

10. Οδηγώντας στην Κύπρο: η ορολογία της οδικής κυκλοφορίας

**Φρειδερίκος Βαλετόπουλος
Μαριάννα Κατσογιάννου**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το άρθρο αυτό παρουσιάζει μέρος έρευνας με αντικείμενο την ορολογία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) στην Ελλάδα και την Κύπρο. Η εργασία βασίστηκε αφενός στην αποδελτίωση του εκπαιδευτικού υλικού που διατίθεται στους εκπαιδευόμενους οδηγούς στις δύο χώρες και αφετέρου στην αντιπαραβολή των αποδελτιωμένων όρων με τα αντίστοιχα δεδομένα του προφορικού λόγου από την κοινή νεοελληνική και την κυπριακή. Το ζήτημα παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, ιδιαίτερα ύστερα από την προσπάθεια εκσυγχρονισμού της ορολογίας στην Ελλάδα και την Κύπρο, η οποία συνοδεύεται από συστηματική προσπάθεια απόδοσης των όρων στα ελληνικά. Τελικός στόχος της εργασίας είναι η δημιουργία ενός δι-διαλεκτικού λεξικού (νεοελληνική κοινή - κυπριακή) σε ηλεκτρονική μορφή, με δυνατότητα διάθεσης στο διαδίκτυο.

Driving in Cyprus and the terminology of traffic regulations

**Freiderikos Valetopoulos
Marianne Katsoyannou**

SUMMARY

The present article examines the terminology used in the Traffic Regulations both of Greece and Cyprus. The research is based on the one hand on a corpus compiled from educational material that is available to prospective drivers, and on the other hand on a comparison of the technical terminology and relative data of Modern Greek and Greek Cypriot vernacular. Subsequently, the issue of the Traffic Regulations is of particular interest, when attempting to modernize and attribute the terminology in Greek. Final objective of this research is to create an electronic bi-dialectal dictionary (Modern Greek – Cypriot Greek) that could be made available through the Internet.

1. Στόχοι και πηγές της έρευνας

Στην εργασία αυτή παρουσιάζουμε μια σειρά από προκαταρκτικές παρατηρήσεις που αφορούν την ορολογία του γνωστικού τομέα του αυτοκινήτου και ειδικότερα της οδικής κυκλοφορίας. Απώτερος στόχος της έρευνας είναι η σύνταξη ενός λεξικού όρων και εκφράσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) που χρησιμοποιούνται σε δύο ποικιλίες της ελληνικής γλώσσας, την κοινή νεοελληνική (στο εξής ΚΝΕ) και την κυπριακή. Ο όγκος των δεδομένων που έχει συγκεντρωθεί μέχρι στιγμής, μπορεί να θεωρηθεί αντιπροσωπευτικός και επαρκής για μια πρώτη προσέγγιση του αντικειμένου.

Το σώμα κειμένων που χρησιμοποιήσαμε ως βάση της έρευνας αποτελείται από τα εκπαιδευτικά βοηθήματα που προτείνονται στους μαθητευόμενους οδηγούς στην Ελλάδα και την Κύπρο [1]. Από την αποδελτίωση των εγχειριδίων αυτών, προέκυψε ένα πρώτο σύνολο από όρους του γραπτού λόγου, που συμπληρώθηκε στη συνέχεια με τους αντίστοιχους όρους του προφορικού λόγου, όποτε αυτοί ήταν διαφορετικοί. Το αποτέλεσμα της εργασίας αυτής είναι ένας κατάλογος από 579 όρους της ΚΝΕ και της κυπριακής. Όλοι οι όροι που συγκεντρώσαμε εντάσσονται στο γνωστικό τομέα <μεταφορές> και μπορούν να διακριθούν στους υποτομείς <οδική κυκλοφορία>, <μηχανολογία αυτοκινήτου> και <τμήματα αυτοκινήτου>, ακολουθώντας την ταξινόμηση LENOCH (την οποία επιλέξαμε με κριτήριο ότι είναι αυτή που έχει υιοθετήσει το EURODICAUTOM). Είναι ενδιαφέρον να σημειώσουμε ότι η ορολογία της μηχανολογίας και των τμημάτων του αυτοκινήτου προέρχεται κυρίως από το εγχειρίδιο της ΚΝΕ, ενώ το κυπριακό εγχειρίδιο είναι μάλλον φτωχό σε όρους από αυτούς τους τομείς. Η διαφορά θα πρέπει μάλλον να αποδοθεί στο γεγονός ότι, αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στην Κύπρο, στην Ελλάδα η μηχανολογία του αυτοκινήτου αποτελεί μέρος της εξεταστέας ύλης των υποψήφιων οδηγών [2].

Στην παρούσα φάση, θα περιοριστούμε στην ανάλυση της γλώσσας των δύο εγχειριδίων. Έτσι, ξεκινώντας από μια γενική παρουσίαση των χαρακτηριστικών της προφορικής και της γραπτής μορφής των δύο ποικιλιών που θα μας απασχολήσουν, θα εστιάσουμε την προσοχή μας σε τομείς όπως είναι το λεξιλόγιο και η σύνταξη. Ειδικότερα, θα επικεντρωθούμε στα παρακάτω θέματα:

- α. θεωρητικά προβλήματα που τίθενται από τη μελέτη των όρων, όπως είναι για παράδειγμα η συνωνυμία και η πολυσημία ή οι δάνειες λέξεις και η ενσωμάτωσή τους, τόσο στο γραπτό όσο και στον προφορικό λόγο,
- β. ύφος και συντακτικές δομές που χρησιμοποιούνται στα εγχειρίδια,

γ. προοπτικές της έρευνας για δημιουργία νέων γλωσσικών πόρων σε ένα ειδικευμένο θεματικό πεδίο, όπως αυτό που εξετάζουμε.

