

- ♦ **komencvagono** („komenco 2" laŭ PIV: Unua parto de io)
- ♦ **finvagono** („fino 3" laŭ PIV: Lasta parto de objekto)
- ♦ **frontvagono** („fronto 4" laŭ PIV: Antaŭa parto de objekto)
- ♦ **kapvagono** („kapo 9" laŭ PIV: Plej antaŭa parto de io)

La nocio b) troviĝas en RailLexic sub 7514. Terminara Komisiono iam decidis por ĝi la terminon „mezvagono (de motorvagonaro)". Sed temas ne nur pri motorvagonaroj. Ekzemple la pasaĝervagonkombinaĵo laŭ bildo 2 en TeKu 110 kaj varvagonkombinaĵoj de „surtraka ŝoseo" ankaŭ enhavas tiajn vagonojn. Vidu ankaŭ la linajn rimarkigojn pri „remorko". Jen 2 eblaj solvoj:

- ♦ **mezvagono** („mezo 3" laŭ PIV: Tio, kio estas egale (!) malproksima de du kontraŭaj ekstremaj gradoj)
- ♦ **intervagono** („inter 3" laŭ PIV: Vortero montranta la situacion de iu aŭ io en aro da personoj aŭ objektoj)

Koncerne la temon ankaŭ necesas diskuti pri la termino „**remorko**". Laŭ PIV, en ĝeneraluza lingvo „remorko 2" estas veturilo, trenata de biciklo, de aŭtomobilo aŭ de tramo. Terminara Komisiono iam decidis la terminon „remorko (fervoja veturilo)" por RailLexic 7511, kiu koncernas vagonon sen mov- kaj stirinstalaĵoj, speciale por motorvagonaroj. La nocio 7511 aparte necesas, ĉar tiaj vagonoj laŭ UIC-sistemo havas 7-ciferajn numerojn el la vico por motorvagonoj. La radiko *remork* venas de la franca lingvo, en kiu ĝi estas vaste uzata ankaŭ ĉe fervojo por senmotoraj vagonoj, ekzemple *remorque intermédiaire* kaj *remorque-pilote*. Bonvolu pripensi, ĉu lasi la terminon „**remorko (fervoja veturilo)**" aŭ modifi ĝin al „**remorkvagono**", por diferencigi inter fervojaj kaj ŝoseaj veturiloj. Pro manko de UIC-difinoj kaj pro nacilingvaj sinonimoj montriĝis malklaraj diferencigoj inter la nocioj 7511 kaj 7514.

Trakto de la menciitaj nocioj ne urĝas. Korespondado pri terminelektoj kaj aliaj terminproponoj okazu ĝis 53-a IFEF-kongreso.

Karaj kunlaborantoj, bonvolu rimarki: Kvankam la traktataj nocioj estas ordigitaj al maŝintekniko, ili apartenas al ĝenerala scio de fervojisto. Ĉiu intereso de fervojo kaj terminologio respondu pri sia opinio. Neniu estu persvadata por flankenmeti kunlaboron, ĉar la nocioj ne tuŝas sian fakon. Ĉiam estas bonvenaj ankaŭ traktoproponoj pri aliaj kompleksoj, se iu konstatas gravajn diferencojn aŭ eĉ ĥaŝon inter terminara enhavo kaj sia faka scio.

En tiu senco mi elkore deziras al vi ĉiuj - post iom da esploroj pri la demandoj 1 ĝis 5 - agrablajn festotagojn kaj sanon, ĝojon, energion dum la jaro 2001.

Heinz Hoffmann



Terminara Kuriero

TeKu 112

Novembro 2000

Komunikilo de Terminara Sekcio en Faka Komisiono de IFEF

Gvidanto de Faka Komisiono:

Jan Uldal Niemann, Hovedvagsstræde 9E, 1 DK-3000 Helsingør

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

Kolektivo MT40 de UIC komencis labori

Jam en TeKu 110 mi informis vin, ke en la aprila UIC-kunsido estis fondata kolektivo por prilabori la fakon MT40 (ĝeneralaj nocioj pri fervojaj veturiloj) laŭ reguloj de Internacia Organizo por Normigo (ISO).

