов.

Представляется, что ответом на поставленные вопросы могло бы быть такое цельное описание семантики *ехать*, которое бы мотивировало все его употребления, а также переходы от центрального к каждой из периферийных групп употреблений.

В качестве такового здесь предлагается описание, полностью противоположное принятому до сих пор. А именно, предлагается считать, что с семантической точки зрения центральными для *ехать* на сегодня являются не транспортные, а до сих пор считавшиеся периферийными значения. В таком случае схема толкования *ехать* могла бы выглядеть так:

ехать ≈ ‘самопроизвольно двигаться по поверхности, находясь с ней в контакте’.

Обратим внимание на важность идеи *самопроизвольности*. Действительно, никакое явным образом вынужденное движение с помощью *ехать* никогда не обозначается: машина не *едет*, если ее толкают, сундук не *едет*, если его двигают и т.д. (Надо сказать, что такое движение вообще в русском языке не называется никак, образуя своеобразную семантическую лауну: здесь нельзя сказать ни **машина / сундук движется*, ни *перемещается*, ни *идет*. Последнее, впрочем, наиболее близко к возможному, но употребляется только с отрицанием *не идет* или в начинательной форме *пошла / пошел* – ср. сходные эффекты в английском языке, отмеченные в Levin, Rapoport 1992.)

Существенной для *ехать* оказывается и поверхность: шнур или трос, канат, который перетягивают, никогда не *едет* на весу – но *едет* по поверхности, особенно если это движение представляется как самопроизвольное.

Между тем, самопроизвольное движение по поверхности обычно имеет какую-то особую причину – она, в свою очередь, определяет его природу. Например, движение, описываемое как *скользить*, происходит за счет качества самой поверхности, очень гладкой и ровной – отсюда его непрерывность, стре-

мительность и обычно высокая скорость. Представляется, что в случае *ехать* возможность движения определяет наклон этой поверхности. Следовательно, прототипической ситуацией для *ехать* будет движение вниз с горы (ср. сани, лыжники и др.). Очень близко ей движение вниз, за счет наклона, – шапки или повязки с головы (ср. здесь же *крыша едет*, в том числе как пространственная метафора, семантический источник которой достаточно прозрачен). Надо сказать, что таких употреблений *ехать* несколько меньше, чем должно было бы быть: в части ожидаемых контекстов *ехать* вытесняется глаголом *съезжать*, так как *ехать* больше ориентировано на процесс движения, а *съезжать* – на его результат ('объекта нет на месте'). Поэтому *ехать* обычно предполагает сколько-нибудь длинный путь движения, а если движение происходит быстро и незаметно, более предпочтительным, естественно, оказывается *съезжать*, и именно оно легче употребляется с предметами одежды, процесс движения которых и незаметен, и не так важен.

В том же ряду нужно рассматривать и такие контексты, как *петля едет* – по поверхности ткани, причем, очевидно, исходна здесь ситуация, когда это движение сверху вниз; *строчки / буквы / узор едут*: лист, на который нанесена надпись или изображение представляется как бы вертикально расположенным, и происходит смещение картинка наискосок – т.е., как мы и ожидаем, вниз, как если бы она "съезжала" по наклонной плоскости.

Таким образом, схема толкования *ехать* должна быть уточнена: *ехать* – это 'самопроизвольно двигаться по поверхности, за счет ее наклона и в контакте с ней'.

Любопытные примеры представляют лавины и ледники, спускающиеся с гор – первые обычно *сходят*, а вторые иногда *ползут*; требуется объяснить, почему в этих случаях не выбирается глагол *ехать* – при том, что они всегда движутся в контакте с наклонной поверхностью.

Начнем с лавин. Им свойственна, с одной стороны, идея потери устойчивого состояния (они *сходят*, как снега, долго лежавшие на вершине), а с другой стороны, целенаправленность движения и определенность маршрута, характерная, как мы уже говорили, для *идти*, в отличие от *ехать*. Ср. *идут лавины одна за одной* (в значении "идут на нас").

Несколько более сложной оказывается ситуация с ледниками. Дело в том, что *ползти* также обозначает движение в контакте с поверхностью – однако в отличие от *ехать* или *скользить*, это движение осуществляется за счет усилий самого субъекта движения, который в топологическом отношении тоже должен представляться совершенно плоским, так чтобы движение происходило вопреки трению одной поверхности о другую. Собственно, это трение и преодолевает субъект своими усилиями, отсюда и сопутствующая *ползти* метафора медленного движения (ср. *поезд ползет по склону* и под.), и обычно это мышечные усилия живого существа, ср. *змея ползет, человек ползет* и др. Следовательно, в нашей картине мира ледник спускается с горы не благодаря ее наклону – быстро и легко, а вопреки препятствующим его движению неровностям поверхности земли – медленно, долго, с усилием – громоздкий, неповоротливый и тяжелый.

