

УДК 81'373; 001.4
ББК 81.411.2

М.Н. Маслова

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НАИМЕНОВАНИЯ В СФЕРЕ МОРСКОЙ НАВИГАЦИИ

Рассматриваются вопросы структурирования фрагмента научной периферии денотативного класса <ветер> на этапе ее формирования в период конца XVII – XIX в. Раскрываются особенности концептуализации отдельных свойств названного объекта, описываются складывающиеся в морской профессиональной сфере специальные наименования ветра в зависимости от его направления относительно корпуса корабля, выявляются варианты специальных наименований, отмечаются тенденции их стабилизации.

Ключевые слова: денотативный класс, концептуальный признак, специальное наименование, морская профессиональная сфера, тексты конца XVII – XIX в.

DOI 10.23683/1995-0640-2018-4-124-132

Маслова Марина Николаевна – аспирант кафедры общего и германского языкознания Северного (Арктического) федерального университета, филиал в г. Северодвинске
Тел.: 8-905-293-38-65
E-mail: m.n.maslova@mail.ru

© Маслова М.Н., 2018.

Различные способы познания действительности объективируются в виде картин мира – обыденной, научной, художественной, фольклорной, мифопоэтической и др., которые, в свою очередь, находят выражение в языковых единицах и текстах. Вопрос о дифференциации языковой картины мира в соответствии с конкретными сферами познания является одним из основных предметов ее изучения. Вместе с тем следует принимать во внимание идею целостности языковой картины мира, отдельные фрагменты которой могут быть систематизированы с учетом различий, проявляющихся в функциональных, территориальных и социальных разновидностях национального языка. В таком случае «языковая картина мира может быть интерпретирована в виде модели, посредством которой рационально систематизирована вся значимая для данного народа информация, постепенно накапливаемая в процессе освоения определенных участков мира» [Симашко, 1999, с. 52] – в виде денотативного класса, структура которого включает единицы базового фонда, обладающие денотативной общностью, и периферийного состава, представляющего широкий круг единиц, денотативно ориентированных на имя класса.

В рамках концепции фрагментации языковой картины мира на основе выделения денотативных классов, представленной Т.В. Симашко, выполнены исследования С.Н. Нефедовой [2001], Н.В. Хохловой [2002], С.А. Цапенко [2002], Н.В. Анисимовой [2003],

А.Г. Бондаревой [2003], Т.С. Нифановой [2003] Н.В. Осколковой [2003], Н.С. Морозовой [2010].

Одним из таких классов, установленных в семантическом пространстве «человек – природа», является денотативный класс <ветер> [Симашко, 1998, с. 30]. «Наличие различных возможностей в интерпретации одного и того же объекта (явления) определяет две существенные черты денотативного класса. С одной стороны, его однородность в том смысле, что все его единицы отражают свойства одного и того же объекта. С другой стороны, его неоднородность в силу различных способов освоения действительности – обыденного, научного, эстетического» [Там же]. Комплексное исследование становления единиц научной периферии денотативного класса <ветер> не осуществлялось.

При структурировании фрагмента научной периферии денотативного класса <ветер> обращение к единицам профессиональных областей, репрезентирующих специальные знания о природном феномене *ветер*, расширяет границы выявления особенностей концептуализации свойств и характеристик данного объекта мира и позволяет устанавливать специфику языковых средств выражения отдельных его параметров. В данной статье рассматривается процесс становления некоторых специальных (узкопрофессиональных) слов и выражений, связанных с представлениями о влиянии ветра на ход морских судов.

Атмосферное явление *ветер* – постоянный объект наблюдений для представителей «морских» профессий. В силу его значимости для судоходства устанавливаются типичные характеристики этого природного феномена и формируются существенные в данной профессиональной области понятия. Важную роль в навигации играют определение, оценка и прогнозирование направления и силы (скорости) ветра, поскольку от этого зачастую зависит успешность морского похода. Так, если ветер дует в корму (задняя часть корпуса корабля), то он способствует движению судна. При ветре, дующем в нос корабля (передняя часть корабля, противоположная корме), парусное судно идти не может. Ветер же, имеющий направление в борт судна, уклоняет его от истинного (т.е. заданного) курса. Показательным в этом плане является контекст, в котором описывается зависимость скорости движения судна от направления ветра: *Когда корвет шел совершенно противу ветра, то имел ходу 6 узлов, при 64-х оборотах винта в минуту, а попутным ветром при тех же обстоятельствах шел по 8 1/4 узла* [МСБ, 1858, с. 72].

