ТИПОЛОГИЯ ТАКСИСНЫХ КОНСТРУКЦИЙ

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ ЛИНГВИСТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

ТИПОЛОГИЯ ТАКСИСНЫХ КОНСТРУКЦИЙ

Ответственный редактор
В. С. Храковский

Знак
Москва
2009

ББК 81.2Р–4
Т 43

Издание осуществлено при поддержке
Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ)
проект № 07-04-16083

Т 43 Типология таксисных конструкций / Отв. ред. В. С. Храковский. — М.: Знак, 2009. — 912 с.

ISBN 978-5-9551-0330-3

Коллективная монография «Типология таксисных конструкций» продолжает серию работ Петербургской типологической школы, посвященных описанию глагольных конструкций в разноструктурных языках. В монографии предлагается универсально-типологическая концепция таксисных конструкций, представлена анкета для их описания, осуществлен подробный анализ таксисных конструкций более чем в двадцати разноструктурных языках Европы, Азии и Африки, а также создана база для типологически ориентированного описания таксиса в языках, не учтенных в данной книге. В отдельных главах подробно рассматриваются таксисные конструкции следующих языков: русский, болгарский, литовский, французский, нидерландский, шведский, древнегреческий, венгерский, финский, хауса, японский, индонезийский, древнеяванский, кхмерский, тайский, вьетнамский, древнекитайский, уан, тюркские языки, эвенкийский, эвенский.

Монография адресована широкому кругу читателей, интересующихся вопросами теории языка, грамматикой и лингвистической типологией.

ББК 81.2Р–4

Электронная версия данного издания является собственностью издательства, и ее распространение без согласия издательства запрещается.

ISBN 978-5-9551-0330-3

© Авторы, 2009
© Знак, оригинал-макет, 2009

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие 5

Часть 1

Глава 1. Таксис: семантика, синтаксис, типология (В. С. Храковский) 11

Часть 2

Раздел 1. Языки, в которых прототипической таксисной конструкцией является сложноподчиненное предложение

Глава 1. Таксис в болгарском языке (*Р. Ницолова*) 117
Глава 2. Таксис в литовском языке (*Б. Вимер*) 161
Глава 3. Таксис во французском языке (*Е. Е. Корди*) 217
Глава 4. Таксис в нидерландском языке (*А. Барентсен*) 269
Глава 5. Таксис в шведском языке (*Н. Зорихина-Нильссон*) 367
Глава 6. Таксис в древнегреческом языке (*И. И. Ибрагимов*) 470
Глава 7. Невалентностный таксис в венгерском языке (*А. Орос*) 504
Глава 8. Таксис в финском языке (*Х. Томмола*) 515
Глава 9. Таксис в языке хауса (*Т. В. Никитина*) 567
Глава 10. Таксис в современном японском языке (*В. М. Алпатов*) 599
Глава 11. Таксис в древнеяванском языке (*А. К. Оглоблин*) 624
Глава 12. Таксис в индонезийском языке (*С. Г. Крамарова*) 651
Глава 13. Таксис в кхмерском языке (*Н. М. Спатарь*) 671
Глава 14. Таксис в тайском языке (*С. Ю. Дмитренко*) 682
Глава 15. Таксис во вьетнамском языке (*И. С. Быстров, Н. В. Станкевич*) 708
Глава 16. Таксис в древнекитайском языке (*Т. Н. Никитина*) 719
Глава 17. Таксис в языке уан (*Т. В. Никитина*) 731

Раздел 2. Языки, в которых прототипической таксисной конструкцией является осложненное предложение

Глава 18. Таксис в тюркских языках (*И. А. Невская, Д. М. Насилов, Х. Ф. Исхакова*) 750

Глава 19. Таксис в эвенкийском языке (*И. В. Недялков*) 803
Глава 20. Таксис в эвенском языке (*А. Л. Мальчуков*) 828

