



J.M.: Tak. Dlatego nie będę mówił do studentów o *układzie*, lecz o *systemie*. Jest taka definicja tego pojęcia, która mówi, że istotą *systemu* nie jest suma algebraiczna elementów składowych, tylko suma relacji między tymi elementami. W tym sensie można mówić, że układ sygnalizacji świetlnej jednak jest *systemem*. Samo w sobie zielone światło nic nie znaczy, ono ma wartość funkcjonalną tylko dzięki opozycyjnemu istnieniu światła czerwonego. W tym sensie ważniejsza jest ta relacja. Jeśli jest taka relacja, mówi się o *systemowości*.

Z.M.: Skoro o *systemach* mowa, to my mamy taką reklamę urzędnika, w której nazywa się je *komputerowym systemem kontroli regulacji geometrii kół*. Po angielsku wystarcza tu jedno słowo *aligner*, lecz w języku polskim nie ma ono bezpośredniego odpowiednika. Na jakiej zasadzie należy go próbować utworzyć, by tę naszą niewygodną nazwę skrócić do najwyżej dwóch słów?

J.M.: Można próbować tak, jak studenci filologii, gdy nazywają *gramatykę opisową* krótko *opisówką*. Można utworzyć nazwę tylko od głównej funkcji urzędnika, a chyba najlepiej przyjąć oryginalny termin angielski i objaśnić go w potrzebie, dopóki się nie upowszechni...

B.K.: Panie Profesorze, mamy w języku polskim chaos, jeśli chodzi o pisownię nazw spółek. Jedni piszą S.A., inni SA.

J.M.: To wszystko narobił profesor Doroszewski, a mówię to z całym szacunkiem. Przecież we wszystkich współczesnych opracowaniach teoretycznych, gdy się mówi o skrótach, jest napisane, że chociaż przed wojną pisało się U.S.A. (z kropkami), to ostatecznie od któregoś roku skrót literowy w Polsce pisze się bez kropek. Kiedyś jednak, za komuny, bank PKO był jedyną spółką akcyjną w Polsce, a profesor Doroszewski dał mu te dwie kropki, więc tak to poszło do „Słownika poprawnej polszczyzny” z lat 70. Gdy po '89 roku zaczął się wysyp spółek akcyjnych, część z nich

korzystała ze słownika Doroszewskiego. Tak na przykład powstała nazwa *Telewizja Polska S.A.* Inne, w tym także regionalne ośrodki telewizyjne, kierując się nowszą zasadą, wpisywały w swej nazwie SA (bez kropek). Tak też zalecaliśmy zgodnie my, wszyscy językoznawcy. Wówczas jakiś prawnik się przyczepił, że akt założycielski spółki telewizyjnej opiewał na dwie kropki, i w efekcie wszystkie plansze ośrodków trzeba było zmieniać wbrew normie. Co innego *sp. z o.o.*

B.K.: Mamy jeszcze spółki cywilne i niektóre słowniki preferowały pisownię s.c. Są też spółki jawne. Wydaje się, że przez analogię do SA i SC powinny mieć skrót SJ, lecz i tu dochodzi do głosu jakaś ułańska fantazja...

J.M.: Zawsze mówię, że te konwencjonalne zasady są męczące, te duże – małe litery, kropka – bez kropki, coś okropnego. Dotyczy to nie tylko podanego przez Panią przykładu. Mamy w języku polskim następujące zasady: nazwy mieszkańców miast należy pisać małymi literami: *wrocławianin, warszawianin, poznanian, gorzowianin, tarnowianin*; nazwy mieszkańców regionu – oczywiście dużą: *Małopolanin, Wielkopolanin, Ślązak, Poznanian* – w znaczeniu „mieszkaniec Wielkopolski”, *Krakowiak* w znaczeniu „mieszkaniec Małopolski”. Nazwy mieszkańców państw – zawsze dużą: *Fin, Azer, Polak, Czech, Słowak*, ale „Słownik ortograficzny” zezwala mieszkańca Niemieckiej Republiki Demokratycznej napisać *NRD-owiec* albo *enerdowiec* przez małe „e”! Nonsens.

B.K.: W naszym języku branżowym bardzo często pojawia się konstrukcja słowna typu: *urządzenia* (tu pada konkretna nazwa) *dedykowane do (dla) pojazdów dostawczych...*

J.M.: Wiem. O tej *dedykacji* już wielokrotnie słyszałem. To jest fatalny anglicyzm. Bez względu trzeba go zamieniać na *przeznaczone*. *Dedykację* można umieścić na książce, a *dedykować* utwór poetycki lub muzyczny. Oczywiście *dedykować* wyłącznie *komuś*, a nie *do* lub *dla*.

B.K., M.K., Z.M.: Dziękujemy!

J.M.: Jeśli zamierzają Państwo coś z tej rozmowy opublikować, to proszę dokonać jakiegoś montażu. Może tą... *montażownicą*?

FOT. ARCHIWUM

DEKRA 2012 – raport o samochodach używanych

RAPORTY FIRMY DEKRA SĄ OBSZERNE I WIELOASPEKTOWE, CO POZWALA WYKORZYSTYWAĆ JE W PUBLIKACJACH DOSYĆ SUBIEKTYWNIEM. SKONCENTROWALIŚMY SIĘ WIĘC GŁÓWNIEM NA USTALENIACH ISTOTNYCH DLA WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH

Dla nieprofesjonalnych fanów motoryzacji najbardziej atrakcyjne są oczywiście rankingi niezawodności poszczególnych marek i modeli pojazdów. Tu jednak w ostatnich latach nie ma zaskakujących zmian. Przypomina to dowcip o definicji mistrzostw futbolowych: grają różne narodowe drużyny, ale zawsze jest jedna piłka i dwie bramki, a przeważnie wygrywają Niemcy. Z firmy DEKRA żartować w ten sposób nie wypada, gdyż mimo niewątpliwie niemieckich korzeni jest to międzynarodowa organizacja rzeczoznawców, zatrudniająca prawie 30 tysięcy pracowników w ponad 50 krajach, słynąca z rzetelności i obiektywizmu prowadzonych badań.

