

释意理论指导下的冗余信息处理研究——以《中国高铁》的模拟口译实践为例

鲁青 吴楚 冯谦

湖北工程学院新技术学院 文法系(公共课部), 湖北孝感, 432000;

摘要: 随着科技交流越来越广泛, 口译在语际交流中发挥着越来越重要的作用。汉英语言之间的巨大差异, 导致翻译中的冗余现象普遍存在。本文拟选取 2016 年 8 月 30 日在央视科教频道播出的纪录片《中国高铁》作为翻译实践材料, 在释意理论的指导下对本材料进行模拟口译实践。释意理论在 20 世纪 70 年代末的法国问世, 该理论认为翻译是从一个言语到意义, 再从意义到言语的过程, 分为理解原文, 脱离源语语言外壳和用另一种语言表达理解的内容和情感三个环节。笔者对比分析两次口译实践的冗余现象, 将其分为有效和无效冗余, 并归纳总结了针对冗余现象的处理技巧, 包括省译、增译、合并、保留。通过本次研究, 笔者发现释意理论不仅能够指导译者在交传过程中更好地处理冗余信息, 还可以有效提高口译效率和质量。

关键词: 中国高铁; 释意理论; 汉英交传; 冗余现象; 翻译技巧

DOI: 10.69979/3029-2735.25.11.040

引言

《中国高铁》于 2016 年 8 月 30 日在中央电视台科教频道首播。这部纪录片主要介绍了国内外高铁的发展现状, 以及高铁对中国区域和经济发展的影响, 其中包含对高铁工作人员, 及国内外的乘客的采访。笔者在释意理论的指导下进行了两次模拟英汉口译, 将两次口译译本与原文文本进行了对比分析, 发现在口译输出过程中存在口误、逻辑不清等问题。然而, 最值得注意的问题是由于受访者的口语化导致的信息冗余。

1 理论框架

释意理论最早是由 Danica Seleskovitch 教授在 20 世纪 60 年代末提出的。她认为: 口译过程包括源语理解/阐释、意义“脱离源语语言外壳”和目的语表达这三个步骤, 它们构成了一个三角形的信息处理过程。(张吉良, 2011) 三角模型的第一步至关重要, 即深入理解源语言的真实含义。翻译和理解的目标是交际意义, 即语言知识与语言外知识的融合, 而非单纯的语言形式。第二步, 也是三角模型的核心所在, 是去语言化。译者在领会原文的整体风格和意义之后, 应尽量摆脱原文形式的束缚, 准确地再现原文的风格, 并传达其意义。最终步骤是去除源语的外在形式, 根据目标语言受众的习慣, 重新组织和表达所接收的信息。

而“冗余”这一术语最早由美国数学家 Albert

Shannon 在 20 世纪末提出的。他认为冗余指的是超出必要信息量的多余信息。为了确保信息能更好地被读者或听众理解, 通常说话者或作者会提供比实际所需更多的信息。冗余信息是确保信息有效传递的保障。没有冗余信息, 语言会变得枯燥乏味, 译员也无法有效地传递信息, 只会让人们的交流变得更加困难。然而, 如果冗余信息过多, 实际信息的效果就会降低。

2 案例分析

释意理论强调译员不应追求语言单位的对等, 而应追求原文的意义和效果, 尤其是整体的交际意义, 在翻译过程中对冗余信息的处理尤为重要。释意理论认为, 翻译的对象是意义, 语言含义是篇章意义的组成部分。(刘和平, 2006) 因此在翻译时, 要注意形式与内容之间的相互影响, 还要适当表达其中的情感信息。在此基础上, 作者采用了四种技巧来处理汉英交替传译中的冗余, 尽量做到忠实、通顺。

2.1 省译

省略是实现过程冗余的重要途径。省略的目的是删除那些多余或无用的信息, 而不是删除那些难以解释的内容, 更不是破坏原文的思想和内容。此外, 重新表达不应受原句子结构的限制。但要实现这一目标, 关键之一是在对源文本的处理过程中实现“去语言化”。既要

保留原文的意思，又要摆脱原文语言结构的影响。在对原文进行分析时，发现原文中有许多多余的表达和信息。因此，翻译人员使用省略的翻译技巧来满足译入语的要求，并删除源语中多余的部分。

例1：

原文：1975年全线开通，这样四大工商业带，京滨、中京、阪神、北九州得以贯通。并由此形成沿太平洋伸展的太平洋工业带。

译文：Therefore, Keihin, Naka-Kyushu, Hanshin and Kitakyushu these four industrial and commercial zones have been connected, and stretched alongside the Pacific Ocean, which formed the Pacific Industrial Zones.