Приложение

Анкета для описания таксисных конструкций (*В. С. Храковский*) 865

Список сокращений 883
Библиография 886

Предисловие

Эта коллективная монография, в которой с единых теоретических позиций анализируются таксисные конструкции (конструкции относительного времени) в различных языках, подготовлена к печати в Лаборатории типологического изучения языков Института лингвистических исследований РАН. Публикация данной монографии осуществляется в рамках общей программы, в соответствии с которой основным предметом изучения в Лаборатории, начиная с 60-х годов XX в., служат грамматические категории глагола, связанные с семантической и синтаксической структурой предложения. Реализуя указанную программу, сотрудники Лаборатории ранее опубликовали следующие коллективные монографии: «Типология каузативных конструкций. Морфологический каузатив» (Л., 1969); «Типология пассивных конструкций. Диатезы и залоги» (Л., 1974); «Залоговые конструкции в разноструктурных языках» (Л., 1981); «Семантика и синтаксис конструкций с предикатными актантами» (Л., 1981); «Категории глагола и структура предложения» (Л., 1983); «Типология результативных конструкций» (Л., 1983); «Типология итеративных конструкций» (Л., 1989); «Типология императивных конструкций» (СПб., 1992); «Типология условных конструкций» (СПб., 1998), «Типология уступительных конструкций» (СПб., 2004) [1], «Reciprocal Constructions» (Amsterdam; Philadelphia, 2007).

Композиционно коллективная монография состоит из двух частей и приложения. Первая часть включает одну главу, в которой дан краткий очерк изучения таксиса и излагается теоретическая концепция, положенная в основу коллективной монографии. Эта концепция позволяет описывать таксисные конструкции различных языков в такой форме, которая, на наш взгляд, дает возможность эксплицитно представить как их общие, прежде всего семантические, свойства, так и их типологические, прежде всего формальные, различия, на-

[1] Четыре из перечисленных монографий переведены на английский язык: *Nedjalkov V. P. (ed.).* Typology of Resultative Constructions. Amsterdam, 1988; *Xrakovskij V. S. (ed.).* Typology of Iterative Constructions. München; Newcastle, 1997; *Xrakovskij V. S. (ed.).* Typology of Imperative Constructions. München, 2001; *Xrakovskij V. S. (ed.).* Typology of Conditional Constructions. München, 2005.

блюдаемые как в неродственных, так и в родственных языках. В рамках этой концепции устанавливается типология таксисных форм глагола, характеризуются прототипические и периферийные типы таксисных конструкций, а также представлены исчисляющие классификации таксисных значений и таксисных конструкций.

Вторая часть включает два раздела и 20 глав, в которых описываются таксисные конструкции в различных языках. Описания в большой мере однотипны, поскольку строятся на базе единой анкеты. Первый раздел содержит описания языков, в которых прототипической таксисной конструкцией (или одной из употребительных) является сложноподчиненное предложение, в обеих частях которого употребляются финитные формы глагола. Среди этих языков есть такие, в которых таксисные значения выражается союзами совместно с глагольными категориями наклонения, времени и — в ряде случаев — вида (болгарский, литовский, нидерландский, шведский, французский, древнегреческий, венгерский финский, хауса, японский), далее есть язык, у которого среди глагольных категорий нет категорий наклонения, времени и вида (индонезийский), а также представлены языки, в которых у глагола вообще нет грамматических категорий (тайский, кхмерский, вьетнамский, древнекитайский). Кроме того, этот раздел включает западноафриканский язык уан, в котором таксисная конструкция (в отличие от остальных языков данного раздела) образуется без помощи союзов.

Второй раздел второй части включает описания языков, в которых стандартно отсутствуют сложноподчиненные предложения и прототипической таксисной конструкцией является осложненное предложение, в зависимой части которого употребляются нефинитные формы глагола. Здесь представлены языки: тюркские, эвенский, эвенкийский.

Приложение содержит типологическую анкету, состоящую из нескольких разделов, посвященных определенному блоку проблем, а вопросы к каждому блоку задаются после того, как предварительно в экспозиции дается характеристика этих проблем, сопровождаемая конкретными иллюстрациями из различных языков.

Авторами различных глав коллективной монографии являются: В. С. Храковский, Р. Ницолова (Болгария), Б. Вимер (Германия), Е. Е. Корди, А. Барентсен (Нидерланды), Н. Зорихина-Нильссон (Швеция), И. И. Ибрагимов, А. Орос (Венгрия), Х. Томмола (Финляндия), Т. В. Никитина, В. М. Алпатов, А. К. Оглоблин, С. Г. Крамарова, Н. М. Спатарь, С. Ю. Дмитренко, И. С. Быстров, Н. В. Стан-

кевич, Т. Н. Никитина, Х. Ф. Исхакова, Д. М. Насилов, И. А. Невская, И. В. Недялков, А. Л. Мальчуков.