19-an de septembro 2000 tiu kolektivo unuafoje kunvenis en oficejo de DB en Frankfurt (Main). Partoprenis jenaj gekolegoj:

- sinjorino Birgit Hoppe, terminologino de UIC kiel gvidantino
- sinjorino d-ro Alžbeta Obleserová el Ĝenerala direkcio (fako internaciaj rilatoj) de Fervojoj de Slovaka Respubliko
- sinjorino Barbara Wittmann, tradukistino de Germana Fervojo
- sinjoro Stephan Arra, tradukisto de Nacia Asocio de Francaj Fervojoj
- sinjoro Bo Persson, inĝeniero de sveda nacia fervoja administracio „BANVERKET"
- mi de IFEF

En la 8-hora kunsido ni traktis post organizaj kaj financaj problemoj, ĉefe laboramplekson, laborpaŝojn kaj unuajn detalojn. Ni decidis, ĝis la sekvonta kunveno (9-an de januaro 2001 en Paris) prilabori la unuajn 2 nociokompleksojn (komplekso 1 = veturiloj dividitaj laŭ speco de veturvojo; komplekso 2 = relgvidaj veturiloj dividitaj laŭ movilo kaj/aŭ transportilo) el mia 10-kompleksa sistemigprovo.

Pri tiuj 2 kompleksoj estis prezentata la normo 25003 de Germana Instituto por Normigo (DIN). Kvankam ĝi estas tradukita en anglan kaj francan lingvojn, la normo estas sole germana. Ties strukturo gravaparte diferencas disde mia sistemigprovo kaj eĉ disde praktika germana lingvouzo. Legu detalojn en la sekva artikolo.

Pro tio gravas esplori, ĉu en aliaj landoj ankaŭ validas naciaj normoj pri sistemigo de relgvidaj veturiloj. Tiaj normoj kaj enhavoj de naciaj enciklopedioj estas internacie komparendaj.

Heinz Hoffmann

Kritiko de germana normo pri relgvidaj veturiloj

Germana Instituto por Normigo en 1990 kreis la normon DIN 25003 „Sistemigo de relgvidaj veturiloj“. Ĝi enhavas strukturon, terminojn kaj difinojn en la germana lingvo. En 1999 oni aldonis anglan kaj francan tradukojn, sen modifi la strukturon. Strukturo estas ĉefa bazo por difinoj.

Komparoj kaj kritikoj de naciaj normoj estas unua tasko por la kolektivo M140 de UIC (vidu la antaŭan artikolon). La komparo komenciĝas koncerne etan sed bazan kaj gravan parton de la strukturo. Sekve estas prezentataj la versio laŭ la normo kaj la versio fare de IFEF laŭ praktika lingvouzo. Ambaŭ versioj havas la eliran nocion „normaltipa veturilo“. Tio eŝfas fervoja veturilo uzebla por trajnoj. La nocio do ne inkluzivas drezinojn, vetureblajn maŝinojn por trakokonstruado ktp.

versio DIN 25003

normaltipa veturilo	
Regelfahrzeug	
standard vehicle	
véhicule (de type) courant	

X
X
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
X X
X X

trakciilo	senmotora vagono
Triebfahrzeug	Wagen (ohne Fahrtrieb)
traction unit	non-motorised standard vehicle
engin moteur	matériel remorqué

X
X
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
X X X
X X X

lokomotivo	trakcikapo	motorvagono
Lokomotive	Triebkopf	Triebwagen
locomotive	power car	railcar, motor coach
locomotive	motrice	autorail

Se ne, informu pri proksimaj terminoj kaj ties difinoj. Precipe interesas, se la vorto havas la radikon „vagon“ aŭ similan, ekzemple la dana *vogn* aŭ la slovaka *vozeň*.

3. Kiu vorto anstataŭ „vagono“ estas uzata sur vialandaj biletoj por informo, en kiu vagono troviĝas la rezervita loko?
4. Kiel nomiĝas „motorvagono“ en via nacia lingvo, kaj kiel tekstas ties difino?
5. Ĉu en via nacia faklingvo ekzistas vorto por la nocio „trakcikapo“ laŭ la difino sur paĝo 5?
Se jes, indiku la vorton kaj traduku la nacian difinon al Esperanto.
Se ne, informu pri eventuala proksima termino kaj ties difino.

Dum novembro seminario de Faka Komisiono, Jan Niemann rimarkigis ke en „malgrandaj“ lingvoj, aŭtoroj de fakaj kontribuoj jam ne ĉefe verkas en sia nacia lingvo, sed pli kaj pli uzas la anglan. Sekve en tiuj lingvoj mankas terminoj por multaj novaj nocioj. Tamen oni konsideru, ke ne ĉiuj aŭtoroj sufiĉe regas la britajn nociosistemojn; do multaj de ili pensas laŭ siaj naciaj sistemoj kaj uzas nur anglajn vortojn. Se vi konstatas tion dum via esploro, bonvolu informi ankaŭ pri anglaj terminoj uzataj en via lando.

