

ივ.ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა ფაკულტეტი

რუსისტიკის ინსტიტუტი

ნათია ქათამაძე

ახალი მეცნიერებების ტერმინოსისტემების ფორმირება

(ლოჯისტიკისა და ინფორმატიკის მაგალითზე)

ფილოლოგიის დოქტორის ხარისხის მოსაპოვებლად

წარმოდგენილი დისერტაცია

სამეცნიერო ხელმძღვანელი

ფილოლოგიის მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი

დ. გოცირიძე



უნივერსიტეტის
გამომცემლობა

თბილისი

2013

შინაარსი

შესავალი

თავი 1. ტერმინების ინტერპრეტაციის ლინგვისტური საფუძვლები;

თავი 2. ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის დამოუკიდებელ მეცნიერებებად ჩამოყალიბება და მათი ტექნოლოგიური უზრუნველყოფის პრობლემა;

თავი 3. ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ტერმინოსისტემების ჩამოყალიბება და კულტურათაშორისი კომუნიკაცია;

დასკვნა

შესავალი

პრობლემის აქტუალობა და სადისერტაციო თემის არჩევანი განაპირობა იმ ფაქტმა, რომ ბოლო ათწლეულების მანძილზე, საერთაშორისო ურთიერთობების სპექტრის გაფართოებასთან დაკავშირებით, სულ უფრო მეტ მნიშვნელობას იძენს ეთნიკურ კულტურათა დიალოგის თემა. კულტურულ ანთროპოლოგიაში სხვადასხვა ეთნიკურ კულტურათა ურთიერთქმედებას, რომელზედაც ხშირ შემთხვევაში დამოკიდებულია მშვიდობიანი თანაარსებობის პროცესი და რომელიც შეიძლება წარიმართოს როგორც რეგლამენტირებულ (პოლიტიკურ და დიპლომატიურ), ასევე ყოფით, პიროვნულ, არაფორმალურ ურთიერთობათა დონეზე- ინტერკულტურული კომუნიკაცია ეწოდა. თანამედროვე მსოფლიოში, სადაც გლობალიზაციის პრობლემა უაღრესად აქტუალური, მნიშვნელოვანი და ამავდროულად საკმაოდ მწვავეა, ვინაიდან საქმე ეხება ეროვნულ კულტურულ ღირებულებათა ახალ პარადიგმაში გააზრების აუცილებლობას, უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება ინტერაქციის ოპტიმალური მოდელის შემუშავებას, რომელიც ერთი მხრივ, უზრუნველყოფს ზოგადსაკაცობრიო ღირებულებების გაცნობიერება-გათავისებებას, ხოლო მეორე მხრივ, ეთნო-ეროვნული ღირებულებებისა და იდენტობის შენარჩუნებას. ინტერკულტურული ურთიერთობა მოიცავს ადამიანთა ურთიერთობის მთელ სპექტრს, მაგრამ აღნიშნული პრობლემა მის სხვადასხვა სეგმენტში არაერთგვაროვანი სიმწვავეით გამოირჩევა. ეს დაკავშირებულია იმასთან რომ ლოგიკაზე ორიენტირებული კომუნიკაცია, როგორცაა მაგალითად, სამეცნიერო ურთიერთობა ნაკლებად არის მიბმული სამყაროს ეროვნულ ხატზე და შესაბამისად, გამოხატვის უნივერსალობისაკენ მიისწრაფვის, რასაც ვერ ვიტყვით ტექსტებზე, რომლებიც თავისი ბუნებით ენტროპიულია და მშობლიური ენის მხატვრულ-გამომსახველობით სისტემაზეა დაფუძნებული კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ენად გლობალიზაციის ეპოქაში საყოველთაოდ აღიარებულია

ინგლისური ენა, რომლის ფუნქციონირება მეტ-ნაკლები წარმატებით ხორციელდება კომუნიკაციის სხვადასხვა სფეროში. ინტერპერსონალურ ურთიერთობაში ძირითადად ორი ტენდენცია შეიმჩნევა: ინტერაქცია, რომლის დროსაც ერთ-ერთი კომუნიკანტისთვის ინგლისური მშობლიური ენაა, ხოლო მეორესთვის უცხო ენა და ინტერაქცია რომლის დროსაც დიალოგის ორივე მონაწილეს უხდება ინგლისურზე, როგორც არამშობლიურ ენაზე საუბარი. ორივე შემთხვევაში საერთოა ის რომ (ნებისთ თუ უნებლიედ) თითოეულ კომუნიკანტს კომუნიკაციაში საკუთარი კულტურის ელემენტები შეაქვს.

კულტურათაშორისი კომუნიკაცია, ბუნებრივია, ხორციელდება კონკრეტული პიროვნებების მეშვეობით, ამდენად ამ პროცესის შესწავლაში პიროვნულ ფაქტორს გარკვეული მნიშვნელობა ენიჭება. პიროვნული ფაქტორის გარკვეული ნეიტრალიზაცია ხდება სამეცნიერო კომუნიკაციაში, რომლის ძირითადი მიზანია ერთიანი ცნებითი ველისა საერთო ტერმინოლოგიის შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს ოპტიმალურ ურთიერთგაგების რეჟიმს. ყოველი კონკრეტული ენობრივი პიროვნება ხასიათდება გარკვეული ინდივიდუალური თვისებებით, ამასთანავე იგი სოციალიზაციის პროდუქტია და დეტერმინირებულია სამყაროს ინტერკულტურული ხაზით. ყოველივე ეს აისახება ენობრივი სტრუქტურების მისეულ არჩევანზე. ინტერკულტურული ურთიერთობების დროს ხდება სწორედ სამყაროს ხატების ინტერაქცია, რაც წარმოადგენს საინტერესო და აქტუალურ საკითხს თანამედროვე ანტროპოცენტრისტულ ლინგვისტიკაში. ინტერკულტურულ კომუნიკაციაში მონაწილე ენობრივი პიროვნებებზე დაკვირვებით, მათი, როგორც კომუნიკანტების შესწავლის გზით, ჩვენ შეგვიძლია შევისწავლოთ ინტერკულტურული კომუნიკაციის პრაქტიკული მხარე. ინტერკულტურულ კომუნიკაციაში არანაკლებ მნიშვნელოვანია უნივერსალური საინფორმაციო სივრცის შექმნის პროცესი, რომელიც შესაბამის ცნებითი აპარატის ფორმირებით შეიძლება განხორციელდეს. ყველაზე დიდ წარმატებებს ამ მხრივ

მეცნიერებმა ინტერკულტურული ურთიერთობების ისეთი ტრადიციული დარგების წარმომადგენლებმა, როგორცაა, ვაჭრობა და სატრანსპორტო კომუნიკაცია, მიაღწიეს, რომელთა წარმატებული საქმიანობა უშუალოდ არის დამოკიდებული კომუნიკაციის ეფექტურობაზე.

სამეცნიერო ტექნიკური პროგრესის სწრაფმა ტემპმა ინფორმაციული კარჩაკეტილობის დაძლევა ხელი შეუწყო პროფესიული და ტერმინოლოგიური ინტეგრაციის ტენდენციებს და ტერმინოლოგიური ლექსიკოგრაფიის არნახულ განვითარებაში გამოიხატა. საბჭოთა პერიოდში სამეცნიერო ტერმინთა უმეტესობა რუსულ სამეცნიერო ტერმინოსისტემებთან უშუალო კავშირში იყო და ხშირ შემთხვევაში მათი ზეგავლენით ინერგებოდა, რის გამოც გარკვეულწილად დაკარგული ან მივიწყებული იყო წინარე პერიოდის ქართული დარგობრივი ტერმინები. ზოგ შემთხვევაში ადგილი ჰქონდა ორმაგ ნასესხობას: რუსული სესხულობდა ტერმინს ერთ-ერთი უცხო ენიდან და შემდეგ ქართული ენა სესხულობდა რუსული ენიდან. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, როდესაც საქართველო საერთაშორისო ურთიერთობების სრულყოფილი მონაწილე გახდა, ის სამეცნიერო-ტექნიკურ კონტაქტებს დამოუკიდებლად ახორციელებს და ინგლისურენოვან საფუძველს ეყრდნობა, რაც შესაბამისი ინგლისური სამეცნიერო ტერმინოლოგიისთვის ქართული შესატვისების მოძიების აუცილებლობას განაპირობებს.

სადისერტაციო ნაშრომის აქტუალობა განპირობებულია აღნიშნული ფაქტორების ერთობლიობით:

1) საქართველო თანდათან ხდება გლობალური სამყაროს ნაწილი და მისი ორგანული ჩართვა საერთაშორისო საკომუნიკაციო სივრცეში დამოკიდებულია გლობალიზაციის ენის (ინგლისური ენა) კომუნიკაციური სტრატეგიების გაცნობიერებაზე და ქართულ მენტალობასთან მისადაგებაზე.

2) უაღრესად მნიშვნელოვანია რუსული საბაზრო ტერმინორესურსებზე ორიენტირებულ ქართული ტერმინოსისტემის ინგლისურენოვანი ტერმინოსისტემებით ჩანაცვლების პროცესის თვალის გადევნება, როგორც სოციოლინგვისტური, ასევე კომუნიკაციის თეორიული პრობლემებისა და პრაქტიკული რეკომენდაციების შემუშავების თვალსაზრისით;

3) XXI საუკუნის დასაწყისში ქართული ენა ხდება ინგლისური ლექსიკური ერთეულების აქტიური აქცეპტორი, რაც უაღრესად მნიშვნელოვანია ნასესხობის პროცესობის გააზრებისა და შესაძლო რეგულირების თვალსაზრისით;

ნაშრომის სამეცნიერო სიახლე განპირობებულია რამდენიმე მნიშვნელოვანი ფაქტორით:

1) პირველად ქართულ-სამეცნიერო ლიტერატურაში ტერმინოსისტემების ფორმირების პროცესი განიხილება გლობალიზაციის პროცესებთან კავშირში;

2) პირველად ტერმინოსისტემის ჩამოყალიბების პროცესი დაკავშირებულია ახალი მეცნიერებების ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბების ცოცხალ პროცესთან და შესაბამისი ქართულენოვანი რესურსების მოძიების პრობლემასთან;

3) ახალი მეცნიერებების ცნებითი აპარატის ფორმირების პროცესი, რომელიც ინგლისურ ენას ეფუძნება, პირველად განიხილება ტიპოლოგიუ პლანში და საშუალებას გვაძლევს გავაანალიზოთ, თუ რა საერთო და განმასხვავებელი ტენდენციები არეგულირებს რუსულ და ქართულ მეცნიერებაში ინგლისურენოვანი ტერმინების პარალელურ გადმოტანას;

4) ტერმინოსისტემების ფორმირების ახალ ენობრივ საფუძველზე გადასვლასთან დაკავშირებით სიახლეს წარმოადგენს ინტერფერენციული ტენდეციების გამოვლენა, რომელიც ტერმინოქმნადობის რუსულ მოდელს უკავშირდება და მეორეს მხრივ, ინგლისურენოვანი ტერმინების ლექსიკო-სემანტიკური მოდელების

გენერირებასთან დაკავშირებული ტენდენციების შესწავლა ქართულ ტერმინოსფეროში.

5)სიახლეს წარმოადგენს თვით ემპირიული მასალაც- ახალი მეცნიერებების- ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის-ტერმინოსფეროები, რომელთა ტერმინოსისტემები აქტიური ჩამოყალიბების პროცესში იმყოფება და საშუალებას გვაძლევს მიმდინარე პროცესები და ტენდენციები საბჭოთა პერიოდის შესაბამის მოვლენებს შევადაროთ.

წინამდებარე ნაშრომის კვლევის ობიექტს წარმოადგენს ახალი მეცნიერებების-ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის-ტერმინოსისტემები, რომელთა ცნებითი აპარატი ჯერ კიდევ ჩამოყალიბების პროცესში იმყოფება. კვლევის ობიექტს წარმოადგენს აგრეთვე სამეცნიერო დარგების ახალი ტერმინების სამეტყველო კომუნიკაციაში ჩართვის კანონზომიერებების ანალიზი, ვინაიდან ნებისმიერი ტერმინის ავ-კარგიანობის განსაზღვრა მის ბევრით ან სხვა სახის გამომხატველობით ესთეტიკაზე არ არის დამოკიდებული, არამედ- კომუნიკაციური ფუნქციის განხორციელების შესაძლებლობაზე.

წინამდებარე სადისერტაციო ნაშრომის მიზანია ახალი მეცნიერებების (ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის, როგორც ცოდნის ახალი სფეროების) ინგლისურენოვანი ტერმინოსისტემების განხილვა ქართულსა და რუსულ ენებში შესაბამისი მეცნიერებების ტერმინოსისტემების ფორმირების პროცესთან მიმართებაში.

მიზნის მიღწევის პროცესში გამოიკვეთა შემდეგი კერძო ხასიათის ამოცანა:

- 1.ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ინგლისურენოვან ტერმინთა კორპუსის გამოყოფისა და სისტემატიზაციის პრინციპების ანალიზი.
- 2.აღნიშნული ტერმინოსისტემის რუსულ და ქართულ ენებზე გადმოტანის პრინციპების ანალიზი;

3. რუსულ-ქართული სამეცნიერო-ტექნიკური ურთიერთობების ტრადიციით გამოწვეული ინტერფერენციის შესაძლო შემთხვევების გამოვლენა;
4. ახალი მეცნიერებების ტერმინების შესაბამის ქართულ და რუსულ შესატყვისობების რეალურ სამეტყველო კომუნიკაციაში დამკვიდრების პროცესის გამოკვლევა; (კომპიუტერული სლენგი)
5. ტერმინთა ნასესხობის ზოგადი და სპეციფიკური ტერმინების შედარება ახალი მეცნიერების (ლოჯისტიკისა და ინფორმატიკის) ქართული და რუსული კორპუსის მაგალითზე.

სადისტერტაციო ნაშრომის ემპირიულ მასალად ჩვენ გამოვიყენეთ ლოჯისტიკისა და ინფორმატიკის სფეროში არსებული ინგლისურენოვანი ლექსიკონებისა და გლოსარების კორპუსი (მათ შორის ელექტრონულიც), რომლებიც საინფორმაციო რესურსებშია წარმოდგენილი. ლოჯისტიკის სფეროში ძირითადად ვეყრდნობოდით ევროპის ლოჯისტიკური ასოციაციის (რომელიც მიზნად ისახავს ლოჯისტიკის ინგლისურენოვანი ტერმინოლოგიის სისტემატიზაციას მთელ მსოფლიოში) მიერ შედგენილი ტერმინოლოგიური ლექსიკონი.

“Terminology of Logistics”, რომელიც 1397 სტატია-განმარტებას მოიცავს და წარმოადგენს ყველაზე თანამედროვე და სრულყოფილ სპეციალურ ლექსიკონს ამ დარგში. კიდევ უფრო მდიდარია ლექსიკოგრაფიული წყაროები შედარებით უფრო “ძველი” – ინფორმატიკის სფეროში, რომელიც კომპიუტერის საყოველთაო გავრცელების პირობებში, უფრო მრავალრიცხოვანი ადამიანის საქმიანობას უკავშირდება, უნდა აღინიშნოს ისიც რომ განსხვავებით საბჭოთა კავშირისგან, სადაც პერსონალური კომპიუტერების ფართო გამოყენება 90-ანი წლების დასაწყისს უკავშირდება დასავლეთში ეს პროცესი გაცილებით ადრე დაიწყო, რის შედეგადაც აღნიშნული დარგის ტერმინთაწარმოების გარკვეული ტრადიციაც ჩამოყალიბდა. დასმულ ამოცანათა მრავალფექტურობამ გამიწვია განსხვავებული, მაგრამ ისეთი ურთიერთშემავსებელი მეთოდების გამოყენება როგორცაა დესკრიფციული და შედარებით-შეპირისპირებითი ანალიზის, ლექსიკოგრაფიული და კონტექსტური ანალიზის მეთოდი, ლინგვოსტატიკური და ინდუქციურ-დედუქციური მეთოდი.

სადისერტაციო კვლევა აპრიორულად შემდეგ დებულებებს ეფუძნება, რომელთა ვერიფიკაცია საშუალებას გვაძლევს ინტენსიური პროგრამის განხორციელების ეფექტურობაზე ვიმსჯელოთ.

1. განვითარების დღევანდელ ეტაპზე ინფორმატიკაც და ლოჯისტიკაც შეგვიძლია ჩავთვალოთ შემეცნების ახალ სფეროდ. რომელთაც უკვე დამოუკიდებელი მეცნიერებების სტატუსი შეიძინეს და აქვთ კვლევის სპეციალური ობიექტი, საგანი, ფუნქციები კვლევის მეთოდები და ტერმინოლოგიური სისტემა. ამ უკანასკნელის ბირთვის ახალი ტერმინები შეადგენს, რომლებიც ინფორმატიკის და ლოჯისტიკის სპეციფიკას გამოხატავენ (მომიჯნავე სამეცნიერო დარგების ტერმინებისგან განსხვავებით) ამ ლექსიკურ ერთეულებს ტერმინისთვის დამახასიათებელი ყველა ფუნქცია გააჩნიათ, ვინაიდან აღნიშნავენ სპეციფიკურ ცნებებს, რომლებიც შემეცნების კონკრეტულ სფეროს მიეკუთვნებიან, აქვთ შესაბამისი დეფინაციები, მიისწრაფიან ერთმნიშვნელობებისკენ, კონტექსტუალური დამოუკიდებლობისკენ და მეტყველებაში აღწარმოებადობისკენ;

2. ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ინგლისურენოვანი ტერმინოსისტემები ძირითადად ჩამოყალიბებულად უნდა ჩავთვალოდ. მიუხედავად იმისა, რომ ტერმინთა დიდი უმრავლესობა სხვა სამეცნიერო დისციპლინებიდან შემოვიდა, ტერმინები, რომლებიც “ძველი მეცნიერებების” პერიფერიაზე იყვნენ განლაგებული, ახალ სამეცნიერო სფეროში ცენტრალურ პოზიციაზე ინაცვლებენ. ამგვარი გადაჯგუფებების შედეგად წარმოიშვა ახალი ურთიერთობები, რაც ახალი ტერმინოლოგიური ველებისა და ბუდეების შექმნაში გამოიხატება და დღის წესრიგში ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ინგლისურ ენოვანი ტერმინოსისტემის შემდგომი სისტემატიზაციისა და სტანდარტიზაციის აუცილებლობა დააყენა.

3. ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ტერმინოსისტემები მჭიდროდაა დაკავშირებული სხვა დარგობრივ ტერმინოსისტემებთან, როგორცაა: მენეჯმენტი, მარკეტინგი, მათემატიკური მოდელირება და მოიცავს ბიზნესის ფუნქციონალურ სფეროებს: მომარაგებას, წარმოებას, გასაღებას, განაწილებას და ა.შ.

ლოჯისტიკისა და ინფორმატიკის ტერმინები შემოსულია სხვადასხვა სფეროებიდან: მენეჯმენტიდან, ტრანსპორტისა და კომერციული საქმიანობის სფეროებიდან, ტექნოლოგიების მანქანად მშენებლობის, მარკეტინგის,

საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების, სამართლის, მათემატიკის, კიბერნეტიკის, ფასწრმოქმნისა და სამხედრო საქმის ტერმინოსისტემებიდან. ნასესხობის წყაროების ამგვარი მრავალფეროვნება დარგების ფორმირების ისტორიითაა განპირობებული;

4. ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ტერმინოსისტემები განვითარების სხვადასხვა სტადიაზე არიან. თუ პირველმა ფაქტობრივად დაასრულა ფორმირების პროცესი, მეორე-განვითარების იმ ეტაპზეა, როდესაც სამეცნიერო დარგის ცნებითი აპარატი საბოლოო დახვეწისა და ჩამოყალიბების პროცესშია. ევროპის ლოჯისტიკური ასოციაციის მიერ გამოშვებულ ლექსიკონი "Terminology of logistics"-ის შესაბამისად ემპირიული მასალის ინტერპრეტაცია ცხრა ტერმინოლოგიური ველის ფარგლებში ხორციელდება : purchasing management (შესყიდვების მართვა), logistics of productions (წარმოების ლოჯისტიკური ხარდაჭერა), (order management) (შეკვეთების მართვა), (transportation) (ტრანსპორტირება), warehousing and material handling (საწყობში განთავსება და ტვირთის გადამუშავება) inventory management (მარაგების მართვა), information technologies (ინფორმაციული უზრუნველყოფა), logistic management (ლოჯისტიკური სისტემების მართვა), supply chain management (მოწოდებათა ნაკადის მართვა) სამი მიკროველი flow (ნაკადი), structure (სტრუქტურა) ერთმანეთთან იერარქიულ დამოკიდებულებაში იმყოფებიან და ლოჯისტიკის სპეციალურ სახეს მნიან. ტერმინოლოგიური ბუდეები, რომლებიც მოიცავენ შედარებით მეტ ნაირსახეობებს, წარმოადგენენ ტერმინ-დომინანტებს. Product (პროდუქტი), order (შეკვეთა, stock (მარაგი), planning (დაგეგმვა). სიტყვათწარმოების თვალსაზრისით ლოჯისტიკისა და ინფორმატიკის ტერმინები ძირითადად წარმოადგენენ რთულ ორ კომპონენტთან ტერმინებს, რომლებიც ორი ნორმატივით არიან გამოხატულნი და გრაფიკულად ცალკ-ცალკე არიან წარმოდგენილნი. ლოჯისტიკის ტერმინთათვის არ არის დამახასიათებელი სპეციფიკური აფიქსალური წარმოება, პრაქტიკულად არ გხვდება კომპრესია, მაგრამ გავრცელებულია კონვერსია და აბრევიაცია.