Разумеется, при знакомстве со списком языков, на материале которых исследовались таксисные конструкции, проницательный читатель вправе задать вопрос о принципах отбора языков для исследования (например, в нашей монографии широко представлен материал индоевропейских языков и языков Юго-Восточной Азии и совершенно не представлены данные папуасских и американских языков). Обычно типологическая выборка строится либо по принципу генетического/ареального разнообразия языков (чаще всего), либо по принципу принадлежности языков к одному ареалу, независимо от их генетической принадлежности. В нашем случае эти принципы, к сожалению, не соблюдаются. Это связано прежде всего с тем, что получить исчерпывающую, или хотя бы достоверную, информацию о таксисных конструкциях из существующих опубликованных описаний различных языков практически не удается. Но самое главное заключается в том, что для нас решающим является не количество и не генетическая и ареальная принадлежность языков, представленных в выборке, а метод исследования, с помощью которого анализируются и обрабатываются данные языков, попавших в выборку. Если адекватна представленная нами концепция, в рамках которой исчерпывающим образом специально описываются таксисные конструкции в языках, попавших в выборку, то в большой мере правомерны и обоснованы ожидания того, что таксисные конструкции в языках, не попавших в выборку, могут быть аналогичным образом описаны в рамках этой концепции.

Учитывая сказанное, подчеркнем, что основной принцип отбора языков, представленных в монографии — это наличие специалистов, изъявивших готовность описать таксисные конструкции в рамках предложенной концепции.

По техническим причинам тематический указатель к тому (вместе с полной версией монографии в формате .pdf) помещается на компакт-диске, прилагаемом к книге.

Члены авторского коллектива хорошо сознают, что многие предлагаемые решения носят предварительный характер и нуждаются в уточнении. Поэтому они будут рады любым замечаниям, которые могут способствовать более адекватному описанию таксисных конструкций.

ЧАСТЬ 1

Глава 1

ТАКСИС: СЕМАНТИКА, СИНТАКСИС, ТИПОЛОГИЯ

1. Немного истории

Таксис — один из немногих терминов в языкознании, у которого есть точная дата рождения. Этот термин ввел в научный оборот Р. О. Якобсон в 1957 г. В своей знаменитой работе «Shifters, Verbal Categories and the Russian Verb» [Jakobson 1957] он, перечисляя грамматические глагольные категории, называет категорию, которая маркируется символами $E^n E^n$ [1]. Об этой категории Р. О. Якобсон пишет буквально следующее:

> У этой категории нет стандартного названия; термины типа «относительное время» определяют лишь одну из ее разновидностей. Предложенный Блумфилдом термин «порядок» («order»), или, скорее, его греческий прообраз «таксис» («τάξις»), представляется наиболее подходящим. **Т а к с и с характеризует сообщаемый факт по отношению к другому сообщаемому факту и безотносительно к факту сообщения** (выделено нами. — *В. Х.*). Так, нивхский язык различает, во-первых, три вида независимого таксиса, из которых один непременно предполагает, другой допускает, а третий исключает зависимый таксис, и, во-вторых, **зависимый** таксис, выражающий различные типы отношений к независимому глаголу — одновременность, предшествование, прерывание, уступительную связь и т. п. Аналогичная система в языке хопи описана Уорфом [Якобсон 1972: 101] [2].

Говоря в той же работе о таксисе в русском языке, Р. О. Якобсон отмечает следующее:

> **Таксис**: зависимый (выраженный деепричастием и указывающий на E^n, сопутствующее другому, главному E^n) — независимый. При зависимом таксисе категория времени сама выступает в функции

---

[1] Ниже мы цитируем русский перевод этой работы «Шифтеры, глагольные категории и русский глагол», который был опубликован в 1972 г.

[2] Р. О. Якобсон имеет в виду работы Блумфилда [Bloomfield 1946] и Уорфа [Worf 1946].

таксиса: она выражает временное отношение к главному E^n, а не к E^s, как это имеет место при независимом таксисе. Соотношение прошедшего и настоящего времени превращается в противопоставление, которое, пользуясь терминологией Уорфа, можно назвать противопоставлением временного интервала (sequential) и контакта (concursive) между двумя E^n [Якобсон 1972: 106—107].