Обратимся к сложившейся в мореходной практике традиции именовать ветер в зависимости от его направления, которое определяется относительно корпуса корабля. История формирования представлений о влиянии направления ветра на морские суда отражена в наименованиях, языковая форма репрезентации которых устанавливалась и преобразовывалась на протяжении нескольких веков.

В языке конца XVII и в XIX в. понятие о ветре, дующем в корму корабля, обозначалось рядом исконных вариативных составных наименований. Например: *Ветр был зело тих, а к полудню стал больше пря-*

мый Ост [ПЗ, ч. 1, 1698–1714, с. 431]. *Утром, хорошим ветром, Царь катался на своем буере; Ветер дул удобный* [ЗЮ, 1709–1711, с. 186, с. 195]. *Получа способный ветр <...> пошел <...> на фрегате; <...> понеже добрый ветр пропустили* [ПЗ, ч. 2, 1715–1721, с. 435, с. 39]. *Решили воспользоваться прежде другого благоспешным ветром* [САР, т. 3, 1789–1794, с. 192]. *Пользовались мы прекраснейшею погодою и почти всегда попутным ветром; Не хотел пропустить благоприятствовавшего ветра и взял курс несколько южнее; При таком несовершенстве их мореплавания могут они только ходить при благополучном ветре* [ПВС, ч. 1, 1803–1805, с. 117, с. 272, с. 325].

Следует отметить, что в значении большинства приведенных наименований содержится положительная оценка выделенного концептуального признака ‘способствование движению судна’, обнаруживающая авторское отношение к называемому явлению (*ветер, добрый, благоспешный, благополучный* и др.). Единицы с оценочными признаками встречаются, по словам В.М. Лейчик, в любых терминосистемах. Ведь наука не может быть полностью нейтральной, особенно на этапе первоначального наименования, когда проявляется отношение ученого к обозначаемому явлению [Лейчик, 2009, с. 84].

По данным специальных лексикографических источников в качестве терминов в состав морской терминологии вошли выражения *попутный ветер* и *прямой ветер*. Например: *ветер попутный* – «ветер, дующий по направлению курса (в корму судна) и дающий возможность идти под парусами» [МРС, 1939–1941, с. 169]. Этот же словарь составное наименование *ветер прямой* толкует через заимствованное слово *фордевинд* [Там же, с. 170]. Тогда как исторически это слово в значении ‘попутный ветер’ известно с петровского времени («Из голл. *voor de wind* “под ветром”» [ЭСРЯ, с. 202]). В постпетровскую эпоху слово *фордевинд* фиксируется в научно-профессиональной литературе, например, в текстах ежемесячно издаваемого с 1848 г. (по настоящее время) «Морского сборника» – старейшего журнала военно-морской тематики, издание которого инициировано русскими морскими офицерами во главе с Федором Петровичем Литке: *Недавно, один линейный корабль принял сигнал М. 51 «поворотить чрез фордевинд всем вдруг»; Я немедленно поворотил чрез фордевинд и, догнав бот, лег в дрейф* [МСБ, 1858, с. 163, с. 150]. Профессиональное выражение *повернуть через фордевинд* означает, что судно пересекает кормой линию ветра (линию попутного ветра – *фордевинд*).

Таким образом, к концу XIX в. вместе с исконными наименованиями *попутный ветер* и *прямой ветер* слово *фордевинд* утверждается в качестве термина, что подтверждают данные специального энциклопедического издания 1885 г. – «Энциклопедии военно-морских наук» генерал-лейтенанта Леера: «*Фордевинд* – когда ветер дует прямо в корму» [ЭВМН, 1885, с. 365]. Любопытно, что позже названный вариативный ряд пополняется именным сочетанием *полный ветер*, которое приводит-

ся в словарной статье слова *фордевинд*: «Иногда *фордевинд* называют *полным ветром*» [ВМС, 1990, с. 457].