Πριν προχωρήσουμε στην παρουσίαση των πιο πάνω ζητημάτων, θα πρέπει να αναφέρουμε και μια ιδιαιτερότητα του αντικειμένου μας: όπως συμβαίνει και σε άλλες περιπτώσεις όπου η ορολογία δε συνδέεται με την ανάπτυξη κάποιου επιστημονικού τομέα, οι όροι δεν κατασκευάζονται ειδικά για να περιγράψουν μια αφηρημένη έννοια ή ένα δομημένο τμήμα της ανθρώπινης γνώσης, αλλά κυρίως για να καλύψουν επικοινωνιακές ανάγκες ονοματοθεσίας σε σχέση με συγκεκριμένες, αλλά όχι απαραίτητα συγκροτημένες ή αυστηρά οργανωμένες δραστηριότητες του εμπειρικού κόσμου [3]. Όπως θα δούμε στη συνέχεια, η παρατήρηση αυτή είναι σημαντική, γιατί οι συνθήκες στις οποίες αναφέρεται επηρεάζουν το σχηματισμό των όρων και τη χρήση τους στα κείμενα που μελετάμε.

2. Γραπτή έναντι προφορικής ορολογίας στην ΚΝΕ και την κυπριακή

Ένα βασικό χαρακτηριστικό που προέκυψε από τη μελέτη του σώματος κειμένων είναι ότι, και για τις δύο ποικιλίες που εξετάζουμε (ΚΝΕ και κυπριακή), υπάρχει απόσταση ανάμεσα στην ορολογία του γραπτού και του προφορικού λόγου, καθώς πολλοί από τους όρους που βρίσκουμε στα εγχειρίδια διαφέρουν από αυτούς που χρησιμοποιούνται στην καθημερινή ομιλία. Οι περισσότερες αποκλίσεις εντοπίζονται στους υποτομείς <μηχανολογία αυτοκινήτου> και <τμήματα αυτοκινήτου>, αντίθετα από την ορολογία που αναφέρεται στον ΚΟΚ και η οποία εμφανίζεται πιο σταθερή – πιθανότατα επειδή πρόκειται για διαφορετικό, πιο επίσημο, είδος λόγου.

Στην ΚΝΕ, η διαφορά μεταξύ γραπτής και προφορικής ορολογίας εμφανίζεται είτε ως κατάλοιπο της χρήσης της καθαρεύουσας, είτε ως αποτέλεσμα δανεισμού. Στην πρώτη περίπτωση, βρίσκουμε στα εγχειρίδια όρους όπως:

φωτεινός σηματοδότης αντί /fa'nari/,
κύρτωμα αντί /sa'mari/,

ενώ στη δεύτερη, διαπιστώνουμε διαφορές του τύπου:

δείκτης κατεύθυνσης αντί /flas/,
χώρος στάθμευσης αντί /'parking/.

Στη κυπριακή, η κατάσταση είναι σαφώς πιο περίπλοκη. Στον προφορικό λόγο χρησιμοποιείται η ομιλούμενη κυπριακή, η οποία αποτελείται από ένα σύνολο τοπικών ιδιωμάτων, διαθέτει όμως και μια κοινή, «αστική» ποικιλία που αναγνωρίζεται ως πιο επίσημη και στην οποία έχουν πρόσβαση όλοι οι ομιλητές, άλλοι σε μεγαλύτερο και άλλοι σε

μικρότερο βαθμό. Η κοινή αυτή είναι η ποικιλία την οποία έχουμε υπόψη μας στην παρούσα εργασία, όταν αναφερόμαστε στην κυπριακή.

Στο γραπτό λόγο, χρησιμοποιείται μια ποικιλία της ΚΝΕ με εμφανείς επιδράσεις από την κυπριακή· πρόκειται για μια «επαρχιακή νόρμα» [4] της ελληνικής γλώσσας που είναι αναγνωρίσιμη χάρη στο γεγονός ότι διαφέρει συστηματικά, δηλαδή σε όλα τα επίπεδα ανάλυσης της γλώσσας, από τη μορφή της ΚΝΕ που χρησιμοποιείται στην Ελλάδα. Στην Κύπρο, ο ρόλος της ποικιλίας αυτής στην καθημερινή επικοινωνία είναι ανάλογος με αυτόν που έπαιξε παλιότερα η καθαρεύουσα στην Ελλάδα: είναι η μορφή της γλώσσας που επικρατεί στο γραπτό λόγο, ιδιαίτερα στα έντυπα που χρησιμοποιούνται για τις συναλλαγές των πολιτών με το κράτος, ενώ στον προφορικό λόγο εμφανίζεται σε περιστάσεις που χαρακτηρίζονται από κάποια επισιμότητα. Δεν έχουμε τη δυνατότητα να επεκταθούμε εδώ σε περιγραφή της γλωσσικής αυτής μορφής [5], πρέπει όμως να τονίσουμε ότι, για το είδος λόγου που εξετάζουμε, η χρήση όρων που δεν υπάρχουν (και καμιά φορά δεν είναι καν κατανοητοί) στην ΚΝΕ που χρησιμοποιείται στην Ελλάδα αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό. Το παράδειγμα που ακολουθεί προέρχεται από συνομιλία με υπάλληλο δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος προσπαθεί να εξηγήσει στον εξ Ελλάδος συνομιλητή του τη διαδικασία εκτελωνισμού ενός αυτοκινήτου:

Μέχρι να πάρετε άδεια διάθεσης, πρέπει να βάλετε το αυτοκίνητο σε αποθήκη αποταμίευσης.