5. ახალ ფორმირებად სამეცნიერო დისციპლინებზე დაკვირვება გვაჩვენებს, რომ მათი ტერმინოლოგიის ოპტიმიზაციისას აუცილებელია როგორც ონომასიოლოგიური, ასევე სემასოლოგიური მიდგომა

სადისერტაციო ნაშრომის თეორიული მნიშვნელობა მდგომარეობს იმაში, რომ მასში თანმიმდევრულად არის ასახული და განაალიზებული ახალი ტერმინო

სისტემების ჩამოყალიბების ცოცხალი პროცესი. ნაშრომს გარკვეული წვლილი შეაქვს ტერმინოგრაფიის ზოგად თეორიის განვითარებაში, კერძოდ ახალი სამეცნიერო მიმართულებების ტერმინოლოგიების აღწერაში და ახალი ტერმინოლოგიების მოწესრიგებისა და ლექსიკოგრაფიული ფიქსაციის საქმეში. სადისერტაციო ნაშრომის პრაქტიკული ღირებულება მდგომარეობს იმაში რომ კვლევის შედეგად მიღებული შედეგები, საშუალებას გვაძლევს შევიმუშაოთ ერთნაირი მიდგომა ახალი მეცნიერების ტერმინოლოგიების ფორმირების პროცესის აღწერისა და გადავწყვიტოთ ამასთან დაკავშირებული ექსტრალინგვისტური და ლიგვისტური პრობლემები. გარდა ამისა თავისთავად ღირებულია ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის ტერმინების ინგლისურენოვანი მასივის სისტემატიზაციისა და შესაბამისი ქართული და რუსული ეკვივალენტების მოძიების პროცესის ანალიზი, რის შედეგადაც შესაძლებელია აღნიშნული დარგების ორენოვანი და ქართულენოვანი სპეციალური ლექსიკონების შედგენა. ბუნებრივია, კვლევის შედეგები საინტერესო იქნება როგორც შესაბამისი საუნივერსიტეტო კურსების სწავლებისას, ასევე კულტურათაშორისი კომუნიკაციის პროცესების ანალიზისას.

დასახულმა ამოცანებმა განაპირობა სადისერტაციო ნაშრომის სტრუქტურა რომელიც შედგება შესავლის, სამი თავის, დასკვნისა და გამოყენებული ლიტერატურისგან.

შესავალში დასაბუთებულია სადისერტაციო თემის აქტუალობა, განსაზღვრულია მიზანი და ამოცანები, ნაშრომის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა, აღწერილია ემპირიული მასალის შერჩევისა და დაჯგუფების პროცესები და ანალიზის მეთოდები, ჩამოყალიბებულია კვლევის ჰიპოთეზა.

პირველ თავში ტერმინების ინტერპრეტაციის ლინგვისტური საფუძვლები გაანალიზებულია ტერმინოლოგიის თეორიული საფუძვლები და ამ სფეროებისთვის დამახასიათებელი ენობრივ პროცესები, მისი როლი და ფუნქციები კომუნიკაციურ პროცესებში, ტერმინოლოგიაში მიმდინარე სემანტიკური პროცესები და ა.შ. თეორიული წინამძღვრები საშუალებას გვაძლევს უშუალოდ გადავიდეთ ტერმინოლოგიის ფორმირების ისტორიულად ჩამოყალიბებული ტენდენციების ანალიზზე და ამ ფონზე გამოვიკვლიოთ ახალი მეცნიერებების ტერმინოლოგიების ჩამოყალიბების პროცესის სპეციფიკა. მეორე თავში - (ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის დამოუკიდებელ

მეცნიერებებად ჩამოყალიბება და მათი ტერმინოლოგიური უზრუნველყოფის პრობლემა) – განხილულია ამ მეცნიერებათა ტერმინოსისტემების ჩამოყალიბების უნივერსალური და სპეციფიკური ტენდენციები. სადისერტაციო ნაშრომის მესამე თავი – (ინფორმატიკის და ლოჯისტიკის ტერმინოსისტემების ჩამოყალიბება და კულტურათაშორისი კომუნიკაცია) – ეძღვნება ქართულისა და რუსული ენობრივი რესურსების მობილიზაციის პრობლემას და მეცნიერების ტერმინების გადმოცემისას, სადაც იკვლევა სამყაროს ხედვის ნაციონალურ კულტურული თავისებურებები

დასკვნაში შეჯამებულია კვლევის შედეგები და მოცემულია ცალკეული რეკომენდაციები

თავი 1

ტერმინების ინტერპრეტაციის ლინგვისტური საფუძვლები

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 ცნებისაგანაა ნაწარმოებები, 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 მიღწევთა 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 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 ადათწესები და სარწმუნოება; განსაზღვრული ეპოქისა ადათწესები, ცივილიზაცია და მიღწევები.

კულტურათაშორისი 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 ურთიერთგაგებისათვის.

ადამიანთა ქმედებები და ურთიერთობები იმ კულტურაში არსებული ნორმებით, რომლებიც არეგულირებენ ადამიანთა აზროვნების და ქცევების ფართო სფეროს, დიდ ზეგავლენას ახდენენ პიროვნებათაშორისი ურთიერთობების აღქმის ხასიათსა და შეფასებებზე. საზოგადოების მიერ ნაკარნახები წესები, განათლება და აღზრდა, ისტორიული მეხსიერება, 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 ამათუ იმ კულტურის, აზროვნების და ქცევის ზოგადი, საერთო სტანდარტებიდან ჯგუფური გადახვევები. ამ შემთხვევაში ლაპარაკობენ მოცემული კულტურის ჩარჩოებში სუბკულტურის არსებობაზე (მაგ; ახალგაზრდული სუბკულტურა) სუბკულტურას ყველა განსხვავებული 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 უგულვებელყოფილნი 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 ჰორიზონტის საზღვრებს, იგულისხმევა უცხო ქვეყნების მონახულება, უცხო ენების შესწავლა, უცხოური ლიტერატურის კითხვა, უცხოელებთან ურთიერთობა, მაგრამ ასეთ ურთიერთობებს შეუძლია დისკომფორტის გამოწვევაც, 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 კულტურათაშორისი კომუნიკაციისათვის მოსამზადებლად.

კულტურათაშორისი კომუნიკაციის უშუალო გამოკვლევებს სათავე დაედო XX საუკუნის მეორე ნახევარში, 1945 წელს, მას შემდეგ, რაც ჰოლლისა და ტრაგერის წიგნი "კულტურამ როგორც კომუნიკაცია". აქ პირველად გამოყენებულ იქნა ცნება "კულტურათაშორისი კომუნიკაცია", რომელსაც სხვადსხვა 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 კომუნიკაციაა”, სამეცნიერო წრეებში გაცხოველებული დისკუსიები გამოიწვია.

1960 წელს კულტურათაშორისმა კომუნიკაციამ აშშ-ს უნივერსიტეტებში სასწავლო სახე მიიღო. 70-იან წლებში კი კულტურათაშორის 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 “კულტურათაშორისის” გვერდით გაჩნდა ახალი ტერმინები: “კროსკულტურული”, “მულტიკულტურული”, “მულტიკულტურიზმი”.

70-80-იანი წლების მიჯნაზე კულტურათაშორისი კომუნიკაცია, როგორც სასწავლო დისციპლინა, ევროპაშიც გამოჩნდა. კულტურათაშორისი 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 კულტურათაშორისი კომუნიკაციის განყოფილებები.

სამამულო მეცნიერებაში კულტურათაშორისი კომუნიკაციის შესწავლის ინიციატივა ეკუთვნოდათ უცხო ენების კათედრის მასწავლებლებს, რამაც კულტურათაშორისი 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 კულტურათაშორისი კომუნიკაცია განიხილებოდა უცხო ენების სწავლებასთან მჭიდრო ურთიერთკავშირში.

როგორც პრაქტიკამ აჩვენა, უცხო ენის ღრმად ცოდნაც არ არის საკმარისი მის მატარებელთან ეფექტური ურთიერთობისათვის, 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.

კულტურათაშორისი 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.

კულტურათაშორისი ურთიერთობის საბოლოო სუბიექტად გამოდის თვით ადამიანი. სწორედ ადამიანები ებმებიან ერთმანეთთან უშუალო ურთიერთობებში. ამავე დროს. ნებისთ თუ უნებლიეთ, ეს ადამიანები შედიან ამათუ 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 კულტურული წარმომადგენლების ურთიერთობისას უნდა გადაილახოს არამარტო ენობრივი ბარიერი არამედ არაენობრივიც, რომლებიც გარემოს აღქმის სფეროების 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 გნსაზღვრავს: 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 პიროვნებათაშორის ურთიერთობისას ინფორმაციის ინტერპრეტაციის პროცესზე კულტურული განსხვავების გარდა გავლენას ახდენს ასაკი, სქესი, პროფესია, კომუნიკანტის სოციალური სტატუსი.

კულტურათაშორისი 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 კონფერენციებისა და აკადემიური სემინარების დროს.

კომუნიკაცია მცირე ჯგუფებში, რომლებიც სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენლობისაგან შედგება, მხოლოდ იმ შემთხვევაში იქნება ნაყოფიერი, თუ მის მონაწილეებს ექნებათ უნარი საკუთარი კომუნიკატიური მოქმედების ადაპტირებისა მოცემული ჯგუფის კონკრეტულ პირობებთან. მონოკულტურული ჯგუფის წევრები, როგორც წესი, იზიარებენ ჯგუფის საერთო ნორმებს, კულტურათაშორისი 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 უცხო კულტურის ჯგუფის მონაწილეების კულტურულ ფასეულობებთან და სარწმუნოებასთან. ხშირად, კულტურათაშორისი 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 მიაღწიონ 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 კულტურათაშორისი კომუნიკაცია ხორციელდება ადამიანთა დიდ ჯგუფებს შორის, გამოყოფენ კომუნიკაციის ეთნიკურ და ნაციონალურ დონეებს.

კულტურული ურთიერთქმედების ეთნიკური დონე აღინიშნება ლოკალურ ეთნოსებს, ეთნობრივ, ისტორიულ-ეთნოგრაფიულ და სხვა ურთიერთობებს 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, ადათწესებს, 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 კულტურათაშორისი კომუნიკაციის შედეგს წარმოადგენს.

ეთნიკურ დონეზე კულტურათაშორის 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 უცხოის” 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.

კულტურათაშორისი კომუნიკაციის ნაციონალური დონე შესაძლებელია ნაციონალური ერთობის არსებობის პირობებში. ნაციონალური ერთობა

წარმოიქმნება როგორც მონოეთიკურ, ასევე პოლიეთიკურ საფუძველზე. ნაციონალური კულტურა წარმოადგენს ტრადიციების, ნორმების ფასეულობებისა და ქცევის წესების ერთობლიობას, რომლებიც საერთოა ერთი ერის, ერთი სახელმწიფოს წარმომადგენლებისათვის. ერის გაგება მოიცავს სახელმწიფო-ორგანიზაციულ საზოგადოებას, საზოგადოებისათვის კი დამახასიათებელია სტრატეგიკაცია და სოციალური სტრუქტურა, ხოლო ნაციონალური კულტურის გაგება მოიცავს სოციალური ჯგუფების სუბკულტურებს, რომლებიც არ შეიძლება ჰქონდეთ ეთნიკურ კულტურებს. ეთნიკური კულტურები შეიძლება შედიოდნენ ნაციონალურის შემადგენლობაში ისევე, როგორც სხვა ერების წარმომადგენელთა კულტურები. ნაციონალური კულტურა აერთიანებს დიდ ტერიტორიაზე მცხოვრებ ადამიანებს და არა აუცილებელ ნათესაებს.

ეს განსაზღვრავს ნაციონალურ დონეზე კულტურათშორის 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 უღირს თუ არა, ის წინასწარ აწონდაწონის ყველა პლუსს და მინუსს. თუ შემოსავალი (შექენა) რომელიც მიიღება რეციპიენტ 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 შექმნისაგან მიღებული მოგება უნდა აღემატებოდეს მისი უარყოფის შედეგად მიღებულ წაგებას.

კულტურათაშორისი 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.

კულტურათაშორისი კონტაქტების გაფართოებასთან ერთად საზოგადოებაში იზრდება მოთხოვნა უცხო ენების მცოდნე სხვადასხვა პროფილის სპეციალისტებზე. პირველ პლანზე კულტურათაშორისი 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 კულტურათაშორისი 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 კულტურათაშორისი კომუნიკაციისათვის. გაგება კულტურათაშორისი კომუნიკაციაში ეს არის ინტერპრეტაციის რთული პროცესი, რომელიც დამოკიდებულია როგორც ენობრივ, ისე არაენობრივ ფაქტორებზე. კულტურათაშორისი კომუნიკაციაში გაგების მისაღწევად მისი მონაწილეები არამარტო ამათუ 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 აქტიური გამოყენებისთვის აუცილებელია “შესასწავლი ენის სამყაროს” ღრმა 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 “მკედარი ენა”, რომელსაც გამოცდილი 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 კულტურათაშორის ურთიერთქმედების კონკრეტული პროცესი ერთი კულტურის კოდის ახსნის პროცესი მეორესათვის. 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 ღრმა მცოდნეა, აქვს კონტაქტების პირადი გამოცდილება და ორივე ენას სრულყოფილად ფლობს (ბილინგვისტი), თავისის თარგმნით 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 გნმარტებებში, ქცევებსა და სიმბოლოებში.

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

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

უდავოა, რომ კულტურათაშორისი კომუნიკაციებისას არის მნიშვნელობების სფერო, რომლებიც საერთოა მთელი კაცობრიობისათვის და მნიშვნელობები, რომლებიც ერთნაირია განსხვავებული ენის მატარებლებისათვის, თუმცა შინაარსობრივი და აზრობრივი ბარიერები, რომლებიც კულტურათაშორის 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. შწორედ ეს უკანასკნელი გამოდის წინა პლანზე კულტურათაშორისი კომუნიკაციის დროს.

ყოველი კულტურა, რომელიც აყალიბებს შეგნებისა და ქცევის საკუთარ სტერეოტიპებს, მისეულ მსოფლმხედველობას ემყარება. ის რაც ერთი კულტურისათვის ღირებულია, მეორისათვის შეიძლება არანაირ ღირებულებას არ წარმოადგენდეს. კარგადაა ცნობილი რომ მოძრაობისას, უესტებს, პოზებსაც და გამოხედვებსაც სხვადასხვა კულტურაში განსხვავებულ, ზოგჯერ აკი საპირისპირო მნიშვნელობა აქვს. შეიძლება მოგვეჩვენოს, რომ სხვადასხვა რასის, ეროვნებისა და კონფესიის ხალხს აუცილებლად მოეწონებათ ერთმანეთი თუ ისინი პირდაპირ კონტაქტში შეველენ, ახლოს გაიცნობენ ერთმანეთს, მაგრამ კულტურათაშორის კომპეტენტურობის დაბალ დონეზე, რომლითაც ხასიათდება უცხო კულტურის “დაცვითი” აღქმა, ხდება საწინააღმდეგო-ნეგატიური სტერეოტიპები და აგრესიის გამოვლენა მხოლოდ ძლიერდება. ქცევისა და აღქმის დაცვითი მოდელის ფორმირება ხდება, როგორც უშუალოდ პიროვნებათაშორის ურთიერთობებისას, აგრეთვე სოციალური და პოლიტიკური ინსტიტუტების შუამდგომლობითაც.

კულტურული განსხვავებების მინიმოზაცია 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-კულტურათა შორის აღქმის ტიპია, რომელიც ხასიათდება სხვა კულტურის ცოდნით, კეთილგანწყობილი ურთიერთობით, ამასთან, 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.

კულტურათა შორის განსხვავებებთან დადებითი დამოკიდებულება რომ გამოიწვევდეს, საჭიროა კუთხური ჩაკეტილობის გარღვევა, რომელიც ნეგატიურ რეაქციებს ბადებს. უცხო კულტურაში ადაპტირება და ინტეგრაცია ეფუძვნება არამარტო ენის ნორმების, ადათწესებისა და ღირებულებების ცოდნას, არამედ მთავარია მისი ფასეულობებისა და მითითებების გაგების პირადი დაინტერესება, მის წარმომადგენლებთან მჭიდრო ექსპრესიული კონტაქტები. მიუხედავად ყველაფრისა, კულტურათა შორის ურთიერთობაში ჭეშმარიტი ურთიერთგაგების მიღწევა იშვიათია, რადგანაც ეს მოითხოვს არაორდინალურ პირადულ თვისებებს, უნარს ადამიანებმა ფაქიზად და შემოქმედებითად აღიქვან საკუთარი და სხვა კულტურის მემკვიდრეობა.

კომუნიკაცია ადამიანთა ცხოვრების მნიშვნელოვანი ნაწილია. კულტურათა შორის კომუნიკაციის კომპეტენცია არსებითი, ძალიან მნიშვნელოვანია, რადგანაც ადამიანების კომუნიკაციური სტილი დაკავშირებულია თავიანთ კულტურასთან. კულტურათა შორის კომუნიკაცია განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია გეგმებზე, 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 კომუნიკაციისათვის საჭიროა კომუნიკანტს გააჩნდეს მაღალი კომპეტენცია მეზღვაურისათვის არამხოლოდ პროფესიული უნარჩვევების ცოდნაა, არამედ მისი კომპეტენციის მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს ეფექტური კომუნიკაცია. სავალდებულოა, რომ ისინი ფლობდნენ საზღვაო პრაზარიუმს. 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 ცუდი ცოდნა. უმეტესად ენა, რომელიც გამოიყენება გემზე, არის ეკიპაჟის ეროვნული ენა, მაგრამ თანემდროვე გემები უმეტესად დაკომპლექტებულია მრავალეროვანი

ეკიპაჟით. ამის გამო შემოდებულია 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 20 % 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, ხვდება 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 სჭირდებათ კომუნიკაცია.

არსებობს ოფიციალური “ავარიების ჩანაწერები” (“Accident Reports”) სადაც ჩაწერილია საზღვაო ავარიების შესახებ ყველა მონაცემები. ხშირად ავარიების გამომწვევ მიზეზებს აღგენენ 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 მკვლევარებისათვის.

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 დისკურსი კომუნიკაციებზე კრიტიკულ სიტუაციებში.

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.
- გ) 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 ან აღჭურვილობას და პროცედურებს შორის.
- გ) ყოველდღიურ კომუნიკაციასთან დაკავშირებული პრობლემები, აქვე მოვიყვანო რამდენიმე მაგალითს.

გემი **Bunga Terai Satu** მეჩქვზე 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 თანაშემწისათვის შეკითხვა. მათ კულტურასა და ცნობიერებაში არის უდიდესი იერარქიული საფეხური ოფიცრებსა და რიგითებს შორის.

ენობრივი ბარიერის გამო მოხდა ასეთი ინციდენტი თბომაველ შალი მასკზე 2000წ იენისში. პოლონელ მატორისტს 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 ყველაფერი ამ ჭრილობისაგან იყო გამოწვეული და მისცა მას ცოტაოდენი გამაყუჩებელი, რამდენიმე დღეში მოტორისტ პნევმონიით გარდაიცვალა.

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”. ამგვარი გემის პორტში შეყვანის დროს ლოცმანმა ვერ მიიღო სწორი პასუხი სამანქანო განყოფილებიდან 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 არ არსებობის გამო.

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

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 მისულიყვნენ თავშეყრის ადგილას. მათ არ გამოიყენეს მიკროფონები. ეკიპაჟის წევრები კაიუტაზე აკაკუნებდნენ და უხსნიდნენ მგზავრებს, ჩაეცვათ მაშველი ჟილეტები და გამოსულიყვნენ თავშეყრის ადგილას. რამდენიმე ფრანგმა მგზავრმა ვერ გაიგეს ინსტრუქცია და იფიქრეს, რომ ისინი ჩასვლის შესახებ გააფრთხილეს. მათ ჩაიცვეს, აიღეს თავიანთი ბარგი და გამოვიდნენ თავშეყრის ადგილას, სადაც დაინახეს რომ ყველა მგზავრს სამაშველო ჟილეტები ეცვათ. საბედნიეროდ მგზავრები გადარჩნენ დროული სამაშველო სამუშაოების საშუალებით მაგრამ ყველაფერ ამას შეიძლებოდა ცუდი შედეგი მოჰყოლოდა.