Karaj gekolegoj, ju pli da respondoj pri nacilingvaj solvoj, des pli stabila la kompara bazo por harmoniigo. Do bonvolu esplori kaj respondi ĝis fino de 2000, ĉar la rezulto estos bezonata jam komence de januaro 2001.

Serĉo de taŭgaj Esperanto-terminoj

En 52-a Kongreso ni decidis pri la termino „vagonkombinaĵo“ por tutaĵo el pluraj vagonoj interligitaj per firma kuplilo aŭ artikolo tiel, ke unuopa vagono ne povas sole funkcii en trafiko. Nun estas serĉataj terminoj por tiaj unuopaj vagonoj. Ja ekzistas 2 specoj de ili:

- a) vagono, kiu je unu vagonekstremaĵo havas normalan kuplilon, je alia firman kuplilon aŭ artikon
- b) vagono, kiu je ambaŭ vagonekstremaĵoj havas firman kuplilon aŭ artikon

La nocio a) ankoraŭ ne troviĝas en RailLexic. Necesas enigi ĝin. Ĉiu vagonkombinaĵo ja havas 2 tiajn vagonojn, po unu je ambaŭ ekstremaĵoj de la tuta kombinaĵo. Bedaŭrinde Esperanto ne havas pli belan vorton ol „ekstremaĵo“ por esprimi kaj komencon kaj finon de laŭlonga objekto. Por eviti la malbelan vorton „ekstremajvagono“ kaj por ne krei novan radikvorton (ekzemple „fineo“), jen kelkaj kompromisaj solvoj:

Niaj novaj taskoj

Ĝis nun Terminara Sekcio ĉefe kreis Esperanto-terminojn surbaze de nacilingvaj terminoj kaj lastparte surbaze de difinoj. Nian samrajtan kaj samdevan laboron kun Internacia Fervojunio, ni plenumis tutamplekse kaj akurate. Ni akiris altan prestiĝon en Terminologia Grupo de UIC.

Jam el TeKu 110 kaj 111 vi scias, ke UIC decidis, dum kelkaj jaroj ne pliampleksigi sian datumbankon je amaso da nesistemaj nocioj. El la komenciĝanta sistemiga laboro estiĝos nur malmultaj novaj tradukendaj terminoj.

La alia solvita tasko estis PIV-revizio. Tia interesa kaj grava terminologia laboro nur tre malofte necesas.

Sed nun? Aktuale solvendaj taskoj rezultas el laboro de la menciita kolektivo MT40. Ili plejparte koncernas esplorojn en naciaj faklingvoj, sed ankaŭ necesigas profundan trakton de kelkaj nocioj por trovi taŭgajn Esperanto-terminojn.

Nociaj strukturoj en naciaj faklingvoj

UIC-kolektivo MT40 decidis konsulti normojn, enciklopediojn kaj fakulojn en pluraj landoj pri naciaj terminoj, nocosistemoj kaj difinoj koncerne bazajn nociojn pri fervojaj veturiloj (vidu la strukturojn „versio DIN 25003“ kaj „versio IFEF“ sur paĝoj 2 kaj 3). Per sekva komparo estu esplorataj naciaj diferencoj en lingvouzo inter naciaj faklingvoj. Nur sciante la diferencojn, oni povas interlingve harmoniigi nociojn. Celo ja estas, ke en internacia faka komunikado kaj dum legado de fremdlingva literaturo, ĉiu klare komprenas pri kio temas. La nuna situacio tute ne povas kontentigi.

Ĉe tiaj gravaj klopodoj de UIC, ni esperantistoj ne staru flanke, sed konservu la prestiĝon per bonkvalita kunlaboro. Do vi estas petataj por aktive kunagi. La esplorobjekto estas via nacia lingvo, dum Esperanto servas kiel rimedo ebliganta klaran komunikadon. Jen la demandoj:

- Ĉu vi scias pri vialanda normo koncerne sistemigon de relgvidaj veturiloj?**
Se jes, serĉu tie respondojn al sekvaj demandoj.
Se ne, serĉu en fervojfaka literaturo (enciklopedioj, leksikonoj ktp), demandu konatajn fakulojn aŭ respondi laŭ via scio. Necesas aldoni, el kiu fonto vi respondas.
- Ĉu en via nacia faklingvo ekzistas vorto por la nocio „vagono“ laŭ Esperanto-difino?** Laŭ paĝoj 4 kaj 5 temas pri nocio inkludanta pasaĝervagonojn, varvagonojn kaj motorvagonojn.
Se jes, indiku la vorton kaj traduku la nacian difinon al Esperanto.

