

trajno	okazo, ke → vagonaro kun lokomotivo, → motor-vagonaro aŭ alia trakveturilkompleto kun propra trakcio trafikis sur unu aŭ pluraj → fervojlinioj laŭplane aŭ laŭordone
trajnkompleto	tutaĵo de veturiloj de → trajno
trajnkompleto stirvagona	→ trajnkompleto kun → stirvagono ĉe unu ekstremaĵo kaj lokomotivo ĉe la alia ekstremaĵo, aŭ kun stirvagonoj ĉe ambaŭ ekstremaĵoj kaj meze lokita lokomotivo
trajnkurso	tuta vojo de → trajno laŭ plano aŭ ordono
trajnaparo	tuto el du → trajnoj de la sama kategorio, sur la sama kurso, sed en kontraŭaj direktoj
vagonaro	tutaĵo de vagonoj de → trajno
vagonkombinaĵo	tutaĵo el pluraj vagonoj interligitaj tiel, ke disigo kaj kunigo eblas nur en metiejo, do ne fare de manovristo, sekve ke unuopa vagono ne povas sole funkcii en trafiko

Aldonaĵo

Al ĉi tiu TeKu estas donita folio kun invitoj al:

- Kolokvo Apliko de Esperanto en Scienco kaj Tekniko KAEST 2000 (nur la frontpaĝo)
- Antaŭkolokva seminario en Dobřichovice sub aŭspicio de IFEF (detale)

La tutan invitolon por KAEST 2000 kaj la aliĝilon disdonas KAVA-PECH laŭ la frontpaĝo.

Agrablan someran paŭzon kun belaj travivaĵoj elkore deziras al vi ĉiuj

Heinz Hoffmann



Terminara Kuriero

TeKu 111

Junio 2000

Komunikilo de Terminara Sekcio en Faka Komisiono de IFEF

Gvidanto de Faka Komisiono:

Jan Uldal Niemann, Hovedvagtstræde 9E, 1 DK-3000 Helsingor

Telefono: +45 49 26 13 19 Retadreso: esperanto@mail.dk

Sekretario de Terminara Sekcio:

D-ro Heinz Hoffmann, Finstere Gasse 2 DE-01445 Radebeul

Telefono: +49 351 8385877 Retadreso: IFEF.B90GR-mei@t-online.de

Salutvortoj

de la nove elektita gvidanto de Faka Komisiono

Karaj gekolegoj, jam dum la „regno“ de Gunnar Thuesen kaj Gernot Ritterspach mi estis kaptita de fervojfaka kaj terminologia laboroj, tiel ke mi esperis iam plenumi taskon je tiu ege gravaj laboroj de IFEF. Kun tiu revo plenumita en Budapeŝto dum la 52-a IFEF-Kongreso, mi ŝatas danki al vi, kiuj per elektoj montras fidon al la sekretarioj de Fake Aplika kaj Terminara Sekcioj (ili ja meritas tiun fidon pro siaj jam faritaj laboroj) kaj al mi. Mi nun devas montri, ke ankaŭ mi meritas tiun fidon. La ĝisnuna laboro de la sekretarioj estas farita en tiel bona kaj efika maniero, ke vi ne atendu grandajn ŝanĝojn flanke de mi. Sed mi ŝatas substreki, ke la estonteco dependas ankaŭ de la partopreno de vi ĉiuj; do bonvolu kontribui laŭ viaj ebloj ne nur en terminologia sed ankaŭ en fake aplika laboro (ekzemple per artikoloj en IF aŭ en Fervojfakaj Kajeroj), por montri ke nia lingvo taŭgas por klarigi eĉ la plej novajn evoluojn en nia fako.

Amike

Jan Uldal Niemann

Danko al Dieter Hartig

Jam en TeKu 109 Heinz Dieter Hartig esprimis sian intencon, post pli ol 25 jaroj da kunago, pro sanstata kaŭzo flankenmeti la redaktadon kaj alian kunlaboron en Terminara Sekcio. Tamen li daŭrigas aktivi en la germanaj asocioj GEFA kaj GEA. En la publika plenkunsido dum la 52-a IFEF-Kongreso la ĉeestantoj per forta aplaŭdo altestimante dankis al li. Dieter ĝuu sanan, agrablan kaj ĝojigan vivovesperon.

La redaktadon de Terminara Kuriero transprenis la reelektita sekretario Heinz Hoffmann.

Forpasis ...

la vaste konata ĉeĥa esperantistino Stanislava Chrdlova kaj nia norvega terminara kunlaboranto Kåre Bye. En la publika plenkunsido dum la 52-a IFEF-Kongreso la partoprenantoj honore rememoris la mortintojn.