Емкая, хотя и краткая характеристика таксиса, данная Р. О. Якобсоном в середине прошлого столетия, на наш взгляд, сегодня нуждается в определенных комментариях. Первое. Для Р. О. Якобсона таксис — грамматическая категория глагола, представленная двумя рядами форм: один ряд составляют формы зависимого таксиса, которые характеризуют сообщаемый факт относительно другого (главного) сообщаемого факта. Эти формы соответственно сами по себе не могут выступать в тексте. Другой ряд составляют формы независимого таксиса, которые не характеризуют сообщаемый факт относительно другого сообщаемого факта, а соотносят его с фактом сообщения. При этом Р. О. Якобсон фактически дал исчисление подобных форм, ссылаясь на факты нивхского языка, которые он однако не приводит. Формы независимого таксиса, как утверждает Р. О. Якобсон, либо предполагают формы зависимого таксиса, т. е. всегда употребляются вместе с формами зависимого таксиса, либо допускают формы зависимого таксиса, т. е. могут употребляться как с формами зависимого таксиса, так и без них, либо исключают формы зависимого таксиса, т. е. никогда не употребляются с формами зависимого таксиса. Легко заметить, что с теоретической точки зрения предложенное Р. О. Якобсоном исчисление форм независимого таксиса вызывает определенные претензии. В частности, не понятен статус форм независимого таксиса, которые не употребляются с формами зависимого таксиса. Таких форм как будто бы не может быть в принципе, ибо о таксисе, если опираться на определение этой категории, предложенное самим Р. О. Якобсоном, можно говорить лишь при наличии двух соотносительных форм, которые, добавим, совместно употребляются в бипредикативной конструкции. В связи со сказанным заслуживает внимания утверждение, высказанное в работе [Недялков, Отаина 1987: 296], согласно которому в нивхском языке представлены формы независимого таксиса, которые могут употребляться как с формами зависимого таксиса, так и без них. Может быть, есть формы независимого таксиса, которые всегда употребляются с формами зависимого таксиса, но нет форм независимого таксиса, которые никогда не употребляются с формами зависимого таксиса.

Второе. В соответствии с общим определением таксиса, предложенным Р. О. Якобсоном, эта категория на первый взгляд лишена семантической специфики, ибо формы зависимого таксиса могут выражать различные типы отношений к формам независимого таксиса. Это и одновременность, и предшествование, и прерывание, и уступительная связь, а значит, если продолжить мысль Р. О. Якобсона, и условная связь, и причинная связь и т. д. Иными словами, речь идет о значениях, которые, вообще-то говоря, не принято объединять в рамках одной категории, поскольку для этого нет семантических оснований. Вместе с тем у таксиса есть семантическая специфика, которой не может не быть, если речь идет о грамматической категории, и о ней говорит и сам Р. О. Якобсон, когда характеризует таксис в русском языке. Здесь категория таксиса выражает однородные хронологические отношения одновременности и предшествования, которые обычно описывались в рамках категории относительного времени. Что касается общего определения таксиса, то, как это не парадоксально, и в его рамках сохраняется семантическая специфика, а именно выражение хронологических отношений, однако здесь следует различать два принципиально различных случая. Случай первый: выражаются только хронологические отношения одновременности, предшествования и следования. В этом случае речь идет о выражении только таксисных значений. Случай второй: таксисные значения выражаются, однако они являются фоновыми, сопровождающими другие основные значения логической обусловленности (причины, условия, уступки, цели и т. п.), образуя вместе с ними один кластер. Эти две отличающиеся друг от друга трактовки таксиса, широкая или «асемантическая» и узкая или семантическая, которые у Р. О. Якобсона даются в одной работе, в различных современных работах, опирающихся на концепцию Р. О. Якобсона или по крайней мере учитывающих ее, встречаются уже порознь, что в принципе объяснимо, ибо они, на первый взгляд, исключают друг друга, хотя на самом деле они дополняют друг друга.

Узкая трактовка таксиса, приравненного к относительному времени, продолжает европейскую традицию, согласно которой принято различать широко употребительные временные формы, которые соотносят выражаемые действия с временем речи (абсолютные времена) и значительно реже употребляемые временные формы, которые соотносят выражаемые действия с временем совершения действий, выражаемых другими временными формами (относительные

времена), см. напр. [Thelin 1991; Телин 1998] [3]. И те и другие формы представлены, например, в латыни, где, в частности, есть форма абсолютного будущего времени (Futurum I: simplex) и форма относительного будущего времени (Futurum II: exactum):

(1) Ut sementem fec-eri-s, ita met-e-s
как посев сделать-FUTII-2SG так пожать-FUTI-2SG
'Как посев сделаешь, так пожнешь' [Соболевский 1948: 214].

