

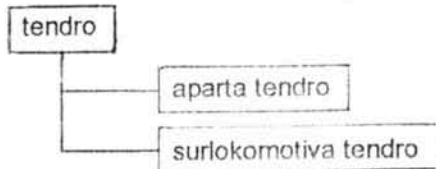
ekzistas la termino „kapstacio”. Ankaŭ propono por la nova PIV tekstas: **linikapo** Komenco aŭ fino de linio.

Pri elekto de la adjektivo „intera” anstataŭ „meza” por la vagonoj laŭ figuroj b, f, neniu kontraŭdiris. La partoprenintoj preferis la adjektivojn „kapa” kaj „intera” anstataŭ la duelementajn substantivojn „kapvagono” kaj „intervagono”, ĉar adjektiva formo pli bone ebligas derivaĵojn, ekzemple „kapa / intera motorvagono”.

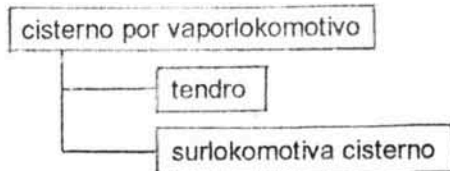
### la tendro-problemo

En TeKu 113 sur paĝoj 3 / 4 estas traktita la demando; kio estas tendro. Montriĝas diferenco inter la franca, germana kaj PIV-difinoj. Ekzistas jenaj 2 nociosistemoj:

a) Tendro estas rezervujo, aŭ kun aŭ sen rulekipaĵo:



b) Tendro estas veturilo kun rezervujo:



Fakulo pri vaporlokomotivoj

Por necesa harmoniigo de tiuj nocioj en RailLexic interesas, kiu nociosistemo mondscale dominas. Do bonvolu esplori en via nacilingva literaturo (normoj, leksikonoj ktp), kiun difinon havas la termino „tender”, „tendr” aŭ simila.

Sur paĝo 4 de TeKu 113 troviĝas bildoj pri la 2 specoj de vaporlokomotivoj. Jaroslav David kaj Ladislav Kovář informis pri necesa korekto: En la ĉeĥa lingvo, la lokomotivo laŭ bildo 1 nomiĝas „lokomotiva s tendrem”, laŭ bildo 2 „tendrová lokomotiva” aŭ kurte „tendrovka”. La esprimo „vanovka” estas nur slango.

### Respondilo pri via faka scio

La kunlaboro en Terminologia grupo de UIC necesigas profundan scion en diversaj fervojaj fakoj. Gravas, ke proponoj fare de IFEF montru, ke niaj kunlaborantoj sufiĉe regas kaj planlingvan pensadon kaj sian profesion fakon, ĉu nunan aŭ iaman. Por neceskaze konsulti la ĝustajn specialistojn pri fakaj detaloj, ni decidis koncerne demandadon en nia sekcio. Al ĉi tiu TeKu estas metita respondilo. Bonvolu plenigi, detranĉi kaj sendi ĝin ĝis fino de aŭgusto al la sekretario.

Anticipe dankas kaj bondeziras *Heinz Hoffmann*

## Terminara Kuriero

TeKu 114

Junio 2001

### 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](mailto: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](mailto:IFEF.B90GR-mei@t-online.de)

### Pri la kunsidoj de Terminara Sekcio en Tábor

Okazis 3 kunsidoj. 13-an de majo partoprenis 35, 14-an de majo 21, 18-an de majo 15 personoj. Entute ĉeestis en iu kunsido 15 sekcianoj kaj 27 gastoj. La sumo 42 personoj estas 24% de la tuta kongresanaro, ĝis nun la plej alta kvoto.

### Prelego, raportoj

En komuna enkondukita programero de Faka Aplika kaj Terminara Sekcioj prelegis nia kunlaboranto Jan Werner (CZ) pri la aktuale tre grava temo „Klasifiko en terminologia procedo”. Resumo de la prelego troviĝas en la kongresa libro. Ekzempleroj de lia „Terminologia kurso” estis vendataj en librostando. Pli da ekzempleroj estas mendeblaj ĉe Ĉeĥa Esperanto-Asocio.