Ostatni „Raport samochodów używanych DEKRA 2012” został sporządzony w oparciu o szczegółową ocenę stanu technicznego 15 milionów pojazdów (co najmniej 1000 egzemplarzy każdego

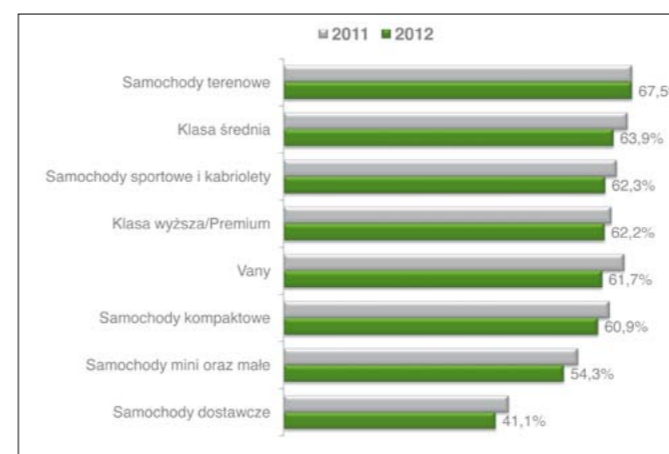
z 280 modeli) ocenianych osobno w 8 ich kategoriach i 3 przedziałach przebiegu (do 50 000 km, 50 001–100 000 km i 100 001–150 000 km). W ocenach uwzględniano jedynie istotne usterki, stwierdzone w trakcie obowiązkowych przeglądów technicznych, pomijając na przykład zużyte opony lub przeterminowaną zawartość apteczki. Dla zobiektywizowania i uściślenia wyników wprowadzono tzw. indeks DMI DEKRA – specjalną metodę obliczeń statystycznej usterkowości. Im ten wskaźnik procentowy jest niższy, tym dany model samochodu odznacza się większą zawodnością.

Ogólne wyniki nie są zbyt optymistyczne, Rzeczoznawcy Dekry stwierdzili bowiem więcej usterek niż przed rokiem. Tym samym wspomniany indeks DMI dla samochodów osobowych spadł z 61,9% do 59,6%. Liczba drobnych usterek po-

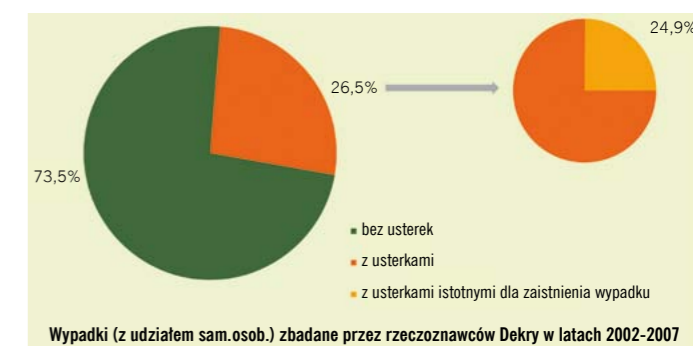
zostaje prawie na takim samym poziomie, udział istotnych usterek zwiększył się natomiast wyraźnie. Zgodnie z oczekiwaniami pojazdy z mniejszym przebiegiem wypadają wyraźnie lepiej od bardziej wystużonych. W kolejnych przedziałach przebiegu udział samochodów z istotnymi usterekami wyniósł odpowiednio: 5,0%, 11,9% i 19,4%.

Ważniejszy dla planowania warsztatowych ofert wydaje się rodzaj stwierdzonych niedomagań. Najczęstsze dotyczyły amortyzatorów, przegubów i tarcz hamulcowych. Defekty elektryki, elektroniki i oświetlenia zajęły w statystyce 19,7%, układu hamulcowego – 11,8%, podwozia i układu kierowniczego – 9,6%, silników (ekologia!) – 8,3%. Liczne były też przypadki wybitych końcówek drążków kierowniczych, uszkodzonych lub skorodowanych przewodów hamulcowych, wycieków oleju z silnika i skrzyni biegów, pęknięć w zawieszaniach. Problem korozji nadwozi odgrywa tu już zdecydowanie drugorzędą rolę.

W raporcie podano też dodatkowo wyniki badań ekspertów Dekry na temat przyczyn wypadków drogowych. Jak widać na załączonym wykresie, ustalenia te różnią się zdecydowanie od statystyk policyjnych, w których przyczyny techniczne stanowią mało istotny margines. ■



FOT. DEKRA



Wypadki (z udziałem sam.osob.) zbadane przez rzeczoznawców Dekry w latach 2002-2007

RAPORT DEKRA 2012 (Z LEWEJ) DOWODZI, ŻE JAKOŚĆ SAMOCHODÓW (LICZONA WG INDEKSU DMI) ULEGŁA W OSTATNIM ROKU POGORSZENIU. STAN TECHNICZNY POJAZDÓW (U GÓRY) MA WIĘKSZY WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU NIŻ TWIERDZI POLICJA