Наряду с установившимися терминологическими обозначениями в языке моряков существуют профессиональные выражения, в значении которых одна и та же ситуация – когда ветер дует в корму судна – отражается под разным углом зрения. Так, в выражении *идти по ветру* эта ситуация осмысливается относительно ветра (Sb), акцентируется его активное воздействие на судно (Ob), т. е. *идти по ветру* – это «идти таким образом, чтобы *ветер* дул по направлению курса судна» [Каланов, 2015, с. 64]. Выражение *идти ветром* фиксирует иной угол зрения на данную ситуацию: в центре внимания оказывается судно, поэтому это выражение толкуется следующим образом: «О *судне*, которое идет в *фордевинд*, т. е. с попутным ветром» [Там же]. Не случайно в навигации одним и тем же словом может называться и курс движения судна относительно ветра и сам ветер, например, *фордевинд* («курс парусного судна, совпадающий с направлением ветра» [ВМС, 1990, с. 457]).

Употребление данных профессиональных выражений широко представлено в специальных текстах петровской и постпетровской эпохи: <...> **прошли по ветру 25 миль** [ЗЮ, 1709–1711, с. 472]. **В 28 день пошли ветром весть норд вестом** <...>. **В 20 день по утру рано пошли ветром Зюйд-Остен-Зюйден** [ПЗ, ч. 2, 1715–1721, с. 11, с. 5]. **По утру пошли ветром вестом, который был тих. Пошел флот по ветру. Шли по ветру на парусах день и ночь. Шли по ветру парусом** [ПЖ, 1714, с. 44, с. 11, с. 112, с. 122]. <...> **потом сделался ветер восточный, которыми прошли мы наступившею ночью** <...> [ПВС, ч. 1, 1803–1805, с. 41].

Понятие о ветре, дующем в нос корабля, т. е. по направлению, противоположному курсу судна, репрезентировано наименованиями *противный ветер*, *неблагоприятствующий ветер*, *неспособный ветер*, которые до начала XIX в. функционировали как вариативные номинации. Например: **Ветр был вест зюйд вест *неспособный*; и для того пошли лавиром. Стали за *противным ветром*. Понеже за *противным ветром* выйти не могли** <...> [ПЗ, ч. 2, 1715–1721, с. 402, с. 103]. **Можя без сомнения надеяться обойти оной (мыс. – М.М.), даже при *неблагоприятствующих ветрах*** [ПВС, ч. 1, 1803–1805, с. 122]. Большей частотностью употребления, по материалам специальных текстов конца XVII – XIX вв., характеризуется наименование *противный ветер*, которое и утвердилось в качестве термина в морской практике, тогда как наименования *неспособный ветер*, *неблагоприятствующий ветер* утратили функцию специальных обозначений. Ср.: *ветер противный* – «ветер, дующий по направлению, противоположному курсу судна <...>» [МРС, 1939–1941, с. 170].

Противный ветер «моряки в шутку называют *мордавинд*» [Там же], т. е. ветер в лицо. Герой биографического произведения Валерия Ганичева «Ушаков» (о жизни и деятельности выдающегося русского флотоводца XVIII в. адмирала Федора Ушакова) очень точно отмечает назначение подобных оценочных номинаций в речи моряков: «Федор усмехнулся

на *мордавинд*, понял, что то умение русского моряка над грозным врагом потешиться, облегчить состояние свое насмешкой и улыбкой. Понял, что на флоте есть свои слова, коих нигде больше нет» [Ганичев, 1990, с. 49]. Надо полагать, что данное слово относится к профессиональному жаргону, единицы которого образно и экспрессивно дублируют (за «изобретенной» формой сохраняется профессиональное содержание) терминологические наименования.