Теперь обратим внимание на то, что хотя и сани, и лыжи *едут* с горы, на ровной поверхности с глаголом *ехать* они ведут себя по-разному: *ехать* могут только сани, а лыжи эту возможность практически совсем теряют. Дело в том, что устройство саней, предполагающее определенную дистанцию между ними и

их движущей силой, позволяет при описании их движения “отвлечься” от каузатора и представить их движение как автономное – тогда сани движутся как бы сами и как бы за счет того, что поверхность наклонная. Понятно, что “отвлечься” от лыжника, идущего по равнине, чтобы не нарушить основное семантическое условие *ехать* – самопроизвольность движения – совсем не так просто, поэтому такие сочетания невозможны. С другой стороны, карета, телега, машина и др. – ведут себя совершенно аналогично саням, соблюдая идею непрерывного контакта с поверхностью и самопроизвольности движения и легко сочетаются с *ехать*. Однако самолет никогда не *едет* – у него нет контактной нижней поверхности; не *едет* и лошадь – при ее движении нет непрерывного контакта, того квазискользящего движения одной поверхности по другой, которое предполагает *ехать*. Собственно, по той же причине (и она, как видим, определяется способом движения, который предполагает *ехать*) не *едет*, находясь в функциональном состоянии, и колесо: съезжать по наклонной плоскости может только перевернутое, т.е. горизонтальное, а не вертикальное колесо. Кроме того, не *едут* корабли и лодки: естественная для них контактная поверхность – вода – никогда не наклонна.

Существенно, что при переходе *ехать* от описания ситуаций с наклонной поверхностью к ситуациям с ровной поверхностью меняется валентная структура глагола. Так, *ехать с горы* не подразумевает конечного пункта движения и, тем самым, представляет *ехать* как глагол удаления (‘перестать находиться на горе’) – конечный пункт в такого рода контекстах выражен быть не может (**едет с горы на поляну*), возможно лишь указание на направление движения (*ехать вниз / влево*). Точно так же ведут себя близкие к прототипическим контексты смещения объекта относительно исходной позиции типа *шляпа / крыша едет*. Однако движение по ровной поверхности теряет привилегированность исходного пункта: исходный и конечный пункт становятся равноправны: *В пятницу вечером машины в основном едут в город / из города*.

Следующим шагом в построении цельной семантики *ехать* должна быть интерпретация переноса: транспортное средство → пассажир. Как мы уже говорили, сам по себе этот перенос, строящийся по модели целое → часть вполне естествен, однако главным условием для него служит то, чтобы полученная в результате ситуация не противоречила семантическим требованиям *ехать* – другими словами, чтобы новый субъект допускал бы тот способ движения, который предполагает этот глагол. Представляется, что в случае переноса на пассажира транспортного средства, это условие выполняется, ср.:

Я еду ≈ ‘перемещаюсь, воспринимая свое перемещение как самопроизвольное (без своего участия), когда с помощью транспортного средства X я плавно (можно было бы сказать: квазискользящим движением) перемещаюсь относительно поверхности земли – как если бы за счет ее наклона’.

Раз субъект движения выступает как своего рода наблюдатель, воспринимающий движение транспортного средства, он должен быть по крайней мере одушевленным (отсюда и запрет на **дрова / *чемоданы едут*), одушевленные же субъекты, действительно, навязывают ситуации движения целенаправленность; в то же время, целенаправленность в таком случае оказывается не свойством *ехать* в целом, а прагматической характеристикой группы его употреблений.

ЛИТЕРАТУРА

Апресян, Ю.Д. 1974. Лексическая семантика: Синонимические средства языка // Ю.Д.Апресян. Избранные труды, т. I. М.: ЯРК, 1995 (2-е изд.).

Апресян, Ю.Д. 1980. Типы информации для поверхностно-семантического компонента модели “Смысл \Leftrightarrow Текст” // Ю.Д. Апресян. Избранные труды, т. II. М.: ЯРК, 1995, 8-102.

Кошелев, А.Д. 1999. Описание когнитивных структур, составляющих семантику глагола *ехать* // Н.Д. Арутюнова, И.Б. Шатуновский (ред.). Логический анализ языка: Языки динамического мира. Дубна, 41-53.

Рахилина, Е.В. 2000. Когнитивный анализ предметных имен: семантика и сочетаемость. М.: Русские словари.

Goddard, C. 1997. The semantics of coming and going // Pragmatics 7.2, 147-162.

Levin, B.; Rappoport Hovav, M. 1992. The lexical semantics of verbs of motion: the perspective from unaccusativity // I. Roca (ed), Thematic structure: Its role in grammar. Berlin: Foris, 247-269.