# *ANGLICISMS IN THE ROMANIAN NAVAL ARCHITECTURE TEXTS*

**Anca Trișcă (Ionescu), PhD Student, University of Galati**

*Abstract : The Romanian naval architects' access to English sources (books, courses, work experience) as well as Romania's openness to multicultural companies that demand a common language are key factors which allowed anglicisms to play an important part in the naval architecture language.*
*The present paper aims at identifying the most common English words encountered in Romanian naval architecture textbooks and their possible equivalents, if any.*
*The Romanian naval architects' tendency to keep the original form of the English element or the adaptation of the English word to the phonetic, orthographic and morphological characteristics of Romanian is also illustrated in this paper.*
*The data collected and analyzed in this paper can be used to predict a pattern followed by Romanian naval architects when dealing with English words from their field.*

*Keywords: anglicisms, loan translation, adaptation, loan word.*

## Introduction

Languages, as Bogaards argues, are "alive" (2008: 97). They are a way of communicating in a linguistic community which is always in evolution and which continually needs to adapt itself to the communicative needs of its speaker.

English has become a global language and is the lingua franca of the world at present (Seidlhofer 2001: 133). This influence is mainly due to two important factors: British imperialism and the USA gaining worldwide power following World War II with its strong economic and cultural influence (Britannica Concise Encyclopedia on-line).

In the naval architecture field, the transfer of anglicisms can firstly be accounted for by the scientists' extensive reading of English written naval architecture literature, especially after 1990, when they had free access to information written in the new global language, English. English has likewise emerged as the main language of international meetings of specialists, in shipyards all over the world and in international scientific exchanges.

English elements were also enriched by other languages, i.e. Old Norse, Danish, and Swedish: *ballast, wreck*; Dutch: *buoy, hull, knot, yacht.* A few examples recorded in our corpus will show the character of such contacts and the degree of adaptation of the English loan-words. The following examples are used on a daily basis by naval architects in any Romanian shipbuilding company or shipyard: *ferry, cointainer, deadweight, forepeak, radar*, RO-RO, e.s.o.

The term anglicism was defined by Görlach and Filipovic.
Görlach (2002:1) defines *anglicisms* as:



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)

"An anglicism is a word or idiom that is recognizably English in its form (spelling, pronunciation, morphology, or at least one of the three), but is accepted as an item in the vocabulary of the receptor language."

Görlacht 's definition is extened by Filipovic (2000: 206) into:

"any word borrowed from English language denoting an object or a concept which is at the moment of borrowing an integral part of English culture and civilization; it need not be of English origin, but it must have been adapted to the linguistic system of English and integrated into the vocabulary of English."

**Types of Anglicisms and loanwords**

Starting from a classification made by Forest and Boudreau (1999: IX), we found in our corpus the following types of anglicisms :

• Semantic Anglicism: It is a word used in language where the original meaning has been kept. For example, *flotability, stability* and *maneuvrability* have kept their English meaning in Romanian.

• Lexical Anglicism: It is a word or an expression that have been borrowed either exactly as it is in English or with some minor readjustments. Our corpus shows a prevalence for lexical anglicism, such as : *portcontainer, tanc, radar, ferry, RO-RO, offshore, yacht*.

• Syntactic Anglicism: It is the "calque" of an English construction. The corpus provides us the some examples : *shelter-deck* (punte de adăpost), *detail design* (proiectul de detaliu), *The Salvage Association* (Asociația de salvare), *pivoting point* (punctul de pivotare), *centre of lateral resistance* (centrul rezistenței laterale ).

• Phonetic and Graphical Anglicism: It is when the pronunciation is borrowed. We have found the following examples : *cargoplan, shelter-deck, offshore, ferry, lash, deadweight, jack-up, block* and *bulkcarrier*.