Для описания ситуации на море, когда ветер дует против движения судна, т.е. имеет противное направление, в профессиональной среде моряков существует выражение *идти против ветра*, т.е. «идти при противном ветре» [Каланов, 2015, с. 64]. Употребление этого специального наименования наблюдается уже в текстах Петровской эпохи: *Мы с большой опасностью пересекли бухту <...> шли 7–8 миль против ветра* [ЗЮ, 1709–1711, с. 473]. *Новоземельские промышленники много доле идут* (на судах. – М.М.) *к Новой Земле против льдов и ветров, нежели домой обратнo* [МЛ, 1759, с. 377]. Интересно отметить, что в диалектной речи поморов сохранилось выражение *ветер в зубы* «о противном ветре, который при движении лодки приходится с носу на корму и как раз кормщику в лицо» [Дуров, 1929, с. 23], бытующее в языковой среде рыболовов-промысловиков.

Понимание того, что парусное судно против ветра идти не может и вынуждено *лавировать*, представлено в следующих контекстах: *Ветр был вест зюйд вест неспособный; и для того пошли лавиром <...>* [ПЗ, ч. 2, 1715–1721, с. 402]. *Ночью ветер сделался со всем противной, и принудил нас в следующий день лавировать* [ПВС, ч. 1, 1803–1805, с. 40–41]. Ср.: *лавировать* – «продвигаться на парусном судне к цели переменными курсами вследствие неблагоприятного ветра» [МРС, 1939–1941, с. 512]. Терминологичность глагола *лавировать* обусловлена прежде всего профессиональной сферой функционирования, где он вместо соответствующего отглагольного существительного (*лавирование*) употребляется как наиболее удобный и гибкий выразитель действия.

Для ветров, дуящих в борт судна, в языке XVIII в. функционировали вариативные наименования *боковой ветер* и *поперечный ветер*: *Тут боковой или скорее противный ветер стал так свеж, что мы должны были повернуть и спуститься по ветру обратно <...>* [ЗЮ, 1709–1711, с. 469]. *Когдаже напротив того ветер переменится в поперечной или в противной, а старые волны ходят после того долго; то значит, что в той стороне, откуда идут, лежит великое море* [МЛ, 1753, с. 391]. Приведенные контексты показывают, что имеющиеся в языке номинации ветра «в бок» не в полной мере отражают содержание формирующегося понятия: ведь боковой ветер не обязательно дует посредине плоскости корабля, он может быть боковым, но ближе к корме или носу. Отсутствие специальных терминов для подобных частных направлений бокового ветра объясняет, надо полагать, появление в текстах описательных конструкций, в которых используются устоявшиеся специальные наименования. Например, в приведенных выше примерах о боковом ветре,

который заходит ближе к носу корабля, пишут: **боковой или скорее противный ветер**.

Позже понятие о боковых ветрах дифференцируется и закрепляется в заимствованных наименованиях. Так, ветер, направление которого перпендикулярно судну (угол 90°), называется *галфвинд*. Заимствованное слово *галфвинд* с конца XIX в., фиксируется специальными изданиями в качестве профессионального обозначения: *галфвинд – ветер, когда корабль идет прямо поперек ветра* [ЭВМН, 1885, с. 365]. Интересно, что о судне, идущем в галфвинде, моряки говорят, что оно идет *в полветра*: *Мы шли <...> в полветра, и следовательно сблизились очень скоро* [МСБ, 1858, с. 150] (ср.: о *фордевинде* говорят идти **полным ветром**).

Ветер, угол которого относительно боковой плоскости корабля менее 90° , т.е. ветер, который заходит ближе к носу корабля, называется *бейдевинд*. Ветер же, угол которого относительно боковой плоскости корабля более 90° , т.е. ветер, который по отношению к кораблю заходит больше с кормы – *бакштаг*. Наименования *бакштаг* и *бейдевинд* как специальные номинации отмечаются в научно-профессиональных текстах, начиная с середины XIX в.