ბორანი “Scandinavian Star” მთლიანად დაიწვა ნორვეგიიდან დანიაში მგზავრობის დროს 1990 წელს. ეს იყო ერთ-ერთი ყველაზე მასშტაბური 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” მეჩენზე შეჯდა 1959 წ. 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 დაკავშირებოდნენ 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 ვერ 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 შეეწირა. ამოსასვლელი გზები გაივსო კვამლით, მგზავრებს სჭირდებოდათ დახმარება, რადგან კვამლში გზას ვერ იძიებდნენ. 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. მეზღვაურის სერთიფიცირების დროს ეს არის საერთაშორისო მოთხოვნა. ეს გადამწყვეტი ფაქტორია უსაფრთხოებისათვის, ეფექტური და ხელსაყრელი სატვირთო ოპერაციების დროს.

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

STCW კონვენციამ და 1959 წლის დამატებამ თეორიულად გადაჭრა ეს საკითხი, მაგრამ მაინც არის პრობლემები. STCW 1995 წლის დამატებამ პირველად მოითხოვა ინგლისური ენის სერთიფიცირება. 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 იაღოს 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 კომუნიკაციისთვის. მაგალითად, შიგა კომუნიკაციისთვის გამოიყენება შემდეგი ფრაზები:

“Dead slow ahead”

“Slow ahead”

“Half ahead”

“Full speed ahead”

“Plug scuppers and report!”

“Ballast pump started”

“Stop ballast pump and report”

“Ballast pump stoped”

“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 render-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 ტერმინოლოგია ყალიბდება საერთაშორისო სტანდარტული სისტემის მიხედვით.

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

ყველა თანამედროვე გემს აქვს რადიოკომუნიკაციური აღჭურვილობა. კომუნიკაცია გემებიდან ძირითადად ხორციელდება ამ მეთოდით. თუკი გემები არიან ახლოს ერთმანეთთან ისინი იყენებენ ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონს კომუნიკაციისათვის (VHF რადიო). ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონი გამოიყენება ამინდის შეტყობინების, ავარიული უბედურები სიგნალის (emergency distress calls) და ზოგადი კომუნიკაციისათვის (general communications) კომუნიკაციის დამყარების უახლესი, თანამედროვე მეთოდებია ფაქსიმილი და კომპიუტერი (facsimile and computer). მათი საშუალებით შესაძლებელია მონაცემების გადაცემა და მიღება.

ძალიან მაღალი სიხშირის რადიოტელეფონით გადაცემა ძალიან შეზღუდულია. ეს ნიშნავს რომ გავრცელების 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 რადიო-ტელეფონით და ასევე მისი საშუალებით გადასცემენ უბედურების სიგნალს (**distress calls**).

სანაპიროსთან ახლოს გემებმა შეიძლება გამოიყენონ მობილური ტელეფონები (**cellular phones**) კომუნიკაციისათვის, ისევე როგორც მაგალითად თქვენ შეგიძლიათ დაკავშირება სახლიდან მანქანაში, მაგრამ სამწუხაროდ, ყველა სანაპირო არ არის აღჭურვილი მობილური ტელეფონების სისტემით (**cellular phone systems**), ისევე როგორც ზოგიერთი ქალაქი ან მაგისტრალი არ არის ყოველთვის აღჭურვილი.

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

მთელს მსოფლიოში კავშირის დამყარება შესაძლებელია სატელიტური კომუნიკაციის საშუალებით. მთვარიანი ღამით სატელიტის დანახვა შესაძლებელია, რომელიც რკალად გასდევს დედამიწას. სატელიტები კლასიფიცირდება იმის მიხედვით, თუ რა სიმაღლეზე არის. სატელიტები რომელიც არის 1000 კმ-ს ქვემოთ, არის **LEO(Low Earth Orbit) satellites**, სატელიტები რომლებიც არის 1000კმ და 35860 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 ერთმანეთს უკავშირდებიან წყალქვეშა სალაპარაკო საშუალებებით და მიკროფონებით, რომელსაც ჰქვიათ ჰიდროფონები. ისინი გამოიყენება ხმოვანი შეტყობინებების გასაგზავნად და მისაღებად. ამ მეთოდის გამოყენებით მყვინთავეს შეუძლიათ ესაუბრონ ერთმანეთს წყალქვეშა ნავები და ახლოს მცურავი გემები.

საზღვაო ინგლისური ენის განვითარების შესახებ მრავალ კვლევას ატარებს საზღვაო სასწავლებლის 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” (caraless talk costs lives), ეს ფრაზა რომ მიუხედავოდ საზღვაო ინდუსტრიას, შეიძლება ვთქვათ “caraless talk costs lives and global environment”.

კომუნიკაცია განიხილება როგორც ინფორმაციის გაცემის ვერბალურ და არავერბალურ შეტყობინების პროცესი. მისი ძირითადი ელემენტებია: გამგზავნი, მიმღები და თვით შეტყობინება. იმისათვის რომ მივადწიოთ სრულ კომუნიკაციას, აუცილებელია მნიშვნელობის სრულად გაგება მიმღებისთვისაც და გამგზავნისთვისაც ენის, სიმბოლოების, ნიშნების, უესტების საშუალებით.

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

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 იაპონიურად, 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, შიქირებით და სხვა. მორზეს კოდი, შუქის სიგნალები, სემაფორები, ფერადი დროშები და სხვები გამოიყენება, როგორც საერთაშორისო კოდები. ისინი გამოიყენება გემის უსაფრთხო ნავიგაციისათვის და აგრეთვე მათი სიმარტივის გამო.

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

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

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

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

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

მეზღვაურები ამყარებენ კომუნიკაციას სხვასხვა მოსახერხებელი საშუალებით. თუკი ორი გემი არის ახლოს ერთმანეთთან, “Ahoy”-ის დაძახებამ ერთი გემიდან მეორეში შეიძლება გამოიწვიოს კომუნიკაცია. თუკი გემები არის ძალიან შორს და ვერ გაიგონებენ ყვირილს, მაინც შეიძლება შედგეს აუდიოკომუნიკაცია გემის საყვირის საშუალებით. მაგ ერთი მოკლე საყვირი (blast) ნიშნავს “მე ვცლი კურსს მარჯვნივ”, ორი მოკლე საყვირი (blast) ნიშნავს “მე ვცლი კურსს მარცხნივ” სამი მოკლე საყვირი (blast) ნიშნავს “მე მივდივარ უკან” (“I am operating astern”) 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. რატომ უნდა ეს იცის ყველა მეზღვაურმა და შეუძლიათ მიხვდნენ, გემი უახლოვდება თუ შორდება მათ ღამითაც კი. ამ შუქების მეშვეობით განვსაზღვროთ 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) “asthead light” – მარცხნივ წითელი, მარჯვნივ მწვანე ორივე მხარეს 125
- 3) “sternlight” – თეთრი შუქი გემის კიბოზე 135

თუ გემი ღუზაზე დგას უნდა ენთოს:

- 1) თეთრი წრიული შუქი ბაკზე (forecastle)

2) თეთრი წრიული შუქი ანძის წვერზე (topmast)

თუ გემი უმართავია (not under command)ის ანთებს ორ წრიულ წითელ შუქს ვერტიკალურად.

შუქურები გამოიყენება (მცურავი და სანაპიროს) გემების ადგილმდებარეობის განსაზღვრისათვის ზღვაში. ის შედგებილია 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 გაადვილონ რთულ მონაკვეთებში გემის გავლა. ღამით გამოიყენება სექტორული შუქები, რომლებიც ნიშანს აძლევს გემებს თუ რომელი მხრიდან მიუახლოვდნენ შუქურას.

თეთრი- აღნიშნავს ხელისთვის უსაფრთხო სექტორს.

წითელი- აღნიშნავს მარცხენა მხრიდან უსაფრთხო მიახლოებას.

მწვანე – აღნიშნავს მარჯვენა მხრიდან უსაფრთხო მიახლოებას.

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

ასობგერას. მორზეს კოდი გამოიყენება ხმოვანი სიგნალების დროს (sound signaling) (რადიო გადაცემის დროს, სტვენის და ა.შ.) და ვიზუალური სიგნალების დროს (visual signaling) (რუქები, დროშები).







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 (Phoenetic Alphabet and Signal flags)

არავერბალური კომუნიკაციის კიდევ ერთი საშუალებაა სასიგნალო დროშები. სხვადსხვა დროშა ანბანის ყოველი ასოსთვის. მეზღვაურები ხშირად გამოიყენებენ ფონეტიკურ ანბანს რადიოთი ან ტელეფონით შეტყობინების გადაცემის დროს. ფონეტიკური ანბანი არის განსაზღვრული სიტყვები რომ გავარკვიოთ და განვსაზღვროთ სხვადსხვა ასოები შეტყობინებებში. ამ დროს სიტყვებს დავმარცვლით მაგალითად: “Navi” შეიძლება გავშიფროთ როგორც “November Alfa Victor Yankee” თუ დავმარცვლავთ 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” 1913წლის 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 მნიშვნელობებით.

ზღვაზე კომუნიკაციის დამყარების საშუალებაა სასიგნალო დროშები. ეს დროშები არის საერთაშორისო სიგნალები, რომლებიც გამოიყენება ზღვაზე ისინი გამოიყენება მოკლე შეტყობინებების გადასაცემად. ეს დროშები აგრეთვე გამოიყენება გემების მოსართავად სხვადასხვა ცერემონიების 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 “უუხევე 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	Julierr	 "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



რიგზეები:



0;



1;



2;



3;



4;

უბელია

არ არის, ასეთ დროს გამოიყენება შემცვლელი დროშები.



substitute 1;



substitute 2;



substitute 3;

Flags codes signal flags meanings სასიგნალო დროშების მნიშვნელობა.

როგორც ცნობილია, ტერმინების ლინგვისტური შესწავლა ხანგრძლივი პერიოდის მანძილზე ლექსიკოგრაფიის საფუძველზე ხორციელდება და ემყარებოდა ისეთ გავრცელებულ სტერეოტიპებს, როგორცაა მათი აუცილებელი ერთმნიშვნელოვნება, სისტემურობა და მკაცრი მოწესრიგებულობა. ტერმინებისადმი წაყენებულ მოთხოვნებში ფიგურირებდა აგრეთვე სიმოკლე-სისხარტე და დეფინირებულობა- საინტერესოა, რომ აღნიშნული პრინციპული მოთხოვნების მიუხედავად პოლისემიური იყო თვით ცნება “ტერმინოლოგია” და ძირითადად ორგვარი მნიშვნელობით გამოიყენებოდა:

1. ტერმინოლოგია როგორც სიტყვათა და შესიტყვებათა ერთობლიობა, რომლებიც სპეციალურ ობიექტებს აღნიშნავენ და სპეციფიკურ პროფესიულ ცნებას ასახავენ;
2. ტერმინოლოგია, როგორც ენათმაცნიერების ნაწილი, რომლებიც ტერმინთა ერთობლიობას, მათ გრამატიკულ ორგანიზაციასა და ფუნქციონირების კანონებს სწავლობს.

60-იანი წლების ბოლოს გამოიკვეთა ამ ცნებების გამიჯვნის ტენდენცია და შემოდებულ იქნა ცნება “ტერმინომცოდნეობა”, რომლის ამოცანა იყო ადამიანის საქმიანობის სხვადასხვა სფეროებში გამოყენებული ტერმინების ფუნქციონირების, კანონზომიერებების, მათი გრამატიკული ორგანიზაციისა და სემანტიკური ბუნების შესწავლა. ამავე პერიოდში გამოიკვეთა აღნიშნული მეცნიერების ძირითადი მიზნები და ამოცანები:

1. კომუნიკაციურ პროცესებში ტერმინოლოგიის როლის ანალიზი;
2. ტერმინოლოგიის ადგილის განსაზღვრა ენის სისტემაში
3. ტერმინთა სემანტიკური თავისებურებების კვლევა და ზოგად ენობრივ ლექსიკასთან მყარ ენობრივ ერთეულებთან შედარება;
4. მარტივი ერთსიტყვიანი ლექსიკური ერთეულებისა და რთული ტერმინების გრამატიკული ორგანიზაციის შეპირისპირებითი ანალიზი.
5. ტერმინოლოგიური შესიტყვების თავისუფალ და ფრაზეოლოგიურ ერთეულებთან შედარება და გამიჯვნა ;

6. ცნება “ტერმინოლოგიური სისტემის; კონკრეტიზაცია, ტერმინოსისტემების აღწერისა და ანალიზის მეთოდის შემუშავება .

ამის პარარელურად გამოიკვეთა ტერმინოლოგიის გამოყენებით ასპექტები და ძირითადი მახასიათებლები, რომლის მიხედვით ის წარმოადგენს კომპლექსურ სამეცნიერო დისციპლინას, რომელიც რამდენიმე დისციპლინის გადაკვეთაზე წარმოიშვა (თეორიული და გამოყენებითი ლინგვისტიკის , ინფორმაციული ძიების, ლოგიკის, ფსიქოლოგიის , მეცნიერებისა და ტექნიკის ცალკეური სფეროების). ტერმინოლოგია სწავლობს ტერმინების გამოხატულების პლანს, ცალკეული სამეცნიერო დარგების ცნებით-ტერმინოლოგიურ სისტემას ცნებების ენობრივი საშუალებებით გამოხატვის თვალსაზრისით .

ტერმინოლოგიის, როგორც სამეცნიერო დისციპლინის, უმნიშვნელოვანეს პრობლემას წარმოადგენს მისი დამოკიდებულება ისეთ ენობრივ რეალიებთან, როგორცაა, ნაციონალური ენა, ლიტერატურული ენა, მეცნიერების და ტექნიკის ენა, ფუნქციონალური სტილი.

ნაციონალური ენა რთული, დინამიკური, მიზანმიმართული კულტურული-ისტორიული სისტემაა, რომელიც სამეტყველო ფუნქციონირების ყველა ნაირსახეობას აერთიანებს (ლიტერატურულ ენას, მეცნიერებისა და ტექნიკის ენას, სალაპარაკო ენას ,ტერიტორიულ-სოციალურ დიალექტების და ა.შ.) ,მათ შორის ტერმინოსისტემასაც.

ლიტერატურული ენის ლექსიკა გულისხმობს ნაციონალური ენის სხვა სფეროების ლექსიკური სისტემებისაგან განსხვავებით დამუშავებისა და სისტემატიზაციის მეტ ხარისხს, კოდიფიკაციაში გარდამავალ ნორმატიულობას, სტაბილურობას (რაც განაპირობებს ლიტერატურული ენის არსებობას და განვითარებას) ენობრივი კოლექტივის ყველა წევრისთვის სავალდებულობას, უნივერსალობას, რაც საშუალებას იძლევა საზოგადოებრივი ცხოვრების ყველა სფეროს მოემსახუროს .

ტერმინოლოგიისთვის არ არის რელევანტური ენობრივი კოლექტივის ყველა წევრისთვის აუცილებელი სავალდებულობისა და უნივერსალობის პრინციპების განხორციელება ვინაიდან არ არსებობს ადამიანი ვინც იცნობს ყველა სამეცნიერო დარგის ტერმინოლოგიას. ცალკეული დარგების ტერმინოლოგია მხოლოდ ვიწრო სპეციალისტებისთვისაა გასაგები. ბუნებრივია ,

გარკვეული პირობების ხელშეწყობით ტერმინი შეიძლება გასცდეს ვიწრო პროფესიულ სფეროს და საერთო გამოყენების ერთეულად იქცეს. ამგვარი პოზიციიდან ტერმინოლოგია შეიძლება განისაზღვროს როგორც ლიტერატურული ენის ლექსიკის თავისებური ქვესისტემა, რომელიც განაპირობებს ენის უმნიშვნელოვანესი სოციალური ფუნქციის-პროფესიული კომუნიკაციის – განხორციელებას .

ასევე მნიშვნელოვანია ტერმინოლოგიისა და სტილის კატეგორიების ურთიერთდამოკიდებულების პრობლემა. სტილი, როგორც ცნობილია განიხილება როგორც ენის სტრუქტურულ-ფუნქციონალური ვარიანტები, რომელიც ემსახურებიან საზოგადოებრივი საქმიანობის სხვადასხვა სფეროს და ერთმანეთისგან განსხვავდებიან მათში შემავალი ერთეულებისა და კატეგორიების ფუნქციონირების სპეციფიკით. ენის ფუნქციონალური სტილები სოციალური აქტივობის განსხვავებულ ტიპებს უკავშირდებიან, თუმცა ნებისმიერი სტილის მთავარ ფორმატორს ნეიტრალური ლექსიკა წარმოადგენს, რომლებიც ყველა სტილში გამოიყენება. ლექსიკური ერთეულები სხვადასხვა სტილში განსხვავდებიან გამოყენების ალბათობისა და სიხშირის თვალსაზრისით. ცნება „ლექსიკის სტილური პლასტი“, აერთიანებს ენობრივ საშუალებებს ,რომელიც უპირეტესად ერთი სტილის ფარგლებში ფუნქციონირებენ. ამგვარ სტილურ პლასტებს წარმოადგენენ სამეცნიერო, ტექნიკური, მართვისა და სოციალური ტერმინოლოგია და სხვ. სტილი ენის ფუნქციონირების ტიპია , რომელიც მოიცავს როგორც ტერმინოლოგიას, ასევე ენის ნეიტრალურ ერთეულებს, რომლებიც თავისი გამოყენების სტაბილური ხასიათითა და აღწარმოებადობით გამოირჩევა .ტერმინების წარმოქმნისას და ფუნქციონირებისას ასევე მონაწილეობენ ენის ნეიტრალური საშუალებები ,რომლებიც, მართალია , უშუალოდ არ მიეკუთვნებიან ტერმინოსისტემას, მაგრამ მათ გარეშე ტერმინები ფაქტობრივად ვერ განახორციელებენ კომუნიკაციურ აქტივობას.

ამრიგად ტერმინოლოგია გაგებული იქნა, როგორც ლიტერატურული ენის თავისებური ქვესისტემა, რომელიც დაკავშირებულია სპეციალურ პროფესიულ საქმიანობასთან და განსაზღვრავს პროფესიული ქმედებების, ნიშან-თვისებებისა და საგნების ნომინაციას და განაპირობებს საწარმო-ტექნიკური, სამეცნიერო-მმართველობითი სტილების ფორმირებასა და ფუნქციონირებას.

ტერმინოლოგიის განვითარების შედეგად ეტაპად სამეცნიერო ლიტერატურაში მიიჩნევა მის სემანტიკასა და ტერმინოლოგიის კონცეფტუალურ-ცნებით სისტემატიზაციასთან დაკავშირებული კვლევები, რომელთა შორის გამოიკვეთა რამდენიმე ტენდენცია

პირველი ტენდენციის თანახმად უნდა მოხდეს შესატყვისობის დადგენა ობიექტის ელემენტებსა და სამეცნიერო ენის ერთეულებს შორის. ეს გზა შესაძლოა გულისხმობდეს ორ მიმართულებას-როდესაც ტერმინი იქმნება ობიექტის აღწერის პროცესის მიმდინარეობისას (გზა ობიექტიდან თეორიამდე) , ან როდესაც იქმნება ტერმინი და მერე ხდება მისი ინტერპრეტაცია (განსაკუთრებით დედუქციურ თეორიებში). ამგვარი სახის გამოკვლევები უმრავლესობას შეადგენენ და მოიცავენ ისეთ პრობლემატიკას, როგორცაა , ამა თუ იმ ცნების მიმართება დენოტატში გამოხატული ინფორმაციის სისწორესთან კონკრეტული რეფერენტების ურთიერთდამოკიდებულებას სემანტიკურ სამკუთხედთან მიმართებაში .ასევეა პოპულარული კვლევები, სადაც ტერმინი განხილულია, პრედიკატულობასთან, კონკრეტული ენების გრამატიკულ კატეგორიებთან, სიტყვის ფენომენოლოგიურ ბუნებასთან მიმართებაში.

მეორე ტენდენცია აქცენტებს უფრო სემანტიკურ საფუძველზე აკეთებს, რომელზედაც დაფუძნებულია ცნებები და ტერმინები, მათი აღწერის და დასაბუთების მექანიზმები. სხვაგვარად, რომ ვთქვათ ეს არის გზა თეორიიდან მეტათეორიამდე. ეს არის მკვლევარ-მეთოდოლოგის გზა ,რომლის მიმდევრებიც არიან E.Wister, Thgard P., Riggs T.W., Н.Б.Г вишиани, А.В. Суперанская , ე.აბაშიძე და სხვ.