释意理论主张，译员在口译过程中应传达原文的核心意义和情感，而不应受限于源语的语言形式。（田艳，2001）通过对比原文与译本，笔者发现原文中存在诸多冗余信息。例如，第一句话看似时间关系，实则是因果关系。因此“这样”和“得以”这两个词实属多余，可将其简化为“*As it fully opened in 1975, Keihin, Naka-Kyushu, Hanshin and Kitakyushu, these four industrial and commercial zones were connected*”。如此，由 as 引导的原因状语从句使整个句子结构更加紧凑，因果关系也更为清晰，同时减少了冗余信息。第二句中，“沿太平洋伸展的太平洋工业带”存在明显的语义重复，因为太平洋工业带必然是“沿太平洋伸展”的。

例2：

原文：当法国人还在建造滇越铁路时，1909年，中国人已经建成了从北京丰台出发，到张家口的京张铁路。逶迤于居庸关、八达岭这一带崇山峻岭之间的京张铁路时中国人自行设计、自行建造、自行运营的第一条铁路。

译文：When the French were building the Yunnan-Vietnam railway in 1909, China has already completed the construction of Jing-Zhang Railway from Beijing, Fengtai to Zhangjiakou, and it has crossed the series of mountains, such as Juyongguang, Badaling. And Jing-Zhang railway is the first railway designed, constructed and operated by Chinese people.

处理好冗余信息，是提高译文的传意性和可接受性的需要。要实现传意性，在交替传译过程中，译员必须

分析原语的信息，抓住重要信息，剔除冗余信息。（方菊，2012）在本例中，出现了三个与“自行”相关的短语。根据对原文的理解，这三个“自行”短语应旨在突出中国人在铁路建设方面取得的成就。然而，如果按照中文结构进行直译，译文将会是“designed by Chinese themselves, built by Chinese themselves and operated by Chinese themselves”，这不仅冗长，而且显得不够合理。因此，作者选择在句末保留一个“自行”，将其译为“the first railway designed, built and operated by Chinese themselves”，重复“Chinese”和“themselves”。这种处理方式既保留了强调的效果，又使译文更符合目标受众的表达习惯。

2.2 增译

释意理论主张，翻译的核心应聚焦于语言所承载的情感与意义，而非语言结构本身。译者不应执着于语言形式上的对等，而应追求交际意义上的对等。英语注重形合，而汉语则强调意合。在汉英口译过程中，当汉语缺少主语或逻辑连接词时，译者需要进行适当的补充。此外，中国观众耳熟能详的某些信息，对外国观众来说可能颇为陌生。为此，翻译中译者可以补充一些必要的文化背景知识，如纽马克所言“填补语言之间的空白”（廖七一，1997），提高译文对目标受众的接受度。

例3：

原文：在秦岭间盘旋迂回的宝成铁路，是新中国修建的第一条工程艰巨的铁路。打通了304座隧道，建造了1001座桥梁。

译文：The Bao-Cheng railway which goes around Qinling is the first railway of arduous construction in China. It has opened 304 tunnels and 1001 bridges.