Боковые ветры обладают способностью смещать судно с линии курса, приводить его в состояние **дрейфа** (от голл. *drijven* – плавать [ВМС, 1990, с. 137]). Данное заимствованное слово чаще всего употребляется в составе профессионального выражения *лечь (ложиться) в дрейф*. В текстах начала XVIII в. это составное наименование имело вариативную форму *делать дрейф*. Например: *К вечеру был ZW, ночью был силен и для того во всю ночь делали дрейвень* [ПЖ, 1715, с. 25]. *Ясная ночь и слабой ветр были причиною, что мы не легли в дрейф, но продолжали идти под малыми парусами* [ПВС, ч. 1, 1803–1805, с. 289]. *Я немедленно поворотил через фордевинд и, догнав бот, лег в дрейф* [МСБ, 1858, с. 150]. Поскольку слово *дрейф* является заимствованным и обладает несвойственной для русского языка того периода фонетической оболочкой, то в текстах начала XVIII в. оно представлено фонетическим вариантом *дрейвень*, что характерно на этапе освоения иноязычных заимствований.

Заметим, что в составе научной периферии денотативного класса <ветер> есть единицы, в значениях которых денотативно ориентированный компонент является обязательным в отражении свойств объекта, хотя и не занимает центрального положения. Например, значение заимствованного из голландского языка слова *галс* (от голл. *hals* – шея) включает сему 'ветер', так как в зависимости именно от этого природного объекта определяется сторона судна, в которую дует ветер. Между тем родовой семой в значении этого слова является сема 'сторона корабля', а не сема 'ветер': *Галс – означает сторону, в которую идет корабль относительно ветра* [ЭВМН, 1885, с. 385]. В специальных словарях слово *галс* начинает фиксироваться с XIX в., а в текстах активно стали использоваться устойчивые именные словосочетания с этим словом: *левый галс*, если ветер дует в левый борт, и *правый галс*, если – в правый

борт. Соответственно этому описывается движение корабля. Например: *В полночь нашедшим от SO шквалом изорвало грот-марсель и невольно привело Шлюп на левый галс* [ПЛВС, 1822–1824, с. 177]; *Ветер к тому времени на правом галсе у меня зашел румба на три, и я, поворотив, вошел в пролив тем же проходом, каким вышел* [МСБ, 1858, с. 163].

Этим же словом *галс* называется отрезок пути корабля «от поворота до поворота при плавании переменными курсами» [ЭВМН, 1885, с. 96]. Поэтому при описании лавирования с целью выравнивания курса корабля также употребляется данное слово, но с уточняющим определением *длинный*: *Чтобы менее проиграть, я предпочел лечь длинным галсом к Муширам, обошел по южную их сторону <...>* [МСБ, 1858, с. 163].

Таким образом, понятие о направлении ветра относительно курса судна может быть представлено в виде следующих концептуальных признаков: «направление ветра общее с курсом судна», «направление ветра противоположное курсу судна», «направление ветра в борт судна», «движение парусного судна против ветра», «смещение судна ветром с линии курса», «положение судна относительно ветра». Для именовании представлений о влиянии ветра на движение судна в морской профессиональной языковой среде используются как исконные, так и заимствованные единицы. Вхождение иноязычных наименований в вариативные ряды специальных наименований обусловлено тенденцией к интернационализации в сфере терминологических обозначений.

Литература и источники

Военно-морской словарь / гл. ред. В.Н. Чернавин. М.: Воениздат, 1990. 511 с. (ВМС).

Ганичев В.Н. Ушаков. М.: Молодая гвардия, 1990. 462 с. (Серия «Жизнь замечательных людей»).

Дуров И.М. Опыт терминологического словаря рыболовного промысла Поморья / под ред. и с дополнениями Н. Виноградова. Остров Соловки, 1929. 180 с.

Журнал или поденная записка, блаженные и вечнодостоинья памяти государя императора Петра Великого с 1698 года, даже до заключения Нейштатского мира. Ч 1. СПб., 1770. 460 с. (ПЗ, ч. 1).

Журнал или поденная записка, блаженные и вечнодостоинья памяти государя императора Петра Великого с 1698 года, даже до заключения Нейштатского мира. Ч 2 (отдел 1). СПб., 1772. 763 с. (ПЗ, ч. 2).