მესამე ტენდენციის თავისებურება განისაზღვრება იმით, რომ ტერმინთა(როგორც კონკრეტული ენის ერთეულთა) სემანტიკის კვლევა უკავშირდება სამეცნიერო ენის ლინგვისტურ ანალიზს. ამ შემთხვევაში აქცენტი ნომინაციის სპეციფიკაზე კეთდება, ხოლო ანალიზის ობიექტს სახელი წარმოადგენს, რაც ლინგვისტ-ტერმინოლოგიის უშუალო ამოცანას შეადგენს. ამ სახის კვლევებისთვის კვლევის ემპირიულ მასალას ან ლექსიკონები, ან ტექსტები წარმოადგენენ. პირველ შემთხვევაში, მკვლევარს სალექსიკონო ერთეულების ანალიზზე დაყრდნობით შეუძლია დაადგინოს ტერმინის ადგილი ტარმინოლოგიურ ველში, ამ უკანასკნელის კომპონენტური შემადგენლობა და ველის სხვა ერთეულებთან ურთიერთდამოკიდებულება. მეორე შემთხვევაში მეცნიერი იკვლევს ტერმინის გამოყენების მექანიზმებს კონკრეტულ (ერთი ან

სხვადასხვა ავტორის) ტექსტებში და ამის საფუძველზე აგებს ჰიპოთეზებს მისი სემანტიკის შესახებ. ზოგიერთი მკვლევარი (დანილენკო, ქუაინი, როშტო) მკვეთრად მიჯნავს ტერმინის ფიქსაციისა და მისი გამოყენების სფეროებს, რაც უაღრესად მნიშვნელოვანია, ვინაიდან, როგორც არაერთხელ აღინიშნა სამეცნიერო ლიტერატურაში, ტერმინის მნიშვნელობა ლექსიკონებში და ტექსტებში ხშირად არ ემთხვევა ერთმანეთს (ზოგ შემთხვევაში დაუდევრობის, ხოლო უმრავლეს შემთხვევაში ლექსიკონში მოცემული დეფინიციის არასრულყოფილების გამო. ამიტომ ტერმინების სემანტიკის გამოკვლევა და ტერმინოლოგიური სისტემების აღება სასურველია და რეკომენდირებულია წარმართოს, უპირველეს ყოვლისა, ტექსტების მასალაზე, რადგან მათში ტერმინი ცოცხლობს, მოქმედებს და ხშირად შეუმჩნეველად ცვლის თავის სემანტიკას.

სამივე ტენდენციის ფარგლებში გამოყენებული სხვადასხვა განსხვავებული მეთოდის შეთავსება (საგნობრივის, მეთოდოლოგიურის, ტერმინოლოგიურის) შესაძლებელია კონკრეტულ შრომებში (იხ. მაგალითად, ზ. ჰერისის, ლ. იელმსლევის, მ. ჰალეს, ი. მასლოვის გამოკვლევები), რაც ბადებს შეკიხვას – რამდენად შესაძლებელია სიტყვის სემანტიკის კვლევის ლინგვისტური მეთოდები გამოყენებული იქნას ტერმინის მიმართ?

სიტყვის შინაარსის აღწერის თანამედროვე სემანტიკური მეთოდები ორიენტირებულია სიტყვის ფართო სემანტიკურ და სინტაქსურ კონტექსტსა და ექსპერიმენტულ პროცედურების (სუბსტიტუცია, პერიფრაზები, სიტყვის ვალენტური კომბინატორიკის შესწავლა და ა.შ.) შედეგებზე. ძირითადად სიტყვის სემანტიკის კვლევისას უპირატესობა ეძლევა კომინიკაციურ, სემანტიკურ – პრაგმატიკულ ასპექტს, რაც ბუნებრივია, არ არის საფუძველს მოკლებული. ტერმინის ტექსტში ფუნქციონირების შესწავლა მიმდინარეობს სხვადასხვა მიმართულებით: მისი ვარიატულობის, სინტაგმატური კომბინატორიკის, კონტექსტუალური სინონიმების ანალიზის, კომუნიკაციური ინტენციით განსაზღვრული ენობრივი სტრუქტურის მიმართულებით. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ტერმინი – ლოგოსი, როგორც ტექსტის ნაწილი, გაცილებით ნაკლებადაა დამოკიდებული კონკრეტულ კონტექსტზე, ვიდრე სიტყვა, რის გამოც ტერმინ-ლოგოსის შესწავლისას საკმაოდ წარმატებულია კომპონენტური და დეფინიციური ანალიზის და სემანტიკური ველების კვლევის მეთოდები. ამ მეთოდებს აერთიანებს საერთო მიმართულება – საერთო სემანტიკური ნიშნების გამოვლინების გზით დაადგინონ კავშირი ტერმინებს შორის. აქედან

გამომდინარე დგინდება ტერმინთა შეკავშირების რაოდენობრივი მაჩვენებელი ,ხდება მათი დაყოფა საბაზისო და ნაწარმოებ ტერმინებად. სხვაგვარად რომ ვთქვათ, ყველა ეს მეთოდი მიმართულია ტერმინოსისტემების აღწერაზე, რომლებიც შესაძლოა მოიცავდნენ როგორც ტარმინთა მცირე ჯგუფებს, ასევე ამა თუ იმ დარგთან დაკავშირებულ ტერმინთა მთელ სისტემებს. ტერმინების ლექსიკური აღწერა, მათი დეფინიცია სამეცნიერო განმარტებით ლექსიკონებში არ გვაძლევს საშუალებას ვივარაუდოთ, რომ საქმე გვაქვს სემანტიკური კვლევის სრულიად განსხვავებულ ნაირსახეობასთან. ნებისმიერი განმარტებითი ლექსიკონი წარმოადგენს უადრესად შეკუმშულ (სემანტიკური აღწერის)ნაირსახეობას.

აღნიშნულ საკითხზე მსჯელობისას საინტერესოა ა.შაიკვეიჩის სტატია, რომელიც ტერმინოლოგიის ლექსიკოგრაფიის პრობლემებს ეხება. მისი აზრით, სამეცნიერო ენის აღწერისა და პრეზენტაციის საუკეთესო ფორმას, რომელიც ასტიმულირებს რიგ ფილოსოფიურ – ლოგიკური და ლინგვისტური საკითხის დაყენებასა და გადაწყვეტას, თეზაურუსი წარმოადგენს. ისევე, როგორც ნებისმიერი ლექსიკონი, ის წარმოადგენს სისტემატიზირებული მასალის განმაზოგადებელ აღწერას და მასალის ამგვარი სისტემატიზაციის საფუძველზე შემდგომი კვლევის შესაძლებლობას ქმნის, ვინაიდან წარმოადგენს აგრეთვე ლინგვისტურ ინსტრუმენტს ლინგვისტური და ექსტრალინგვისტური ამოცანების გადაჭრის პროცესში.

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 well 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-our navigation lights are not visible

UM-the Harbour is closed traffic.

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

დროშების პოზიცია სემაფორებში:



სხვადასხვა წრით/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;
- შეექვსე 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 უამობრავებთ. შესაბამისად სხვა წრეებში მარჯვენა ხელი უმობრავთ, ხოლო მარცხენა ხელი მობრავთ. ხედლები 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)



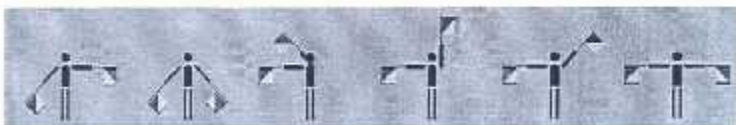
Error (LH and RH raised and lowered together)



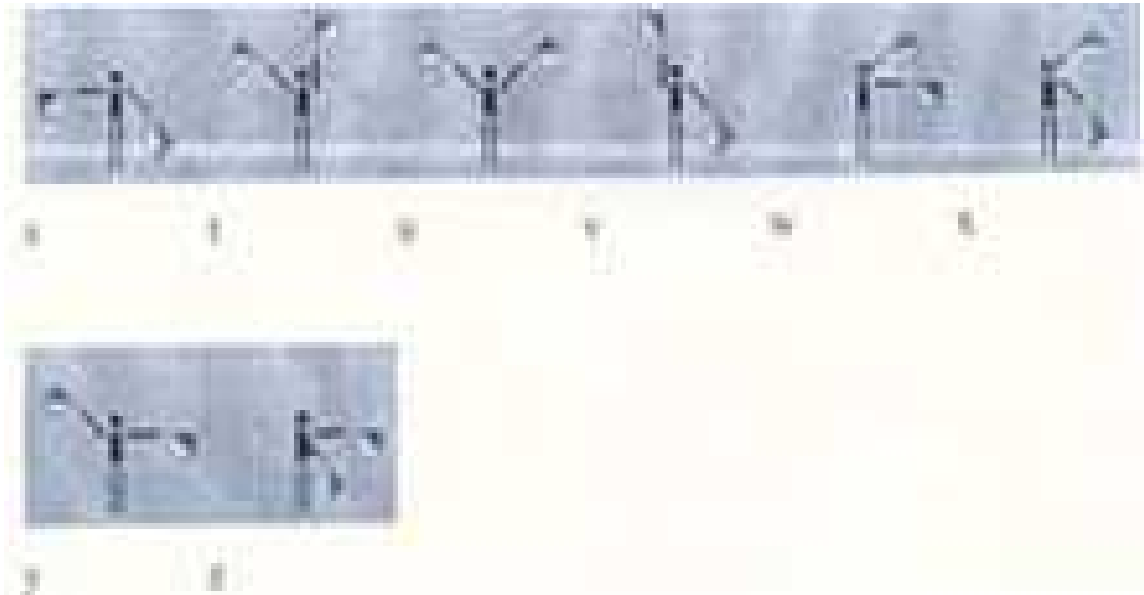
a b c d e f



g h i j k l



m n o p q r



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

თავი 2.

ინფორმატიკისა და ლოჯისტიკის დამოუკიდებელ მეცნიერებებად ჩამოყალიბება და მათი ტერმინოლოგიური უზრუნველყოფის პრობლემა.

ტერმინი (ლათინური "terminus" - საზღვარი, ზღვარი) არის სიტყვა ან სიტყვათა შეთანხმება, 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 ტერმინთმცოდნეობა. 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 გარესამყაროს შესახებ ადამიანთა ცოდნა იცვლება, ვითარდება, რის გამოც ზოგიერთი ტერმინის შინაფორმა შეიძლება წინააღმდეგობაში 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 სპეციფიკურ თვისებებს იძენს მხოლოდ კონკრეტული ტერმინოლოგიური სისტემების ჩარჩოებში. (მაგ: მოცემული 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: მეზღვაურები 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 ტერმინებისა 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: მგზავრების უმეტესობისთვის გაუგებარი საზღვაო ტერმინოლოგია.

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

მარტივი საზღვაო ტერმინებია:

ტუმბო *pump*

ლილვი *shaft*

ანბა *mast*

კაიუტა *cabin*

მეზღვაური *sailon*

ნავი *boat*

გემი *ship*

ტანკერი *tanker*

კატერი *craft*

შედგენილ საზღვაო ტერმინებია:

შიგაწვის *internal combustion engine*

მშრალტვირთშიდი *dry cargo ship*

ავარიული გენერატორი *emergency generator*

დიზელის ძრავა *diesel engine*

სანავიგაციო ხიდარა *navigating bridge*

უფროსი მექანიკოსი *chief engineer*

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

ხანდახან იქმნებოდა ჰიბრიდული წარმონაქმნები, როგორცაა *diesel* დიზელი *generatori* გენერატორი. *Diesel generator* დიზელ გენერატორი.

განსაკუთრებით ბევრი ტერმინი შეიქმნა ინგლისში XVIII და XIX საუკუნეებში, როცა გემთმშენებლობა სწრაფად ვითარდებოდა. ტერმინთა ნაწილი გადავიდა საერთო ლიტერატურულ ენაში და ყველასთვის გასაგებად 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 საზოგადებისათვის მისაღები გახდა იმისათვის, რომ ისინი მჭიდროდ იყო დაკავშირებული უახლეს სამეცნიერო აღმოჩენებთან და გამოიყენებოდა ყოველდღიურ ცხოვრებაში.

აგრამ უნდა ავლნიშნოთ, 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 ქილა, კონდიციონერი
To load დატვირთვა, დამუხტვა

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

აერის ორმო (ავიაციაში)
საკაბელო არხი (ელექტროტექნიკაში)
საჰაერო ტომარა (ტექნიკაში)
თუღე (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 ელქტრონებს უწოდებენ. იშვიათ შემთხვევაში ხდება ტერმინის სესხება ჟარგონიდან.

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 ტენდენცია, რომ შეიქმნას სემანტიკურად გამჭირვალე და მოტივირებული დასახელება, როგორცაა მაგ: გენერატორი, მობტორი, იმპულერი.

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

ამა თუ იმ ენაში ტერმინი შეიძლება იყოს ნასესხები ან კალკირებული საერთაშორისო სიტყვა. მაგ.საზღვაო ტერმინებიდან “კორპუსი”, “ტრიუმი”, “გენერატორი” ნასესხებია, ”მუხლა ლილვი”, “ორთქლის ქვაბი”, კალკირებული თაგმანია. ტერმინი შეიძლება საგანგებოდ შეიქმნას ან კიდევ არსებული, ჩვეულებრივ სახმარო სიტყვა გამოუყენებელ 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

აღკირებული ტერმინები:

Crankshaft მუხლა ლილვი

Camshaft მუხტა ლილვი

Main Boiler მთავარი კვაბი

Steam Boiler ორთქლის კვები

Auxiliary boiler დამხმარე კვები

ჩვენ დავადგინეთ, რომ ეს მოცემული ტერმინები ნასესხებია ინგლისური და რუსული ენებიდან. ამგვარი 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 აღვნიშვნეთ, 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. საზღვაო ტერმინოლოგიას აქვს ძალიან დიდი ხნის ისტორია, რადგან ნავიგაციასაც ხანგრძლივი 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 წყალით მოგზაურობა ყველაზე მოსახერხებელი და იაფი საშუალება იყო საქონლის გადასატანად, მგზავრების გადასაყვანად. მგვარად, 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 მოყვებოდნენ სანაპიროს, ღამით არ მოგზაურობდნენ. მაგრამ ესეც რთული იყო, რადგან ნაპირები ხშირად მიუდგომელი იყო, ხდებოდა უეცარი შტორმი. იმ დროს არ არსებობდა საზღვაო რუკები, გზებს აგებდნენ მიმართულების სიით (list of directions). რომაელები ასეთი სიას ეძახდნენ “periplus”. , იქ დეტალურად იყო აღწერილი სანაპირო ნიშნები, საუკეთესო ნავმისადგომები, ისეთი საშიშროებები, როგორიცაა წყალმარჩხი ადგილები, რიფები.

ფინიკელებმა და ბერძნებმა პირველებმა დაიწყეს ნაპირიდან შორს ცურვა და ღამით მოგზაურობა. მათ შეადგინეს პრიმიტიული რუქები რომ გაერკვიათ მიმართულება. ეგვიპტელები ნაოსნობის დროს იყენებდნენ მენიხბეებს, ხოლო ფინიკელებმა გაზარდეს მენიხბეების რაოდენობა. მგვარად, ტერმინები-ნიხბები, მენიხბეები ერთ-ერთი უძველესია საზღვაო ტერმინოლოგიაში.

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 იტყოდა უარს 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 პორტებში. მ პერიოდში გემები იყო დაახლოებით 80 ტონა. მეთოთხმეტე საუკუნიდან დაიწყეს 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 წელთაღრიცხვამდეც, მაგნიტური კომპასის გამოყენება ნაოსნობაში დაიწყო მეთორმეტე საუკუნიდან. შემდეგ საუკუნეში იტალიელებმა გააკეთეს რუქა. მასზე ნაჩვენები იყო სანაპიროს მონახაზი, დახაზული იყო მიმართულებები. ამ დროს მეზღვაურები უკვე იყენებდნენ ასტროლაბს, ხელსაწყოს რომლითაც ზომავდნენ ციური სხეულების სიმაღლეს. მის 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. მ 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. კიბაჯი შედგებოდა 301 მატრისისაგან, 50 და 340 ჯარისკაცისაგან, 19 ტყვის 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 წელს გამოიგონეს “quadrant” – “კვადრანტი”, რომლითაც შესაძლებელი იყო ციურ სხეულებზე დაკვირვება. ეს რადანაირად ჰგავდა სექსტანტს, რომელიც დღეს გამოიყენება საზღვაო ფლოტში. შემდეგ გამოიგონეს ქრონომეტრი. შემდეგ გაჩნდა ორთქლმავლები, და შემდეგ თანამედროვე გემები, რომლებიც დიზელის 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 კაცობრივობის განვითარების სფეროში არ შეიძლება ყოფილიყო მხატვრულ ლიტერატურაში.

§ 2. ტერმინების და კლოშირებული ფრაზების გამოყენება

მხატვრულ ლიტერატურაში

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

ჩვენს მიერ იყო ძირითადად გაანალიზებული მეთვრამეტე საუკუნის ინგლისური და ამერიკული ლიტერატურა. პირველი რიგში ჯ.ლონდონის, ჰ.მელვილის, მ.რიდის ჯ.სვიფტის, დ.დეფოს, და სხვების ნაწარმოებები. აღნიშნული ნაწარმოებებში ჩვენ ანალიზი ცხადყოფს, საზღვაო ტერმინოლოგია და ფრაზარიუმი მნიშვნელოვანი როლს თამაშობს ისინი საჭიროა ნაწარმოებებში, როგორც რეალისტური სურათის შექმნისას ასევე სპეციალურ დამატებით ფუნქციას ასრულებს. ჩვენს მიერ განხილულ ყველა ნაწარმოებში ნახსენებია ტერმინები პორტი, ნასადგურის, მეზღვაური, კაპიტანი, გემი, ნავი, ღუზა, და ა.შ ამ ტერმინები გარეშე მწერალმა არ შეიძლება შექმნას სამუშაოს გარემო, რომელშიც მოღვაწეობს მათი გმირები. უნდა ავლნიშნოთ, რომ რადგან გაანალიზებული ნაწარმოებები სხვადასხვა პერიოდშია დაწერილი, მათში გამოყენებულია სხვადასხვა ტერმინები. ჯ.ლონდონში, ჰ.მელვილი, მ. რიდი, ჯ.სვიფტი, დ. დეფოს.

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

ნებისმიერი ტერმინოლოგია გარკვეულწილად იყოფა ორად; ვიწრო ტერმინოლოგიად და ფართოდ. ამჟამამ 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 ტერმინოლოგიას, რომელიც გამოყენებულია ინგლისურენოვანი 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.ლოდონის ზღვის მგელში გვხვდება შემდეგი ტერმინები:

სამგზავრო გემი **craft**, კაპიტანი **captain**, ნაოსნობა **navigation**, შტურვალი **wheel** გემის სირენა, **staem-sirena** გემის ცხვირი **bow**, შუაწელი **amindships**, დაფერდება **capsize**, მაშველი სამკერდე **life-preserver**, ხომალდი, ვესსელ, ზედა ერდო, **upper deck**, ლოცმანი კაიუტა, **pilot house**, კიჩო, **stern**, ბრიზი, **brezze**, სამკუტხა იალქა. **Trianglesail**, დაყირავება (გემის) **plug down**, საჭე, **wheel**, გებანია **deck**. ოკი, **cook**, მეზხვაურე, **sailo**, ლაინერი, **liner**, სტიურდი, **steward**, კაბუზი, **gley**, შუქურა, **likghthouse**, ბანისი ქვენა, **hatch**, ვახტა, **watch**, თანაშემწე, **mate**, რიგითი მეზხვეურე, **common sailor**, კორპუსი, **hull**. მენიჩბე **boat-puller**, ლუქსის სახურავი, **hatech-cover**, ტოპსელი, **topsail**, კლივერი, **jibs**, სტაკსელი, **mainaij**, აქარე მოაჯირი, **lee rail**, რყევა, **rill**, ტიხარი, **woodwaork**, საქარე შპიგატები, **lee scuppers**, ბომ კლივრ, **flying-jib**, (გემის) სიგანე, **beam(width**, (გემის) სიგზე, **length**, გროტ-სტენგას ლილვაკი, **maintopmast truck**, მესჭე, **boatsteerer**, **topmast** და სხვა

მაინ რიდის “ოკეანეში დაკარგებულებიდან”

ტივი, **raft**, აფრა, **sail**, გემბანი, **deck**, ქიმი, **bow**, ანზა, **mast**, ნინები, **oars**, ნავი, **boat**, კიჩო, **stern**, ნავსადგური, **prot**, ეკიპაჟი **crew**, კაპიტანი, **capatan**, კაპიტანი 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 მკელში”

ზღვის პორტი sea port, სპიკერი speaker, სავაჭრო ხომალდი merchant vessel, ბუქსირი tug, მაშველი ქამარი, მაშველი ნავი life raft, ნიჩბები oars, გემის ცხვირი bow, ბაგირი rope, ფსკერი bottom, ღუზა anchor, ლოცმანი pilot, ლოცმანის ნავი pilot baat, ტონაჟი tonnage, გემთმშენებლობა shipbuilding, ბიმსი beams

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

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

ჯ. სვიფტი “გულივერის მოგზაურობაში” გხვდება შემდეგი ტერმინები: მეზღვაური sailor, გემი ship, კურსი აღება take a course, ფლოტი fleet, კიჩო ster, სრუტე strait, ნავსადგური port, გემის ტვირთი ship’s cargo, ღუზა anchor, გემბანი deck, wheel, ანძა mast, წყალწვა displacement, იუნგა cabin-boy და სხვა.