versio IFEF

normaltipa veturilo		
Regelfahrzeug		
standard vehicle		
véhicule (de type) courant		
X	X	
X	X	
X	X	
trakciilo	vagono	
Triebfahrzeug	Wagen; Waggon	
traction unit	coach + wagon	
engin moteur	voiture + wagon	
X	X	
X	X	
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
X	X	X
X	X	X
lokomotivo	motorvagono	senmotora vagono
Lokomotive	Triebwagen	Wagen ohne Fahrtrieb
locomotive	railcar; motor coach	non-motorised
		standard vehicle
locomotive	autorail	matériel remorqué

Komparo montras jenon:

- Kvankam ambaŭ versioj enhavas 6 nociojn, ĉe DIN 25003 mankas „vagono“, ĉe IFEF (ankoraŭ) mankas „trakcikapo“.
- DIN-strukturo estas arboforma. Normaltipa veturilo estas aŭ trakciilo aŭ senmotora vagono. Trakciilo estas aŭ lokomotivo aŭ trakcikapo aŭ motorvagono.
- IFEF-strukturo estas miksoforma (reta/arba). La du paralelaj linioj irantaj el „normaltipa veturilo“ simbolas diversajn aspektojn, maldekstre movilon (trakciilon), dekstre transportilon (vagonon). Trakciilo estas aŭ lokomotivo aŭ motorvagono. Vagono estas aŭ motorvagono aŭ senmotora vagono. Sekve motorvagono estas kaj trakciilo kaj vagono.

En la sekva teksto estas detale traktataj la problemoj „vagono“ kaj „trakcikapo“.

„Vagono“ - tre problema nocio

La nuna PIV - kvazaŭ normo por ni esperantistoj - difinas vagonon kiel surrelan veturilon por pasaĝeroj aŭ varoj. En la PIV-revizio finita en 1998, nia sekcio iomete modifis la difinon al: surrela veturilo por **transporti** pasaĝerojn aŭ **kargojn**. Per tio ni akcentis la transporttaskon kaj konsideris, ke ne ĉiu kargo estas varo.

En la germana **ĝeneraluza** lingvo, *Wagen* estas transportveturilo kun portantaj radoj (do ankaŭ ŝoseveturilo). Surrelan transportveturilon oni ĝenerale nomas *Waggon*. Do, *Waggon* estas speco de *Wagen* - sed nur en ĝenerala lingvouzo. En la germana **fervoja faklingvo** ekzistas ne *Waggon*, sed nur *Wagen*.

La normo DIN 25003 difinas la nocion *Wagen* kiel fervojan veturilon **sen propra movinstalaĵo**, trafikeblan en trajnoj. Sekve laŭ tio, motorvagono (*Triebwagen*) ne estas *Wagen*. Tiu decido kontraŭas kaj al la germana vortkunmeto kaj al - eĉ oficiala - praktika vortuzo. Ekzemple sur biletoj por rezervi sid- kaj kuŝlokojn estas presata „*Wagen* (n-ro)“, egale ĉu la loko troviĝas en senmotora vagono aŭ en motorvagono.

En la angla, franca, itala kaj pluraj aliaj lingvoj ekzistas apartaj radikvortoj por pasaĝervagono (*coach, voiture, carrozza*), varvagono (*wagon, wagon, carro*) kaj motorvagono (*railcar, autorail, automotrice*). En Francio iam estis uzata la vorto *wagon* ankaŭ por pasaĝervagonoj. De tiu tempo rezultas la internacie ankoraŭ nun valida mallongigo por lit- kaj restoracivagonoj: WL (*Wagon-Lits*) kaj WR (*Wagon-Restaurant*). Sed laŭ *RailLexic*, la franca termino *wagon* koncerne pasaĝervagonon havas simbolon por arkaismo (malaktualaĵo).

