

შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
განათლებისა და მეცნიერებათა ფაკულტეტი
სლავისტიკის დეპარტამენტი
სვეტლანა როდინაძე

**ინგლისურენოვანი მარინისტული ტექსტები და მათი
თარგმანის როლი ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის
ფორმირების პროცესში**

(ფილოლოგიის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად
წარმოდგენილი დისერტაცია, სპეციალობა - თარგმანმცოდნეობა)

სამეცნიერო ხელმძღვანელი,
ფილოლოგიის მეცნიერებათა დოქტორი, სრული პროფესორი
დ. გოცირიძე

ბათუმი
2012

შინაარსი:

შესავალი	3
თავი 1. საზღვაო კომუნიკაცია როგორც კულტურათაშორისი ურთიერთობის სფერო	9
§ 1. კულტურათაშორისი კომუნიკაცია	9
§ 2. კულტურათაშორისი კომუნიკაცია საზღვაო სფეროში.	20
§ 3. საზღვაო კომუნიკაციის ვერბალური და არავერბალური ხერხები.	27
თავი 2. საზღვაო ფრაზარიუმის ასახვა ინგლისურენოვან მწერლობაში	46
§ 1. საზღვაო ფრაზარიუმის განვითარება სანაოსნო საქმის განვითარების პროცესში.....	46
§ 2. საზღვაო ტერმინების და კლიშირებული ფრაზების გამოყენება მხატვრულ ლიტერატურაში.....	54
თავი 3. საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის თავისებურება	78
§ 1. საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის სპეციფიკა ტექნიკურ ტექსტებში.....	78
§ 2. საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის სპეციფიკა მხატვრულ ლიტერატურაში.....	91
თავი 4. ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბების ისტორია	105
§ 1. ნაოსნობის განვითარება საქართველოში.....	105
§ 2. საზღვაო ტერმინოლოგიის განვითარება და ჩამოყალიბება საქართველოში.....	108
დასკვნა	124

შესავალი

სოციალურ-პოლიტიკურ ცხოვრებაში მომხდარმა ძირეულმა ძვრებმა მნიშვნელოვნად შეცვალა საზღვაო კომუნიკაციის როლი და ადგილი ქართულ საზოგადოებაში და ახალი ამოცანები დასახა მკვლევართა წინაშე, რაც თანამედროვე კულტურათაშორისი კომუნიკაციის სპეციფიკის ახლებურ კვლევას მოითხოვს. რუსეთის და შემდგომ საბჭოთა იმპერიის ფარგლებში საქართველოს არ ჰქონდა შესაძლებლობა ქართულ ენაზე განეხორციელებინა საზღვაო კომუნიკაცია. საქართველოს, როგორც დამოუკიდებელი სახელმწიფოს სტატუსი განაპირობებს მისთვის ერთ-ერთი პრიორიტეტული დარგის – საზღვაო კომუნიკაციის – ენობრივ უზრუნველყოფას, რაც საკმაოდ რთულდება იმით, რომ არ არსებობს ქართულენოვანი ერთიანი ტერმინოსისტემა, რომელიც რეალურ საზღვაო კომუნიკაციის პროცესში გამოიყენება. ქართულენოვანი ლექსიკონების შექმნის ცდამ ვერ მოგვცა შესაბამისი ეფექტი, ვინაიდან ტერმინები მექანიკურად აღებულია ინგლისური გერმანული, რუსული ლექსიკოგრაფიული წყაროებიდან და არა მეზღვაურთა რეალური ცხოვრების პრაქტიკიდან. მხატვრული ლიტერატურის ერთ-ერთი ყველაზე პოპულარული სფეროა მარინისტული ტექსტები, რომელთა ქართულენოვანი თარგმანების შესწავლამ შეიძლება მნიშვნელოვანი როლი შეასრულოს საზღვაო კომუნიკაციის ფრაზარუსის ჩამოყალიბებაში. საზღვაო კომუნიკაციასთან დაკავშირებული ტექსტების თარგმნა მთარგმნელს აიძულებდა შესაბამისი დინამიკური ექვივალენტები მოეძებნა ქართულში რეალურ კომუნიკაციაზე დაფუძნებული ასეთი ფრაზეომოდელების აღწერას და სისტემატიზაციას შეუძლია მნიშვნელოვანი როლი ითამაშოს ქართული საზღვაო კომუნიკაციის განვითარებაში. საზღვაო კომუნიკაციის განვითარებამ საინფორმაციო გარემოს ინტერნაციონალიზაცია გამოიწვია. ახალმა ტექნოლოგიებმა კომუნიკაციის ახლებური რეჟიმი შემოიტანეს, რომელიც მნიშვნელოვნად განსხვავდება წინა პერიოდის საკომუნიკაციო ფაქტორებისაგან. დღეს შესაძლებელია, ერთდროულად, ინფორმაციის მიწოდების რამდენიმე არხი – ვიზუალური, აკუსტიკური – გამოვიყენოთ, ასევე – ადრესატების შეუზღუდავი რაოდენობით და ტიპებით გავამდიდროთ.

ტექნიკური პროგრესისა და კომპიუტერული მიღწევების ეპოქაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა აღნიშნულ მიზეზთა გამო სწორედ კომუნიკაციის ექსტარლინგვისტურმა ფაქტორებმა შეიძინა.

წინამდებარე ნაშრომი, რომლის აქტუალობა აღნიშნული მიზეზით განისაზღვრება, ეძღვნება საზღვაო ტერმინოლოგიის კვლევას ინგლისურენოვანი მარინისტული ტექსტების და მათი ქართული თარგმანის ბაზაზე.

ჩვენი ნაშრომის **მიზანია**, ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის კომუნიკაციური პოტენციალის დადგენა და მარინისტული ტექსტების და როგორც საზღვაო თეზაურუსის შესაძლო ემპირიული ბაზის ინტერპრეტაცია.

სადისერტაციო ნაშრომის **მეცნიერულ სიახლეს** განსაზღვრავენ შემდეგი ფაქტორები:

1. ქართულ მეცნიერებაში მარინისტული ტექსტები პირველად განიხილება ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის ფორმირებასთან მიმართებაში;
2. პირველად საზღვაო ტერმინთა ტექსტობრივი აქტუალიზაციის პრობლემა დაკავშირებულია ქართულ ენაზე საზღვაო საქმიანობის წარმოებასთან;
3. შესწავლილია ინგლისური და ქართული საზღვაოკომუნიკაციის ლინგვისტიკური თავისებურებები, კომუნიკაციური სტრატეგიები და ტაქტიკა, რაც სიახლეა ქართული ლინგვისტური მეცნიერებისთვის.

ნაშრომის აქტუალობა. საქართველოს, როგორც დამოუკიდებელი ქვეყნის ერთ-ერთ მნიშვნელოვანი ატრიბუტებია საზღვაო და სამოქალაქო ფლოტი. საბჭოთა პერიოდში საქართველო არ იყო კულტურათაშორისი კომუნიკაციების დამოუკიდებელი სუბიექტი, გემებზე საქმის წარმოება ხდებოდა ძირითადად რუსულ ენაზე, რაც ხელს უშლიდა ქართული ტერმინოსისტემის ჩამოყალიბების პროცესს. ამ პროცესის ხელშეწყობის ერთ - ერთ მნიშვნელოვან ამოცანად მიგვაჩნია ინგლისურენოვანი მარინისტულ ტექსტებში საზღვაო ტერმინოლოგიის მოძიება და სისტემატიზაცია, რასაც როგორც თეორიული, ასევე პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს.

კვლევის ემპირიულ მასალად გამოყენებულია ინგლისურენოვანი მარინისტული ტექსტები და მათი ქართული თარგმანები. მათში ამოკრებილია საზღვაო ტერმინები და ფრაზები და შედარებულია ისინი ქართულ თარგმანებთან. ასევე გამოყენებულია ინგლისური-ქართული, ქართული და ინგლისური განმარტებითი ლექსიკონები.

ნაშრომი მნიშვნელოვანია ასევე **მეთოდოლოგიური და პრაქტიკული თვალსაზრისით**. თემაში თავმოყრილია სხვადასხვა მეცნიერთა შეხედულებები და განმარტებები. კვლევის შედეგად მიღებული დასკვნები და მეთოდოლოგია

შეიძლება განზოგადდეს და გამოყენებული იქნას სხვა სფეროებში, მაგალითად სამხედრო თეზაურიუსის შექმნისას.

ნაშრომის პრაქტიკული დანიშნულება. ნაშრომში თავმოყრილი ემპირიული მასალა და მისი ანალიზი შეიძლება ეფექტურად იქნას გამოყენებული ენათმეცნიერების, თარგმანმცოდნეობის სალექციო კურსებში, კულტურათაშორისი კომუნიკაციის პრაქტიკაში, ტერმნოლოგიის კვლევასთან დაკავშირებულ სპეცკურსებში, საღვათო ლექსიკონების შედგენისას, ასევე საზღვაო სანაოსნოში საქმის წარმოებისას.

ნაშრომში ჩატარებული კვლევები ასევე მნიშვნელოვანია ქართული საზღვაო ტერმნოლოგიის ჩამოყალიბებისა და განვითარების ზოგადი ანალიზისათვის.

ნაშრომის **კვლევის ძირითად მეთოდად** გამოყენებული იქნა შედარებითი და ტიპოლოგიური მეთოდები, ასევე კვლევის სხვადასხვა ეტაპზე, სემანტიკური და კონტექსტუალური ანალიზისა და სტრუქტურულ-სემანტიკური მოდელირების მეთოდები. კონკრეტული მეთოდების გამოყენება განპირობებული იყო ამა თუ იმ ეტაპზე კვლევის მიზნით და დანიშნულეწბით.

ნაშრომის **სტრუქტურას** განსაზღვრავს კვლევის მიზანი და ამოცანები. დისერტაცია შედგება შესავლის, ოთხი თავისა (პირველ თავში არის 3 პარაგრაფი, მეორეში – 2, მესამეში – 2 და მეოთხეშიც -2) და დასკვნისაგან. თან ერთვის გამოყენებული ლიტერატურის და წყაროების სია.

კულტურათაშორისი კომუნიკაცია უკანასკნელ წლებში განსაკუთრებულ თეორიულ და პრაქტიკულ ინტერესს აღძრავს. საერთაშორისო ურთიერთობები ადამიანების ყოველდღიური ცხოვრების ნაწილი ხდება, ამიტომაცაა აქტუალური კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ხელოვნების დაუფლება. სხვადასხვა კულტურის ადამიანები მოქმედებენ საკუთარი კულტურული ნორმების შესაბამისად. განათლება და აღზრდა, ადათ-წესები და ენა, როგორც სამყაროს შემეცნების ფორმა განსაზღვრავს კომუნიკაციის ხარისხს, კომუნიკანტთა ადეკვატურ ურთიერთგაგებას.

სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლებთან ურთიერთობისას თავს იჩენს არაერთი პრობლემა, რასაც კომუნიკანტის ქცევის არასწორ გაგებამდე მივყავართ. ახლა თვით კომუნიკანტი იწყებს საკუთარი ქცევების, ემოციების და შეფასებების გადახედვას პარტნიორთან მიმართებაში.

კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ცნება პირველად 1945 წ გამოიყენეს ჰოლიმ და ტრავერმა წიგნში “კულტურა, როგორც კომუნიკაცია”. 1959 წელს გამოვიდა ჰოლის ახალი ნაშრომი “მუნჯი ენა”, სადაც გამოიკვეთა კულტურისა და

კომუნიკაციის მჭიდრო ურთიერთკავშირი. თემამ – კომუნიკაცია კულტურაა, კულტურა კომუნიკაციაა მეცნიერთა შორის დისკუსია გამოიწვია.

1960 წელს კულტურათაშორისი კომუნიკაცია აშშ საუნივერსიტეტო დისციპლინად იქცა. სამოცდაათიან წლებში კი გამოჩნდა სპეციალური ლიტერატურა, გავრცელდა ახალი ტერმინები “კროსკულტურული”, “მულტიკულტურული”.

ევროპული ინტეგრაციის სწრაფმა ტემპმა გააქტიურა კულტურათაშორისი პრობლემის კვლევა. პრაქტიკამ აჩვენა, რომ მარტო ენობრივი ბარიერის გადალახვა არ არის საკმარისი სრულყოფილი კომუნიკაციისათვის, მათ უნდა იცოდნენ სხვა კულტურის რეალობა, საჭიროა მოცემული ენის სამყაროს ღრმა ცოდნა. თანაც დასავლურ და აღმოსავლურ კულტურებს სხვადასხვა ფასეულობები და ღირებულებები გააჩნია, მაშინ როცა მონოკულტურული ჯგუფის წევრებს საერთო ნორმები აქვთ.

მოკლედ, კულტურული ფასეულობები მოქმედებენ კომუნიკაციის ხარისხზე. დიდ ჯგუფებში გამოყოფენ კომუნიკაციის ეთნიკურ და ნაციონალურ დონეებს.

კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ერთ-ერთი სახეა თარგმნა, კულტურის ასახვის პროცესი მეორესათვის.

სრულფასოვანი კულტურათაშორისი კომუნიკაცია განსაკუთრებით აქტუალურია გემებზე, რომლებიც დაკომპლექტებულია მრავალეროვანი ეკიპაჟით. მეზღვაურისათვის არ არის საკმარისი პროფესიის კარგად ფლობა, არამედ აუცილებელია დაამყაროს ეფექტური კომუნიკაცია სხვა გემებთან, სანაპიროსთან. ენის ცუდად ცოდნა ქმნის არაერთ ბარიერს და ხდება საზღვაო ავარიების მიზეზი. ამ უკანასკნელთა ოცი პროცენტი ენობრივი კომუნიკაციის მიზეზითაა გამოწვეული. პრობლემები თავს იჩენს სხვადასხვა კულტურის ეკიპაჟსა და ლოცმანს შორის, ეკიპაჟის წევრებს და მგზავრებს შორის.

ნაშრომში გამოყოფილია არასრულფასოვანი კომუნიკაციით გამოწვეული პრობლემების ტიპები და მოყვანილია შესაბამისი მაგალითები.

საერთაშორისო საზღვაო ენის – ინგლისური ენის და ინგლისური საზღვაო ფრაზებისა და ტერმინების ცოდნა აუცილებელი მოთხოვნაა მეზღვაურთა სერთიფიცირების დროს. სტანდარტული საზღვაო კომუნიკაციური ფრაზების ცოდნა აუცილებელია ეფექტური ნავიგაციისთვის.

ნაშრომში გაანალიზებულია საზღვაო კომუნიკაციის ვერბალური და არავერბალური ხერხები რადიოკომუნიკაცია, სატელეტიური კომუნიკაცია.

მოყვანილია არავერბალური კომუნიკაციის ცალკეული ნიშნები თავისი სურათებით, დახასიათებულია მორზეს კოდი, შუქურები, სასიგნალო დროშები.

ნაშრომში საგანგებო ყურადღება ექცევა იმას, თუ როგორ აისახება საზღვაო-ტექნიკური ტერმინოლოგია ტექსტებში. საზღვაო-ტექნიკურმა ევოლუციამ, საზღვაო ფლოტის განვითარებამ გაზარდა თარგმანის, როგორც ეკონომიკური, საზოგადოებრივ-პოლიტიკური და სამეცნიერო ურთიერთობების როლი. განსაკუთრებით პრობლემურია პროფესიული ტერმინოლოგიის თარგმნა. არსებობს ენაში სიტყვები, რომლებიც საყოფაცხოვრებო ლექსიკაში აქვს სხვა მნიშვნელობა და ასევე საზღვაო ტერმინოლოგიაში გამოხატავს მექანიზმებს ან გემის ნაწილებს.

სირთულეს ქმნის ისიც, რომ ინგლისურში ერთი და იგივე სიტყვა ასრულებს სხვადასხვა მეტყველების ნაწილის ფუნქციას. ამიტომ სამეცნიერო-ტექნიკური ტექსტების სწორად თარგმნისათვის აუცილებელია მთარგმნელი კარგად ფლობდეს ტერმინოლოგიას და თვით საგანს.

საზღვაო ტერმინოლოგია გვხვდება მხატვრულ ლიტერატურაში. საკმაოდ კარგადაა შესრულებული მარინისტული ლიტერატურული ნაწარმოებები თარგმანები, მაგრამ გვხვდება უზუსტობებიც. ზოგჯერ მთარგმნელები საკუთარი შეხედულებით თარგმნიან ტერმინებს, ზოგჯერ კი მოცემულია ტერმინის განმარტება.

ცალკე თავი ეძღვნება ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბების ისტორიას, თუ როგორ ვითარდებოდა საქართველოში ნაოსნობა და მასთან დაკავშირებული ტერმინოლოგია. ეს უკანასკნელი ჯერ კიდევ ფორმირების პროცესშია.

ნაშრომში გაანალიზებულია ნაოსნობასთან დაკავშირებული ტერმინები, რომლებიც სულხან-საბას აქვს გამოყენებული “სიტყვის კონაში”. აქვე გამოვლენილია ის განსხვავებებიც, რაც ვლინდება ძველ და ახალ ლექსიკონებში.

აქვე განხილულია ორენოვან ლექსიკონებში დადასტურებული საზღვაო ტერმინოლოგია, რომელიც შეადგინა ი. გვარჯალაძემ და ასევე ლექსიკონი, რომელიც იბეჭდება თ. მარგალიტაძის რედაქციით.

ტერმინოლოგიური მუშაობისადმი ინტერესი განსაკუთრებით იზარდება დღეს.

საზღვაო დარგის ცალკეული ტერმინებს ჩვენში დიდი ხანია იყენებენ, მაგრამ ცალკეული ლექსიკონის შედგენა საკმაოდ შრომატევადი საქმეა. შორეული ნაოსნობის კაპიტანი – ვ. ბარათაშვილი 1967 წ. შეუდგა ამ მეტად რთულ საქმეს, მაგრამ ენათმეცნიერების ინსტიტუტმა ჩათვალა, რომ ლექსიკონი ჯერ არ იყო მზად, მას ჯერ კიდევ დამუშავება სჭირდებოდა. სარედაქციო

კოლეგიამ დააზუსტა და დახვეწა ტერმინები და ამ დარგის სპეციფიკური გამოთქმა ბრძანებები და მხოლოდ ამის შემდეგ გამოიცა ლექსიკონი. მაგრამ ლექსიკონში არ არის სრულყოფილად შესული საზღვაო ტერმინები, მასში მხოლოდ ტერმინების ნაწილი შედის.

საზღვაო ტერმინოლოგიის ნაწილი შესულია ინგლისურ ქართულ ლექსიკონში, რომლის გამოცემაც დაიწყო 1995 წლიდან, თ. მარგალიტაძის რედაქციით.

სამეცნიერო საზღვაო ტერმინოლოგია (ინგლისურ-რუსულ-ქართულ ენებზე) გამოიცა 2009 წელს და მისი დანიშნულებაა საზღვაო ტერმინოლოგიის დამკვიდრება ქართულ ფლოტში.

წლების განმავლობაში ქართულ საზღვაო ფლოტში დოკუმენტაციის წარმოებაც და კომუნიკაციაც ხდებოდა რუსულ ენაზე, ამიტომ ქართული საზღვაო ტერმინები დღემდე არ არის ჩამოყალიბებული.

წინამდებარე ნაშრომი წარმოადგენს ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის ფორმირების პროცესში ინგლისურენოვანი მარინისტული ტექსტების თარგმანის გარკვევას.

თავი 1. საზღვაო კომუნიკაცია როგორც კულტურათაშორისი ურთიერთობის სფერო

§ 1. კულტურათაშორისი კომუნიკაცია

კომუნიკაცია (ლათინური Communico - საერთოს ვხდი) ფართო გაგებით არის ინფორმაციის გაცვლა ინდივიდებს შორის სიმბოლოთა საერთო სისტემის საშუალებით. კომუნიკაცია შეიძლება განხორციელდეს ვერბალური ან არავერბალური მეთოდებით.

ბოლო წლებში კულტურათაშორისი კომუნიკაციის საკითხები განსაკუთრებულ თეორიულ და პრაქტიკულ ინტერესს იწვევს. საერთაშორისო ურთიერთობები ადამიანების ყოველდღიური ცხოვრების ნაწილი ხდება. სწორედ ამიტომ ჩვენს დროში კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ხელოვნების დაუფლება სულ უფრო მეტ აქტუალობას და მნიშვნელობას იძენს.

ცნება „კულტურათაშორისი კომუნიკაცია“ შემდეგი ორი ცნებისგანაა ნაწარმოები, ესენია „კულტურა“ და „კომუნიკაცია“. იმისათვის, რათა განვსაზღვროთ „კულტურათაშორისი კომუნიკაცია“, შევეცდებით გავარკვიოთ რა არის „კულტურა“. იგი რთული და მრავალწახნაგოვანი მოვლენაა, რომელიც ადამიანთა ყოფის ყველა მხარეს ასახავს, ამიტომაც მას ბევრი მეცნიერება სწავლობს, ყოველი მათგანი საკუთარი შესწავლის საგნად მის ერთ რომელიმე მხარეს იღებს და კულტურის განსაზღვრებისა და გაგების მისეულ ფორმულირებას ახდენს.

ყველაზე ხშირად კულტურას განმარტავენ, როგორც საზოგადოების განვითარების ისტორიულად განსაზღვრულ დონეს, ადამიანის შემოქმედებით ძალასა და შესაძლებლობებს, გამოხატულს ადამიანთა ცხოვრებისა და მოღვაწეობის ტიპებსა და ფორმებში, მათ ურთიერთობებსა და აგრეთვე, მათ მიერ შექმნილ მატერიალურ ფასეულობებში. ასეთი ინტერპრეტაციით, კულტურა კაცობრიობის ყველა მიღწევათა ჯამს წარმოადგენს. ეს კულტურის უაღრესად ფართო გაგებაა, რომელიც შეიძლება გამოდგეს გარკვეული ისტორიული ეპოქის (მაგ.; ანტიკური კულტურა, შუასაუკუნეების კულტურა), კონკრეტული საზოგადოებების, ხალხისა და ერების (მაგ.; ქართული კულტურა, ჩინური კულტურა), ადამიანთა მოღვაწეობის სპეციფიკური სფეროების (მაგ.; ყოფითი კულტურა, შრომის კულტურა, პოლიტიკური კულტურა, მხატვრული კულტურა) მახასიათებლად. ვიწრო გაგებით, კულტურის ცნებაში გულისხმობენ ადამიანის სულიერ ცხოვრებას.

ინგლისურ ენაში, სიტყვა კულტურა (culture) მოიაზრება განსაზღვრულ დროში ადამიანთა გარკვეული ჯგუფის ცხოვრების წესი, საერთო ადათ-წესები და სარწმუნოება; განსაზღვრული ეპოქისა ან ხალხის ადათ-წესები, ცივილიზაცია და მიღწევები.

კულტურათშორისი კომუნიკაციისათვის დამახასიათებელია ის, რომ სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლების შეხვედრისას თითოეული მათგანი მოქმედებს საკუთარი კულტურული ნორმების შესაბამისად. ვერეშაგინასა და კოსტომაროვას წიგნში „ენა და კულტურა“ მოცემულია კლასიკური სხვადასხვა ნაციონალური კულტურის ორი წარმომადგენლის ურთიერთობა, კომუნიკაციური აქტის ადეკვატური ურთიერთგაგება.

კულტურათშორისი კომუნიკაცია არ დაიყვანება მაინცდამაინც ენობრივ პრობლემამდე. სხვა კულტურის მატარებლის ენის ცოდნა აუცილებელია, მაგრამ არაა საკმარისი კომუნიკაციური აქტის მონაწილეთა ადეკვატური ურთიერთგაგებისათვის.

ადამიანთა ქმედებები და ურთიერთობები განისაზღვრება ამა თუ იმ კულტურაში არსებული ნორმებით, რომლებიც არეგულირებენ ადამიანთა აზროვნებისა და ქცევების ფართო სფეროს, დიდ ზეგავლენას ახდენენ პიროვნებათაშორისი ურთიერთობების აღქმის ხასიათსა და შეფასებებზე. საზოგადოების მიერ ნაკარნახევი წესები, განათლება და აღზრდა, ისტორიული მესხიერება, ადათ-წესები, თვით ენა, რომელზეც ადამიანები ურთიერთობენ - ერთობლიობაში გამოიმუშავენ ორიენტაციის სისტემას, რომელიც ეხმარება ადამიანს სხვადასხვა ცხოვრებისეული პრობლემისა და სიტუაციის თავისებურ გადალახვაში.

ამავდროულად, ცალკე აღებული კულტურა არ წარმოადგენს ჰომოგენურ სტრუქტურას. არსებობენ ამა თუ იმ კულტურის, აზროვნებისა და ქცევის ზოგადი, საერთო სტანდარტებიდან ჯგუფური გადახვევები. ამ შემთხვევაში ლაპარაკობენ მოცემული კულტურის ჩარჩოებში სუბკულტურის არსებობაზე (მაგ., ახალგაზრდული სუბკულტურა). სუბკულტურას ყველა განმასხვავებელი ნიშნის მიუხედავად გააჩნია მსოფლიო სურათის, ფასეულობებისა და ქცევის ნორმების ერთი და იგივე საფუძველი, რომლებიც მიუთითებენ გარკვეულ კულტურასთან მის მიკუთვნებულობაზე. ეს საფუძველი სოციალურ-კულტურული ცდის შედეგად წარმოიქმნება, რომელიც განსაზღვრავს, მოცემულ კონკრეტულ სიტუაციაში რა ითვლება აუცილებლად, ნორმალურად, რაციონალურად და მისაღებად.

გადახვევები, რომლებიც დასაშვები ჩარჩოებიდან გამოდიან, უფრო ხშირად უზულებელყოფილი არიან თვით კულტურის ფარგლებში.

ნებისმიერი ადამიანი ხედავს სამყაროს გარკვეული კულტურული ჩარჩოდან. საკუთარი კულტურის, ქცევებისა და აზროვნების ნორმების შეცნობა შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მყარდება კონტაქტი სხვა კულტურული ნორმების მქონე ხალხთან. ადამიანები ამა თუ იმ დონეზე იფართოებენ საკუთარი კულტურული პორიზონტის საზღვრებს, იგულისხმება უცხო ქვეყნების მონახულება, უცხო ენების შესწავლა, უცხოური ლიტერატურის კითხვა, უცხოელებთან ურთიერთობა, მაგრამ ასეთ ურთიერთობებს შეუძლია დისკომფორტის გამოწვევა, უფრო მეტიც, შეუძლია კონფლიქტამდე მიყვანაც, რაც ხშირად ძნელი ასახსნელია. ქცევისა და შეფასების მექანიზმები, რომელიც ამართლებდა სანამ ურთიერთობა ერთი კულტურის ჩარჩოებში ხდებოდა, უკვე ნაკლებად დამაჯერებელია, როცა ხდება კონტაქტი სხვა კულტურული ნორმების მქონე ხალხთან, რაც თავისთავად ამ ურთიერთობებს ართულებს. ეს კი, შინაგანი სტაბილურობის დაკარგვას, პარტნიორის ქცევის არასწორად გაგებას იწვევს. ამიტომ, თუ აქამდე ადამიანი ვერ ამჩნევდა და ვერ აღიქვამდა საკუთარი ქცევის თავისებურებებს, რაც მისი კულტურული კონტექსტით იყო გამოწვეული, ახლა ის უკვე იწყებს საკუთარი ემოციური რეაქციის, აზროვნების, ქცევისა და შეფასებების გადახედვას კომუნიკანტთან მიმართებაში.

სხვა კულტურის ადამიანთა ქცევები არ წარმოადგენს რაღაც ამოუცნობს, ისინი ექვემდებარებიან შესწავლასა და პროგნოზირებას, მაგრამ საჭიროებენ სპეციალურ საგანმანათლებლო პროგრამებს, რომლებიც მიმართულია კულტურათშორისი კომუნიკაციისათვის მოსამზადებლად.

კულტურათშორისი კომუნიკაციის უშუალო გამოკვლევებს სათავე დაედო XX საუკუნის მეორე ნახევარში, 1945 წელს, მას შემდეგ, რაც ჰოლლისა და ტრაგერის წიგნი „კულტურა, როგორც კომუნიკაცია“. აქ პირველად გამოყენებულ იქნა ცნება „კულტურათშორისი კომუნიკაცია“, რომელსაც სხვადასხვა კულტურის ადამიანებს შორის ურთიერთობების სპეციფიკა უნდა აესახა.

1959 წელს გამოვიდა ჰოლლის ახალი ნაშრომი „მუნჯი ენა“, სადაც ავტორმა უფრო განავითარა თავისი იდეები და აჩვენა კულტურასა და კომუნიკაციას შორის მჭიდრო კავშირი. მისმა თეზისმა - „კომუნიკაცია - ეს კულტურაა, კულტურა - ეს კომუნიკაცია“, სამეცნიერო წრეებში გაცხოველებული დისკუსიები გამოიწვია.

1960 წელს კულტურათშორისმა კომუნიკაციამ აშშ-ს უნივერსიტეტებში სასწავლო დისციპლინის სახე მიიღო. 70-იან წლებში კი კულტურათშორის პრობლემატიკაზე

პირველი პერიოდული გამოცემები გამოჩნდა. ამ ჟურნალების ფურცლებზე განიხილებოდა კომუნიკაციასთან, კულტურასთან, ენასთან და კერძოდ, მოლაპარაკებებთან დაკავშირებული პრობლემები. ამ დროისთვის უფრო მდიდარი გახდა ახალი დისციპლინის შემეცნებითი აპარატი: ცნება „კულტურათშორისი“ გვერდით გაჩნდა ახალი ტერმინები: „კოსკულტურული“, „მულტიკულტურული“, „მულტიკულტურალიზმი“.

70-80-იანი წლების მიჯნაზე კულტურათშორისი კომუნიკაცია, როგორც სასწავლო დისციპლინა, ევროპაშიც გამოჩნდა. კულტურათშორისი კომუნიკაციის პრობლემების მიმართ მზარდი ინტერესი გამოიწვია ევროპული ინტეგრაციის დაჩქარებულმა პროცესებმა, რამაც ევროკავშირის შექმნასთან მიგვიყვანა.

ევროპულ უნივერსიტეტებში ახალი დისციპლინის შეტანას თან სდევდა ამ სფეროში სამეცნიერო კვლევების გააქტიურება. ამ მხრივ განსაკუთრებით გამოირჩეოდა გერმანია. აქ, მიუნხენისა და იენის უნივერსიტეტებში, ამერიკის მსგავსად გახსნილი იყო კულტურათშორისი კომუნიკაციის განყოფილებები.

სამამულო მეცნიერებაში კულტურათშორისი კომუნიკაციის შესწავლის ინიციატივა ეკუთვნოდათ უცხო ენების კათედრის მასწავლებლებს, რამაც კულტურათშორისი კომუნიკაციისა და კულტურის გააზრებაში ლინგვისტური გადახრა შემოიტანა. ამ შემთხვევაში კულტურა და ენა დაიყვანებოდა ერთმნიშვნელოვან დონეზე, სადაც კულტურა ფართო გაგებით აღიქმება, როგორც შინაარსი, ხოლო ენა - მოცემული შინაარსის არსებობის ფორმა, ამიტომ კულტურათშორისი კომუნიკაცია განიხილებოდა უცხო ენების სწავლებასთან მჭიდრო ურთიერთკავშირში.

როგორც პრაქტიკამ აჩვენა, უცხო ენის ღრმად ცოდნაც არ არის საკმარისი მის მატარებელთან ეფექტური ურთიერთობისთვის, სხვა ენის თითოეული სიტყვა ასახავს სხვა სამყაროსა და სხვა კულტურას. უცხო ენების შესწავლის, როგორც კომუნიკაციის საშუალების, მთავარი ამოცანაა იგი შესწავლილ იქნეს ამ ენაზე მოლაპარაკე ხალხის სამყაროსთან და კულტურასთან კავშირში.

კულტურათშორისი კომუნიკაცია შეიძლება განხორციელდეს და გამოკვლეულ იქნეს ჯგუფურ ან ინდივიდუალურ დონეზე. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, კომუნიკაციური პროცესების შესწავლა შეიძლება ცალკეულ კულტურულ ჯგუფებს (დიდი ან მცირე) ან ცალკეულ ადამიანებს შორის.

კულტურათშორისი ურთიერთობის საბოლოო სუბიექტად გამოდის თვით ადამიანი. სწორედ ადამიანები ებმებიან ერთმანეთთან უშუალო ურთიერთობებში. ამავე დროს, ნებისთ თუ უნებლიეთ, ეს ადამიანები შედიან ამა თუ იმ

საზოგადოებრივი ჯგუფის შემადგენლობაში, რომელთაც სპეციფიკური კულტურა გააჩნიათ. ყოველი ადამიანის ქცევა საზოგადოებრივი ურთიერთობებისა და კულტურის სისტემით განისაზღვრება, რომლებშიც ისინი არიან ჩართულნი. კულტურული კონტაქტის ყველა მონაწილეს წესების საკუთარი სისტემა აქვს და ამ წესებს მისი სოციალურ-კულტურული კუთვნილება განსაზღვრავს, ამიტომ სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლების ურთიერთობისას უნდა გადაილახოს არამარტო ენობრივი ბარიერი, არამედ არაენობრივიც, რომლებიც გარემოს აღქმის სპეციფიკის ეთნონაციონალურ და სოციოკულტურულ ხასიათს გამოხატავენ.

ცნობილია, რომ კომუნიკაციის წარმატება ან წარუმატებლობა დიდად არის დამოკიდებული იმაზე, ენდობიან თუ არა კომუნიკაციის დროს ერთმანეთს პარტნიორები. ამ ნდობას უპირველესად ორი ფაქტორი განსაზღვრავს: ადამიანის პიროვნება და მისი სპეციალური განსწავლულობა, მაგრამ ეს ფაქტორები ფარდობითია სხვადასხვა კულტურაში: არადასავლურ ქვეყნებში ადამიანის პიროვნებისადმი ნდობა უფრო მთავარია, ვიდრე მისი სპეციალური ცოდნისადმი, ხოლო დასავლურ კულტურაში - პირიქით. ეს არ ნიშნავს იმას, რომ დასავლურ კულტურებში კომუნიკატორები არ იწვევენ ნდობას, ხოლო აღმოსავლეთის კომუნიკატორებს არ გააჩნიათ საჭირო ცოდნა. საუბარია იმაზე, რომ დასავლურ ქვეყნებში სპეციალური განათლება უფრო მთავარია, ვიდრე პირადი ნდობის ფაქტორი, აღმოსავლურ ქვეყნებში კი - პირიქით.

და ბოლოს, უნდა გავითვალისწინოთ, რომ პიროვნებათშორის ურთიერთობისას ინფორმაციის ინტერპრეტაციის პროცესზე კულტურული განსხვავების გარდა გავლენას ახდენს ასაკი, სქესი, პროფესია, კომუნიკანტის სოციალური სტატუსი.

კულტურათშორისი კომუნიკაცია მცირე ჯგუფებში იღებს სხვადასხვა ფორმას: დაგეგმილი მოლაპარაკებები, მაგ. განსხვავებული კულტურის ქვეყნების სახელმწიფო ორგანიზაციების ან საქმიანი ორგანიზაციების წარმომადგენლებს შორის; დაუგეგმავი ურთიერთობები, მაგ., ტურისტული მოგზაურობისას, ან კონფერენციებსა და აკადემიური სემინარების დროს.

კომუნიკაცია მცირე ჯგუფებში, რომლებიც სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლებისგან შედგება, მხოლოდ იმ შემთხვევაში იქნება ნაყოფიერი, თუ მის მონაწილეებს ექნებათ უნარი საკუთარი კომუნიკატიური მოქმედებების ადაპტირებისა მოცემული ჯგუფის კონკრეტულ პირობებთან. მონოკულტურული ჯგუფის წევრები, როგორც წესი, იზიარებენ ჯგუფის საერთო ნორმებს, კულტურათშორისი ჯგუფის წევრები კი - მოქმედებენ, როგორც საკუთარი

კულტურის წარმომადგენლები და მათი სპეციფიკური ღირებულებები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენენ კომუნიკაციის ხასიათზე.

მცირე ჯგუფებში კომუნიკაციის ეფექტურობისათვის კომუნიკატორი იძულებულია მოახდინოს ადაპტირება კომუნიკაციაში მონაწილე უცხოკულტურის ჯგუფის მონაწილეების კულტურულ ფასეულობებთან და სარწმუნოებასთან. ხშირად, კულტურათშორისი ჯგუფის მონაწილეები დისკუსიისას თავისდაუნებურად ავლენენ საკუთარი კულტურის სტერეოტიპებს, მათ მოქმედებასა და მსჯელობის მსვლელობაზე გავლენას მრავალი კულტურული ფაქტორი ახდენს, ამიტომ მაშინ როცა კულტურული ფასეულობები ზემოქმედებენ დისკუსიის ხასიათსა და განსახილველ საკითხებზე, ძალზე მნიშვნელოვანია, კომუნიკაციისას პარტნიორებმა შეძლონ შეიცნონ და დაარწმუნონ ერთმანეთი, რომ მსგავსი პრობლემები განსხვავებული კულტურითაა განპირობებული და არა სხვა რაიმე ცუდი განზრახვით.

ეს არ ნიშნავს იმას, რომ დისკუსიის მონაწილეები უნდა ეცადონ შეცვალონ საკუთარი ან პარტნიორების კულტურული ფასეულობები და ამით მიადწიონ შეთანხმებას. პირიქით, ძალზედ კორექტულია პრობლემის გადაწყვეტა ისე, რომ არავინ საკუთარი კულტურის ჩარჩოებიდან არ გამოვიდეს. საუკეთესო ვარიანტია ისეთი გადაწყვეტილებების მიღება, რომლებიც რადიკალურ კულტურულ ცვლილებებს არ მოითხოვს.

იმ შემთხვევაში, როცა კულტურათშორისი კომუნიკაცია ხორციელდება ადამიანთა დიდ ჯგუფებს შორის, გამოყოფენ კომუნიკაციის ეთნიკურ და ნაციონალურ დონეებს.

კულტურული ურთიერთქმედების ეთნიკური დონე აღინიშნება ლოკალურ ეთნოსებს, ეთნოენობრივ, ისტორიულ-ეთნოგრაფიულ და სხვა ერთობებს შორის. თანამედროვე ეთნოლოგიაში ეთნოსად ითვლება გარკვეულ ტერიტორიაზე ისტორიულად ჩამოყალიბებული ადამიანთა ერთობლიობა, რომელსაც ახასიათებს საერთო კულტურული თავისებურებანი, თვითშეგნება და ერთობლივი სამეურნეო საქმიანობა. ეთნიკური კულტურა ეხება ეთნოსის ყოველდღიურობას და მოიცავს ენას, ადათ-წესებს, ფასეულობებს, განათლებას, რელიგიას, ხალხური შემოქმედების სახეობებს, შრომის იარაღს, ტანსაცმელს, საკვებს, შენობებს, გადაადგილების საშუალებებს და სხვა. როგორც ყველა კულტურა, ეთნიკური კულტურაც განიცდის განახლებას. განახლება შეიძლება იყოს ენდოგენური (რომელიც ხდება კულტურის შიგნით, გარედან ზემოქმედების გარეშე) და

ეგზოგენური (რომელიც გამოწვეულია გარეშე ფაქტორებით), რაც კულტურათშორისი კომუნიკაციის შედეგს წარმოადგენს.

ეთნიკურ დონეზე კულტურათშორის ურთიერთქმედებისას მკაფიოდ იკვეთება ორი ტენდენცია. კულტურის ელემენტების ურთიერთათვისება, ერთის მხრივ, ხელს უწყობს ინტეგრაციულ პროცესებს, კულტურულ ურთიერთგაცვლასა და გამდიდრებას, ხოლო მეორეს მხრივ – მას ახლავს ეთნიკური თვითშეგნების გაძლიერება, ეთნიკური სპეციფიკის გამყარებისკენ სწრაფვა.

ეთნოსის კულტურა არამარტო უზრუნველყოფს მისი, როგორც სისტემის ინტეგრაციასა და სტაბილურობას, არამედ იგი ასევე ასრულებს ეთნოდიფერენციალურ ფუნქციასაც, რაც მდგომარეობს „ჩვენებისა“ და „უცხოს“ გარჩევაში. ყოველი ეთნოსი სხვა ჯგუფების ყოფას აღიქვამს, როგორც გარეშე მოვლენას. მასთან ურთიერთობამ შეიძლება გამოიწვიოს ინტერესი, ან პირიქით, მისი მიუღებლობა. კულტურული კონტაქტების წყალობით ყალიბდება ეთნოსთაშორისი კულტურის ელემენტები, რომელთა საშუალებითაც ხდება სხვადასხვა ეთნიკურ ჯგუფებს შორის ურთიერთობა.

კულტურათშორისი კომუნიკაციის ნაციონალური დონე შესაძლებელია ნაციონალური ერთობის არსებობის პირობებში. ნაციონალური ერთობა წარმოიქმნება როგორც მონოეთნიკურ, ასევე პოლიეთნიკურ საფუძველზე. ნაციონალური კულტურა წარმოადგენს ტრადიციების, ნორმების, ფასეულობებისა და ქცევის წესების ერთობლიობას, რომლებიც საერთოა ერთი ერის, ერთი სახელმწიფოს წარმომადგენლებისთვის. ერის გაგება მოიცავს სახელმწიფო-ორგანიზაციულ საზოგადოებას, საზოგადოებისათვის კი დამახასიათებელია სტრატეგიკაცია და სოციალური სტრუქტურა, ხოლო ნაციონალური კულტურის გაგება მოიცავს სოციალური ჯგუფების სუბკულტურებს, რომლებიც შეიძლება არ ჰქონდეთ ეთნიკურ კულტურებს. ეთნიკური კულტურები შეიძლება შედიოდნენ ნაციონალურის შემადგენლობაში ისევე, როგორც სხვა ერების წარმომადგენელთა კულტურები. ნაციონალური კულტურა აერთიანებს დიდ ტერიტორიაზე მცხოვრებ ადამიანებს და არა აუცილებელად ნათესავეებს.

ეს განსაზღვრავს ნაციონალურ დონეზე კულტურათშორისი კომუნიკაციების ნაირსახეობას: კომუნიკაციები სუბკულტურებს შორის ერთიანი ნაციონალური კულტურის შიგნით და კომუნიკაციები თვით ნაციონალურ კულტურებს შორის. ასეთი კომუნიკაციები ხშირად ორმხრივია და იწვევენ ერთის მხრივ, ნაციონალურ კონსოლიდაციას და მეორეს მხრივ, ერთაშორის დაპირისპირებას ერთი სახელმწიფოს ფარგლებში ან სახელმწიფოებს შორის.

როცა საზოგადოება წყვეტს ამა თუ იმ ფასეულობების, კულტურული და მეცნიერული მიღწევების, სოციალური ინსტიტუტების მიღება უდირს თუ არა, ის წინასწარ აწონდაწონის ყველა პლუსს და მინუსს. თუ შემოსავალი (შეძენა), რომელიც მიიღება რეციპიენტი-კულტურისაგან სიახლეების დანერგვით, აღემატება დანახარჯებს, მაშინ საზოგადოება წავა კულტურული სესხების გზით. თუ კი, სიახლე კი არ აიოლებს, პირიქით ართულებს პრობლემის გადაჭრას, მაშინ მასზე უარი უნდა ითქვას. სხვა სიტყვებით, კულტურული სიახლეების შეძენისგან მიღებული მოგება უნდა აღემატებოდეს მისი უარყოფის შედეგად მიღებულ წაგებას.