We should also mention some changes in spelling, like : *block- bloc, knot- nod, maintenance- mentenanța.*

After classifying the anglicisms, we should turn out attention to loan translation *(lifting equipment- echipament de ridicare, coeficientul de bloc- block coefficient, bordul liber de vara- summer freeboard,* curge*re turbulentă- turbulent flow, curba de lansare- launching curves, cocoașa prismatică- prismatic hump, randament rotativ relativ- relative rotative efficiency, putere efectivă- effective power, oscilație forțată- forced oscillation, punct neutru- neutral point*). Loan translation frequently used by Romanian textbook authors since it kept the Romanian pattern and it provided a Romanian equivalent to the English term. This tendency was specific to the naval architecture literature before 1990. After the '90s, there is a clear preference towards calques.

**Corpus**

We have studied texbooks written by proffesors teaching Naval Architecture at the Naval Architecture Faculty (University of Galati).

After alayzing the corpus, we a first conclusion can be drawn.There is a certain tendency to present the Romanian terms, give the English counterpart between brackets and then to use only the English terms:

"**Capacitatea de încărcare** (**deadweight**) reprezintă greutatea totală ce poate fi ambarcată pe o navă (marfă, pasageri, echipaj, combustibili şi lubrefianţi, apă, balast, echipament, materiale de întreţinere etc.) până la pescajul maxim admis.

Aşa cum s-a amintit anterior pentru a se specifica că această unitate se referă la capacitatea de încărcare, ea se numeşte **tonă deadweight** (tdw)."

**Method**



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)

In order to discover the most frequent anglicisms in naval architecture texts, we have studied the English words present in Romanian textbooks and counted their occurrence. Moreover, we have divided the anglicisms into several types, inspired by Forest and Boudreau (1999), as mentioned above.

**Results**

The present study shows a certain preference for loan translation as source of anglicisms. However, the presence of different types of anglicisms in Romanian naval architecture texts is the proof that this scientific field borrows, adapts or translate words in order to provide the necessary knowledge to those who need it (naval architects, students, workers in the field).

Table 1 shows the most frequent anglicisms encountered in Romanian textbooks strating from the most frequent and ending with the rarest anglicisms.

Table 1. Anglicism in Naval Architecture Texts

| Anglicisms | Examples |
|---|---|
| portcontainer | Dezvoltarea navelor **portcontainer** este legată de dezvoltarea unor porturi sau terminale speciale prevăzute cu căi rutiere sau căi ferate care să tranziteze containerele spre interiorul uscatului.[1]<br>Nava poate face parte dintr-un sistem integrat de transport (exemplul navelor **port container).**[2] |
| deadweight | Ca exemplu o nava portcontainer este caracterizata de numarul de containere pe care il transporta si de **deadweight.** Pentru o nava de pasageri **deadweightul** nu este important și sugestiv dar numărul de pasageri transportat este.[3]<br>**Capacitatea de încărcare (deadweight)** reprezintă greutatea totală ce poate fi ambarcată pe o navă (marfă, pasageri, echipaj, combustibili şi lubrefianţi, apă, balast, echipament, materiale de întreţinere etc.) până la pescajul maxim admis.<br>Aşa cum s-a amintit anterior pentru a se specifica că această unitate se referă la capacitatea de încărcare, ea se numeşte **tonă deadweight (tdw).**[4]<br>**Deadweight.** Pentru a caracteriza capacitatea de transport a navei sunt utilizate alte două marimi : **deadweightul** și tonajul. **Deadweightul** este diferenta intre deplasamentul de plina incarcatura la bordul liber minim posibil și **deadweightul** ușor sau deplasamentul ușor[5] |
| lash | **nave port-containere** (pentru transportul containerelor), **nave lash** (pentru transportul barjelor), **RO-RO** (pentru transportul de vehicule auto), **ferry-boat** (pentru transportul mijloacelor de transport feroviare)[6] |
| ferry-boat | **nave port-containere** (pentru transportul containerelor), **nave lash** (pentru transportul barjelor), **RO-RO** (pentru transportul de vehicule auto), **ferry-boat** (pentru transportul mijloacelor de transport feroviare)[7] |
| O.B.O. | O largă utilizare o au navele **O.B.O.** (**ore-bulk-oil carrier**) care în aceiaşi cursă |