Όπως βλέπουμε, ακόμη και αν ορισμένοι όροι έχουν κάποιες πιθανότητες να γίνουν κατανοητοί από τα συμφραζόμενα, όπως είναι η *άδεια διάθεσης* (από το αγγλικό *disposal permit*), υπάρχουν και όροι που παραμένουν απολύτως αδιαφανείς για τον ομιλητή της ΚΝΕ, όπως για παράδειγμα η *αποθήκη αποταμίευσης* (από το αγγλικό *bonded warehouse*).

Γενικά, η μελέτη των ισοδυναμιών ανάμεσα στις δύο ποικιλίες δείχνει ότι η απόδοση μιας έννοιας σε καθεμία από αυτές μπορεί να γίνεται με λεξικές μονάδες των οποίων η σημασία άλλοτε επηρεάζεται από την επαφή με μία ξένη γλώσσα (για παράδειγμα, μέσω της υιοθέτησης μεταφραστικών δανείων) και άλλοτε καθορίζεται από ενδογλωσσικές διαδικασίες σχηματισμού λέξεων και όρων. Για να δώσουμε μερικά παραδείγματα από την κυπριακή, το ουσιαστικό *τροχαία* χρησιμοποιείται στην ποικιλία αυτή αποκλειστικά με τη σημασία «κίνηση, κυκλοφορία». Έτσι, το σήμα που βλέπουμε εδώ διαβάζεται, σύμφωνα με το εγχειρίδιο που μελετήσαμε, «προτεραιότητα στην τροχαία της δικής σου κατεύθυνσης». Εξάλλου, στο ίδιο σώμα κειμένων συναντάμε παραδείγματα όπως:



*Οι δυσκολίες αυξάνονται με τη συνεχή πύκνωση της τροχαίας,
... γραμμοχάραξη λωρίδων πορείας για κατεύθυνση της τροχαίας.*

Η σημασία αυτή διατηρείται και στους πολυλεκτικούς όρους όπως *φώτα τροχαίας, σήματα τροχαίας, νησίδα τροχαίας* κ.ά., ενώ σε καμία περίπτωση δε βρίσκουμε τη σημασία που έχει η λέξη στην ΚΝΕ, όπου *Τροχαία* σημαίνει το τμήμα της αστυνομίας που είναι αρμόδιο για την τροχαία κίνηση.

Ανάλογο είναι και το παράδειγμα του ρήματος *διασταυρώνω*, το οποίο στην κυπριακή σημαίνει «διασχίζω το δρόμο, περνώ απέναντι» και είναι συχνά αμετάβато, π.χ.

Όταν ο δρόμος είναι ελεύθερος, διασταυρώνετε με γοργό βήμα.

Αν και στα παραδείγματα που δώσαμε μέχρι τώρα μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η διαφοροποίηση μεταξύ κυπριακής και ΚΝΕ οφείλεται κυρίως στην επίδραση της αγγλικής, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου η σημασιολογική απόκλιση είναι ενδογλωσσική και οφείλεται είτε στη συγκεκριμένη χρήση των όρων είτε στο διαφορετικό τρόπο εκμετάλλευσης των μορφολογικών και σημασιολογικών στοιχείων στα οποία βασίζεται ο σχηματισμός. Ας δούμε μερικά παραδείγματα:

κυπριακή	ΚΝΕ
<i>αστυνομικός</i>	<i>τροχονόμος</i>
<i>γραμμή</i>	<i>ευθεία</i>
<i>πισινή</i>	<i>όπισθεν</i>
<i>δεξιά πισινή, αριστερή πισινή</i>	<i>οπισθογωνία</i>
<i>είσοδος κόλπου, έξοδος κόλπου</i>	–

Το φαινόμενο είναι ιδιαίτερα περίπλοκο καθώς εμφανίζει πολλές διαβαθμίσεις και, όπως μπορεί κανείς να διαπιστώσει μελετώντας τα κείμενα από τα οποία προέρχονται τα παραδείγματά μας, δεν αφορά αποκλειστικά σημασιολογικές διακρίσεις, αλλά ένα συνδυασμό σημασιολογίας, σύνταξης, φρασεολογίας και ενδεχομένως πραγματολογικών παραμέτρων.

3. Λεξιλόγιο και σημασιολογικές σχέσεις

3.1. Εσωτερική δομή των όρων

Όπως συμβαίνει σε όλες τις επιστημονικές και τεχνικές υπογλώσσες, οι πολυλεκτικοί όροι είναι εξαιρετικά συνηθισμένοι. Ενδεικτικά, παραθέτουμε μερικά παραδείγματα από τις βασικές κατηγορίες σύνθετων ουσιαστικών στην κυπριακή. Εκτός από τα μονολεκτικά

σύνθετα (π.χ. *αυτοκινητοδηγός*, *γραμμοχάραξη* κ.ά.) συχνά συναντούμε όρους δύο λέξεων, όπως *διασταύρωση πεζών*, *κόκκινο φως*, *μειωτής ταχύτητας* κ.ά. Ακόμη περισσότερα όμως φαίνεται ότι είναι τα σύνθετα που προέρχονται από ανάπτυξη διλεκτικών όρων ή από απλοποίηση τριλεκτικών, όπως:

κίτρινη γραμμή > *διπλή κίτρινη γραμμή*, *κίτρινη συνεχής γραμμή* κ.ά.,
επίπεδη διασταύρωση > *επίπεδη ελεγχόμενη διασταύρωση*
επίπεδη ελεγχόμενη διασταύρωση > *επίπεδη μη ελεγχόμενη διασταύρωση*,
αριθμός εγγραφής οχήματος = *αριθμός εγγραφής*,
κυκλικός κυκλοφοριακός κόμβος = *κυκλικός κόμβος* ή
κυκλικός κυκλοφοριακός κόμβος = *κυκλοφοριακός κόμβος*.

ενώ οι πολυλεκτικοί όροι που δεν επιδέχονται κανενός είδους απλοποίηση (π.χ. *ελεγχόμενο τετράγωνο διασταύρωσης*), είναι η πιο σπάνια κατηγορία.