კულტურათშორისი კომუნიკაცია გულისხმობს სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლებს შორის ურთიერთობას, რომლის დროსაც, უკიდურეს შემთხვევაში, ერთ მონაწილეს მაინც შეუძლია არამშობლიურ ენაზე ლაპარაკი. თანამედროვე მსოფლიოში, სადაც ინგლისურმა ენამ დაიმკვიდრა საერთაშორისო ურთიერთობის ენის სტატუსი, ხშირად კომუნიკაციის ორივე მონაწილე არამშობლიურ ენაზე საუბრობს და ამ ენაში საკუთარი კულტურის ნიუანსები შეაქვს.

კულტურათშორისი კონტაქტების გაფართოებასთან ერთად საზოგადოებაში იზრდება მოთხოვნა უცხო ენების მცოდნე სხვადასხვა პროფილის სპეციალისტებზე. პირველ პლანზე კულტურათშორისი კომუნიკაციის ვერბალური უზრუნველყოფის აუცილებლობა დგას: პირადული კონტაქტების დამყარება, სატელეფონო საუბრების წარმართვა, კორესპოდენციების გაცვლა, პრეზენტაციების, თათბირებისა და კრებების ჩატარება, მოლაპარაკებები, კონფერენციებსა და სემინარებში მონაწილეობის მიღება. ენა კულტურის თვითმყოფადობის მთავარი გამომხატველია, ის ამავედროულად, კულტურათშორისი კომუნიკაციების პროცესში მთავარ შუამავალს წარმოადგენს.

აქ მთავარი პრობლემა გაგებაა. მისი გადაწყვეტისას უნდა გვახსოვდეს, რომ ენა მხოლოდ ინსტრუმენტია მეტყველებითი ქცევის ფორმების გადმოსაცემად, ის მხოლოდ ქმნის გარემოს კულტურათშორისი კომუნიკაციისათვის. გაგება კულტურათშორისი კომუნიკაციაში ეს არის ინტერპრეტაციის რთული პროცესი, რომელიც დამოკიდებულია როგორც ენობრივ, ისე არაენობრივ ფაქტორებზე. კულტურათშორისი კომუნიკაციაში გაგების მისაღწევად მისი მონაწილეები არამარტო ამა თუ იმ ენის გრამატიკასა და ლექსიკას უნდა ფლობდნენ, არამედ უნდა იცოდნენ სიტყვის მნიშვნელობის კულტურული კომპონენტი, უცხო კულტურის რეალიები.

უცხო ენა, როგორც სხვადასხვა ხალხისა და კულტურის წარმომადგენლებს შორის კომუნიკაციის საშუალება, უნდა განიხილებოდეს განუყოფელ ერთობლიობაში იმ ხალხთა კულტურასა და მსოფლმხედველობასთან, რომლებიც ამ ენაზე საუბრობენ. ენა არ არსებობს კულტურის გარეშე, ანუ ის არ არსებობს ჩვენი ცხოვრების წესისათვის დამახასიათებელი პრაქტიკული ჩვევებისა და იდეების, სოციალურად, მემკვიდრეობით მიღებული ერთობლიობის გარეშე. რამდენადაც ენობრივი სტრუქტურის საფუძველში დევს სოციოკულტურული სტრუქტურები, ამიტომ ენის, როგორც ურთიერთობის საშუალების აქტიურად გამოყენებისთვის აუცილებელია „შესასწავლი ენის სამყაროს“ დრმა ცოდნა.

„შესასწავლი ენის სამყარო“ შედგება „არაენობრივი ფაქტების ერთობლიობისაგან“, ანუ იმ სოციოკულტურული სტრუქტურებისა და ერთეულებისაგან, რომლებიც დევს ენობრივი სტრუქტურისა და ერთეულების საფუძველში და აისახება ამ უკანასკნელში. შესასწავლი ენის სამყაროს უცოდინრობისას შეუძლებელია მისი ურთიერთობის საშუალებად გამოყენება. ის შეიძლება გამოდგეს მხოლოდ ინფორმაციის შენახვისა და გადაცემის საშუალებად, როგორც „მკვდარი ენა“, რომელსაც გამოცლილი აქვს კულტურის მატარებლის მაცოცხლებელი ნიადაგი (ამით აიხსნება ხელოვნური ენების კრახი).

კომპლექსური მიდგომა, რომლის დროსაც შერწყმულია შესასწავლი ენის სოციოკულტურული კონტექსტი და ლინგვისტიკური მომზადება, უზრუნველყოფს არამშობლიური ენიდან მშობლიურ ენაზე ადეკვატურ თარგმანს. ტექსტის თარგმნა - ეს არის კულტურათშორის ურთიერქმედების კონკრეტული პროცესი, ერთი კულტურის კოდის ახსნის პროცესი მეორისთვის. ხშირად თარგმნის დროს იკარგება ენის სინატიფე და ელფერი, ვლინდება უცხო ენის თავისებურებანი და ნიუანსები, ტექსტი უბრალოვდება, ხანდახან კი მახინჯდება და ორაზროვანი ხდება. შემოქმედებითი მთარგმნელი, რომელიც ორივე კულტურის დრმა მცოდნეა, აქვს კონტაქტების პირადი გამოცდილება და ორივე ენას სრულყოფილად ფლობს (ბილინგვისტი), თავისი თარგმანით შეძლებს ენის გამდიდრებას შინაარსობრივი ეკვივალენტების ორგანული შერჩევით.

ამგვარად, ნებისმიერი თარგმანი ეს არის აშკარა აზრის უკან მდგარი აზრის ინტერპრეტაცია და გაშიფრვა, შეგნებული ან შეუგნებელი ცდა კომუნიკანტების კულტურებს შორის დისტანციის შემცირებისა. რაც მეტია განსხვავება კომუნიკაციის პარტნიორების კულტურებს შორის, მით მეტია სხვადასხვაობა სიტყვათა განმარტებებში, ქცევებსა და სიმბოლოებში.

უცხო ენების დაუფლების მექანიზმებს ფსიქოლოგები, ეთნოლოგები და ლინგვისტები სწავლობენ. მეორე ენის პრინციპები, რომლებიც ბიკულტურულ და ბილინგვისტურ გარემოში შეიმჩნევა, განსხვავდება ერთგვაროვანი კულტურებისა და მონოენობრივი გარემოს პრინციპებისაგან. აქ აღვიღო აქვს ინტერფერენციის (გადატანა, მიტანა) მოვლენას კულტურის ელემენტებისა კულტურაში და პირიქით.

უცხო ენის დაუფლება ეფუძნება იმავე უნარ-ჩვევებს, რომლებიც მშობლიური ენის შესწავლისას არის მიღებული. გასაკვირი არაა, რომ ადამიანი რომელიც ფლობს ერთ უცხო ენას, ადვილად ეუფლება მეორეს, მესამეს... და ხდება პოლიგლოტი. თუმცა ინტერფერენციის აღწერილი პროცესის ცალსახად შეფასება არ შეიძლება. თუ ლინგვისტიკურ დონეზე ინტერფერენცია კულტურათშორის კომუნიკაციას უწყობს ხელს, ფსიქოლოგიურ დონეზე ის ხშირად ხელს უშლის ადეკვატურ გაგებას.

უდავოა, რომ კულტურათშორისი კომუნიკაციებისას არის მნიშვნელობების სფერო, რომლებიც საერთოა მთელი კაცობრიობისათვის და მნიშვნელობები, რომლებიც ერთნაირია განსხვავებული ენის მატარებლებისათვის, თუმცა შინაარსობრივი და აზრობრივი ბარიერები, რომლებიც კულტურათშორის კომუნიკაციის დროს წარმოიშობა უფრო წესია, – ვიდრე გამონაკლისი, რამდენადაც კომუნიკაციისას ყოველ მონაწილეს მასში შემოაქვს აზრთა საკუთარი სისტემა, რომელიც მხოლოდ მისთვის, როგორც ინდივიდისა და შესაბამისი კულტურის წარმომადგენლისათვის არის დამახასიათებელი. სწორედ, ეს უკანასკნელი გამოდის წინა პლანზე კულტურათშორისი კომუნიკაციის დროს.

ყოველი კულტურა აყალიბებს შეგნებისა და ქცევის საკუთარ სტერეოტიპებს, მისეულ მსოფლმხედველობას ემყარება. ის რაც ერთი კულტურისათვის ღირებულია, მეორისათვის შეიძლება არანაირ ღირებულებას არ წარმოადგენდეს. კარგადაა ცნობილი, რომ მოძრაობას, უესტებს, პოზებსა და გამოსხვასაც სხვადასხვა კულტურაში განსხვავებულ, ზოგჯერ კი საპირისპირო მნიშვნელობა აქვს.

კულტურული განსხვავებების მინიმიზაცია დასავლური საზომებით საკმაოდ წინწასული წესია სხვა კულტურების აღქმაში. მისით ხასიათდება აღიარება, რომ შესაძლებელია უცხო კულტურული ფასეულობების არსებობა და საერთო ნიშნების ძებნა.

კულტურათა შორის განსხვავების არსებობის მიღება - კულტურათშორის აღქმის ტიპია, რომელიც ხასიათდება სხვა კულტურის ცოდნით, კეთილგანწყობილი

ურთიერთობით, ამასთან, იგი უცხო კულტურის სფეროში აქტიურ შეღწევას არ გულისხმობს.

ახალ კულტურასთან ადაპტაცია (ადაპტირება) არის სხვა კულტურებთან პოზიტიური ურთიერთობა, მისი ნორმებისა და ღირებულებების აღქმა, უნარი იცხოვრონ და იმოქმედონ მისი წესებით და ამასთან ერთად, შეინარჩუნონ საკუთარი კულტურული იდენტურობა.

კულტურთაშორის გასხვავებებთან დადებითი დამოკიდებულება რომ გამოემუშავდეს, საჭიროა კუთხური ჩაკეტილობის გარღვევა, რომელიც ნეგატიურ რეაქციებს ბადებს. უცხო კულტურაში ადაპტირება და ინტეგრაცია ეფუძნება არამარტო ენის ნორმების, ადათ-წესებისა და ღირებულებების ცოდნას, არამედ მთავარია მისი ფასეულობებისა და მითითებების გაგების პირადი დაინტერესება, მის წარმომადგენლებთან მჭიდრო ექსპრესიული კონტაქტები.

§ 2. კულტურათაშორისი კომუნიკაცია საზღვაო სფეროში

კომუნიკაცია ადამიანთა ცხოვრების მნიშვნელოვანი ნაწილია. კულტურათაშორისი კომუნიკაციის კომპეტენცია არსებითი, ძალიან მნიშვნელოვანია, რადგანაც ადამიანების კომუნიკაციური სტილი დაკავშირებულია თავიანთ კულტურასთან. კულტურათაშორისი კომუნიკაცია განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია გემებზე, რომლებიც დაკომპლექტებულია მრავალეროვანი ეკიპაჟით. კულტურაზე საუბარი მეტად სათუთია. სხვადასხვა კულტურა შედგება ინდივიდუალური პიროვნებებისაგან და მათი ქცევები განსხვავდება. კომუნიკაციურმა ლაფსუსებმა გამოიწვია ბევრი კატასტროფა და ამან უბიძგა იმისაკენ, რომ ინგლისური ენა გამხდარიყო საერთაშორისო საზღვაო ენა.

ეფექტური ენობრივი ურთიერთობები აუცილებელია ადამიანთა პირადი ცხოვრებისა და პროფესიული საქმიანობისათვის. არაეფექტურმა და გაუგებარმა მეტყველებამ შეიძლება გამოიწვიოს სერიოზული პრობლემები პროფესიულ საქმიანობაში. საზღვაო სფეროში ძალიან მნიშვნელოვანია პროფესიული კომუნიკაცია. ეფექტური საზღვაო კომუნიკაციისთვის საჭიროა კომუნიკანტს გააჩნდეს მაღალი კომპეტენცია. კომპეტენციის ერთ-ერთი მოთხოვნაა ენის ცოდნა. მაღალკვალიფიციური კომპეტენცია მეზღვაურისათვის არამხოლოდ პროფესიული უნარჩვევების ცოდნაა, არამედ მისი კომპეტენციის მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს ეფექტური კომუნიკაცია. სავალდებულოა, რომ ისინი ფლობდნენ საზღვაო ფრაზარიუმს, ვინაიდან საზღვაო კომუნიკაცია გაუდენთილია მყარი ენობრივი შენაერთებით, რომლებიც დაიხვეწა საზღვაო საქმის მრავალწლიანი განვითარების დროს.

ეფექტური ენობრივი კომუნიკაცია განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია საერთაშორისო საზღვაო სფეროში, სადაც სხვადასხვა ეროვნების მრავალი ადამიანი მუშაობს; ასევე გემებზე, რომელთა ეკიპაჟის შემადგენლობები ენობრივი თვალსაზრისით არაერთგვაროვანია. კომუნიკაციის დამყარება აუცილებელია, როგორც გემზე ეკიპაჟის წევრებს შორის, ასევე გემსა და სანაპიროს შორის. საზღვაო საქმიანობის სპეციფიკა მოითხოვს ენობრივი კომუნიკაციის დამყარებას სხვადასხვა ქვეყნის გემებთან ან ნაპირთან.

ყველაზე ხშირად კომუნიკაციის გაუმართაობას იწვევს ენის სუსტად ცოდნა. უმეტესად ენა, რომელიც გამოიყენება გემზე, არის ეკიპაჟის ეროვნული ენა, მაგრამ თანამედროვე გემები უმეტესად დაკომპლექტებულია მრავალეროვანი ეკიპაჟით. ამის გამო შემოღებულია ერთი საერთაშორისო საზღვაო ენა, რომელიც

აუცილებლად უნდა იცოდეს ეკიპაჟმა, რომ განახორციელოს სავაჭრო ოპერაციები, კომუნიკაცია დაამყაროს ნაპირთან ან სხვა გემებთან და თავიდან აიცილოს ენობრივი შეცდომები, რომელიც იწვევს სხვადასხვა გაუგებრობას. ენის ცუდად ცოდნა ქმნის ბარიერებს სხვადასხვა გემებს ან ნაპირსა და გემს შორის. ეს არის მნიშვნელოვანი მიზეზი საზღვაო ავარიებისა. სტატისტიკით დადგენილია, რომ საზღვაო შემთხვევების ოცი პროცენტი დაკავშირებულია ენობრივი კომუნიკაციის პრობლემებთან.

დღესდღეობით საზღვაო გემების 80% შედგება მრავალეროვანი ეკიპაჟისაგან. ისინი სხვადასხვა ერისა და ეთნიკური წარმოშობისანი არიან და ისინი პირისპირ დგანან იმ სირთულეებთან, რასაც ჰქვია ენობრივი, კომუნიკაციური პრობლემები.

ვერბალური კომუნიკაციის საჭიროება კომერციულ საზღვაო სფეროს წარმომადგენლებს შორის ძალიან მნიშვნელოვანია, რადგან გემი ცურავს ღია ზღვაში, ხდება მეჩხერ წყლებში და ავარიების ალბათობა ძალიან დიდია. პორტში ლოცმანის აყვანის დროს, გემმაც და ლოცმანმაც უნდა შეძლოს ეფექტური კომუნიკაციის დამყარება უსაფრთხოების მიზნით. ისინი, ვინც მუშაობენ სამგზავრო ლაინერებზე, უნდა შეძლონ გამართული კომუნიკაციის დამყარება მგზავრებთან და უნდა იგებდნენ ერთმანეთის ენას. ბრძანებები გემის შიგნით ხდება ყოველდღე ეკიპაჟის წევრებს შორის. ისინი გასცემენ ბრძანებებს “ნორმალური” და “ავარიული სიტუაციების” დროს. ვახტის შემდეგ, არასამუშაო საათებში ეკიპაჟის წევრებს ასევე სჭირდებათ კომუნიკაცია.

არსებობს ოფიციალური “ავარიების ჩანაწერები” (“Accident Reports”) სადაც ჩაწერილია საზღვაო ავარიების შესახებ ყველა მონაცემები. ხშირად ავარიების გამომწვევ მიზეზებს ადგენენ შავი ყუთის მეშვეობით. ავიაციის დროს შავ ყუთში იწერება შიგა კომუნიკაცია. ასეთი ხელსაწყო შესაძლებელია გემებზეც მაგრამ მათი გამოყენება შეზღუდულია და მონაცემები ამ წყაროდან ხშირად არ არის ხელმისაწვდომი ავარიების მკვლევარებისთვის.

არსებობს კულტურისა და ენის კვლევის ორი მთავარი მეთოდი. ერთი იკვლევს ავარიებს და ანალიზებს კულტურასა და ენას კრიტიკულ სიტუაციებში. ამ ანალიზის საფუძველზე ჩანს, რომ ავარიების დიდი ნაწილი ხდება გემთწამყვანების ან მექანიკოსების ენობრივი ბარიერის გამო. მეორე არის იმ გამოცემების კვლევა, რომლებიც შეეხება კულტურასა და ენას საზღვაო გარემოში. მკვლევარები იკვლევენ ეკიპაჟის კომუნიკაციას და ქცევას არაკრიტიკულ სიტუაციაში და თუ რა ზეგავლენას ახდენს ეს ქცევა ან დიკურსი კომუნიკაციებზე კრიტიკულ სიტუაციაში.

გადავხედოთ საზღვაო ავარიების შესახებ აშშ-ს, კანადის, დიდი ბრიტანეთის, ავსტრალიის და დანიის მოხსენებებს. ჩვენ ვნახავთ უამრავ მაგალითს, სადაც ავარიების გამომწვევი ენასთან დაკავშირებული პრობლემებია. შეიძლება გამოვყოთ შემდეგი პრობლემები:

- ა) პრობლემები, სხვადასხვა კულტურის ეკიპაჟის წევრებს შორის.
- ბ) პრობლემები, სხვადასხვა კულტურის, ენის ეკიპაჟსა და ლოცმანს შორის.
- ც) პრობლემები, განსხვავებული კულტურის, ენის ეკიპაჟის წევრებსა და მგზავრებს შორის.
- დ) პრობლემები, სხვადასხვა გემებს კულტურის, ენის ეკიპაჟის წევრებსა და გარე კომუნიკაციებს, გემებს შორის.

ზემოთ ნახსენები მაგალითების შეჯამების შემდეგ შეიძლება უფრო დეტალური კვლევის დროს შეიძლება გამოვავლინოთ სხვა პრობლემები:

- ა) პრობლემები, რომლებიც დაკავშირებულია სხვადასხვა კულტურის/ენის ეკიპაჟთან და გარე კომუნიკაციას და სანაპირო სადგურთან.
- ბ) პრობლემები, რომლებიც დაკავშირებულია სხვადასხვა კულტურის/ენის ეკიპაჟთან და ადჰურვილობას და პროცედურებს შორის.
- ც) ყოველდღიურ კომუნიკაციათა დაკავშირებული პრობლემები. აქვე მოვიყვანოთ რამდენიმე მაგალითს.

ა) პრობლემები, რომლებიც იქმნება განსხვავებული კულტურისა და ენის გამო ეკიპაჟის წევრთა შორის

გემი Bunga Terai Satu მეჩხეზე შეჯდა არასწორი კურსის გამო. ავარიის გამოძიების შემდეგ დადგინდა, რომ ეს მოხდა კულტურათა სხვადასხვაობის გამო. თანაშემწემ უბრძანა პირველი კლასის მატროსს, რომ დაედგინა გემის ადგილმდებარეობა GPS-ით ყოველ საათში. მატროსი იყო ჭკვიანი ახალგაზრდა კაცი, ექვსწლიანი საზღვაო გამოცდილებით. მან იცოდა, როგორ დაედგინა გემის ადგილმდებარეობა GPS-ით, მაგრამ არ იცოდა რუკები და მისი ნიშნები. მან ვერ გაითვალისწინა, რომ იდგა საშიშროების წინაშე. ის ფიქრობდა, რომ თანაშემწე თვითონ მოვიდოდა საჭირო დროს და შეცვლიდა გემის კურსს. ეროვნული კულტურიდან გამომდინარე მატროსმა იცოდა, რომ რაღაც ვერ იყო მწყობრში, მაგრამ ვერ გაბედა თანაშემწისთვის შეკითხვა. მათ კულტურასა და ცნობიერებაში არის უდიდესი იერარქიული საფეხური ოფიცრებსა და რიგითებს შორის.

ენობრივი ბარიერის გამო მოხდა ასეთი ინციდენტი თბომავალ სალი მასკუე 2000წ ივნისში. პოლონელ მატროსტს აწუხებდა წელის ტკივილი და მაღალი

ტემპერატურა მან არ იცოდა ინგლისური და სთხოვა მეორე მოტორისტს გადაეთარგმნა მისი სიმპტომები უფროსი თანაშემწისთვის. ავადმყოფმა მოტორისტმა წელი დაიზიანა რამდენიმე დღის წინ, ამიტომ კოლეგამ იფიქრა რომ ეს ყველაფერი ამ ჭრილობისაგან იყო გამოწვეული და თარგმანის დროს გამორჩა სიტყვა ტემპერატურა. უფროსმა თანაშემწემ იფიქრა, რომ ეს იყო ჭრილობისაგან გამოწვეული და მისცა მას ცოტაოდენი გამაყუჩებელი, რამდენიმე დღეში მოტორისტი პნევმონიით გარდაიცვალა.

ბ) კულტურათა განსხვავება ეკიპაჟსა და ლოცმანს შორის

იყო შემთხვევა, როცა კულტურათა განსხვავებამ ჩინურ ეკიპაჟსა და ამერიკელ ლოცმანს შორის გამოიწვია გაუგებრობა. სიტყვა “არა” არ ითვლება ზრდილობიანად ჩინეთში. ისინი უფროსს ყოველთვის პასუხობენ “დიახ”, მაშინაც კი როცა იციან, რომ უნდა უპასუხონ “არა”. ამგვარად გემის პორტში შეყვანის დროს ლოცმანმა ვერ მიიღო სწორი პასუხი სამანქანო განყოფილებიდან და ხიდურიდან. ამან კი გამოიწვია ავარია.

ავარია მოხდა ტანკერის დაბმის დროს. პანამის დროშის ქვეშ მცურავი გემი ნაპირთან დგებოდა ნავთობტერმინალთან, დიდ ბრიტანეთში. ამ დროს გაწყდა დასაბმელი ბაგირი. კაპიტანმა არასწორად გაიგო ლოცმანის ბრძანებები, რადგან ეკიპაჟი კორეულად საუბრობდა. ეს ავარია მოხდა ეკიპაჟსა და ლოცმანს შორის კომუნიკაციის არარსებობის გამო.

იყო შემთხვევა, როცა პანამის დროშის ქვეშ მცურავი ბალკერი მეჩქვზე შეჯდა, როცა გამოდიოდა პორტიდან. ლოცმანი აძლევდა ინსტრუქციებს მესაჭეს მაგრამ მან ენის უცოდინრობის გამო არასწორად გაიგო ეს ინსტრუქტაჟი.

გ) ენობრივი პრობლემები ეკიპაჟსა და მგზავრებს შორის

ბორანი “Skagerak” ინციდენტი მოუხდა ნორვეგიასა და დანიას შორის ცურვის დროს. დროულად ჩატარებული სამაშველო ოპერაციების გამო მოხერხდა ყველა მგზავრის გადარჩენა, მაგრამ მოხდა ასეთი გაუგებრობა: მგზავრებს უბრძანეს მოსულიყვნენ თავშეყრის ადგილას. მათ არ გამოიყენეს მიკროფონები. ეკიპაჟის წევრები კაიუტებზე აკაკუნებდნენ და უხსნიდნენ მგზავრებს, რომ ჩაეცვათ მაშველი ჟილეტები და გამოსულიყვნენ თავშეყრის ადგილას. რამდენიმე ფრანგმა მგზავრმა ვერ გაიგო ინსტრუქცია და იფიქრეს, რომ ისინი ჩასვლის შესახებ გააფრთხილეს. მათ ჩაიცვეს, აიღეს თავიანთი ბარგი და გამოვიდნენ თავშეყრის ადგილას, სადაც დაინახეს, რომ ყველა მგზავრს სამაშველო ჟილეტები ეცვა.

საბედნიეროდ, მგზავრები გადარჩნენ დროული სამაშველო სამუშაოების საშუალებით მაგრამ ყველაფერ ამას შეიძლებოდა ცუდი შედეგი მოჰყოლოდა.

ბორანი “Scandinavian Star” მთლიანად დაიწვა ნორვეგიიდან დანიაში მგზავრობის დროს 1990წელს. ეს იყო ერთ-ერთი ყველაზე მაშტაბური ავარია მთელს ევროპაში. გამოძიების შედეგად დადგინდა, რომ ავარია გამოიწვია თვით ეკიპაჟის წევრებსა და ეკიპაჟსა და მგზავრებს შორის ენობრივმა ბარიერმა. თვით კაპიტანმაც კი ცუდად იცოდა ინგლისური.

კულტურათა განსხვავება ეკიპაჟსა და გარე კომუნიკაციების დროს

გემი “Royal Majesty” მეჩხზე შეჯდა 1995წ მასაჩუსეტსთან და აქ მთავარი შეცდომა მეზღვაურებმა დაუშვეს. გემმა “Royal Majesty” კურსიდან გადაუხვია სანავიგაციო აღჭურვილობის გაფუჭების გამო. ახლოს მცურავ სათევზაო პორტუგალიურ გემზე მყოფმა მეზღვაურებმა დაინახეს, რომ გემს საფრთხე ემუქრებოდა. მათ სცადეს დახმარება და შეეცადნენ დააკავშირობდნენ 16 არხზე. “Royal Majesty”-ის ეკიპაჟი დარწმუნებული იყო, რომ სწორ პოზიციაზე იყო გემი, მაგრამ აღჭურვილობა მცდარად უჩვენებდა პოზიციას. პორტუგალიელმა მეზღვაურებმა რამდენჯერმე გადასცეს 16 არხზე, რომ არასწორად მიდიოდნენ და საფრთხეს უახლოვდებოდნენ, მაგრამ მათ შეტყობინება გადასცეს პორტუგალიურად, ხოლო “Royal Majesty” ეკიპაჟი მხოლოდ ინგლისურად საუბრობდა და ავერ გაიგეს შეტყობინება. ამგვარად, საფრთხე ვერ აიცილეს თავიდან. ისინი ამას შესძლებდნენ, თუ შეცვლიდნენ გემის კურსს, და ასეც იქნებოდა, რომ არა ენობრივი ბარიერი.

იყო შემთხვევა როცა გემზე ხანძარი გაჩნდა და 158 ადამიანის სიცოცხლე შეიწირა. ამოსასვლელი გზები გაივსო კვამლით, მგზავრებს სჭირდებოდათ დახმარება, რადგან კვამლში გზას ვერ იკვლევდნენ. აბრები გემზე მათთვის გაუგებარ, უცხო ენაზე იყო დაწერილი და ვერ გებულობდნენ უსაფრთხოებისთვის განკუთვნილ ინსტრუქციებს. ეკიპაჟის წევრები და მგზავრები ვერ უგებდნენ ერთმანეთს ენის უცოდინრობის გამო. ამან გამოიწვია კომუნიკაციის გაუმართაობა და შედეგად ადამიანების დაღუპვა. ეს მაგალითები გვიჩვენებს, რომ აუცილებელია ეფექტური კომუნიკაცია მუშაობის დროს.

საერთაშორისო საზღვაო ენად აღიარებულია ინგლისური. ინგლისური ენის, საზღვაო ტერმინებისა და ფრაზების ცოდნა აუცილებელია მეზღვაურებისათვის. მეზღვაურების სერთიფიცირების დროს ეს არის საერთაშორისო მოთხოვნა. ეს

გადამწყვეტი ფაქტორია უსაფრთხოებისთვის, ეფექტური და ხელსაყრელი სატვირთო ოპერაციების დროს.

არის ისეთი შემთხვევებიც, როცა ინგლისურად მოლაპარაკებებიც ვერ უბეზენ ერთმანეთს. ამას ემატება სხვადასხვა ეროვნებისა და კულტურის ხალხის ინგლისური ვარიანტები. გარდა ამისა არის სიტყვები, რომელტაც აქვთ სხვადასხვა მნიშვნელობა ბრიტანულ და ამერიკულ ვარიანტებში. ამ მხრივ დიდი მნიშვნელობა ენიჭება პროფესიული ენის უნიფიკაციასა და სტანდარტიზაციის პროცესებს.

STCW კონვენციამ და 1995წლის დამატებამ თეორიულად გადაჭრა ეს საკითხი, მაგრამ მაინც არის პრობლემები. STCW 1995წლის დამატებამ პირველად მოითხოვა ინგლისური ენის სერტიფიცირება. ეს უკვე განსაზღვრულია STCW მიხედვით.

იმისათვის, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი ენობრივი გაუგებრობა და ორაზროვნება, შეიქმნა საზღვაო სფეროში გამოსაყენებელი “სტანდარტული” ფორმა, სადაც სიტყვებს, ტერმინებს აქვთ ერთი მნიშვნელობა. ისინი მუდმივად უმჯობესდება და რეგულირდება საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის მიერ. STCW და SOLAS მოთხოვნით ყველა საზღვაო ოფიცერმა უნდა აიღოს საზღვაო ინგლისური ენის დამადასტურებელი სერთიფიკატი, სხვაგვარად ისინი ვერ მიიღებენ მუშაობის უფლებას, ამიტომაც სავალდებულო გახდა ინგლისური ენის შესწავლა ყველა საზღვაო სასწავლებელში. სტანდარტული საზღვაო კომუნიკაციური ფრაზების სწავლებას დიდი ყურადღება ექცევა ბათუმის საზღვაო აკადემიაშიც.

საზღვაო სამყაროს, სხვა სპეციალიზებული საქმიანობის მსგავსად, აქვს საკუთარი ენა. ზოგი ფრაზა და ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო სფეროში და თუ მას ლიტერატურულად გადავთარგმნით, მივიღებთ არასწორ თარგმანს: forward spring - a rope

a gypsy – part of a windlass

monkey island – on top of the wheelhouse

აღსანიშნავია, რომ სტანდარტული საზღვაო კომუნიკაცია ხასიათდება მაქსიმალური ენობრივი კომპრესიით და გამოიხატება ბრძანების სახით. ბრძანებები გადმოცემულია ფრაზებით, რომელშიც მაქსიმალურად შეკვეცილია ინფორმაცია. ეს კარგად ჩანს სტანდარტულ საზღვაო კომუნიკაციურ ფრაზებში. მაგ:

Stop fuel

Fuel stopped

Hatch covers closed

Power (at/on/in) switched on/off

power supply (at/on/in) not operational

Watertight door(s) (in...) closed

სტანდარტული საზღვაო კომუნიკაციური ფრაზები გამოიყენება როგორც შიგა ასევე გარე კომუნიკაციისათვის. მაგალითად, შიგა კომუნიკაციისათვის გამოიყენება შემდეგი ფრაზები:

Dead slow ahead!

Slow ahead!

Half ahead!

Full speed ahead!

Plug scuppers and report!

Scuppers plugged

Start ballast pump and report!

Ballast pump started

Stop ballast pump and report!

Ballast pump stopped

Close ballast tank valve No. ... and report!

Ballast tank valve No. ... closed

Close seasuction valve and report!

Seasuction valve closed

გარე კომუნიკაციისათვის გამოიყენება შემდეგი ფრაზები:

I require medical assistance

What kind of assistance do you require?

I require boat for hospital transfer

I require radio medical assistance

I require helicopter with doctor

Can you make rendez-vous in position?

I require helicopter to pick up person

Have you a doctor on board?

ეს ყველა სიტყვა დაკავშირებულია საზღვაო სფეროსთან. როცა მეზღვაური სწავლობს ინგლისურ ენას, აუცილებელია ისწავლოს ყველა ის ტერმინი და ფრაზა, რომელიც სჭირდება მუშაობის დროს, ამიტომ ნებისმიერი ეროვნული საზღვაო კომუნიკაციის უნიფიცირება უნდა მოხდეს სტანდარტების შესაბამისად.

მეოცე და ოცდამეერთე საუკუნეების მიჯნაზე ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია სწრაფად იცვლება. თუ საბჭოთა პერიოდში გამოიყენებოდა რუსული საზღვაო ფრაზები და ტერმინები, ახლა ქართული საზღვაო ტერმინოგია ყალიბდება საერთაშორისო სტანდარტული სისტემის მიხედვით.

§ 3. საზღვაო კომუნიკაციის ვერბალური და არავერბალური ხერხები

უნდა აღვნიშნოთ, რომ ეფექტური კომუნიკაცია აუცილებელია გემის უსაფრთხო და ეფექტური ნავიგაციისათვის. მნიშვნელოვანია, როგორც ვერბალური ასევე არავერბალური კომუნიკაცია. კომუნიკაცია შეიძლება დამყარდეს სხვადასხვა მეთოდით, მაგრამ ძირითადი არის მეტყველება. საგანგებო სიტუაციის დროს (ხანძრის ჩაქრობის, ავარიის და სხვა) განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ეფექტური ვერბალური კომუნიკაცია.

რადიოკომუნიკაცია

ყველა თანამედროვე გემს აქვს რადიოკომუნიკაციური აღჭურვილობა. კომუნიკაცია გემებიდან ძირითადად ხორციელდება ამ მეთოდით. თუ კი გემები არიან ახლოს ერთმანეთთან ისინი იყენებენ ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონს კომუნიკაციისთვის (VHF რადიო). ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონი გამოიყენება ამინდის შეტყობინების, ავარიული უბედურების სიგნალის და ზოგადი კომუნიკაციისთვის. კომუნიკაციის დამყარების უახლესი, თანამედროვე მეთოდებია ფაქსიმილე და კომპიუტერი. მათი საშუალებით შესაძლებელია მონაცემების გადაცემა და მიღება.

ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონით გადაცემა ძალიან შეზღუდულია. ეს ნიშნავს რომ გაერცელების დიაპაზონი არის შეზღუდული (დაახლოებით 40 კმ რადიუსი და ესეც დამოკიდებულია გადამცემ და მიმღებ ანტენებზე). ა.შ.შ. და კანადის სანაპირო დაცვის გემები გადასცემენ ამინდის შეტყობინებებს ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონით და ასევე მისი საშუალებით გადასცემენ უბედურების სიგნალს.

სანაპიროსთან ახლოს გემებმა შეიძლება გამოიყენონ მობილური ტელეფონები კომუნიკაციისთვის, მაგრამ სამწუხაროდ, ყველა სანაპირო არ არის აღჭურვილი მობილური ტელეფონების სისტემით.

კომუნიკაცია ჰორიზონტის იქით შესაძლებელია მაღალი სიხშირის რადიოთი(HF radio), მაღალი სიხშირის რადიოტალღების დაჭერა შესაძლებელია ოკეანის ტალღებზე იონოსფეროშიც. ეს შესაძლებლობას აძლევს მაღალი სიხშირის რადიოს კომუნიკაცია დაამყაროს შორ მანძილზე, ჰორიზონტს მიღმაც. მაგრამ სამწუხაროდ ის დამოკიდებულია მზის აქტივობაზე, რაც ნიშნავს, რომ ყოველთვის ვერ მიიღებ კარგ სიგნალს. ხანდახან კი როცა შეუძლებელია ხმოვანი სიგნალის მიღება, შეიძლება შეტყობინების გაგზავნა მაღალი სიხშირის რადიოთი მორზე კოდის გამოყენებით.

ბ) სატელიტური კომუნიკაცია

მთელს მსოფლიოში კავშირის დამყარება შესაძლებელია სატელიტური კომუნიკაციის საშუალებით. მთვარიანი დამით სატელიტის დანახვა შესაძლებელია, რომელიც რკალად გასდევს დედამიწას. სატელიტები კლასიფიცირდება იმის მიხედვით, თუ რა სიმაღლეზე არის. სატელიტები, რომლებიც არის 1000 კმ-ს ქვემოთ, არის LEO (Low Earth Orbit) satellites, სატელიტები რომლებიც არის 1000 კმ და 35 860 კმ დედამიწის ზემოთ MEO (Medium Earth Orbit) satellites.

ყველა ამ ტიპის სატელიტები გამოიყენებს რადიოკომუნიკაციას, რომ გააგზავნოს შეტყობინება სხვა სატელიტზე. შეტყობინება იგზავნება სატელიტზე, იქიდან შეიძლება გაიგზავნოს სხვა სატელიტზე და შემდეგ ისევ იგზავნება დედამიწაზე. სატელიტი ფარავს მთელს დედამიწას. სპეციალური სატელიტის სისტემა ” GEO system called Inmarsat ” შეიქმნა IMO-ს (საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია) წევრი ქვეყნების მიერ.

ეს სისტემა უზრუნველყოფს ყოველგვარ კომუნიკაციას: ხმოვან სიგნალებს, ფაქსიმილებს, მონაცემებს და უბედურების სიგნალს ყველგან მთელს დედამიწაზე, გარდა ჩრდილოეთი და სამხრეთი პოლუსებისა.

მიუხედავად იმისა, რომ წყალქვეშ რადიო არ მუშაობს კარგად, ადამიანები წყალქვეშ ერთმანეთს უკავშირდებიან წყალქვეშა სალაპარაკო საშუალებებით და მიკროფონებით, რომელსაც ჰქვიათ ჰიდროფონები (hydrophones). ისინი გამოიყენება ხმოვანი შეტყობინებების გასაგზავნად და მისაღებად. ამ მეთოდის გამოყენებით მყვინთავეებს შეუძლიათ ესაუბრონ ერთმანეთს წყალქვეშ. მეზღვაურები ასევე იყენებენ ჰიდროლოკატორებს, რომ მოძებნონ, იპოვონ წყალქვეშა ნაგები და ახლოს მცურავი გემები.

არავერბალური კომუნიკაცია

საზღვაო ინგლისური ენის განვითარების შესახებ მრავალ კვლევას ატარებს საზღვაო სასწავლებლების აკადემიური პერსონალი. ისინი მსჯელობენ სტანდარტული ფრაზების შესახებ და სურთ სასწავლო მეთოდებისა და სილაბუსების გაუმჯობესება. “არის საზღვაო ინგლისური კომუნიკაციის ერთადერთი გზა?” ეს კითხვა წამოჭრეს მათ და ფიქრობენ იმაზე, ავარიულ სიტუაციაში შეუძლია თუ არა არაინგლისურენოვან ეკიპაჟს შეცდომების გარეშე საუბარი. ადამიანებს აქვთ თუ არა სწორად მეტყველების უნარი ქაოსურ და პანიკურ მდგომარეობაში?

ენის ცუდად ცოდნა იწვევს გაუგებრობას სხვადასხვა გემებს ან ნაპირსა და გემს შორის. ეს არის მნიშვნელოვანი ფაქტორი საზღვაო ავარიების დროს. სტატისტიკით დადგენილია, რომ საზღვაო ავარიების 20% დაკავშირებულია კომუნიკაციის პრობლემებთან. მეორე მსოფლიო ომის დროს იყო ასეთი ბრიტანული პროპაგანდა “უყურადღებო საუბრის საფასურია სიცოცხლე” (careless talk costs lives), ეს ფრაზა რომ მიეუსადაგოთ საზღვაო ინდუსტრიას, შეიძლება ვთქვათ “careless talk costs lives and global environment”.

კომუნიკაცია განიხილებ როგორც ინფორმაციის გაცვლის ვერბალურ და არავერბალურ მეტყობინების – პროცესი. მისი ძირითადი ელემენტებია: გამგზავნი, მიმღები და თვით მეტყობინება. იმისათვის, რომ მივადწიოთ სრულ კომუნიკაციას, აუცილებელია მნიშვნელობის სრულად გაგება მიმღებისთვისაც და გამგზავნისთვისაც ენის, სიმბოლოების, ნიშნების, ჟესტების საშუალებით.

ამის მიუხედავად, არის შემდეგი პრობლემა, არაინგლისურენოვანი მეზღვაურები ქაოსურ და პანიკურ სიტუაციებში ვერ მეტყველებენ სწორად.

ავარიულ სიტუაციებში ხშირად ხდება, რომ ეკიპაჟის წევრები ვერ მეტყველებენ სწორად, ამას ხშირად სავალალო შედეგი მოჰყვება. მაგ. 1971წ 30 ივლისს კატასტროფა განიცადა თვითმფრინავმა და 162 ადამიანი დაიღუპა. გამოძიების შემდეგ დადგინდა, რომ ავარიამდე რამდენიმე წამით ადრე ნაპირს ელაპარაკებოდნენ იაპონურად, იმ დროს როცა მათ უნდა ელაპარაკათ ინგლისურად.

საზღვაო სფეროში საკმაოდ ფართოდ გამოიყენება არავერბალური კომუნიკაციები. ვერბალური კომუნიკაციაა: ოფიცრებსა და რიგითებს შორის კომუნიკაცია (რომელიც ხორციელდება ბრძანებებით) ეკიპაჟის წევრთა შორის

კომუნიკაცია, რადიოკომუნიკაცია, რომელიც ხორციელდება ეკიპაჟსა და ნაპირს შორის ან ეკიპაჟსა და სხვა გემებს შორის. არავერბალური კომუნიკაცია ხორციელდება სხვადასხვა ფორმით: უესტებით, სასიგნალო დროშებით, სტვენით, მორზეს კოდით, სემაფორებით, შუქურებით და სხვა. მორზეს კოდი, შუქის სიგნალები, სემაფორები, ფერადი დროშები და სხვები გამოიყენება, როგორც საერთაშორისო კოდები. ისინი გამოიყენება გემის უსაფრთხო ნავიგაციისთვის და აგრეთვე მათი სიმარტივის გამო.

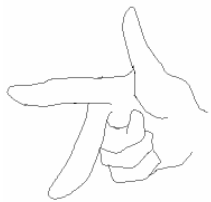
საკმაოდ რთულია არავერბალური კომუნიკაციის კლასიფიკაცია. ამის შესახებ არსებობს ბევრი თეორია. არავერბალური კომუნიკაციისთვის დიდი მნიშვნელობა აქვს მონაწილე მხარეთა ტიპებს, გარე პირობებს, აღჭურვილობას. უნდა გავითვალისწინოთ:

- მაძილი მხარეთა შორის;
- მხარეებს არა აქვთ აღჭურვილობა(იარაღი) კომუნიკაციისათვის;
- მხარეები არიან სხვადასხვა ქვეყნიდან და აქვთ სხვადასხვა კულტურა და ენა;

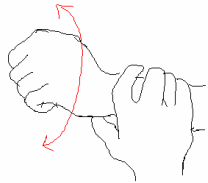
ხშირად ხელის ნიშნებს და უესტებს სხვადასხვა ერში განსხვავებული მნიშვნელობა აქვს. მაგ: უესტი OK ა.შ.შ.-ში ნიშნავს, რომ ყველაფერი კარგადაა ან ყველაფერი გავიგეთ. მაგრამ იაპონურში ეს ნიშნავს ფულს. ამგვარად, სხვადასხვა კულტურაში უესტებს შეიძლება განსხვავებული მნიშვნელობა ჰქონდეს.

გემის მექანიკოსები უესტების ენას 50იანი წლებში იყენებდნენ სამანქანო განყოფილებაში იაპონურ გემებზე. ეს გამოწვეული იყო სამანქანო განყოფილებაში არსებული ხმაურით. იქ ხშირად გამოიყენებოდა უესტები და სხვადასხვა ნიშნები, რათა გაეგებინებინათ ერთმანეთისთვის სიტყვების მნიშვნელობა, რადგან იქ არსებული ხმაურის გამო ვერბალური კომუნიკაცია ხშირად ვერ ხერხდებოდა. ახლა ეს უესტები იშვიათად გამოიყენება და მხოლოდ მოხუც მეზღვაურებს ახსოვთ. გემის მექანიკოსების ენაში ხშირად გამოიყენება გრაფიკული გამოსახულებები. ისინი ამცირებენ ნიშნების და უესტების რიცხვს და ეს არის უპირატესობა ამ სახეობის ენისათვის. მექანიკოსების უესტების ენა საკმაოდ მარტივია.