La **vicprezidanto** de IFEF, István Gulyás informis pri malperfektaĵoj en provekzemplero de RailLexic-3.0-diskedo, laŭ provo fare de hungaraj membroj de Terminologia grupo ĉe UIC. Funkciado de tia kompakta diskedo estis demonstrata.

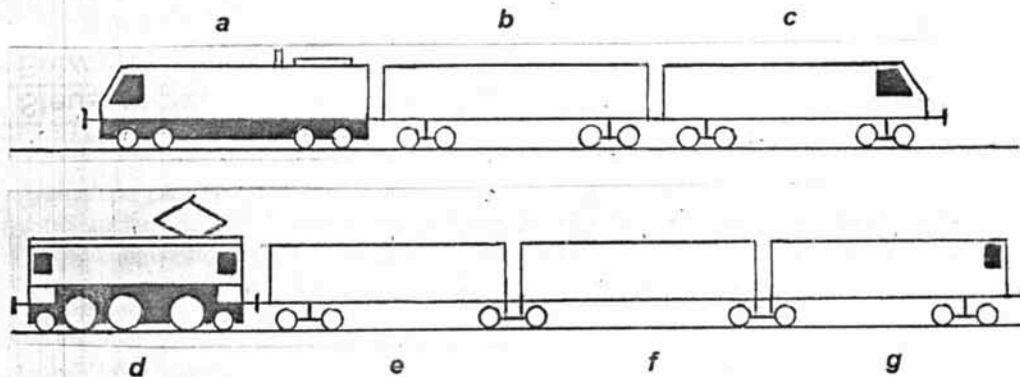
La **sekretario** de Terminara Sekcio, Heinz Hoffmann raportis, ke dufoje kunsidis la pasintjare fondata UIC-kolektivo „MT40”, kies celo estas kreo de modela terminaro kun bazaj nocioj pri fervojaj veturiloj - laŭ internacie validaj normigreguloj. Ĉe tiu laboro, IFEF estas samrajta kaj samdeva membro. La ĉefa laborbazo estas kaj germana kaj franca oficialaj normoj. Komparo inter ambaŭ normoj montris abundajn diferencojn en la faka pensmaniero por dividi la realon en ĉefajn specojn. Por okulfrappe bildigi tion, la sekretario prezentis skemojn pri la traktendaj problemoj dum la du sekvaj kunsidoj. Li parolis ankaŭ pri detaloj de labormetodo en la UIC-kolektivo.

Elstarigata estis la kunlaboro de Emil Tudorache (RO), Jan Werner kaj Jaroslav David (CZ), Ludoviko Sekereš (YU) kaj de la dana grupo, koncerne esplori naciajn sistemojn. Certe la kolektivo „MT40” trovos bonan solvon por ebligi klarajn komparojn kaj tradukeblojn inter ĉiuj faklingvoj. Pli bone ol nuraj nacilingvanoj, esperantistoj-fervojistoj povas helpi por paŝe venki la ĝisnunan terminaran ĥaoson, danke al internaciaj fakaj kontaktoj per logika lingvo kaj planlingva pensmaniero.

La **dana grupo** skribe raportis pri klopodoj akiri anglalingvajn artikolojn verkitajn de danoj, por esplori vortelektojn en la angla lingvo, kompare kun RailLexic-esprimoj kaj kompare kun dana nociopensado. Pruntepreni tiajn artikolojn ne eblis antaŭ la kongreso, sed eblos poste. Tiurilate danaj sekcianoj kontaktis ankaŭ kun gvidanto de laborgrupo pri fervoja normigo en la komitato de CEN (eŭropa normiga organo). Jan Uldal Niemann kaj E Henning Olsen partoprenis la novembran seminarion de Faka Komisiono en Ĉeĥio. Ne sukcesis klopodo akiri du pliajn danajn sekcianojn.