Pri 3-a eldono de RailLexic

Laŭ informo en TeKu 109 la 3-a eldono de la terminologio-datumbanko RailLexic (nun „RailLexic 2000“) aperos en 19 lingvoj. Intertempe montriĝis, ke la hispana kaj serba variantoj enestos nur parte - laŭ la 2-a eldono. Enesto de la finna versio ankoraŭ estas duba. Ekster la 3 bazaj lingvoj angla, franca kaj germana, nur 5 el 16 fervojaj entreprenoj liveris la tradukojn akurate laŭ limdato kaj tuta amplekso. Al tiuj 5 laŭdindaj entreprenoj apartenas IFEF!

En komputoro de Hungaraj Ŝtatejoj MÁV troviĝas prespreta enhavo de suplementoj al la 13-voluma FERVOJA TERMINARO el 1997. La suplementoj enhavas la terminojn, kiuj unuafoje aperas en RailLexic 2000, inkluzive korektitaj terminoj. Ĉiu, kiu aĉetis FERVOJAN TERMINARON el 1997, senpage ricevos la koncernlingvan suplementon. Tamen MÁV atendas je preso, ĝis Internacia Fervojunio UIC liveras la varianton sur kompakta disketo CD-ROM.

Ankaŭ eblas mendi libro-varianton de la kompleta RailLexic 2000. MÁV presos deziratan lingvokombinon, se minimume 50 ekzempleroj estas menditaj. Jen la prezoj en Germanaj Markoj (DEM):

- 3-lingva versio: 70 DEM
- 4-lingva versio: 100 DEM
(ekzemple angla-franca-germana-hungara - kiu jam estas preta!)
- 8-lingva versio (maksimuma amplekso): 140 DEM

Jenaj rabatoj validas por la versioj:

- 20 ... 50 ekzempleroj: 10%
(Tio nur eblas ĉe 3- aŭ 4-lingva versio kun angle, france, germane, hungare.)
- 51 ... 100 ekzempleroj: 25%
- pli ol 100 ekzempleroj: 35%



Glosaro

fervojo	<i>transportsistemo funkcianta laŭ rado-relo-principo kun sekuriga sistemo pro atingebla granda kineta energio</i>
fervojlinio	<i>fervoja → relvojo, planimetrie laŭlonge determinita inter komenca kaj fina punktoj</i>
kadenco	<i>ripetado de sonoj aŭ movoj, kiuj sin sekvas regule</i>
klintekniko	<i>tekniko por klini vagonkestojn ĉirkaŭ ilia laŭlonga akso, celc redukti transversan akcelon dum kurba veturo kaj sekve plialtigi rapidon</i>
kurslinio	<i>trafikservo por regule kunigi du punktojn laŭ determinita vojo</i>
manovrigi	<i>veturigi fervoja(j)n veturilo(j)n, ne kiel → trajnon, sed normalokaze nur interne de stacio inkluzive de industritrakoj</i>
metroo	<i>→ fervojo por rapida pasaĝertrafiko, kun plejparte subtera aŭ supertera linioreto en grandaj urboj kaj ties ĉirkaŭaĵo</i>
motorvagonaro	<i>→ vagonaro enhavanta unu aŭ plurajn motorvagonojn</i>
relvojo	<i>bazelemento de relaj transportsistemoj, ebliganta veturilmovojn, konsistanta el subkonstruaĵo (talusoj, tranĉeoj, tuneloj ktp), surkonstruaĵo (balasto, trakoj, trakaparatoj) kaj pontoj</i>
soloveturilo	<i>fervoja veturilo, ĉe kies ambaŭ ekstremajoj estas fiksitaj normalaj tren-bufraj instalaĵoj, por ebligi solan funkciadon en trafiko</i>
stirvagono	<i>senmotora vagono kun kondukistejo por observi la vojon kaj regi la trakiilon</i>

La trajnoj trafikis dumtage parte laŭ duon-, parte laŭ kvaronhora kadenco. La tuta translokado inter Schöna kaj Meißen Triebischtal daŭras 105 minutojn. Normala trajnkompleto konsistas el 4 duetaĝaj pasaĝervagonoj kaj 1 elektra lokomotivo. En la direkto de Schöna al Meißen, lokomotivo puŝas vagonaron. Pro tio la kapvagono