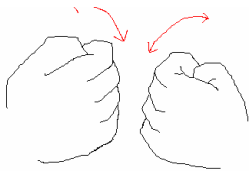
ზოგიერთი ნიშანი მექანიკოსების უესტების ენაზე შემდეგნაირად გამოისახება:
სურათი 1. გენერატორი



სურათი 2. საკისარი



სურათი 3. ტუმბო



სურათი 4. შესახეთი ზეთი

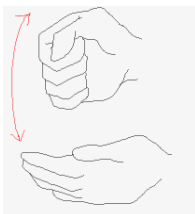


მოქმედებები:

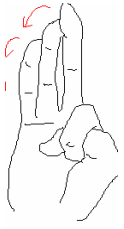
სურათი 5- To stop



სურათი 6- To start



სურათი 7-To measure



სურათი 8 To watch, check



სურათი 9. This is the



სურათი-10. That is the



მექანიკოსების უესტების ენა გამოიყენება მხოლოდ სპეციალური მარტივი კომუნიკაციისთვის და არა ფართო კომუნიკაციისთვის. წინადადებები გადმოიცემა მარტივი ნიშნებით, რომლებიც აღნიშნავს რაიმე საგანს ან მოქმედებას. მაგ. ბრძანება “ჩართეთ შესაზეთი ზეთის ტუმბო” გამოიხატება რამდენიმე ნიშნის შეერთებით.

მეზღვაურები ამყარებენ კომუნიკაციას სხვადასხვა მოსახერხებელი საშუალებით. თუკი ორი გემი ახლოს არის ერთმანეთთან, "Ahoy"-ს დაძახებამ ერთი გემიდან მეორეში შეიძლება გამოიწვიოს კომუნიკაცია. თუკი გემები არიან ძალიან შორს და ვერ გაიგონებენ ყვირილს, მაინც შეიძლება შედგეს აუდიოკომუნიკაცია გემის საყვირის საშუალებით. მაგალითად, ერთი მოკლე საყვირი (blast) ნიშნავს "მე ვცვლი კურსს მარჯვნივ", ორი მოკლე საყვირი (blast) ნიშნავს " მე ვცვლი კურსს მარცხნივ",

სამი მოკლე საყვირი (blast) ნიშნავს "მე მივდივარ უკან". გემი მიდის ნისლში, სვლის დროს გრძელი საყვირი ყოველ ორ წუთში გამოიყენება.

მეზღვაურებმა შეიძლება მიიღონ შეტყობინებები ვიზუალურად. გემებს ყოველთვის აქვთ მწვანე შუქი მარჯვენა მხარეს, წითელი შუქი მარცხენა მხარეს ხოლო წინა და უკანა მხარეს თეთრი შუქი. რა თქმა უნდა ეს იცის ყველა მეზღვაურმა და შეუძლიათ მიხვდნენ, გემი უახლოვდება თუ შორდება მათ ღამითაც კი. ამ შუქების მეშვეობით განვსაზღვრავთ თუ რომელ მხარეს მიდის გემი და თუ რომელი მხრიდანაა ჩვენთან მარცხნიდან თუ მარჯვნიდან.

გემი სვლის დროს ანთებს შუქებს:

- 1) "Masthead light" – თეთრი შუქი გემის ცხვირზე 225 (ბაკზე)
- 2) "Masthead light" – თეთრი შუქი 225
- 3) "Sidelight" – მარცხნივ წითელი, მარჯვნივ მწვანე ორივე მხარეს 125
- 4) "sternlight" – თეთრი შუქი გემის კიხრზე 135

თუ გემი ღუზაზე დგას უნდა ენთოს:

- 1) თეთრი წრიული შუქი ბაკზე.(forecastle)
- 2) თეთრი წრიული შუქი ანძის წვერზე. (topmast)

თუ გემი უმართავია, ის ანთებს ორ წრიულ წითელ შუქს ვერტიკალურად.

შუქურები

შუქურები გამოიყენება (მცურავი და სანაპიროს) გემების ადგილმდებარეობის განსაზღვრისათვის ზღვაში. ის შედებილია ნათელი, კაშკაშა ფერებით, რომ კარგად იყოს გამოკვეთილი გარემოდან. ისინი აღჭურვილია ძლიერი ოპტიკური საშუალებებით, რომ გამოსცენ ძლიერი, მკვეთრი შუქი, რათა კარგად ჩანდეს ღამით. ცუდი ხილვადობის დროს ის გადასცემს ბგერით სიგნალებს, რადიოსიგნალებს.

შუქურიდან შუქების დანახვითაც შეიძლება მივიღოთ ინფორმაცია. ყველა შუქურას აქვს საკუთარი კოდი და სახელები, რომლითაც მეზღვაურები იგებენ თუ რომელი შუქურაა ეს. შუქები შეიძლება აინთოს და ჩაქრეს მორზეს კოდის ნიშნების მიხედვით და ამგვარად შეიძლება დამყარდეს კომუნიკაცია გემებს შორის ზღვაში.

შუქურები გამოიყენება, რომ გააადვილონ რთულ მონაკვეთებში გემის გავლა. ღამით გამოიყენება სექტორული შუქები, რომლებიც ნიშანს აძლევს გემებს თუ რომელი მხრიდან მიუახლოვდნენ შუქურას.

თეთრი – აღნიშნავს სვლისთვის უსაფრთხო სექტორს.

წითელი – აღნიშნავს მარცხენა მხრიდან უსაფრთხო მიახლოებას.

მწვანე - აღნიშნავს მარჯვენა მხრიდან უსაფრთხო მიახლოებას.

მორზეს კოდი (Morse Code)


ტელეგრაფის გამოგონებას მოჰყვა მორზეს კოდის გამოგონება. საზღვაო სფეროში ეს კოდი ძალიან მნიშვნელოვანია. აქ ყოველ წერტილს და ტირეს სხვადასხვა მნიშვნელობა აქვს და ისინი გამოხატავენ სხვადასხვა ციფრს და ასო-ბგერას. მორზეს კოდი გამოიყენება ხმოვანი სინალების დროს (sound signaling) (რადიო გადაცემის დროს, სტვენის და ა.შ.) და ვიზუალური სიგნალების დროს (visual signaling) (რუქები, დროშები).











Letter	Code	Letter	Code	Number	Code
A	.-	N	-.	0	----
B	-....	O	---	1	.----
C	-.-. .	P	.-..	2	..---
D	-. ..	Q	--.-	3	...--
E	.	R	.-.	4-
F	..-. .	S	...	5
G	--.	T	-	6	-....
H	U	..-	7	--...
I	..	V	...-	8	---..
J	.-... .	W	.-.	9	-----
K	-.-	X	-.-		
L	.-..	Y	-.--		
M	--	Z	--..		


ფონეტიკური ანბანი და სასიგნალო დროშები (Phonetic Alphabet and Signal Flags)

არავერბალური კომუნიკაციის კიდევ ერთი საშუალებაა სასიგნალო დროშები. იმის გარდა, რომ გემს აქვს ის დროშა თუ რომელი ქვეყნის ქვეშადაც ცურავს, გემს აქვს სხვადასხვა დროშა ანბანის ყოველი ასოსთვის. მეზღვაურები ხშირად გამოიყენებენ ფონეტიკურ ანბანს რადიოთი ან ტელეფონით შეტყობინების გადაცემის დროს. ფონეტიკური ანბანი არის განსაზღვრული სიტყვები რომ, გავარკვიოთ და განვსაზღვროთ სხვადასხვა ასოები შეტყობინებაში. ამ დროს სიტყვებს წარმოვთქვამთ დამარცვლით. მაგალითად: "Navy" შეიძლება გავშიფროთ როგორც "November Alfa Victor Yankee" თუ დამარცვლავთ ფონეტიკური ანბანის მიხედვით. ეს ეხმარება მათ თავიდან აიცილონ მსგავსი ბგერების ერთმანეთში არევა (მაგ: "m" და "n") და საშუალებას აძლევს მათ შეცდომების გარეშე, სწორად გადასცენ ინფორმაცია. ფონეტიკური ანბანი პირველად გამოჩნდა "The Bluejackets' Manual-ის" 1913 წლის გამოცემაში. შემდეგ ის დაუკავშირეს Alphabetical Code Flags. ორივე დროშების მნიშვნელობაც და მათი სახელების არჩევა მოხდა საერთაშორისო შეთანხმების საფუძველზე. ამის შემდგომ გამოცემაში გამოჩნდა უკვე მორზეს კოდი. დროშები სპეციალური მნიშვნელობით

სასიგნალო დროშები გამოიყენება მოკლე შეტყობინებების გადასაცემად. ეს დროშები აგრეთვე გამოიყენება გემების მოსართავად სხვადასხვა ცერემონიის დროს. არსებობს დროშების გამოყენების სხვადასხვა მეთოდი: თითოეული დროშა გამოხატავს ერთ ასოს და ერთი შეტყობინებისთვის გამოიყენება რამდენიმე დროშა. მეორე მეთოდი: თითოეული დროშა გამოხატავს შეტყობინებას. მაგ: "E" ნიშნავს "გუხვევ მარჯვნივ", "DX" ნიშნავს "გემი იძირება" "C" ნიშნავს "yes," და "N" ნიშნავს "no."

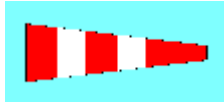
Letter	1957-Present	Signal Flag
A	Alfa	 Diver below, OR undergoing speed trial

B	Bravo	 taking or discharging explosives
C	Charlie	 Affirmative/Yes
D	Delta	 Keep clear; Maneuvering with difficulty
E	Echo	 Altering course to starboard
F	Foxtrot	 Disabled, communicate with me
G	Golf	 Need a pilot
H	Hotel	 I have a pilot
I	India	 Altering course to port
J	Juliett	 "I am on fire and have dangerous cargo on board: keep well clear of me,"
K	Kilo	 "I wish to communicate with you."

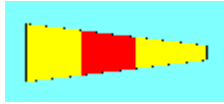
L	Lima	 At sea: "You should stop your vessel instantly."
M	Mike	 Stopped and making no way through the water
N	November	 Negative/No
O	Oscar	 Man overboard
P	Papa	 "The Blue Peter" All aboard, vessel is about to proceed. At sea: your lights are out or burning badly
Q	Quebec	 My vessel is healthy and I request free pratique
R	Romeo	 The way is off my ship. You may feel your way past me

S	Sierra	 My engines are going full speed astern
T	Tango	 Do not pass ahead of me, Keep clear, engaged in pair trawling
U	Uniform	 You are coming into danger
V	Victor	 I require assistance (not distress)
W	Whiskey	 I require medical assistance
X	X-ray	 Stop what you're doing and watch for my signals
Y	Yankee	 I am carrying mails; dragging my anchor
Z	Zulu	 To be used to address or call shore stations. Require tug

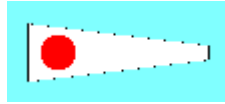
Answering Pennant



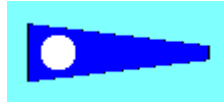
რიცხვები:



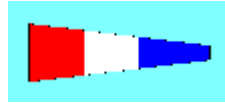
0;



1;



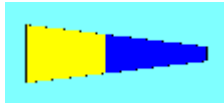
2;



3;



4;



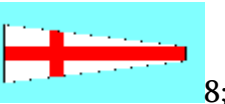
5;



6;



7;



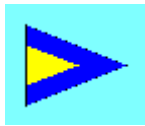
8;



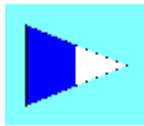
9;

შემცვლელი დროშები Substitute Pennants

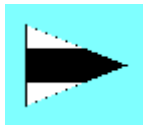
შემცვლელი დროშები საჭიროა ისეთ სიტუაციებში, როცა აუცილებელია ერთდროულად აღმართონ რამდენიმე სასიგნალო დროშა და კომპლექტში ისინი არ არის. ასეთ დროს გამოიყენება შემცვლელი დროშები.



substitute 1;



substitute 2;



substitute 3;

Flags codes signal flags meanings სასიგნალო დროშების მნიშვნელობა

NC I am in distress

AC I am abandoning my vessel

AN I need a doctor

BR I require a helicopter

CD I require immediate assistance

EF SOS/MAYDAY has been canceled

JL You are running the risk of going aground

LO I am not in my correct position: used by a light vessel

PD Your navigation lights are not visible

PP Keep well clear of me

RU Keep clear of me; I am maneuvering with difficulty

QD I am going ahead

QQ I require health clearance

QT I am going astern

QU Anchoring is prohibited

QX I request permission to anchor

SO You should stop your vessel instantly

UM The Harbor is closed to traffic

UP Permission to enter Harbor is urgently requested. I have an emergency

YU I am going to communicate with your station by means of the International Code of Signals

ZL Your signal has been received but not understood.

LO - I am not in my correct position: used by a light vessel.

RU - Keep clear of me; I am maneuvering with difficulty.

SO - You should stop your vessel instantly.

BR - I require a helicopter.

PD - Your navigation lights are not visible.

UM - the Harbour is closed to traffic.

CD - I require immediate assistance.

PP - Keep well clear of me.

UP - Permission to enter Harbour is urgently requested. I have an emergency.

DV - I am drifting.

YU - I am going to communicate with your station by means of the International code of signals.

ZD1 - Please report me to the Coast Guard, New York

FA - Will you give me my position?

ZD2 - Please report me to Lloyds, London.

GW - Man overboard. Please take action to pick him up.

სემაფორები - დროშების სასიგნალო სისტემა Semaphore - Flag Signalling System

სემაფორები არის დროშების სიგნალის სისტემა, როცა წყვილ დროშებს ხელით ამოძრავებენ სხვადასხვა მიმართულებით. სემაფორები არავერბალური კომუნიკაციის დამყარების კიდევ ერთი საშუალებაა. ისინი გამოიყენება დღისით. დროშების მონაცვლეობით შეიძლება გამოვხატოთ ანბანის სხვადასხვა ასო. დღესდღეობით ისინი ძალიან იშვითად გამოიყენება.

ისინი ჩვეულებრივ არის კვადრატული, წითელი და ყვითელი დიაგონალურად გაყოფილი დროშები. დროშის ზედა ნაწილი ყოველთვის არის წითელი



დროშების პოზიცია სემაფორებში:



სხვადასხვა წრიო\ციკლით გამოისახება სემაფორების ანბანი

- პირველი ციკლი: A, B, C, D, E, F, G;
- მეორე ციკლი: H, I, K, L, M, N (გამოტოვებულია J);
- მესამე ციკლი: O, P, Q, R, S;
- მეოთხე ციკლი: T, U, Y
- მეხუთე ციკლი: V;
- მეექვსე ციკლი: W, X;
- მეშვიდე ციკლი: Z

პირველ წრეში ასოები A-დან C-მდე გამოისახება მარჯვენა ხელით, E-დან G-მდე მარცხენა ხელით, ხოლო D ორივეთი, რომელიც უფრო მოსახერხებელი იქნება. მეორე წრეში მარჯვენა ხელი არის ასო “A” პოზიციაში, და მარცხენა ხელს ვამოძრავებთ. შესაბამისად სხვა წრეებში მარჯვენა ხელი უმოძრაოა, ხოლო მარცხენა ხელი მოძრაობს. ხელები უნდა იყოს სწორად, როცა ვცვლით ერთ პოზიციას მეორეთი.

სემაფორების ანბანი:



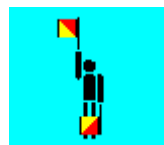
A and 1 (LH down RH low)



C and 3 (LH down; RH high)



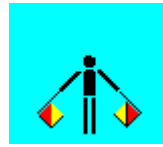
B and 2 (LH down; RH out)



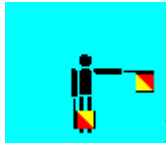
D and 4 (LH down; RH up - or LH up; RH down)



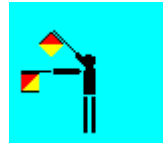
E and 5 (LH high; RH down)



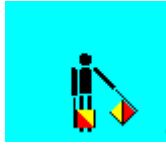
N (LH low; RH low)



F and 6 (LH out; RH down)



O (LH across high; RH out)



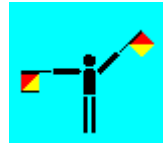
G and 7 (LH low; RH down)



P (LH up; RH out)



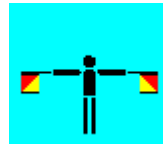
H and 8 (LH across low; RH out)



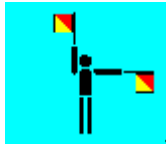
Q (LH high; RH out)



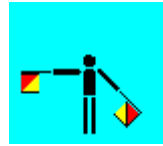
I and 9 (LH across low; RH up)



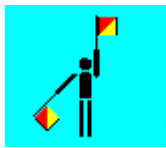
R (LH out; RH out)



J and 'alphabetic' (LH out ; RH up)



S (LH low; RH out)



K and 0 zero (LH up; RH low)



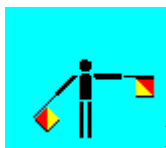
T (LH up; RH high)



L (LH high; RH low)



U (LH high; RH high)



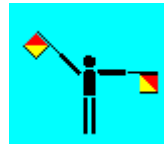
M (LH out; RH low)



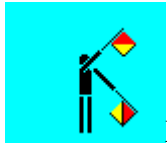
V (LH low; RH up)



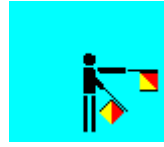
W (LH out; RH across high)



Y (LH out; RH high)



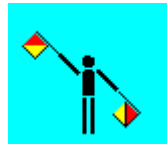
X (LH low; RH across high)



Z (LH out; RH across low)



Numerical sign (LH high; RH up)



Annul sign (LH low; RH high)



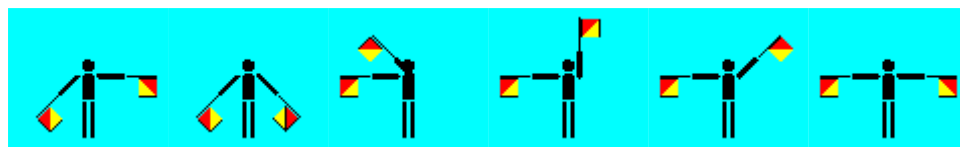
Error (LH and RH raised and lowered together)



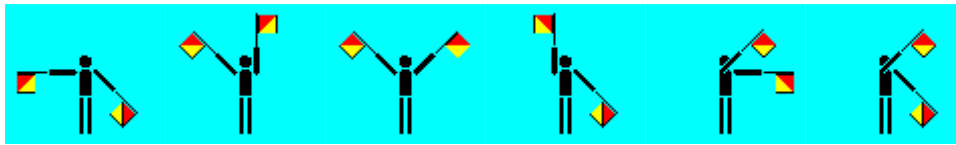
a b c d e f



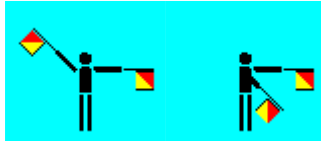
g h i j k l



m n o p q r



s t u v w x



y z

როგორც ვხედავთ კომუნიკაციას საზღვაო სფეროში განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა აქვს. მნიშვნელოვანია, როგორც ვერბალური ასევე არავერბალური კომუნიკაცია. აუცილებელია მეზღვაურს შეეძლოს ეფექტური კომუნიკაცია. ამისათვის აუცილებელია როგორც საღვათ ენის – ინგლისურის ასევე ტერმინოლოგიის ცოდნა.

თავი 2. საზღვაო ფრაზარიუმის ასახვა ინგლისურენოვან მწერლობაში

§ 1. საზღვაო ფრაზარიუმის განვითარება სანაოსნო საქმის განვითარების პროცესში

ტერმინი (ლათინური “terminus” - საზღვარი, ზღვარი) არის სიტყვა ან სიტყვათშეთანხმება, რომელსაც იყენებენ რომელიმე სპეციალური დარგის, ცნების ან სპეციალური საგნის აღსანიშნავად. მეცნიერებაში კვლევას სჭირდება ზუსტად გასაზღვრული ეტალონი. ამგვარად, საჭიროა სიტყვა – ეტალონები. ტერმინებიც არის ასეთი სიტყვა ეტალონები. “ტერმინთა სისტემას ტერმინოლოგია ეწოდება, მის შემსწავლელ მეცნიერებას ტერმინომცოდნეობა. ტერმინები ინფორმაციულად სხვა ლექსიკურ ერთეულებზე უფრო მეტად არის დატვირთული. ტერმინების შექმნა დაკავშირებულია ახალი რეალების სახელწოდებასთან. ტერმინოლოგია რეალობის შესწავლის შედეგია, იგი გარკვეულწილად მსოფლმხედველობას ასახავს. დროთა განმავლობაში გარესსამყაროს შესახებ ადამიანთა ცოდნა იცვლება, ვითარდება, რის გამოც ზოგიერთი ტერმინის შინაფორმა შეიძლება წინააღმდეგობაში მოვიდეს იმ ცნების შინაარსთან, რომელსაც იგი აღნიშნავს”(გამყრელიძე 2003: 215).

ტერმინის სპეციფიკური თვისება და განსაკუთრებული ფუნქცია ენაში არის — განსაზღვრული სამეცნიერო მნიშვნელობის ზუსტად გადმოცემა. ტერმინის მნიშვნელობა სტანდარტულია. ტერმინის ყველაზე მნიშვნელოვანი მახასიათებელია მისი სისტემურობა. ტერმინი თავის სპეციპიკურ თვისებებს იძენს მხოლოდ კონკრეტული ტერმინოლოგიური სისტემების ჩარჩოებში. (მაგ: მოცემული სამეცნიერო დისციპლინის ტერმინოლოგია: საზღვაო, სამხედრო, კომპიუტერული ტერმინოლოგია). სისტემურობის გარდა ტერმინებისთვის დამახასიათებელია ზუსტი დეფინიცია, ერთმნიშვნელოვნება, ემოციის არქონა, სტილისტიკური ნეიტრალობა.

პროფესორი თამაზ გამყრელიძე თვლის, რომ ტერმინოლოგიის ჩამოსაყალიბებლად აუცილებელია მოცემულ დარგში იყოს ცოდნის მაღალი დონე. ტერმინი ზუსტად უნდა შეესაბამებოდეს გამოსახატავ შინაარსს.

ტერმინოლოგიის განვითარებას მეცნიერების ამა თუ იმ დარგის განვითარება განაპირობებს. დანიშნულების ან კონტექსტის მიხედვით ტერმინოლოგიის რამდენიმე დაჯგუფება არსებობს:

ტექნიკური,

საზღვაო-ტექნიკური,

სამხედრო,

პოლიტიკური,

სამეცნიერო,

ლიტერატურული ტერმინოლოგია და სხვა.

ტექნიკური ტერმინოლოგია რაიმე პროფესიის ან სხვა საქმიანობის (მაგ. საზღვაო, სამხედრო, კომპიუტერული) სპეციალიზებული ლექსიკონია.

საზღვაო სფეროში საკმაოდ მრავლად გამოიყენება ჟარგონები. მაგ. მეზღაურები მზარეულს უწოდებენ "კოკს" ყველა ენაზე. ეს წარმოიშვა ინგლისური სიტყვიდან- "cook"(მზარეული).

ზუსტი ტექნიკური ტერმინები და მათი განსაზღვრებები ფორმალურად მიღებულია, დოკუმენტირებულია და საკუთარ სფეროში სწავლების საგანია. სხვა ზოგადი ტერმინები უფრო კოლოკვიალურ ხასიათს ატარებს და სლენგს ემსგავსება. საზღვარი ფორმალურსა და სლენგურ ჟარგონს შორის საკმაოდ არამყარია - ტერმინები დროდადრო სლენგიდან ფორმალურ ხასიათს იღებენ ან პირიქით. ასეთი შემთხვევები განსაკუთრებით ხშირია ინგლისურში, რომელიც მოწინავეა ახალი ტექნიკური ტერმინების გამოგონებასა და ათვისებაში.

ტექნიკური ტერმინი ჩნდება რაიმე სფეროს ექსპერტთა მიერ ზუსტი მნიშვნელობით კომუნიკაციის საჭიროების გამო, თუმცა ამის არასასურველი ეფექტი ისაა, რომ ამ სფეროს გარეთ მყოფთათვის სპეციალიზებული ენა გაუგებარი ხდება. ეს შეიძლება პრობლემური გახდეს. მაგ. მეზღაურების უმეტესობისთვის გაუგებარია საზღვაო ტერმინოლოგია.

პროფესორი თამაზ გამყრელიძე სტრუქტურის მიხედვით გამოყოფს მარტივ (ერთსიტყვიან) და შედგენილ (შესიტყვების სახით არსებულ) ტერმინებს.

მარტივი საზღვაო ტერმინებია:

ტუმბო pump

ლილვი shaft

ანბა mast

კაიუტა cabin

მეზღვაური sailor

ნავი boat

კემი ship

ტანკერი *tanker*

კატერი *craft*

შედგენილ საზღვაო ტერმინებია:

შიგაწვის ძრავა *internal combustion engine*

მშრალტვირთმზიდი *dry cargo ship*

ავარიული გენერატორი *emergency generator*

დიზელის ძრავა *diesel engine*

სანავიგაციო ხიდურა *navigating bridge*

უფროსი მექანიკოსი *chief engineer*

უდიდეს ჯგუფს შეადგენს ლათინურ-ბერძნული ენების ბაზაზე შედგენილი ტერმინები. ტექნიკის განვითარებასთან ერთად მეცნიერები ქმნიან ახალ ტერმინებს.

ხანდახან იმნებოდა ჰიბრიდული წარმონაქმნები, როგორცაა ***diesel დიზელი generator გენერატორი. diesel generator დიზელ გენერატორი.***

განსაკუთრებით ბევრი ტერმინი შეიქმნა ინგლისში XVIII და XIX საუკუნეებში, როცა გამომშენებლობა სწრაფად ვითარდებოდა. ტერმინთა ნაწილი გადავიდა საერთო ლიტერატურულ ენაში და ყველასთვის გასაგები გახდა. ასეთ სიტყვებს მიეკუთვნება:

dynamo, barograph, ozone, centigrade, cereal, gyroscope, sodium, potassium და სხვა

მეოცე საუკუნეში გაჩნდა ისეთი ახალი სიტყვები, როგორცაა:

radar, biochemistry, და სხვა

ეს ტერმინები საზოგადოებისათვის მისაღები გახდა იმისათვის, რომ ისინი მჭიდროდ იყო დაკავშირებული უახლეს სამეცნიერო აღმოჩენებთან და გამოიყენებოდა ყოველდღიურ ცხოვრებაში.

მაგრამ უნდა აღვნიშნოთ, რომ ძირითადი ნაწილი სამეცნიერო-ტექნიკური ტერმინებისა გასაგებია მხოლოდ ამ სფეროში მომუშავე სპეციალისტისთვის.

სიდიდით მეორე ჯგუფი მოიცავს საერთო ლიტერატურულ ინგლისურ სიტყვებს, რომლებიც გამოიყენება სპეციალური მნიშვნელობით. ასეთ სიტყვებს მიეკუთვნება:

jacket ქურთუკი, ძრავის პერანგი
jar ჟილა, კონდიციონერი
to load დატვირთვა, დამუხტვა

გარდა ამისა, გვხვდება ერთი სიტყვის გამოყენება სხვადასხვა სპეციალურ მნიშვნელობებში. მაგალითად, სიტყვა **pocket-ს** ჯიბის გარდა აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

აერის ორმო (ავიაციაში)
საკაბელო არხი (ელექტროტექნიკაში)
საპაერო ტომარა (ტექნიკაში)
ბუდე (გეოლოგიაში)

სამეცნიერო საზღვაო-ტექნიკური ტერმინოლოგია არის მოძრავი, ის იცვლება სასაუბრო ლექსიკის გავლენითაც. მეცნიერებისა და ტექნიკის ძალიან სწრაფი ზრდა, განსაკუთრებით ბოლო ასი წლის განმავლობაში, აუცილებელს ხდის ახალი სიტყვების შემოტანას ენაში. სხვადასხვა ქვეყანაში და სხვადასხვა ენაზე ათასობით სპეციალისტი ქმნის სამეცნიერო ტერმინებს.

ტერმინები იქმნება ენაში უკვე არსებული ერთეულების საფუძველზე ან სესხების გზით. ტერმინები ხშირად ენაში შედის სასაუბრო ლექსიკური სისტემიდან. ენაში მუდმივად მიმდინარეობს ტერმინოლოგიზაციის და დეტერმინოლოგიზაციის პროცესი.

ტერმინოლოგიზაცია ნიშნავს საერთო ლექსიკიდან, ლიტერატურული ენიდან სიტყვის გადასვლას ტერმინოლოგიაში. ეს ხდება ორი გზით. ერთი გზა არის რომ სიტყვას ერთმევა თავდაპირველი მნიშვნელობა და ხდება ტერმინი - აქვს ზუსტად, მკაცრად განსაზღვრული მნიშვნელობა. მაგ: საზღვაო ტერმინოლოგიაში:

nut ქანჩი, *handle* სახელური, *cock* ონკანი. ამგვარად ტერმინი ეწინააღმდეგება სიტყვის ძირითად მნიშვნელობას.

მეორე ხერხია სიტყვის სესხება ლიტერატურული ენიდან, ისე რომ ტერმინის შექმნისას გამოიყენება მსგავსება ერთი საგნის ან მოვლენისა მეორესთან. ასეთ შემთხვევაში ტერმინოლოგიზაციის საფუძველი არის მეტაფორა, სხვაგვარად რომ ვთქვათ, ტერმინი არის ლიტერატურული სიტყვის მეტაფორა. მაგ. მათ ბირთვულ ფიზიკაში დეფექტურ ელექტრონებს უწოდებენ. იშვიათ შემთხვევაში ხდება ტერმინის სესხება უარგონიდან.

უნდა აღვნიშნოთ, რომ ტერმინთა აღება საერთო სასაუბრო ენიდან არ არის ერთადერთი გზა ტერმინოლოგიის სისტემის შექმნისათვის. ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გზა ტერმინის შექმნისა არის სხვა ენიდან სესხება. ტერმინების უმრავლესობა ენაში ბერძნულ-რომაული სიტყვებიდანაა ნაწარმოები. გარდა ამისა, თანამედროვე ტენდენციაა, რომ შეიქმნას სემანტიკურად გამჭვირვალე და მოტივირებული დასახელება, როგორცაა მაგ: გენერატორი, მოტორი, იმპელერი.

სამეცნიერო-ტექნიკური ტერმინოლოგია არამხოლოდ სესხულობს სიტყვებს სასაუბრო ლექსიკიდან, არამედ მასზე გავლენას ახდენს და ამდიდრებს ენას. მიმდინარეობს აგრეთვე დეტერმინოლოგიზაციის პროცესი, როცა ტერმინი კარგავს თავის მახასიათებლებს მთლიანად ან ნაწილობრივ და აღარ ასრულებს ტერმინის ფუნქციას. დეტერმინოლოგიზაციას მივყავართ იქამდე, რომ ტერმინი იღებს ფართო მნიშვნელობას.

ამა თუ იმ ენაში ტერმინი შეიძლება იყოს ნასესხები ან კალკირებული საერთაშორისო სიტყვა. მაგ.სახლვაო ტერმინებიდან "კორპუსი", "ტრიუმი", "გენერატორი" ნასესხებია, "მუხლა ლილვი", "ორთქლის ქვაბი", კალკირებული თარგმანია. ტერმინი შეიძლება საგანგებოდ შეიქმნას ან კიდევ არსებული, ჩვეულებრივ სახმარი სიტყვა გამოყენებულ იქნეს ტერმინად (მაგ. "ქვაბი").

ინგლისური ენიდან შემოსულია შემდეგი ნასესხები ტერმინები :

Impeller იმპელერი

Generator გენერატორი

Separator სეპარატორი

Compressor კომპრესორი

Condensor კონდენსატორი

motor მოტორი

შემდეგი ნასესხები ტერმინები შემოსულია რუსული ენიდან:

Корпус კორპუსი

Трюм ტრიუმი

Такелаж ტაკელაჟი

კალკირებული ტერმინები:

Crankshaft მუხლა ლილვი

Camshaft მუშტა ლილვი

main Boiler მთავარი ქვაბი

Steam boiler ორთქლის ქვაბი

Auxiliary boiler დამხმარე ქვაბი

ჩვენ დავადგინეთ, რომ ეს მოცემული ტერმინები ნასესხებია ინგლისური და რუსული ენებიდან. უამრავი საზღვაო ტერმინი ქართულ ენაში შემოსულია ინგლისურიდან, რადგან ისტორიულად ინგლისი უძლიერესი საზღვაო ქვეყანა იყო და ასევეა დღესაც. საუკეთესო გემთმშენებელი დოკები და ქარხნები არის დიდ ბრიტანეთში. გარდა ამისა, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ინგლისური არის საერთაშორისო საზღვაო ენა და ამან გავლენა მოახდინა საზღვაო ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბებაზე. ქართულ ენაში ძალიან ბევრი ტერმინი შემოსულია რუსულიდან. ვინაიდან მათ ისტორიულად საზოგადოებრივ პოლიტიკური მიზეზების გამო მჭიდრო ურთიერთობა ჰქონდათ. არ არის გასაკვირი, რომ საზღვაო ტერმინები შემოსულია რუსულიდან. წლების განმავლობაში საქართველოს საზღვაო სანაოსნოში დოკუმენტაცია იწარმოებოდა რუსულ ენაზე და ეს ხელს უშლიდა ქართული საზღვაო ტერმინების ჩამოყალიბებას.

საზღვაო ტერმინოლოგიის განვითარება მჭიდროდ იყო დაკავშირებული ნავიგაციის ისტორიასთან. ტერმინები იქმნებოდა და ვითარდებოდა ნაოსნობის განვითარებასთან ერთად. ისევე როგორც ნავიგაციას, საზღვაო ტერმინოლოგიასაც ძალიან დიდი ხნის ისტორია აქვს. ნაოსნობას, მისი ტრანსპორტირების მნიშვნელობის გამო წამყვანი როლი ეკისრება ცივილიზაციის განვითარებაში. ნავიგაცია მდინარეებზე, ტბებზე, ზღვებსა თუ ოკეანეებში დაიწყო

მანამ სანამ ისტორიის წერას დაიწყებდნენ. ნავიგაცია განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი იყო ინგლისისათვის, რადგან ეს სხვა ქვეყნებთან ურთიერთობის ერთადერთი გზა იყო. ისტორიულად ნაოსნობა და გემთმშენებლობა განვითარებული იყო ინგლისში. ხალხმა თავიდანვე გაიგო, რომ წყლით მოგზაურობა ყველაზე მოსახერხებელი და იაფი საშუალება იყო საქონლის გადასატანად, მგზავრების გადასაყვანად. ამგვარად, ვითარდებოდა გემთმშენებლობა და შესაბამისად ჩნდებოდა ახალი საზღვაო ტერმინები.

ჯერ კიდევ უძველეს დროში შუმერები, კრეტელები, ეგვიპტელები, ძალიან კარგი მეზღვაურები იყვნენ ხმელთაშუა ზღვაში ხოლო სკანდინავიელები ჩრდ. ევროპაში. იმ დროს გაჩნდა რამდენიმე საზღვაო ტერმინი. მაშინდელი ზღვაოსნები იყენებდნენ იმ ტერმინებს თუ როგორი გემები და აღჭურვილობა იყო იმ დროს ნავიგაციაში.

უძველეს დროში ძალიან ძნელი იყო ნაოსნობა. არ იყო შესაბამისი აღჭურვილობა. მეზღვაურები არ გადიოდნენ ნაპირიდან შორს, ფაქტობრივად მიყვებოდნენ სანაპიროს, დამით არ მოგზაურობდნენ. მაგრამ ესეც რთული იყო რადგან ნაპირები ხშირად მიუდგომელი იყო, ხდებოდა უცარი შტორმი. იმ დროს არ არსებობდა საზღვაო რუკები, გზებს აგნებდნენ მიმართულების სიით (list of directions). რომაელები ასეთ სიას ეძახდნენ “periplus”. იქ დეტალურად იყო აღწერილი სანაპირო ნიშნები, საუკეთესო ნავმისადგომები, ისეთი საშიშროებები როგორცაა წყალმარხი ადგილები, რიფები.

ფინიკიელებმა და ბერძნებმა პირველებმა დაიწყეს ნაპირიდან შორს ცურვა და დამით მოგზაურობა. მათ შეადგინეს პრიმიტიული რუკები და პოლარულ ვარსკვლავს (North Star, Polestar), რომ გაერკვიათ მიმართულება.

ეგვიპტელები ნაოსნობის დროს იყენებდნენ მენიხბეებს, ხოლო ფინიკიელებმა გაზარდეს მენიხბეების რაოდენობა. ამგვარად, ტერმინები ნიხბები, მენიხბეები ერთ-ერთი უძველესია საზღვაო ტერმინოლოგიაში.

თანდათანობით განვითარდა ნიხბებიანი გემების კონსტრუქცია. ბერძნებმა დაამატეს მეორე ანძა გემის ცხვირთან, ხოლო რომაელებმა მესამე ანძა გემის კიხოსთან.

მეცამეტე საუკუნიდან განვითარდა და გაძლიერდა ზღვაოსნობა ინგლისში. უმჯობესდებოდა გემები, მათი აღჭურვილობა, იარაღი. თავისთავად ეს იწვევდა ახალი ტერმინოლოგიის გაჩენას. ინგლისმა გამოაცხადა, რომ ქედი მოეხარათ ინგლისის დროშის ქვეშ მცურავი გემებისთვის ზღვაში შეხვედრისას. ნებისმიერი გემი, ვინც უარს იტყოდა ამ მოთხოვნაზე ხდებოდა ჯილდო, ნადავლი. ეს ეხებოდა იმ ქვეყნის გემებსაც, რომლებსაც კარგი ურთიერთობა ჰქონდა

ინგლისთან. ამ პერიოდში ინგლისს ჯერ კიდევ არ ჰყავდა საკუთარი, მყარი ფლოტი. საჭიროების შემთხვევაში ისინი თხოულობდნენ გემებს კერძო პირებისაგან, იმ გემებს, რომლებიც იყო იმ პერიოდში პორტუგალიაში. ამ პერიოდში გემები იყო დაახლოებით 80 ტონა.

მეთოთხმეტე საუკუნიდან დაიწყო საჭის გამოყენება. საჭემ შეცვალა ორი დიდი ნიჩაბი, რომლებიც დამაგრებული იყო გემის ორივე მხარეს.

ერთ-ერთი უდიდესი აღმოჩენა ნავიგაციაში იყო მაგნიტური კომპასი. მიუხედავად იმისა, რომ მაგნიტის მნიშვნელობა ხალხმა იცოდა ჩვენს წელთაღრიცხვამდე, მაგნიტური კომპასის გამოყენება ნაოსნობაში დაიწყო მეთორმეტე საუკუნიდან. შემდეგ საუკუნეში იტალიელებმა გააკეთეს რუკა portolano. მასზე ნაჩვენებია იყო სანაპიროს მონახაზი, დახაზული იყო მიმართულებები. ამ დროს მეზღვაურები უკვე იყენებდნენ ასტროლაბს, ხელსაწყოს რომლითაც ზომავდნენ ციური სხეულების სიმაღლეს. ამის საშუალებით ისინი მიახლოებით მაინც ადგენდნენ საზღვაო განედებს და აგრეთვე მიახლოებით ადგენდნენ ადგილობრივ დროს. ისეთმა დიდმა მკვლევარებმა როგორცაა, ქრ. კოლუმბი, ფ. მაგელანი იმოგზაურეს ამ სანავიგაციო საშუალებებით. ამ პერიოდში დაიწყო თანდათანობით გემების მოცულობის გაზრდა. ამ პერიოდის გემებს ერქვა გალერები. თანდათან გამოჩნდა სხვადასხვა ტიპის გემები. მეთოთხმეტე საუკუნიდან ინგლისი მონაწილეობას იღებს ხმელთაშუა ზღვაში ვაჭრობაში.

შემდეგ პერიოდში ზღვაზე ბატონობდა პორტუგალია, შემდეგ - ესპანეთი. მეჩვიდმეტე საუკუნიდან ბრიტანეთმა, საფრანგეთმა და სხვა საზღვაო ქვეყნებმა ერთდროულად დაიწყო ნავიგაციის განვითარება. კეთდებოდა რუკები და სხვა სანავიგაციო ინსტრუმენტები.

მეთექვსმეტე საუკუნის დასაწყისში მეფე ჰენრი მერვის მეფობის დროს ინგლისის ფლოტისათვის მნიშვნელოვანი ხანა დაიწყო. მისი მეფობის პერიოდში დაიწყო სახელმწიფოს ხარჯზე გემების მშენებლობა. პირველი გემი, რომელიც აშენდა ერქვა Great Harry. ეკიპაჟი შედგებოდა 301 მატროსისაგან, 50 და 340 ჯარისკაცისაგან, 19 ტყვიის და 103 თუჯის იარაღი. ჰენრი მერვის დროს დაიწყო ფლოტში საზღვაო ჩინის კლასიფიკაცია. ოფიცრები გამოეყო რიგითებს.

მეჩვიდმეტე საუკუნიდან დაიწყო ფრეგატების მშენებლობა. ეს გემები უფრო სწრაფი და მოხერხებული იყო.

1731 წ. გამოიგონეს “quadrant” – “კვადრანტი”, რომელითაც შესაძლებელი იყო ციურ სხეულებზე დაკვირვება. ეს რადაცნაირად ჰგავდა სექსტანტს, რომელიც დღეს გამოიყენება საზღვაო ფლოტში. საუკუნეში კი გამოიგონეს ქრონომეტრი.

შემდეგ გაჩნდა ორთქლმავლები და შემდეგ თანამედროვე გემები, რომლებიც დიხელის ძრავით მუშაობს. დღეს ასეთ გემებზე გამოიყენება თანამედროვე საზღვაო აღჭურვილობა, ისეთი ელექტრო ხელსაწყოები როგორცაა რადარი და loran, ავტოპილოტი, G.P.S. გრძედისა და განედის დასადგენად და სხვები.

ამგვარად, საზღვაო ფრაზარიუმი ვითარდებოდა ნაოსნობის განვითარების პროცესში და როგორც კაცობრიობის განვითარების სფერო არ შეიძლება ყოფილიყო მხატვრულ ლიტერატურაში.

§ 2. საზღვაო ტერმინების და კლიშირებული ფრაზების გამოყენება მხატვრულ ლიტერატურაში

მსოფლიო ლიტერატურაში და განსაკუთრებით ინგლისურ და ამერიკულ ლიტერატურაში მრავლადაა ნაწარმოებები სადაც ასახულია საზღვაო სფერო, საზღვაო მოგზაურობები, ნაწილობრივ აღწერილია გემების აგებულება, დანიშნულება, პარამეტრები, ეკიპაჟი. ასეთმა ნაწარმოებებმა მიიღო მარინისტული ლიტერატურის სახელი.

ჩვენს მიერ იყო ძირითადად გაანალიზებულია მეთვრამეტე, მეცხრამეტე და მეოცე საუკუნის ინგლისური და ამერიკული ლიტერატურა. პირველ რიგში ჯ.ლონდონის, ჰ.მელვილის, მ. რიდის, ჯ. სვიფტის, დ. დეფოს და სხვების ნაწარმოებები. აღნიშნულ ნაწარმოებებში ჩვენი ანალიზი ცხადყოფს, რომ საზღვაო ტერმინოლოგია და ფრაზარიუმი მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ისინი საჭიროა ნაწარმოებებში, როგორც რეალისტური სურათის შექმნისას ასევე სპეციალურ დამატებით ფუნქციას ასრულებს. ჩვენს მიერ განხილულ ყველა ნაწარმოებში ნახსენებია ტერმინები პორტი, ნავსადგური, მეზღვაური, კაპიტანი, გემი, ნავი, ღუზა და ა.შ. ამ ტერმინების გარეშე მწერალმა არ შეიძლება შექმნას სამუშაო გარემო, რომელშიც მოღვაწეობს მათი გმირები. უნდა ავლნიშნოთ, რომ რადგან გაანალიზებული ნაწარმოებები სხვადასხვა პერიოდშია დაწერილი, მათში გამოყენებულია სხვადასხვა ტერმინები.