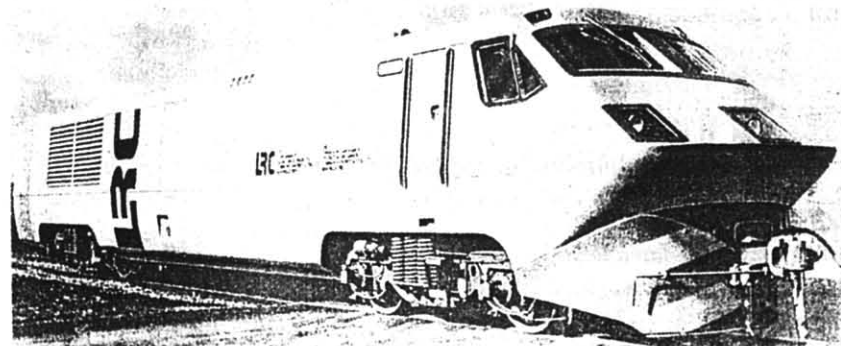
La ekzemploj montras, kiel malfacilas trovi en ĉiu lingvo klaran ekvivalenton de „vagono“ laŭ Esperanto-difino.

„Trakcikapo“ - ĉu lokomotivo, ĉu motorvagono, ĉu memstara nocio?

En PIV-Suplemento de 1987 troviĝas la termino „trakcikapo“ kun jena difino: „La trakcianta vagono de motortrajno, plej ofte unu je ambaŭ ekstremoj.“ Ĉar la nocio ne troviĝas en *RailLexic*, kaj ĉar la esenco de la difino ankaŭ koncernas normalan motorvagonon, dum PIV-revizio estis alternativo, ĉu modifi la difinon aŭ eligi la nocion. Laŭ protokolfolio de marto 1997, plimulto de niaj elektintoj (76%) pledis por forigo. La kialo tekstas: „Pro troa specialeco la nocio kun gramatike duba termino ne indas por PIV.“ Sekve en la nova PIV ne aperos tiu nocio.

Tio estis la kaŭzo, ne proponi la nocion por enigo en *RailLexic* -fako MT40 (vidu en versio IFEF). La ekkonita fakto, ke en la germana normo „trakcikapo“ (*Triebkopf, power car, motrice*) troviĝas en samranga loko kiel „lokomotivo“ kaj „motorvagono“ (vidu en versio DIN 25003), devigas UIC-kolektivon MT40, profunde trakti la nocion.

La normo DIN 25003 difinas la nocion *Triebkopf* kiel trakciilon **sen transporttasko**, por movi **firkuplajn** mezvagonojn kaj/aŭ samtipajn stirvagonojn (vidu la bildon).



„Trakcikapo“ de Kanadaj Naciaj Fervojoj CN

Do trakcikapo enhavas nek lokojn por pasaĝeroj nek spacon por kargo. Ĉe la malantaŭa ekstremo estas instalita firma kuplilo por alligi sole firmkuplan vagonon. Sekve trakcikapo ne povas sole funkcii en trafiko. Por sistemige trakti la nocion, necesas fari konkludojn el diversaj asertoj.

El la aserto laŭ DIN 25003, ke „trakcikapo“ estas **memstara nocio** - nek lokomotivo nek motorvagono - sekvas, ke trajnkompleto movata de trakcikapo(j) estas nek lokomotivmovata trajnkompleto nek motorvagonaro. Tio kontraŭas al la difino en DIN 25003, ke motorvagonkombinaĵo (*Triebzug, motor-coach train, rame automotrice*) povas enhavi aŭ trakcikapo(j)n aŭ motorvagono(j)n. Necesas ankaŭ mencii, ke trakcikapo ja estas moderna veturilo, sed tamen ne la plej nova teknika solvo. Je lastaj tipoj oni anstataŭigas trakcikapojn per dispartigo de trakciaj instalaĵoj al pluraj motorvagonoj.

Ankaŭ la aserto, ke trakcikapo estas **speciala lokomotivo**, kontraŭas al la difino de motorvagonkombinaĵo en la germana normo, kvankam laŭ sola aspekto de maŝintekniko, trakcikapo vere estas lokomotivo.

Restas la aserto, ke trakcikapo estas **speciala motorvagono**. Tio bone konvenas al la difino de motorvagonkombinaĵo, kvankam trakcikapo ne estas transportilo. Sed ekzistas ankaŭ aliaj vagonoj sen transporttasko, ekzemple esplorvagono. Eventuale ni precizigu la difinon de vagono al: surrela, ĉe fervojo normaltipa, veturilo kies principa konstruado konformas al transportilo. Interesa estas jena kontraŭa komparo: Sur aparta tendro de vaporlokomotivo estas transportata rezervo da akvo kaj karbo aŭ oleo. Ankaŭ ĉe tendro estas instalita firma kuplilo por alligi la ĉefan parton de lokomotivo. En la normo DIN 25003, tendro tute ne estas menciita. Oni klare konsideras ĝin parto de lokomotivo. Kvankam tendro estas nura transportilo, ĝia principa konstruado konvenas al lokomotivo.