3.2. Δάνειες λέξεις

Η ορολογία του αυτοκινήτου υπήρξε για πολύ καιρό πρόσφορο έδαφος δανεισμού ξένων όρων, ιδιαίτερα για την ονομασία των μερών του αυτοκινήτου και για την απόδοση μηχανικών και μηχανολογικών όρων. Οι ξένοι όροι, άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο προσαρμοσμένοι μορφοφωνολογικά, πολύ συχνά επικράτησαν των ισοδύναμων που πρότεινε η ΚΝΕ, όχι μόνο στον προφορικό αλλά και στο γραπτό λόγο. Η παρατήρηση αυτή ισχύει εξίσου και για τις δύο ποικιλίες. Παραδείγματα:

μπουζί, *ντεμπραγιάζ*, *φρένο* αντί *αναφλεκτήρας*, *συμπλέκτης*, *πέδη*, στην ΚΝΕ,
σπαρκ, *κλατς*, *στόππερ* αντί *αναφλεκτήρας*, *συμπλέκτης*, *πέδη* στην κυπριακή.

Χαρακτηριστική είναι η διαφορά ως προς την προέλευση των δανείων, τα οποία για την ΚΝΕ προέρχονται κατά κύριο λόγο από τη γαλλική γλώσσα, αλλά για την κυπριακή προέρχονται από την αγγλική [6].

Η κατάσταση είναι διαφορετική για την ορολογία του ΚΟΚ, όπου τα απευθείας δάνεια (με δανεισμένη και τη μορφή και τη σημασία της λέξης) είναι ελάχιστα. Αυτό που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι ότι και στον τομέα αυτό οι δύο γλωσσικές ποικιλίες που εξετάζουμε διαφέρουν ως προς τα δάνεια που έχουν υιοθετήσει.

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο εγχειρίδιο του ελληνικού ΚΟΚ προέρχονται κατά βάση από το λογίο λεξιλόγιο της ΚΝΕ. Για τις ελάχιστες εξαιρέσεις που καταγράψαμε, όπως *STOP* και *point-system*, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι πέρασαν στο γραπτό λόγο επειδή έχουν

ήδη επικρατήσει στον προφορικό, και επομένως είναι σημαντικοί για την κατανόηση του κειμένου. Ακόμη και έτσι όμως, στο πλαίσιο μιας γενικότερης πολιτικής εξοβελισμού των ξένων λέξεων, οι όροι αυτοί χρησιμοποιούνται στο εγχειρίδιο παρενθετικά, ως επεξηγηματικοί των ελληνικών όρων – που είναι αντίστοιχα *υποχρεωτική διακοπή πορείας* και *Σ.Ε.Σ.Ο (Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών)*.

Τα δεδομένα από το γραπτό λόγο της κυπριακής είναι αρκετά διαφορετικά, καθώς, όπως θα δείξουμε παρακάτω, οι ξένοι όροι λειτουργούν περισσότερο ως συνώνυμα παρά ως δάνεια τα οποία πρέπει να αποδοθούν με ελληνικά ισοδύναμα. Αγγλικοί όροι όπως *three point* και *ράουντ απάουτ* χρησιμοποιούνται συστηματικά (γραμμένοι όπως τους παρουσιάζουμε εδώ) και χωρίς να συνοδεύονται απαραίτητως από τους αντίστοιχους ελληνικούς όρους. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι όροι αυτοί χρησιμοποιούνται και στον προφορικό λόγο, με μοναδική εξαίρεση το /'χαιγυει/ της προφορικής γλώσσας, που αποδίδεται στο εγχειρίδιο με το ελληνικό του ισοδύναμο (*αυτοκινητόδρομος*).

3.3. Πολυσημία και συνωνυμία

Είναι γνωστή η αντίφαση ανάμεσα στη θεωρητική τοποθέτηση που αντιμετωπίζει τους όρους ως μονόσημες μονάδες [7] και την πολυσημία που συναντάμε μελετώντας την ορολογία συγκεκριμένων γνωστικών τομέων [8]. Στην περίπτωση μας, το φαινόμενο εντείνεται από το γεγονός ότι ο γνωστικός τομέας που εξετάζουμε δεν ανήκει στο χώρο της επιστήμης, με αποτέλεσμα τόσο η οριοθέτηση των εννοιών, όσο και η χρήση των όρων να μην υπόκεινται σε ιδιαίτερα αυστηρούς περιορισμούς. Προκύπτει έτσι αφενός μια τάση πολυσημίας και αφετέρου ένας σχετικά υψηλός βαθμός ορολογικής ασυνέπειας. Όπως είναι αναμενόμενο, η πολυσημία εμφανίζεται κυρίως στους τύπους που προέρχονται από τον προφορικό λόγο (και όχι από το γραπτό). Τα παραδείγματα που έχουμε στη διάθεσή μας εντοπίζονται κυρίως στον τομέα της μηχανολογίας και των τμημάτων του αυτοκινήτου, π.χ. στην κυπριακή έχουμε:

- /ja'li/ 1. *παρμπρίζ* (συνώνυμα: *υαλοπίνακας, ανεμοθώρακας*),
 2. *κεντρικός καθρέφτης του αυτοκινήτου*.

Πολλές φορές πρόκειται για όρους που χρησιμοποιούνται σε περισσότερους από έναν υποτομείς με διαφορετικές σημασίες, π.χ. στην ΚΝΕ:

- /fa'naria/ 1. *φώτα αυτοκινήτου* (υποτομέας <τμήματα αυτοκινήτου>)
 2. *φωτεινοί σηματοδότες* (υποτομέας <ΚΟΚ>).