საზღვაო ფრაზარიუმი გამოიყენება გმირების დახასიათებისას. რა თქმა უნდა რეალისტური სურათის შექმნა არის არა მარტო პროფესიული ადგილის მოვალეობის აღწერა არამედ უნდა განვიხილოთ ხასიათი, მეზღვაურს ყველგან ახლავს საზღვაო კოლორიტი.

ნებისმიერი ტერმინოლოგია გარკვეულწილად იყოფა ორად: ვიწრო ტერმინოლოგიად და ფართოდ. ამჟამად ჩვენ განვიხილავთ მარინისტულ ინგლისურენოვან

ლიტერატურას, როცა ინგლისური ყალიბდებოდა, როგორც საზღვაო კომუნიკაციის საერთაშორისო ენა. ჩვენ განვიხილეთ ჯეკ ლონდონის, ჰერმან მელვილის, დანიელ დეფოს, ჯ.სვიფტის, რ.ლ.სტივენსონის, და სხვების ნაწარმოებები. მათში უხვადაა გამოყენებული საზღვაო ტერმინოლოგია.

ჩვენი კვლევის მიზანია ლიტერატურის მიმოხილვა რომელიც ეძღვნება პროფესიული ტერმინოლოგიის თარგმანის პრობლემას.

ჩვენ განვიხილეთ ლიტერატურული ნაწარმოებები და განვსაზღვრეთ საზღვაო ტერმინოლოგია და მათი ქართული თარგმანი, ეკვივალენტები. ამ თავში განვიხილავთ საზღვაო ტერმინოლოგია, რომელიც გამოყენებულია ინგლისურენოვან მარინისტულ მხატვრულ ნაწარმოებებში. საზღვაო სფეროში დღესდღეობით კარგად ჩანს, რომ ინგლისური არის დომინანტი ენა მთელ მსოფლიოში. ამას ხელს უწყობს გლობალიზაციის პროცესი, საზოგადოებრივი ცხოვრების დემოკრატიზაცია, რაც ბევრ ადამიანს აძლევს სამეცნიერო ტექნიკური ინფორმაციის გაცვლის საშუალებას.

ჯ.ლონდონის “ზღვის მგელში” გვხვდება შემდეგი ტერმინები:

სამგზავრო გემი craft, კაპიტანი captain, ნაოსნობა navigation, შტურვალი wheel
გემის სირენა staem-siren, გემის ცხვირი bow, შუაწელი amidships, დაფერდება capsizes, მაშველი სამკერდე life-preserver, ხომალდი vessel, ზედა ერდო upper deck,
ლოცმანის კაიუტა pilot house, კიხო stern, ბრიზი breeze, სამკუთხა იაღქანი triangle sail, დაყირავება (გემის) plug down, საჭე wheel, გემბანი deck, კოკი cook, მეზღვაური sailor, ლაინერი liner, სტიუარდი steward, კამბუზი galley, შუქურა lighthouse, ბანის ქვენა hatch, ვახტა watch, თანაშემწე mate, რიგითი მეზღვაური common sailor, კორპუსი hull, მენიხბე boat-puller, ლუკის სახურავი hatch-cover, ტოპსელი topsail, კლივერი jibs, სტაკსელი mainsail, საქარე მოაჯირი lee rail, რევეა roll, ტიხარი woodwaork, საქარე შივბატები lee scuppers, ბომ-კლივერი flying-jib, (გემის) სივანე beam(width), (გემის) სიგრძე length, გროტ-სტენგას ლილგაკი maintopmast truck, მესაჭე Boat-steerer და სხვა.

მაინ რიდის “ოკეანეში დაკარგულებიდან”

ტივი raft, აფრა sail, გემბანი deck, ქიმი bow, ანძა mast, ნიხბები oars, ნავი boat, კიხო stern, ნავსადგური port, ეკიპაჟი crew, კაპიტანი captain, კაპიტნის თანაშემწე mate,

მეზღვაური sailor, კვანძი knot, კაიუტა cabin , ღუზა anchor, წყლის ხაზი waterline, შუქურა lighthouse , ხომალდი vessel და სხვა.

ახლა კი განვიხილოთ საზღვაო ტერმინები იმავე ავტორის სხვა ნაწარმოებში-
“პატარა ზღვის მგელში”

ზღვის პორტი sea port , შპიკერი speaker, სავაჭრო ხომალდი merchant vessel, ბუქსირი tug, მაშველი ქამარი, მაშველი ნავი life raft, ნიხბები oars, გემის ცხვირი bow, ბაგირი rope, ფსკერი bottom, ღუზა anchor, ლოცმანი pilot, ლოცმანის ნავი pilot boat, ტონაჟი tonnage, გემთმშენებლობა shipbuilding, ბიძის beams.

მიმდევრო მაგალითები მოპოვებულია დანიელ დეფოს “რობინზონ კრუზოს ცხოვრება და თავგადასავალი”:

ხომალდი vessel, მეზღვაური sailor, ღუზა anchor, ნავსადგური port, იაღქანი sail, კაპიტანი captain, თანაშემწე mate, ბოცმანი boatswain, რეიდი roads, კაიუტა cabin, კიხო stern, საჭე wheel, კაპიტნის თანაშემწე mate და სხვა.

ჟ. სვიფტის “გულივერის მოგზაურობაში” გვხვდება შემდეგი ტერმინები:

მეზღვაური sailor, გემი ship, კურსი აღება take a course, ფლოტი fleet, კიხო ster, სრუტე strait, ნავსადგური port, გემის ტვირთი ship's cargo, ღუზა anchor, გემბანი deck, საჭე wheel, ანძა mast, წყალწევა displacement, იუნგა cabin-boy და სხვა.

რ.ლ. სტივენსონის “განძის კუნძულიდან” მოვიყვანო რამდენიმე მაგალითს:

კიხო stern, გემბანი deck, ტიუმი hold, სამზარეულო galley, კაბინა cabin, გემის მარცხენა მხარე port side, ნავი boat, გემის ცხვირი ship's bow, გემის მზარეული ship's cook, ხომალდი vessel, დოკი dock, კვადრანტი quadrant, აფრა sail, სავაჭრო გემი marchant ship, კაპიტანი captain, ბოცმანი boatswain და სხვა.

ბოლოს, მოგაწვდით საზღვაო ტერმინებს ჰ. მელვლის: “მოზი დიკი ანუ თეთრი ვეშაპიდან”

Harpooner მეზღვაური, Cabin კაიუტა, Sailor მეზღვაური, uncheered ship კონტრაბანდული ხომალდი, master შპიკერი, marchant ship სავაჭრო გემი, whaling ვეშაპმონადირეობა,

hold ტრიუმი, Mast ანძა, Going Aboard ხომალდზე ასვლა, the Lee Shore ქარიანი ნაპირი და სხვა.

როგორც ვხედავთ, ამ პერიოდის მხატვრული ლიტერატურაში გვხვდება ძალიან ბევრი საზღვაო ტერმინი. მარინისტულ ლიტერატურაში გამოყენებული საზღვაო ტერმინები და ფრაზარიუმი თემატიკური თვალსაზრისით შეიძლება დავყოთ სხვადასხვა ჯგუფად. ვინაიდან ჩვენს მიერ განხილული მარინისტული ლიტერატურა მიეკუთვნება სხვადასხვა ეპოქას, მათში აღწერილია სანაოსნო საქმის განვითარება და გემებისა და ნაგების სხვადასხვა ტიპი. ხშირ შემთხვევაში დეტალურადაა აღწერილი მათი პარამეტრები, სახეობა, თვისებები, მახასიათებლები:

განხილულ ნაწარმოებებში ჩვენ გვხვდება სხვადასხვა ტიპის გემები:

Japanese junks იაპონური ჯონკები;

butter-box galliots, ჯამების მსგავსი გალიოტები;

ხომალდი vessel, ship;

ნუშა schooner;

ლაინერი liner;

სამგზავრო გემი passenger ship;

კაპიტნის კანჯო captain's boat;

ლოცმანის ნავი pilot boat;

მაშველი გემი salvage;

სათადარიგო ნავი spare boat;

მხატვრულ ნაწარმოებებში საუბარია გემის პარამეტრებზეც:

(გემის) სიგანე width

(გემის) სიგრძე length

წყალწევა displacement

ტონაჟი tonnage

“I left my poor wife big with child, and accepted an advantageous offer made me to be captain of the “Adventure”, a stout merchantman of 350 tons; for I understood navigation well” (Swift 2005: 120).

“ერთხელ კიდევ დავტოვე ჩემი საბრალო მეუღლე და დავთანხმდი მეტად ხელსაყრელ წინადადებაზე: – 350 ტონა წყალწყვის უზარმაზარი სავაჭრო გემის “ადვენჩერის” კაპიტნობა გამეწია. მე მშვენივრად ვიყავი დაუფლებული ნაონობის საქმეს” (სვიფტი 199: 180).

“It is quite as much as I can do to take care of myself, without taking care of **ships, barques, brigs, schooners, and what not**” (Melville 2009:12).

“ისიც მეყოფა ჩემს თავზე ზრუნვას რომ ავუდივარ, სად შემიძლია **ხომალდებზე, ბარკასებზე, ბრიგებზე, კარჭაპებზე** და სხვა მისთანებზე ფიქრი” (მელვილი 1983: 25).

“There was the mainmast, fifteen inches in diameter at what was now the butt, still sixty-five feet in length, and weighing, I roughly calculated, at least three thousand pounds. And then came the foremast, larger in diameter, and weighing surely thirty-five hundred pounds.....And then there was the windlass!” (London 2010:186).

“გროტ-მაჩტას სიგრძე 60-65 ფუტი იქნებოდა. იამეტრიც ძირში, იქ, სადაც გადამსხვრეული იყო 15 დუიმი იყო, წონით, ჩემი ვარაუდით, სამი ათას ფუნტზე ნაკლები არაფრით არ იქნებოდა. ფოკ-მაჩტა ფოკ-ანძაზე მსხვილი იყო და სიმძიმით სამი ათას ხუთასი ფუნტი იქნებოდა, გარდა ამისა ჩვენ ხელთ გვექონდა ბრაშპილიც”(ჯ.ლონდონი 1971: 271).

“The Ghost is an eighty-ton schooner of a remarkably fine model. Her beam, or width, is twenty-three feet, and her length a little over ninety feet. A lead keel of fabulous but unknown weight makes her very stable, while she carries an immense spread of canvas. From the deck to the truck of the maintopmast is something over a hundred feet, while the foremast with its topmast is eight or ten feet shorter” (London 2010:186).

“აჩრდილი ოთხმოცი ტონა წყალწყვის სანიმუშო აგებულების გემია. მისი სიგანე, საშუალოდ, ოცდასამ ფუტს უდრის, სიგრძე ცოტა-ცოტა ოთხმოცდაათი ფუტი იქნება. ზღაპრული სიმძიმის ტყვიის ხერხემალი – ფალშ-კილი, თუმცა მისი წონა ზუსტად არ იციან, დიდ სიმტკიცეს ანიჭებს და საშუალებას აძლევს ზურგით

ატაროს ვეებერთელა იალქნები. გემბანიდან გროტ-სტენგას ლილვაკამდე ას ფუტზე მეტია, მაშინ როდესაც ფოკ-მაჩტა სტენგიანად რვა თუ ათი ფუტით უფრო მოკლეა“(ლონდონი 1971: 51).

“You may have seen many a quaint craft in your day, for aught I know;- square-toed luggers; mountainous **Japanese junks; butter-box galliots**, and what not; but take my word for it, you never saw such a rare old craft as this same rare old Pequod. She was a ship of the old school, rather small if anything; with an old-fashioned claw-footed look about her. Long seasoned and weather-stained in the typhoons and calms of all four oceans, her old hull's complexion was darkened like a French grenadier's, who has alike fought in Egypt and Siberia” (Melville 2009:53).

“აღბათ თქვენც მრავალნაირი იშვიათი ხომალდი გინახავთ: ბლაგვცხვირიანი ლუგერები, ვეებერთელა იაპონური ჯონკები, ჯამების მსგავსი გალიოტები და სხვა საოცრებანი; მაგრამ დამიჯერეთ, “პეკოდით” ძველ და საკვირველ ვარცლს ვერსად ნახავდით. ძველებური, არც თუ ისე დიდი ხომალდი იყო და გვერდებზე ძველ ყაიდაზე ჰქონდა გამობერილი. ოთხი ოკეანის ტაიფუნებითა და წყნარი ამინდით გარუჯული და გაუხეშებული კორპუსი ეგვიპტესა და ციმბირში ნაომარი ფრანგი გრენადერივით გაშავებოდა”(მელვილი 1983: 99).

“This boat had always been deemed one of the spare boats, though technically called the captain's, on account of its hanging from the starboard quarter”(Melville 2009:150).

“ამ კანჯოს თუმცა კაპიტნის კანჯო ერქვა, რადგან შუა გემბანზე ხომალდის მარჯვენა ქიმთან ეკიდა მაგრამ მუდამ სათადარიგოდ ითვლებოდა”(მელვილი 1983: 270).

“Some scow **schooner**, most likely” (London 2010:3).

“ნამდვილად რომელიღაც **შხუნაა**” (ლონდონი 1971: 7).

ზემოთ ნახსენებ ნაწარმოებებში უხვდაა გამოყენებული საზღვაო ტერმინები. ავტორები ხშირ შემთხვევაში დეტალურად აღწერენ გემის ნაწილებს, გემის დანადგარებს, სხვადასხვა ადგილებს გემზე.

გემის ნაწილები

ხერხემალი *keel*

წინა ანძა *fore mast*

უკანა ანძა *after mast*

მთავარი ანძა *main mast*

კიხო *stern*

გემის მარცხენა მხარე *portside*

გემის ცხვირი *ship's bow*

კორპუსი *hull*

შტურვალი *wheel*

შუაწელი *amidships*

გემის დანადგარები

კვადრანტი *quadrant*

ტალი *tackle*

ოწინარი *capstain*

ბრაშპილი *windlass*

ადგილები გემზე

ტრიუმი *hold*

გემბანი *deck*

კაიუტა *cabin*

გემის სამზარეულო *galley*

“Finding it was likely to overblow, we took in our **spritsail**, and stood by to hand the **fore-sail**; but, making foul weather, we looked the guns were all fast, and handed the **mizzen**. The ship lay very broad off, so we thought it better spooning before the sea than trying or **hulling**. We reefed the **foresail** and set it, and hauled **aft** the **foresheet**; the **helm** was hard a-weather. The ship wore bravely. We belayed the **fore-downhaul**; but the **sail** was split, and we hauled down the yard and got the sail into the ship and unbound all the things clear of it. It was a very **fierce storm**; the sea broke strange and dangerous. We **hauled off** upon the lanyard of the whipstaff, and helped the man

at the **helm**. We would not get down our topmast, but let all stand, because she scudded before the sea very well, and we knew that, the topmast being aloft, the ship was the wholesomer, and made better way through the sea, seeing we had sea-room. When the storm was over we set foresail and mainsail and brought the ship to. Then we set the **mizzen, maintopsail**, and the **foretopsail**. Our **course** was east-northeast, the wind was at southwest. We got the **starboard tacks** aboard; we cast off our weather **braces and lifts**; we set in the **lee-braces**, and hauled forward by the weather-bowlines, and hauled them right, and belayed them, and hauled over the mizzen tack to windward, and kept her full and by as near as she would lie”(London 2010:43).

“როცა შევნიშნეთ, რომ გრიგალი ძლიერდებოდა, **ბლინდი** ავიღეთ და **ფოკის** ასაღებად გავემზადეთ. ამინდი კიდევ უფრო წახდა. გავსინჯეთ, კარგად იყო გამაგრებული თუ არა ქვემეხები და **ბიზანი** მოვხსენით. ქარი მიაქანებდა გემს, ამიტომაც უმჯობესად ჩავთვალეთ მივნდობოდით დინებას და წინააღმდეგობა არ გავგეწოთ. **ქვედა აფრა** შევაავიწროვეთ, **ფოკაშკოტი კიჩოზე** მივამაგრეთ. **საჭე** ქარის მიმართულებით ავიღეთ, იგი მშვენივრად მუშაობდა. რიფი მოვაცილეთ **ფოკანირალს**, მაგრამ მან **ანბა** მაინც გავგიწყვიტა. მაშინ **რეი** ჩამოვუშვით და მთელ ტაკელაჟთან ერთად **ანბა** მაინც მოვხსენით. მართლაც უძლიერესი გრიგალი ქროდა, ტალღები არაჩვეულებრივ სიმაღლეს აღწევდა. რუმპელი გავამაგრეთ, რათა მესაჭისათვის მართვა გაგვეადვილებინა. სტენგი არ დაგვიშვია, მაგრამ დავტოვეთ მთელი აღკაზმულობა, რადგან გემი ქარის მიმართულებით მიდიოდა და ჩვენ წინ ღია ზღვა იყო. როცა გრიგალი ჩადგა, გროტი და ფოკი აღვმართეთ – გემმა დაიწყო დრეიფი. ცოტა ხნის შემდეგ აღვმართეთ იალქანი და დიდი და პატარა მარსელი. ჩრდილო-აღმოსავლეთით უნდა წავსულიყავით, ქარი კი სამხრეთ დასავლეთიდან ქროდა. შევასუსტეთ ბრასები და ტინენანტები ქარის მხარეზე, – ქარის საწინააღმდეგო მხარეზე მხარეზე კი მოვუჭირეთ. მანევრირებას იალქნის დახმარებით ვაწარმოებდით და იმდენი **ანბა** დავუტოვეთ მას, რამდენსაც აიტანდა.” (ლონდონი 1971: 64)

ვინაიდან საზღვაო კომუნიკაცია პროფესიული თვალსაზრისით ძალიან სპეციფიკურია, საზღვაო დისკურსში გამოყენებული ფრაზარიუმი დამოკიდებულია ადრესატისა და ადრესანტის ფაქტორებზე და მათ სოციალურ პროფესიულ იერარქიაზე. საზღვაო კომუნიკაციაში ასეობდა ორი ტიპის საზღვაო ფლოტი-სამხედრო საზღვაო და სავაჭრო საზღვაო. საკმაოდ მკაცრი იერარქია იყო ორივეში, რადგან სანაოსნო საქმის წარმოების წარმატება დამოკიდებული იყო

მათი მკაცრ და სწრაფ შესრულებაზე, რადგან იქ ხშირია ავარიული, სტრესული სიტუაციები და ამიტომ საზღვაო ტერმინოლოგიის დიდ ნაწილს წარმოადგენს საზღვაო იერარქია:

- 1) თანაშემწე *mate*
- 2) მებარჯე *harpooneer*
- 3) რიგითი მეზღვაური *sailor*
- 4) მენიბე *boat-puller*
- 5) კაპიტანი *captain*
- 6) კოკი *cook*
- 7) სტიუარდი *steward*
- 8) მესაჭე *helmsman*
- 9) ბოცმანი *boatswain*
- 10) იუნგა *cabin-boy*
- 11) ლოცმანი *pilot*
- 12) მეთვალყურე *look-out*

ვინაიდან უამინდობისას, ომსა და სხვადასხვა ავარიულ სიტუაციაში უწევდათ ყოფნა, იერარქიის სხვადასხვა საფეხურზე მდგომი მეზღვაურები იყენებენ არა თავისუფალ, არამედ კლიშირებულ, გამზადებულ გამონათქვამებს. შეიძლება ვთქვათ, რომ საზღვაო ფრაზარიუმი შეკუმშულია და ენობრივი ეკონომიის მიზნით არის შექმნილი. ამიტომაც ფრაზების უმეტესობა არის ბრძანებები, მოკლე და ლაკონური. თითქმის ყველა ტექსტში სჩანს საზღვაო ბრძანებები:

"Boats over!" (London 2010:101).

“ჩაუშვით ნავეები!” (ლონდონი 1971: 154).

"Down that flying jib, Mr. Van Weyden," Wolf Larsen commanded. "And stand by to back over the jibs" (London 2010:134).

“დაუშვით ბომ-კლივერი მისტერ ვან ვეიდენ! – გასცა განკარგულება მგელმა ლარსენმა, - და შეემზადეთ კლივერისა და სტაკსელის დასაჭიმაგად” (ლონდონი 1971:155).

"Strike the tent there!"- was the next order”(Melville 2009:77).

“აიღეთ კარავი!” - ასეთი იყო შემდეგი ბრძანება”(მელვილი 1983:137).

“Man the **capstan!** Blood and thunder!- jump!”- was the next command, and the crew sprang for the **handspikes**”(Melville 2009:77).

“ხალხი შპილისაკენ! აბა ცოცხლად! აბა სწრაფად! – და მეზღვაურები **ოწინარის სახელურებს** ეცნენ”(მელვილი 1983: 137).

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, მარინისტული ნაწარმოებების გმირები მეზღვაურები არიან და ისინი მეტყველებაში იყენებენ ხატოვან სიტყვებს და საზღვაო ტერმინებს ეპითეტებად. ნაწარმოებებს ეს უფრო მეტი დამაჯერებლობას სძენს და უფრო მეტად გაითავისებს მკითხველი საზღვაო სფერო სფეროს. ტექსტებში ჩვენ ხშირად გვხვდება საზღვაო ტერმინები, როცა ავტორი მათ იყენებს ეპითეტებად. მაგ:

“Hallo, you sir," cried the Captain, a gaunt rib of the sea” (Melville 2009:47).

“ეი, თქვენ, სერ – გაისმა ხომალდის შპანგოუტის წიბოსავით გამხდარი კაპიტნის შეძახილი”(მელვილი 1983: 89).

აგრეთვე არის შემთხვევები, როცა თვით გმირები იყენებენ საზღვაო ტერმინებს ეპითეტებად:

“With anxious **grapnels** I had sounded my pocket”(Melville 2009:15).

“ჩემი ხარბი, დაგრეხილი **ღუზა თითებით** ჯიბეები გადავქექე”(მელვილი 1983: 28).

"Thou Bildad!" roared Peleg, starting up and clattering about the cabin. "Blast ye, Captain Bildad, if I had followed thy advice in these matters, I would afore now **had a conscience to lug about**

that would be heavy enough to founder the largest ship that ever sailed round Cape Horn" (Melville 2009:59).

“ეი, ბაღდად - ფეხების ბაკუნით დაიდრიალა ზეზე წამოვადრნილმა ფალეგმა. წყეულიმც იყავ, მე რო ამგვარ საქმეებში შენი რჩევისათვის დამეჯერებინა კაპიტანო ბაღდად ახლა სინდისზე იმოდენა ბაღასტი დამაწვებოდა რომ ყველაზე დიდ ხომალდს ჩაძირავდა, რომესლაც კი ორნის კონცხისათვის შემოუვლია”(მელვილი 1983: 110).

"Captain Peleg," said Bildad steadily, "**thy conscience may be drawing ten inches of water, or ten fathoms, I can't tell;** but as thou art still an impenitent man, Captain Peleg, I greatly fear lest thy conscience be but a leaky one; and will in the end sink thee foundering down to the fiery pit, Captain Peleg" (Melville 2009:59).

”კაპიტანო ფალეგ მარჯვედ მოიგერია ბაღდადმა არ ვიცი რამდენად დრმად არის ჩასული შენი სინდისი წყალში, იქნებ 10 დუიმით ან იქნებ 10 საჟენითაც მაგარმ ცოდვების მოუნანიებლობის გამო ვშიშობ სინდისი ისე გაქვს გაბზარული, რომ ბოლოსდაბოლოს, შენ თვითონ ფსკერზე, პირდაპირ ჯოჯოხეთში ამოყოფ თავს” (მელვილი 1983: 110).

“The chief mate of the Pequod was Starbuck, a native of Nantucket, and a Quaker by descent. He was a long, earnest man, and though born on an icy coast, seemed **well adapted to endure hot latitudes**, his flesh being hard as twice-baked biscuit. Transported to the Indies, his live blood would not spoil like bottled ale“ (Melville 2009:84).

„პეკოდზე, უფროს თანაშემწედ სტარბუკი იყო, ნანტაკეტის მკვიდრი და კვაკერთა შთამომავალი, აყლაყუდა, სერიოზული და **ზღვის დამწვარ ორცხობილასავით ხმელი კაცი**. თუმცა ყინულოვან კუნძულზე იყო დაბადებული, ცხელ განედსაც კარგად შეგუებოდა. ძარღვებში სისხლი ინდოეთის ნაპირებზე ხომალდით მიტანილი ბოთლებში ჩამოსხმული ლუდივით არ ელახებოდა და ემღვრებოდა”(მელვილი 1983: 150).

ყველა მარინისტულ ნაწარმოებში ჩანს პორტი, დოკები, ნავმისადგომები. თითქმის ყველა ნაწარმოებში ისინი დეტალურადაა დახატული. პორტების აღწერის

დროს აღწერილია პორტის ნავმისადგომები, გემები, რომლებიც დგანან პორტში, მეზღვაურები, თუ როგორ ამზადებენ ისინი გემებს გასასვლელად.

“our way, to my great delight, lay along the quays and beside the great multitude of ships of all sizes and rigs and nations. In one, sailors were singing at their work; in another, there were men aloft, high over my head, hanging to threads that seemed no thicker than a spider's. Though I had lived by the shore all my life, I seemed never to have been near the sea till then. The smell of tar and salt was something new. I saw the most wonderful figureheads, that had all been far over the ocean. I saw, besides, many old sailors, with rings in their ears, and whiskers curled in ringlets, and tarry pigtails, and their swaggering, clumsy sea-walk”(Stevenson 2010:31).

“ჩვენი გზა, ჩემდა სასიხარულოდ, გემების მისაბმელი სანაპიროს გასწვრივ, ყველა ზომის, აღკაზმულობისა და ეროვნების უამრავი ხომალდის გვერდით იდო. ერთში მეზღვაურები მუშაობდნენ და მღეროდნენ, მეორეში –კაცები ასულიყვნენ მაღლა და ზევით ეკიდნენ თოკებზე, რომლებიც ქვევით აბლაბუდას ქსელივით ჩანდა. თუმცა მთელი ჩემი სიცოცხლე ზღვის პირას მქონდა გატარებული, ისე ვგრძნობდი, თითქოს მანამდე ახლოსაც არ გავკარებოდი ზღვას. კუპრისა და მარილის სუნი ახალი ხილი იყო ჩემთვის. ბევრი საოცარი გამოსახულება ვიხილე იმ გემების ცხვირებზე, რომელთაც შორი ოკეანეები მოევლოთ. ვნახე აგრეთვე საყურეებიანი, დაკულულებულ ქილვაშებიანი და გაკუპრულნაწნავეებიანი ბევრი ძველი მეზღვაური, მათი უგერგილო, ზღვაოსნური ტორტმანით სიარული” (სტივენსონი 1969: 52).

“We stood on board the schooner. Hoisting sail, it glided down the Acushnet river. On one side, New Bedford rose in terraces of streets, their ice-covered trees all glittering in the clear, cold air. Huge hills and mountains of casks on casks were piled upon her wharves, and side by side the world-wandering whale ships lay silent and safely moored at last; while from others came a sound of carpenters and coopers, with blended noises of fires and forges to melt the pitch, all betokening that new cruises were on the start; that one most perilous and long voyage ended, only begins a second; and a second ended, only begins a third, and so on, for ever and for aye. Such is the endlessness, yea, the intolerableness of all earthly effort” (Melville 2009:47).

“ჰაკეტბოტის გემბანზე ავედით. აფრები აშეგებული იყო და ჩვენ მდინარე კუშნეტზე დავეშვით. მარჯვნივ თავისი ქუჩების ტერასებით მაღლა მიიწევდა ნიუ-ბედფორდი და ცივ, გამჭვირვალე სივრცეში შეჭირხლული ხის ტოტებით

ბრწყინავდა. ნავმისადგომებთან მაღალი მთებივით აზიდულიყო ერთმანეთზე დაწყობილი კასრები; იქვე ერთმანეთის გვერდით მღუმარედ იდგნენ ღუზაჩაშვებულები, ქვეყანამოვლილი მყუდრო ნავსაყუდარში დაბრუნებული ვეშაპსანადირო ხომალდები; მაგრამ სხვა ხომალდების გემბანიდან ხუროთა და მეკასრეთა იარაღების ხმა ისმოდა, ხმაშეწყობილი გუგუნებდა გაჩაღებული ქურა და კოცონი, რაზეც ფისს ადნობდნენ – ყოველივე ეს იმას ნიშნავდა, რომ ისინი ისევ გასამგზავრებლად ემზადებოდნენ, რომ ერთი გრძელი, ფათერაკებიანი ნაოსნობის დასასრული სხვა დასაწყისი იყო, მეორე ნაოსნობის დასასრული – მესამე ნაოსნობის დასაწყისი და ასე გრძელდებოდა დაუსრულებლად, ჟამიდან ჟამამდე. აი, ეს არის უსასრულო და აუტანელი უაზრობა ყველა ამქვეყნიური საქმიანობისა!” (მელვილი 1983: 88).

მარინისტულ ნაწარმოებებში საკმაოდ კარგად ჩანს საზღვაო წესები, მეზღვაურთა ტრადიციები და წეს-ჩვეულებები. ასევე გემზე გამეფებული სიმკაცრე და სხვადასხვა დაუწერელი კანონი. ასეთი დეტალები უფრო საინტერესოს და მიმზიდველს ხდის ნაწარმოებებს.

"To obey as a sailor would obey his captain?" (London 2010:155).

“დამემორჩილებით ისე, როგორც მეზღვაური უნდა ემორჩილებოდეს კაპიტანს?” (ლონდონი 1971: 229).

“I went down to supper. After sitting a long time listening to the long stories of some sailors who had just come from a **plum-pudding voyage**, as they called it (that is, a short whaling-voyage in a schooner or brig, confined to the north of the line, in the Atlantic Ocean only); after listening to these plum-puddingers till nearly eleven o'clock, I went up stairs to go to bed, feeling quite sure by this time Queequeg must certainly have brought his Ramadan to a termination” (Melville 2009:64).

“სავახშმოდ ქვევით ჩავვედი და ამ გრძელ საღამოს კარგა ხანს ვუსმენდი **“ლაფიანი” ნაოსნობიდან** (ასე ეძახიან ჩრდილოეთ ატლანდის წყლებით შემოზღუდულ ხანმოკლე სარეწაო რეისს კარტაპზე ან ბრიგზე) დაბრუნებული მეზღვაურების მონაყოლ გრძელ-გრძელ ამბებს” (მელვილი 1983: 118).

“But on the fore-castle-head we found three sailors asleep. They composed the watch on deck, and it was the ship's custom, in good weather, to let the watch sleep with the exception of the officer, the helmsman, and the look-out” (London 2010:77).

“წინაერდოზე სამი მეზღვაური პირადმა გაშოტილიყო და ხვრინავდა. ვახტიორები იყვნენ. გემის კანონის თანახმად, თუ კარგი დარი იდგა, შტურმანის, უფროსი ვახტიორისა და მენიშნის გარდა, სხვა ვახტიორებს უფლება ჰქონდათ დაეძინათ” (ლონდონი 1971: 119).

“I had my patron's ancient on board, I made a waft of it to them, for a signal of distress, and fired a gun, both which they saw; for they told me they saw the smoke, though they did not hear the gun. Upon these signals they very kindly brought to, and lay by for me; and in about three hours; time I came up with them“ (Defoe 2010:18).

“იქვე ჩემი ბატონის ძველი დროშა მქონდა, მყისვე გამოვიტანე და **გასაჭირის ნიშნად დაგხარე**, ყოველ შემთხვევისათვის თოფიც გავისროლე – ერთ-ერთს მაინც შენიშნავენ მეთქი. მერე გავიგე – კვამლი შენიშნეს თურმე, გასროლის ხმა კი ვერ გაეგონათ. ამ ნიშნების შემდეგ იმდენი სიკეთე მიყვეს შეჩერდნენ. დაახლოებით სამი საათის მერე გემს მივადექით” (დეფო 1996: 37).

"We was a-talkin' of **keel-hauling**," answered Morgan”(Stevenson 2010:34).

“**გემქვეშ გატარებაზე ვლაპარაკობდით**” უპასუხა მორგანმა” (სტევენსონი 1969: 55).

“Wolf Larsen informed the hunters that they were to eat thenceforth in the steerage. It was an unprecedented thing on sealing-schooners, where it is the custom for the hunters to rank, unofficially as officers” (London 2010:127).

“მგელმა ლარსენმა ნასადილევს გამოუცხადა – ამერიდან კუბრიკში ისადილებოთ. ეს ამბავი სარეწაო გემებზე დამყარებული წეს-ჩვეულების გაუგონარი დარღვევა იყო. ასეთ გემებზე, მართალია, არაოფიციალურად, მაგრამ მონადირეები ოფიცრებს უტოლდებიან და მათი უფლებებით სარგებლობენ” (ლონდონი 1971: 189).

“I was already aware that in the whaling business they paid no wages; but all hands, including the captain, received certain shares of the profits called lays, and that these lays were proportioned to

the degree of importance pertaining to the respective duties of the ship's company. I was also aware that being a green hand at whaling, my own lay would not be very large; but considering that I was used to the sea, could steer a ship, splice a rope, and all that, I made no doubt that from all I had heard I should be offered at least the 275th lay- that is, the 275th part of the clear net proceeds of the voyage, whatever that might eventually amount to. And though the 275th lay was what they call a rather long lay, yet it was better than nothing; and if we had a lucky voyage, might pretty nearly pay for the clothing I would wear out on it, not to speak of my three years' beef and board, for which I would not have to pay one stiver” (Melville 2009:58).

“გაგებულნი მქონდა, რომ ვეშაქსანადირო ხომალდებზე მეზღვაურებს ხელფასს არ უხდიდნენ. ეკიპაჟის ყოველ წევრს, მათ შორის კაპიტანსაც, ნანადირევის განსაზღვრული ულუფა ეძლეოდა იმისდა მიხედვით, თუ რამდენად მნიშვნელოვან სამუშაოს შეასრულებდა. ისიც ვიცოდი რახან ვეშაქსანადირო გემზე ახალბედა ვიყავი, მაინცდამაინც დიდი წილის იმედი არ უნდა მქონოდა; მაგრამ საზღვაო საქმეს ასე თუ ისე მაინც ვიცნობდი, შემეძლო შტურვალტან დგომა, ბოლოების გადაბმა და სხვა ამისთანები, ამიტომაც ეჭვი არ მეპარბოდა რომ უკიდურეს შემთხვევაში 275-დს ე.ი ნაოსნობის წმინდა შემოსავლის 275-დ წილს მაინც შემომთავაზობდნენ როგორც არ უნდა ყოფილიყო ეს წმინდა შემოსავალი“ (მელვილი 1983: 108).

“And since in this famous fishery, each mate or headsman, like a Gothic Knight of old, is always accompanied by his boat-steerer or harpooneer მებარჯე, who in certain conjunctures provides him with a fresh lance, when the former one has been badly twisted, or elbowed in the assault; and moreover, as there generally subsists between the two, a close intimacy and friendliness” (Melville 2009:87).

“ვეშაქსანადირო გემებზე კაპიტნის ყოველ თანაშემწეს, რომელიც ველბოტს მეთაურობს შუა საუკუნეების რაინდთა მსგავსად, თავის საჭურველთ მტვირთველი ჰყავს-მესაჭე და მებარჯე. ეს უკანასკნელი აუცილებლობის შემთხვევაში თავდასხმის დროს უიმედოდ გაღუნული და ან ხელიდან გაუარდნილი ჭვილთის ნაცვლად სხვა ჭვილს აწვდის” (მელვილი 1983: 156).

“As for the residue of the Pequod's company, be it said, that at the present day not one in two of the many thousand men before the mast employed in the American whale fishery, are Americans born, though pretty nearly all the officers are” (Melville 2009:88).

“რაც შეეხება ჩვენი ეკიპაჟის დანარჩენ წევრებს, უნდა აღინიშნოს რომ იმ მეზღვაურთა შორის, რომლებიც ახლა ათასობით მსახურობენ ამერიკულ ვეშაპ სანადირო გემებზე ნახევარი ძლივს იქნება ამერიკელი, თუმცა მეთაურად თითქმის მხოლოდ ამერიკელები არიან” (მელვილი 1983: 158).

მეზღვაურთა შორის იყო ასეთი ცრურწმენა, რომ თუ მათი პირველი რეისი წარუმატებელი იქნებოდა აღარ უნდა გაეგრძელებინა ზღვაოსნობა. ასეთ შემთხვევაში აუცილებელი იყო პროფესიის შეცვლა.

Young man," says he, "you ought never to go to sea any more; you ought to take this for a plain and visible token that you are not to be a seafaring man"..... "as you made this voyage on trial, you see what a taste Heaven has given you of what you are to expect if you persist " (Defoe 2010:8).

“ჭაბუკო, თქვენ არასოდეს არ უნდა გახვიდეთ ზღვაში. ეს შემთხვევა უნდა მიიღოთ აშკარა და თვალსაჩინო გაფრთხილებად, რომ მეზღვაურობა თქვენი საქმე არ არის” “...“ თქვენ საცდელი მოგზაურობის დროს, ხომ ხედავთ, როგორი სიმწარე გაგემათ ზეცამ; ხოლო თუ მაინც არ დაიშლით, კვლავაც უნდა მოელოდეთ ამ უბედურებას”(დეფო 1996: 20).

შტორმი, ცუდი ამინდი, ქარიშხალი სერიოზული პრობლემა იყო მეზღვაურებისათვის. გასულ საუკუნეებში, როცა არ არსებობდა ძლიერი საზღვაო ადჭურვილობა, რთული იყო ასეთ სიტუაციებში გემის მართვა. ძლიერი შტორმის შედეგად იღუპებოდა გემები და ხშირად მთელი ეკიპაჟი. ამგვარად, ქარის, სახეობები, შტორმი, ზღვის ქარი საკმაოდ ხშირადაა ნახსენები თითქმის ყველა მარინისტულ ნაწარმოებში:

"We'll have the **breeze** on our quarter," he explained to me”(London 2010:93).

“**ბრიზი** ზურგიდან შემოგვიბერავს, – ამიხსნა კაპიტანმა” (ლონდონი 1971: 142).

“All this while the **storm** increased, and the sea went very high, though nothing like what I have seen many times since” (Defoe 2010:5).

“ამასობაში **ქარიშხალი** თანდათან გაძლიერდა, ზღვა ყალყზე დგებოდა. თუმცა ეს მაინც არაფერი იყო, რაც შემდეგ ბევრჯერ მინახავს” (დეფო 1996: 14).

“**Gales** we encountered now and again, for it was a raw and stormy region, and, in the middle of June, a typhoon most memorable to me and most important because of the changes wrought through it upon my future. We must have been caught nearly at the centre of this circular storm, and Wolf Larsen ran out of it and to the southward, first under a double-reefed jib, and finally under bare poles. Never had I imagined so great a sea” (London 2010:101).

“**ქარიშხლის** ზონის შუაგულში მივცურავდით. ძლიერი ქარი არ გვასვენებდა. ხან სად გამოგვიხტებოდა ხან-სად. ივნისის შუა რიცხვებში თავს დაგვატყდა **ტაიფუნი**. ეს ტაიფუნი ჩემთვის მეტად მნიშვნელოვანი და სამახსოვრო მოვლენა იყო – ისეთი კვალი დაადო და ისე შეცვალა ჩემი მომავალი ცხოვრება. როგორც ჩანს, **ჩვენ შიგ ქარბორბალას გულში** მოვხვდით, მაგრამ მეგელმა ლარსენმა ხერხი იხმარა და მოასწრო გაქცეოდა და სამხრეთისაკენ გადაეხვია ჯერ ორმაგი კლივერით, ხოლო შემდეგ მხოლოდ და მხოლოდ შიშველი ანძებით. არასოდეს მინახავს ასე აზვირთებული ოკეანე” (ლონდონი 1971: 153).

“The young **slip of a gale**, having wetted our gills, proceeded to moderate.” (London 2010:110)

“**ქარიშხალმა** წვიმა წამოასხა, “ლაყუჩები დაგვისველა” და ჩაწყნარდა” (ლონდონი 1971: 165).

“The prodigious strain upon the main-sail had parted the weather-sheet, and the tremendous boom was now flying from side to side, completely sweeping the entire after part of the deck” (Melville 2009:48).

“გააგებულმა ქარმა იალქნის შკოტი მოგლიჯა და ახლა გიკის უზარმაზარი მორი გამღებელი ქანაობდა კიხოს თავზე გემბანის ერთი გვერდიდან მეორემდე” (მელვილი 1983: 90).

მხატვრულ ლიტერატურაში აღწერილია გემის კურსი, მიმართულებები, გრძელი და განედი, კურსის აღება, შეცვლა:

“Suddenly the schooner in front of me gave a violent yaw, turning, perhaps, through twenty degrees; and almost at the same moment one shout followed another from on board” (Stevenson 2010:95).

“უცბად ჩემს წინ მიმავალმა ხომალდმა მძლავრად მოუხვია – ასე, ოცი გრადუსით მაინც შეტრიალდა. იმავე წამს ერთი მეორეზე მოისმა ყვირილი გემიდან” (სტივენსონი 1969: 151).

“...let it suffice to inform him that in our passage from thence to the East Indies we were driven by a violent storm to the north-west of Van Diemen's Land. By an observation we found ourselves in the latitude of 30 degrees 2 minutes south”(Swift 2005:1).

“საკმარისია ვაუწყო, რომ იქიდან აღმოსავლეთ ინდოეთისაკენ მიგვაბრუნა და ვანდიმენის მიწისაკენ აგვადებინა კურსი. როგორც გამოირკვა, მალე სამხრეთის განედის 30* 2' აღმოვჩნდით” (სვიფტი 1991: 8).

“In this course we passed the line in about twelve days' time, and were, by our last observation, in seven degrees twenty-two minutes northern latitude, when a violent tornado, or hurricane, took us quite out of our knowledge. It began from the south-east, came about to the north-west, and then settled in the north-east; from whence it blew in such a terrible manner, that for twelve days together we could do nothing but drive, and, scudding away before it, let it carry us whither fate and **the fury of the winds directed**; and, during these twelve days, I need not say that I expected every day to be swallowed up” (Defoe 2010:23).

“დაახლოებით 12 დღის მოგზაურობის შემდეგ, როცა ეკვატორი გადავლახეთ და ბოლო დაკვირვების მიხედვით, ჩრდილოეთის სიგანედის 7 გრადუსსა და 22 მინუტს მივადექით, უეცრად საშინელი გრიგალი ამოვარდა. დაიძრა სამხრეთ-აღმოსავლეთის მხრიდან, წამოვიდა ჩრდილო-აღმოსავლეთისაკენ ქნა პირი და აქედან ისეთი საშინელი ძალით დატრიალდა, რომ მთელი 12 დღე ბედის ანაბარა ვიყავით, აქეთ-იქით გვაბორიალებდა გაცოფებული ქარი. თქმაც აღარ უნდა, რომ მთელი ეს 12 დღე, ყოველ წუთში მოველოდი დახრჩობას”(დეფო 1996: 46).

“I then took off my spectacles, and, waiting about an hour till the tide was a little fallen, I waded through the middle with my cargo and arrived safe at the royal port of Lilliput” (Swift 2005:28).

“მერე სათვალე მოვიხსენი და მთელი ერთი საათი ვიცადე, ვიდრე ღელვა ნაწილობრივ შეწყდებოდა. მაშინ კი სრუტის შუაგული ფეხით გადავჭერი და ლილიპუტების სამეფოს ნავსადგურს ჩემი ტვირთით უვნებლად მივალწიე” (სვიფტი 1991: 36).