რ.ლ. სტივენსონი “განძის კუნძულიდან” მოვიყვანოთ რამდენიმე მაგალითს: კიჩო stern, გემბანი deck, ტიუმი hold, სამზარეულო galley, კაბინა cabn, გემს მარცხენა მხარე port side, ნავი boat, გემის ცხვირი ship’s bow გემის მზარეული ship’s cook, ხომალდი vessel, დოკი dock, კვადრანტი quadrant, აფრა sait, სავაჭრო გემი marchant ship, კაპიტანი kaptin, ბოცმანი boatain და სხვა.

ბოლოს, მოგაწვდით საზღვაო ტერმინებს კ. ელვი: “მოზი დოკი ანუ თეთრი ვეშაპიდან”

Harpooner მეზარჯე, 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 თემატიკურ თვალსაზრისით შეიძლება დავყოთ სხვადასხვა ჯგუფად. ვინაიდან ჩვენს მიერ განხილული მარინისტულ ლიტერატურა მიეკუთვნება სხვადასხვა ეპოქას, მათში აღწერილია სანაოსნო საქმის განვითარება და გემების და ნავეების სხვადასხვა ტიპი. ხშირ შემთხვევაში დეტალურადაა აღწერილი მათი პარამეტრები, სახეობა, თვისებები, მახასიათებლები:

განხილულ ნაწარმოებში ჩვენ გვხვდება სხვადასხვა ტიპის გემები:

Japanese junks იაპონური ჯონკები;

Butter-box galliots, ჯამების მსგავსი გალიოტები;

ხომალდი vessel, ship;

ნუშა scooner;

ლაინერი liner;

საზღვაო გემი passenger ship;

კაპიტნის კანჯო captain's boats;

ლოცმანის ნავი pilot boat;

მაშველი გემი salvage;

სათადარიგო ნავი spare boat;

მხატრულ ნაწარმოებში საუბარი გემის პარამეტრებზეც:

(გემის) სიგანე width

(გემის) სიგრძე length

ჭყალწვა displacement

თონაჯი 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.”

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

“It is quite as much as I can do to take care of myself, without taking of ship, barques, brigs, schooners, and what.”

“ისიც მეყოფა ჩემს თავზე ზრუნვას რომ ავუდივარ, საღ 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, stil sixty-five fet in lebghte, and weighing, I roughly calculated, at least three thousand pounds... ..And then there was the windlass!”

“გროტ-მაჩტას სიგრძეს 60-65 ფუტი იქნებოდა. დიამეტრიც ძირში, იქ, სადაც გადამსხრეული იყო 15 დუმი იყო, წონით, ჩემი ვარაუდით, სამი ათას ფუნტზე ნაკლები არაფრით არ იქნებოდა. ფოკ-მაჩტა ფოკ-ანდაზე მსხვილი იყო და სიმძიმეც სამი ათას ხუთას ფუნტი იქნებოდა, გარდა ამისა ჩვენ ხელთ ვეჭობდა ბრაშპილიც” (ჯ.ლონდონი 1971:271)

“The Ghost is an eight-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”.

“ახრდილი ოთხმოცი ტონა წყალწყეის 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 ზურგიით ატაროს ვეებერთელა იაღქნები. ემბანიდან გროტ-სტენგას ლილვაკამდე ას ფუტზე მეტია, მაშინ როდესაც ფოკ-მაჩტა სტენგიანად რვა თუ ათი ფუტით უფრო მოკლეა. “ (ლონდონ 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.”*

“აღბათ თქვენც მრავალნაირი იშვიათი ხომალდი გინახავთ: ბლავეცხვირიანი ლუგერები, ვეებერთელა იაპონური ჯონკები, ჯამების მსგავსი გალიოტები და სხვა საოცნებანი; მაგრამ დამიჯერეთ, “პეკოდით” ძველ და საკვირველ ვარცლს ვერსად ნახავდით. ძველებური, არც თუ ისე დიდი ხომალდი იყო გვერდებიც ძველ ყაიდაზე ჰქონდა გამობერილი. ოთხი ოკეანის ტაიფუნებითა და წყნარ 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.”

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

“Some scow schooner, most tikely.”

“ნამდვილად რომელიღაც შხუნაა” (ლონდონი1971:7)

ზემოთ ნახსენები ნაწარმოებებში უხვად 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 astern

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 than trying or hulling. we reefed the foresail and sat at it, and belayed the fore download, the baby was a woater hand a water. The ship was 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 wholesome, 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 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 veather 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”.

“როცა შევნიშნეთ, რომ გრივალი ძლიერდებოდა, ბლინდი ავიღეთ და ფოკის ასაღებად გავკუმზადეთ. ამინდი კიდევ უფრო წახდა. გავსინჯეთ, კარგად იყო გამაგრებული თუ არა ქვემეხები და ბიზანი მოვხსენით. ქარი მიაქანებდა გემს, ამიტომაც უმჯობესად ჩავთვალეთ მივნდობოლით დინებას და წინააღმდეგობა არ ვაგვიწევია. ქვედა აფრა შევავიწროვეთ, ფოკაშკოტი კიხოზე მივამაგრეთ. საჭე ქარის მიმართულებით ავიღეთ, იგი მშვენივრად მუშაობდა. დიფი მოვაცილეთ ფოკანირალს, მაგრამ მან ანძა მაინც ვაგვიწყვიტა. მაშინ რეი ჩამოვუშვით და მთელ ტაკელაჟთან ერთად ანძა მაინც მოვხსენით. მართლაც უძლიერესი გრივალი ქროდა, ტალღები არაჩვეულებრივი სიმაღლეს აღწევდა. მაგრამ დავტოვეთ მთელი ადკაზმულობა, რადგან გემი ქარის მიმართულებით მიდიოდა და ჩვენ წინ ღია ზღვა იყო. როცა გრივალი ჩადგა, გროტი და ფოცი 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 მხრებზე, ქარის საწინაგმდეგოთ მხარეზე კი მოვუჭირეთ. მანვერირებას იალქანის დახმარებით ვაწარმოებდით და იმდენი ანძა დავუტოვეთ მას, რამდენსაც აიტანს.(ლონდონი1971;64)

ვინაიდან საზღვაო კომუნიკაცია პროფესიული თვალსაზრისით ძალიან სპეციფიკურია, საზღვაო დისკურსში გამოყენებული ფრაზარიუმი დამოკიდებულია ადრესატის და ადრესატის ფაქტორებზე და მათ სოციალურ პროფესიულ იერარქიაზე .საზღვაო კომუნიკაციაში არსებობდა ორი ტიპის საზღვაო ფლოტი, სამხედრო ფლოტი და სავაჭრო საზღვაო. საკმაოდ მკაცრი იერარქია იყო ორივეში, რადგან სანაოსნო საქმეს წარმოებისა 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 harpooner
- 3) რიგითი მეზღვაური sailor
- 4) მენიხბე 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 საფუძველზე მდგომი მეზღვაურები იყენებენ არა თავისუფალ არამედ კლიშირებულ, გამზადებულ გამონათქვამებს, შეიძლება ვთქვათ, რომ საზღვაო ფრაზარიუმის უმეტესობა არის ბრძანებების, მოკლე და ლაკონური. თითქმის ყველა ტექსტში ჩანს საზღვაო ბძანებები:

“Boats over” “ჩუშვათ ნავები!” (ლონდონი 1971: 154)

Down that flying jib Mr. Van weyden, Weyden, “Wolf Larsen “and stand by to back over the jibs.”

“დაუშვათ ბომ-კლივერი მისტერ ვარ ვედენ!—გასცა განკარგულება მგელმა ლარსენმა, - და შეემზადეთ კლივერისა და სტაკსელის დასაჭიმაგად.” (ლონდონი 1971: 155)

Strike the tent there!”-was the next order.

“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.

“ხალხი შპილისაკენ! აბა ცოცხლად სწრაფათ! –და მეზღვაურები ოწინარის სახელურების ეცნენ.” (მელვილი 137)

როგორც ზემოთ აღნიშნეთ, მარინისტული ნაწარმოებების გმირები მეზღვაურები არიან და ისინი მეტყველებაში იყენებენ ხატოვან სიტყვებს და საზღვაო ტერმინებს ეპითეტებად. ნაწარმოებს ეს უფრო მეტ დამაჯერებლობას სძენს და უფრო მეტად გაითავისებს მკითხველი საზღვაო სფეროს. ტექსტებში

ჩვენ ხშირად გვხდება საზღვაო ტერმინები, როცა ავტორი მათ იყენებს ეპითეტებად მაგ:

“Hallo, you sir,” cried the captain, a gaunt rib ff fihe sea”

“ეი, თქვენ სერ – გაისმა ხომალდის სპანგოუტის წიბოსავით გამხდარი და გრძელი კაპიტანის შეძახილი.” (მელვილი 1983: 89)

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

with anxious grapnels I had sounded my pocket.”

“ჩემიხარბი, დაგრეხილი ღუზა თითებით ჯიბეები გადავქექე.” (მელვილი 1973: 28)

“Thou Bildad!” roared Peleg starting up and clattering about the cabin, “blast ya, captain Bildad, if I had followed thy advice in these matters, I would afore now had a conscience to lug about that would ba heavy enough to founder that ship that ever sailed round Cape Horn.”

“ეი, ბაღდად – ფეხების ბაკუნით დაიდრიალა ზეზე წამოვადრილმა ფალეგმა წყეულმც იყავ, მე რო ამგვარ საქმეში შენი რჩევისათვის დამეჯერებინა კაპიტანო ბაღდად ახლა სინდისზე იმოდენა ბალასტი დამაწვებოდა რომ ყველაზე დიდ ხომალდს ჩაძირავდა, რომელსაც 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.”

“კაპიტანო ფალეგ მარჯვედ მოიგერია ბაღდადმა არ ვიცი რამდენად ღრმად არის ჩასული შენი სინდისი წყალში, იქნებ 10 დუიმით ან იქნებ 10 ლაუნეიტაც მაგრამ ცოდვების მოუნანიებლობის გამო ვშიშობ სინდისი ისე გაქვს გაბზარული, რომ ბოლოს და ბოლოს, შენ თვითონ ფსკერზე,პირდაპირ ჯოჯოხეთში ამოყოფ თავს.” (მაღველი 1983: 110)

“the chief mate of the Pequod was starbuck, a native of Nantucket, and a Quarker by descent. he was 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.”

“პეკოდზე, უფროს თანაშემწედ სტარბუკი იყო, ნანტაკეტის მკვიდრი და კვაკერთა შთამომავალი, აყლაყულა, სერიოზული და ზღვის დამწვარ ორცხოცილასავით ხმელი კაცი. თუმცა ყინულოვან კუნძულზე იყო დაბადებული, ცხელი განედისაც კარვად შეგუებოდა. ძარღვებშიც სისხლი ინდოეთის ნაპირებზე ხომალდით მიტანილი ბოთლებში ჩამოსხმული ლუდივით არ ელახებოდა და ემღვრებოდა.”

(მეღველი 1983: 150)

ყველა მარინისტულ ნაწარმოებში ჩანს პორტი, დოკები, ნავმისადგომები. თითქმის ყველა ნაწარმოებში ისინი დეტალურადაა დახატული. პორტების აღწერის დროს აღწერილია პორტის ნავმისადგომები, გემები, რომლებიც ღვანან 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 nation. 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 for over the ocean. i saw esides, many old sailors with rings in their ears, and whiskers curled in ringlets and tarry pigtales, and their swaggering sea-walk.”

“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, რომელთა შორის ოკეანეები მოევლოთ. ვნახე აგრეთვე საყურეებიანი დაკულულებული ქილვაშებიანი და გაკუბრულნაწნავეებიანი ბევრი ძველი მეზრვაური, მათი უგერგილო, ზგვაოსნური ტორტმანით სიარული”

(სტივენსონი 1969:52)

“we stood on board the schooner, hoisting sail, it down the acushnet river. on one side, new bedford rose in terraces of streets their ice-covered threes all glittering in the clear, cold air. huge hills and mountains of cask on cask were piled upon her wharves, and side by side the world-wandering whala ships lay silent and safely moored at last; whili from oters came a sound of carpers, with blemded noisis of fires and forges to melt the pith, all betokening that new cruises were on the start, only beins a third, and so on, for ever and for aye. Such is the endelessness, yea, the intolerableness of all earthly effort.”

“პაკეტბოტის გემბანზე ავედი. აფრები აშეებული იყო და ჩვენ მდინარე კუშტენტზე დავეშვიტ. მარჯვნივ თავიცსი ქუჩების ტერასებით მაღლა მიიწევდა ნიუ-ბედფორდი და ცივ გამჭირვალე სივრცეში შეჭირხული ხის ტოტებით ბრწყინავდა. ნავმისადგომებთან მაღალი მთებივით აზიდულიყო ერთმანეთზე დაწყობილი კასრები; იქვე ერთმანეთის გვერდით მდუმარე იდგნენ ღუზაჩაშეებული, ქვეყანა მოვლილი მყუდრო ნავსადგურში დაბრუნებული ვეშაპსანადირო ხომალდები; მაგრამ სხვა ხომალდები გემბანიდან ხუროთა და მეკასრეთა იარაღების ხმა ისმოდა, ხმას შეწყობილი გუგუნებდა გაჩაღებული ქურა და კოცონი, რაზეც, ფისს აღნობდნენ-ყოველივე ეს იმას ნიშნავდა რომ ისინი ისევ გასამგზავრებლად ემზადებოდნენ 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, უამიდან უამამდე. აი, ეს არის უსასრულო და აუტანელი უაზრობა ყველა ამქვეყნიური საქმიანობისა!” (მელვილი 1998: 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?”

“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 is (that is, a short whaling-voyage in a schooner or brig, confined tu 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 tu go tu bed, feeling quite

sure by this plum-puddings 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.”

“სავახშმით ქვევით ჩავედი 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 1998: 118)

“but on 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.”

“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 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.”

“ იქვე ჩემი ბატონის ძველი დროშა მქონდა, მყისვე გამოვიტანე და გასაჭირის ნიშნად დავხარე, ყოველ შემთხვევისათვის თოფიც გავისროლე – ერთ-ერთს მაინც შენიშნავენ მეთქი. ერე 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-houling.” answered Morgan.

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

“მგელმა ლარსენმა ნასადილევს გამოუცხადა - ამერიდან კუბრიკში ისადილებო. 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 ster 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 rother 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.”

“გავებული მქონე,რომ ვეშაპსანადირო ხომალდებზე მეზგვაურებს ხელფასს არ უხდიდნენ. ეკიპაჟის ყოველ წევრს, მათ შორის კაპიტანსაც ნანადირევს განსაზღვრული უფლება ეძლეოდა იმისდა მიხედვით ,თუ რამდენად მნიშველევოვან სამუშაოს შეასრულებდა. ისიც ვიცოდი რახან ვეშაპსანადირო გემზე ახალბედა ვიყავი, მაინდამაინც დიდი წილის იმედი არ უნდა მქონოდა; მაგრამ საზღვაო საქმეს ასე თუ ისე მაინც ვიცნობდი, შემეძლო სტურვალტან დოგმა, ბოლოების გადაბმა და სხვა ამისთანები, ამიტომაც ეჭვი არ მეპარებოდა რომ უკიდურეს შემთხვევაში 275-დს ე.ი ნაოსნობის წმინდა შემოსავლის 275-დ წილის მაინც შემომთავაზობდნენ როგორც არ უნდა ყოფილიყო ეს წმინდა შემოსავალი “ (მელვილი 1983:108)

“and since in this famous fishery,each mate ot or headsmam like a gothic knight of old, is always accompanied buhis boat-steerer or harpooner mebarje,who in certain conjunctures provides him with a fresh lance, when the footmer one has been bably twisted ,or elbowed in the assault; and moreover,as there generally subsister between the two ,a close untimacu and friendtlness. ;

“ვეშაპსანადირო გემებზე კაპიტნის ყოველ თანაშემწეს, რომელიც ველობოტს მეთაურობის შუა საუკუნეების რაინდთა მსგავსად. თავის საჭურველზე მტკირთველი ჰყავს-მესაჭე და მებარჯე .ეს უკანასკნელი აუცილებლობის შემთხვევაში თავდასხნის დროს უიმედოდ გაღუნული და ან ხელიდანგავარდნილი ჭვილთვის ნაცვლად სხვა ჭვილის 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 if the maru thousand men before the mast employed in the American whale fisheru, are Americans born, though prettu nearlu officersare” ,

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

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

young man,”says he, “you ought never to go 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.

“ჭაბუკო, თქვენ არასოდეს არ უნდა გახვიდეთ ზღვაში. ეს შემთხვევა უნდა მიიღო აშკარა და თვალსაჩინო გაფთხილებად, რომ მეზღვართობა თქვენი საქმე არ არის” ”თქვენი საცდელი მოგზაურობის დროს, ხომ ხედავთ, როგორი სიმწარე გავგმათ ზეცამ; ხოლო თუ მაინც არ დაიშლით, კლავაც უნდა მოელოდეთ ამ უბედურებას.”(კრუზო 1996: 20)

შტორმი, ცუდი ამინდი, ქარიშხალი სერიოზული პრობლემა იყო მეზღვარებისათვის. გასული საკუნეებში, როცა არ არსებობდა ძლიერი საზღვაო აღჭურვილობა, რთული იყო ასეთ სიტუაციაში გემის მართვა. ძლიერი შტორმის შედეგად იღუპებოდა გემები და მთელი ეკიპაჟი. ამგვარად, ქარის

სახეობები, შტორმი ზღვის ქარი საკმაოდ ხშირად ნახსენები თითქმის ყველა მარინისტულ ნაწარმოებში:

“we will have the breeze on our quarter,;he explained to me.”

“ბრიზი ზურვიდან შემოგვიბერავს, -ამიხსნა კაპიტანმა.”(ლონდონი 1971; 142

“all this while the storm increased,and the sea went very high,though nothing like what I have sen many times since.”

“ამასობაში ქარიშხალი თანდათან გაძლიერდა, ზღვა ყალზე დგებოდა თუმცა ეს მაინც არაფერი იყო,რაც შემდეგ ბევრჯერ მინახავს” (კრუზო 1996:14)|

“Gales we encountered now and again, far it was a and stormu region , and in the mideddle of june a typhoon most memorable to me and most timportant becoause of the changes wrought through it upon mu future . we must have been caught nearly at the centre of fhis circular storm, and wolf Larsen ran out of it and to the southward, first underv a double –reefed jim, and finallyb under bare poles . never had jmagedined so great a sea. “

ქარიშხალის ზონის შუაგულში მივცურავდით. ძლიერი ქარი არ გვასვენებდა .ხან სად გამოგვიხდებოდა ხან – სად. ივნისის შუა რიცხვებში თავს დაგვატყდა ტაიფუნი. ეს ტაიფუნი მეტად მნიშვნელოვანია და სამახსოვრო მოვლენა იყო – ისეთი კვალი დაადო და ისე შეცვალა ჩემი მომავალი ცხოვრება . როგორც ჩანს, ჩვენ შიგ ქარბორბალას გულში მოვხვდით, მაგრამ მეგლმა ლარსენმა ხერხი იხმარა და მოასწრო გაქცეოდა და სამხრეთისაკენ გადაეხვია ჯერ ორმაგი კლივერით, ხოლო შემდეგ მხოლოდ შიშველი ანძებით. არასოდეს მინახავს ასე აზვირთებული ოკეანე.”(ლონდონი1971 153)

“the young slip ot a gale, having wetted our girls, procedeed to moderate.”

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

“გაავებულმა ქარმა იალქნის შკოტი მოვლიჯა და ახალი გიკის უზარმაზარი მორი გამაღებული ქანაობდა კიჩოს თავზე გემბანის ერთი გვერდიდან მეორემდე”. (მელვილი 1983:90)

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

“suddenly the schooner in front of me gave a violent yaw, traning, parheps, through twenty degrees; and almost as the same moment one shout followed another from on board.”

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

“...let it to inform him that in our passage from thence to the East Indias 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.”

“საკმარისია ვიუწყო რომ იქიდან აღმოსავლეთ ინდოეთისაკენ მიგვაბრუნა და ვანდიმიენის მიწისაკენ აგვალეხინა კურსი. როგორც გამოირკვა, მაღე სამხრეთი 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 latitiude, when a violent tornado, or hurricane, took us quite out our knoweledge. It began from the the south-east, came about to the north-west, and than sattled in the nort-east; from wense 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 theese twelve days, Ineed not say that I excpacted every day to be swallowed up.”

