# Fervoja Esperantisto

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

STIFTUNG BSW

Numero 1 Januaro - Marto 2019


## Alta teknologio en la voporlokomotivo

## Hightech auf der Dampflok




La Lokomotivo 99236 de HSB estis inter la unuaj ekipitaj per TrainCAS.
(vd. paĝo 3, foto: Markus Trienke, WikiMedia)

Die Lok 99236 der HSB war unter den ersten, die mit TrainCAS ausgestattet wurden.
(s. Seite 3, Markus Trienke, WikiMedia)


| | | | |
|---|---|---|---|
| Karaj gelegantoj | 2 | Liebe Leserinnen und Leser | 2 |
| Alta teknologio en la vaporlokomotivo | 3 | Hightech auf der Dampflok | 3 |
| Trankvilo super la ranĝomontetoj | 6 | Ruhe über den Ablaufbergen | 6 |
| Aŭtune en Bad Ems | 8 | Im Herbst im Bad Ems | 9 |
| Okazo por lingva ekzameno | 10 | Gelegenheit zur Sprachprüfung | 10 |
| D-ro Heinz Hoffmann | 10 | Dr. Heinz Hoffmann | 10 |
| GEFA-anoncoj, redakcio | 12 | GEFA-Mitteilungen, Redaktion | 12 |



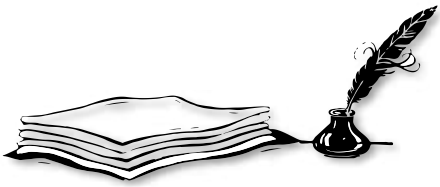
**Karaj gelegantoj**,

pentekosto 2020 ŝajnas ankoraŭ en granda distanco. Tamen jam hodiaŭ estas regulendaj multaj aferoj por nia komuna germana, pola kaj fervojista kongreso en Frankfurt Oder. Unuarange necesas eviti ke perdiĝas ŝancoj.
Konstituiĝas la Loka Kongresa Komitato. Fakte nur unu el la membroj vere estas loka. La aliaj alvojaĝas inter unu kaj ses horojn. La kunlaboro tial majoritate estu regulata rete. Tiucele en la momento estas preparata koncerna platformo. Ankoraŭ mankas formala bazo en formo de kontrakto, kiu regulas celojn, kompetencojn kaj la dividon de la riskoj.
La eblecoj de la loko kaj la ĉirkaŭaĵo rilate loĝigon, aranĝosalonojn, ekskursajn celojn tamen jam estas sonditaj. Ankoraŭ necesas marĉandi pri la kostoj kaj fari la koncernajn mendojn.
La programo ne estas duaranga sed lasos iom pli da tempo kaj estos planebla dum la jaro. Ni esperas pri niaj kolegoj de la aliaj kulturaj grupoj en la fondaĵo BSW - kaj pri viaj sugestoj. Finfine la fervojista kongreso daŭros kvar tagojn pli longe ol tiu de la aliaj du partneroj kaj same multajn vesperojn. Grava dato por la preparantoj estas la 2-a de Majo, la komenco de la 71-a IFK en Malago, dum kiu ni invitos la fervojajn esperantistojn kun prezento de nia koncepto kaj la aliĝilo.

**Guido Brandenburg**

**Liebe Leserinnen und Leser,**

Pfingsten 2020 scheint noch weit zu sein. Trotzdem sind schon heute viele Angelegenheiten zu regeln für unseren gemeinsamen deutschen, polnischen und Eisenbahner-Kongress in Frankfurt Oder. Vorrangig ist es notwendig zu vermeiden, dass Chancen verloren gehen.
Es konstituiert sich das Örtliche Kongress-Komitee. Tatsächlich ist nur eines der Mitglieder wirklich örtlich. Die anderen reisen zwischen einer und sechs Stunden an. Die Zusammenarbeit soll deshalb überwiegend über das Internet geregelt werden. Hierzu wird gerade eine entsprechende Plattform vorbereitet. Es fehlt noch eine formelle Grundlage in Form eines Vertrags, der Ziele, Zuständigkeiten und die Verteilung der Risiken regelt.
Die Möglichkeiten des Ortes und der Umgebung hinsichtlich Unterbringung, Veranstaltungsräumen, Exkursionsziele etc. sind jedoch schon sondiert. Es ist noch über die Kosten zu verhandeln und die entsprechenden Bestellungen zu tätigen.
Das Programm ist nicht zweitrangig aber wird etwas mehr Zeit lassen und im Laufe des Jahres zu planen sein. Wir hoffen dort auf unsere Kollegen von den anderen Kulturgruppen der Stiftung BSW - und auf eure Anregungen. Schließlich wird der Eisenbahnerkongress vier Tage länger dauern als der der anderen zwei Partner und genauso viele Abende. Ein wichtiges Datum für die Vorbereiter ist der 2. Mai, der Beginn des 71. IFK in Málaga, auf dem wir die Eisenbahner-Esperantisten einladen, mit der Vorstellung unseres Konzepts und unserem Anmeldeformular.



**Guido Brandenburg**




La elektroniko de TrainCAS estas lokita en ŝtala dorsosako. La energio el la dekstre videbla akumulatoro sufiĉas por sep tagoj.
Die Elektronik von TrainCas ist in einem stählernen Rucksack untergebracht. Die Energie aus der rechts sichtbaren Batterie reicht für sieben Tage.
(Foto: IoW)

## Alta teknologio en la voporlokomotivo

La kolizion de surtrakaj veturiloj evitu la rimedoj de signaltekniko. Regejoj sekurigas la itineron de signalilo al signalilo, tion ĉiam pli efike tra la teknikaj generacioj. Trakmagnetoj aŭ trakantenoj normale malebligas malatenton de haltsignalo. En kazo de teknika misfunkcio aŭ de konstrulaboroj la personaro tamen povas neglekti ĝin.