მწერლებს აღწერილი აქვთ სხვადასხვა ავარიული სიტუაციები: გემების შეჯახება, მეჩხვზე შეჯდომა, გემის დატოვება, ჩაძირვა და წყალქვეშა რიფებთან შეჯახება. დეტალურად და რეალურადაა ნახვენები ყველა ის საშინელება რაც მოსდევს საზღვაო ავარიებს და ასევე აღწერილია მეზღვაურების ქცევები ავარიულ სიტუაციებში. საკმაოდ დამაჯერებლად და საინტერესოდაა აღწერილი როგორ სწრაფად და ეფექტურად მოქმედებენ ისინი. საკმაოდ კარგად ჩანს მათი პროფესიონალიზმი, იციან თუ რა უნდა გააკეთონ რომ გადაარჩინონ გემი, მაგრამ როცა შეუძლებელია გემის გადარჩენა, მაშინ ისინი ყველაფერს აკეთებენ, რომ გადაარჩინონ ადამიანების სიცოცხლე.

“Now, though we thought that the wind did a little abate, yet the ship having thus **struck upon the sand**, and sticking too fast for us to expect her getting off, we were in a dreadful condition indeed, and had nothing to do but to think of saving our lives as well as we could. We had a boat at our stern just before the storm, but she was first staved by dashing against the ship's rudder, and in the next place she broke away, and either sunk or was driven off to sea; so there was no hope from her. We had another boat on board, but how to get her off into the sea was a doubtful thing. However, there was no time to debate, for we fancied that the ship would break in pieces every minute, and some told us she was actually broken already” (Defoe 2010:24).

“ქარი, ჩვენი წარმოდგენით, თითქოს ცოტათი შენეელდა მაგრამ ისე მაგრად **შეჯდა მეჩხვზე**, რომ მისი ადგილიდან დაძვრაზე ფიქრიც კი ზედმეტი იყო. ასე რომ, საშინელ დღეში მყოფთ ისღა დაგვრჩენოდა, როგორმე საკუთარი თავის შველაზე გვეფიქრა თითოეულს ნავი გვეკონდა მაგრამ ზედ კიჩოზე იყო დამაგრებული და ქარიშხალმა გემის საჭეს მიაჯახა. დაამსხვრია და ალბათ ტალღებმა გაიტაცა ან ჩაიძირა. იმის იმედი გადაწყვეტილი იყო. მეორე გემი ბაქანზე იყო დამაგრებული და მეტად ძნელი და საეჭვო იყო მისი ზღვაში ჩაშვება მაგრამ დაყოვნება აღარ შეიძლებოდა. ყოველ წუთში ველოდებოდით გემის დამსხვრევას ვიღაცამ დაიძახა კიდევ – უკვე იმსხვრევაო” (დეფო 1996: 48).

“In this distress the mate of our vessel laid hold of the boat, and with the help of the rest of the men got her slung over the ship's side; and getting all into her, let go, and committed ourselves, being eleven in number, to God's mercy and the wild sea” (Defoe 2010:25).

“ამ გასაჭირში რომ ვიყავით კაპიტნის თანაშემწე ნავს მივარდა და მეზღვაურების დახმარებით ზღვაში გადააგდო. ჩვენ ყველანი - 11 კაცი- ნავში ჩავეშვიით და ღმერთსა და გაშმაგებულ ზღვას მივანდეთ ბედი” (დეფო 1996: 48).

“**The vessels came together** before I could follow his advice. We must have been struck squarely amidships, for I saw nothing, the strange steamboat having passed beyond my line of vision. The Martinez heeled over, sharply, and there was a crashing and rending of timber. I was thrown flat on the wet deck, and before I could scramble to my feet I heard the scream of the women. This it was, I am certain, - the most indescribable of blood-curdling sounds, - that threw me into a panic. I remembered the life-preservers stored in the cabin” (London 2010:5).

“გემები მანამ შეეჯახნენ ერთმანეთს, ვიდრე მე მოვასწრებდი მიველოდი ჩემი თანამგზავრის რჩევას. ეტყობოდა, ის გემი შიგ შუაწელში დაგვეტყერა. თუმცა მე კი ველარაფერს ვხედავდი. ყველაფერი როგორც იტყვიან ჩემი მხედველობის არის მიღმა მოხდა. “მარტინესი” ერთი მაგრად გადაფერდდა და გაისმა ლარტყის ლაწანი. მე წყლით დაფარულ გემბანზე გავიშხლართე და ვიდრე ფეხზე წამოვბობდებოდი, ქალების კივილი შემომესმა. ამ კივილმა, ენით აუწერელმა, ძარღვებში სისხლის გამყინავმა კივილმა შიშის ზარი დამცა. უეცრად გამახსენდა მამკერი სამკერდეები, სამკერდეები ხომ კაიუტაში ინახებოდა” (ლონდონი 1971: 9).

“Twelve of our crew were dead by immoderate labor and ill food; the rest were in a very weak condition. On the fifth of November, which was the beginning of summer in those parts, the weather being very hazy, the seamen spied a rock within half a cable's length of the ship; but the wind was so strong that we were driven directly upon it, and immediately split. Six of the crew, of whom I was one, having let down the boat into the sea, made a shift to get clear of the ship and the rock. We rowed, by my computation, about three leagues, till we were able to work no longer, being already spent with labor while we were in the ship. We therefore trusted ourselves to the mercy of the waves, and in about half an hour the boat was overset by a sudden flurry from the north. What became of my companions in the boat, as well as of those who escaped on the rock, or were left in the vessel, I cannot tell, but conclude they were all lost” (Swift 2005:8).

“ უზომო ჯაფისა და ცუდი კვების შედეგად 12 მეზღვაური მოგვიკვდა; გადარჩენილებიც მეტად სავალალო მდგომარეობაში იმყოფებოდნენ ნოემბრის ხუთს, რაც დედამიწის იმ ნაწილში ზაფხულის დასაწყისია. მეტად ნისლიანი დარი იდგა. უცებ მეზღვაურებმა ნახევარი კაბელიტოვის მანძილზე მეჩეჩი შენიშნეს, მაგრამ ქარი იმდენად ძლიერი იყო, რომ გემი პირდაპირ მეჩეჩისაკენ გააქანა და შეაღებწა. მხოლოდ 6 კაცმა მოვახერხეთ ნავი ზღვაში ჩაგვეშვა და გვეცადა სწრაფად გავცლოდით გემსაც და მეჩეჩსაც. ჩემი აზრით, სულ რაღაცა სამიოდე მილი გავცურეთ, მაგრამ რაკი გემზე უკანასკნელი დღეების დაძაბული შრომით ქანცვაწვეტილები ვიყავით, უკვე ხელია განძრევა აღარ შეგვეძლო. ამიტომაც, სხვა რა გზა გვქონდა, გამძვინვარებული ზღვის ტალღებს მივანდეთ თავი. ნახევარი საათიც არ გასულა რომ ჩრდილოეთიდან მოვარდნილმა გრიგამლა ნავი გადაგვიბრუნა. რა მოუვიდა ჩემს თანამგზავრებს, ანდა იმათ, ვინც მეჩეჩზე ან გემზე დარჩნენ, არ ვიცი, მაგრამ უნდა ვიფიქროთ, რომ არავინ გადარჩენილა” (სვიფტი 1969: 8).

ძალიან საიტერესოდაა აღწერილი გემის მომზადება გასვლისათვის. თავისთავად ეს ძალიან მნიშვნელოვანი მომენტია გემისათვის და საერთოდ საზღვაო სფეროში. გემის მომზადებას საკმაოდ ხანგრძლივი დრო სჭირდებოდა. გასვლამდე მეზღვაურები ამოწმებდნენ ყველა დეტალს, ადგილებს გემზე, მაშველ ნაგებს. იმარაგებდნენ სურსათსა და წყალს, შემდეგ პერიოდში უკვე საწვავსა და ნახშირს. ამის გარეშე ვერცერთი გემი ვერ გავიდოდა ზღვაში.

“But soon the anchor was short up; soon it was hanging dripping at the bows; soon the sails began to draw, and the land and shipping to flit by on either side; and before I could lie down to snatch an hour of slumber the Hispaniola had begun her voyage to the Isle of Treasure” (Stevenson 2010:41).

“ღუზა ამოიღეს, გემის ცხვირზე დაამაგრეს; მალე აფრებიც დაიბერა; მიწა და გემები ამოძრავდა ორივე მხარეს და სანამ ერთი საათით თვალის მოსატყუებლად მივწვებოდი, ისპანიოლა დაადგა განძის კუნძულის გზას” (სტივენსონი 1969: 65).

“A day or two passed, and there was great activity aboard the Pequod. Not only were the old sails being mended, but new sails were coming on board, and bolts of canvas, and coils of rigging; in

short, everything betokened that the ship's preparations were hurrying to a close” (Melville 2009:72).

“ორმა დღემ გაიარა და პეკოდზე ყველაფერი ამოძრავდა. ახლა მხოლოდ ძველ აფრებს კი არ აკერებდნენ, ქერელის ტილოს გრაგნილებსა და ბაგირის ბუხტებთან ერთად ახლებსაც ეზიდებოდნენ- ერთი სიტყვით ყველაფერი იმაზე მეტყველებდა, რომ ხომალდის მოსამზადებელი სამუშაოები სწრაფად უახლოვდებოდა დასასრულს” (მელვილი 1983: 130).

“At the period of our arrival at the Island, the heaviest storage of the Pequod had been almost completed; comprising her beef, bread, water, fuel, and iron hoops and staves. But, as before hinted, for some time there was a continual fetching and carrying on board of divers odds and ends of things, both large and small” (Melville 2009:72).

“როცა კუნძულზე ჩავედით პეკოდის ტრიუმები თითქმის მთლიანად იყო დატვირთული საქონლის ხორციით, პურით, წყლით, საწვავით, რკინის საღტეებითა და საკასრე ფიცრებით. მიუხედავად ამისა როგორც მოგახსენეთ, კიევ რამდენიმე დღეს არ შემწყდარა სხვა ნივთების ზიდვა” (მელვილი 1983: 131).

“We had all hands at work to strike our topmasts, and make everything snug and close, that the ship might ride as easy as possible. By noon the sea went very high indeed, and our ship rode forecastle in, shipped several seas, and we thought once or twice our anchor had come home; upon which our master ordered out the sheet-anchor, so that we rode with two anchors ahead, and the cables veered out to the bitter end” (Defoe 2010:6).

“საჭირო შეიქნა ყველას მიეღო მონაწილეობა იალქნების ჩამოსხნაში, რათა გემი მტკიცედ მდგარიყო. შუადღისას ტალღები ყალყზე დგებოდა, გემმა ძლიერი რყევა იწყო, კარგა ბლომად წყალი ამოიხაპა. რამდენჯერ მოგვეჩვენა კიდეც, თითქოს ღუზას მოწყვეტოდეს, და კაპიტანმა ბრძანა სამარქაფო ჩაგვეშვა. სე რომ, ახლა ორი ღუზით ვუმაგრდებოდით ქარიშხალს, რომელმაც სულმთლად მოუშვა ჩვენი ბაგირები“ (დეფო 1996: 16).

ნაწარმოებებში ხშირადაა მოცემული მეზღვაურთა დახასიათება, მათ მეზღვაურული თვისებები. ისინი ავლენენ ამთვისებებს სამსახურის გარეთ,

ხმელეთზე თუ ნაოსნობიდან გადადგომის შემდეგაც კი. ისინი მაინც იყენებენ თავიანთ პროფესიულ ლექსიკას, ინარჩუნებენ მათ წეს-ჩვეულებებს. მაგალითად მეღვილის მობი დიკში აღწერილია ეკლესია, სადაც მღვდელი ყოფილი მეზღვაურია. ეკლესიას გემის ელფერი დაჰკრავს. თვით მღვდელი კი მეზღვაურს მოგაგონებთ და ხშირად ყველა ზღვაოსნების ამბავს წირვის დროს.

“The architect, it seemed, had acted upon the hint of Father Mapple, and finished the pulpit without a stairs, substituting a perpendicular side ladder, like those used in mounting a **ship** from a **boat** at sea. The wife of a **whaling captain** had provided the chapel with a handsome pair of red worsted **man-ropes** for this ladder, which, being itself nicely headed, and stained with a mahogany color, the whole contrivance, considering what manner of chapel it was, seemed by no means in bad taste. Halting for an instant at the foot of the ladder, and with both hands grasping the ornamental knobs of the man-ropes, Father Mapple cast a look upwards, and then with a truly **sailor-like** but still reverential dexterity, hand over hand, mounted the steps as if ascending the **main-top of his vessel**” (Melville 2009:34).

“არქიტექტორს, ალბათ მამა მეპლის რჩევით, კათედრა უკიბოდ აღუმართავს და მის ნაცვლად გვერდზე თოკის ისეთივე დაუკიდია, როგორსაც **ნავიდან გემზე** ასავლელად იყენებდნენ ხოლმე. ერთ **ვეშაპმონადირე კაპიტნის** ცოლს სამლოცველოსათვის საუკეთესო წითელი შალის **წყვილი ბაგირი** შეუწირავს, რაც ახლა კიბის სახელურების მოვალეობას ასრულებდა; ეს ზევიდან ამოქარგული წყვილი ბაგირი წითელ ხისფრად იყო შეღებილი და მთელი ეს მოწყობილობა, თუ მხედველობაში მივიღებდით სამლოცველოს ერთიან სტილს, არც უადგილო იყო და არც უგემოვნო. ამა მეპლი წამით შეეფონდა კიბესთან, მაგრად ჩასჭიდა ორივე ხელი შალის ბურთებს, ზევით აიხედა და მერე მართლაც **მეზღვაურივით**, მაგრამ ამავე დროს დინჯად აუყვა კიბეს; თან ხელებს ისე უნაცვლებდა, თითქოს თავისი **ხომალდის გროტ-ანძაზე** ადიოდა” (მელვილი 1983: 62).

“But the side ladder was not the only strange feature of the place, borrowed from the chaplain's former sea-farings” (Melville 2009:34).

“ისევე, როგორც თოკის კიბე და სურათი, კათედრაც მეზღვაურული გემოვნებით იყო შერჩეული” (მელვილი 1983: 64).

ამგვარად, როგორც აღვნიშნეთ, ნაწარმოებებში საკმაოდ საინტერესოდ და მრავალფეროვნადაა აღწერილი საზღვაო სფერო, მებღვაურები, მათი წეს-ჩვეულებები, საკმაოდ საინტერესოდაა დახასიათებული გემები, მათი აღჭურვილობა. ეს ყველაფერი ლიტერატურას უფრო საინტერესოს და რეალურს ხდის.

თავი 3. საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის თავისებურება

§ 1. საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის სპეციფიკა ტექნიკურ ტექსტებში

თარგმანი, როგორც ადამიანთა ურთიერთობის საშუალება ჯერ კიდევ შორეულ წარსულში წარმოიშვა. იმის გამო, რომ იგი ადამიანთა მოღვაწეობის უძველესი სფეროა, ყოველთვის მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა სხვადასხვა ერების კულტურაში. თარგმანმა გაიარა განვითარების რამდენიმე ეტაპი. იყო პერიოდი, როცა ავტორები სიტყვასიტყვით თარგმნიდნენ ტექსტებს, მაგრამ თარგმანის დროს მნიშვნელოვნად ცვლიდნენ კიდევ.

ჩვენს დროში, ოცდამეერთე საუკუნეში თარგმანს განსაკუთრებით დიდი როლი ენიჭება, რადგანაც იზრდება საერთაშორისო კონტაქტები. თანამედროვე მსოფლიოში თარგმანს ინფორმაციული ფუნქცია აკისრია. ის საშუალებას გვაძლევს უზრუნველყოთ სხვადასხვა ენაზე მოლაპარაკე ხალხთა შორის ურთიერთობა.

სამეცნიერო-ტექნიკური ევოლუცია, რომელიც შეეხო ყველა სფეროს, დემოგრაფიული აფეთქება, საზღვაო ფლოტის განვითარება და სხვა მნიშვნელოვანი მოვლენები ხელს უწყობს ურთიერთობის განვითარებას სხვადასხვა ერებსა და სახელმწიფოებს შორის. ასეთ გარემოებაში განსაკუთრებით იზრდება თარგმანის როლი, როგორც ეკონომიკური, საზოგადოებრივ-პოლიტიკური, სამეცნიერო და სხვა ურთიერთობების საშუალების დანიშნულებაა.

თარგმანის მიზანია რაც შეიძლება ახლოს გააცნოს მკითხველს (მსმენელს) მოცემული ტექსტი. თარგმანის დროს გარდაუვალია სემანტიკური დანაკარგები. ჩვენ უნდა შევეცადოთ, რომ ეს დანაკარგები იყოს მინიმალური და რაც შეიძლება მეტი ეკვივალენტი მოვუძებნოთ მათ.

თარგმანი არის კომპლექსური პროცესი აზრის სწორად და ზუსტი გადმოცემისათვის. მთარგმნელმა არა მხოლოდ უნდა ეძებოს შესატყვისი სიტყვები თარგმანის დროს, არამედ უნდა ჩასვას ისინი სწორ გრამატიკულ ფორმაში. ცნობილია, რომ ორიგინალისა და თარგმანს შორის სრული თანხვედრა შეუძლებელია. ამას ხშირად ხელს უშლის სტილისტიკური ფაქტორები. თარგმანს ნიშნავს ერთ ენაში გამოხატული აზრის ზუსტად და სრულყოფილად გამოხატავს მეორე ენაში, განსაკუთრებით როცა საქმე ეხება ტექნიკური ტერმინოლოგიის თარგმანს (საზღვაო, საავიაციო და ა.შ.). ამ დროს აუცილებელია ტექსტის

სწორად. ასეთ ტექსტებში არ არის გამომხატველი სიტყვები - მეტაფორები, მეტონიმები და ა.შ. არამედ გვხვდება სამეცნიერო ტერმინოლოგია.

თარგმანის დაწყებამდე მთარგმნელმა ტექსტის ანალიზის მიხედვით უნდა გაარკვიოს თუ რა ტიპის ტექსტი უნდა თარგმნოს. ასევე თარგმანის შეფასებისას თავიდანვე უნდა შეგვექმნას წარმოდგენა თუ რა ტიპის ტექსტს მიეკუთვნება ორიგინალი, რომ არ ვთარგმნოთ იგი არასწორი კრიტერიუმებით.

მხატვრული ლიტერატურის თარგმნისას ჩვენ ვიყენებთ თარგმანის სხვადასხვა ტრანსფორმაციას, რომელიც ითვალისწინებს, როგორც ლექსიკურ ასევე სემანტიკურ და სტრუქტურულ ცვლილებებს.

სემანტიკური სისტემების სხვადასხვაობა სხვადასხვა ენაში იწვევს სირთულეებს (ხშირად არ არის შესაბამისი ეკვივალენტი, განსაკუთრებით საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის დროს.)

1. გრამატიკული. (რომელიმე გრამატიკული ფორმის არარსებობით რომელიმე ენაში.)
2. სტილისტური.

პროფესიული ტერმინოლოგიის თარგმნა ერთ-ერთი ურთულესი პრობლემაა თანამედროვე ენათმეცნიერებაში ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში, განსაკუთრებით საქართველოში. პრობლემები დაკავშირებულია იმასთან, რომ ტერმინოლოგიური სისტემები განუწყვეტლივ იცვლება. მათი აღწერა მეტად საინტერესოა. უამრავი ნაშრომი ეძღვნება მსოფლიოში პროფესიული ტერმინოლოგიის შესწავლის პრობლემას. მეცნიერები იკვლევენ არა მხოლოდ ტერმინოლოგიის განვითარებას ქართულ, ინგლისურ ან რომელიმე სხვა ენაში, არამედ მათ თარგმნას ერთი ენიდან მეორეზე.

პროფესიული ტერმინოლოგიის თარგმანის შესწავლა დღესდღეობით აქტუალურია და ეს გამოიწვია ურთიერთობის გაღრმავებამ ქართულ და უცხოურ საზღვაო თუ სხვა კომპანიებს შორის, ინფორმაციის გაცვლამ ყველა პროფესიულ სფეროში. ენათშორისი კომუნიკაციის აუცილებელი პირობაა პროფესიული ტერმინოლოგიის ეკვივალენტურობა, რომელიც ქმნის ინფორმაციას სპეციალურ ტექსტებში თუ ლიტერატურაში.

ასევე ვიცით რომ ენა ცოცხალი ორგანიზმია. მუდმივად იცვლება და ვითარდება, ყველაზე უფრო ცვალებადია ლექსიკა. ცვლილება და განვითარება პირველ რიგში ეხება სიტყვებს, ვიდრე სხვა ფორმებს. მაგ. ფლოტის განვითარებას მუდმივად სდევს ახალი საზღვაო ტერმინოლოგიის წარმოქმნა.

ენაში, ჩვეულებრივ გვაქვს პოლისემანტიკური სიტყვები. ერთ სიტყვა შეიძლება გამოიყენებოდეს სხვადასხვა მნიშვნელობით. განსაკუთრებით ყურადღებით უნდა ვთარგმნოთ ტერმინები. ტერმინოლოგიის თარგმნისას აუცილებელია ვიცოდეთ ტერმინის ზუსტი შესატყვისი ქართულ ენაზე.

ძალიან ძნელია მთარგმნელისათვის ეკვივალენტის არჩევა, როცა სიტყვას რამდენიმე მნიშვნელობა აქვს. ეს პრობლემა თავს იჩენს არამარტო მხატვრული არამედ ტექნიკურ თარგმანის დროს (საზღვაო, საავიაციო და ა.შ.).

ტექნიკური ტექსტების თარგმნა საკმაოდ რთულია. ტექნიკური ტექსტების თარგმანისას მთავარია მასალის ზუსტი და გასაგებად გადმოცემა. იგი მთლიანად მოკლებულია იმ ელემენტებს, რომლებიც მეტყველებას ემოციურ ელფერს სძენს, მთავარი აქცენტი კეთდება ტექსტის ლოგიკურ თარგმნაზე და არა მის ემოციურ მხარეზე.

ტექნიკური ტექსტების ავტორები ცდილობენ, რომ გამორიცხონ ზედმეტი ექსპრესიის მინიჭება საგანზე, ამის შედეგად სამეცნიერო ლიტერატურაში ფაქტობრივად არ გვხვდება ისეთი გამომსახველობითი საშუალებები, როგორცაა მეტაფორები, მეტონიმები და სხვა სტილისტურიფიგურები, რომლებიც ფართოდ გამოიყენება მხატვრულ ლიტერატურაში.

ტექნიკური ტექსტების ავტორები თავს არიდებენ ამ მხატვრული ხერხების გამოყენებას, რომ არ დაარღვიონ სამეცნიერო-ტექნიკური ენის ძირითადი პრინციპი – ტექსტის ზუსტად და მკაფიოდ გადმოცემა.

ამას მიყვარათ იმისკენ, რომ ტექნიკური ტექსტი მშრალია და აკლია ემოციური ელფერი. სამაგიეროდ ისინი ზუსტია. ასეთი ტექსტები ძირითადად შესდგება სპეციალური ტერმინოლოგიისაგან, რომელიც დამახასიათებელია მოცემული კონკრეტული სფეროსათვის.

ტერმინს ჩვენ ვუწოდებთ ემოციურად ნეიტრალურ სიტყვას ან სიტყვათშესამებას, რომელიც გადმოგვცემს ზუსტად განსაზღვრულ მცნებას, რომელიც შეეხება მეცნიერებისა და ტექნიკის ამა თუ იმ სფეროს.

ტერმინოლოგიური ლექსიკა გვაძლევს საშუალებას მკაფიოდ, ზუსტად და ეკონომიურად გადმოვცეთ მოცემული საგნის შინაარსი და სწორად გავიგოთ ცნების შინაარსი. სპეციალურ ლიტერატურაში ტერმინები ატარებენ ძირითად სემანტიკურ დატვირთვას, რადგან იჭერენ მთავარ ადგილს წინადადებაში.

სინტაქსური სტრუქტურის მიხედვით ინგლისური სამეცნიერო-ტექნიკური ტექსტები განსხვავდება თავიანთი კონსტრუქციული სირთულით. ისინი მდიდარია ინფინიტივის, გერუნდივის და მიმღეობის კონსტრუქციებით, ასევე საკმაოდ ხშირად

გამოყენება ვნებითი გვარი, და ასევე სხვა კონსტრუქციებით რომლებიც ართულებს ტექსტის გაგებას, მთარგმნელს საკმაოდ ურთულებს საქმეს.

სამეცნიერო-ტექნიკური ტექსტები სავსეა ტერმინებით და იღებს მთავარ დატვირთვას ტექსტში. ჩვეულებრივ მეტყველებაში სიტყვა, როგორც წესი პოლისემანტიკურია ე.ი. ერთ სიტყვას აქვს რამდენიმე მნიშვნელობა.

მაგალითისათვის ავიღოთ სიტყვა “*table*”- ს მნიშვნელობები:

მაგიდა	ცხრილი
ბრტყელი ზედაპირი	ტაბულა
პატარა ფიცარი	ტაბელი
განრივი	მთის პლატო

გარდა ზემოთდასახელებულისა სიტყვა **table**-ს აქვს უფრო მიახლოებული მნიშვნელობები.

<i>სუფრასთან მჯდომი საზოგადოება</i>
<i>პურის ჭამა</i>

საქმე სხვაგვარადაა სამეცნიერო ტექნიკურ ენაში. მისი მთავარი მოთხოვნაა უკიდურესი სიზუსტით გადმოგვცეს აზრი, რომ თავიდან აიცილოს ორაზროვნება და წინადადების სხვა მნიშვნელობებით გაგება, ბუნდოვანება.

მაგრამ არის შემთხვევები, როცა ტერმინი არ აკმაყოფილებს ამ მოთხოვნებს ერთ რომელიმე სფეროში გამოყენებისას. მაგალითად:

<i>engine</i>	<i>(ორთქლის) მანქანა, მანქანა, ძრავა, მოტორი,</i>
<i>oil</i>	<i>ზეთი, ნავთობი, საპოხი მასალა</i>

ეს გარემოება, რა თქმა უნდა ქმნის სირთულეს ტერმინის ზუსტი მნიშვნელობის გაგების მხრივაც და თარგმნის დროსაც.

საზღვაო სფეროში ხშირად გამოიყენება აბრევიატურები. აბრევიატურებიც შეიძლება იყოს სხვადასხვაგვარი:

A.C. (*alternating current*) - ცვლადი დენი

D.C. (*direct current*) - მუდმივი დენი

atm.(*atmosphere*)- ატმოსფერო

BTU, Btu (*British thermal unit*) –ბრიტანული სითბოს ერთეული

W.T.B. (*Water-tube boiler*) წყალმილა ქვაბი

H.P. h.p. *horsepower* –ცხენის ძალა

აბრევიატურის დროს შეიძლება შემოკლდეს მხოლოდ ნაწილი:

<i>D.C. amplifier = direct current amplifier</i>	მუდმივი დენის გამაძლიერებელი
<i>Lube. oil</i>	შესაზეთი ზეთი

ისეთი ტერმინები რომლებიც მარცვლებით იკვეცება შეიძლება გახდეს დამოუკიდებელი სიტყვა ენაში:

<i>loran (long range navigation)</i>	ლორანი
<i>radar (radio detection and ranging)</i>	რადიოლოკაცია, რადარი

სალიტერო ტერმინები, სადაც განმსაზღვრელი როლი ეკისრება რომელიმე ასოს, მისი გრაფიკული ფორმიდან გამომდინარე:

T - antenna	T-ს მსგავსი ანტენა
A-frame	A-ს მსგავსი ჩარჩო

ხანდახან ასოები პირობითად არის შერჩეული:

X-rays - რენტგენის სხივები

ტერმინების თარგმნისას შეიძლება შეხვედეთ შემდეგ შემთხვევებში:

ა) ტერმინების ნაწილი რომელთაც აქვთ საერთაშორისო ხასიათი გადადის ტრანსლიტერაციის გზით და არ სჭირდება თარგმნა:

<i>turbine</i>	<i>ტურბინა</i>
<i>separator</i>	<i>სეპარატორი</i>
<i>generator</i>	<i>გენერატორი</i>

ბ) ზოგიერთ ტერმინს აქვთ ზუსტი შესატყვისი ქართულად და გადმოიცემა შესაბამისი ეკვივალენტით. მაგალითად.

<i>hydrogen</i>	<i>წყალბადი</i>
<i>voltage</i>	<i>ძაბვა</i>

გ) საკმაოდ დიდი ნაწილი ტერმინებისა ითარგმნება კალკირების გზით. ე.ი. ქართულში გადმოდის სიტყვასიტყვით:

<i>main steam boiler</i>	<i>მთავარი ორთქლის ქვაბი</i>
<i>Two-stage pump</i>	<i>ორსაფეხურიანი ტუმბო</i>

ხშირად ხდება, რომ ლექსიკონში ვერ ვპოულობთ შესატყვის ტერმინს და ამიტომ იძულებული ვართ ვთარგმნოთ აღწერითად:

<i>high pressure fuel lines</i>	<i>მაღალი წნევის მილები</i>
<i>combustion chamber</i>	<i>წვის კამერა</i>

Fuel transfer pump	საწვავის გადამწოდებელი ტუმბო
--------------------	------------------------------

რადგანაც ტერმინის დამახასიათებელი თვისება არის სემანტიკური საზღვრების სიზუსტე ამიტომ მას აქვს უფრო მეტი დამოუკიდებლობა კონტექსტთან მიმართებაში, ვიდრე ჩვეულებრივ სიტყვას.

ზოგიერთი არსებითი სახელები, რომლებიც გამოხატავს ადამიანის სხეულის ნაწილებს ან ტანსაცმელს, საზღვაო ტერმინოლოგიაში გამოხატავს მექანიზმების ნაწილებს ან თვითონ მექანიზმს:

სხეულის ნაწილი	ტერმინი
arm – მკლავი	arm - სახელური
Back-ზურგი	Back-დეტალის უკანა ნაწილი
Eye - თვალი	eyelet - ხვრელი, გასაველებელი
Cheek - ღოყა	Cheek - გვერდითი კედელი
Palm - ხელისგული	Palm - ნიხაბი
Heart გული	Heart ძირითადი ნაწილი
Head - თავი	Head - (დგუშის) თავი
Crown გვირგვინი	Crown სახურავი, გვირგვინი(მექანიზმის)
Lip ტუჩი	Lip – ნაპირი, კიდე
Shoulder მხარი	Shoulder მიღტუჩი
Elbow იდაყვი	Elbow კუთხური მიღყევი

ტანსაცმელი	ტერმინი
Pocket - ჯიბე	Pocket ჩაღრმავება
Coat- პალტო	Coat- დაფარვა, ფენა
Sleeve – სახელო	Sleeve – მიღისი
cap- კეპი	cap- თავი, სახურავი
Collar საყელო	Collar - მიღისი
Jacket ჟაკეტი	Jacket პერანგისგარე სივრცე
Skirt ქვედაკაბა	(piston) Skirt დგუშის კალთობი

ინგლისურ ენაში არსებობს ტერმინები რომლებიც წარმოქმნილია სხვადასხვა სასაუბრო სიტყვებისგან:

სიტყვა	ტერმინი
<i>Nut თხილი</i>	<i>Nut ქანჩი</i>
<i>Hull კანი, ნაჭუჭი</i>	<i>Hull კორპუსი(გემის)</i>
<i>Frame ჩარჩო</i>	<i>Frame შპანგოუტი</i>
<i>Line ხაზი</i>	<i>Line მილი</i>
<i>Bow მშვილდი</i>	<i>Bow გემის ცხვირი</i>
<i>Beam სხივი</i>	<i>Beams ბიძხი</i>
<i>Master ხელმძღვანელი</i>	<i>Master კაპიტანი</i>
<i>Engineer ინჟინერი</i>	<i>Engineer მექანიკოსი</i>
<i>Case ყუთი, კოლოფი</i>	<i>Case კორპუსი (ტუმბოს)</i>

გემებს უმეტეს შემთხვევაში ცნობილი ადამიანების (მწერლები, კაპიტნები, პოლიტიკოსები) სახელებს არქმევენ, მაგრამ ხშირად არქმევენ ქალაქის სახელებსაც.

უმეტეს შემთხვევაში გემების სახელები ტრანსკრიფციის მეთოდით ითარგმნება:

„United States“

„Great Eastern“

„Great Western“

„Edward Toll“

ხანდახან გვხვდება გამონაკლისებიც, გემის სახელი შეიძლება გადაითარგმნოს.მაგ:

„Europe“ – „ევროპა“

ტექნიკურ ლიტერატურაში ხშირად გვხვდება „ორმაგი უარყოფის“, შემთხვევები, როცა ნაწილაკი „not“ დგას ზედსართავი სახელის წინ უარყოფითი პრეფიქსით (მაგ.un). ასეთი წინადადებები შეიძლება გადავთარგმნოთ უარყოფის გარეშე, მტკიცებითი წინადადების ფორმით. მაგ.

“Complete burning out of air-heaters through soot fires is not uncommon.”

„is not uncommon“ ითარგმნება როგორც „ჩვეულებრივი მოვლენა“ (და არა „არ არის უჩვეულო“).

თარგმანის დროს ასევე სირთულეებს იწვევს ის, რომ ინგლისურ ენაში ფორმის შეუცვლელად სიტყვამ შეიძლება შეასრულოს სხვადასხვა მეტყველების ნაწილის ფუნქცია. მრავალფუნქციურობა განსაკუთრებით დამახასიათებელია შემდეგი მეტყველების ნაწილებისათვის: არსებითი სახელის, ზმნის, ზედსართავი სახელის, ზმნიზედისთვის. მრავალფუნქციურობა დამახასიათებელია აგრეთვე დამხმარე მეტყველების ნაწილებისთვის და ზმნის უპირო ფორმებისათვისაც. მაგ.

- *Screw*- ხრახნი (არს.სახ.), ჩახრახნა (ზმნა)
- *hammer*- ჩაქუჩი (არს.სახ.), მიჭედვა (ზმნა)
- *Saw* - ხერხი (არს.სახ.), ხერხვა (ზმნა)
- *Round* მრგვალი (ზედ.სახ.), წრე (არს.სახ.), დამრგვალება (ზმნა), გარშემო (თანდ.)
- *nail* ლურსმანი (არს.სახ.), ლურსმნის ჩაჭედვა (ზმნა)

აუცილებელია მთარგმნელმა კარგად იცოდეს ორივე:საზღვაო ტერმინოლოგია და ტექნიკური საგანი.

ხშირად არის შემთხვევა როცა წინადადებაში, ლიტერატურულ ნაწარმოებში ან ტექნიკურ ტექსტში, გამოყენებულია ორი მსგავსი ტერმინი, რაც იწვევს გაუგებრობას თარგმნისას. მაგ: “erection”- დანადგარი და “installation” - დანადგარი შეიძლება შეგვხვდეს ერთ წინადადებაში. ასეთი რამ ხშირად ხდება ინგლისურ ენაში ეფექტის გასაძლიერებლად. ასეთ შემთხვევაში ქართულად უნდა ვთარგმნოთ მხოლოდ ერთი.

სიტყვა- “rate”, “rating”, “range” ხშირად გამოიყენება საზღვაო ტერმინოლოგიაში. ეს ტერმინი გამოიყენება ფაქტობრივად ყველა საზღვაო ენერგეტიკული დანადგარის, განსაკუთრებით ყველა შიგაწვის ძრავის აღწერის დროს.

“range” ითარგმნება, როგორც ”დიაპაზონი” სიმძლავრის დიაპაზონი. ”power range”

“range” - სერია, კლასი

A wide range - ”სხვადასხვა სახეობის”, ”ფართო არჩევანი” (A wide range of fuels – საწვავის სხვადასხვა სახეობა).

საზღვაო ტერმინოლოგიაში ითარგმნება როგორც:

- 1) *rate* - სიჩქარე (*rate of revolution* ბრუნვის სიჩქარე)
- 2) *rate* -საფეხური (*rate of development* განვითარების საფეხური)

სიტყვა -rating ითარგმნება, როგორც სიმძლავრე. ის გამოიყენება აბრევიატურებში:

MCR (maximum continuous rating)

ECR (economic continuous rating)

ინგლისურ ენაში ხშირად გვხვდება სიტყვები, რომლებსაც აქვთ სხვადასხვა მნიშვნელობა. მაგ. “Close” დახურვა საზღვაო ტერმინოლოგიაში გამოიყენება, როგორც ძირფესვიანი შემოწმება (რომელიმე საზ. დანადგარის).

Close to smth - რაიმესთან ახლოს

Close inspection - ძირფესვიანი შემოწმება

სიტყვა “even” ნიშნავს _ ”აგრეთვეს”, “სწორს” მაგრამ საზღვაო ტერმინოლოგიაში უფრო ხშირად ითარგმნება, როგორც ”თანაბარი” “even distribution”- თანაბარი განაწილება.

შემდეგ სიტყვებს აქვთ რამდენიმე მნიშვნელობა:

bearing საკისარი, პელენგი

frame შპანგოუტი, ჩარჩო (ძრავის)

current დენი, დინება

Pattern დიაგრამა, მოდელი, მაგალითი

Run მუშაობა, ბრუნვა

Step საფეხური, სტადია, ეტაპი

Term ტერმინი, ვადა, პირობა

Unit დანადგარი, ელემენტი, ერთეული

Number რიცხვი, რაოდენობა

Pattern- ნიმუში, დიაგრამა

Degree- გრადუსი, ხარისხი

Figure - ციფრი, ნახაზი

Generation- (ორთქლის) წარმოქმნა, (დენის) გამომუშავება

order- შეკვეთა, ბრძანება

rating–სიჩქარე, სიმძლავრე

run- მუშაობა, ბრუნვა

term–ტერმინი, ვადა

unit–დანადგარი, ელემენტი

ისეთი ტერმინების თარგმნა ლექსიკონის დახმარებით, რომლებსაც აქვთ ერთი მნიშვნელობა არ წარმოადგენს სირთულეს. მაგ: *pump, separator, mooring*

სხვაგვარადაა საქმე, როცა ერთ ინგლისურ ტერმინს აქვს რამდენიმე ქართული შესატყვისი.

switch	ჩამრთველი, კომუტატორი
--------	--------------------------

ასეთ შემთხვევაში შესატყვისის არჩევა შესაძლებელია მხოლოდ საგნის კარგი ცოდნით. მაგალითისათვის უნდა ავიღოთ შემდეგი წინადადება:

Most of the modern radio-transmitters can communicate both telegraph and telephone signals.

მთარგმნელი, თუ არა აქვს საკმარისი ცოდნა რადიოგადამცემის სფეროში ამ წინადადებას გადათარგმნის შემდეგნაირად:

თანამედროვე რადიოგადამცემების უმრავლესობას შეუძლიათ გააანგზავნონ როგორც სატელეგრაფო ასევე, სატელეფონო სიგნალები.

სწორი ტექნიკური თარგმანი ამ წინადადებისა არის შემდეგი:

თანამედროვე რადიოგადამცემებს უმეტესობას შეუძლიათ მუშაობა როგორც სატელეგრაფო ასევე, სატელეფონო რეჟიმში.

ძირითადი მახასიათებლები სამეცნიერო ტექნიკური ტექსტისა არის შინაარსის ზუსტი და მკაცრი გადმოცემა, მკაფიო განსაზღვრა და ფორმის ლაკონურობა.

ინგლისური ტექსტის თარგმნისას მთარგმნელმა სრულად და ზუსტად უნდა გადმოგვცეს აზრი, ისეთი ფორმით, რომელსაც შეესატყვისება ქართული სამეცნიერო ტექსტი და არ უნდა მოხდეს ტექსტის არასწორად თარგმნა ან კალკირება. ილუსტრაციისათვის შევჩერდებით ინგლისური ტექსტების სტილისტურ-გრამატიკულ თავისებურებებზე, რომლებიც უცხოა ქართული სამეცნიერო ტექნიკური ლექსიკონისთვის.

ინგლისურ ტექსტებში, რომლებიც აღწერთი ხასიათისაა, ხშირად გამოიყენება მომავალი დრო ჩვეულებრივი მოქმედების აღწერისათვის. კონტექსტის გათვალისწინებით ასეთი წინადადებები უნდა გადავთარგმნოთ არა მომავალ არამედ ახლანდელ დროში.

ინგლისურ სამეცნიერო ტექნიკურ ტექსტებში საკმაოდ ხშირად გვხვდება ვნებითი გვარი, ქართულში ის გაცილებით ნაკლებად გამოიყენება.

ხანდახან ასეთი ტექსტის თარგმნისას აუცილებელი ხდება ვნებითი გვარის მოქმედებითი გვარით ან სხვა ფორმებით შეცვლა, რომელიც უფრო მისაღებია ქართული ენისათვის:

The hull engine is repaired by the engineer.

ეს წინადადება შეიძლება გადავთარგმნოთ შემდეგნაირად:

<i>ძრავა შეკეთებულია.</i>
<i>მექანიკოსმა შეაკეთა ძრავა.</i>
<i>ძრავა შეკეთებულია მექანიკოსის მიერ.</i>

ინგლისური სამეცნიერო-ტექნიკურ ტექსტების ავტორები ხშირად გამოიყენებენ სხვადასხვა აბრევიატურას, რომლებიც ასეთი ფორმით არ გამოიყენება ქართულ ენაში:

<i>d.c. (direct current)</i>	<i>მუდმივი დენი</i>
------------------------------	---------------------

<i>a.c. (alternating current)</i>	<i>ცვლადი დენი</i>
<i>TDC</i>	<i>ზედა მკვდარი წერტილი</i>
<i>b.p. (boiling point)</i>	<i>ღუღილის ტემპერატურა</i>
<i>Ss(starboard side)</i>	<i>მარჯვენა ბორტი</i>
<i>Ps(portside)</i>	<i>მარცხენა ბორტი</i>
<i>ETD(estimated time of departure)</i>	<i>გასვლის მიახლოებითი დრო</i>
<i>ETA(estimated time of arrival)</i>	<i>შემოსვლის მიახლოებითი დრო</i>

ასეთი შემოკლებები უნდა ვთარგმნოთ სრულად.

ზოგიერთი სიტყვა ან გამოთქმა არ გამოიყენება ქართულ ენაში, ჩვენთან არ არის დამკვიდრებული. თარგმნისას ისინი უნდა შევცვალოთ შესატყვისი ქართული რეკვივალენტებით, ე.ი. იმ გამოთქმებით რომლებიც შეესაბამება შინაარსობრივად და უფრო მიღებულია ქართულ ენაში:

We have learned to manufacture dozens of construction materials to substitute iron.

სიტყვა **“dozen”** ქართულ ენაზე ითარგმნება, როგორც “ათობით”.

ჩვენ შევისწავლეთ ათობით საშენი მასალის გამოყენება, რომელიც ცვლის რკინა.

იმისათვის, რომ სწორად გავიგოთ და ვთარგმნოთ სამეცნიერო-ტექნიკური ტექსტები, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, კარგად უნდა ვიცოდეთ მოცემული საგანი და მასთან დაკავშირებული ინგლისური ტერმინოლოგია.

გარდა ამისა ტექსტის შინაარსის ზუსტად გადმოცემისათვის უნდა ვიცოდეთ შესაბამისი ქართული ტერმინოლოგია და კარგად უნდა ვფლობდეთ სალიტერატურო ქართულ ენას.

§ 2. საზღვაო ტერმინოლოგიის თარგმნის სპეციფიკა მხატვრულ ლიტერატურაში

ლიტერატურული თარგმანი არის მხატვრული ლიტერატურის და მხატვრული ტექსტების თარგმნა. თითქოს სჩანს, რომ ლიტერატურული თარგმანი საკმაოდ მარტივია, მაგრამ მხატვრული ტექსტების თარგმნა ძალიან სპეციფიკურია. ლიტერატურული თარგმანის დროს არ შეიძლება ტექსტი, წინადადებები სიტყვასიტყვით ვთარგმნოთ. აქ არ შეიძლება მოხდეს კალკირება, უნდა იგრძნო ენა. ლიტერატურულ თარგმანში აუცილებელია სათარგმნი ტექსტის ფორმის, შინაარსის და სტრუქტურის შენარჩუნება, ამიტომაც სხვადასხვა მთარგმნელის მიერ შესრულებული ნაწარმოებები გასხვავდება ერთმანეთისგან. ასეთი თარგმანები ნამდვილი ხელოვნებაა, რადგან ესთეტიკური ეფექტი მიიღწევა შესაბამისი ენობრივი საშუალებებით. მთარგმნელმა თავისთავად უნდა შეინარჩუნოს ტექსტის შინაარსი, მისი დედააზრი, ავტორის სტილი, არ შეიძლება შეცვალოს თვითნებურად.