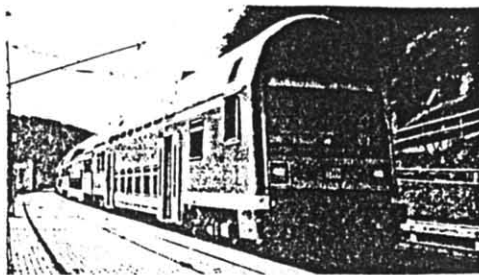
estas stirvagono, en kiu trakciilkondukisto observas la vojon kaj regas la lokomotivon. En la inversa direkto, la lokomotivo tiras la vagonaron; sekve la trakciilkondukisto sidas en la lokomotivo. Tia, stirvagona trajnkompleto ebligas, ke ĉe finiĝanta trajno, la lokomotivo povas resti je sia loko, do ne necesas manovrigi ĝin al la alia kapo de la vagonaro, por la sekva, inversdirekte komenciĝanta trajno. Kvankam tiuj vagonaroj normale restas senmodifaj, tamen ĉiu vagono estas soloveturilo. Manovristo povas neceskaze eligi kaj enigi vagonon.

Cetere, la litero S en la kurslinia nomo, venas de la germana termino *Stadtschnellbahn*. Tio estas metroosimila trafiko sur apartaj trakoj de fervojo en grandaj urboj kaj ties ĉirkaŭaĵo. Ĉi tiukaze oni varbcele iom trompas la publikon: La S-trajnoj ankoraŭ uzas la samajn trakojn kiel la ceteraj trajnoj. Sed, inter Pirna kaj Dresden nun okazas grandaj konstrulaboroj, por ke en tiu linioparto la S-trafiko ricevu 2 apartajn trakojn paralelajn al tiuj de longdistanca trafiko sur la sama relvojo.

Klinterkniko inter Frankfurt (Main) kaj Dresden

Ekde majofino 2000 inter la ĉefstacioj de la okcidentgermana Frankfurt (Main) (:majn) kaj orientgermana Dresden veturas motorvagonaroj kun klinterkniko. Koncernas 7 trajnparojn laŭ duhora kadenco dumtage. Survoje tiaj trajnoj haltas nur en Fulda, Eisenach (:ajsenafĥ), Erfurt, Weimar (:vajmar), Leipzig kaj Dresden-Neustadt. Ili estas entute troveblaj en la germana horartabelo 17. Per tia moderna tekniko, la translokado inter Frankfurt kaj Dresden daŭras nur 4,5 horojn; tio estas 1 horo malpli ol antaŭe.

Unu motorvagonaro (= trajnkompleto, ĉar ne apartenas lokomotivo) konsistas pleje el 7-opa kaj 5-opa vagonkombinaĵoj de la nova tipo ICE-T. Por kelkaj trajnoj ekster trafikpintoj, nur unusola 7-opa vagonkombinaĵo konsistigas la vagonaron. Al ĉiu vagono apartenas 2 boĝioj. La vagonoj de la kombinaĵo estas interligitaj en metiejo per firmaj kupliloj. Por kunkupli plurajn vagonkombinaĵojn (por longa vagonaro) fare de manovristo, servas centraj bufrokupliloj.



Pri novaj terminologiaj labortaskoj

Antaŭ du jaroj en kongresa prelego la sekretario menciis tri laŭkvalitajn periodojn de nia terminara laboro ek la jaro 1923. La trajto de la unua periodo estis kreo de terminaroj fare de unuopuloj surbaze de terminoj en unu nacia faklingvo. Multpersona internacia kunago laŭ nia konata laborometodo per baza, koresponda, resuma, elekta kaj protokola folioj karakterizas la duan periodon. La tria periodo naskiĝis, kiam UIC ekdonis difinojn al novaj terminoj, do kiam ekforestis duboj pri nocioenhavo. Ekde tiam eblas krei Esperanto-terminojn surbaze de klara difino. Nun ni eniras kvaran periodon, ĉar UIC decidis paŝe prilabori unuopajn subfakojn laŭ terminologiaj principoj de Internacia Organizo por Normigo ISO.

Estas ĝojige, ke UIC ankaŭ decidis, dum sekvaj jaroj ne pligrandigi la kvanton de terminoj en la datumbanko je amaso da nesistemaj nocioj, parte tro detalaj kaj netipaj por fervojo. Ek nun kvalito superu kvanton. Novaj enigendaj nocioj estu elektataj per sistema terminologia laboro.