Записки Юста Юля. Датского посланника при Петре Великом. 1709 – 1711 / Извлек из Копенгагенского Государственного Архива и перевел с Датского Ю.Н. Щербачев. М., 1900. 890 с. (ЗЮ).

Каланов Н.А. Словарь морского жаргона. М.: Моркнига, 2015. 440 с.

Лейчик В.М. Терминоведение: предмет, методы, структура. М.: Либроком, 2009. 256 с.

Ломоносов М.В. Рассуждения о большей точности морского пути // Полное Собрание сочинений Михаила Васильевича Ломоносова с приобщением жизни сочинителя и с прибавлением многих его нигде еще не напечатанных творений: в 3 ч. Ч.3. СПб., 1803. 403 с. (МЛ, 1759).

Морской сборник, издаваемый Морским ученым комитетом. Т. 39. СПб., 1858. № 12. 640 с.

Плавание вокруг света на шлюпе Ладога в 1822, 1823 и 1824 годах. Шлюпом начальствовал капитан-лейтенант Андрей Лазарев. СПб., 1832. 275 с.

Походный журнал (Петра I). 1714 год. СПб., 1854. 160 с. (ПЖ).

Походный журнал (Петра I). 1715 год. СПб., 1855. 80 с. (ПЖ).

Путешествие вокруг света в 1803, 4 и 1806 годах. По повелению его Императорского Величества Александра Первого на кораблях Надежде и Неве. Часть первая. СПб.: Морская типография, 1809. 388 с. (ПВС, ч.1).

Путешествие вокруг света в 1803, 4 и 1806 годах. По повелению его Императорского Величества Александра Первого на кораблях Надежде и Неве. Часть вторая. СПб.: Морская типография, 1810. – 471 с. (ПВС, ч.2).

Самойлов К.И. Морской словарь: в 2 ч. М.; Л.: Военмориздат, - 1939 – 1941. 644 с. (МРС).

Симашко Т.В. Денотативный класс как основа описания фрагмента мира: монография. Архангельск: Изд-во Поморского гос. ун-та, 1998. 337 с.

Симашко Т.В. Денотативный класс как основа описания фрагмента мира: дис. ... д-ра филол. наук. Северодвинск, 1999.

Словарь академии российской по азбучному порядку расположенному: в 6 ч. СПб, 1789 – 1794 (САР).

Фасмер М. Этимологический словарь русского языка / пер. с нем. и доп. О.Н. Трубачева. Т. 1. М., 1986 (ЭСРЯ).

Энциклопедия военных и морских наук / гл. ред. генерал-лейтенант Леер. Т. 2. СПб., 1885. 621 с. (ЭВМН).

References

Voенno-morskoy slovar. Gl. red. V.N. Chernavin. M., Voenizdat, 1990. 511 p. (VMS). (In Russian).

Ganichev V.N. *Ushakov.* M., Molodaya gvardiya, 1990. 462 p. (Seriya “Zhizn’ zamechatelnykh lyudey”). (In Russian).

Durov I.M. *Opyt terminologicheskogo slovarya rybolovnogo promysla Pomor’ya.* Pod red. i s dopolneniyami N. Vinogradova. Ostrov Solovki, 1929. 180 p. (In Russian).

Zhurnal ili podennaya zapiska, blazhennyya i vechnodostoynyya pamyati gosudarya imperatora Petra Velikago s 1698 goda, dazhe do zaklyucheniya Neyshtatskago mira. Ch. 1. SPb., 1770. 460 p. (PZ, ch. 1). (In Russian).

Zhurnal ili podennaya zapiska, blazhennyya i vechnodostoynyya pamyati gosudarya imperatora Petra Velikago s 1698 goda, dazhe do zaklyucheniya Neyshtatskago mira. Ch. 2 (otdel 1). SPb., 1772. 763 p. (PZ, ch. 2). (In Russian).