[1] Obreja, et al. (2004)
[2] Idem
[3] idem
[4] Idem
[5] idem
[6] idem
[7] idem



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)

| | |
|---|---|
| | transportã atât mãrfuri uscate în vrac cât şi produse lichide.[8] |
| Shelter-deck | În vederea reducerii taxelor plãtite de navã au fost construite nave de tip "**shelter-deck**" sau cu **punte de adãpost.**[9]<br>De exemplu dacã deschiderile de la puntea a doua sunt închise etanş iar cele de la puntea principalã nu, nava se aflã în situaţia de "**shelter-deck** deschis"; în acest caz tonajul net se mãsoarã sub puntea a doua care fiind evident mai mic conduce la plata unor taxe mai mici.[10]<br>În aceastã situaţie în spaţiile dintre cele douã punţi (în "coridor") se pot ambarca mãrfuri uşoare, cu volum mare, de genul celor care, de regulã, se ambarcã pe puntea navei, în aşa fel încât sã nu se depãşeascã liniile de încãrcare corespunzãtoare situaţiei de exploatare de tip **shelter-deck** deschis. Dacã mãrfurile transportate nu se pretează unui astfel de transport, atunci nava va naviga în situaţia "**shelter-deck** închis", taxele fiind percepute la tonajul net maxim, ca pentru o navã cu o singurã punte etanşã.[11] |
| cargoplan | Calculele se executã tabelar şi vor fi ilustrate cu ocazia stabilirii **cargoplanului** navei şi efectuãrii calculelor de asietã şi stabilitate.[12] |
| flotability | **Flotabilitatea** reprezintã proprietatea navei de a pluti, în condiţii de exploatare normale; unei anumite stări de flotabilitate a navei îi corespunde un pescaj determinat.[13] |
| stability | **Stabilitatea** este proprietatea navei de a se opune acţiunii forţelor exterioare care tind sã o încline şi de a reveni la poziţia iniţialã dupã încetarea acţiunii acestor forţe.[14] |
| maneuvrability | **Manevrabilitatea** este calitatea navei de a-şi pãstra direcţia mişcării (stabilitatea de drum) sau de a-şi schimba direcţia (giraţia).[15] |
| knot | Viteza de marş a navelor maritime se mãsoarã în **noduri** (1 Nd = 1 Mm/h = 1852 m/h = 0,514 m/s)[16] |
| offshore | De mai bine de jumătate de secol, arhitecții navali au fost implicati în ingineria **"offshore"** pentru exploatarea și productia de petrol și gaze din subsolul marin.[17] |
| jack-up | Au fost proiectate platforme semisubmersibile sau de tip **jack-up**. |
| seakeeping | Mijloace ca posibilitatea prognozării comportării în **mare reală (seakeeping)** și a calculului rezistenței corpului măresc gradul de incredere.[18]<br>Arhitectul naval va alege astfel formele pentru a asigura caracteristici de **seakeeping** cât mai bune. Dacă este necesar, va utiliza stabilizatoare de ruliu.[19]<br>Se pot utiliza rapoarte între dimensiuni care totuși pot fi modificate pentru a obține caracteristicile de propulsie , de **seakeeping** și manevrabilitate dorite.[20] |
| maintenance | Planul de **mentenanță** presupune si cunoasterea timpului mediu de reparare (MTR) a fiecarui echipament.[21]<br>**Mentenanța** mai este influentata de modul de conectare a echipamentelor.[22] |

[8] Popovici (1991)
[9] idem
[10] idem
[11] idem
[12] Bidoae (1985)
[13] idem
[14] idem
[15] idem
[16] idem
[17] Obreja, et. al (2005)
[18] idem
[19] idem
[20] idem
[21] Popovici (1991)