En la nunjara UIC-kunsido nia sekretario Heinz Hoffmann prezentis per prelegeto malgrandan ekzemplon por sistemigi nociokomplekson koncerne veturilkombinaĵojn. Rezulte de tio, oni pelis lin sisteme grupigi ĉiujn nociojn en la subfako MT40, por prepari unuan kunsidon de nove fondita laborkolektivo. 7-an de majo 2000 la dezirata propono estis sendata al UIC. La kvanto ampleksas 10 kompleksojn kun 80 nocioj troviĝantaj en RailLexic kaj kun 39 ne registritaj nocioj.

Nia gvidanto Jan Niemann instigas ĉiujn kunlaborantojn, uzi la bonŝancon de sufiĉa tempo por serĉi en RailLexic problemojn, kiuj postulas fundamentan diskutadon pri taŭgaj terminoj. Ni ja komencis tion per la nocioj menciitaj en TeKu 109/110 kaj traktitaj dum kunsidoj en la 52-a IFEF-Kongreso. Ankaŭ el paŝanta laboro de la kolektivo MT40 ĉe UIC certe estiĝos problemoj diskutindaj en nia sekcio. La gvidistino Birgit Hoppe de UIC diris, ke samtempe dum la oficialaj demandoj / respondoj pri trafaj terminoj, estu ankaŭ neoficiale demandataj aliaj fakuloj.

Terminaro el Ĉinio aĉetebla

Niaj ĉinaj gekolegoj eldonis trilingvan, nome ĉinan-anglan-Esperanto-terminaron kun enhavo laŭ komenca amplekso de RailLexic. Tiu libro kun luksa aspekto estas aĉetebla per 15 Usonaj Dolaroj aŭ egalvaloro. La aĉeto finance helpas niajn ĉinajn geamikojn. Mendojn akceptas nia kasisto Henning Hauge.

Banegårdspladsen 14
DK-9700 Brønderslev
retadreso: hauge.esp@gct2net.dk



Pri la kunsidoj de Faka Komisiono koncerne Terminaran Sekcion dum la 52-a Kongreso de IFEF en Budapeŝt

La tri kunsidojn entute partoprenis 18 sekcianoj el 11 landoj kaj 21 gastoj el 10 landoj. Tiu nombro da ĉeestintoj estas la plej granda ekde la jaro 1997. Pasintjare en Le Mans partoprenis la kunsidojn nur 8 sekcianoj kaj 15 gastoj (unu el verŝajnaj kialoj: Tiam okazis 5 sendependaj ekskursoj). En la jaro 1996 kunsidis 24 sekcianoj kaj 22 gastoj (unu el verŝajnaj kialoj: En Den Haag dominis malbona vetero).

Diskutado pri responsaj terminaraj kunlaborantoj

La neceso disdividi nian sekcion en landajn grupojn malaperis, ĉar por la nacilingvaj variantoj de RailLexic estas kompetentaj membroj de Terminologia Grupo ĉe UIC kiel oficialaj reprezentantoj de fervojaj entreprenoj. Niaj sekcianoj ricevis la nomojn kaj adresojn de tiuj responsuloj. La praktiko en nia sekcio dum lastaj jaroj diferencis laŭ unuopaj landoj. Dum en Danio, Hungario, Norvegio, Rumanio kaj Slovakio oni laboris grupe kun po unu responsa terminara kunlaboranto, en la aliaj landoj niaj gekolegoj aktivis individue kaj korespondis rekte kun la sekretario. En pluraj landoj nur ekzistas unusola kunlaboranto.

La ĉeestantoj interkonsentis neburokratian solvon. Sekve okazu la metodo laŭ deziro de la gekolegoj en unuopaj landoj. La norvegaj kolegoj decidis, ne plu grupe labori. Raportoj de responsaj aŭ individuaj terminaraj kunlaborantoj en niaj kunsidoj estu libervolaj. Per korespondado la sekretario ja ekscias la laborrezultojn. Do li povas enigi la aktivajn en sian raporton.