“დაახლოებით 12 დღის მოგზაურობის შემდეგ, როცა ეკვატორი გადავლახეთ და ბოლო დაკვირვების მიხედვით, ჩრდილოეთის სივანედის 7 გრადუსსა და 22 მინუტს მივადექით, უეცრად საშინელი გრიგალი ამოვარდა. დაიძრა სამხრეთ აღმოსავლეთის მხრიდან, წამოვიდა ჩრდილო აღმოსავლეთისაკენ ქნა პირი და აქედან 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.” (კრუზო 1996:46)

“I then took off my spectacles, and waiting about an hour till the tide was a little fallen, I waded througt the middle with my cargo and arrived safe at the royal port of liliput.”

“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.”
(სტივენსონი 1991:36)

მწერლებს აღწერილი აქვთ სხვადასხვა ავარიული სიტუაციები: გემების შეჯახება, მეჩენზე შეჯდომა, გემის დატოვება, ჩაძირვა და წყალქვეშა რიფებთან შეჯახება. დეტალურად და რეალურადაა ნაჩვენები ყველა ის საშინელება რაც მოსდევს საზღვაო ავარიებს და ასევე აღწერილია მეზღვაურების ქცევები ავარიულ სიტუაციებში. საკმაოდ დამაჯერებლად და საინტერესოაა 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 ყველადერს 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 striking too fast for us to expect her gettingt 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 vroke away, and either sunk or was driven off to sea; so there was no nope 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.”

“ქარი, ჩვენი წარმოდგენით, თითქოს ცოტათი შენელდა მაგრამ ისე მაგრად შეჯდა მეჩენზე, რომ მისი ადგილიდან დაძვრაზე ფიქრიც კი ზედმეტი იყო. ასე რომ, საშინელ დღეში მყოფთ ისღა დაგვრჩენოდა, როგორმე საკუთარი თავის შევლაზე გვეფიქრა თითოეულს ნავი გვექონდა მაგრამ ზედ კიხოზე იყო დამავრებული და ქარიშხალმა გემის სატყეს მიაჯახა. აამსხვრია და ალბათ ტაღლებმა გაიტაცა ან ჩაიძირა. იმის იმედი გადაწყვეტილი იყო. მეორე გემი ბაქანზე იყო დამავრებული 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 men got her slung over the shi’p side; and getting all into her, let go, and committed ourselves, being eleven in number, to God’s mercy and the wild sea”

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

“The vessel scame 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 screeam of the women. This it was, I am certain the most indescribable of blood-curdling sounds, -that threw me into a painc. I remembered the –preservers stored in the cambin.”

“გემები მანამ შეეჯახნენ ერთმანეთს ვიდრე მე მოვასწრებდი მიველოლოდი ჩემი თანამგზავრის რჩევას. ეტყობოდა, ის გემი შიგ შუა წელში დაგვეტყერა. თუმცა მე კი ველარაფერს ვხედავდი. ყელაფერი როგორც იტყვიან ჩემი მხედველობის არის მიღმა მოხდა. “მარტინესი” ერთი მაგრად გადაფერდა და გაისმა ლარტყის ღაწანი. 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 მაშველი სამკურდეები, სამკურდეები 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 beging of summer in those parts, the weather being very hazy, the seamen speid a rock within half a cableis 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 nort. 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.”

“უზმო 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 შეაღეწა. ხოლოდ 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 ქანცვაწვევტილები ვიყავით, უკვე ხელის განძრევა აღარ შეგვეძლო. ამიტომაც, სხვა გზა გვექონდა, გამძვინვარებული ზღვის ტალღებს მივანდეთ თავი. ნახევარი საათიც არ გასულა რომ ჩრდილოეთიდან მოვარდნილმა გრივალმა ნავი, გადაგვიბრუნა. რო მოვიდა ჩემს თანამგზავრებს, ანდა იმათ ვინც მეჩეჩზე ან გემზე დარჩნენ, არ ვიცი მაგრამ უნდა ვიფიქროთ, რომ არავინ გადარჩენილა.” (სტივენსონი 1969: 8)

ძალიან საიტერესოა ადწერილი გემის მომზადება გასვლისთვის. თავისთავად ეს ძალიან მნიშვნელოვანი მომენტია გემისთვის და საერთოდ საზღვაო სფეროში. გემის მომზადებას საკმაოდ ხანგრძლივი დრო სჭირდებოდა. გასვლამდე მეზღვაურები ამოწმებდნენ ყველა დეტალს ადგილების გემზე, მაშველ ნავებს. იმარაგებდნენ სურსათსა და წყალს, შემდეგ პერიოდში უკვე საწვავსა და ნახშირს ამის 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 shiping to flit by on either side; and before I could lie down to snatch an hour of slumber the Hispaniola

“ლუზა ამოიღეს გემის ცხვირზე დაამაგრეს; მალე აფრებიც დაიბერა; მიწა და გემები ამოდრავდა ორივე მხარეს და სანამ ერთი საათით თვალის მოსარყუებლად მივიწვებოდი ესპანიოლა დაადგა განძის კუნძულის გზას” (სტივენსონი 1969; 65)

“A day or two passed, and there was great activity board the pequod. Not onli were the old sail being mended but new sails were coming on board,end bolts of canvas, and coils of riging; in short everything betokened that the shifp’s preparations were hurrying to a close

“ორმა დღემ გაიარა და პეკოდზე ყველაფერი ამოდრავდა. ახლა მხოლოდ ძველ აფრებს კი არ აკერებდნენ, ქერელის ტილოს გრავნილებსა და ბაგის ბუხტებთან ერლად ახლებსაც ემზადებოდნენ- ერთი სიტყვით ყველაფერი იმაზე მეტყველებდა, რომ ხომალდის მოსამზადებელი სამუშაოები სწრაფად უახლოვდებოდა დასასრულს “. (1983; 130)

“at the period of your orival 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 endes of things, both large and small.”

“როცა კუნძულზე ჩავედით პეკოდის ტრიუმფი თითქმის მთლიანად იყო დატვირთული საქონლის ხორციით, პურიით, წყლით, საწვავით, რკინის სალტეებითა და საკასრე ფიცრებით. მიუხედავად იმისა როგორც მოგახსენეთ, კიდევ რამდენიმე დღეს არ შემწყდარა სხვა ნივთების ზიდვა.” (მეველი 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 on twice our anchor had come home; upon wich our master ordered out the sheet-anchor , so that we rode with two anchors ahead; and the cables veered out to bitter end,:

“საჭირო შეიქმნა ყველას მიელო მონაწილეობა იალქნების ჩამოხსნაში, რათა გემი მტკიცედ მდგარიყო. შუადღისას ტალღები ყალყზე დგებოდა, გემმა ძლიერი რყევა იწყო კარგა ბლომად წყალი ამოიხაპა. რამდენგერ მოგვეჩვენა კიდევ, თითქოს ღუზას მოწყვეტოდეს, და კაპიტანმა ბრძანა სამარქაფო ჩაგვეშვა. ასე რომ ახლა ორი ღუზიტ ვემაგრებოდით ქარიშხალს, რომელმაც სულმთლად მოუშვა ჩვენი ბაგირები.(კრუზო 1996; 16)

ნაწარმოებებში ხშირადაა მოცემული მეზღვაურთა დახასიათება, მათ მეზღვაურული თვისებები, ისინი ავლენენ ამ თვისებებს სამსახურის გარეთ, ხმელეთზე თუ ნაოსნობიდან გადადგომის შემდეგაც კი. ისინი მაინც იყენებენ

თავიანთ პროფესიულ ლექსიკას, ინარჩუნებენ ლექსიკას მათ წეს-ჩვეულებებს. მაგალითად მულვილის 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 maple, 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 men-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 first on instant at the foot of the ladder and with both hands grasping the ornamental knobs of the men-ropes, father maple cast a look upward, and then athraly

Sailor-like still reverential dexterity hand over hand, mounted the steps as if ascending the main-of his vessel.”

არქიტექტორი ალბად მამა მეპლის რჩევით კათედრა უკიბოდ აღუმართავს და მის ნაცვლად გვერდზე თოკის ისეთივე დაუკიდია როგორც ნავიდან გემზე ასავლელად იყენებდნენ ერთ ვეშაპმონადირე კაპიტნის ცოლს სამლოცველოსტვის საუკეთესო წითელი შალის წყვილი ბავირი შეუწირავს რაღაც ახალი კიბის სახელურების მოვალეობას ასრულებდა; ეს ზევიდან ამოქარგული წყვილი ბავორი წითელ ხის ფრად იყო შეღებილი და მთელი ეს მოწყობილობა, თუ მხედველობაში მოვიღებდით სამლოცველოს ერთიან სტილს, არც უადგილო იყო და არც უგემოვნო. ამა მეპლო წამით შეყოვნდა კიბესთან მაგრად ჩაჭიდქა ორივე ხელი შალის ბურთებს, ზევით აიხედა და მერე მართლაც მეზღვაურივით მაგრამ ამავე დროს დინჯად აუყვა კიბეს; თან ხელებს ისე უნაცვლებდა, თითქოს თავის ხომალდის გროტ-ანდაზე ადიოდა.; (მელვილი 1983: 64)

“but the side ladder was not the only strange feature of the place, borrowed from the charlain’s former sea-farings “

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

ამგვარად როგორც ავლნიშნეთ, ნაწარმოებებში საკმაოდ საინტერესოდ და მრავალფეროვნადაა აღწერილი საზღვაო სფერო, მეზღვაურები, მათი წესჩვეულებები, საკმაოდ საინტერესოდაა დახასიათებული გემები, მათი აღჭურვილობა. ეს ყველაფერი ლიტერატურას უფრო საინტერესოს და რეალურს ხდის.

თავი 3.

ინფორმატიკასა და ლოჯისტიკის ტერმინოსისტემების ჩამოყალიბება და კულტურათშორისი კომუნიკაცია

§ 1. ტერმინოლოგიის თარგმანის 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. თარგმნამ გაიარა განვითარების რამდენიმე ეტაპი. იყო პერიოდი, როცა ავტორები სიტყვასიტყვით თარგმნიდნენ ტექსტებს, მაგრამ თარგმნის 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 ხალხის შორის ურთიერთობა.

სამეცნიერო-ტექნიკური ევოლუცია, რომელიც შეეხო ყველა სფეროს, დემოგრაფიული აფეთქება, საზღვაო ფლოტის განვითარება და სხვა მნიშვნელოვანი მოვლენები ხელს უწყობს ურთიერთობის განვითარებას

სხვადასხვა ერებს და სახელმწიფოებს შორის. ასეთ გარემოებაში განსაკუთრებით იცვლება თარგმანის როლი, როგორც ეკონომიკური, საზოგადოებრივი-პოლიტიკური, სამეცნიერო და სხვა ურთიერთობისთვის საშუალების დანიშნულებაა.

თარგმანის მიზანია რაც შეიძლება ახლოს გააცნოს მკითხველს (მსმენელს) მოცემული ტექსტი. თარგმანის დროს გარდაუვალია სემანტიკური დანაკარგები. ჩვენ უნდა შევეცადოდ რომ ეს დანაკარგები იყოს მინიმალური და რაც შეიძლება მეტი ეკვივალენტი მოუძებნოთ 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 ორიგინალის 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 თარგმანა. 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 თარგმანისას ჩვენ ვიყენებთ თარგმანის სხვადასხვა ტრანსფორმაციას, რომელიც ითვალისწინებს, როგორც ლექსიკურ ასევე სემანტიკურ სტრუქტურულ ცვლილებებს.

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

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

2. სტილისტიკური.

პროფესიული ტერმინოლოგიის თარგმნა ერთ-ერთი ურთულესი პრობლემაა თანამედროვე ენათმეცნიერებაში. ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში, განსაკუთრებით საქართველოში. პრობლემები დაკავშირებულია იმასთან რომ ტერმინოლოგიური სისტემები განუწყვეტილ იცვლება. მათი აღწერა მეტად საინტერესოა. უამრავი ნაშრომი ეძღვნება მსოფლიოში პროფესიული ტერმინოლოგიის განვითარებას ქართულ, ინგლისურ ან რომელიმე სხვა ენაში, არამედ მათ თარგმნისას 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. მუდმივდ 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. ერთი 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 ტექნიკური თარგმანის დროს (საზღვაო, საავიაციო და ა.შ.)

ტექნიკური ტექსტების თარგმნა საკმაოდ რთულია. ტექნიკური ტექსტების თარგმნისას მთავარია მასალის ზუსტი და გასაგებად გადმოცემა. იგი მთლიანად მოკლებულია იმ ელემენტებს, რომლებიც მეტყველებას იმ 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 სტილისტური ფიგურები, 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 მივყავართ იმისკენ რომ ტექნიკური ტექსტი მშრალია და აკლია ემოციური ელფერი . სამაგიეროდ ისინი ზუსტია. ასეთი ტექსტები ძირითადად შედგება სპეციალური ტერმინოლოგიისაგან, რომელიც დამახასიათებელია მოცემული კონკრეტული სფეროსათვის.

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

ტერმინოლოგიური ლექსიკა ვგაძლევს 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 მიმღობის 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. ერთ სიტყვას აქვს რამდენიმე მნიშვნელობა.

მაგალითისათვის ავიღოთ სიტყვა “table”-ის მნიშვნელობები:

მაგიდა	ცხრილი
--------	--------

ბრტყელი ზედაპირი	ტაბულა
პატარა ფიცარი	ტაბელი
განრიგი	მთის პლატო

გარდა ზემოთდასახელებისა სიტყვა “*tables*”-ს აქვს უფრო მიახლოებული მნიშვნელობები.

სუფრასთან მჯდომი საზოგადოება
პურის ჭამა

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 ერთი რომელიმე სფეროში გამოყენებისას. მაგალითად:

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

ეს გარემოება, რათქმუნდა ქმნის სირთულეს ტერმინის ზუსტი მნიშვნელობის გაგების მხრივადაც 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>	<i>შესაზეთი ზეთი</i>

ისეთი ტერმინები რომლებიც მარცვლებით იკეცება შეიძლება გახდეს დამოუკიდებელი სიტყვა ენაში:

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

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

T-antenna	<i>T-ს მსგავსი ანტენა</i>
A-frame	<i>A-ს მსგავსი ჩარჩო</i>

ხანდახან ასოები პირობითად არის შერჩეული:

<i>X-rays-რენტგენის სხივები</i>

ტერმინების თარგმნისას შეიძლება შევხდეთ შემდეგ შემთხვევებში:

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

turbine	ტურბინა
separator	სეპერატორი
generator	გენერატორი

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

hydrogen	წყალბადი
voltage	ძაბვა

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

main steam boiler	მთავარი ორთქლის ქვაბი
Two-stage pump	ორსაფეხურიანი ტუმბო

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

high pressure lines	მაღალი წნევის მილები
combustion chamber	წვის კამერა
Fuel transferpump	საწვავის გადამწოდებელი ტუმბო

რადგანაც ტერმინების 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 მაქანიზმს:

სხეულის ნაწილი	ტერმინი
arm-მკლავი	arm-სახელური
Back-ზურგი	Back-დეტალის უკანა ნაწილი
Eye-თვალი	eyelet-ხვრელი, გასასვლელი
Cheek-ლოყა	Cheek-გვერდითი კედელი
pulm-ხელისგული	pulm-ნიჩაბი
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 -მილისი
Cap -კეპი	Cap -თავი, სახურავი
Collar -საყელო	Collar -მილისი
Jacket -უაკეტი	Jacket -პერანგისგარე სივრცე
Skirt -ქვედაკაბა	(piston)Skirt -დგუმის კალთობი

ინგლისურ ენაში არსებობს ტერმინები რომლებიც წარმოქმნილია სხვასხვა სასაუბრო სიტყვებისაგან:

სიტყვა	ტერმინი
Nut -თხილი	Nut -ქანჩი
Hull -კანი, ნაჭუჭი	Hull -კორპუსი (გემის)
Frame -ჩარჩო	Frame -შპანგოუტი
line -ხაზი	line -მილი
Bow -მშვილდი	Bow -გემის ცხვირი
Beam -სხივი	Beams - ბიმსი
Master -ხელმძღვანელი	Master -კაპიტანი
Engineer -ინჟინერი	Engineer -მექანიკოსი
Case -ყუთი, კოლოფი	Case -კორპუსი (ტუმბოს)

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

\უმეტეს შემთვევაში 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 მოვლენაა” (და არა “არ არის უჩვეულო”).

თარგმანის დროს ასევე სირთულეებს იწვევს ის, რომ ინგლისურ ენაში ფორმის შეუცვლელად სიტყვამ შეიძლება შეასრულოს სხვადასხვა მატყველების ნაწილის ფუნქცია. მრავალფუნქციურობა დამახასიათებელია აგრეთვე დამხმარე მეტყველების ნაწილებისათვის და ზმნის უპირო ფორმებისთვისაც. 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.

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

სიტყვა “rate”, “rating”, “range” ხშირად გამოიყენება საზღვაო ტერმინოლოგიაში. ეს ტერმინი გამოიყენება ფაქტობრივად ყველა საზღვაო ენერგეტიკული დანადგარის, განსაკუთრებით შიგა წვის ზრავის 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 საფეხურები)

სიტყვა – rating ითარგმნება, როგორც სიმძლავრე. ის გამპოიყენება აბრევიატურებში:

MCR (maximum continuous rating)

ECR (economic continuous rating)

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

Close to smth- რაიმესთან ახლოს

Close inspection- ძირფესვიანი შემოწმება

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

შემდეგ სიტყვებს აქვს რამდენიმე მნიშვნელობა:

bearing საკისარი, პალენგი

frame შპანგოუტი, ჩარჩო(ძრავის)

current დენი, დინება

Pattern დიაგრამა, მოდელი, მაგალითი

Run მუშაობა, ბრუნვა

Step საფეხურუ, სტადია, ეტაპი

Term ტერმინი, ვადა, პირობა

Unit დანადგარი, ელემენტი, ერთეული

Number რიცხვი, რაოდენობა

Pattern- ნიმუში, დიაგრამა

Degree- გრადუსი, ხარისხი

Figure- ციფრი, ნახაზი

Generation- ოროქლის (წარმოქმნა), (დენის) გამომუშავება

orde- 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 კომპუტატორი
--------	--------------------------

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

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

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

თანამედროვე რადიოგადაცემების უმრავლესობას შეუძლიათ გაავზავნონ როგორც სატელეგრაფო ასევე, სატელეფონო სიგნალები.

სწორი ტექნიკური თარგმანი ამ წინადადებისა არის შემდეგი:

თანამედროვე რადიოგადაცემებს უმეტესობას შეუძლით 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 ლიტერატურისათვის.

ინგლისურ ტექსტებში, რომლებიც აღწერითი 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 გვართ ან სხვა ფორმებით შეცვლა, რომელიც უფრო მისაღებია ქართული ენისათვის:

The hull engine is repaired by the engineer.

ეს წინადადება შეიძლება გადავთარგმნოთ შემდეგნაირად.

ძრავა შეკეთებულია
მექანიკოსმა შეაკეთა ძრავა
ძრავა შეკეთებულია მექანიკოსის მიერ

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>დუღილის 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 (astimated time of arrival)</i>	<i>შემოვლის 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 ეკვივალენტებით, ე.ი. იმ გამოთქმებით რომლებიც შეესაბამება შინაარსობივად და უფრო მიღებულია ქართულ ენაში:

we have learned to manufacture dozens of construction materials tu 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 ავღნიშნეთ, კარგად უნდა ვიცოდეთ მოცემული საგანი და მასთან დაკავშირებული ინგლისური ტერმინოლოგია.

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

§2. ტერმინოლოგიის თარგმანის 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 ეგონო ენა. ლიტერატურულ თარგმანში აუცილებელია სათარგმნი ტექსტის ფორმის, შინაარსისა და სტრუქტურის შენარჩუნება, ამიტომაც სხვადასხვა მთარგმნელის მიერ შესრულებული ნაწარმოებები განსხვავდება ერთმანეთისაგან. ასეთი თარგმანები ნამდვილი ხელოვნებაა, რადგან ესთეტიკური ეფექტები 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 დაირღვეს ავტორის სტილი.

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 ტერმინების თარგმნისას აუცილებელია მთარგმნელმა 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 კარგათ იცოდეს საზღვაო ტერმინები და მეზღვაურთა საქმიანობა.

ჩვენ განვიხილეთ რამდენიმე მარინისტული ტექსტი, გავაანალიზეთ მათი ქართული თარგმანები, ასეთ ნაწარმოებებში საკმაოდ კარგად არის ნათარგმნი ტერმინოლოგია და კარგად ჩანს საზღვაო სფერო, როგორც ჩანს ბევრ შემთხვევაში 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 ტერმინის ქართული ტერმინის არარსებობის გამო ისინი გამარტივებულია. 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 განვაგრძობთ

მუშაობას, მაგრამ წყალი თანდათან მატულობდა და აშკარა იყო, რომ გემი ჩაიძირებოდა." წინადადება სიტყვასიტყვით რომ ვთარგმნოთ, მივიღებთ: "წყალი თანდათან მატულობდა ტრიუმში", როგორც

აღვნიშნეთ ლიტერატურული თარგმნის დროს შეუძლებელია სიტყვასიტყვით თარგმნა.