### Trakto de terminoj laŭ TeKu 113

Por metaforigi la problemojn kaj diskutrezultojn, jen 2 bildoj kun klarigoj kaj 3 terminaj skemoj:



**supra bildo:** trajnkompleto = motorvagonaro konsistanta el firmkuplita vagonkombinaĵo

- a** La motorvagono havas propulsatajn radaksojn, unuflanke normalan, aliflanke firman kuplilon.
- b** La vagono havas ambaŭflanke firman kuplilon.
- c** La stirvagono havas kondukistejon, unuflanke firman, aliflanke normalan kuplilon.

**malsupra bildo:** trajnkompleto = lokomotivo + vagonaro konsistanta el artika vagonkombinaĵo

- d** lokomotivo
- e** La vagono havas unuflanke normalan kuplilon, aliflanke artikon.
- f** La vagono havas ambaŭflanke artikon.
- g** La stirvagono havas kondukistejon, unuflanke artikon, aliflanke normalan kuplilon.

vagono sen propulsinstalaĵo nomiĝus „remorka vagono“. La solvo b respondus al la franca *remorque*.

Avantaĝo de la solvo a estus pli simpla kompreneblo de la adjektivo, proksime al la senco de „remorki“ laŭ PIV. La solvo b necesigus aldonan enigon de fervojfaka adjektivo en PIV. Tio eblos ne baldaŭ, sed eventuale nur post 20 jaroj.

Avantaĝo de la solvo b estus pli simplaj terminoj por senmotoraj vagonoj de motorvagonaro, do por motorumaj vagonoj sen propulsinstalaĵo. La solvo a kaŭzus pli komplikajn terminojn por tiaj vagonoj laŭ figuroj b, c.

La ĉeestintaj kunlaborantoj pli preferis enkonduki la adjektivon „remorka“ laŭ la solvo b. Sekve ĝenerale la vagonoj laŭ figuroj b, c, e, f, g nomiĝu „senmotoraj vagonoj“; speciale la vagonoj laŭ figuroj b, c nomiĝu „remorka vagono“ - responde al la franca *remorque*. Tamen unu partopreninto atentigis, ke la adjektivo „remorka“ povus esti miskomprenata kiel „remorkanta“ anstataŭ ĝuste kiel „remorkata“. Do plu daŭru koresponda diskuto pri tio.

### stirvagono (por motorvagono), stirvagono (por lokomotivo)

La distingo de ambaŭ terminoj rezultas el la franca *remorque-pilote* laŭ RailLexic 07513 (apartenanta al *matériel moteur* - figuro c) kaj *voiture-pilote* laŭ RailLexic 09834 (apartenanta al *matériel remorqué* - figuro g).

### remorka vagono (sen kondukistejo)

Kondiĉe ke la vagonoj laŭ figuroj b, c nomiĝas „remorka vagono“, la partoprenintoj diskutis, ĉu sole la vagonoj laŭ figuro b nomiĝu „intera remorka vagono“, ĉar ĉi tiuj ĝenerale troviĝas inter motorvagono kaj stirvagono, aŭ inter du motorvagonoj. Tamen ni konsideru ke stirvagonoj estis inventataj malpli frue ol motorvagonoj. Antaŭ ekzisto de stirvagonoj, post alveno en trajnkursfina stacio necesis manovrigi la motorvagonon al la alia vagonarkapo, por sekva reenveturo. Verŝajne tiu procedo ankoraŭ nun okazas sur kelkaj duarangaj linioj. Kompreneble temas sole pri unuopaj motorumaj vagonoj - kun ambaŭflanke normalaj kupliiloj. Tia procedo okazis eĉ dum nia jaŭda ekskurso en Bechyně, kvankam escepte kun pasaĝervagono destinita por lokomotivtrakcio. Sekve la adjektivo „intera“ ne estas tute ekzakta por ĉiu remorka vagono sen kondukistejo - germanlingve *Beiwagen*. Ĉu uzi parentezan formon „(sen kondukistejo)“ aŭ ellasi la krampojn, restas diskutinde.