Αν περιοριστούμε στην ορολογία του ΚΟΚ, παρατηρούμε ότι αυτή η τάση πολυσημίας φαίνεται να είναι πρακτικά ανύπαρκτη στην ΚΝΕ και να περιορίζεται σημαντικά στην κυπριακή. Παρόλα αυτά, βρίσκουμε μερικά παραδείγματα, π.χ. τις δύο σημασίες του όρου *άσπρη γραμμή* στην κυπριακή:

- άσπρη γραμμή*
1. γραμμή κάθετη στον άξονα του δρόμου, που σημαίνει ότι πρέπει ο οδηγός να διακόψει την πορεία του οχήματος υπακούοντας στο σήμα STOP,
 2. γραμμή παράλληλη στον άξονα του δρόμου, που δηλώνει την οριοθέτηση των λωρίδων κυκλοφορίας.

Ενώ η πολυσημία συναντάται, κατά κύριο λόγο, στην προφορική ορολογία, ο γραπτός λόγος χαρακτηρίζεται από τα φαινόμενα της πολυτυπίας και της συνωνυμίας, δηλαδή από την ύπαρξη πολλών παραλλαγών του ίδιου όρου ή και πολλών διαφορετικών όρων για μια μόνο έννοια.

Στην ΚΝΕ, η συνηθέστερη περίπτωση συνωνυμίας στο γραπτό λόγο οφείλεται σε παράλληλη χρήση ενός δανείου ή τύπου παράγωγου από δάνειο με τον αντίστοιχο τύπο της ελληνικής (συνήθως λόγιο), π.χ.

- σταθμεύω* = *παρκάρω* < γαλλ. *parquer*,
συσσωρευτής = *μπαταρία* < γαλλ. *batterie*,
απόσταση πεδήσεως = *απόσταση φρεναρίσματος* < γαλλ. *distance de freinage*.

Υπάρχει όμως και ένα άλλο είδος συνωνυμίας, όταν σε μια έννοια αντιστοιχούν δύο ονομασίες με φρασεολογική ή υφολογική διαφορά μεταξύ τους. Παραδείγματα:

- στοίχος* = *λωρίδα* (*κυκλοφορίας*),
φώτα διασταυρώσεως = *μεσαία φώτα*,
απόσταση πεδήσεως = *απόσταση τροχοπεδήσεως*.

Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούμε να αποδώσουμε το φαινόμενο αυτό στην ανάγκη να τονιστεί μια συγκεκριμένη πλευρά της σημασίας κάποιου όρου. Για παράδειγμα, ο όρος *απόσταση στάσεως* δίνει έμφαση στην υποχρέωση του οδηγού να σταματήσει το όχημα, ενώ ο συνώνυμος όρος *απόσταση ακινητοποιήσεως* τονίζει περισσότερο το γεγονός ότι δεν πρόκειται για απλή ανακοπή της πορείας, αλλά ότι το όχημα πρέπει να παραμείνει εντελώς ακίνητο.

Στην κυπριακή, η πολυτυπία οφείλεται σε διάφορους λόγους. Στο γραπτό λόγο, έχουμε πολλά συνώνυμα από τα οποία το ένα προέρχεται από τον ελληνικό κώδικα και το άλλο είτε

είναι αναβίωση αρχαίας λέξης ή νεολογικός σχηματισμός της κυπριακής που δεν υπάρχει στην ΚΝΕ, είτε αποτελεί μετάφραση αγγλικού όρου. Παραδείγματα:

λωρίδα πορείας = γραμμή πορείας,
προειδοποιητική πινακίδα = προειδοποιητήριο σήμα,
γεννήτρια = μπαταρία < αγγλ. battery (:) γαλλ. batterie (:)
διάβαση πεζών = διασταύρωση πεζών < αγγλ. pedestrian crossing.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η ενδιαφέρουσα υποπερίπτωση που προκύπτει από την ταυτόχρονη χρήση δύο διαφορετικών συστημάτων μέτρησης. Είναι αξιοσημείωτο ότι για τους ομιλητές της κυπριακής η κατάσταση αυτή δε δημιουργεί πρόβλημα, καθώς εμφανίζονται να είναι παθητικοί τουλάχιστον γνώστες της παλαιότερης μονάδας μέτρησης, που είναι ο πόδας. Έτσι, στον κυπριακό ΚΟΚ βρίσκουμε προτάσεις όπως:

Όταν λιγότερα από έξι οχήματα κινούνται μαζί προς την ίδια κατεύθυνση θα πρέπει να διατηρούν μεταξύ τους απόσταση τουλάχιστον 120 πόδια. Όταν τα οχήματα που κινούνται μαζί είναι περισσότερα από έξι (...) να διατηρείται απόσταση τουλάχιστον 300 μέτρων.

Με τον ίδιο τρόπο, τα όρια ταχύτητας αναφέρονται στο εγχειρίδιο σε *μίλια* τα οποία κατά κανόνα μεταφράζονται και σε *χιλιόμετρα*, ενώ αντίθετα στις πινακίδες της σήμανσης που βλέπουμε στους δρόμους η μόνη μονάδα που χρησιμοποιείται είναι το *χιλιόμετρο* – όπως εξάλλου γίνεται και στον προφορικό λόγο.

Η μέτρηση των αποστάσεων όμως αποτελεί εξαίρεση, καθώς η τάση που επικρατεί στον προφορικό λόγο είναι να προτιμώνται τα δάνεια (πάντοτε από την αγγλική), τα οποία χρησιμοποιούνται με μεγαλύτερη συχνότητα από τους ελληνικούς όρους. Τα παραδείγματα που παραθέτουμε προέρχονται από σύγκριση των προφορικών δεδομένων που συγκεντρώσαμε με την ορολογία του κυπριακού εγχειριδίου:

/'gauntaraut/ αντί *κυκλικός (κυκλοφοριακός) κόμβος*,
/'xazartlaits/ αντί *σήμα κινδύνου* (πρόκειται για τα */a'larm/* της ΚΝΕ, που αναφέρονται στο εγχειρίδιο ως *δείκτες φώτων έκτακτης ανάγκης*), ακόμη και
/alt/ αντί *στοπ* (για το σήμα υποχρεωτικής στάσης).