საკმაოდ საინტერესოა ჰერმან მელვილის " მობი დიკი ანუ თეთრი ვეშაპი " საზღვაო თემატიკით და ტერმინოლოგიის მხრივ.

რეალისტურად და კარგად არის ახწერილი საზღვაო საქმიანობა და ტექსტში გამოყვანილია უამრავი საზღვაო ტერმინოლოგია. თარგმნის დროს შეძლებისდაგვარად გადმოცემულია ტერმინები, მაგრამ არის რამდენიმე უზუსტობა. მოვიყვანოთ 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."

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

ტერმინი *schooners* ქართულ ლექსიკონებში განმარტებულია, როგორც "სანდალი" რუსულ ლექსიკონებში კი "ахуна"

"that's the Grampus's crew "

"კარშალოტის" 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 "დელფინი." ეს სიტყვა თავითავად რუსული ენის გავლენას განიცდის.

*"I seed her reported in the offing this morning; a three years' voyage, and a **full ship.** "*

"ღილით წავიკითხე, "კაშალოტი" რეიდზე დადგაო. სამი წელია ზღვაში არიან და ალბათ გავსებული ტრიუმფით დაბრუნდებოდნენ." (მელვილი 1983; 36)

მართალია ინგლისურ ტექსტში სიტყვა ტრიუმი არ არის ნახსენები, ის სიტყვისიტყვით ითარგმნება როგორც "სავსე გემით", მაგრამ ავტორმა თავისი ინტერპრეტაციით თარგმნა ეს წინადადება. ტრიუმი გამოიყენება გემზე ტვირთის შესანახად, თავისთავად იგულისხმება, რომ საქონელი ინახებოდა ტრიუმში.

*"Al last, passage paid, and luggage safe, we stood on **board the schooner.** "*

*"და აი, მე ზავრობის ფულიც გადავიხადეთ, ბარგიც მოვათავსეთ და **პაკეტბოტის 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 Nontucket. "*

*" აი, **ზურვის ქარმა** მშვიდობიანად ჩავვიყვანა ნანტაკეტში." (მელვილი 1991: 91)*

ეს წინადადება სიტყვასიტყვით რომ ვთარგმნოთ მივიღებთ შემდეგ თარგმანს "ამგვარად კარგი მგზავრობის შემდეგ, ჩვენ მშვიდობიანად ჩავედით ნანატაკეტში", მაგრამ ზურგის ქარი იმ დროს კარგი მგზავრობის საწინდარი იყო, რაც თავისთავად გულისხმობს წარმატებულ მგზავრობას.

"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. "

"როცა კუნძულზე ჩავედით, პეკოდის ტრიუმები თითქმის მთლიანად იყო დატვირთული საქონლის ხორცით, პურით, წყლით, საწვავით, რკინის სალტეებთა და საკასრე ფიცრებით." (მელვილი 1983: 131)

starae - საწყობი, საცავი, ტექსტში ნათარგმნია როგორც "ტრიუმი"

"Mr. Starbuck, drive **aft**."

" მისტერ სტარბუკ, **ოკაჩხისაკენ** გამორეკეთ ყველანი."

სიტყვა **aft** ითარგმნება როგორც "**კიხოზე**". (მელვილი 1983: 137)

"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."

რამდენიმე მაგალითს მოვიყვანო სტივენსონის "განძილს კუნძულიდან"

" 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**" - *gamcilebeli gemi; Tanxmlebi gemi*

"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 forecastle by a sparred passage on the port side."

"მთელი გემის განწყობილება გახალისდა; კიხოზე, 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 გადათარგმნილია როგორც გემი, ხოლო **berth da 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**."

" მესმოდა, როგორ გამორბოდა 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 jumbling like a manufactory."

" 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 ფარბიკასავით 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."

"უცბათ ჩემს წინ მიმაგალმა ხომალდმა მძლავრად მოუხვია - ასე, ოცი გრადუსით მაინც შეტრიალდა. იმავე წამს ერთი მეორეზე მოისმა ყვირილი გემიდან. (სტივენსონი 1969:151)

"schooner " - შეცვლილია ტერმინით "ხომალდი"

"I had scarce gained a position on the **bowsprit**. when the **flying jib** flopped 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 drowing, tje jib flapped back again and hund idle."

"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" - 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**.*"

" ჩემს ზურგს უკან სამკუთხა აფრებმა ხმამაღლა გაიტაცუნეს. საჭე მოტრიალდა; გემი მძიმედ აჭრაჭუნდა და აცახცახდა. იმავე წამს მთავარი აფრის ქვემო ძელმა გადაიწია, იალქნების სამართავმა თოკებმა ჭრიალი მორთეს და კიჩოს 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.*"

" მოაჯირის ზემოდან გამუდმებით მოდიოდა შხეფების წვიმა. ხომალდის ცხვირი მძიმედ ეჯახებოდა ტალღებს და ეს კეება 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" ალბათ იმ დროისთვის ტერმინის არარსებობის გამო ავტორმა თარგმნა როგორც "ნუშა". ავტორმა შენიშვნაც დაურთო რომ ისარგებლა სულხან-საბას განმარტებითი ლექსიკონით "ნუშა"-*"ნავთ უმცირესი"*(სულხან საბას განმარტება) და აქ სულ პატარა ნავის ბადლად ვიხმარეთ.

ახლა მოვიყვანო მაგალითებს "რობინზონ კრუზოს თავგადასავალიდან"

“we had all hands at work to strike our topmasts, and make everuthingsnug and close, that the ship might ride es asy as possible. By non thine sea went very high indeed, and our ship rode forecastle in, shipped several seas, and we thought once or twice our anchor ad come home; upon which our master ordered out the sheet-ancor, so that we rode with two anchors ahead, and thee cablesveered out to the bitter end.”

“საჭირო შეიქმნა ყველას მიეღო მონაწილეობა იალქნების ჩამოხსნაში, რათა გემო მტკიცედ მდგარიყო. შუადღისას ტალღები ყალყზე დგებოდა, გემმა ძლიერი რყევა იწყო, კარგა ბლომად წყალი ამოიხაპა. რამდენჯერმე მოგვეჩვენა კიდეც, თითქოს ღუზას მოწვევებოდა და კაპიტანმა ბრძანა სამარქაფო ჩაგვეშვა. ასე რომ ახლა ორი ღუზით ვუმავრებდით ქარიშხალს რომელმაც სულ მოლად მოუშვა ჩვენი ბავირები” (დეფო 1996:16)

Sheet-anchor -სამარქაფო ჩაგვეშვა, უნდა ვთარგმნოთ, როგორც “სათადარიგო ღუზა”

“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.” (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 stateroom, or cabin, in the middle of the the long-boat, like that of a barge, with a place to stand behind it to steer, and hauls home the main-sheet; the room before for a hand or two to stand and work the sails.”

“ მან უბრძანა მონა ინგლისელ დურგალს, 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”

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

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

“გულივერის თავგადასავალი”

“I then took my tackling, and, fastening a hook to the hole at the prow of each, I tied all the cords together at the end “.

“ ჩემს მიერ დამზადებული თოკები ამოვიღე მოკაკული ბოლო სამხედრო ხომალდების კიხოებში გავუყევი და ტოკის ბოლო ერთად შევკარი “. (სვიფტი 1991 35)

ტერმინი “**pro**” – გადათარგმნილია როგორც კიხო, მაგრამ განმარტებით ლექსიკონში აღწერილია “the forward part of a ships hull; the bow” ანუ გემის კორპუსის წინა მხარე ცხვირი.

we cast anchor within a league of this creek, and our kaptan sent a dozen of his men well armed in the long-boat, wilth vesels for water, if any could be found”.

“**ბოლა ზიდან** ერთი მილის მანძილზე ჩავუშვით ღუზა. კაპიტანმა თორმეტიოდე თავიდან ფეხებამდე შეიარაღებული მეზღვაური გავზავნა წყლისთვის კარაკით.” (სვიფტი,(1991;64)

” **creek**” - პატარა უბე, ყურე (ზღვისა) მდინარის შესართავი

“I saw our men already got into the boat and rowing for life to the ship .”

“ჩვენები კარჭაპში ჩამსხდარიყვნენ და რაც ძალი და ღონე ჰქონდა ნიჩაბს უსვამდნენ, რომ როგორმე საჩაქაროდ მიეღწიათ ხომალდამდის.”(სვიფტი 1991: 65)

“**boat**” ნათარგმნია, როგორც “კარჭაპი”

ლექსიკონში კი ის განმარტებულია, როგორც-გემი,ხომალდი; ნავი; კანჯო

“I left my poor wife big with child, and accepted an advantageous offer made to be captain of the “adventure”, a stout merchantman of 350 tons.”

“ერთხელ კიდევ დავტოვე ჩემი საბრალო მეუღლე და დავთანხმდი მეტად ხელსაყრელ წინადადებაზე:–350 ტონა წყალწყვის უზარმაზარი სავაჭრო გემის “ადვენჩერის” კაპიტნობა გამეწია.”(სვიფტი 1991: 35)

“merchantman of 350 ton” – “350 ტონა წყალწყვის სავაჭრო გემი”

ტერმინი “წყალწყვა” “displacement” ორიგინალში არ გხვდება.

მაგალითები ჯეკ ლონდონის “ზღვის მგელიდან”.

“I took up my position on the forward upper deck, directly beneath the pilot-house”

“გულმხიარულად მოვიკალოთ ზედა ერდოზე ზედ გემის ცხვირთან ლოცმანის კაიუტის ქვეშ.”(ლონდონი, 1971:5)

გემის ცხვირი – ორიგინალში არ გხვდება.

“I remembered the life-preservers stored in the cabin.”

“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.”

“ქვედა ერდოზე ჩავედი. “მარტინესი” სწრაფად იძირებოდა. ჭყალი ფალშბორტს მოსდგომოდა. “ (ლონდონი 1971:11)

“lower deck” – (ქვედა ერდო) ლექსიკონებში მოცემულია სიტყვა ‘ქვედა გემბანი’
“the water was very near”-“წყალი ფალშბორტს მოსდგომოდა”

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

“ sail had been made in the earli watches, so that the ghos was rasing along under everything exceptthe two topsails and the flying jib.”

“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 გადათარგმნილია, როგორც “აჩრდილი”

“the men were all on deck.”

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

როგორც ვხედავთ ტექსტი “men”ნათარგმნია როგორც “ეკიპაჟი” ხოლო deck ნათარგმნია –“ ერდო”

“men” ლექსიკონებში განმარტებულია როგორც “კაცი” “ადამიანი” “deck” ლექსიკონებში განმარტებულია- “გემბანი”

“the ghost is an eight-ton schiner of a remarkabli fine model. Her beam, or width is twentiethi – thre feet, her length a little over ninety feet. A lead keet of fabulous but unknown weight makes her very stable, while shi carries am immense spread of kanwas. From the deck to the truck of the maintopmast is samething over ahunded feet, while the foremast with its topmast is eight or ten feet shorter”.

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

ტერმინი “ფალშკილი არ არის ორიგინალში

“*foremast*” – გადათარგმნილია როგორც “ფოკ-მაჩტა”, უნდა ვთარგმნოთ “წინაანბა”, ფოკანბა.”

“*He was still a stick man, and I more than once observed him creeping painfully aloft to a topsail, or drooping wearily as he stood at the weel*”

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

“*topsail*”- ნათარგმნია როგორც ვანტები

ლექსიკონებში კი განმარტებულია *topsail* ტოსელი, მარსელი

“*Down that flying jib, Mr. Van Weyden Wolf Larsen commanded; “And stand by to back over the jibs.”*”

აუშვით ბომ-კლივერი მისტერ ვან ვეიდენ –გასცა განკარგულება მგელმა 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 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 thirtive-five hundred pounds.

გროტ-მაჩტას სივზე 60-65 ფუტი იქნებოდა დიამეტრიც ძირში, იქ სადაც გადამსხრეული იყო 15 დუიმი იყო, წონით, ჩემი ვარაუდით, სამი ათას

ფუნტზე ნაკლები არაფრით არ იქნებოდა. ფოკ-მაჩტაზე მსხვილი იყო და სიმძიმით სამი ათას ხუთასი ფუნტი იქნებოდა. (ლონდონი1971:271)

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

აშკარაა, რომ ქართული თარგმანში გამოყენებული რუსული საზღვაო ტერმინები ეს სიტყვები შემდეგნაირადაა განმარტებული ლექსიკონში

mainmast-грот-мачта გროტ-ანძა

foremas-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 bays and watches on the vessel and bundled forward into the forecabin

“ახალმოსული მექანიკოსი და სამი მზეთავი კაპიტანთან ცხრა კამათის შემდეგ მაინც გამოაწვეეს ძველმანებში და თავთავიანთი ადგილები მიუჩინეს სხვადასხვა ნაგზე. დააკისრეს ვახტიერობაც” (ლონდონი1971; 271)

“**the fourth engineer** ტექსტში გადათარგმნილია, როგორც – “ახალმოსული მექანიკოსი” მაგრამ ითარგმნება, როგორც “მეოთხე მექანიკოსი”

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

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

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. კოლხეთის მჭიდრო კავშირი ჰქონდათ ახლო აღმოსავლეთის და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან.

საქართველოს შესახებ უამრავი ცნობაა შემონახული ძველი ბერძენი, რომაელი, ბიზანტიელი და სხვა ისტორიკოსები – სტრაბონის, დიონკასოსის, ტაცი-ტუსის, პროკოფი კესარიელის და სხვათა შრომებში.

ცნობილი ალექსანდრიელი პოეტი ალექსანდრე როდესელი ძველი წელთაღრიცხვის მესამე საუკუნეში თავისი ცნობილ პოემაში ”არგონავტები” კოლხეთის 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 მცხოვრებ 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 წასადებათ. 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 პირობით ასეთი მოგზაურობის სრული შესაძლებლობა.

გარე სამყაროსთან დასაკავშირებლად ქართველები უძველესი დროიდან იყენებდნენ შავ ზღვას. შავი ზღვა სამდინარო ნაოსნობასთან ერთად ქმნიდა ერთიან სანაოსნო სისტემას. საქართველოს ერთიანი სანავსადგურო პუნქტებით ფიჭვნარის ნაქალაქარი, პეტრა – ციხისძირი, ბათუმი- გონიო, აფსაროსი, ფოთი – ფაზისი, სოხუმი – დიოსკურია.

ძველი წელთაღრიცხვის მეორე და პირველი საუკუნეების მიჯნაზე კოლხეთი ცნობილი იყო თავისი გემთშენებლობისათვის 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 შემოდინდა რომაელთა სამხედრო და სავაჭრო გემები. შემდეგ პერიოდში ფეოდალურ საქართველოში ბათუმის პორტი ქვეყნისათვის ძალიან მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა, როგორც პორტი და სატრანსპორტო პუნქტი.

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

მეცხრამეტე საუკუნიდან ბათუმისა და ფოთის პორტებს განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა. მას საფუძვლად ედო პოლიტიკური და ასევე ეკონომიური პირობები. საქართველოს თავისი ხანგძლივი ისტორიის მანძილზე ჰქონდა სატრანსპორტო ქვეყნის მნიშვნელობა ევროპასა და აზიას შორის.

ამიტომაც იგი მუდამ იყო უცხო ქვეყნების ინტერესთა საგანი. აქ გადიოდა ცნობილი აბრეშუმის გზა (დღესაც აქტუალურია აბრეშუმის გზას აღდგენისა და ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების პერსპექტივა).

მეცხრამეტე საუკუნიდან დაიწყო კავკასიის ზღვისპირა ზოლის განვითარება,

სანავსადგურო პუნქტებით: ბათუმი, ფოთი სოხუმი, ანაკლია.

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

ბათუმის ნავსადგურის საერთაშორისო ნაოსნობა განსაკუთრებული ინტენსიურობა იწყობა მეცხრამეტე საუკუნის ოთხმოციანი წლებიდან.

შავი ზღვის სანაპიროზე პირველი ნავსადგურის მშენებლობა დაიწყო ყულევეთან, 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 გაუმჯობესა ყურეს სანავსადგურე სანაოსნო გზით სულ უფრო იზრდებოდა ვაჭრობა მსოფლიოს უამრავ ქვეყანასთან. ვითარდებოდა სატვირთო –სამაგისტრო 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 საღამოს საზღვაო კურსები, რომელიც შემდეგ გადაკეთდა საღამოს საზღვაო –ინდრუსტიულ 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 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.

3. 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 ლექსიკონის დანიშნულება ენის სიწმინდის დაცვა.

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, ერთი მხრით, 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, ქვეყანა, ცა და ჯოჯოხეთი. “ნათესავის” სურათი განმარტებასთან ერთად ამოღებულია იოანე დამასკელის “დიალექტიკისთან”. (ს.ს. ორბელიანი 1991: 221)

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

ანკარა- ნავის ღუზა ლათინურად. ავის სამართია სავაღად.

აფთიონი- ნავის სამართი ტიმონი

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.

ავის აფრა რომელსა ნიავი ბერავს. ხომალდისა და ნავის აფრა.

აღელვება – ზღვის აბორგ[ვ]ება

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

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

ზღუა – შესაკრებელი წყალთა.

ზღვის კაცი – ზღვაში მოარულნი

ზღვის პირი – ზღვის კიდე

ზღვის ღმერთი – ნეპტუნ

კატარღა – ნავი(ა) საბრძოლელი. საბრძოლელი ნავი.

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

კოპანო – ნავია ერთი.

ლილვი – 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 კატარღის 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 ი ო ე აფრის გამგებელსა.

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

პელაგონი-ზღვის სივცის მვარე.ზღვის სივცის კერძი ზღვის სიდრმე და გული. ზღვის შუაგული

სანდალი-ნავია მომცრო

ფსკერი-ფსკერი არის კიდობანთა და ჭურჭელთა. ნავთა და მისთანათა შინაგანი ძირის კერძი.

დეღვა –ძრვის აღშფოთება.

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

ხომალდის –დიდი ნავი. ნავთაგანია.

ჟალამბარი- დიდი ქვის მადლა ასატანი

თანამედროვე ქართული ენის განმარტებით ლექსიკონში ეს სიტყვები შემდგენაირადა განმარტებული:

აფრა- ხომალდის (ნავის) ანძაზე მიმაფრებული საგანებო ტილო ხომალდის ასამოძრაებლად ქარის ძალის გამოყენებით .

მენავე-(ნავის) პატრონი, ნავის წამყვანი .

ღუზა –გრძელ ჯაჭვზე მობმული რკინის კავებიანი ღერო, რომელიც ზღვის ან მდინარის ფსკერზე ჩაშვებისას კავებით 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:

ვრაქია- თხელი ადგილი ზღვაში, ზღვის ქვეშა კლდე (საბა)

კომპანია- ნავია ერთგვარი, ვარცზე დიდი, კარაპაზე მცირე. (საბა)

კაპრა –“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 გასაჩერებლად

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

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

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. ლექსიკონი გამოიცა მოსახლეობის ფართო მასებისათვის. ტექნიკური ტერმინოლოგიის თარგმანში რედაქციას კონსულტაციას უწევდა რ. დვალი. ლექსიკონში შედის შემდეგი საზღვაო ტერმინები:

Баркас - ოჩხომელი, ბარკა

бриг - ბრიგი, ორანზიანი ხომალდი

броненосец - ჯავშნოსანი, ჯავშნიანი გემი

Вахта - ვახტი, საგუშაგო, ცვლა (გემზე)

Ватерлиния - წყალხაზი

Корабль - გემი, ხომალდი

Кораблестроител - გემთმშენებელი

Корма - კიჩო

Кулак - მუშტა

Лихтер - ლიხტერი

Двухтактный мотор - ორტაქტიანი მოტორი

Плавучий док - მცურავი დოკი

Сухои док - მშრალი დოკი

Двигател - ძრავი

Двигатель внутреннего сгорания - შიდაწვის ძრავი

Марская боковая качка გვერდითი ქანავი, ტორტმანი ზღვაზე (გემისა) морской флот საზღვაო ფლოტი

ისიდორე გვარჯალაძეს ინგლისურ-ქართული ლექსიკონი შეიცავს დაახლოებით 40 ათას სიტყვას. ის განკუთვნილია, როგორც საშუალო სკოლის მოსწავლეთათვის, ასევე უმაღლესი სკოლების სტუდენტებისთვის. ჩვეულებრივად ლექსიკონის შემდგენლები მაგალითებსა და ფრაზეოლოგიაში სასათაურო სიტყვას არ იმეორებენ და მათ ტილდათი ცვლიან. ამ ლექსიკონში ჩვენ გვერდი ავუარეთ ამ ტრადიციას შემდეგ მოსაზრების გამო: ათეული წლების განმავლობაში უცხოური ენების შემსწავლელებთან პრაქტიკულმა მუშაობამ დაგვარწმუნა, რომ ენის შემასწავლელ 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 ჩანს ფაქტი 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 – ძვრა, მტორი

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 შესრულებული გამოცემა რ. დვალისა და რ. დამბაშიძის რედაქციით . ის შედგება 60 000 ტერმინისა ტერმინოლოგიური გამოთქმისაგან და მოიცავს ტექნიკის სხვადასხვა დარგს. პირველი ცდა ქართულ ენაზე ტექნიკური ტერმინოლოგიის შემუშავებისა ეკუთნის 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

გადაწყვეტილი 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 (1953წ), რომელიც 11 000-მდე ტერმინს მოიცავს. მის დამუშავებაში წამყვან სპეციალისტთა და ენათმეცნიერთა მთელი არმია მონაწილეობდა. ამას მოჰყვა 1957 წელს, პროფესორ ვ. ბერიძის, აკადემიკოს რ. დვალისა და დოცენტ რ. დამბაშიძის 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 მზადება 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.” (რ. დვალი, რ. ღამბაშიძე).