### kapa vagono (de vagonkombinaĵo), intera vagono (de vagonkombinaĵo)

Ĉi tie egalas, ĉu la vagono havas motoron aŭ ne. Sole gravas la specon de kupliiloj, ĉu normalaj, firmaj aŭ artikaj.

Por la vagonoj laŭ figuroj a, c, e, g, Jaroslav David skribe proponis „ekstremvagono“. PIV difinas: **ekstremo 1** La loko plej malproksima de la mezo. Bedaŭrinde Esperanto ja ne havas pli belan vorton por esprimi ambaŭ ekstremajn partojn de laŭlonga objekto. La vortoj „komenco / fino“, „antaŭa / malantaŭa“ ktp dependas de la rigardodirekto, do ne bone taŭgas ĉi koncerne. La partoprenintoj tamen pledis por „kapa“, kvankam PIV difinas: **kapo 9** Plej antaŭa parto de io. Verŝajne la vorto „kapa“ estas ĝenerale pli bone komprenata por tiaj vagonoj. Jam

<b>a, b, c, d trakciuma veturilo</b>		<b>e, f, g vagono</b> (lokomotivtrakclo)
<b>d lokomotivo</b>	<b>a, b, c motoruma vagono</b>	
	<b>a motorvagono</b> <b>b, c remorka vagono</b>	
<b>a, b, c, e, f, g vagono</b>		
<b>a, d trakciilo</b>		<b>b, c, e, f, g senmotora vagono</b>

<b>b, c remorka vagono</b>		<b>g stirvagono</b> (por lokomotivo)
<b>b remorka vagono</b> (sen kondukistejo)	<b>c stirvagono (por motorvagono)</b>	
	<b>c, g stirvagono</b>	

<b>a, c, e, g kapa vagono</b> (de vagonkombinaĵo)	<b>b, f Intera vagono</b> (de vagonkombinaĵo)
--	--

La plej supra skemo temas pri diversaj naciaj dividoj de fervojaj veturiloj destinitaj por servo en trajnoj. La normale presitaj terminoj „lokomotivo“, „vagono“ kaj „motorvagono“ troviĝas en PIV. La termino „trakciilo“ jam delonge troviĝas en fervojaj terminaroj. Por la termino „stirvagono“ ni decidis en la pasintjara 52-a IFEF-kongreso. La **grase** presitaj terminoj estis temo dum la nunjaraj kunsidoj. Jen eksplikoj:

#### **trakciuma veturilo**

Necesis trovi taŭgan Esperanto-terminon por traduki la gravan francan terminon *matériel moteur*. Tiu nocio ampleksas ĉiujn trakciilojn, kaj tiujn veturilojn sen propulsinstalaĵo, kiuj estas akomoditaj al determinitaj trakciiloj, kaj destinitaj por servo nur lige kun tiuj (samtipaj) trakciiloj (figuroj a, b, c, d). Kiel jam menciite en TeKu 113, ĉe multaj fervojoj tiaj veturiloj ricevas 7-ciferan numeron laŭ la ordo 000 000-0.

Sen kontraŭdiro, la partoprenintoj opiniis taŭge uzi la sufikson „-um-“ (PIV: Sufikso sen difinita senco, uzata por derivi vortojn, kies rilato al la radiko estas malpreciza kaj ne esprimebla per alia sufikso). Ĉar la franca vorto *matériel* koncerne tuton da veturiloj, postulas pluralan terminon, la Esperanto-traduko de *matériel moteur* estu „trakciumaj veturiloj“.

**vagono (lokomotivtrakcio)**

Tuton da vagonoj destinitaj por servo en trajnoj trakciataj per lokomotivo, la francaj fervojistoj nomas *matériel remorqué* (figuroj e, f, g). Kiel jam menciite en TeKu 113, por tiaj vagonoj validas internacia UIC-numersistemo kun 12 ciferoj laŭ la ordo 00 000000-0.