ასეთ ნაწარმოებებში გვხვდება უამრავი გამომხატველი საშუალებები: მეტაფორები, მეტონიმები, ფრაზული გამონათქვამები. მთარგმნელმა ისინი უნდა შეეცადოს ყველაფერი ეს თარგმნოს სწორად და არ დაირღვოს ავტორის სტილი. ლიტერატურული და ტექნიკური თარგმანი სრულიად განსხვავდება ერთმანეთისგან.

მხატვრული ლიტერატურის თარგმნის სირთულე ისაა, რომ გადმოვცეთ ავტორის აზრი და ზრახვები. ისინი უნდა გადმოვცეთ არა მხოლოდ ფაქტებით, არამედ შევინარჩუნოთ ტექსტში არსებული ფსიქოლოგიური და ემოციური ელემენტები, მაგრამ სამეცნიერო-ტექნიკური ტექსტების თარგმნა, რომელსაც არა აქვს ასეთი ელემენტები, ერთის მხრივ უფრო მარტივია, ზუსტად უნდა გადმოვცეთ ავტორის აზრი და შესაძლებლობისდაგვარად უნდა შევინარჩუნოთ მისი სტილი.

მარინისტულ მხატვრულ ნაწარმოებებში გვხვდება საკმაოდ ბევრი საზღვაო ტერმინი. ტერმინოლოგიისა და საზღვაო ფრაზების თარგმანისას აუცილებელი მთარგმნელმა კარგად იცოდეს ტერმინოლოგია და ერკვეოდეს საზღვაო სფეროში. გარდა ტერმინებისა და ფრაზებისა ასეთ ტექსტებში გვხვდება სხვადასხვა

საზღვაო წესჩვეულება, მეზღვაურთა ტრადიციები, ხშირად აღწერილია საზღვაო ავარიები, კურსის აღება, შეცვლა ამიტომ აუცილებელია მთარგმნელმა საკმაოდ კარგად იცოდეს საზღვაო ტერმინები და მეზღვაურთა საქმიანობა.

ჩვენ განვიხილეთ რამდენიმე მარინისტული ტექსტი, გაგაანალიზეთ მათი ქართული თარგმანები. ასეთ ნაწარმოებებში საკმაოდ კარგად არის ნათარგმნი ტერმინოლოგია და კარგად ხჩანს საზღვაო სფერო. როგორც ჩანს ბევრ შეხვევაში მთარგმნელი პოულობს საზღვაო ტერმინის ქართულ შესატყვისს, მაგრამ არის შემთხვევები, როცა ისინი ვერ პოულობენ ქართულ შესატყვისს და ისინი ტექსტში უბრალოდ ახსნილია, ან რუსული ტერმინი არის შემოტანილი. მაგალითად “**mainmast**” – გადათარგმნილია, როგორც “გროტმაჩტა” (“грот-мачта”) ქართული შესატყვისი კი არის “გროტ-ანძა”. **foremast** - გადათარგმნილია როგორც “ფოკმაჩტა” (фок-мачта) ქართული შესატყვისი კი არის წინაანძა, ფოკ-ანძა. აშკარაა, რომ სიტყვა მაჩტა არ არის ქართული საზღვაო ტერმინი. ხშირ შემთხვევაში ქართული ტერმინის არარსებობის გამო ისინი განმარტებულია. მაგ: **“booms”** - *აფრების დასამაგრებელი ძელები*. არის შემთხვევები, როცა ქართულ თარგმანში გამოტოვებულია ტერმინი, ან პირიქით ქართულ თარგმანში მოცემულია ტერმინი რომელიც არ გვხვდება ორიგინალში. მაგ: *“We worked on; but the water increasing in **the hold**, it was apparent that the ship would founder; “კვლავ განვაგრძობდით მუშაობას, მაგრამ წყალი თანდათან მატულობდა და აშკარა იყო, რომ გემი ჩაიძირებოდა.”* წინადადება სიტყვასიტყვით რომ ვთარგმნოთ, მივიღებთ: **“წყალი თანდათან მატულობდა ტრიუმში”**. როგორც აღვნიშნეთ ლიტერატურული თარგმანის დროს შეუძლებელია სიტყვასიტყვით თარგმნა.

საკმაოდ საინტერესოა ჰერმან მელვილის “ მობი დიკი ანუ თეთრი ვეშაპი” საზღვაო თემატიკით და ტერმინოლოგიის მხრივ. რეალისტურად და კარგად არის აღწერილი საზღვაო საქმიანობა და ტექსტში გამოყენებულია უამრავი საზღვაო ტერმინოლოგია. თარგმანის დროს შეძლებისდაგვარად გადმოცემულია ტერმინები, მაგრამ არის რამდენიმე უზუსტობა. მოვიყვანთ რამდენიმე მაგალითს.

“It is quite as much as I can do to take care of myself, without taking care of ships, barques, brigs, **schooners**, and what not” (Melville 2009:12).

“ისიც მეყოფა, ჩემს თავზე ზრუნვას რომ ავუდივარ, სად შემძლია ხომალდებზე, ბარკასებზე, ბრიგებზე, კარჯაპებზე და სხვა მისთანებზე ფიქრი” (მელვილი 1983: 25).

ტერმინი **schooner** ქართულ ლექსიკონებში განმარტებულია, როგორც “სანდალი” რუსულ ლექსიკონებში კი “шхуна”

“That's the **Grampus's** crew” (Melville 2009:19).

“**კაშალოტი**” მეზღვაურები არიან!” (მელვილი 1983: 36).

გემის სახელები ხშირ შემთხვევაში არ ითარგმნება ისინი გადადის კალკირების გზით, მაგრამ არის შემთხვევები, როცა ისინი ითარგმნება. ამ შემთხვევაში კი გემის სახელწოდება “**Grampus**” ნათარგმნია, როგორც “**კაშალოტი**”

სიტყვა “Grampus” ლექსიკონებში განმარტებულია, როგორც “დეღფინი.” ეს სიტყვა თავითავად რუსული ენის გავლენას განიცდის.

“I seed her reported in the offing this morning; a three years' voyage, and a **full ship**” (Melville 2009:19).

“დილით წავიკითხე, “კაშალოტი” რეიდზე დადგაო. სამი წელია ზღვაში არიან და ალბათ **გავსებული ტრიუმებით** დაბრუნდებოდნენ“ (მელვილი 1983: 36).

მართალია, ინგლისურ ტექსტში სიტყვა ტრიუმი არ არის ნახსენები, ის სიტყვასიტყვით ითარგმნება როგორც “**საფხე გემით**”, მაგრამ მთარგმნელმა თავისი ინტერპრეტაციით თარგმნა ეს წინადადება. ტრიუმი გამოიყენება გემზე ტვირთის შესანახად, თავისთავად იგულისხმება, რომ საქონელი ინახებოდა ტრიუმებში.

“At last, passage paid, and luggage safe, we stood on **board the schooner**“ (Melville 2009:47).

“და აი, მგზავრობის ფულიც გადავიხადეთ, ბარგიც მოვათავსეთ და **ჰაკეტბოტის გემბანზე** ავედით”(მელვილი 1983: 88).

ამ შემთხვევაში გემის სახელი არ არის ნახსენები ამ წინადადებაში. სიტყვასიტყვით რომ ვთარგმნოთ იქნება “**სანდალზე**” ან “**სანდალის ბორტზე**.” მაგრამ კონტექსტიდან გამომდინარე ავტორმა შეცვალა სიტყვა.

“so, **after a fine run**, we safely arrived in Nantucket” (Melville 2009:49).

“აი **ზურგის ქარმა** მშვიდობიანად ჩაგვიყვანა ნანტაკეტში” (მელვილი 1991: 91).

ეს წინადადება სიტყვასიტყვით რომ ვთარგმნოთ მივიღებთ შემდეგ თარგმანს:

“ამგვარად კარგი მაგზავრობის შემდეგ, ჩვენ მშვიდობიანად ჩავედით ნანტაკეტში”, მაგრამ ზურგის ქარი იმ დროს კარგი მაგზავრობის საწინდარი იყო, რაც თავისთავად გულისხმობს წარმატებულ მაგზავრობას.

“At the period of our arrival at the Island, the heaviest **storage** of the Pequod had been almost completed; comprising her beef, bread, water, fuel, and iron hoops and staves” (Melville 2009:72).

“როცა კუნძულზე ჩავედით, პეკოდის **ტრიუმები** თითქმის მთლიანად იყო დატვირთული საქონლის ხორციით, პურიით, წყლით, საწვავით, რკინის საღებავებითა და საკასრე ფიცრებით” (მელვილი 1983: 131).

storage – საწყობი, საცავი, ტექსტში ნათარგმნია როგორც “ტრიუმი”

"Mr. Starbuck, drive **aft**" (Melville 2009: 90).

” მისტერ სტარბუკ, **ოკაჩხისაკენ** გამორეკეთ ყველანი” (მელვილი 1983: 137).

სიტყვა **aft** ითარგმნება როგორც “**კიჩოზე**”.

რამდენიმე მაგალითს მოვიყვანო სტივენსონის “განძის კუნძულიდან”

“I did not tell you that Blandly, who, by the way, is to send **a consort** after us if we don't turn up by the end of August, had found an admirable fellow for sailing master”(Stevenson 2010:30).

“აქამდე არ მითქვამს თქვენთვის, რომ ბლენდლიმ, სხვათა შორის, **მაშველი ხომალდი** უნდა გამოგვიგზავნოს, თუ ვინიცობაა აგვისტოს ბოლოსთვის არ დავბრუნდით, კაპიტნად საუცხოო ვინმე გვიშოვა” (სტივენსონი 1969: 49).

“**a consort**” – გამცილებელი გემი, თანმხლები გემი.

“The whole **schooner** had been overhauled; six **berths** had been made astern, out of what had been the after-part of the main hold; and this set of **cabins** was only joined to the galley and forecabin by a sparred passage on the port side” (Stevenson 2010:39).

“მთელი გემის განწყობილება გახალისდა; კიჩოზე, მთავარი ტრიუმის უკანა ნაწილში, 6 კაბინა იყო გამართული. ეს კაბინები სამზარეულოსა და წინა ერდოს მარტო ძელური გასასვლელით უკავშირდებოდა გემის მარცხენა მხარეს” (სტივენსონი 1969: 63).

schooner გათარგმნილია როგორც გემი, ხოლო **berth** და **cabin** კი კაბინა, ქართულად ორივე უნდა ითარგმნებოდეს როგორც “კაიუტა”, რადგან საზღვაო ტერმინი არის კაიუტა.

“I could hear people tumbling up from the **cabin** and the **fok's'le**” (Stevenson 2010:48).

“მესმოდა, როგორ გამოვბოდა ხალხი კაბინიდან და მეზღვაურთა სამყოფელიდან.” (სტივენსონი 1969: 78).

ამ შემთხვევაშიც იგივე მეორდება.

“The Hispaniola was rolling **scuppers** under in the ocean swell. The **booms** were tearing at the blocks, the rudder was banging to and fro, and the whole ship creaking, groaning, and jumping like a manufactory” (Stevenson 2010:53).

“ ისპანიოლა ისე ძალიან ქანაობდა ოკეანის ტალღებში, რომ წყალი გემბანის დასაწრეტ ღარებში ასხამდა. აფრების დასამაგრებელი ძელები ერთმანეთს ეხლებოდა, საჭის სახელური იქით-აქეთ აწყდებოდა და მთელი გემი ფაბრიკასავით ხმაურობდა, ჭრაჭუნებდა და კვნესოდა”(სტივენსონი 1969: 87).

“**booms**” - აფრების დასამაგრებელი ძელები”. ამ შემთხვევაში მთარგმნელს ტერმინი განმარტებული აქვს.

“Suddenly the **schooner** in front of me gave a violent yaw, turning, perhaps, through twenty degrees; and almost at the same moment one shout followed another from on board” (Stevenson 2010:95).

“უცბად ჩემს წინ მიმავალმა **სომალდმა** მძლავრად მოუხვია – ასე, ოცი გრადუსით მაინც შეტრიალდა. იმავე წამს ერთი მეორეზე მოისმა ყვირილი გემიდან” (სტივენსონი 1969: 151).

“schooner” შეცვლილია ტერმინით “სომალდი”

“I had scarce gained a position on the **bowsprit**, when the **flying jib** flapped and filled upon the other tack, with a report like a gun. The **schooner** trembled to her keel under the reverse; but next moment, the other sails still drawing, the jib flapped back again and hung idle“ (Stevenson 2010:99).

“ის-ის იყო, გემის **ცხვირიდან წინ გადმოშვერილ** ძელზე მოვმაგრდი, რომ წინა **სამკუთხა აფრამ** ისე გაიტყლაშუნა თითქოს ზარბაზანი დასცალესო და მეორე მხარეს გაიბერა. ქარის უკუდარტყმამ მთელი **სომალდი** თავიდან ფსკერამდე შეაზანზარა, მაგრამ მეორე წამს, თუმცა იალქნები ისევ იბერებოდა, წინა აფრამ კიდევ გაიტყლაშუნა და უქმად ჩამოეკიდა” (სტივენსონი 1969: 159).

”bowsprit“- ქართულად ითარგმნება როგორც “ბუშპრიტი”

bowsprit –ამ შემთხვევაში ითარგმნელს ტერმინი განმარტებული აქვს - “გემის ცხვირიდან წინ გადმოშვერილი ძელი.” არ არის მოცემული ტერმინის შესატყვისი თარგმანი.

“The jibs behind me cracked aloud; the rudder slammed to; the whole ship gave a sickening heave and shudder, and at the same moment the **main-boom** swung inboard, the sheet groaning in the blocks, and showed me the **lee after-deck**”(Stevenson 2010:99).

“ჩემს ზურგს უკან სამკუთხა აფრებმა ხმამაღლა გაიტკაცუნეს. საჭე მოტრიალდა; გემი მძიმედ აჭრაჭუნდა და აცახცახდა. იმავე წამს **მთავარი აფრის ქვემო ძელმა**

გადაიწია, იალქნების სამართავმა თოკებმა ჭრიალი მორთეს და კიხოს საქარე მხარეც გამოჩნდა” (სტივენსონი 1969: 159).

”main-boom” - მთავარი აფრის ქვემო ძელი. ამ შემთხვევაშიც მთარგმნელს ტერმინი განმარტებული აქვს.

“Now and again, too, there would come a cloud of light sprays over the **bulwark**, and a heavy blow of the ship's bows against the swell: so much heavier weather was made of it by this great rigged ship than by my home-made, **lop-sided coracle**, now gone to the bottom of the sea” (Stevenson 2010:99).

“მოაჯირის ზემოდან გამუდმებით მოდიოდა შხეფების წვიმა. ხომალდის ცხვირი მძიმედ ეჯახებოდა ტალღებს და ეს ვეება აღკაზმული გემი უფრო დიდ განსაცდელში ვარდებოდა, ვიდრე შინაურულად ნახელავი ნახელავი ჩემი **გვერდელა ნუშა**, რომელიც ახლა ზღვის ფსკერზე ეგდო”(სტივენსონი 1969: 159).

“**coracle**” ლექსიკონებში განმარტებულია 1) მებადურის ნავი 2) ტირიფის წნელისაგან დაწნული ტყავგადაკრული ნავი.

”coracle” იმ დროისათვის ტერმინის არარსებობის გამო, მთარგმნელმა თარგმნა, როგორც “ნუშა”. მთარგმნელმა შენიშვნაც დაურთო, რომ ისარგებლა სულხან-საბას განმარტებითი ლექსიკონით ”ნუშა“-ნავთ უმცირესი (სულხან-საბას განმარტება) და სულ პატარა ნავის ბაღლად ვისმარეთო.

ახლა მოვიყვანო მაგალითებს “რობინზონ კრუზოს თავგადასავლიდან”:

“we had all hands at work to strike our **topmasts**, and make everything snug and close, that the ship might ride as easy as possible. By noon the sea went very high indeed, and our ship rode forecastle in, shipped several seas, and we thought once or twice our anchor had come home; upon which our master ordered out the **sheet-anchor**, so that we rode with two anchors ahead, and the cables veered out to the bitter end”(Defoe 2010:6).

“საჭირო შეიქნა ყველას მიედო მონაწილეობა იალქნების ჩამოსხნაში, რათა გემი მტკიცედ მდგარიყო. შუადღისას ტალღები ყალყზე დგებოდა, გემმა ძლიერი რყევა იწყო, კარგა ბლომად წყალი ამოიხაპა. რამდენჯერ მოგვეჩვენა კიდევ, თითქოს ღუზას მოწყვეტოდეს და კაპიტანმა ბრძანა **სამარქაფო ჩაგვეშვა**. ასე რომ, ახლა ორი ღუზით ვუმავრდებოდით ქარიშხალს, რომელმაც სულმთლად მოუშვა ჩვენი ბაგირები“(დეფო 1996: 16).

sheet-anchor - სამარქაფო უნდა ვთარგმნოთ, როგორც “სათადარიგო ღუზა”

“We worked on; but the water increasing in **the hold**, it was apparent that the ship would founder” (Defoe 2010:7).

“კვლავ განვაგრძობდით მუშაობას, მაგრამ წყალი **თანდათან მატულობდა** და აშკარა იყო, რომ გემი ჩაიძირებოდა”(დეფო 1996: 16).

წინადადება სიტყვასიტყვით რომ ვთარგმნოთ, გამოვა: “**წყალი თანდათან მატულობდა ტრიუმში.**”

“He ordered the carpenter of his ship, who also was an English slave, to build a little state-room, or cabin, in the middle of the **long-boat**, like that of a barge, with a place to stand behind it to steer, and haul home the main-sheet; the room before for a hand or two to stand and work the sails” (Defoe 2010:12).

“ მან უბრძანა მონა ინგლისელ ღურგალს, რომ **კატარღაზე**, რომელიც ადრე ჩვენს გემზე იყო და რომელიც ჩვენი შეპყრობის შემდეგ მეკობრემ მიითვისა, კარჭაპის მსგავსად პატარა კაიუტა დაეშენებინა, რომლის უკანაც ერთი მესაჭის ადგილი იქნებოდა, ხოლო წინ ორი კაცი მოთავსდებოდა იალქნების გასაშლელად და სამართავად” (დეფო 1996: 26).

long-boat –ტექსტში ნათარგმნია როგორც კატარღა.

long-boat ლექსიკონებში განმარტებულია როგორც “ბარკასი”.

“I **jumped out of the cabin**, and immediately saw, not only the ship, but that it was a Portuguese ship” (Defoe 2010:18).

“მაშინვე ზე წამოვიჭერი, გარეთ გამოვევარდი და გემი დავინახე. ისიც გავარჩიე, რომ გემი პორტუგალიური იყო” (დეფო 1996: 37).

“**jumped out of the cabin**” – უნდა ითარგმნებოდეს - “გამოვევარდი კაიუტიდან”, თარგმანში სიტყვა კაიუტა გამოტოვებულია.

ახლა მოვიყვანო რამდენიმე მაგალითს ჯ. სვიფტის “გულივერის თავგადასავალი”

“I then took my tackling, and, fastening a hook to the hole at the **pro**w of each, I tied all the cords together at the end” (Swift 2005:27).

“ჩემს მიერ დამზადებული თოკები ამოვიღე მოკაკული ბოლო სამხედრო ხომალდების კიჩოებში გავუყარე და თოკის ბოლო ერთად შევკარი” (სვიფტი 1991: 35).

ტერმინი “**pro**w” - გადათარგმნილია როგორც კიჩო, მაგრამ განმარტებით ლექსიკონში აღწერლია “The forward part of a ship's hull; the bow”, ანუ გემის კორპუსის წინა მხარე, ცხვირი.

“We cast anchor within a league of this **cre**ek, and our captain sent a dozen of his men well armed in the long-boat, with vessels for water, if any could be found” (Swift 2005:46).

“**ბოლაზიდან** ერთი მილის მანძილზე ჩავუშვით ღუზა. კაპიტანმა თორმეტიოდე თავიდან ფეხებამდე შეიარაღებული მეზღვაური გაგზავნა წყლისათვის კარაპით” (სვიფტი, 1991:64).

“**cre**ek”- პატარა უბე, ყურე (ზღვის), მდინარის შესართავი.

“I saw our men already got into the **bo**at and rowing for life to the ship” (Swift 2005:46).

“ჩვენები კარკაპში ჩამსხდარიყვნენ და რაც ძალი და ღონე ჰქონდათ ნიჩაბს უსვამდნენ, რომ როგორმე საჩქაროდ მიედწიათ ხომალდამდის” (სვიფტი 1991: 65).

”boat” ნათარგმნია, როგორც “კარტაპი”

ლექსიკონებში კი ის განმარტებულია, როგორც – გემი, ხომალდი; ნავი, კანჯო.

“I left my poor wife big with child, and accepted an advantageous offer made me to be captain of the “Adventure”, a stout **merchantman of 350 tons**” (Swift 2005: 120).

“ერთხელ კიდევ დავტოვე ჩემი საბრალო მეუღლე და დავთანხმდი მეტად ხელსაყრელ წინადადებაზე: – **350 ტონა წყალწყვის უზარმაზარი სავაჭრო გემის “ადვენჩერის”** კაპიტნობა გამეწია.” (სეფტი 1991:87).

”merchantman of 350 ton” - ” 350 ტონა წყალწყვის სავაჭრო გემი”
ტერმინი “წყალწყვა” “displacement” ორიგინალში არ გვხვდება.

განვიხილოთ რამდენიმე მაგალითი ჯეკ ლონდონის “ზღვის მგელიდან”:

“I took up my position on the forward upper deck, directly beneath the pilot-house” (London 2010:2).

”გულმხიარულად მოვიკალათე ზედა ერლოზე ზედ **გემის ცხვირთან** ლოცმანის კაიუტის ქვეშ” (ლონდონი, 1971:5).

გემის ცხვირი - ორიგინალში არ გვხვდება.

“I remembered the **life-preservers** stored in the cabin.” (London 2010:5)

“უეცრად გამახსენდა **მაშველი სამკერდეები**. სამკერდეები ხომ კაიუტაში ინახებოდა” (ლონდონი, 1971: 9).

life-preserver – ლექსიკონებში განმარტებულია “სამაშველო სარტყელი, ჟილეტი”

“I descended to the **lower deck**. The Martinez was sinking fast, for **the water was very near**” (London 2010:6).

“ქვედა ერლოზე ჩავედი. ”მარტინესი” სწრაფად იძირებოდა. **წყალი ფალშბორტს მოსდგომოდა**” (ლონდონი 1971: 11).

“lower deck” – (ქვედა ერლო) ლექსიკონებში მოცემულია სიტყვა “ქვედა გემბანი”
“the water was very near” – “წყალი ფალშბორტს მოდგომოდა.”

სჩანს რომ ორიგინალში ტერმინი ფალშბორტი (bulwark) არ არის ნახსენები. გარდა ამისა ტერმინი ფალშბორტი არის რუსული ენიდან კალკირებული სიტყვა, თანამედროვე ლექსიკონებში მოცემულია ორივე განმარტება “ფალშბორტი” და “ცრუბორტი”.

“Sail had been made in the early watches, so that **the Ghost** was racing along under everything except the two topsails and the flying jib” (London 2010:28).

“ტოპსელებისა და ბომ-კლივერის გარდა დილის ვახტას ყველა აფრა აეშვა და “აჩრდილი” შურდულივით მიქროდა ღია ზღვაში” (ლონდონი 1971: 44).

“**the Ghost**” – გემის სახელი ამ შემთხვევაში გადათრავმნილია, როგორც “აჩრდილი”

“The **men** were all on **deck**” (London 2010:33).

“გემის მთელ ეკიპაჟს ერლოზე მოეყარა თავი” (ლონდონი 1971: 50).

როგორც ვხედავთ ტექსტში “**men**” ნათრგმნია როგორც “ეკიპაჟი”, ხოლო **deck** ნათრგმნია - “ერლო”

“**men**” ლექსიკონებში განმარტებულია როგორც “კაცი”, “ადამიანი”

“**deck**” ლექსიკონებში განმარტებულია – “გემბანი”.

“The Ghost is an eighty-ton schooner of a remarkably fine model. Her beam, or width, is twenty-three feet, and her length a little over ninety feet. A lead **keel** of fabulous but unknown weight makes her very stable, while she carries an immense spread of canvas. From the deck to the **truck** of the **maintopmast** is something over a hundred feet, while the **foremast** with its topmast is eight or ten feet shorter” (London 2010:33).

“ანრდილი ოთხმოცი ტონა წყალწყვის სანიმუშო აგებულების გემია. მისი სიგანე, საშუალოდ, ოცდასამ ფუტს უდრის, სიგრძე ცოტა-ცოტა ოთხმოცდაათი ფუტი იქნება. ზდაპრული სიმძიმის ტყვიის ხერხემალი – ფალშ-კილი, თუმცა მისი წონა ზუსტად არ იციან, დიდ სიმტკიცეს ანიჭებს და საშუალებას აძლევს ზურგიით ატაროს ვეებერთელა იაღქნები. გემბანიდან გროტ-სტენგას ლიღვაკამდე ას ფუტზე მეტია, მაშინ როდესაც ფოკ-მაჩტა სტენგიანად რვა თუ ათი ფუტით უფრო მოკლეა“(ლონდონი 1971:51).

ტერმინი “ფალშკილი” არ არის ორიგინალში

“foremast” – გადათარგმნილია როგორც “ფოკ-მაჩტა”, უნდა ვთარგმნოთ “წინაანძა, ფოკანძა”.

“He was still a sick man, and I more than once observed him creeping painfully aloft to a **topsail**, or drooping wearily as he stood at the wheel” (London 2010:73).

“საწყალი ჯერ კიდევ ავად იყო, რამდენჯერ დავინახე, რომ ძლივსძლივობით მიცოცავდა ვანტებზე, როგორ უჭირდა ილაჯგაწყვეტილს შტურვალზე დახრა. (ლონდონი 1971: 113).

“topsail” ნათარგმნია როგორც “ვანტები”

ლექსიკონებში კი განმარტებულია “topsail” ტოპსელი, მარსელი

"Down that **flying jib**, Mr. Van Weyden," Wolf Larsen commanded. "And stand by to back over the **jibs**" (London 2010:134).

“აუშვით ბომ-კლივერი მისტერ ვან ვეიდენ! – გასცა განკარგულება მეგლმა ლარსენმა, - და შეემზადეთ კლივერისა და სტაკსელის დასაჭიმად” (ლონდონი 1971: 200).

ტერმინი “სტაკსელი” არ არის ნახსენები ორიგინალში.

“There was the **mainmast**, fifteen inches in diameter at what was now the butt, still sixty-five feet in length, and weighing, I roughly calculated, at least three thousand pounds. And then came the **foremast**, larger in diameter, and weighing surely thirty-five hundred pounds“(London 2010:186).

“გროტ-მაჩტას სიგრძე 60-65 ფუტი იქნებოდა. დიამეტრიც ძირში, იქ, სადაც გადამსხვრეული იყო 15 დუიმი იყო, წონით, ჩემი ვარაუდით, სამი ათას ფუნტზე ნაკლები არაფრით არ იქნებოდა. ფოკ-მაჩტა გროტ-მაჩტაზე მსხვილი იყო და სიმძიმით სამი ათას ხუთასი ფუნტი იქნებოდა” (ლონდონი 1971: 271).

ტექსტში “**mainmast**” გადათარგმნილია როგორც - “გროტ-მაჩტა” ხოლო “**foremast**” როგორც - ”ფოკ-მაჩტა.”

აშკარაა, რომ ქართულ თარგმანში გამოყენებულია რუსული საზღვაო ტერმინები. ეს სიტყვები შემდეგნაირადაა განმარტებული ლექსიკონებში:

mainmast - грот-мачта გროტ-ანძა.

foremast - фок-мачта წინაანძა, ფოკ-ანძა

“**The fourth engineer** and the three oilers, after a warm interview with Wolf Larsen, were furnished with outfits from the slop-chests, assigned places under the hunters in the various boats and watches on the vessel, and bundled forward into the forecabin” (London 2010:110).

“ახალმოსული მექანიკოსი და სამი მზეთავი კაპიტანთან ცხარე კამათის შემდეგ მაინც გამოაწყვეს ძველმანებში და თავთავიანთი ადგილები მიუჩინეს სხვადასხვა ნაგზე. დააკისრეს ვახტირობაც” (ლონდონი 1971: 271).

“**the fourth engineer**” ტექსტში გადათარგმნილია, როგორც - “ახალმოსული მექანიკოსი”, მაგრამ ეს ტერმინი ითარგმნება, როგორც “მეოთხე მექანიკოსი.”

როგორც ვხედავთ, საკმაოდ რთულია ტერმინოლოგიის თარგმნა. საზღვაო ტერმინები გვხვდება როგორც ტექნიკურ ტექსტებში, ასევე მარინისტულ ნაწარმოებებში. აუცილებელია ზუსტად ვთარგმნოთ ტერმინები რათა თავიდან ავიცილოთ გაუგებრობა და ორაზროვნება. ამისათვის მთარგმნელმა კარგად უნდა იცოდეს, როგორც სალიტერატურო ენა, ასევე ტერმინოლოგია. მარინისტული

ნაწარმოების კვლევამ გვაჩვენა, რომ ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია ჯერ კიდევ არ არის ჩამოყალიბებული, ის ფორმირების პროცესშია.

თავი 4. ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბების ისტორია

§ 1. ნაოსნობის განვითარება საქართველოში

ქართული ნაოსნობის ისტორია უძველესი პერიოდიდან იღებს სათავეს. ძველი წელთაღრიცხვის პირველ ათასწლეულში წარმოიქმნა უძველესი ქართული სახელმწიფო - კოლხეთის სამეფო, რომელიც მდებარეობდა შავ ზღვაზე, ახლანდელი გაგრის ტერიტორიიდან მდინარე ჭოროხის შესართავამდე, ბათუმის პორტით. კოლხებს მჭიდრო კავშირი ჰქონდათ ახლო აღმოსავლეთის და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან.

საქართველოს შესახებ უამრავი ცნობაა შემონახულია ძველი ბერძენი, რომაელი, ბიზანტიელი და სხვა ისტორიკოსების – სტრაბონის, დიონკასიოსის, ტაცი-ტუსის, პროკოფი კესარიელის და სხვათა შრომებში.

ცნობილი ალექსანდრიელი პოეტი ალექსანდრე როდოსელი ძველი წელთაღრიცხვის მესამე საუკუნეში თავის ცნობილ პოემაში “არგონავტები” კოლხების შესახებ წერდა, რომ ისინი ინახავენ წინაპრების დაწერილ ხელნაწერებს, სადაც აღწერილია ყველა ზღვებისა და ხმელეთის საზღვრები მოგზაურობისათვის.

მან ვრცლად აღწერა არგონავტების ამბავი, სადაც აისახა ბერძნების წარმოდგენა შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე მცხოვრები ქართველების შესახებ, რომლებსაც ისინი კოლხებს უწოდებდნენ. ამ დროისათვის კოლხეთის სამეფო უძლიერესი სახელმწიფო იყო. ისინი სხვა სიმდიდრესთან ერთად ფლობდნენ ოქროს საწმისს. ბერძნები იაზონის მეთაურობით ჩამოვიდნენ მის წასადებად. არგონავტებმა ძნელი, ხიფათიანი მოგზაურობის შემდეგ, მედეას დახმარებით მოიტაცეს ოქროს საწმისი.

ჩვენს დროში, მეოცე საუკუნის ბოლოს, არგონავტების მარშრუტი გაიმეორა ინგლისელმა მეცნიერმა ტიმ სევერინმა. ამით მან დაამტკიცა, მაშინდელი ტექნიკური პირობებით ასეთი მოგზაურობის სრული შესაძლებლობა.

გარე სამყაროსთან დასაკავშირებლად ქართველები უძველესი დროიდან იყენებდნენ შავ ზღვას. შავი ზღვა სამდინარო ნაოსნობასთან ერთად ქმნიდა ერთიან სანაოსნო სისტემას. საქართველოს ერთიან სანავსადგურო პუნქტებით ფიჭვნარის

ნაქალაქარი, პეტრა – ციხისძირი, ბათუმი- გონიო, აფსაროსი, ფოთი – ფაზისი, სოხუმი - დიოსკურია.

ძველი წელთაღრიცხვის მეორე და პირველი საუკუნეების მიჯნაზე კოლხეთი ცნობილი იყო თავისი გემთმშენებლობისათვის გამოსადეგი ტყეებით და მეზღვაურებით. ჩვენი წელთაღრიცხვის პირველ საუკუნეში მდინარე ბათუსის შესართავთან უკვე არსებობდა პორტი “ბათუსი” (დღევანდელი ბათუმი). ჩვენი წელთაღრიცხვის პირველ, მეორე და შემდეგ საუკუნეებში ბათუმის პორტში შემოდის რომაელთა სამხედრო და სავაჭრო გემები. შემდეგ პეროლში ფეოდალურ საქართველოს ბათუმის პორტი ქვეყნისათვის ძალიან მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა, როგორც პორტი და სატრანსპორტო პუნქტი.

მეათე საუკუნის ცნობილი აღმოსავლური გეოგრაფიული ნაწარმოები “სახელმწიფოს საზღვრები” შავი ზღვა მოხსენიებულია როგორც “ქართული ზღვა”. სპეციალისტების აზრით ეს სახელწოდება მიეკუთვნება მერვე-მეცხრე საუკუნეებს.

მეცხრამეტე საუკუნიდან ბათუმისა და ფოთის პორტებს განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა. ამას საფუძვლად ედო პოლიტიკური და ასევე ეკონომიური პირობები. საქართველოს თავისი ხანგრძლივი ისტორიის მანძილზე ჰქონდა სატრანზიტო ქვეყნის მნიშვნელობა ევროპასა და აზია შორის. ამიტომაც იგი მუდამ იყო უცხო ქვეყნების ინტერესთა საგანი. აქ გადიოდა ცნობილი აბრეშუმის გზა (დღესაც აქტუალურია აბრეშუმის გზის აღდგენისა და ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების პერსპექტივა).

მეცხრამეტე საუკუნიდან დაიწყო კავკასიის ზღვისპირა ზოლის განვითარება, სანავსადგურო პუნქტებით: ბათუმი, ფოთი, სოხული, ანაკლია.

აგრეთვე მეცხრამეტე საუკუნიდან იწყება ევროპის ქვეყნების დაინტერესება ბათუმის სანაოსნო გზით დაემყარებინათ სავაჭრო-ეკონომიური ურთიერთობა აღმოსავლეთის მდიდარ ქვეყნებთან. ბათუმის ნავსადგურში სისტემატურად შემოდის რუსეთის, ინგლისის, ნორვეგიის, ავსტრიის, საბერძნეთის, საფრანგეთის, იტალიის და სხვა ქვეყნების სავაჭრო გემები. მნიშვნელოვანი იყო სატრანზიტო ვაჭრობა. რეგულარულად ხდებოდა მიმოსვლა ბათუმსა და ფოთს შორის.

ბათუმის ნავსადგურის საერთაშორისო ნაოსნობა განსაკუთრებული ინტენსიურობით იწყება მეცხრამეტე საუკუნის ოთხმოციანი წლებიდან.

შავი ზღვის სანაპიროზე პირველი ნავსადგურის მშენებლობა დაიწყო ყულევთან, მაგრამ იგი სანავსადგუროდ ძალიან მოუხერხებელი გამოდგა. შემდეგ დაიწყო ფოთის, ანაკლიის და ბათუმის პორტების განვითარება.

ბათუმის ნავსადგური წარმოადგენდა მოზრდილ ყურეს. იგი იყო უაღრესად მოხერხებული ბუნებრივი პირობების მქონე უსაფრთხო ნავსადგური.

ბათუმში რამდენჯერმე მოხდა ბათუმის ნავსადგურის რეკონსტრუქცია, რამაც მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა ყურეს სანავსადგურე პირობები. სანაოსნო გზით სულ უფრო იზრდებოდა ვაჭრობა მსოფლიოს უამრავ ქვეყანასთან. ვითარდებოდა სატვირთო, სატვირთო-სამგზავრო და საფოსტო-სამგზავრო მიმოსვლა. 1883 წელს გაიხსნა ბაქო-თბილისი-ბათუმის სარკინიგზო მაგისტრალი, დაიწყო ბაქოს ნავთობპროდუქტების ექსპორტი მსოფლიო ბაზარზე.

ბათუმში შემოჰქონდათ ხე-ტყე, სააფთიაქო საქონელი, პროდუქტები, ქვანახშირი. ბათუმის საზღვაო გზის ტვირთბრუნვაში მნიშვნელოვანი ადგილი ეჭირა ტრანზიტსაც.

თანდათან იზრდებოდა ბათუმის მოსახლეობაც, მნიშვნელოვნად გაიზარდა ნავსადგურის მუშათა რაოდენობაც, რომლებიც პირობების გაუმჯობესებას მოითხოვდნენ.

ასევე საქართველოში დაიწყო კვალიფიციური საზღვაო კადრების მომზადება. თანამედროვე ტიპის საზღვაო განათლებას საქართველოში აქვს საუკუნოვანი ისტორია. ჯერ კიდევ მე-20 საუკუნის დასაწყისში - 1901 წელს ნიკო ნიკოლაძის აქტიური მონაწილეობით ფოთში ჩამოყალიბდა პირველი საზღვაოსნო კლასები. 1918 წელს საზღვაო კადრების ნაკლებობის გამო ფოთში გაიხსნა საზღვაოსნო სასწავლებელი. 1921 წლიდან ბათუმში ფუნქციონირებს სამხედრო-საზღვაო სასწავლებელი, ხოლო 1929 წელს ბათუმის საზღვაო პორტში ჩამოყალიბდა სადამოს საზღვაო კურსები, რომელიც შემდეგ გადაკეთდა სადამოს საზღვაო-ინდუსტრიულ ტექნიკუმად. ფოთის საზღვაოსნო სასწავლებელი მოქმედებდა 1930 წლამდე, 1930 წელს სასწავლებლის ბაზაზე ჩამოყალიბდა ფოთის საზღვაო ტექნიკუმი, რომელიც 1939 წელს შეუერთდა ბათუმის საზღვაო ტექნიკუმს. 1944 წელს ბათუმის საზღვაო ტექნიკუმი გადაკეთდა დახურული ტიპის ბათუმის საზღვაოსნო სასწავლებლად. 1992 წელს ბათუმის იგი გადაკეთდა ბათუმის საზღვაო აკადემიად. ასევე საქართველოში არსებობს რამდენიმე საზღვაო კოლეჯი, სადაც ხდება მაღალკვალიფიციური საზღვაო კადრების მომზადება.

საზღვაო ფლოტი საქართველოში განსაკუთრებით განვითარდა მეოცე საუკუნეში. შეიქმნა საქართველოს საზღვაო სანაოსნო, რომელშიც შედის ბათუმის, ფოთის და სოხუმის პორტები. აქ ყოველდღიურად შემოდის უცხოური გემები.

§ 2. საზღვაო ტერმინოლოგიის განვითარება და ჩამოყალიბება საქართველოში

ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია დღესაც ფორმირების პროცესშია. ჯერ კიდევ XVIII საუკუნეში საზღვაო ტერმინები განმარტებული აქვს სულხან-საბას თავის განმარტებით ლექსიკონში “ლექსიკონი ქართული”, ანუ “სიტყვის კონა ქართული”. მეცნიერი ილია აბულაძე დიდი ხნის განმავლობაში იკვლევდა სულხან-საბას “სიტყვის კონას”. ილია აბულაძე წერს რომ ლექსიკონის შედგენა საკმაოდ რთული საქმეა, ამ წიგნს დიდი შრომის გამო ვახტანგ მეექვსემ შეარქვა “სიტყვის კონა”. სულხან საბა ორბელიანიც ძალიან შეწუხებული იყო იმით, რომ ქართული ენა დროთა განმავლობაში თანდათან ირღვეოდა, მისი აზრით ქართველებს ადრე ჰქონიათ ლექსიკონი მაგრამ დაჰკარგვიათ და ამის შედეგად ქართული ენა შერყვნილა. მისი აზრით ლექსიკონის დანიშნულება ენის სიწმინდის დაცვაა.

როგორც ილია აბულაძე ფიქრობს “უამთა ვითარება” ანუ “უამთა შლა”, როგორც ეს პირველის პარალელურად აქვს ნახმარი ლექსიკოგრაფს, იმ ხანას უნდა გულისხმობდეს, რომელსაც მოჰყვა საქართველოს ცალკე სამეფოებად და სამთავროებად დანაწილება და განსაკუთრებით XVI-XVII სს-ში შინაურ აშლილობათა და ირან-ოსმალეთის მომძლავრების გამო. სწორედ ენის წახდენის შესაკავებლად მიუყვია ხელი საბას “ქართული ლექსიკონის” შედგენისათვის.”

კვლევის შედეგად ილია აბულაძემ დაადგინა, რომ ლექსიკონი ენციკლოპედიურ და თარგმნით ხასიათს ატარებს. ლექსიკონში შესულია უცხო სახელები თარგმანებითურთ და გეოგრაფიული სახელები – მდებარეობის, სიმაღლე-სივრცის ჩვენებით.

ლექსიკონში ახსნილია, განმარტებულია სიტყვები და მაგალითები მოყვანილია სხვადასხვა წყაროებიდან, ლიტერატურიდან, ბიბლიიდან და სხვა.

ი.აბულაძე აღნიშნავს, რომ განსამარტავ სიტყვათა მარაგი ს-ს ორბელიანს უმთავრესად აღებული აქვს ქართული მწერლობიდან, როგორც თანადროული, ისე მეტადრე ადრინდელი ქართული ძეგლებიდან. თანადროული მწერლობიდან შეტანილი ლექსიკა სულხან-საბა ხანის მერყევი მართლწერითაა წარმოდგენილი

ავტოგრაფებში, რაც გამოცემაში ძველითაა შეცვლილი, სათანადო მითითებით სქოლიოში.

“ლექსიკოგრაფი ზოგჯერ განსამარტავ სიტყვასთან თუ განმარტებასთან დაკავშირებით წყაროებს იმოწმებს ან მათზე მიათითებს ხოლმე, ყველაზე ხშირად – ბიბლიის წიგნებს, განსაკუთრებით ლექსიკონის ბოლო რედაქციებში. “ქართული ლექსიკონის” ავტოგრაფულ ნუსხებს ილუსტრაციებიც მოეპოვება შემდეგი სიტყვების დასასათაურებლად: ნათესავი, ქარი, ქუეყანა, ცა და ჯოჯოხეთი. “ნათესავის” სურათი განმარტებასთან ერთად ამოღებულია იოანე დამასკელის “დიალექტიკასთან”(ს.ს. ორბელიანი 1991: 221).

“ლექსიკონი ქართულში” საკმაოდ საიტერესოდაა განმარტებული საზღვაო ტერმინები. ლექსიკონში გვხვდება შემდეგი ტერმინები:

ანკრა – ნავის ღუზა ლათინურად. ნავის სამართია სავალად.

აფთიონი- ნავის სამართი ტიშონი

აფრა- ქუდის ანაკეცი, გინა ნავის აფქიო

ესე არს ნავთა აფქიო, გინა ქუდის ანაკეცი. აფრა ეწოდების ნავთა და ხომალდთა აფქიოსა რომელ არს ქართა გამბერველობით ნავთა მატარებელი;

აფქიო – ნავის აფრა, რომელსა ქარი ბერავს.

ნავის აფრა რომელსა ნიავი ბერავს. ხომალდისა და ნავის აფრა.