Η συχνότητα εμφάνισης των όρων αυτών και η αβίαστη χρήση τους από τους φυσικούς ομιλητές μας οδηγεί να τους αναλύσουμε μάλλον ως ιδιαίτερη κατηγορία συνωνύμων, παρά ως μεταφραστικά ισοδύναμα. Χαρακτηριστικό είναι εξάλλου ότι αυτό το είδος συνωνυμίας εμφανίζεται ακόμη και στο γραπτό λόγο, όπου ο αγγλικός όρος παρατίθεται δίπλα στον

ελληνικό, προφανώς σε μια προσπάθεια αντικατάστασης της αγγλικής με την ελληνική ορολογία. Στις περισσότερες περιπτώσεις προηγείται η μετάφραση και ακολουθεί ο αγγλικός όρος σε παρένθεση, γραμμένος με ελληνικό ή λατινικό αλφάβητο:

*οι δίσκοι ασφαλείας (SAFETY DISCS) και που [sic] τους συναντούμε,
κυκλικός κυκλοφοριακός κόμβος (ράουντ απάουτ),
έλλειψη νερού στο ψυγείο «ΡΑΔΙΑΤΕΡ»,*

αν και το αντίθετο, δηλαδή να προηγείται ο ξένος όρος και να ακολουθεί σε παρένθεση το ελληνικό ισοδύναμο, δεν αποκλείεται εντελώς:

*... είναι ενωμένο με το καρμπυρατέρ (εξαερωτής),
πότε χρησιμοποιείτε το τσοκ (αέρα);*

Και στις δύο περιπτώσεις, παρατηρούμε ότι το ελληνικό αλφάβητο χρησιμοποιείται όταν ο ξένος όρος είναι στην πραγματικότητα πιο οικείος στους ομιλητές από ό,τι ο ελληνικός: μπορούμε να θεωρήσουμε ότι έχουμε εδώ μια ουσιαστική ένδειξη για το βαθμό ενσωμάτωσης των όρων αυτών στο λεξιλόγιο της γλώσσας υποδοχής.

4. Γενικές παρατηρήσεις στη σύνταξη και το ύφος

Όταν μια φυσική γλώσσα αρχίζει να χρησιμοποιείται για να εκφράσει τις επικοινωνιακές ανάγκες ενός ειδικού θεματικού πεδίου, αναπτύσσει και ορισμένες ιδιαιτερότητες, ορισμένα μορφολογικά και συντακτικά γνωρίσματα, τα οποία στη συνέχεια παγιώνονται ως εκφραστικά πρότυπα και γίνονται ιδιαίτερα -και πολλές φορές αποκλειστικά- χαρακτηριστικά της υπογλώσσας που τους αντιστοιχεί [9]. Το φαινόμενο αυτό συναντάται γενικά στον επιστημονικό και τεχνικό λόγο και παίρνει ποικίλες μορφές, ανάλογα με τον επιμέρους τομέα της γνώσης και την υπογλώσσα στην οποία εμφανίζεται. Από θεωρητική άποψη, είναι σημαντικό να διευκρινίσουμε ότι μια υπογλώσσα δεν αποτελεί δείγμα (με τη στατιστική έννοια), αλλά υποσύνολο μίας γλώσσας. Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι το σύνολο των χαρακτηριστικών της, αυτό που ο Halliday ονομάζει «τεχνική γραμματική» [10], μπορεί να αποτελέσει αυτοτελές αντικείμενο έρευνας.

Ασφαλώς, η διάκριση ανάμεσα στα γενικά χαρακτηριστικά της γλώσσας και τις ιδιαιτερότητες μιας υπογλώσσας δεν είναι πάντοτε εύκολη, ιδιαίτερα στο συντακτικό επίπεδο, όπου η διαφορά εξαρτάται μάλλον από τη συχνότητα εμφάνισης ενός φαινομένου παρά από την παρουσία ή την απουσία του. Για να δώσουμε ένα παράδειγμα από το πεδίο που εξετάζουμε, η σύνταξη των τοπικών επιρρημάτων *εκτός* και *πλησίον* (*απαγορεύεται η στάθμευση πλησίον σε οδικές συνδέσεις,...*), δε θα θεωρηθεί ιδιαίτον χαρακτηριστικό του

κυπριακού εγχειριδίου, γιατί χαρακτηρίζει γενικότερα τη γλωσσική μορφή που ονομάσαμε «επαρχιακή νόρμα» της ΚΝΕ, της οποίας μέρος είναι και η υπογλώσσα του κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Αυτό που μπορούμε να θεωρήσουμε ιδιαιτερότητα σε μια τέτοια περίπτωση, είναι η συστηματική χρήση ενός τέτοιου χαρακτηριστικού και η απουσία εναλλακτικών δομών, τουλάχιστον σε ότι αφορά το γραπτό λόγο.