Для обозначения категории относительного времени использовались разные термины. Л. Теньер, например, говорит о категории временной последовательности (sécution), или о категории следования, и характеризует ее следующим образом: «Категория следования отражает порядок следования процессов, т. е. она определяет, предшествует ли данный процесс другому, следует ли за ним или сопутствует ему» [Теньер 1988: 446].

Узкой трактовки таксиса придерживается И. А. Мельчук. Он хорошо знает основополагающую статью Р. О. Якобсона, но сам пользуется термином 'относительное время', отмечая при этом, что «Р. Якобсоном был предложен очень удобный термин для обозначения категории относительного времени — *таксис*. Однако, учитывая ограниченный характер его употребления, мы не используем его в настоящей книге» [Мельчук 1998: 69]. В понимании относительного времени И. А. Мельчук солидарен с Л. Теньером. По И. А. Мельчуку, эта категория включает не больше трех граммем: 'F^n_2 одновременно с F^n_1' (одновременность), F^n_2 предшествует F^n_1 (предшествование), F^n_2 следует за F^n_1 (следование) [Мельчук 1998: 69]. Таким образом, И. А. Мельчук сознательно не принимает широкую трактовку таксиса.

Напротив, широкой трактовки таксиса придерживается В. П. Недялков в уже упоминавшейся работе [Недялков, Отаина 1987]. В этой

[3] В работе [Телин 1998: 431] дается следующая характеристика таксиса: «Темпоральная категория **таксиса** открыта сравнительно недавно. Наиболее важный компонент таксиса — значение ПРЕДШЕСТВОВАНИЯ (англ. Anteriority, нем. Vorzeitigkeit) — опирается на временные значения и образует сложные таксисно-временные значения, в которых к содержанию прошедшего, настоящего и будущего добавляется в качестве подчиненного компонент предшествования. Имеется в виду, естественно, система так называемых перфектных значений, а именно перфект прошедшего времени ("плюсквамперфект"), перфект настоящего и перфект будущего времени (futurum exactum). До введения понятия таксиса эти значения представляли собой "вечную" проблему для традиционнной грамматики».

статье как формы зависимого таксиса рассматриваются все многочисленные деепричастные (нефинитные) формы глагола в нивхском языке, а их больше 25, вне зависимости от выражаемого ими значения.

Пожалуй, узкой трактовки таксиса придерживается Ю. С. Маслов, однако он в отличие от ранее названных авторов рассматривает эту категорию не как грамматическую, а как функционально-семантическую. Не проводя детального анализа этой категории, он вместе с тем отмечает, что «во многих языках таксис объединен в рамках одной категории либо со временем, либо с видом. Сочетание таксиса и времени дает значение сложной (двух-, а иногда и многоступенчатой) временной ориентации, выражаемой в некоторых языках специальными формами, входящими в систему так называемых относительных времен. Вместе с тем таксисные значения одновременности, предшествования и следования во времени регулярно возникают в результате взаимодействия видовых форм, так что в некоторых языках выражение таксисных отношений может рассматриваться как одна из важнейших функций глагольного вида» [Маслов 1984: 8], ср. [Boeck 1968].

Принимая Масловскую концепцию таксиса, А. В. Бондарко, очень много сделавший для изучения и теоретического осмысления этой категории [Бондарко 1987; 1999], занимает позицию где-то посредине между узкой и широкой трактовкой, ибо прототипические значения таксиса для него значения одновременности, предшествования и следования, однако он учитывает и те случаи, когда формы зависимого таксиса выражают не прототипические, а окказиональные значения. Скажем, в примере

(2) *Пользуясь этой методикой, вы не решите ни одной задачи*,

с его точки зрения, деепричастие (форма зависимого таксиса) выражает уже не столько значение одновременности, сколько условное значение, которое в данном случае характеризуется как таксисное. В целом, по его словам, «временные отношения действий могут быть осложнены семантикой обусловленности (значениями условия, причины, следствия, цели, уступки, зависимости времени одного действия от времени другого), а также модальными элементами и отношениями характеризации» [Бондарко 1987: 235]. Более того, по его мнению, «“чистый таксис”, освобожденный от всего того, что выходит за пределы собственно хронологических отношений, был бы абстракцией, далекой от языковой онтологии» [Бондарко 1987: 236]. В целом он полагает, что «семантика таксиса представляет собой временные отношения между действиями (в указанном смысле) в рам-