Zapiski Yusta Yuliya. Datskogo poslannika pri Petre Velikom. 1709 – 1711. Izvlek iz Kopengagenskogo Gosudarstvennogo Arkhiva i perevel s Datskogo Yu.N. Scherbachev. M., 1900. 890 s. (ZYu). (In Russian).

Kalanov N.A. *Slovar morskogo zhargona.* M., Morkniga, 2015. 440 p. (In Russian).

Leychik V.M. *Terminovedeniye: predmet, metody, struktura.* M., Librokom, 2009. 256 p. (In Russian).

Lomonosov M.V. *Rassuzhdeniya o bolshey tochnosti morskogo puti. Polnoye Sobraniye sochineniy Mikhaila Vasil’evicha Lomonosova s priobscheniyem zhizni sochinitelya i s pribavleniyem mnogikh ego nigde eshche ne napechatannykh tvoreniy: v 3 ch.* Ch. 3. SPb., 1803. 403 p. (ML, 1759). (In Russian).

Morskoy sbornik, izdavayemyy Morskim uchenym komitetom. Tom. 39. SPb., 1858. № 12. 640 p. (In Russian).

Plavaniye vokrug sveta na shlyupe Ladoga v 1822, 1823 i 1824 godakh. Shlyupom nachalstvoval kapitan-leytenant Andrey Lazarev. SPb., 1832. 275 p. (In Russian).

Pokhodnyy zhurnal (Petra I). 1714 god. SPb., 1854. 160 p. (PZh). (In Russian).

Pokhodnyy zhurnal (Petra I). 1715 god. SPb., 1855. 80 p. (PZh). (In Russian).

Puteshestviye vokrug svyeta v 1803, 4 i 1806 godakh. Po poveleniyu ego Imperatorskago Velichestva Aleksandra Pervago na korablyakh Nadezhde i Neve. Chast pervaya. SPb., Morskaya tipografiya, 1809. 388 p. (PVS, ch.1). (In Russian).

Puteshestviye vokrug sveta v 1803, 4 i 1806 godakh. Po poveleniyu ego Imperatorskago Velichestva Aleksandra Pervago na korablyakh Nadezhde i Neve. Chast vtoraya. SPb.: Morskaya tipografiya, 1810. 471 p. (PVS, ch.2). (In Russian).

Samoylov K.I. *Morskoy slovar: v 2 ch.* M.; L., Voenmorizdat, 1939 – 1941. 644 p. (MRS). (In Russian).

Simashko T.V. *Denotativnyy klass kak osnova opisaniya fragmenta mira: monografiya.* Arkhangelsk, Izd-vo Pomorskogo gos. un-ta, 1998. 337 p. (In Russian).

Simashko T.V. *Denotativnyy klass kak osnova opisaniya fragmenta mira: dis. ... d-ra. filol. nauk.* Severodvinsk, 1999. (In Russian).

Slovar' akademii rossiyskoy po azbuchnomu poryadku raspolozhennomu: v 6 ch. SPb, 1789 – 1794 (SAR). (In Russian).

Fasmer M. *Ehtimologicheskii slovar' russkogo yazyika*, per. s nem. i dop. O.N. Trubacheva. T. 1. M., 1986 (ESRYa). (In Russian).

Ehntsiklopediya voennykh i morskikh nauk, gl. red. general-leytenant Leer. T. 2. SPb., 1885. 621 p. (EVMN). (In Russian).

Marina N. Maslova (Severodvinsk, Russian Federation)

Marine Navigation Special Names

The article discusses issues of structuring the denotative class of “wind”, a fragment of scientific periphery, during its construction at the end of XVII – XIX centuries. Conceptualization features of the noted object characteristics are studied. Newly constructed in the marine professional sphere special names for “wind” are described, as being dependent on its (wind) direction regarding the ship hull. Variants of special names are discovered and their stabilization tendencies are noted.

Key words: *denotative class, conceptual feature, special name, marine professional sphere, late XVII – XIX centuries texts.*

Marina N. Maslova – post-graduate student of Department of General and Germanic Linguistics Northern (Arctic) Federal University branch in Severodvinsk. Phone: 8-905-293-38-65; e-mail: m. n.maslova@mail.ru