აღელვება – ზღვის აბორკვეება

ვარცლი – ვარცლი ეწოდების მცირესა ნავსა, ხოლო ცომის ბურეჯსა მით ვარცლს უწოდებენ, ვითარმედ მგებანებისათვის.

ვრაქია – არს ადგილი ზღვათა შინა თხელი, გინა კლდოვანი, რომელსა ნავი ანუ ტივი ეკვეთოს, შეიმუსრვის, რომელსა მეჩეხსა უწოდებენ.

ზღუა – შესაკრებელი წყალთა.

ზღვის კაცი – ზღვაში მოარულნი

ზღვის პირი – ზღვის კიდე

ზღვის ღმერთი - ნებტუნ

კატარღა – ნავი(ა) საბრძოლელი. საბრძოლელი ნავი.

კბოდე – ზღვისა და წყლის პირი კლდოვან ფლატ(ო)იანი ჩაუვალი.

კოპანო – ნავია ერთი.

ლიღვი – ბადის საქსოვი ჩხირი.

ლიმენა – ელენობრივ ნავსაყუდელი.

მენავე – ესენი არიან ყოველნი ნავთა მუშაკნი; ხოლო ნ ა ვ ს ე ეწოდების ნავის მაშენებელსა და ნ ა ვ კ ო ს ა ლ ა რ ი - მენავეთ მოძღვარსა, ხოლო მ ე პ რ ო რ ე – მენავეთ უხუცესსა, მ პ ი რ ვ ე ლ ო ბ ნ ი – მენავეთ გამგებელსა, ნავტური კატარლის მნესა და ნ ა ვ ტ ე – მომცრო ნავის მენავესა, ხოლო მ ხ ე რ ვ ა ლ ი – ნავის მავლინებელსა, რომელსა უპყრიეს ტიმონი და მ ე ა ფ ქ I ო ე – აფრის გამგებელსა.

ნაპირი – ზოგად ყოველთა კიდეთა სახელი არს ხოლო ზღვათა და წყალთა ნაპირსა ეწოდების კ ი დ ე. (გვ-575)

პელაგონი – ზღვის სივრცის მზარე. ზღვის სივრცის კერძი. ზღვის სიღრმე და გული. ზღვის შუაგული.

სანდალი – ნავია მომცრო

ფსკერი – ფსკერი არის კიდობანთა და ჭურჭელთა, ნავთა და მისთანათა შინავანი ძირის კერძი.

ღელვა – ზღვის აღშფოთება.

ღუზა – ხომალდის კავი. ხომალდის დასაყენებელი რკინ(ა). ხომალდის რკინა.

ხომალდი – დიდი ნავი. დიდი ნავთავანია.

ჯალამბარი – დიდი ქვის მადლა ასატანი.

თანამედროვე ქართული ენის განმარტებით ლექსიკონში ეს სიტყვები შემდეგნაირადაა განმარტებული:

აფრა – ხომალდის (ნავის) ანძაზე მიმაფრებული საგანგებო ტილო ხომალდის ასამოდრავებლად ქარის ძალის გამოყენებით.

მენავე – ნავის პატრონი, ნავის წამყვანი.

ღუზა – გრძელ ჯაჭვზე მობმული რკინის კავებიანი ღერო, რომელიც ზღვის ან მდინარის ფსკერზე ჩაშვებისას კავებიტ ნიადაგს ეჭიდება და გემს ერთ ადგილას აჩერებს.

ხომალდი – დიდი საზღვაო გემი.

ზღვა – ოკეანის ნაწილი, მლაშე წყლის დიდი მასა, მეტ-ნაკლებად შემოსაზღვრული ხმელეთით.

კარაპა – “მომცრო ნავი” (საბა)

ერთგვარი მომცრო გემი (კარჭაპზე მომცრო)

ზოგ შემთხვევაში ს.-ს. ორბელიანის განმარტებები გამოყენებულია თანამედროვე განმარტებით ლექსიკონშიც. მაგ:

ერაქია – თხელი ადგილი ზღვაში, ზღვის ქვეშა კლდე (საბა)

კოპანო – ნავია ერთგვარი, ვარცლზე დიდი, კარაპაზე მცირე. (საბა)

კარაპა – “მომცრო ნავი” (საბა)

ზოგ შემთხვევაში “სიტყვის კონაში” განმარტებულ სიტყვას, დამატებული აქვს მეორე მნიშვნელობა, რომელიც გამოსატავს სხვადასხვა ტექნიკურ ტერმინს. მაგ:

მუხრუჭი – ტექ. მოწყობილობა მანქანების ამოძრავებისთვის, მოძრაობის შესანელებლად ან გასახერხებლად.

ლილეი – ტექ. სხვადასხვა მანქანის ნაწილი – ცილინდრი, რომელიც ბრუნავს თავისი ღერძის გარშემო.

ჯალამბარი – ბლოკის სახის მქონე საგანგებო მოწყობილობა, რომელსაც იყენებენ სიმძიმეთა ასაწევად.

აღსანიშნავია აგრეთვე ნიკო ჩუბინიშვილის “ქართული ლექსიკონი”. ის ლექსიკოგრაფიულ მუშაობაში ძირითადად საბა ორბელიანის მიმდევარია. იგი მიჰყვება მის მეთოდს, მაგრამ ცალკეულ პრინციპულ საკითხებში იყენებს საკუთარ ახალ მეთოდს. ნიკო ჩუბინიშვილის ლექსიკონში განმარტებულია და ნათარგმნია რუსულად რამოდენიმე საზღვაო ტერმინი. მაგ:

ანძა - ნაქუსი, ძალა, ძელი აღმართული.

ზვირთი – ზღუათა და მდინარეთა შინა დიდროვანი ტალღა ამოქანებული.

ზღუა – შესაკრებელი წყალთა.

ნავტიკი – მცირე ტივი, ანუ ლასტი, ქვეშედამ გაბერილის გუდებით მოკრული წყალში გასაველელად.

ნავი – ზოგად ყოველი ხის ნაგები წყალში შინა საგალად.

ნავის უფალი – მენავე, მესომალდე, ნავის პატრონი, ანუ მმართველი.

ნავკოსალარი – მენავეთ მოძღვარი, ხომალდის მატარებელი.

ნავტური – კატარღის მნე, მენავე.

ღუზა – ხომალთა დასაბმელი დიდი კავი.

შემდეგი ლექსიკონი რომელშიც შესულია საზღვაო ტერმინები არის რუსულ-ქართული ლექსიკონი (სამტომეული თბილისი, 1956) რომელიც გამოიცა საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის მიერ. ჯერ კიდევ 1846 წელს გამოვიდა დავით ჩუბინაშვილის რუსულ-ქართული ლექსიკონი. ამის შემდეგ კი გამოვიდა რამდენიმე რუსულ-ქართული ლექსიკონი. ლექსიკონი გამოიცა მოსახლეობის ფართო მასებისათვის. ტექნიკური ტერმინოლოგიის თარგმნაში რედაქციას კონსულტაციას უწევდა რ. დვალი. ლექსიკონში შედის შემდეგი საზღვაო ტერმინები:

баркас - ოჩხომელი, ბარკა

бриг – ბრიგი, ორანძიანი ხომალდი

броненосец - ჯავშნოსანი, ჯავშნიანი გემი

вахта – ვახტი, საგუშაგო, ცვლა (გემზე)

ватерлиния - წყალხაზი

корабль – გემი, ხომალდი

кораблестроитель გემთმშენებელი

корма - კიჩო

кулак - მუშტა

лихтер – ლისტერი

двухтактный мотор ორტაქტიანი მობოტორი

плавучий док მცურავი დოკი

сухой док მშრალი დოკი

двигатель ძრავი

двигатель внутреннего сгорания შიდაწვის ძრავი

морская боковая качка გვერდითი ქანავი, ტორტმანი ზღვაზე (გემისა)

морской флот საზღვაო ფლოტი

ისიდორე გვარჯაღაძეს ინგლისურ-ქართული ლექსიკონი შეიცავს დაახლოებით 40 ათას სიტყვას. ის განკუთვნილია, როგორც საშუალო სკოლის მოსწავლეთათვის, ასევე უმაღლესი სკოლების სტუდენტებისათვის.

ჩვეულებრივად ლექსიკონის შემდგენლები მაგალითებსა და ფრაზეოლოგიაში სასათაურო სიტყვას არ იმეორებენ და მათ ტილდათი ცვლიან. ამ ლექსიკონში ჩვენ გვერდი ავუარეთ ამ ტრადიციას შემდეგი მოსაზრების გამო: ათეული წლების განმავლობაში უცხოური ენების შემსწავლელებთან პრაქტიკულმა მუშაობამ დაგვარწმუნა, რომ ენის შემსწავლელი ლექსიკონში მოთავსებულ მაგალითს ან ფრაზეოლოგიას შეცდომით იმასსოვრებს, არ აქცევს რა სათანადო ყურადღებას იქვე მოთავსებულ ტილდას.

ლექსიკონის შემდგენლებმა ყველაფერი გააკეთეს, რომ მისი მომხმარებლის მოთხოვნები დაეკმაყოფილებინათ, მაგრამ როგორც ჰანს ფოქტი აღნიშნავს, რომ სრულყოფილი ლექსიკონი არ არსებობს, მას ავსებენ, ასწორებენ და აუმჯობესებენ მის ხარისხს.

aboard - გემზე

hulk- მძიმე გემი

hull – გემის კორპუსი

galley- ერთანბა ნავი, კარჭაპა, კამბუზი

gale –(საზ.) ქარიშხალი, გრიგალი

crew – გემის ეკიპაჟი

engine – ძრავა, მობტორი

watch - ვახტი, საგუშაგო (გემზე)

winch - ჯალამბარი, ოწინარი

navy - სამხედრო, საზღვაო ფლოტი

navigate - გემით ცურვა

screw - ხრახნი

screwdriver – სახრახნისი

mainsail – გროტი

mainmast – გროტანბა

tanker - ტანკერი, ნავთობსასხმელი გემი

1989 წელს გამოვიდა ტექნიკური ტერმინოლოგიის რუსულ-ქართული ლექსიკონის მესამე შესწორებული გამოცემა რ. დვალისა და რ. ღამბაშიძის რედაქციით. ის შედგება 60 000 ტერმინისა ტერმინოლოგიური გამოთქმისაგან და მოიცავს ტექნიკის სხვადასხვა დარგს. პირველი ცდა ქართულ ენაზე ტექნიკური ტერმინოლოგიის შემუშავებისა ეკუთვნის საქართველოს ტექნიკურ საზოგადოებას, რომელმაც 1920 – სა და 1921 წლებში დაბეჭდა “ტექნიკური ტერმინოლოგია” (სიტყვარი).

როგორც ავტორები აღნიშნავენ, მიუხედავად იმისა რომ ტექნიკური საზოგადოების ეს წამოწყება დადებითი მოვლენა იყო (ენამ ბევრი იმდროინდელი ტერმინი შემოგვინახა) ტერმინოლოგიის პრობლემა გადწყვეტილი მაინც არ იყო. აღნიშნული წიგნის შედგენისას ავტორებმა სრულად ვერ გამოიყენეს ქართული ენის მრავალსაუკუნოვანი ტრადიციები, ვერ ამოწურეს მისი მდიდარი ლექსიკური თუ ტერმინოლოგიური შესაძლებლობანი.

ავტორები აღნიშნავენ, რომ 1921 წლიდან ტერმინოლოგიური მუშაობა უკვე სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ამოცანად იქცა. ტერმინოლოგიის საკითხების მოგვარება სახელმწიფო სამეცნიერო საბჭოს მიენდო. ქართული ტერმინოლოგიის შექმნის საქმეს სათავეში ჩაუდგა გამოჩენილი მეცნიერი და საზოგადო მოღვაწე ივ. ჯავახიშვილი, რომლის სახელთანაც დაკავშირებული ქართული სამეცნიერო ტერმინოლოგიის საკითხების შედგენის ძირითადი მეთოდოლოგიური და მეცნიერული პრინციპების შემუშავება. 1926 წლიდან თითქმის სამი ათეული წლის მანძილზე ტერმინოლოგიურ მუშაობას პროფესორი ვ. ბერიძე ხელმძღვანელობდა საქმის ცოდნითა და დიდი გამოცდილებით. მისი რედაქტორობითაა გამოცემული მრავალი დარგის ტერმინოლოგიური ლექსიკონი, მათ შორის პირველი სრულყოფილი ტექნიკური ტერმინოლოგიაც (1953 წ.), რომელიც 11 000-მდე ტერმინს მოიცავს. მის დამუშავებაში წამყვან სპეციალიტთა და ენათმეცნიერთა მთელი არმია მონაწილეობდა. ამას მოჰყვა 1957 წელს, პროფესორ ვ. ბერიძის, აკადემიკოს რ. დვალისა და დოცენტ რ. ღამბაშიძის რედაქციით გამოცემული ტექნიკური ტერმინოლოგია, რომელიც 50 000 ტერმინს მოიცავს.

ავტორების განმარტებით, ტექნიკის განვითარების შემდგომმა ეტაპმა, ახალ ტექნიკურ დისციპლინათა განვითარებამ და უჩვეულო ძვრებმა ტექნიკის დარგში დღის წესრიგში დააყენა ტექნიკურ ტერმინოლოგიაზე მუშაობის გაგრძელებისა და ახალი ტერმინოლოგიის გამოცემის საკითხი.

ამასთან დაკავშირებით 1965 წელს საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდიუმმა დაადგინა ტექნიკური ტერმინოლოგიის ახალი გამოცემის მომზადება და დაამტკიცა “ტექნიკური ტერმინოლოგიის” სარედაქციო კოლეგია.

“წიგნის რედაქტორებმა მიმართეს თხოვნით 30-ზე მეტ სამეცნიერო დაწესებულებას, უმაღლეს სასწავლებელთა შესაბამის კათედრებს, საპროექტო და სასწავლო ინსტიტუტებს და წარმოების მუშაკებს, რათა მათ წარმოედგინათ თავიანთი შენიშვნები ძველ გამოცემაზე და წინადადებები ახალი გამოცემის მოსამზადებლად. მოწოდებული მასალა თავს იყრიდა საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის ენათმეცნიერების ინსტიტუტის სამეცნიერო ტერმინოლოგიის განყოფილებაში, სადაც ამავე განყოფილების თანამშრომელთა მიერ მზადდებოდა სარედაქციო კოლეგიის სხდომებისათვის.” (დეალი 1989: 283)

1967 წლიდან დაიწყო ლექსიკონზე მუშაობის ახალი ეტაპი. სარედაქციო კოლეგია შეუდგა სხდომების ჩატარებას, სადაც ხდებოდა ახალი მასალის განხილვა, რუსულ ტერმინთა ქართული შესატყვისების დაზუსტება-უნიფიკაცია. ტერმინების დასადგენად ისინი ხშირად იწვევდნენ სხვადასხვა ინსტიტუტებიდან და დაწესებულებებიდან სპეციალისტებს. ხშირ შემთხვევაში სარედაქციო კოლეგიას ხელს უწყობდნენ და ეხმარებოდნენ წამყვან სპეციალიტები, ინჟინერ-ტექნიკოსთა ცალკეული წარმომადგენლებიც.

ლექსიკონზე ინტენსიური მუშაობა გრძელდებოდა წლების მანძილზე. საბოლოოდ გამოიცა ლექსიკონი, რომელიც შედგება 60 000 ტერმინისა თუ ტერმინოლოგიური გამოთქმისაგან. მასში შედის ტერმინოლოგია ტექნიკის სხვადასხვა დარგიდან.

წიგნი გათვალისწინებულია სპეციალისტების ფართო წრეებისთვის – მეცნიერ მუშაკებისთვის, ინჟინრებისა და წარმოების მუშებისათვის, ტექნიკური სასწავლებელთა თუ უმაღლესი სკოლის მასწავლებელთა და სტუდენტებისათვის, სამეცნიერო-ტექნიკური ლიტერატურის მთარგმნელთათვის. ლექსიკონში შესულია საზღვაო ტერმინოლოგიის ნაწილი, განსაკუთრებით მრავლადაა საზღვაო-საინჟინრო ტერმინოლოგია. მაგ:

судоверфь - გემთსაშენი, ვერფი

судно- გემი, ხომალდი

судостроение - გემთმშენებლობა

якорь - ლუზა

вал - ლილვი
мощность - სიმძლავრე
двигатель -ძრავა
двухтактный двигатель ორტაქტიანი ძრავა
диффузор - დიფუზორი
котел - ქვაბი
корпус - კორპუსი
клапан -სარქველი
корма - კიჩო
трюм - ტრიუმი
турбина - ტურბინა
боковая качка - განივი ქანაობა
килевая качка - გრძივი ქანაობა
квadrant -კვადრანტი
каюта - კაიუტა
кают-компания კაიუტ-კომპანია
эхолот - ექოლოტი
поршневой шток - დგუშის ჭოკი
цилиндр - ცილინდრი
бриз - ბრიზი
капитан - კაპიტანი

1985 წელს გამოვიდა ახალი ლექსიკონი - “საზღვაო ტერმინოლოგია”. ეს არის სპეციალური დარგობრივი ლექსიკონი. ის შეგენლია რუსულ-ქართულ და ქართულ-რუსულ ენებზე. ის მიზნად ისახავს ამ დარგის ძირითად ცნებებისთვის თავმოყრას და სპეციალისტებისთვის მათი მეცნიერულად დაზუსტებული და უნიფიცირებული შესატყვევის მიწოდებას რუსულსა და ქართულ ენაზე.

საზღვაო ტერმინოლოგიის ლექსიკონი ქართულ ენაზე პირველად დაიბეჭდა საქართველოში. მანამდე ის დამუშავებული არ ყოფილა. ამ დარგის ტერმინების უმრავლესობა არც სხვა ლექსიკონებშია შესული და არც საცნობარო

ლიტერატურაშია ფიქსირებული. ქართული საზღვაო ტერმინები ფართო მსჯელობის საგნადაც კი არ ყოფილა ქცეული.

რ. ღამბაშიძის თვლის, რომ საზღვაო ტერმინოლოგიის ამგვარი მდგომარეობა არ შეეფერება ამ დარგის განვითარების დღევანდელ დონეს და ხელს უშლის საზღვაო საქმის მეცნიერულ ენაზე წარმოებასა და დანერგვას ჩვენში.

“სწორედ ამით ხელმძღვანელობდა წინამდებარე ლექსიკონის ავტორი, შორეული ნაოსნობის ინჟინერ-კაპიტანი ვახტანგ ბარათაშვილი, როდესაც მან 1967 წელს განიზრახა შეევესო ეს ხარვეზი და ხელი მოეკიდა “საზღვაო ტერმინოლოგიის” შედგენა-დამუშავებისთვის.” (დვალი 1989: 283)

რ. ღამბაშიძის აზრით, საზღვაო დარგის ცალკეულ ტერმინებს ხმარების დიდი ტრადიცია აქვთ ჩვენში (რიგი ტერმინი საუკუნეების მანძილზე არის შემუშავებული და ხალხში მიმოფანტული), მაგრამ მთლიანი ლექსიკონის შედგენა-დამუშავება განსაკუთრებულ მუშაობას ითხოვდა.

რ. ღამბაშიძე აღწერს თუ როგორ შეადგინეს ლექსიკონი და რამდენი სირთულის გადალახვა მოუხდა სარედაქციო კოლეგიას. საზღვაო საქმეში დიდი გამოცდილების მქონე პირმა, ვ. ბარათაშვილმა, რომელიც 35 წელზე მეტხანს ცურავდა სავაჭრო თუ საწარმოო ფლოტის გემებზე, შეძლო საინტერესო მასალისათვის მოეყარა თავი. იგი დიდი ხნის განმავლობაში აგროვებდა, იწერდა და აზუსტებდა ამ დარგის ტერმინებს.

მასალის შეკრებისას ავტორს დახმარებას უწევდნენ წამყვანი სპეციალისტები.

“1968 წ. ვ. ბარათაშვილის მიერ შეგროვილი მასალა “საზღვაო ტერმინოლოგია” (რუსულ-ქართული ნაწილი) 6000 ტერმინის რაოდენობით შესაბამისი ორგანიზაციათა მიერ გადმოეგზავნა საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის ენათმეცნიერების ინსტიტუტს განსახილველად და დასამტკიცებლად. მასალას თან ახლდა სპეციალისტთა რეცენზიები და შენიშვნები.

მიუხედავად ავტორის მიერ ლექსიკონზე გაწეული დიდი შრომისა სარედაქციო კოლეგიამ მასალის წინასწარი განხილვის დროს მიიჩნია, რომ წარმოდგენილი ლექსიკონს ესაჭიროებოდა დამატებითი მუშაობის ჩატარება, შევსება-დაზუსტება, შეჯერება სხვა ლექსიკონებთან, გაცხრილვა ზოგი არასაჭირო ტერმინისაგან, ორთოგრაფიული მხარის მოგვარება და სხვა.” (დვალი 1989: 283)

დაიწყო “საზღვაო ტერმინოლოგიაზე” მუშაობის ახალი ეტაპი. ეს მუშაობა თითქმის ერთი წლის მანძილზე გრძელდებოდა. ამ ხნის განმავლობაში ვ.

ბარათაშვილმა წარმოადგინა რამდენიმე ათასი დამატებითი ტერმინი. განსახილველი მასალა მთლიანად წაიკითხა და შენიშვნები გააკეთა სამეცნიერო ტერმინოლოგიის განყოფილების უფროსმა თანამშრომელმა თ. გონიაშვილმა.

რ. ლამბაშიძე გვიხსნის, რომ წარმოდგენილი მასალის ტექნიკური მხარის მოგვარების შემდეგ შევსებული და გადამუშავებული მასალა კვლავ გამოვიდა სარედაქციო კოლეგიის სხდომებზე განსახილველად. განხილვისას ბევრი სირთულე გამოჩნდა. სირთულეს ისიც ქმნიდა, რომ საზღვაო ტერმინოლოგიაში უხვად იყო და არის შესული უცხოური წარმომავლობის ლოკალური ხმარების სიტყვები, უარგონული გამოთქმები, რომელთაც ქართული შესატყვისები არა გააჩნდა.

სარედაქციო კოლეგიის მიერ მუშაობის შედეგად დაზუსტდა და დაიხვეწა ბევრი ტერმინი, გამოვლინდა ზოგი ისეთი სიტყვა, რომელიც სათავეს ჯერ კიდევ ადრეულ საუკუნეებში იღებდა.

საზღვაო ტერმინოლოგიის თითოეული ნაწილი მოიცავს 10 ათას ტერმინსა და ტერმინოლოგიურ გამოთქმას. მასალა ლექსიკონში ანბანური წესითაა განლაგებული.

ლექსიკონში ცალკე ერთეულებადაა შეტანილი ამ დარგისათვის სპეციფიკური გამოთქმა-ბრძანებები.

вымпель - ვიმპელი

дрейф - დრეიფი

дно двойное – ორმაგი ფსკერი

инженер-механик судовой гემის ინჟინერ-მექანიკოსი

судно-торговое საგაჭრო გემი

судно-контейнеровоз კონტეინერსაზიდო გემი

судоверфь გემთსაშენი

судно рыболовное თევზსაჭერი გემი

ход винта ხრახნის სვლა

ход холостой უქმი სვლა

ход поршня დგუშის სვლა

цеп якорная ლუჯის ჯაჭვი

цистерна ცისტერნა

фрегат ფრეგატი

футшток ფუტშტოკი

час адмиралский აღმირალის დრო

шлюз რაბი

шпринг შპრინგი

шлюпбалка შლუპკოჭი

1995 წლიდან დაიწყო დიდი ინგლისურ-ქართული ლექსიკონის გამოცემა, თ. მატგალიტაძის რედაქციით. ეს მნიშვნელოვანი მოვლენა იყო ქართული ლექსიკოგრაფიის ისტორიაში. სარედაქციო კოლეგია თვლის რომ პირველი ინგლისურ-ქართული ლექსიკონი საქართველოში გამოვიდა 1939 წელს. მისი შემდგენელი პროფ. ისიდორე გვარჯალაძე იყო. ეს ლექსიკონი არაერთგზის გამოიცა, გამოვიდა ქართულ-ინგლისური-ლექსიკონი, ინგლისურ ქართული ანდაზების ლექსიკონი. ამ სერიის ბოლო წიგნები დაიბეჭდა 1975 და 1979 წელს, ორივე თამარ გვარჯალაძის თანაავტორობით. დღემდე ეს არის ერთადერთი ქართულ-ინგლისური ლექსიკონი ინგლისური-ქართულ ლექსიკონი, რომელიც ჩვენს საზოგადოებას დიდ სამსახურსუწევს.

სარედაქციო კოლეგია მიიხნევს, რომ დღეს სამეცნიერო ტექნიკური განვითარებამ, კონტაქტების გაფართოებამ უცხოეთთან აუცილებელი გახადა ახალი უფრო სრულყოფილი და გამუშავებული ლექსიკონის გამოცემა. ლექსიკონი სრულად ასახავს თანამედროვე ინგლისური ენის ლექსიკას.

ლექსიკონი შევსებული და გადამუშავებული იყო სხვადასხვა ინგლისური ლექსიკონებისაგან. ეს ლექსიკონი განკუთვნილია ინგლისური ენის და სხვადასხვა დარგის სპეციალისტებისთვის. აქ შეტანილია სხვადასხვა დარგის – ძირითადად, სამეცნიერო-ტექნიკური ტერმინოლოგია, აგრეთვე ბიზნესის, ხელოვნების და სხვა.

იგი დამუშავებულია თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის დასავლეთევროპული ენებისა და ლიტერატურის ფაკულტეტის ინგლისური ფილოლოგიის კათედრაზე.

სარედაქციო კოლეგიამ თავი მოუყარა არსებულ მასალას, საფუძვლიანად გადაამუშავა და შეავსო იგი, დააზუსტა, დახვეწა განმარტებები და გაამდიდრა საილუსტრაციო მასალით თანამედროვე ინგლისური ენის განმარტებითი ლექსიკონებიდან.

აღნიშნულია, რომ ტექნიკური ტერმინოლოგიის დამუშავების დროს ხელმძღვანელობდნენ ნელი ქარდავას ლექსიკონით. ლექსიკონი მოიცავს საზღვაო ტერმინოლოგიის საკმაოდ დიდ ნაწილს. მაგ:

aft – კიზოზე

abandon – გემის მიტოვება

aboard – გემზე

cylinder – ცილინდრი

crank-shaft – მუხლა ლილვი

crankweb – მრუდხარას მხარი

crank-case კარტერი

coasting-vessel საკაბოტაჟო გემი

bow – ცხვირი

hull -გემის კორპუსი

engine - მანქანა, ძრავა

engineer- მექანიკოსი

engine-room - სამანქანო განყოფილება

davit – შლუპკოჭი

drag-anchor მცურავი ღუზა

drag-boat მიწახაპია

crew – ეკიპაჟი (გემის)

navigate – ზღვაზე ცურვა

navigator – შტურმანი, ნავიგატორ

boat - ნავი, კანჯი, კაპანო, გემი, ხომალდი

boatswain – ბოცმანი

boatman – მენავე

boiler – ბოილერი, ორთქლის ქვაბი

boiler-room - საქვაბე განყოფილება

cargo – ტვირთი (გემის)

cargo deck- საგემბანო ტვირთი

cargo carrier – სატვირთო გემი

2009 წელს გამოიცა სამენოვანი (ინგლისურ-რუსულ-ქართული) საზღვაო ტერმინოლოგია. ის შედგენილია შორეული ნაოსნობის ინჟინერ-გემთმექანიკოსის როლანდ რიჩკოვის მიერ. ილუსტრირებული საზღვაო ტექნიკური ტერმინოლოგიის დანიშნულებაა მეზღვაურებს, საზღვაო დარგის მუშაკებს, საზღვაო სასწავლებლების კურსანტებს დახმარება გაუწიოს ქართულენოვანი საზღვაო ტერმინების ათვისებაში.

საქართველო უძველესი საზღვაო ქვეყანაა, რასაც ადასტურებს საქართველოში მოპოვებული არქეოლოგიური, ეთნოგრაფიული და წერილობითი მასალები, რომლებშიც მოხსენებულია კოლხები, როგორც უძველესი დროიდან დაწინაურებული ზღვაოსნები და ნავთმშენებლები.

ავტორი თვლის, რომ ამჟამადაც საზღვაო დარგს უდიდესი როლი მიუძღვის ჩვენი ქვეყნის საზღვარგარეთთან ეკონომიკურ ურთიერთობაში და ამ დარგის ქმედითუნარიანობაზე დიდად არის დამოკიდებული საზღვაო კადრების მომზადება, რომელთა მომავალი კვალიფიკაცია და სასურველი პროფესიონალიზმი უთუოდ დამოკიდებულია ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბება-განვითარებაზე.

ეს ლექსიკონი დაეხმარება ყველა მეზღვაურსა და საერთოდ ზღვაოსნობით დაინტერესებული ადამიანებისთვის და ავტორი ფიქრობს რომ ეს ლექსიკონი გახდებოდა სამაგიდო წიგნი მეზღვაურთათვის. ისტორიულად ისე მოხდა, რომ ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია მივიწყებული იქნა და უმეტესად შეცვლილი იქნა რუსულენოვანი ტერმინოლოგიით, ვინაიდან ძირითადი ნაწილი საზღვაო ლიტერატურისა, რომლის მიხედვითაც ხდებოდა საზღვაო სწავლება იყო რუსულენოვანი. ასევე დოკუმენტაციის წარმოება საქართველოს საზღვაო ფლოტში მიმდინარეობდა რუსულ ენაზე.

ავტორი თვლის, რომ თანამედროვე ეტაპზეც საზღვაო სასწავლო დაწესებულებებში სწავლება მიმდინარეობს რუსულენოვანი ტექნიკური ლიტერატურის გამოყენებით. ამასთან დაკავშირებით მეზღვაურებში და სანაპირო მუშაკებში გავრცელებულია არაქართული ტექნიკური ტერმინები. პედაგოგებსაც უჭირთ რუსულენოვან სახელმძღვანელოების გამოყენებით სწორად უთარგმნონ მსმენელებს საზღვაო დარგის ტერმინები, ვინაიდან არ არსებობს ერთიანი სტანდარტული ტექნიკური ტერმინოლოგია, რაც საბოლოო ჯამში ადაბლებს

სტუდენტების ცოდნის დონეს. ამიტომ დადგა დრო, რომ საქართველოს საზღვაო დარგში დამკვიდრდეს ქართული ტერმინოლოგია.

“სამენოვანი ილუსტრირებული საზღვაო-ტექნიკური ტერმინოლოგია საქართველოში ჯერ არ დამუშავებულა. ის მოიცავს 10 000 –ზე მეტ ტერმინს და ტერმინოლოგიურ გამოთქმას თითოეულ ენაზე. წიგნში მოცემულია გემის კორპუსის და მისი ნაწილების, გემბანის მოწყობილობების, ძალოვანი დანადგარის, დამხმარე მექანიზმების, სისტემების და სხვა გემზე არსებული დანადგარების ნახაზებს ყველა მათი დეტალების ტერმინოლოგიური განსაზღვრით. წიგნი ასევე შეიცავს გემის ბუნკერების, რემონტის, გარემოს დაცვის, ელექტრომოწყობილობების, ტექნიკური მომარაგების ტერმინოლოგიას, სტანდარტული ბრძანებებს გემის მართვისას, მოკლე ინგლისურ-ქართულ-რუსულ\ქართულ-რუსულ-ინგლისურ ლექსიკონს და სხვა საჭირო მონაცემებს.” (რიჩკოვი 2009: 3)

fore mast ფок-мачта ფოკ (წინა) ანძა

life-saving appliance спасательное устройство სამაშველო მოწყობილობა

tweendeck твиндек ტვინდეკი

poop ют იუტი

thruster подруливающее устройство მისაყენებელი მოწყობილობა

forecastle бак ერდო

propulsion installation гребное устройство სანიხბავი მოწყობილობა

deck house палубная рубка გემბანის ჯიხური

cargo hold грузовой трюм სატვირთო ტრიუმი

boiler room кательная отделение საქვაბე განყოფილება

pump room насосное отделение სატუმბე განყოფილება

navigation bridge мостик навигационный სანავიგაციო ხიდური

wheelhouse рулевая рубка სასაჭე ჯიხური

forepeak форпик ფორპიკი

afterpeak ахтерпик ახტერპიკი

tank танк ცისტერნა

coupling - ქურო муфта

bracket - კრონშტეინი кронштейн

stud - სარჭი шпилька

packing - სატენი набивка

packing gland - ჩობალის დამჭერი მილისი нажимная втулка сальника

key - სოგმანი шпонка

suction piping - შემწვოვი მილსადენი всасывающий трубопровод

suction head - შეწვოვის სიმაღლე высота всасывание

discharge head - დაჭირხნის სიმაღლე высота нагнетания

displacement pump - მოცულობითი ტუმბო объемный насос

axial-flow pump - დერძული ტუმბო осевой насос

centrifugal pump ცენტრიდანული ტუმბო центробежный насос

reciprocating pump - დგუშიანი ტუმბო поршневой насос

2010 წელს გამოვიდა რიხოვის ინგლისურ ქართული საზღვაო ლექსიკონი. ისიც საჭიროებს დახვეწას.

კვლევის შედეგად დავასკვნით, რომ დღემდე გამოცემულ ლექსიკონებში შეტანილია საზღვაო ტერმინოლოგიის ნაწილი, მაგრამ სრულყოფილი ქართულ ინგლისური საზღვაო ტერმინოლოგიის ლექსიკონი, რომელიც მოიცავს ყველა საზღვაო ტერმინს ჯერჯერობით არ არის შედგენილი. ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია განვითარების და ჩამოყალიბების ეტაპზეა.

თანამედროვე, ბოლო წლებში გამოცემულ ლექსიკონებში გაცილებით მეტი საზღვაო ტერმინია შეტანილი. ასევე უნდა აღვნიშნოთ, რომ აუცილებლობის შემთხვევაში საზღვაო ტერმინების სესხება ხდება ინგლისური ენიდან.

ამრიგად, ნაოსნობის განვითარებას საქართველოში ძალიან დიდი ხნის ისტორია აქვს, მაგრამ ქართული საზღვაო-ტექნიკური ტერმინოლოგია ჯერ კიდევ ფორმირების პროცესშია. ტერმინთა უმრავლესობა ინგლისურია, დიდი ადგილი უჭირავს რუსულენოვან ტერმინებს, ბევრია კალკირებული და ხელოვნური ფორმაც. დღეს, გლობალიზაციის ეპოქაში ყველაფერი მიმართულია იმისაკენ, რომ შეიქმნას უნიფიცირებული ტერმინოლოგიური სისტემა. ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის შექმნა და დამკვიდრება ეროვნული თვითშემეცნების გამოხატულება და მისი გადარჩენის ერთ-ერთი გზაა.

დასკვნა

კულტურათაშორისი კომუნიკაცია, რომლის კერძო შემთხვევას საზღვაო კომუნიკაცია წარმოადგენს ფართო გაგებით არის ინფორმაციის გაცვლა ინდივიდებს შორის სიმბოლოთა საერთო სისტემის საშუალებით, რომელიც ხორციელდება ვერბალური და არავერბალური მეთოდებით და მოითხოვს კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ხელოვნების დაუფლებას რაც ხელს უწყობს განსხვავებული კულტურის მქონე ადამიანების ურთიერთობის ჰარმონიზაციის პროცესს.

გემი, როგორც სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლთა ინტერაქციული ველი, თავისებური სამყაროა, რომელშიც ხორციელდება საზღვაო კომუნიკაცია, რომლის ეფექტურობა თუ გავითვალისწინებთ ხშირ შემთხვევაში გემის ეკიპაჟის მრავალეროვნებას, დამოკიდებულია კომუნიკაციის ენობრივ უზრუნველყოფაზე.

კვლევის პროცესში საზღვაო კომუნიკაციის სფეროში გამოიკვეთა გაუგებრობის გამომწვევ პრობლემათა მთელი რიგი:

- 1) სხვადასხვა კულტურის ეკიპაჟის წევრთა შორის პრობლემები.
- 2) სხვადასხვა კულტურის ეკიპაჟსა და ლოცმანს შორის პრობლემები.
- 3) ეკიპაჟის წევრთა და მგზავრებს შორის პრობლემები.
- 4) მრავალეროვანი ეკიპაჟსა და სხვა გემებს შორის პრობლემები.
- 5) ეკიპაჟის წევრთა და სანაპიროს შორის პრობლემები.

კომუნიკაციის სიძნელეთა დასაძლევად გავანალიზეთ :საზღვაო ტერმინოლოგიის, სტანდარტული გამოთქმების, კლიშეების, უსაფრთხო ნავიგაციისთვის აუცილებელი ვერბალური და არავერბალური ხერხების (რადიოკომუნიკაცია, სატელიტური კომუნიკაცია საერთაშორისო სასიგნალო დროშები, მორზეს კოდი, სემაფორები, გემის საყვირი და ა. შ.)კომბინირების მექანიზმები და საზღვაო ტერმინოსისტემების და ნაოსნობის განვითარების კონტექსტში მოვაქციეთ.

გლობალიზაციის ეპოქაში იზრდება თარგმანის, როგორც პროფესიული ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბების საშუალების როლი. ამგვარი ტექსტების თარგმნა მთარგმნელს ავალდებულებს როგორც სალიტერატურო ენის ასევეშესაბამისი დარგის ღრმა ცოდნას.

საზღვაო კომუნიკაციასთან დაკავშირებული სიტყვების გამოყენება მხატვრულ ლიტერატურაში ხშირ შემთხვევაში წინ უსწრებდა და ხელს უწყობდა საზღვაო ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბებას. ინგლისურ და ამერიკულ მარინისტულ

ლიტერატურაში საზღვაო ფრაზარიუმი განსაკუთრებულ ფუნქციას ასრულებს: ის ქმნის რეალისტურ სურათებს, იძლევა გმირთა ლინგვოპერსონოლოგიურ დახასიათებას, გვაცნობს მეზღვაურთა ტრადიციებს, წესებს, კანონებს, სხვადასხვა ტიპობრივ ტიპობრივ სიტუაციებს (უამინდობის გამო გამოწვეული ავარიული სიტუაციებს, გემის მზადებას გასასვლელად და ა.შ.) მარინისტული ლიტერატურა არა მარტო საინტერესოდ, მრავალფეროვნად და სრულყოფილად აღწერს საზღვაო სფეროს, არამედ საშუალებას გვაძლევს თვალი მივადევნოთ მთარგმნელების განსაკუთრებულ მისიას და მათ მიერ ქართულში არარსებული ცნებებისა და ტერმინების შესატყვისების მოძიების პროცესი დავაფიქსიროთ.

მიუხედავად იმისა, რომ ნაოსნობის ისტორიას და საზღვაო საქმეს საქართველოში დიდი ხნის ისტორია აქვს, ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია, რომლის კომუნიკაციური პოტენციალი მარინისტულ ტექსტებში ვერიფიცირდება, დღესაც ფორმირების პროცესშია.

ნათარგმნი მარინისტული ლიტერატურის ანალიზმა გამოააშკარავა მხატვრული და ტექნიკური ლიტერატურის შესაძლო ტანამშრომლობის როლი ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის განვითარების და ჩამოყალიბების შესწავლის საქმეში.

ლიტერატურა:

- 1) გამყრელიძე 2003: გამყრელიძე თ., კიკნაძე ზ., შადური ი., შენგელაია ნ.
“თეორიული ენათმეცნიერების კურსი”. თბილისის
უნივერსიტეტის გამომცემლობა, თბილისი.
- 2) დეფო 1996: დეფო დ. “რობინზონ კრუზოს ცხოვრება და
თავგადასავალი” თბილისი, გამომცემლობა “ნაკადული”,
- 3) ინგლისურ....1999: ”ინგლისურ ქართული ლექსიკონი”, გვარჯალაძე თ.,
გვარჯალაძე ი. გამომცემლობა “საქართველოს მაცნე”,
თბილისი.
- 4) ინგლისურ1999-2012: “ინგლისურ-ქართული ლექსიკონი“
(მრავალტომეული რეგულეზად). თბილისის ივ.
ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი,
თბილისი,
- 5) ლონდონი 1971: ლონდონი ჯ. “ზღვის მგელი” თბილისი, გამომცემლობა
“ნაკადული”,
- 6) მელვილი 1983: მელვილი ჰ. “ მობი დიკი ანუ თეთრი ვეშაპი” თბილისი.
- 7) ნებიერიძე 1999: ნებიერიძე გ. “ენათმეცნიერების შესავალი”, თბილისი.
- 8) ორბელიანი 1991: ორბელიანი ს.ს. “ლექსიკონი ქართული” გამომცემლობა
”მერანი”, თბილისი,
- 9) რიხკოვი 2009: რიხკოვი რ. ”ილუსტრირებული საზღვაო ტექნიკური
ტერმინოლოგია ქართულ, რუსულ და ინგლისურ ენაზე,
გამომცემლობა ”ალიონი”, ბათუმი.
- 10) რუსულ.....1956-1959: “რუსულ ქართული ლექსიკონი” სამტომეული,
საქართველოს მეცნიერებათა აკადემია, თბილისი.

- 11) საყვარელიძე 2001: საყვარელიძე ნ., "თარგმანის თეორიის საკითხები"
(ლინგვისტური და ექსტრალინგვისტური ასპექტები)
თბილისი.
- 12) სვიფტი 1991: სვიფტი ჯ. "გულივერის მოგზაურობა", გამომცემლობა
"მერანი", თბილისი.
- 13) სტივენსონი 1969: სტივენსონი რ. "განძის კუნძული", გამომცემლობა
"ნაკადული", თბილისი.
- 14) ტექნიკური.....1989: "ტექნიკური ტერმინოლოგია" რ.დვალისა და რ.
ღამბაშიძის რედაქციით, გამომცემლობა "მეცნიერება",
თბილისი.
- 15) უზუნაძე 2001: უზუნაძე რ. "ნაოსნობა ბათუმის ოლქში", ბათუმი.
- 16) ქართული1961: "ქართული ლექსიკონი რუსული თარგმანითურთ" ნ.
ჩუბინიშვილი, გამომცემლობა "საბჭოთა საქართველო",
თბილისი.
- 17) ქართულ.....2005: "ქართულ-ინგლისური ლექსიკონი" ქუთაისის ა.
წერეთლის სახელობის სახელმწიფო
უნივერსიტეტი, ქუთაისი.
- 18) ქართული.....1986: ქართული ენის განმარტებითი ლექსიკონი
(ერთტომეული), საქართველოს მეცნიერებათა აკადემია,
თბილისი.
- 19) ქართული.....950-1964: ქართული ენის განმარტებითი ლექსიკონი
(რვატომეული). საქართველოს მეცნიერებათა
აკადემია, თბილისი.
- 20) ქართულ.....1979 : "ქართულ-ინგლისური ლექსიკონი" გვარჯალაძე
გვარჯალაძე თ., გვარჯალაძე ი. გამომცემლობა

“საბჭოთა საქართველო”, თბილისი.

21) შატაკიშვილი 2007: შატაკიშვილი ლ., მიქაძე ზ., ბესტავაშვილი

“ეფექტური ბიზნეს-კომუნიკაცია” თბილისი.

22) Business1972: "Business Correspondence in Merchant Marine" Москва.

23) Greimas 1970: Greimas A. J. (Ed.) Sign, Language and culture. The Hague.

24) Bach 1995: Bach K., Harnish M.R. Linguistic Communication and Speech Acts.

Cambridge. Mass.,

25) Berger 1993: Berger C.R., Bradac J. Language, Culture and Communication: The Meaning of Messages. Englewood Cliffs.

26) Carey 1989: Carey J.W. Communication as Culture. Boston.

27) Schwartz 1990: Schwartz T. The Structure of National Cultures //Understanding the USA.

P.Funke, Tübingen.

28) Triandis 1985: Triandis H.C. Culture and Social Behavior. NY, 1989. The United States // Human Communication Research. Vol. 11.