La partoprenintoj pledis por la parentezo „(lokomotivtrakcio)“, do ne preferis adjektivon aŭ la prepozicion „por“. Sekve la Esperanto-traduko de *matériel remorqué* estu „vagonoj (lokomotivtrakcio)“. Tamen la parenteza formo restu diskutinda.

**motoruma vagono**

En moderna pasaĝertrafiko, lokomotivtrakcio pli kaj pli estas anstataŭigata per motorvagontrakcio. La koncerna terminologio estas multlande ĥaosa. Por motorvagontrakcio ne ĉiu vagono havas permotore propulsatajn radaksojn, do ne ĉiu vagono vere estas motorvagono. La industrio produktas determinitajn tipojn de tiaj vagonoj - kaj kun kaj sen propulsinstalaĵo. En la germana faklingvo por tio ekzistas la termino *Triebzugwagen* (figuroj a, b, c).

Kiel konsekvencon de la decido uzi la sufikson „-um-“ por „trakciuma veturilo“, la partoprenintoj sen kontraŭdiro ĉi tiukaze pledis por „motoruma vagono“.

**remorka vagono, senmotora vagono.**

La partoprenintoj diskutis pri du problemoj, unue pri gramatika uzo de la vortradiko „remork-“, due pri la nocio, kiu ricevu terminon kun „remork-“. En PIV troviĝas kaj substantivo „remorko“ kaj verbo „remorki“. Jen la difinoj: **remorko 1** Ŝipo, barko, bargo trenata de motorŝipo; **remorko 2** Veturilo, trenata de biciklo, de aŭtomobilo aŭ de tramo; **remorki** Treni post si, kiel remorkon. Do laŭ PIV ne temas pri fervoja veturilo. Tamen en pluraj (latinidaj) faklingvoj oni nomas ankaŭ fervojajn veturilojn per tiu aŭ simila radiko.

Por konservi tiun radikon ankaŭ en la fervoja Esperanto-faklingvo, en TeKu 113 sur paĝo 3 estas proponita alternativo, ĉu „remorko“ aŭ „remorkvagono“. Poste kelkaj kunlaborantoj skribis pledante por „remorko“, eventuale kun la adjektivo „fervoja“. Jaroslav David kaj Ludoviko Sekereš opinias superflua la radikon „vagon-“ en la plurelementa vorto „remorkvagono“; Jan Werner opinias ĝin eĉ absurda. Tamen la vorto „remorko“ estas fremdaĵo en la fervoja Esperanto-faklingvo. En niaj terminaroj estas listigitaj dekoj da vagonpecoj. Ĉiuj havas la ĉefelementon „-vagono“, ekzemple „pasaĝervagono“, „varvagono“, „motorvagono“, „bufedovagono“ ktp. Ĉu vere oportunas aldoni vortojn „bufedoremorko“, „stiroremorko“ ktp?

La partoprenintoj diskutis pri ebla adjektiva formo „remorka vagono“. Tiukaze necesus difini la adjektivon „remorka“ koncerne vagonon, ĉu

a) ĝenerale en senco de „senmotora“ aŭ

b) speciale en senco de „senmotora, kaj apartenanta al motorvagonaro“.

Tria solvo laŭ la alternativo en TeKu 113, por RailLexic 07514 (solvo 2), nome la senco „apartenanta al motorvagonaro, sed sen motoro kaj sen kondukistejo“, ne montriĝis oportuna. La solvo a respondus al la rumana *vagon remorcă*; do ĉiu

Terminara Sekcio en Faka Komisiono de IFEF

**Mi interesiĝas pri fervoja terminologio kaj volonte kunlaboras en Terminara Sekcio de IFEF.**

Nomo .....

Poŝladreso .....

Telefonnumero de eksterlando .....

Telefaksnumero de eksterlando .....

Retadreso .....

Gravaj profesiaj laboroj (iamaj aŭ nunaj), el kiuj rezultas faka scio - kun indiko de la fakoj .....

Kvalifikiĝo (inĝeniero, magistro ktp - eventuale en nacia lingvo) .....

Dato, subskribo .....