Αντίστοιχα, στην περίπτωση της ΚΝΕ, παρατηρούμε ότι η «τεχνική γραμματική» του κώδικα οδικής κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται από συστηματική χρήση λεξικών στοιχείων της καθαρεύουσας, λόγιων τύπων (π.χ. γενική θηλυκών ουσιαστικών σε -εως αντί -ης) και συντακτικών δομών χάρη στους οποίους το κείμενο παίρνει πιο επίσημο ύφος. Παραδείγματα:

*τήρηση αποστάσεως ασφαλείας,
διαγραμμίσεις οριοθέτησεως του χώρου κινήσεως των οχημάτων,
το πέραν της οριογραμμής τμήμα ονομάζεται έρεισμα.*

Με άλλα λόγια, το χαρακτηριστικό της λογιότητας ισχύει τόσο για την ΚΝΕ, όσο και για την κυπριακή, παρόλο που πραγματώνεται με διαφορετικά γλωσσικά μέσα σε κάθε ποικιλία. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο παρατηρούμε διαφορές όπως:

Στο ελληνικό εγχειρίδιο:



Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα εκτός των διτρόχων μοτοσυκλετών

Στο κυπριακό εγχειρίδιο:

Απαγορεύεται η διέλευση σε μηχανοκίνητα εκτός από δίτροχες μοτοσυκλέτες

Από καθαρά συντακτική άποψη, το σημαντικότερο χαρακτηριστικό είναι η χρήση δομών όπως είναι οι απρόσωπες εκφράσεις και ο άχρονος ενεστώτας, που έχουν στόχο να δώσουν την εντύπωση της αντικειμενικότητας, αποστασιοποιώντας το συγγραφέα του κειμένου που δεν εμφανίζεται να εκφράζει την προσωπική του γνώμη, αλλά να καταγράφει την πραγματικότητα χωρίς υποκειμενικές παρεμβάσεις. Παραδείγματα:

Διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής και στην πλευρά αυτή του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάθμευση ή υπόκειται σε περιορισμούς, όπως υποδεικνύεται με άλλα μέσα.



(στο ελληνικό εγχειρίδιο)

Κίτρινη διακεκομμένη γραμμή:

Χρησιμοποιείται για να διακόπτεται η συνεχής κίτρινη γραμμή όπου υπάρχει είσοδος ή έξοδος κόλπου, στάσης λεωφορείων ή ένωση δρόμων.

(στο κυπριακό εγχειρίδιο)

Το σημείο στο οποίο παρατηρούμε τις σημαντικότερες διαφορές ανάμεσα στα δύο εγχειρίδια, είναι ο τρόπος με τον οποίο επιτελούνται οι επικοινωνιακές λειτουργίες του κειμένου. Επιγραμματικά, μπορούμε να πούμε ότι το κυπριακό εγχειρίδιο διακρίνεται από πολύ μεγαλύτερη αμεσότητα, με προτίμηση στις κατευθυντήριες δομές που πραγματώνονται κυρίως με προστακτική και με χρήση δεύτερου προσώπου στα ρήματα, συνήθως σε ενικό αριθμό. Ας συγκρίνουμε για παράδειγμα τη διατύπωση:

Όταν τρέχεις με 85 χιλ. την ώρα θέλεις 53 μέτρα για να μπορέσεις να σταματήσεις. Αν βρέχει όμως θα σου πάρει σχεδόν το διπλάσιο για να σταματήσεις.

με αυτήν που βρίσκουμε στο ελληνικό εγχειρίδιο:

Αν το οδόστρωμα είναι υγρό, ο χρόνος που θα απαιτηθεί για να σταματήσετε διπλασιάζεται.

Την ίδια ανάλυση μπορούμε να προτείνουμε και για την επεξήγηση που συνοδεύει την εικόνα του τροχονόμου:

Στο ελληνικό εγχειρίδιο:



Προσοχή. Διακοπή πορείας για όλους τους οδηγούς που κινούνται την [sic] οδό

Στο κυπριακό εγχειρίδιο:

Σταμάτα

Μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα υποπερίπτωση, που προσφέρεται για ανεξάρτητη μελέτη, είναι οι εκφράσεις που αφορούν την ανάγνωση των πινακίδων και των αναγραφών επί του οδοστρώματος. Παρά την λακωνικότητά τους, οι «ειδικές» αυτές εκφράσεις, όπως θα τις ονόμαζε ο Halliday [11], εμφανίζουν ενδογλωσσικές διαφορές τόσο ως προς το λεξιλόγιο και

τη σύνταξη, όσο και ως προς την επικοινωνιακή προσέγγιση που εκφράζουν. Διαβάζουμε για παράδειγμα:

Στο ελληνικό εγχειρίδιο:



Επικίνδυνο κάθετο ρεΐθρο (αυλάκι) ή απότομη κοίλη αλλαγή της κατά μήκος κλίσης της οδού



Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές - η πρώτη δεξιά



Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην αριστερή πλευρά

Στο κυπριακό εγχειρίδιο:

Σκάμμα (τάφρος)

Διπλή στροφή προς τα δεξιά

Ο δρόμος στενεύει στα αριστερά

Το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η μελέτη του πεδίου αυτού είναι ότι στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα σχεδόν αυτόνομο είδος λόγου, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Το επόμενο στάδιο της μελέτης μας θα είναι η ανάλυση αυτών των χαρακτηριστικών στο πλαίσιο μιας προσέγγισης που στοχεύει στην κατανόηση της γραμματικής οργάνωσης με βάση τις λειτουργίες της γλώσσας, την οποία αντιλαμβάνεται ως πηγή διαμόρφωσης εννοιών και νοημάτων.

5. Συμπεράσματα και προοπτικές

Το άρθρο αυτό αποτελεί την πρώτη προσέγγιση ενός συνόλου γλωσσικών δεδομένων που συγκεντρώσαμε με σκοπό τη δημιουργία νέων γλωσσικών πόρων στο θεματικό πεδίο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ειδικότερα, στόχος μας είναι η σύνταξη ενός δι-διαλεκτικού λεξικού όρων με τη μορφή βάσης δεδομένων. Το λεξικό θα είναι αμφίδρομο, δηλαδή οποιαδήποτε από τις γλωσσικές ποικιλίες που εξετάζουμε θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως γλώσσα-πηγή. Η δομή της βάσης δεδομένων έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να υπάρχουν και οι δυνατότητες διάθεσης στο διαδίκτυο και αξιοποίησης του περιεχομένου σε εφαρμογές γλωσσικής τεχνολογίας.