29) Oxford1983: "Oxford Student's Dictionary of Current English ", Hornby A.S

Oxford, Oxford University Press.

30) ISM 2006: ISM CODE, London.

31) Knapp 1980: Knapp N, Mark L. "Essentials of Nonverbal Communication", New York: Holt, Rinehart & Winston.

32) Lakoff 1972: Lakoff R. "Language in Context", New York.

33) Leathers 1986: Leathers D.G. "Successful Nonverbal Communication: Principles and Applications", New York.

34) Leech 1983: Leech G.N. "Principles of pragmatics", L., N.Y. Longman Inc.

Macmillan 1992: Macmillan J, Mehrabian A.T. "Nonverbal Communication" Aldine, New York.

35) MARPOL 2003: MARPOL, London.

36) Morris 1971: Morris Ch. "Writings on the General Theory of Signs". The Hague. Paris.

37) Ortony 1988: Ortony A., Clore G. L., Collins A. "The Cognitive Structure of

- Emotions”, Cambridge University Press.
- 38) Palmer 1976: Palmer F. “Semantics”, Cambridge University Press.
 - 39) Pelachaud 1996: Pelachaud C., Badler N. I., and Steedman M. “Generating Facial Expressions for Speech”.
 - 40) Pelachaud 1994: Pelachaud C., S. Prevost. “Sight and Sound: Generating facial expressions and spoken intonation from context”, New Paltz.
 - 41) Poggi 2000: Poggi I., Pelachaud, C. “Verbal and Nonverbal Discourse Planning”. University of Rome,Rome.
 - 42) Potoker 2003: Potoker N. “Management and Training across Cultures: importance of nonverbal communication” New York, Cliffords.
 - 43) Robyn 2005: Robyn P., Thomas K., ”Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain,” The archives of transport “ vol. XVII NO 3-4.
 - 44) Salkie 1997: Salkie R. “Text and Discourse Analysis”, London.
 - 45) Scherer 1980: Scherer K. R. “The Functions of Nonverbal Signs in Conversation”, In R. St. Clair and H. Giles.
 - 46) Schiffer 1972: Schiffer D., Stephen R. “Meaning”, Clarendon Press, Oxford.
 - 47) Schiffrin 1988: Schiffrin D. “Approaches to Discourse”, Blackwell, Oxford.
 - 48) Searle 1969: Searle J.R. “Speech Acts”, Cambridge University Press, London & New York.
 - 49) Shereshevskaya 1995: Shereshevskaya A., Zaitsev Y. “How to Survive in a Foreign Company.” St. Petersburg.
 - 50) Smith 1971: Smith R.L. “Theories and Models of Communication Process”, Prentice – Hall.
 - 51) STCW 2001: STCW, London.
 - 52) Standard1997: “Standard Marine Communication Phrases” Санкт Петербург.
 - 53) Oxford..... 2001: “Advanced Learners Dictionary of Current English”, Hornby A.S, Oxford University Press. Edited by Sally Wehmeier .
 - 54) Sukhova 2006: Sukhova N.V. “Verbal/Nonverbal Interaction (Cognitive and Functional Viewpoints)”, Moscow.

- 55) Weldon 1970: Weldon T. "Effective Speech Communication", Foresman and Company.
- 56) Англо ...1982: Англо-русский словарь. составил профессор В. К. Мюллер, Москва.
- 57) Арнольд 1973: Арнольд И.В. "Лексикология современного английского языка",
Высш. Шк, Москва.
- 58) Арнольд 2002: Арнольд И.В. "Стилистика. Современный английский язык", Наука,
Москва,
- 59) Ахманова 1981: Ахманова О.С., Задорнова В.Я. "Лингвистические проблемы
перевода" Москва.
- 60) Бархударов 1975: Бархударов Л. С. "Язык и перевод" (Вопросы общей и частной
теории перевода). «Междунар. отношения», Москва.
- 61) Бобин 2005: Бобин В. И., «Терминологический справочник капитана по ведению
дел и документации на английском языке», Москва.
- 62) Большой.....2008: "Большой Англо-Русский словарь" "Лого", Мюлер В. К, Москва.
- 63) Большой2002: Фаворов В.П. «Большой Англо-Русский морской словарь »,
Фаворов В.П. Санкт- Петербург.
- 64) Борисова 2000: Борисова Л.И. "Пособия по научно-техническому переводу",
МПУ, Москва.
- 65) Ванников 1984: Ванников Ю.В. "Типы научных и технических текстов и
их лингвистические особенности", Наука, Москва.
- 66) Гринев 1993: Гринев С.В. "Введение в терминоведение", Московский Лицей,
Москва.
- 67) Даниленко 1993: Даниленко В.П. "Лингвистический аспект
стандартизации терминологии", Москва, Наука.
- 68) Дубнер 1977: Дубнер Г. Я. "English for Mariners", Москва.

- 69) Канделаки 1977: Канделаки Т.Л. “Семантика и мотивированность терминов”,
Наука, Москва.
- 62) Карасик 2004: Карасик В.И., “Языковой круг. Личность, концепты, дискурс”,
Гнозис, Москва.
- 70) Колшанский 1984: Колшанский Г.В., “Коммуникативная функция и структура
языка”, Наука, Москва.
- 71) Комиссаров 1990: Комиссаров В.Н. “Теория перевода”, Высшая школа, Москва.
- 72) Крупное 1987: Крупное В.Н. “Лексикографические аспекты перевода”, Вышш.
Шк, Москва,
- 73) Кутина 1970: Кутина Л.Л. “Лингвистические проблемы научно-
технической терминологии”, Наука, Москва.
- 74) Латышев 1981: Латышев Л.К. “Эквивалентность перевода и способы ее
достижения”, Наука, Москва.
- 75) Лотте 1961: Лотте Д.С. “Основы построения научно-технической
терминологии”, Москва.
- 76) Лысенко 2005: Лысенко В. А “Современный Англо-Русский морской технический
словарь” ЗАО "Лого", Москва.
- 77) Морозова 2006: Морозова Р.Н. «Деловой Английский Язык», феникс, Одесса.
- 78) Пенина 1985: Пенина И.П., Емельянова И.С. «Пособие по Английскому языку для
мореходных училищ», Москва.
- 79) Реформатский 1961:Реформатский А.А. “Что такое термин и
Терминология. Вопросы терминологии” АН СССР,
Москва,
- 80) Сидер 1980: Сидер С. Флорин С. “Непереводимое в переводе”,
«Междунар. отношения»,. Москва.
- 81) Скороходько 1963: Скороходько Э.Ф. “Вопросы перевода английской

технической литературы” (перевод терминов), Изд-во
Киевского университета, Киев.

- 82) Снежко 1989: Снежко Н. А., Шерещевская А. Д., Ласточкин В. М. “English for
Marine Engineers” «Мортехинформреклама», Москва.
- 83) Суперанская 1989: Суперанская А.В. и др. “Общая терминология: Вопросы теории”,
Наука, Москва.
- 84) Татаринов 1996: Татаринов В.А. “Теория терминоведения”, Московский лицей,
Москва
- 85) Чантурия 1980: Чантурия В.К. «Батумское Мореходное училище имени
Маршала инженерных войск А.В. Геловани» Батуми.
- 86) Defoe 2010: Defoe D. “Robinson Crusoe”,
http://www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=1644525
- 87) Iakovaki 2011: Iakovaki H. “BUILDING THE INTERCULTURAL DIMENSION IN
NEW
LEARNING TOOLS FOR SEAFARERS: THE CAPTAIN’S
PLATFORM FOR MARITIME ENGLISH” Greece, Chios,
University of the Aegean.
http://www.stt.aegean.gr/econship2011/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=77&tmpl=component&format=raw&Itemid=20
- 88) London 2010: London J. “The sea wolf”,
http://www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=1436156
- 89) Melville 2009: Melville H. “Moby Dick; or, The Whale”, 2009
http://www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=1449861
- 90) Stevenson 2010: Stevenson R. L. “Treasure Island”, 2010
http://www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=2276773
- 91) Swift 2005: Swift J. “Gulliver's Travels”,
http://www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=1507068&pageno=7

- 92) www.dictionary.ge
- 93) www.enebi.ge
- 94) www.imo.org
- 95) www.leksikon.ge
- 96) www.stcw.com
- 97) www.thefreedictionary.com
- 98) www.translate.ge
- 99) www.yourdictionary.com
- 100) <http://dictionary.cambridge.org>
- 101) <http://www.macmillandictionary.com>
- 102) <http://www.ldoceonline.com>
- 103) <http://oald8.oxfordlearnersdictionaries.com>

English and American Marine Texts and the Role of their Translation in the Process of Formation of Georgian Marine Terminology

Radical changes occurring in social and political life of Georgia have considerably changed the role and place of maritime communication in Georgian society, having set new tasks before the researchers, which requires an innovative study of contemporary intercultural culture specifics. Within the frame of Russian and Soviet Empire Georgia was devoid of any possibility of leading maritime communication in Georgian. The status of Georgia as an independent state conditions lingual provision of one of its priority fields, i.e. Maritime Communication, which becomes rather complicated with the fact that there is no entire terminological system being applied in the process of real maritime communication. Compilation of Georgian Language Dictionaries have failed to breed relevant effect, as the terms are mechanically taken from English, German, Russian Lexicographic spruces instead of sailors' real life practice. Marine texts belong to one of the popular spheres of the fiction, thus study of their Georgian translations could play an important role in forming the thesaurus of maritime communication. Translation of the texts related to maritime communication forced the translators to find relevant dynamic equivalents in Georgian. Description and systematization of similar phraseologisms based on real communication can perform an important role in the development of Georgian communication. Development of maritime communication caused internalization of informational environment. New technologies introduced an innovative regime of communication, which considerably differs from communication factor of previous period. Today, simultaneously several means of providing information can be applied – visual and acoustic, which can be enriched with an unlimited number of addressees and types.

In the epoch of technical progress and computer achievements a particular importance was attached to extra-linguistic factors of communication due to the above-mentioned reasons.

In the epoch of technical progress and computer achievements a particular role has been played by extra-linguistic factors of communication due to the above-mentioned reasons.

Presented Work, actual importance of have been conditioned due to the above-mentioned reasons is dedicated to researching Maritime Terminology on the basis of English Marine texts and their Georgian translation.

Actual Importance. Maritime and Civil Fleet serve as one of the important attributes of Georgia as an independent country. During Soviet Period Georgia was not an independent subject of intercultural communications, correspondence on ship was mainly led in Russian, preventing the

process of forming Georgian terminological system. Hence, we consider searching maritime terminology in English marine texts and systematization as one of the important objectives supporting the above-mentioned process, having theoretical as well as practical importance.

Aim of our work is to define the communicative potential of Georgian maritime terminology and interpretation of possible empirical base of marine texts.

Comparative and Typological methods, as well as methods of semantic and contextual analysis and structural and semantic modeling were applied as Basic Research Method of the work. Application of concrete methods was conditioned with research aims and objective at certain phases.

Scientific Novelty of Dissertation work is conditioned with the following factors:

1. For the first time in Georgia Science Marine Texts are discussed in relation to formation of Georgian Maritime Terminology;
2. For the first time the problem of Textual Actualization of Maritime Terminology is related to leading Maritime Correspondence in Georgian;
3. Linguistic Peculiarities of English and Georgian Maritime Communication, as well as Communication Strategy and Tactics is studied; being a novelty for Georgian Linguistic Scientists.

Work is rather important from methodological as well as practical viewpoint. The attitudes and definitions by various scientists are incorporated in the topic. The conclusion obtained as the result of survey and methodology can be generalized and applied in various spheres, e.g. while forming Military Thesaurus.

Practical importance of the work. Empirical materials and their analysis incorporated in the work can be effectively applied during Lectures of Linguistics, Translation Studies, in the practice of Intercultural Communication, Special Courses related to terminology Research, compilation of Maritime Dictionaries, as well as leading Correspondence in marine business.

The researches carried out within the work are as well as particular importance for general analysis of forming and developing Georgian Maritime Terminology.

English Marine Texts and their Georgian translations were applied as Empirical Materials of the Research, from which Maritime terms and phases were collected and further compared with

Georgian translations. English-Georgian, Georgian and English Definition Dictionaries were as well as applied during the research.

Doctoral Thesis consists of a preface, four chapters and conclusion. (The first chapter consists of 3 paragraphs, the second – 2 paragraphs, the third -2 paragraphs and the fourth -2 paragraphs). The work is attached by the lists of Literature and Sources. Each chapter contains paragraphs.

The Main Content of the Work

In the preface English and American marine literature and marine terminology is reviewed. Here is also defined actuality, subject, aims, results of the work and the base of methodological and theoretical researches.

Chapter 1. Marine Communication as a Means of Intercultural Relations

Intercultural communication attracts special theoretical and practical attention recent years. International relationships become indivisible part of human life and that's why it is important to master the skills of intercultural communication.

Intercultural communication is especially important on board ships, which are manned by multinational crewmembers.

Effective communication is especially important in marine field, where a lot of people of different nationalities work. Communication is also important on board of those ships where multilingual crewmembers work. Communication is necessary between the crewmembers, between different ships and between the ships and the shore.

Most often failure of the communication is caused by poor knowledge of the language. Very often the language which is used on board ships is the national language of the crew, but modern ships are often manned by multinational crewmembers. That's why one maritime language, English, is adopted and it is necessary for all crewmembers to know it to lead merchant operations, set communications between the shore or other ship, to prevent language errors, which may cause misunderstandings. It is proved by statistics that about 20% of marine accidents happen due to communication problems.

Marine world, as any other specialized occupation, has its own language. Some terms and phrases are used only in marine field and if we translate them literary we may get wrong translation.

forward spring - a rope

a gypsy – part of a windlass

monkey island – on top of the wheelhouse

It must be mentioned that effective communication is important for safe and effective navigation of the ship. Communication may be set by different methods, but of course the main is speech. Verbal effective communication is especially important during emergency situations (fire fighting, accidents and others), therefore international standard marine communication phrases are adopted, e. g. "vessel on fire", "close valves and report", "I require pumps".

It must be mentioned that standard marine communication is characterised by maximum lingual compression and is expressed by orders. Orders are expressed in phrases, where information is reduced as much as possible. This is well shown in standard marine communication phrases, e.g.

Stop fuel

Fuel stopped

Hatch covers closed

Power (at/on/in) switched on/off

Watertight door(s) (in...) closed

Standard marine communication phrases are used for both internal and external communication. The following phrases are used for internal communication:

Dead slow ahead!

Slow ahead!

Ballast tank valve No. ... closed

Close seasuction valve and report!

Seasuction valve closed

The following phrases are used for external communication:

I require medical assistance

What kind of assistance do you require?

I require boat for hospital transfer

All these terms and phrases are connected with marine field. When a sailor learns foreign language it's necessary to study all phrases and terms which he will need during his work. Therefore it's obligatory to unify communication according to standards.

At the boundary of twentieth and the twenty first centuries Georgian marine terminology changes very rapidly. During the soviet period Russian phrases and terms were used and now we witness the process of formation of Georgian marine terminology according to standard system.

Besides verbal communications non-verbal communications are widely used in marine field. Verbal communications may be: communication between officers and ratings (which is carried out by commands); communication between crewmembers; radiocommunication which is set between the crew and the shore or between the ship and other ships.

Non-verbal communications may be set by different forms: gestures, whistles, signaling flags, morse code, semaphores, lighthouses and others. Light signals, morse code, semaphores, flags and others are used as international codes. They are used for the ship's safe navigation and for their simplicity.

Ships may set communication by the means of blasts, e.g. one short blast means "I'm altering course to starboard", two short blasts mean "I'm altering course to portside", three short blasts mean "I'm operating astern". While proceeding in the fog, the ship's blasts are used every two minute.

Sailors may receive messages visually, by lights. Lights may be switched on and switched off according to Morse code. In such a way communication may be set between the ships. Lights are used to make easier ship's navigation in difficult areas. Sector lights are used at night and they indicate the ships from what side must they approach the lighthouse. Morse code is very important in marine field.

Another way of expressing of non-verbal communication is signaling flags. All ships sail under the flags of different countries. Besides these flags they have signaling flags for each Alphabet letter. Also the flag (letters) may express different messages, e.g.

G	Golf	 Need a pilot
H	Hotel	 I have a pilot
I	India	 Altering course to port
K	Kilo	 I wish to communicate with you.
N	November	 Negative/No

O	Oscar	 Man overboard
----------	--------------	--

Marine engineers used the language of gestures in the fifties on board Japanese ships. Sometimes it is impossible to set verbal communication, due to the noise in the engine room.

As we see, communication plays an important role in marine field. Both are important verbal and nonverbal communication. Great number of marine accidents happen due to communication misunderstanding. It's obligatory for the sailor to carry out effective communication. Sailors must know English language and marine terms as well.

Chapter 2. Description of Marine Phrases and Terms in English and American Literature.

Term (Latin - limit, border) is a word or a word combination, which is used to designate special field, meaning or special object.

The meaning of the term is standard. The most important characteristic is its systematicness. Term obtains its specific features only in the frames of concrete terminological system (e.g. terminology of given scientific branches; marine, military, computer terminology). Besides systematicness terms have different characteristic features. They have exact definition, only one meaning, stylistic neutrality and they express no emotion.

As regard to the structure of the terms, Professor Tamaz Gamkrelidaze defines simple (single word) and compound (word combination) terms.

Simple marine terms are:

ჭუმბოლ pump

ლოჯვი shaft

ანძ mast

კაიუტა cabin

მეზღვაური sailor

ნავი boat

გემი ship

ტანკერი tanker

კატერი craft

Compound marine terms are:

შიგაწვის ძრავა internal comdustion engine

მშრალტვირთვითი dry cargo ship

ავარიული გენერატორი emergency generator

დიზელის ძრავა diesel engine

სანავიგაციო ხიდურა navigating bridge

უფროსი მექანიკოსი chief engineer

As a result of our research, we came to the conclusion that a lot of terms are loan words from English and Russian languages.

Marine terms were developed together with the development of navigation.

In the world literature and especially in English and American literature there are a lot of texts about marine voyages, ship's construction, purpose, parameters, crew. They are called marine literature.

We have analysed English and American literature of the eighteenth, nineteenth and twentieth centuries, first of all works of Jack London, Herman Melville, M. Reed, J. Swift, Daniel Defoe, and others. Our analyse of the above mentioned works proves that marine terms and phrases played an important role in the texts. They are used to create realistic picture and also it has additional function. We meet marine terms in all analyzed texts, e.g. port, harbor, sailor, captain, ship, boat, anchor and so on. Writers cannot create working area of the characters without using these terms

It must be mentioned that all analyzed texts belong to different periods and correspondingly we meet different terms.

We may meet a lot of marine terms in marine literature. Marine terms and phrases that are used in marine literature may be thematically divided into different groups. We have analyzed marine literature of different epochs, different types of ships and boats are described there. Very often their parameters, types, characteristics are described in details. In the analyzed texts we met the following types of ships:

სამგზავრო გემი passenger ship;

ლოცმანის ნავი pilot boat;

მაშველი გემი salvage;

სათადარიგო ნავი spare boat;

Ship's parameters are also mentioned in marine literature:

(გემის) სიგანე width

გემის სიგრძე length
წყალწვევა displacement
ტონაჟი tonnage

There are a lot of marine terms in the above mentioned texts. Sometimes authors describe ship's parts, ship's plants, places on board.

Ship's parts:

ხერხემალი keel
გემის მარცხენა მხარე portside
გემის ცხვირი ship's bow
კორპუსი hull
შტურვალი wheel
შუაწელი amidships

Ship's plants:

კვადრანტი quadrant
ტალი tackle
ოწინარი capstain
ბრაშპილი windlass

Places on board:

ტრიუმი hold
გემბანი deck
კაიუტა cabin
გემის სამზარეულო galley

Sailors had to work in a bad weather, in wars and in different emergency situations, sailors standing on different stages of hierarchy used not only free phrases but standardized stereotyped phrases. We may say that marine phrases are compressed and are created due to lingual economy. That's why most of the phrases are orders and they are short and laconic. Marine orders are shown nearly in all texts:

“boats over!” (London 2010: 101)

“Strike the tent there!”- was the next order.” (Melville 2009:77)

*“Man the **capstan!** Blood and thunder!- jump!”- was the next command, and the crew sprang for the **handspikes.**”* (Melville 2009:77)

As we have mentioned above, the characters of marine literature are sailors and they use different marine terms and expressions as epithets, e.g.

“Hallo, you sir,” cried the Captain, a gaunt rib of the sea.” (Melville 2009:47)

*“With anxious **grapnels** I had sounded my pocket.”* (Melville 2009:15)

Ports, docks and berths are described in details practically in all marine texts.

“our way, to my great delight, lay along the quays and beside the great multitude of ships of all sizes and rigs and nations. In one, sailors were singing at their work; in another, there were men aloft, high over my head, hanging to threads that seemed no thicker than a spider's.” (Stevenson 2010:17)

Marine traditions and customs of sailors are also shown in marine literature.

“But on the forecastle-head we found three sailors asleep.They composed the watch on deck, and it was the ship's custom, in good weather, to let the watch sleep with the exception of the officer, the helmsman, and the look-out.” (London 2010:77)

There was such prejudice among sailors, if the first voyage was not successful, he did not have to continue sailing. In such case sailor had to change his profession.

“Young man,” says he, “you ought never to go to sea any more; you ought to take this for a plain and visible token that you are not to be a seafaring man”..... “as you made this voyage on trial, you see what a taste Heaven has given you of what you are to expect if you persist. ” (defoe 2010:8)

Storm, bad weather, gales were serious problems for the sailors. These situations are described in all marine texts.

"We'll have the breeze on our quarter," he explained to me." (London 2010:93)

"The prodigious strain upon the main-sail had parted the weather-sheet, and the tremendous boom was now flying from side to side, completely sweeping the entire after part of the deck." (Melville 2009:48)

Ship's course, directions, latitude and longitude, taking of the course, changing of the course, are also shown in literature.

"Suddenly the schooner in front of me gave a violent yaw, turning, perhaps, through twenty degrees; and almost at the same moment one shout followed another from on board."
(Stevenson 2010:95)

Writers also described various emergency situations: collision, grounding, abandoning the ship, sinking, collision with marine eef.

"In this distress the mate of our vessel laid hold of the boat, and with the help of the rest of the men got her slung over the ship's side; and getting all into her, let go, and committed ourselves, being eleven in number, to God's mercy and the wild sea."(Defoe 2010:25)

Ship's departure is described very interestingly. This is a very important moment for a ship itself. Ship's departure needs much time. Prior leaving the port sailors had to check all parts, places on board, life-boats on board. They had to fill supplies and water, later fuel and coal. No ship could put to sea without preparation.

"But soon the anchor was short up; soon it was hanging dripping at the bows; soon the sails began to draw, and the land and shipping to flit by on either side; and before I could lie down to snatch an hour of slumber the Hispaniola had begun her voyage to the Isle of Treasure." (Stevenson 2010:41)

Sailor characteristics, their specific features are often given in marine literature. They preserve these features after work, on the shores or after retiring. They still use their professional lexics, and keep their customs and traditions. Herman Melvill in his "Mobi Dick" describes church where a

clergyman is a retired sailor. The church itself has the nuance of the ship. The clergyman looks like a seaman and he often tells marine stories while church service.

*“The architect, it seemed, had acted upon the hint of Father Mapple, and finished the pulpit without a stairs, substituting a perpendicular side ladder, like those used in mounting a **ship** from a **boat** at sea. The wife of a **whaling captain** had provided the chapel with a handsome pair of red worsted **man-ropes** for this ladder, which, being itself nicely headed, and stained with a mahogany color, the whole contrivance, considering what manner of chapel it was, seemed by no means in bad taste. Halting for an instant at the foot of the ladder, and with both hands grasping the ornamental knobs of the man-ropes, Father Mapple cast a look upwards, and then with a truly **sailor-like** but still reverential dexterity, hand over hand, mounted the steps as if ascending the **main-top of his vessel**.” (Melville 2009:34)*

So, as we have mentioned, marine sphere, sailors, their customs and traditions are described very interestingly and naturally in the novels. Ships and their equipment are shown very interestingly. All these make literature more interesting and realistic.

Chapter 3. Peculiarities of Translation of Marine Terminology

Translation as a means of human relations was created long ago. Translation always played an important role in cultures of different nations, as it is the oldest human activity. Translation passed several stages of development. There was a period when authors translated texts word for word, but sometimes they changed texts significantly.

Nowadays, in the twentieth century translation plays especially important role, due to increasing international relations. It helps us to get in contact people speaking on different languages.

Scientific-technical revolution which complies all spheres, demographic explosion, development of marine fleet and other important events help to improve relationships between different nations and different countries. In these conditions the role of translation is increased, as it aims to improve the economic, social-political, scientific and other kind of relations.

The aim of translation is to acknowledge the text to the reader (listener) closely. It's impossible to translate texts without semantical changes. We must try to keep these changes to a minimum.

Translation is a complex process to express the idea correctly and exactly. The aim of the translator is to find the appropriate words and besides he must put sentences into correct tenses. It is obvious that full coincidence between original and the translated text is impossible. Different stylistic factors prevent this coincidence. Translation means to express idea perfectly and exactly which was expressed in other language, especially if technical terminology (marine, aviation and others) must be translated. In this case it's necessary to translate text correctly. There are no expressive words, metaphors, metonymies in technical texts. We meet there only terminology.

Translator must define what kind of text must he/she translate before starting translation. We must know beforehand, prior starting translation, what kind of text is the original, so that not to translate it with incorrect criteria. Translation of technical texts is quite difficult. It is important to translate technical texts correctly and clearly.

Scientific technical texts are full of terms and they are the main components of such texts. Words in speech are generally polysemantic, i.e. they have several meanings.

Let's take the word "table" as an example and see its meanings:

მაგიდა	ცხრილი
ბრტყელი ზედაპირი	ტაბულა
პატარა ფიცარი	ტაბელი
განრივი	მთის პლატო

Scientific technical texts must be translated in different ways. The main request of it, is to express idea with correctly and exactly to avoid ambiguity and to avoid misunderstanding of the sentences. Terms usually have only one meaning but there some polysemantic terms. e.g.

engine	<i>(ორთქლის) მანქანა, მანქანა, ძრავა, მოტორი,</i>
oil	<i>ზეთი, ნავთობი, საპოხი მასალა</i>

Abbreviations are also frequently used in marine field. Abbreviations may also differ from each other. e.g.

A.C. (alternating current) - ცვლადი დენი

D.C. (direct current) - მუდმივი დენი

atm.(atmosphere)- ატმოსფერო

BTU, Btu (British thermal unit) –ბრიტანული სითბოს ერთეული

W.T.B. (Water-tube boiler) წყალმიღა ქვაბი

H.P. h.p. horsepower –ცხენის ძალა

Sometimes only one part of the abbreviation may be shortened:

<i>D.C. amplifier = direct current amplifier</i>	მუდმივი დენის გამაძლიერებელი
<i>Lube. oil</i>	შესაზეთი ზეთი

Some terms are abbreviated by syllables and they may become independent word in the language:

loran (long range navigation)	ლორანი
radar (radio detection and ranging)	რადიოლოკაცია, რადარი

We may meet the following cases during translation of the terms. Terms which have international character may be translated by means of transliteration:

turbine ტურბინა

separator სეპარატორი

Great number of terms are translated as loan words, i.e. they are translated word by word:

<i>main steam boiler</i>	<i>მთავარი ორთქლის ქვაბი</i>
--------------------------	------------------------------

<i>Two-stage pump</i>	<i>ორსაფეხურიანი ტუმბო</i>
-----------------------	----------------------------

In some cases we cannot find appropriate terms in the dictionary and in such circumstances we have to describe them:

high pressure fuel lines	მაღალი წნევის მილები
combustion chamber	წვის კამერა
Fuel transfer pump	საწვავის გადამწოდებელი ტუმბო

Some nouns, which express parts of the body or clothes may express machinery or part of the machinery in marine terminology:

Parts of the body	Terms
<i>Back-ზურგი</i>	<i>Back-დეტალის უკანა ნაწილი</i>
<i>Heart გული</i>	<i>Heart ძირითადი ნაწილი</i>
<i>Head - თავი</i>	<i>Head - (დგუშის) თავი</i>
<i>Shoulder მხარი</i>	<i>Shoulder მიღტუხი</i>

Clothes	Terms
<i>cap- კეპი</i>	<i>cap- თავი, სახურავი</i>
<i>Jacket ჟაკეტი</i>	<i>Jacket პერანგისგარე სივრცე</i>

There are some terms in English language which are formed from conversational language:

Words	Terms
<i>Nut თხილი</i>	<i>Nut ქანხი</i>
<i>Hull კანი, ნაჭუჭი</i>	<i>Hull კორპუსი(გემის)</i>
<i>Line ხაზი</i>	<i>Line მიღლი</i>
<i>Bow მშვილდი</i>	<i>Bow გემის ცხვირი</i>

Very often one word without changing its form may perform function of different parts of speech in English language. This may cause some problems.

- *Screw*- *ბრახნი* (არს.სახ.), *ჩახრახნა* (ზმნა)
- *hammer*- *ჩაქეხი* (არს.სახ.), *მიჭკედა* (ზმნა)
- *Saw* - *ხერხი* (არს.სახ.), *ხერხვა* (ზმნა)

The following terms have several meanings:

bearing *საკისარი, პელენკო*

degree *გრადუსი, ხარისხი*

rating–*სიჩქარე, სიმძლავრე*

unit–*დანადგარი, ელემენტი*

In English texts when they describe something, future tense is often used to describe something. According to the context, such texts must be translated in the present tense, not in the future.

Passive voice is frequently used in English technical texts, but in Georgian we use them very seldom.

In order to translate technical text, as we have mentioned above, it is necessary to know given subject and English terminology connected to this subject.

Besides we must know corresponding Georgian terminology and literary language to translate content precisely.

\$2. Peculiarities of Translation of Marine Terminology in Marine Literature.

We meet a lot of marine terms in marine literature. It's obligatory for the translator to know marine terminology and marine field well to translate terminology and phrases. Besides marine terms, there are often described different marine customs and traditions, marine accidents, taking and changing of the course. That's why translator must know marine terms and marine business quite well.

We have researched some marine texts and analyzed their Georgian translations. We saw that marine terms are translated quite well and marine sphere is described interestingly. Very often translators find Georgian equivalent to marine terms but sometimes there are cases when translators

cannot find Georgian equivalents and they are translated as “გროტმაჩტა” (“грот-мачта”), Georgian equivalent of it is “გროტ-ანძა”. Term “**foremast**” is translated as - “ფოკმაჩტა” (фок-мачта), Georgian equivalent of the it is “წინაანძა”, “ფოკ-ანძა”. It is clear that the word “machta” is not Georgian marine term. Very often due to the lack of the Georgian term it is explained, e.g. “**booms**” - აფრების დასამაგრებელი ძელები”. Sometimes there are cases when marine terms are omitted into Georgian translations. In some cases there are no marine terms in the original, but they are added into Georgian translations. Here are some examples from the texts:

“The Hispaniola was rolling **scuppers** under in the ocean swell. The **booms** were tearing at the blocks, the rudder was banging to and fro, and the whole ship creaking, groaning, and jumping like a manufactory.” (Stevenson 2010:53)

“ისპანიოლა ისე ძალიან ქანაობდა ოკეანის ტალღებში, რომ წყალი გემბანის დასაწრეტ ღარებში ასხამდა. აფრების დასამაგრებელი ძელები ერთმანეთს ეხლებოდა, საჭის სახელურით სახელური იქით-აქეთ აწყდებოდა და მთელი გემი ფაბრიკასავით ხმაურობდა, ჭრაჭუნებდა და კვნესოდა.” (სტივენსონი 1969: 87)

“**booms**” – “აფრების დასამაგრებელი ძელები”. Here the term is explained.

“*Suddenly the schooner in front of me gave a violent yaw, turning, perhaps, through twenty degrees; and almost at the same moment one shout followed another from on board.*” (Stevenson 2010:95)

“უცბად ჩემს წინ მიმავალმა ხომალდმა მძლავრად მოუხვია – ასე, ოცი გრადუსით მაინც შეტრიალდა. იმავე წამს ერთი მეორეზე მოისმა ყვირილი გემიდან. (სტივენსონი, 1969:151)

“schooner” is substituted by the term “ხომალდი”(vessel)

“I had scarce gained a position on the **bowsprit**, when the **flying jib** flapped and filled upon the other tack, with a report like a gun. The **schooner** trembled to her keel under the reverse; but next moment, the other sails still drawing, the jib flapped back again and hung idle.” (Stevenson 2010:99)

“ის-ის იყო, გემის **ცხვირიდან წინ გადმოშვერილ** ძელზე მოვმაგრდი, რომ წინა **სამკუთხა აფრამ** ისე გაიტყლაშუნა თითქოს ზარბაზანი დასცალესო და მეორე მხარეს გაიბერა. ქარის უკუდარტყმამ მთელი **ხომალდი** თავიდან ფსკერამდე შეაზანზარა, მაგრამ მეორე წამს, თუმცა იალქნები ისევ იბერებოდა, წინა აფრამ კიდევ გაიტყლაშუნა და უქმად ჩამოეკიდა.” (სტივენსონი 1969: 159)

”bowsprit”- is translated into Georgian as “ბუშპრიტი”

bowsprit – In this case translator has explained the term - “გემის ცხვირიდან წინ გადმოშვერილი ძელი.” Equivalent is not given.

“We worked on; but the water increasing in **the hold**, it was apparent that the ship would founder;

“კვლავ განვაგრძობდით მუშაობას, მაგრამ წყალი **თანდათან მატულობდა** და აშკარა იყო, რომ გემი ჩაიძირებოდა.” (Defoe 2010:7)

If we translate the term word by word we may get the following translation: “**წყალი თანდათან მატულობდა ტრიუმში**”

“I then took my tackling, and, fastening a hook to the hole at the **pro**w of each, I tied all the cords together at the end.” (Swift 2005:27)

“ჩემს მიერ დამზადებული თოკები ამოვიღე მოკაკული ბოლო სამხედრო ხომალდების **კიხოებში** გაეუყარე და თოკის ბოლო ერთად შევკარი.” (სვიფტი 1969: 35)

Term “**pro**w” – is translated as “კიხო”, but in explanatory dictionaries it is explained in the following way: “The forward part of a ship's hull; the bow”

“There was the **mainmast**, fifteen inches in diameter at what was now the butt, still sixty-five feet in length, and weighing, I roughly calculated, at least three thousand pounds. And then came the **foremast**, larger in diameter, and weighing surely thirty-five hundred pounds. “ (London 2010:186)

“გროტ-მაჩტას სიგრძე 60-65 ფუტი იქნებოდა. დიამეტრიც ძირში, იქ, სადაც გადამსხვრეული იყო 15 დუიმი იყო, წონით, ჩემი ვარაუდით, სამი ათას ფუნტზე ნაკლები არაფრით არ იქნებოდა. ფოკ-მაჩტა გროტ-მაჩტაზე მსხვილი იყო და სიმაღლით სამი ათას ხუთასი ფუნტი იქნებოდა.” (ლონდონი 1971: 271)

Term “**mainmast**” is translated in the text as - “გროტ-მაჩტა” and “**foremast**” as – “ფოკ-მაჩტა.”

It is clear that Russian marine terms are used in Georgian translations. These terms are translated in the following ways in the dictionaries:

mainmast - грот-мачта გროტ-ანძა

foremast - фок-мачта წინანძა, ფოკ-ანძა

It is clear from our research that it's quite difficult to translate terminology. Marine terms are used in technical texts and in marine literature. It's necessary to translate terms correctly to avoid misunderstandings and ambiguity. Therefore translator must know both literal language and marine terms. Searching of marine literature showed us that Georgian Marine terminology is not formed, it is in the process of formation.

Chapter 4. History of Formation of Georgian Marine Terminology.

The history of Georgian navigation has a long age history, but in spite of that Georgian Marine terminology is in the process of formation. In the XVIII century Sulkhani-Saba Orbeliani explained some marine terms in his dictionary, “Georgian Dictionary”:

|

ზღვის კაცი – ზღვაში მოარულნი

ზღვის ღმერთი - ნებტუნ

კატარღა – ნავი(ა) საბრძოლველი. საბრძოლველი ნავი.

კოპანო – ნავია ერთი.

In some cases Sulkhani-Saba Orbeliani's explanations are used in modern dictionaries. e.g.

ერაქია – თხელი ადგილი ზღვაში, ზღვის ქვეშა კლდე (საბა)

კოპანო- ნავია ერთგვარი, ვარცლზე დიდი, კარაპაზე მცირე. (საბა)

კარაპა – “მომცრო ნავი” (საბა)

There are also cases when terms which are explained in “Georgian Dictionary”, has added second meaning in modern dictionaries to express different technical terms. e.g.

მუხრუჭი – ტექ. მოწყობილობა მანქანების ამოძრავებისთვის, მოძრაობის შესანელებლად ან გასახერებლად.

ლილევი – ტექ. სხვადასხვა მანქანის ნაწილი – ცილინდრი, რომელიც ბრუნავს თავისი ღერძის გარშემო.

ჯალამბარი – ბლოკის სახის მქონე საგანგებო მოწყობილობა, რომელსაც იყენებენ სიმძიმეთა ასაწევად.

“Georgian Dictionary” by N.Chubinishvili is also worth noting. He follows the method of Saba Orbeliani, but in particular principle matters he uses his own new method. He also explained and translated into Russian some marine terms in his dictionary. .

The next dictionary that includes maritime terms is the Russian-Georgian dictionary (three volumes, Tbilisi, 1956), which is published by the Academy of the Science of Georgia. In 1846 was published the Russian-Georgian dictionary edited by David Chubinishvili. Since that time several Russian-Georgian dictionaries were published. The editorial board of the dictionary was consulted by R. Dvali. The dictionary includes different maritime terms.

In 1889 was published the third revised edition of the Russian-Georgian dictionary of technical terminology edited by R. Dvali and R. Rhambashidze. It includes 60000 terms, terminological expressions and covers different fields of techniques.

As the authors indicate, despite of the fact that this initiative of the technical society was a positive event (the language still keeps many terms of that period), the problem of the terminology had not been decided. Composing this dictionary, the authors hadn't managed to use all the many-centuries

traditions of the Georgian language, they hadn't completely used its rich lexical and terminological possibilities.

The authors indicate that the process of the creation of Georgian terminology was initiated by the prominent scientist and public figure Ivane Djavakhishvili. With the name of Ivane Djavakhishvili is connected the basic methodological and scientific principles of composing the Georgian scientific terminology. It is worth mentioning that the dictionary of the technical terminology was published several times but it didn't include all the terms.

The authors indicate that the next stage of the development of the techniques, the developments of the new technical disciplines and the dramatic changes in the sphere of techniques put on the agenda the necessity of the continuous work on the technical terminology and the edition of a new terminological dictionary.

The work on the composing of the dictionary continued during many years. At the end the new dictionary was published, it consists of 60000 terms and terminological expressions. It includes the terminology from many different fields of techniques.

The dictionary includes a part of the maritime terminology, especially maritime-engineering terminology.

In 1985 was published a new dictionary - "Maritime terminology". This is an example of the brunch terminology dictionary. It is composed on the Russian-Georgian and Georgian-Russian languages. It aims to collect the basic concepts of this brunch of terminology and to supply specialists by the scientifically clarified and unified equivalents on the Russian and Georgian languages.

The dictionary of the maritime terminology on the Georgian language was published in Georgia. Until that moment nobody was working on this issue. The majority of the terms of this brunch of terminology were not included in other dictionaries or in the reference literature. Georgian maritime terms were not even the object of the wide public discussion.

Mr. V. Baratashvili, a person with a great experience in the maritime business who worked more than 35 yeas on the vessels of the commercial fleet, managed to collect the very interesting information. He was collecting, recording and clarifying terms of the maritime brunch of terminology during a very long period. The prominent scientists consulted him during this period of collecting information.

As a result of the work of the editorial board, many terms were clarified and refined. There were revealed some of the terms that originated from the earlier centuries.

Some specific expressions-commands of the maritime branch of the terminology are included in the dictionary as independent units.

From 1995 began the process of the edition of the big English-Georgian Dictionary, edited by T.Margalitadze. This is an important event in the history of the Georgian lexicography.

The editorial board considers that the development of the science and techniques, the increasing of contacts with foreign countries put on the agenda the necessity of publishing of the more perfect and refined dictionary. The dictionary better conveys the variety of the lexical meanings of the modern English language.

The dictionary was supplied by and revised from the different English dictionaries. This dictionary is published for needs of specialists of the English language and many other branches of science and techniques. It includes the terminology of different branches of science and techniques, mainly, scientific-technical terminology, also the terminology of business, culture and so on.

It is composed on the Philology Cathedra of the Faculty of the Western European Languages and Literature of the Tbilisi State University.

It is worth mentioning that during the process of composing of technical terminology it was used the dictionary of Neli Qardava. The dictionary includes enough big part of the maritime terminology.

In 2009 was published a three-language (English-Russian-Georgian) maritime dictionary. It is composed by the maritime engineer-mechanic Roland Richkov. The aim of the illustrated maritime technical dictionary is to help seafarers, specialists of the maritime industry, students of maritime colleges in studying of the Georgian maritime terminology.

In 2010 was published a maritime dictionary edited by Roland Richkov. It is organized in the alphabetical order and includes an enough big part of the maritime terms.

According to our research, we came to the conclusion that by this moment all published dictionaries include only some part of the maritime terminology but the perfect Georgian-English dictionary that includes all the maritime terms is not composed yet. By this moment the Georgian maritime terminology is on the stage of the formation and development.

In the modern dictionaries that are published in the last years, there are much more maritime terms. It is worth mentioning that in case of necessity the terms are borrowed from the English language.

So, the development of the maritime business in Georgia has a great long history, but the Georgian maritime-technical terminology is in the process of formation. The majority of terms are of the English origin, a big place belongs to the Russian terms, and also there are a lot of trace forms as

well as artificial forms. In the epoch of globalization everything is aimed to the creation of the unified terminological system. The creation and establishment of the Georgian maritime terminology is the expression of the Georgian identity and one of the ways of its survival.

Conclusion:

Intercultural communication and its particular case, marine communication, is a sharing of information between individuals by means of common system of symbols, which is carried out by verbal and non-verbal methods. It requires to master skills of intercultural communication, which helps to promote relationships between the people of different culture.

Ship, as an interactive field of multi-cultural representatives, is peculiar world, where marine communication is carried out and its effectiveness, very often taking into account multi-nationality of the crew depends on the lingual provision of the communication.

In the process of the research, we distinguished a number of problems related to marine communication:

1. Problems related to multi-cultural crewmembers.
2. Problems related to different cultures crew and pilot.
3. Problems between crewmembers and passengers.
4. Problems related to multi-cultural crewmembers and other ships.
5. Problems related to crewmembers and shore.

To overcome the difficulties of the communication we analyzed the following: marine terminology, standard phrases, clichés, verbal and nonverbal skills for safe navigation (radio communication, satellite communication, international signaling flags, Morse code,semaphores, ship's blasts and so on) combination mechanisms and we located them in the context of marine terminological systems and development of navigation.

In the age of globalization the role of translation, as a means of formation of professional terminology, is increasing. Translator must know literary language and specific terminology as well to translation similar texts correctly.

The usage of marine terms in marine literature very often proceeds and helps the formation of marine terminology. In English and American marine literature marine terms and phrases has special function: they create real picture, gives lingual-personal characteristics, shows us sailors' traditions, customs, rules and different typical situations (accidents due to bad weather, ship's preparation for the departure, etc.). Marine literature not only describes marine world interestingly,

perfectly and diversely, but also gives us opportunity to keep our eyes to the translators special mission and observe the process of finding equivalents to words and terms which don't exist in Georgian.

Navigation history and marine business have a long age history, but in spite of this Georgian marine terminology, its communication potential is verified in marine texts, is in the process of formation.

The analysis of marine literature exposed the role of cooperation of marine literature and technical texts in the study of development and formation of Georgian marine terminology.