ках целостного периода времени, всегда сопряженные с аспектуальной характеристикой компонентов выраженного в высказывании полипредикативного комплекса и реализуемые как: а) отношения одновременности / разновременности (предшествования — следования); б) отнесенность действий к одному и тому же периоду времени при неактуализованности различия одновременности / разновременности; в) связь действий во времени в сочетании со значениями обусловленности (значениями условия, причины, следствия, цели, уступки, обусловленности времени одного действия временем другого), модальными значениями и значениями характеризации» [Бондарко 1987: 237]. В связи с этой трактовкой семантики таксиса хотелось бы заметить, что пункты (а), (б) и (в), очевидно, связаны отношением дизъюнкции, т. е. в каждом конкретном случае реализуется либо пункт (а), либо пункт (б), либо пункт (в). Об этом, в частности, свидетельствует следующий пример, приводимый А. В. Бондарко:

(3) *За две недели на полметра вымахают из воды хвощи, солнце до дна проколет лучами озерную воду, а лесной гребень целыми днями будет прочесывать синюю небесную лысину* (В. Белов).

К этому примеру, иллюстрирующему пункт (б), даны следующие комментарии: «Здесь актуально общее значение отнесенности целостных результатов *вымахают*, *проколет*, а также длительности *будет прочесывать* к одному и тому же периоду времени (*за две недели*). Что же касается различия одновременности / разновременности, то оно в данном случае не существенно» [Бондарко 1987: 237]. Таким образом, А. В. Бондарко трактует семантику таксиса очень широко и в работе [Бондарко 1999: 98—99] вносит соответствующие изменения в определение этой категории. Теперь «таксис (речь идет о семантической категории и соответствующем поле) трактуется… как выражаемая в полипредикативных конструкциях сопряженность действий (компонентов полипредикативного комплекса) в рамках единого временного плана. Имеется в виду сопряженность (связь), выступающая в следующих основных разновидностях: а) отношение одновременности / неодновременности (предшествования / следования), б) взаимосвязь действий (компонентов полипредикативного комплекса) при неактуализованности указанных выше хронологических отношений, в) связь действий во времени в сочетании с отношениями обусловленности (причинными, условными, уступительными)». Предложенная терминологическая новация «таксис — это сопряженность (связь) действий» представляет собой попытку с помощью

обобщенного термина ‘сопряженность’, практически синонимичного термину ‘связь’, соединить воедино семантически неоднородные явления, в результате чего таксис становится семантически неопределенной категорией.

Весьма своеобразно А. В. Бондарко подошел к трактовке понятий независимого и зависимого таксиса. Если у Р. О. Якобсона таксис всегда представлен в тексте двумя формами: одной формой зависимого таксиса и другой формой независимого таксиса, то для А. В. Бондарко «**зависимый таксис** — это временное отношение между действиями, из которых одно является основным, а второе — второстепенным (сопутствующим). **Независимый таксис** предполагает временные отношения между действиями при отсутствии эксплицитной, формально выраженной градации основного и второстепенного действия (оттенки неполной равноправности элементов таксисного отношения возможны, однако они не имеют формального выражения и не являются грамматическими значениями тех или иных форм или конструкций)» [Бондарко 1987: 239]. Зависимый таксис реализуется, например, в предложении:

(4) *Войдя в комнату, С. сразу же зажег свет*,

а независимый таксис реализуется в соотносительных по смыслу предложениях:

(5) *С. вошел в комнату и сразу же зажег свет*;
(6) *Когда С. вошел в комнату, он сразу же зажег свет*.

Что касается примеров типа (5) или

(7) *Он открыл*(СВ) *ящик стола и вынул*(СВ) *папку* [Бондарко 1999: 100],

то они к таксисным не относятся, поскольку в них нельзя обнаружить каких-либо грамматических показателей, которые бы однозначно свидетельствовали о том, что в рассматриваемых конструкциях выражается какое-либо определенное таксисное значение. Чтобы в этом убедиться, давайте зададимся вопросом, какое конкретное таксисное значение могло бы выражаться в конструкциях, в которых представлена цепочка, состоящая, как минимум, из двух финитных глагольных форм СВ? Судя по приводимым примерам, очевидно, что конкурируют два значения: 1) предшествование (ситуация, обозначаемая первой формой в цепочке, предшествует ситуации, обозначаемой второй формой в цепочке), 2) следование (ситуация, обозначаемая второй формой в цепочке следует за ситуацией, обозначаемой