Diskutado pri terminproponoj laŭ TeKu 109/110

La partoprenantoj tre longe diskutis pri la plej trafa termino al la nocio *tutaĵo el pluraj vagonoj interligitaj tiel, ke disigo kaj kunigo eblas nur en metio, do ne fare de manovristo, sekve ke unuopa vagono ne povas sole funkcii en trafiko*. Tiuj objektoj nuntempe estas multe produktataj, do pli kaj pli anstataŭas soloveturilojn. La nocio troviĝas en RailLexic 3128, 7127, 7130. La ĝisnunaj Esperanto-terminoj *konstantkonsista vagonaro* kaj *plurelementa trajno* ne bone reprezentas tiun nocion. Plejmulto de kunlaborantoj preferis la terminon **vagonkombinaĵo**. Koncerne gramatikan formon, Ludoviko Sekereŝ povis konvinki la ĉeestantojn, ke pro la konkreta objekto nepre necesas la sufikso **-aĵ-**. Sekve la superordigita nocio 9507 nomiĝu **veturilkombinaĵo** anstataŭ *veturilunuo*. Subordigitaj estas 2 nocioj, ĉar tia kombinado okazas aŭ per firma kuplilo aŭ per artikoj. Kaze de artikoj, en RailLexic estas registritaj la nocioj 7121 *artika vagonunuo* kaj 9198 *vertebrosimile artika vagonaro*. Ĉar ambaŭ esprimoj estas sinonimaj, ni nomu la nocion **artika vagonkombinaĵo**. Kaze de firma kuplilo, la nocio ne troviĝas en RailLexic. Por iama enigo ni anticipu nomu la nocion **firmkupla vagonkombinaĵo**.

Tamen tiuj elektoj estas nur provizoraj. Aperis 3 novaj proponoj anstataŭ *...kombinaĵo*, kiuj ne aŭ ne tute konformas al la nuna PIV / PIV-suplemento, nome

...seto, ...unio, ...unu. Ĉar kvara eldono de RailLexic verŝajne aperos plej frue post 3 jaroj, kaj ĉar baldaŭ aperos nova PIV, ni decidis jenon: Se en la nova PIV aperonta antaŭ 4-a eldono de RailLexic, troviĝas nova, aldona difino por seto, unio aŭ unuo, kiu bone taŭgas por anstataŭi la koncernan kombinaĵon, ni denove traktu la problemon.

La alia traktita nocio en la fako MT40 estas *senmotora vagono kun kondukistejo por observi la vojon kaj regi la trakciilon* (RailLexic 7513, 9834 *pasagervagono kun kondukistejo*). Ankaŭ tiaj vagonoj estas pli kaj pli produktataj. Por mallongigi la terminon cele bonigi formeblon de derivaĵoj kaj kunmetaĵoj, klara plimulto de kunlaborantoj preferas la terminon *stirvagono*. Sekve eblas ŝanĝi terminojn por la nocioj 5442 de *navetrafiko* al *stirvagona trafiko*, 7134 de *navetrajno* al *stirvagonaro* kaj 9165 de *navetrajno* al *stirvagona trajnkompleto*. La adjektivon *naveda* (laŭ nova PIV) ni uzu sole por nocioj en speciala vartrafiko kun regula kurso, ekzemple *naveda varvagono* (RailLexic 10086), *naveda varvagonaro* kaj *naveda vartrafiko*.

Por la malofte uzata, sed tamen necesa nocio *tutaĵo de veturiloj de trajno* (RailLexic 2106), la ĉeestintoj konfirmis la proponon laŭ TeKu 110 *trajnkompleto*. Ĝi anstataŭas la tute malĝustan esprimon *trajnaveturo (statistike)*. La ekvivalento koncerne manovradon (RailLexic 7120) do nomiĝu **manovrokompleto** anstataŭ *manovradunuo*.

Por montri praktikajn necesojn kaj aplikojn de traktitaj nocioj, servu la du sekvaj tekstoj. En ili **grase** presitaj terminoj estas difinitaj en malantaŭa glosaro.

Kurslinio S1 en antaŭurba trafiko de Dresden

En valo de Elbo inter ĉeĥa-germana limo kaj la antikva urbo Meißen, jam ekde pluraj jaroj estas aranĝita denstrafika „antaŭurba“ fervoja **kurslinio** traŭranta la urbojn Bad Schandau (*:bad ŝandaŭ*), Königstein (*:kejnijŝtajn*), Stadt Wehlen (*:ŝtat vejlen*), Pirna, Heidenau (*:hajdenaŭ*), Dresden, Radebeul (*:radebojl*) kaj Coswig (*:kosvij*). La 78-kilometra **trajnkurso** troviĝas de Schöna (*:ŝejna*) ĝis Dresden-Neustadt (*:drezden-nojŝtat*) 52 km sur la **fervojlino** Dĉĉin (*:djeĉijn*) - Dresden, de Dresden-Neustadt ĝis Coswig 14 km sur la **fervojlino** Leipzig (*:lajpcij*) - Dresden, kaj de Coswig ĝis Meißen Triebischtal (*:majsen trijbiŝtal*) 12 km sur la **fervojlino** Borsdorf - Coswig. Vere, tio estas pli ol antaŭurba, do jam regiona trafiko. La **kurslinio S1** estas trovebla en la germana horartabelo 241.1.