汉英口译时，本句存在缺少主语的问题。对此有两种可行方法：一是根据上下文补充主语；二是调整句子结构。在译文中，作者选择添加“it”来指代前一句中的“宝成铁路”。由于汉英语言结构的差异，以及英语中被动语态的广泛使用，而且简洁性并非评价译文质量的唯一标准，实际上作者可以适当添加冗余信息，以提升译文的质量。

2.3 保留

冗余指的是在传递的信息中超出必要信息最小量

的部分。然而，多余的信息并不等同于无用的信息。相反，冗余信息是确保信息有效传递的重要保障，尤其在存在噪声或其他干扰的情况下。此外，还有一种情况是，为了强调或表达情感，需要保留多余的信息。这种冗余包含了原文作者的情感，因此译员在口译过程中需要保留这部分内容。

2.4 合并

丹尼卡·塞列斯科维奇曾形象地比喻，将法语翻译成英语的过程犹如拆解一件法式毛衣，清洗羊毛后重新编织成一件英式毛衣。虽然毛衣的风格已然不同，但其本质未变。这一比喻同样适用于汉英口译。这部纪录片中包含了大量采访内容，其语言风格口语化，且充斥着重复信息和缺少主语的句子。这些结构松散的句子往往包含大量冗余信息。对于中国观众而言，这些内容易于理解；然而，在翻译成英语时，则需要进行大量调整。此外，口译员处理和重新表达信息的时间非常有限，因此需要选择合适的翻译技巧。笔者在以下案例中删除了无效冗余，并将相关部分合并后进行口译。

例 4：

原文：当时我为什么要做这个项目呢？就是说我们每小时跑 300、350，我们还有多少余量呢？我们并不清楚，所以我们探究这种高铁的列车，它的运动的一些极限问题。

译文：So, why did I start this project? Because we can have the high-speed railway with the speed of 300km/h or 350km/h. But where is the margin? We are not sure, so we use this testing platform to explore the extreme of the high-speed railway.

本例是对科研人员的采访，风格较为口语化。原文句子结构松散，信息冗余，尤其是疑问句部分。因此，译者在口译时，将分句进行了整合，使译文更加流畅，并突出了逻辑关系。首先，“每小时跑 300, 350”虽然在中文中表达正确，但译者在将其翻译成英文时，将其译为“runs 300 or 350 kilometers per hour”更为恰当。而“我们还有多少余量呢？”，“我们并不清楚”应并为一句，因为答语本身并未提供实质性信息，属于冗余内容。最后，“所以我们探究这种高铁的列车”和“它的运动的一些极限问题”这两个分句应合并为

“ therefore we explore the limitations of high-speed train movement”。通过信息的整合，译文更加简洁流畅，同时也减轻了译者的负担。

3 总结

本文以纪录片《中国高铁》的模拟汉英交替传译为研究对象，在释意理论的指导下，探讨了省译，增译，合并，保留四种处理冗余信息的方法，并结合具体案例进行了深入分析。在口译过程中，对冗余信息进行恰当处理，不仅能够确保原信息和交际意义的完整传递，还能使口译过程更加流畅，从而提升译文质量。本文的研究成果对汉英交替传译中冗余信息的处理具有一定的参考价值。然而，本研究也存在一些局限性。首先，本文主要基于作者自身的口译实践经验。其次，仅选取了部分案例进行详细分析，样本量相对有限。此外，在汉英交替传译中，还有其他多种翻译技巧可用于处理冗余信息。因此，在未来的研究中，笔者将持续提升自身的口译能力，并在口译理论的指导下，进一步深入探讨汉英交替传译中冗余信息的处理方法。

参考文献

- [1] 常世儒. 口译中的释意与等效[J]. 外语与外语教学, 2008 (04): 61-63.
- [2] 方菊. 汉英交替传译中冗余信息的处理. [J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2012, 11 (03): 123-125.
- [3] 李静. 语言冗余与英汉翻译[J]. 西安电子科技大学学报(社会科学版), 2014, 24 (01): 129-135.
- [4] 廖七一. 翻译与信息理论[J]. 四川外语学院学报, 1997 (03): 83-87.
- [5] 刘和平. 法国释意理论: 质疑与探讨[J]. 中国翻译, 2006, 27 (04): 20-26.
- [6] 田艳. 冗余信息与增译和省译[J]. 中国翻译, 2001 (05): 31-33.
- [7] 张吉良. 巴黎释意学派口译过程三角模型研究[J]. 外语教学理论与实践, 2011 (02): 74-80.

作者简介：鲁青，女，湖北监利人，助教，硕士，研究方向：翻译。