первой формой в цепочке). Выбрать одно из двух конкурирующих решений не так просто, поскольку нет грамматических показателей, свидетельствующих в пользу первого или второго решения. Нам можно возразить, что здесь нейтрализуется различие между этими двумя значениями, поскольку порядок следования однозначно указывает, что ситуация, называемая первым глаголом СВ, всегда предшествует ситуации, называемой вторым глаголом СВ, а в примере (5) помимо порядка следования на единственно возможную интерпретацию указывает также обстоятельство времени *сразу же*. Это действительно так. Как показала Е. В. Падучева, стандартно в нарративе «соположенные или сочиненные формы СВ выражают последовательные события» [Падучева 1996: 362]. Однако, соглашаясь с этой точкой зрения, мы должны подчеркнуть, что все-таки остается не вполне ясным вопрос, какое таксисное значение выражают сочиненные формы — предшествование или следование — и можно ли в данном случае вообще говорить о наличии таксисных отношений, и не лучше ли просто констатировать тот факт, что «сочиненные формы СВ выражают последовательные события».

Проводя анализ примеров типа (5) и (7), целесообразно также учитывать глубокую мысль Б. Комри о том, что при описании какой-либо грамматической категории важно строго различать семантику этой категории (ее значение, смысл) и ее интерпретацию, которая возникает в различных контекстах [Comrie 1998: 9]. Рассматривая, в частности, предложение

(8) а. *Фред открыл*(СВ) *дверь, вошел*(СВ) *в комнату и поздоровался*(СВ) *с гостями*,

аналогичное примерам типа (5) и (7), он говорит о том, что в аспектологической литературе, ориентированной на дискурс, каждая из последующих форм СВ в этом предложении интерпретируется как обозначающая событие, хронологически относящееся к событию, выражаемому предшествующей формой СВ, ср. [Гуревич 1971; Galton 1976]. Но на самом деле речь идет скорее всего не о логическом выводе, а об импликатуре, отражающей естественную последовательность выражаемых событий. В то же время цепочка последовательных форм СВ может обозначать события, которые не обязательно естественным образом следуют друг за другом в хронологической последовательности, и, следовательно, в данном случае речь определенно может идти только об импликатуре. Именно так обстоит дело в примерах типа:

(8) б. *Буря сорвала*(СВ) *крышу с дома, опрокинула*(СВ) *все мусорные ведра и сдула*(СВ) *все выстиранное белье*.

Учитывая изложенное, можно утверждать, что обозначение хронологической последовательности событий цепочкой глаголов СВ — реальный факт, который маркируется порядком следования глаголов в цепочке, хотя из этого правила есть и исключения. Рассмотрим, в частности, следующие примеры:

(9) *Он потолстел*(СВ) *и обрюзг*(СВ);
(10) *Мы немного посидели*(СВ) *и поговорили*(СВ) *о наших планах*.

В примере (9) представлена цепочка из двух глаголов СВ, однако в отличие от примеров (5) и (7) здесь обозначены не последовательные, а одновременные ситуации, причем значение одновременности сохраняется и при перестановке глаголов. Цепочка из двух глаголов СВ представлена и в примере (10). И в этом случае обозначаются не последовательные, а одновременные ситуации, однако в данном случае перестановка глаголов исключается. Так что же является решающим при определении «таксисных» отношений между глаголами СВ в рассматриваемых конструкциях? По нашему мнению, решающим фактором оказывается только точка отсчета, принимающая участие в толковании СВ. Глаголы СВ в цепочке могут быть связаны отношением следования. В этом случае предшествующий глагол в цепочке является точкой отсчета для последующего, см. (5), (7), (8а). Глаголы СВ в цепочке могут быть связаны отношением одновременности. В этом случае у них общая точка отсчета, см. (9), (10), что определяется единым временем наблюдения. Отношение следования или одновременности между глаголами СВ в цепочке может остаться неопределенным, если наблюдателю, занимающему ретроспективную позицию, точка отсчета остается неизвестной, см. (8б), ср. [Падучева 1996: 295]. Все сказанное, с нашей точки зрения, свидетельствует о том, что рассмотренные примеры нецелесообразно описывать в терминах категории таксиса.

Что касается конструкций типа (6), то они по существу являются конструкциями зависимого таксиса. Дело в том, что это сложноподчиненные предложения (далее СПП), в обеих частях которых употребляются финитные глаголы, указывающие на абсолютную временную локализацию обозначаемых ими ситуаций, а именно на их отнесенность к прошлому относительно момента речи. Однако финитный глагол СВ в зависимой части (далее — ЗЧ) предложения вместе с союзом, вводящим эту ЗЧ, одновременно выступает как не-

специализированная таксисная форма, которая в примере (6) указывает, что обозначаемая ситуация предшествует ситуации, называемой глаголом СВ в главной части (далее — ГЧ) предложения.