Η προπαρασκευαστική φάση στην οποία αναφερθήκαμε στο παρόν άρθρο, οδήγησε σε μια σειρά από παρατηρήσεις αναφορικά με το λεξιλόγιο και τον τρόπο χρήσης της γλώσσας, οι

οποίες ήταν απαραίτητες για να αποκτήσουμε μια γενική εικόνα του αντικειμένου. Με βάση την εμπειρία αυτή, μπορούμε να καθορίσουμε το πλαίσιο ανάλυσης για την περαιτέρω επεξεργασία του υλικού, η οποία συνίσταται σε σημασιολογική επεξεργασία των λημμάτων και σε ταξινόμηση των εννοιών και των μεταξύ τους σχέσεων. Η ύπαρξη αυτού του θεωρητικού πλαισίου είναι η προϋπόθεση που εγγυάται την ποιότητα των δεδομένων που θα συμπεριληφθούν στις διάφορες τεχνολογικές εφαρμογές.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- [1] Το ελληνικό εγχειρίδιο έχει τίτλο *Θεωρητική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων*, χ.τ., έκδ. Σύλλογος Φίλοι αυτοκινήτου, χ.χ., 344 σ. και το περιεχόμενό του διατίθεται και σε ηλεκτρονική μορφή στην ιστοσελίδα του Κέντρου Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων του Συνεταιρισμού Σχολών Οδηγών Ν. Χανίων (www.ketheyo.gr, 14.06.05). Το κυπριακό εγχειρίδιο έχει τίτλο *Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας*, 64 σ., χωρίς άλλα στοιχεία και από το 2004 κυκλοφορεί και σε αγγλική μετάφραση με τίτλο *Road Traffic Act*, 56 σ.
- [2] Σημειώνουμε όμως ότι αναμένεται μεταρρύθμιση των εξετάσεων και αναθεώρηση της εξεταστικής ύλης στην Κύπρο, η οποία προβλέπει ενσωμάτωση των μηχανολογικών γνώσεων προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση με τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- [3] Για πληρέστερη ανάπτυξη βλ. και Gambier, Yves: «Travail et vocabulaires spécialisés: prolégomènes à une socioterminologie», *Meta* 36/1, 1991, σ. 8-15.
- [4] Καρουλαίμου, Μαριλένα: «Η κυπριακή: διάλεκτος ή ιδίωμα;», στο Χριστίδης, Α.-Φ. (επιμ.): *Η Ελληνική και οι Διάλεκτοί της / La langue grecque et ses dialectes*, Θεσσαλονίκη, Κέντρο Ελληνικής Γλώσσας, 2000, σ. 43-48.
- [5] Θέμα για το οποίο παραπέμπουμε στο Arvaniti, Amalia: «Διμορφία, διγλωσσία και η εμφάνιση της Κυπριακής κοινής», *Recherches en linguistique grecque*, vol. I, Paris, L'Harmattan, 2002, σ. 75-78.
- [6] Βέβαια, πρέπει να αναφέρουμε την ύπαρξη ορισμένων δανείων στην κυπριακή, όπως *ραδιατέρ* (αγγλ. *radiator*, γαλλ. *radiateur*), *καρπουρατέρ* (αγγλ. *carburator*, γαλλ. *carburateur*) και *καπό* (αγγλ. *hood*, γαλλ. *capot*), που θα μπορούσαν να προέρχονται από τη γαλλική γλώσσα (βλ. και Κωνσταντίνου, Κώστας: «Κυπριακή ορολογία για το αυτοκίνητο σε σύγκριση με αυτή της κοινής νέας ελληνικής (ΚΝΕ)» στο *Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία – Πρακτικά 4ου Συνεδρίου*, Αθήνα, ΕΛΕΤΟ, 2003, σ. 85-95), και για τα οποία θα χρειαζόταν ξεχωριστή έρευνα.
- [7] Lerat, Pierre: *Les langues spécialisées*, Paris, PUF, 1995, 201 σ.
- [8] Βλ. π.χ. Gambier, Y. op. cit. Για παραδείγματα από την ελληνική γλώσσα, βλ. Ανανιάδου, Σοφία & Ζερβάνου, Καλλιόπη: «Αναγνώριση όρων σε υπολογιστικά συστήματα: προβλήματα και μέθοδοι», στο Κατσογιάννου, Μ. & Ευθυμίου Ε. (επιμ.): *Ελληνική ορολογία: έρευνα και εφαρμογές*, Αθήνα, Καστανιώτης, 2004, σ. 283-312.
- [9] Lerat, P. op. cit., Λέκκα, Βιολέττα: «Επιστημονικός λόγος: η κοινωνική διάσταση», Κατσογιάννου, Μ. & Ευθυμίου Ε. (επιμ.): *Ελληνική ορολογία: έρευνα και εφαρμογές*, Αθήνα, Καστανιώτης, 2004, σ. 61-88.

[10] Halliday, Michael A.K. & Martin, Jim R. *Writing science literacy and discursive power*, ελλ. έκδοση: *Η γλώσσα της επιστήμης* (μετάφραση Γιαννουλοπούλου, Γ.), Αθήνα, Μεταίχμιο, 2000, 378 σ.

[11] Βλ. Halliday, M.A.K. & Martin, J. R., *op. cit.* σ. 145.

Φρειδερίκος Βαλετόπουλος, freider@ucy.ac.cy

Μαριάννα Κατσογιάννου, marianna@ucy.ac.cy

Πανεπιστήμιο Κύπρου

Ταχυδρ. Κιβ. 20537

1678 Λευκωσία – Κύπρος