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)

| | |
|---|---|
| detail design | **Proiectul de detaliu** poate fi elaborat complet in funcție de tehnologiile și procedurile șantierului constructor.[23] |
| bulkcarier | Aceste limitări au impus și termeni care denumesc un anumit tip de navă, de exemplu Suezmax , Panamax pentru **bulkcariere** sau Capsize pentru cele care nu trec prin canalul Suez.[24] |
| lifting equipment | În decizia cu ce **echipamente de ridicat** trebuie prevazută nava trebuie sa considerăm atât abilitatea navei de a încărca-descărca marfa cu mijloacele proprii cât și posibilitatea de a manipula marfa cu echipamentele portului.[25] |
| IMO | **IMO** – International Maritime Organization. Organizatie internationala implicata in siguranta navei. |
| MARPOL. | **MARPOL.** Regulament obligatoriu al IMO referitor la poluare. |
| SOLAS | **SOLAS – Safety of life at Sea –** Regulament obligatoriu IMO privind salvarea (siguranța) vieții pe mare.[26] |
| length between perpendiculars | Lungimea între perpendiculare (**length between perpendiculars**) Lbp sau Lpp. |
| block | **Coeficientul bloc** (**block coefficient**) $C_B = d/L_{pp}BT$[27]<br><br>**Coeficientul bloc** indică dacă forma navei este plină sau fină si dacă plutirile vor avea un unghi mare de intrare la capete[28] |
| summer freeboard | Dupa corectiile bordului liber de baza se ajunge la **bordul liber de vara (Summer freeboard)** care este distanta masurată în bordaj de la exteriorul punții de bord liber până la exteriorul liniei care taie cercul mărcii de bord liber (figura 3.5).[29] |
| The Salvage Association | **Asociatia de salvare (The Salvage Association)** serveste industria asigurărilor în scopul evaluării costului reparațiilor.[30] |
| launching curves | Datele calculului se prezintă sub forma unor **curbe de lansare (*launching curves*)**[31] |
| prismatic hump | Cocoașa pentru *N*=3 este denumită **cocoașa prismatică (prismatic hump)** deoarece este afectată de coeficientul prismatic al navei.[32] |
| turbulent flow | La numere mai mari spectrul stabilizat al curgerii se deteriorează si este înlocuit cu un spectru mai confuz denumit **curgere turbulenta (turbulent flow).**[33] |
| hydraulically smooth | Acest corp se numește **hidraulic neted (hydraulically smooth).** [34] |
| effective horse power | S-a mai utilizat notația cai putere efectivă, **ehp .**[35] |

[22] idem
[23] Obreja, et. al (2008)
[24]idem
[25] idem
[26] Popovici, et. al (1984)
[27] idem
[28] idem
[29] idem
[30] idem
[31] idem
[32] idem
[33] idem
[34] idem
[35] Obreja, et. al (2004)



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)

| | |
|---|---|
| relative rotative efficiency | Raportul dintre eficiența propulsorului în apa libera si a propulsorului în spatele corpului este numit ca **randament rotativ relativ. (relative rotative efficiency).**[36] |
| effective power | **Conceptul de putere efectivă (effective power)** ($P_E$) poate fi extins la puterea necesară sa fie instalată în scopul obținerii unei viteze date.[37] |
| propulsive coefficient | Daca puterea instalată este puterea la linia de axe (shaft power) ($P_S$), atunci randamentul propuslsiv total (overall propulsive efficiency) este determinat de **coeficientul de propulsie (propulsive coefficient)** (PC) = $P_E$ / $P_S$.[38] |
| aspect ratio | Acest raport al anvergurii pe coardă este denumit **raport de aspect (aspect ratio).**[39] |
| forced oscillation | După ce prima parte se stinge rămâne numai **oscilatia fortata ( forced oscillation).**[40] |
| centre of lateral resistance | Forța perturbatoare acționează în **centrul rezistenței laterale (centre of lateral resistance).**[41] |
| neutral point | Punctul se numeste **punct neutru (neutral point)** și se găsește la circa o treime din lungime de la prova navei.[42] |
| tactical diamètre | **(…) diametrul tactic (tactical diamètre)** este valoarea transferului până când nava schimbă direcția cu 180.[043] |
| pivoting point | **(…) punctul de pivotare (pivoting point)** este piciorul perpendicularei din centrul cercului de giratie pe linia diametrală a navei.[44] |

**Limitations of the study**

The field of naval architecture before 1990 was influenced mainly by Russian translations and few authors had access to English sources.