С нашей точки зрения, более целесообразно придерживаться узкой трактовки категории таксиса и трактовки зависимого и независимого таксиса в духе Р. О. Якобсона. В этом случае речь идет о группе однородных хронологических значений: одновременность, предшествование, следование, которые правомерно характеризовать как взаимоисключающие друг друга граммемы одной категории.

Что же касается широкой трактовки, то она, как мы уже отмечали выше, тоже справедлива в том смысле, что и в ее рамках речь идет о выражении хронологических значений, однако у этих значений неодинаковый статус: в одном случае эти значения можно характеризовать как основные, а в другом — эти значения выступают как фоновые, сопровождающие другие основные значения и выражаемые, если можно так сказать, по умолчанию. Вопрос о том, правомерно ли в последнем случае характеризовать эти значения как граммемы грамматической категории таксиса, заслуживает отдельного обсуждения.

Заметим кстати, что, если мы не ошибаемся, проблема выделения фоновых значений и их статуса сколько-нибудь широко не обсуждалась в теоретическом языкознании.

2. Определение таксиса и типология таксисных форм

Мы считаем целесообразным характеризовать таксис как функционально-семантическую категорию, которая реализуется в бипропозитивных (и шире полипропозитивных) конструкциях, где различными грамматическими средствами маркируется временная локализация (одновременность / неодновременность: предшествование, следование) одной ситуации P_1 относительно другой ситуации P_2, чья временная локализация характеризуется относительно времени речи, т. е. независимо от какой-либо еще ситуации P_n[4]. Если конкретные таксисные значения маркируются с помощью тех или иных специализированных глагольных форм, то в этом, и только в этом случае можно говорить о таксисе как о нешифтерной грамматиче-

[4] За пределами этого определения остаются гномические высказывания типа: *Вращаясь вокруг своей оси, земля одновременно вращается вокруг солнца*.

ской категории глагола, максимально включающей три граммемы (предшествование, одновременность, следование), которые перечисляются, как нам представляется, по степени их прагматической значимости и маркированности в языке специальными средствами[5]. Содержательно таксис (относительное время) соотносится с категориями: абсолютное время и временная дистанция, которые составляют триаду основных грамматических категорий, обозначающих временные координаты или указывающих на временную локализацию некоторой ситуации P_n [Мельчук 1998].

Думается, что это определение в принципе соответствует тому подходу к описанию таксиса, который намечен в работах [Jakobson 1957; Якобсон 1972; Маслов 1983; 1984; Бондарко 1987; 1998; 1999; Мельчук 1998; Храковский 2001; 2003]. Особенно важными для нас представляются те две особенности таксисных форм, на которые эксплицитно обращает внимание Ю. С. Маслов, а именно: 1) таксисные формы указывают на хронологическое соотношение, 2) таксисные формы прототипически являются синтаксически зависимыми и обозначают второстепенное «действие», ср. [Маслов 1983: 42]. Вместе с тем из предложенного определения следует, что таксисные формы могут иметь различный категориальный статус, поскольку таксисные значения одновременности, предшествования и следования могут выражаться и с помощью специализированных нефинитных и финитных глагольных форм, и с помощью союзов в совокупности с неспециализированными финитными глагольными формами, и с помощью предлогов / послелогов в совокупности с неспециализированными нефинитными глагольными формами, отглагольными именами, а также с неотглагольными предикатными именами.

Ситуации P_1 и P_2 прототипически представлены глагольными формами, которые составляют **таксисную пару**. Одна из форм этой пары — синтаксически **зависимая** — обозначает ситуацию P_1, которая ориентирована относительно ситуации P_2, а другая форма —

[5] Данное определение не учитывает случаи, когда хронологические отношения выражаются в единицах текста, больших, чем предложение. Такие единицы наряду со стандартными таксисными конструкциями выделяются, в частности, в японском языке. Они устроены следующим образом. Глагольное сказуемое в последнем предложении такой единицы выражает отношение ко времени речи, т. е. является абсолютной формой. Глагольные формы внутри единицы выражают время, которое соотносится со временем, обозначаемым глагольной формой в последующем предложении. Подробнее см. гл. 10.