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

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

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

Судоверфь – გემოსაშენი, ვერფი

Судно – გემი, ხომალდი

Судостроение - გემთმშენებლობა

Якорь - ღუზა

Вал - ლილევი

Мошность - სიმძლავრე

Двигатель - ძრავა

Даухтактный двигатель – ორტაქტიანი ძრავა

Диффузор - დიფუზორი

Котел - ქვაბი

Корпус - კორპუსი

Клапан - სარქველი

Кома - კიზი

Трюм - ტრიუმი

Турбина - ტურბინა

Боковая качка – განივი ქანაობა

Килевая качка - განივი ქანაობა

Квадрант - კვადრანტი

Каюта - კაიუტა

Кают-компания – კაიუტა კომპანია

Эхолот - ექოლოტი

Поршневой шток – დეჟუმის ჭოკი

Цилиндр - ცილინდრი

Брыз - ბრიზი

Капитан - კაპიტანი

1985 წელს გამოვიდა ახალი ლექსიკონი – “საზღვაო ტერმინოლოგია”. ეს არის სპეციალური დარგობრივი ლექსიკონი. ის შედგენილია რუსულ-ქართულ და ქართულ-რუსულ ენებზე. ის მიზნად ისახავს ამ დარგის ძირითად ცნებებისთვის თავმოყრას და სპეციალისტებისათვის 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 ტერმინები ლიტერატურაშია ფიქსირებული. ქართული საზღვაო ტერმინები ფართო მსჯელობის საგნადაც კი არ ყოფილა ქცეული.

სამეცნიერო ტერმინოლოგიის განყოფილების გამგე, რ.დამბაშიძე 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 შეეესო ეს ხარვეზი და ხელი მოეკიდა საზღვაო ტერმინოლოგიის შედგენა-დამუშავებისთვის” რ.დამბაშიძე

რ.დამბაშიძის 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.დამბაშიძე 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 საწარმო ფლოტის გემებზე, შეძლო საინტერესო მასალისათვის მოეყარა თავი. იგი დიდი ხნის განმავლობაში აგროვებდა, იწერდა და აზუსტებდა ამ დარგის ტერმინებს.

მასალის შეკრებისას ავტორს დახმარებას უწევნენ წამყვანი სპეციალისტები. 1968 წ. ვ. ბარათაშვილის მიერ შეგროვილი მასალა საზღვაო ტერმინოლოგია (რუსულ-ქართული ნაწილი)6000 ტერმინის რაოდენობით შესაბამისი ორგანიზაციათა მიერ გადმოეზავნა საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის ენათმეცნიერების ინსტიტუტს განსახილველად და დასამტკიცებლად . მასალას თან ახლდა სპეციალიტთა რეცენზიები და შენიშვნები.

მიუხედავად ავტორის მიერ ლექსიკონზე გაწეული დიდი შრომისა და სარედაქციო კოლეგიამ მასალის წინასწარი განხილვის დროს მიაჩნია, რომ წარმოდგენილი ლექსიკონს ესაჭიროებოდა დამატებითი მუშაობის ჩატარება, შევსება-დაზუსტება შეჯერება სხვა ლექსიკონებთან, გაცხრილვა ზოგი არასაჭირო ტერმინისაგან, ორტოგრაფიული მხარის მოგვარება და სხვა.”(რ.დამბაშიძე)

დაიწყო “საზღვაო ტერმინოლოგიაზე” მუშაობის ახალი ეტაპი. ეს მუშაობა თითქმის ერთი წლის მანძილზე გრძელდებოდა. ამ ხნის გამწვანებაში ვპარათაშვილმა წარმოადგინა რამდენიმე ათასი დამატებითი ტერმინი. განსახილველი მასალა მთლიანად წაიკითხა და შენიშვნები გააკეთა სამეცნიერო ტერმინოლოგიის განყოფილების უფროსმა თანამშრომელმა თ.გონიაშვილმა.

რ.დამბაშიძე 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 გაჩნდა.

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 ერთეულებად შეტანილი დარგისათვის სპეციპიკური გამოთქმა-ბრძანებები.

Вымпель-ვიმპელი

Дрейф-დრეიფი

Дно двойное-ორმაგი ფსკერი

Инженер-механик судовои-გემის ინჟინერ- მექანიკოსი

Судно – торвщее სავაჭრო გემი

Судно-контеине ыои კონტეინერსაზიდი გემი

Судоверфы გემთსაშენი

Судно рыволовное თევზსაჭერი გემი

Ход инта ხრახნის სვლა

Ход холостой უქმე სვლა

Ход пошня დგუმის სვლა

Чеп якорная ღუზის ჯაჭვი

Цистерна ცისტერნა

Фрегат ფრეგატი

Футшток ფუტშტოკი

Час адмиралский ადმირალის დრო

Шлюз რაბი

Шпринг შპრინგი

Шлюпбалка შლუპკოჭი

1995 წლიდან დაიწყო დიდი ინგლისურ-ქართული ლექსიკონის გამოცემა. 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, ქართულ ინგლისური-ლექსიკონი,ინგლისურ ქართული ანდაზების ლექსიკონი ამ სერიის ბოლო

წიგნები დაიბეჭდა 1975 და 1979 წელს. ორივე თამარ გვარჯაღაძის თანავტორობით. დღემდე ეს არის ერთადერთი ქართული-ინგლისური ლექსიკონი ინგლისური-ქართული ლექსიკონი რომელიც ჩვენს საზოგადოებას დიდი სამსახურს უწევს.

სარედაქციო კოლეგია მიიჩნევს რომ დღეს სამეცნიერო ტექნიკურმა გაქნვითარებამ, კონტაქტების გაფართოებამ უცხოეთთან აუცილებელი გადახდა ახალი უფრო სრულყოფილი და გამუშავებული ლექსიკონის გამოცემა ლექსიკონი სრულად ასახავს თანამედროვე ინგლისური ენის ლექსიკას სრულად ასახავს თანამედროვე ინგლისური ენის ლექსიკას.

ლექსიკონი შევსებული და გადამუშავებული იყო სხვადასხვა ინგლისური ლექსიკონებისაგან. ეს ლექსიკონი განკუთნილია ინგლისური ენის და სხვადასხვა დარგის სპეციალობისთვის. 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 ტერმინოლოგიას ხელმძღვანელობდნენ ნელი ქარდავას ლექსიკონით. ექსიკონი მოიცავს საზღვაო ტერმინოლოგიის საკმაოდ დიდ ნაწილს მაგ:

aft-კიჩოზე

abandon- გემის მიტოვება

aboard-გემზე

cylinder-ცილინდრი

crank-shaft-მუხლა ლილვი

cranweb-მრუდხარას მხარი

crank case-კატერი
coasting-veseel-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 ნავიგატორი
boat-ნავი კანჯი კაპანო გემისომადლი
Boatswain – ბოცმანი
Boatman – მენავე
Boiler – ბოილერი, ორთქლის ქვაბი
Boiler-room – საქვაბე განყოფილება
Cargo – ტვირთი (გემის)
Cargo deck – საგენბანო 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 სასწავლებლის 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 დაინტერესებულ ადამიანების 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 მიდინარეობდა რუსულ ენაზე.

ავტორი თვლის, რომ თანამედროვე ეტაპზეც საზღვაო სასწავლო დაწესებულებებში სწავლება მიმდინარეობს რუსულენოვანი ტექნიკური ლიტერატურის გამოყენებით. ამასთან დაკავშირებით მეზღვაურებში და სანაპირო მუშაკებში გავცელებულია 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 დარში დამკვიდრდეს ქართული ტერმინოლოგია.

“სამენოვანი ილუსტრირებული საზღაო-ტექნიკური ტერმინოლოგია საქართველოში ჯერ არ დამუშავებულა. ის მოიცავს 10 000-ზე მეტ ტერმინს და ტერმინოლოგიურ გამოთქვას თითოეული ენაზე. წიგნში მოცემულია გემის კორპუსი 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[-ინგლისურ ლექსიკონს და სხვა საჭირო მონაცემებს”. რიჩკოვცი)

Fore mast фок-мачта ფოკ (წინა) ანძა

life- saving appliance спасательное устряоство სამაშველო მოწყობილობა

tweendeck твиндек ტვინდეკი

pop ют იუტი

thuster подруливающее устряоство მისაყენებელი მოწყობილობა

firecastle бак ერდო

propulsion installation гребное устряоство სანიხბო მოწყობილობა

deck house палувная рубпка გემბანის ჯიხური

cargo hold грузовой трюм სატვირთო ტრიუმი

boiler room кательная отделение საქვაბე განყოფილება

pump room насосное отделение სატუმბი განყოფილება

navigation bridge мостик навигационный სანავიგაციო ხიდური

wheelhouse гулевая рубпка სასაწე ჯიხური

foreak ფორპიკ ფორპიკი

afterpeak ახტერპიკი ახტერპიკი

Tank ტანკ ცისტერნა

Coupling – ქურო მუფთა

Bracket – კრონშტეინი კრონштейნ

Stud – სარჭი шпилька

Packing- სატენი набивка

Packing gland –ჩობალის დამჭერი მილისი нажимная втулка сальника

Key – სოკმანი шпонка

Suction piping – შემწოვი მილსადენი всасывающий трубопровод

Suction head – შემწოვის სიმაღლე высота всасывание

Discharge head – დაჭირხნის სიმაღლე высота нагнетания

Displacement pump – მოცულობითი ტუმბო объемный насос

Axial – flow pump – ღერძული ტუმბო осевой насос

Centrifugal pump – ცენტრი და ნული ტუმბო центробежный насос

Reciprocating pump – დგუშიანი ტუმბო поршневой насос

2010 წელს გამოვიდა რიჩკოვის ინგლისურ ქართული ლექსიკონი. ისიც საჭიროებს დახვეწას.

კლავის შედგად 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 ავღნიშნოთ, 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. ტერმინთან უმრავლესობა ინგლისურია, დიდი ადგილი უჭირავს რუსულენოვან ტერმინებს, ბევრია კალკირებული და ხელოვნური ფორმაც. დღეს, გლობალიზაციას ეპოქაში ყველაფერი მიმართულია იმისაკენ, რომ შეიქმნას უნიფიცირებული ტერმინოლოგიური სისტემა. ქართული საზღვაო ტერმინოლოგიის შექმნა და დამკვიდრება ეროვნული თვითშემეცნების გამოსატყულება და მისი გადარჩენის ერთ-ერთი გზაა.

დასკვნა

კულტურათაშორისი კომუნიკაცია, რომლის კერძო შემთხვევას პროფესიული 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.

გლობალური საინფორმაციო სივრცე, როგორც სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენელთა ინტერაქციული ველი, თავისებური სამყაროა, რომელშიც ხორციელდება პროფესიული კომუნიკაცია, რომლის ეფექტურობაა, თუ გავითვალისწინებთ ხშირ შემთხვევაში კომუნიკანტთა მრავალეროვნებას, დამოკიდებულია კომუნიკაციის ენობრივ უზრუნველყოფაზე.

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

1. სხვადასხვა კულტურის წარმომადგენელთა შორის პრობლემები.
2. სხვადასხვა კულტურის იერარქიულ მყოფ ადამიანთა შორის პრობლემები.
3. სხვადასხვა აკადემიურ სფეროს წარმომადგენელთა შორის პრობლემები.

მრავალეროვან კომუნიკანტთა შორის პრობლემები.

კომუნიკაციის სიძნელეთა დასაძლევად გავაანალიზეთ ლოჯისტიკისა და ინფორმატიკის ტერმინოლოგიის, სტანდარტული გამოთქმების, კლიშეების, აუცილებელი ვერბალური და არავერბალური ხერხების (რადიოკომუნიკაცია, სატელიტური კომუნიკაცია საერთაშორისო სასიგნალო დროშები, მორზეს კოდი, სემაფორები, გემის საყვირი და ა.შ.) კომბინირების მექანიზმები და შესაბამისი ტერმინოსისტემების განვითარების კონტექსტში მოვაქციეთ.

გლობალიზაციის ეპოქაში იზრდება თარგმანის, როგორც პროფესიული ტერმინოლოგიის ჩამოყალიბების საშუალების, როლი. ამგვარი ტექსტების

თარგმნა მთარგმნელს ავალდებულებს როგორც სალიტერატურო ენის ასევე შესაბამისი დარგის ღრმა ცოდნას

ლოჯისტიკისა და ინფორმაციის ტერმინოლოგიასთან დაკავშირებული სიტყვების გამოყენება მხატვრულ ლიტერატურაში ხშირ შემთხვევაში წინ უსწრებდა და ხელს უწყობდა შესაბამისი ტერმინოლოგიების ჩამოყალიბებას. ინფორმატიკის ტერმინოლოგიის ფრაზარიუმი განსაკუთრებულ ფუნქციას ასრულებს: ის ქმნის რეალისტურ სურათებს, იძლევა გმირთა ლინგვოპერსონოლოგიურ დახასიათებას გვაცნობს პროფესიონალურ ტრადიციებს, წესებს, კანონებს, სხვადასხვა ტიპობრივ სიტუაციებს.

მარინისტული ლიტერატურა არა მარტო საინტერესოდ, მრავალფეროვნად და სრულყოფილად აღწერს საზღვაო სფეროს, არამედ საშუალებას გვაძლევს თვალი მივადევნოთ მთარგმნელების განსაკუთრებულ მისიას და მათ მიერ ქართულში არარსებული ცნებების და ტერმინების შესატყვისების მოძიების პროცესი დავაფიქსიროთ.

მიუხედავად იმისა, რომ ლოჯისტიკის და ინფორმატიკის მეცნიერებების ისტორიას საქართველოში დიდი ხნის ისტორია არ აქვს, დარგების ქართული ტერმინოლოგია, რომლის კომუნიკაციური პოტენციალი მარინისტულ ტექსტებში ვერიფიცირდება, დღესაც აქტიური ფორმირების პრიცესშია.

ნათარგმნი მარინისტული ლიტერატურის ანალიზმა გამოააშკარავა მხატვრული და ტექნიკური ლიტერატურის შესაძლო თანამშრომლობის როლი ქართული სამეცნიერო ტერმინოლოგიის განვითარებისა და ჩამოყალიბების შესწავლის საქმეში.

ლიტერატურა

1. "ინგლისურ-ქართული ლექსიკონი" (მრავალტომეული რვეულეზად). თბილისის ივ.ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, თბილისი,199-2001;
2. "ქართულ-ინგლისური ლექსიკონი" ქუთაისის ა. წერეთლის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, ქუთაისი 2005
3. "ტექნიკური ტერმინოლოგია" რ.დვალისა და რ.ღამბაშიძის რედაქციით, თბილისი,1989.
4. სულხან-საბა ორბელიანი "ქართული" თბილისი,1991
5. გამყრელიძე თ., კიკნაზე ზ., შადური ი., შენგელია ნ."თეორიული ენათმეცნიერების კურსი". თბილისი,2003
6. ქართული ენის განმარტებითი ლექსიკონი (რვატომეული). თბილისი,(1950-1964)
7. ქართული ენის განმარტებითი ლექსიკონი (ერთტომეული). თბილისი,1983.
8. ჯ.სვიფტი "გულივერის მოგზაურობა"თბილისი,1991
9. ჰ.მელვილი "მოზი დიკი ანუ თეთრი ვეშაპი" თბილისი,1983
10. ჯ.ღონდონი "ზღვის მგელი"თბილისი, 1971
11. დ.დევოს რობინზონ კრუზოს ცხოვრება და თავგადასავალი თბილისი,1996
12. რ.ლ.სტივენსონი "განძის კუნძული" თბილისი, 1969
13. რიჩკოვი რ. „ილუსტრირებული საზღვაო ტექნიკური ტერმინოლოგია ქართულ, რუსულ და ინგლისურ ენაზე“,ბათუმი, 2009
14. გვარჯალაძე თ., გვარჯალაძე ი. "ინგლისურ ქართული ლექსიკონი" თბილისი, 1999
15. "ინგლისურ-ქართული ლექსიკონი" თბილისის ივ. ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტი ,თბილისი, 1995;

16. "რუსულ ქართული ლექსიკონი" სამტომეული, თბილისი, 1956
17. რ.უზუნაძე "ნაოსნობა ბათუმის ოლქში". ბათუმი, 2001.
18. ლენა შატაკიშვილი, ზაალ მიქაძე, ბელა ბესტავაშვილი "ეფექტური ბიზნეს-კომუნიკაცია" თბილისი 2007.
19. Leech G.N. Principles of pragmatic. L. N .Y. Longman Inc, 1983
20. London "The sea wolf" www.americanliterature.com
21. Herman Melville –"Moby Dick; or, The Whale" www.Americanliterature.com
22. R.L Stivenson- "TREASURE ISLAND" www.americanliterature.com
- 23.J Swift-"Gullivers Travels" www.americanliterature.com
24. Standart Marine Comunication Phrases" Санкт ретервуяпб 1997
25. Methods and Means for Analysis of Crew Comunication in the Maritime Domain, Robyn Pyne. Thomas Koester, THE ARCHIVES OF TRANSPORT VOL. XVII NO 3-4 2005
- 26."Business Correspondence in Marchant Marine", Moskva, 1972
27. STCW, London, 2001
28. ISM CODE, London, 2006
- 29.MARPOL, London, 2003
- 30.Дувнер ГЯ " English for Mariners", Москва, 1997
31. Shereshevskaya A., Zaitsev Y. "How to Survie in a Foreign Company."
32. Пенина И,П Емельянова И,С Посовие по Англиискому языку для мореходных училищб Москваб 1985
33. Н А Снежко А. Д Шерещевская, В.М Ласточкин, "English for Marine Engineers" Москва 1989.
- 34.В. И бобин <<ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СПРАВОЧНИК КАРИТАНА ПО ВЕДЕНИЮ ДЕЛ И ДОКУМЕНТАЦИИ НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ>> ,2005

35. Морозова Р. Н. << Деловой Английский Язык Одесса >> 2006
36. Англо-русский словарь. составил профессор В. К. Мюллер. М., 1982
37. В. К. Чантуря << ВАТУМСКОЕ МОРЕХОДНОЕ УЧТЛИЩЕ ИМЕНИ МАРШАЛА ИНЖИЕНЕРНЫХ ВОЙСК А В ГЕЛОВАНИ >> Батуми, 1980
38. В. П. << ФАВОРОВ БОЛЬШОЙ АНГЛО-РУССКИЙ МОРСКОЙ СЛОВАРЬ >> САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 2002
39. Арнольд И. В. Лексикология современного английского языка. - Москва 1973.
40. Арнольд И. В. Стилистика. Современный английский язык. Москва, 2002
41. Ахманова О. С. Задорнова В. Я. Лингвистические проблемы перевода Москва, 1981
42. Борисова Л. И. Пособия по научно – техническому переводу Москва, 2000.
43. ванников Ю. В. Типы научных и технических и их лингвистические особенности. Москва 1984
44. Гринев С. В. Введение в терминоведение – Москва, 1993.
45. Даниленко В. П. Лингвистический аспект стандартизации
46. комиссаров В. Н. теория перевода Москва, 1990
47. кутина Л. Л. Языковые процессы возникающие при становлении терминологической системы // лингвистические проблемы научнотехнической терминологии. Москва 1970
48. латишев Л. К. Курс перевода: Эквивалентность перевода и способы ее достижения. – Москва, 1981
49. Лотте Д. С. Основы построения научно-технической терминологии. – Москва 1961
50. Реформатский А. А. Что такое термин и терминология // вопросы терминологии Москва 1961
51. скороходько З. Ф. вопросы перевода английской технической литературы (первод терминов). Москва 1961

- 52.Суперанская А.В и др. обшая трминология :вопроси теории-москва 1996-311с
- 54.Тер-минасова С.Г. Язык и Межкультурная комуникасия москва 2000
- 55.www.imo.org
- 56.www.stcw.com
- 57.www.thefreedictionary.com
- 58.www.translate.ge
- 59.www.sagepub.com
- 60.www.transculturalwriting.com
- 61.www.culturediversity.com
- 62.yourdictionary.com
- 63.transracial.adoption.com
- 64.www.ru.wikiversity.org
- 65.www.ru.wikiversity.wikia.com
- 66.www.twirpx.com
- 67.www.dic.aqademic.ru
- 68.www.enebi.ge
- 69.www.leqsikon.ge
70. www.dictionary.ge