Another pitfall of the study is the actual tendency of using English textbooks insted of creating Romanian texbook. This tendency is the result of the international market which requires proficient English readers who will work in an international environment having English as lingua franca.

**Conclusion**

The most common English words encountered in Romanian naval architecture textbooks are portcontainer (no Romanian equivalent), deadweight (capacitatea de încărcare), *RO-RO (pentru transportul de vehicule auto), ferry-boat (pentru transportul mijloacelor de transport feroviare).*

The Romanian naval architects' tendency, after 1990, is to keep the original form of the English element whereas the older generations adaptated the English word to the phonetic, orthographic and morphological characteristics of Romanian.

[36] Popovici (1984)
37 Idem
38 idem
39 idem
40 idem
41 idem
42 idem
43 idem
44 idem



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)

**Corpus :**

1. Bidoae, I., (1985) *Indrumar de proiectare pentru Teoria Navei*, Universitatea din Galaţi.
2. Bidoae, I. (1985) *Teoria Navei,* Universitatea din Galaţi.
3. Obreja, D., (2004) *Particularităţile hidrodinamice ale proiectării navelor mici*, Editura Fundaţiei Universitare "Dunărea deJos", Galaţi.
4. Obreja, D., (2005) *Teoria navei. Concepte şi metode de analiză a performanţelor de navigaţie*, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti.
5. Obreja, D., Crudu, L., Păcuraru, S. (2008) "Manevrabilitatea navei", Galati University Press,
6. Obreja, D., Manolache L., Popescu G. (2003) "Bazele proiectării preliminare a navei", Editura ACADEMICA, Galaţi.
7. Popovici, O., Chirică, I., Ioan, A. (1984) *Calculul şi construcţia navei*, Universitatea din Galaţi.
8. Popovici, O., Ioan, A., Domnişoru, L. (1991) *Construcţia, amenajarea şi exploatarea navei,* Univ. din Galaţi.

**References :**

1. Bussmann, H. (2006) *Routledge Dictionary of Language and Linguistics*, London and New York: Routledge.
2. Corr, R. (2003) Anglicisms in German Computing Terminology. Available online at http://www.cs.tcd.ie/courses/csll/corrr0203.pdf.
3. Crystal, D. (1995) *The Cambridge Encyclopedia of the English Language*, London: BCA.
4. Filipovic, R., (2000) *Historical-Primary Etymology vc. Secondary Etymology of Anglicisms in European Languages*. In Bugarki, R, Mišeska, O., Radovanovid, M., 2000. History and perspectives of language study: papers in honor of Ranko Bugarski. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company.
5. Forest, C. & Boudreau, D. (1999) *Dictionnaire des Anglicismes* le Colpron. 4th ed. Montreal : Beauchemin.
6. Fortin, M. (2009) *Anglicisms in the French Language:A comparative study of English loanwords in French from France and Quebec*, Mid Sweden University Department of Humanities English studies.
7. Görlach, M., (2002) *Still more Englishes.* Amsterdam: John Benjamins Publishing Company.
8. Görlach, M., (2003) *English words abroad.* Amsterdam: John Benjamins Publishing Company. http://www.bartleby.com/186/9.html
9. Seidlhofer, B. (2001) *Closing a Conceptual Gap: the Case for a Description of English as alingua franca*. Oxford: Blackwell Publishers.
10. Tornier, J. (1998) *Les Mots Anglais du Français*. Paris : Belin
11. Vinay, J.P., Darbelnet, J., Sager, J.C., Hamel, M.J., (1995). *Comparative stylistics of French and English: A Methodology for Translation.* Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins.
12. Walter, H. (1998) *Le Français dans tous les Sens*. Paris : Robert Laffont.



BDD-A22312 © 2014 "Petru Maior" University Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 00:54:17 UTC)