La lokomotivkondukisto tiam devas fidi al la respondeca trajntrafikestro, ĉar estas li, kiu konas la aktualan situacion en sia distriko. Fidi li devas ankaŭ, ke tiu kono bazas sur faktoj kaj ne sur misinterpreto - kiel okazis en Februaro 2016 en Bad Aibling kaj en Majo 2018 en Aichach kun teruraj sekvoj (vd. IF 2017.1 kaj FE 3/2018).

Tiun blindecon de la lokomotivkondukisto celas fini sistemo jam aplikata en aera trafiko, tie nomata TCAS (Traffic Alert an Collision

## Hightech auf der Dampflok

Die Kollision von Schienenfahrzeugen sollen die Mittel der Signaltechnik verhindern. Stellwerke sichern den Fahrweg von Signal zu Signal, das immer wirksamer durch die technischen Generationen. Gleismagnete oder Balisen verhindern im Normalfall die Missachtung eines Haltsignals. Im Fall einer technischen Störung oder von Bauarbeiten kann man es jedoch übergehen.

Der Lokführer muss dann dem verantwortlichen Fahrdienstleiter vertrauen, weil er es ist, der die aktuelle Situation in seinem Bezirk kennt. Vertrauen muss er auch darauf, dass diese Kenntnis auf Fakten beruht und nicht auf einer Fehlinterpretation – wie im Februar 2016 in Bad Aibling und im Mai 2018 in Aichach mit furchtbaren Folgen geschehen (s. IF 2017.1 und FE 3/2018).

Avoidance System = trafik-averta kaj kolizievita sistemo). Instalita en ĉiu trafika aviadilo ĝi registras proksimajn aviadilojn kaj en kombino kun poziciekkonilo ties movodirekton kaj kaze de kolizia danĝero devigas flankeniĝon.

Ne konsiderante, ke trajnoj ne povas memstare flankeniĝi kaj ke trafikaj aviadiloj okaze renkontas sin kun suma rapideco de pli ol 1.500 km/h TCAS ne tutsimple estas adoptebla de la reltrafiko. La satelitaj poziciekoniloj ne estas precizaj sufiĉe por distingi la paralelajn trakojn de dutraka linio kaj ne funkcias en tuneloj. Pliajn informojn la adaptita sistemo TrainCAS tial deduktas el sensiloj registrantaj movon kaj akcelon kaj el elektronika linia mapo. Ĉiuj informoj komune permesas ekzakte kalkuli la propran pozicion. En fiksitaj lokoj aldone muntitaj antenoj helpas al la sistemo kontroli la propran funkcion.




La informa kaj averta modulo / die Informations- und Warneinheit (Foto: IoW)

Interŝanĝo de informoj inter la lokomotivoj okazas per cifereca radiofonio por sekurigaj taskoj laboranta per frekvencoj inter 380 kaj 470 MHz kaj havanta radiuson de preskaŭ 40 km. Por alkroĉi ankaŭ la fervojretan centralon tial sufi-ĉas relative malmultaj sendomastoj.

Regionaj linioj kun malforta trafiko kaj permesita rapideco de maksimume 80 km/h povas esti priservataj laŭ trajngarda regularo sen blokadsistemo. Konvena kandidato por prova enkonduko de tia tekniko montriĝis la metroŝpura *Harz*-fervojo kun sia reto 140 km longa konstruita majoritate por 40 km/h.

Cele pligrandigi la sekurecon la entrepreno pripensis enkonduki la TrainCAS-sistemon kaj por testi instalis ĝin 2014 en du el siaj vapor-

Diese Blindheit des Lokführers zu beenden ist das Ziel eines Systems, das schon in der Luftfahrt angewandt und dort TCAS (Traffic Alert an Collision Avoidance System = Verkehrs-Warn und Kollisionsvermeidungssystem) genannt wird. In jedem Verkehrsflugzeug eingebaut registriert es nahe Flugzeuge und in Kombination mit einer Positionserkennung dessen Bewegungsrichtung und erzwingt bei Kollisionsgefahr das Ausweichen.

Davon abgesehen, dass Züge nicht selbständig ausweichen können und Verkehrsflugzeuge sich gelegentlich mit einer Summengeschwindigkeit von 1.500 km/h begegnen kann TCAS nicht einfach auf den Schienenverkehr übertragen werden. Die satellitengestützten Positionserkennungsgeräte sind nicht genau genug, um die parallelen Gleise einer zweigleisigen Strecke zu unterscheiden und funktionieren nicht in Tunneln. Weitere Informationen leitet das adaptierte System TrainCAS daher aus Sensoren zur Registrierung von Bewegung und Beschleunigung ab und aus einer elektronischen Streckenkarte. An bestimmten Stellen zusätzlich montierte Funkbaken helfen dem System, die eigene Funktion zu kontrollieren.

Der Austausch von Informationen zwischen den Lokomotiven geschieht über digitalen Funk für Sicherungsaufgaben, der mit Frequenzen zwischen 380 und 470 MHz arbeitet und einer Reichweite von bis zu 40 km hat. Zur Anbindung auch der Netzzentrale reichen deshalb relativ wenige Sendemasten aus.

Regionalstrecken mit geringem Verkehr und einer zugelassenen Geschwindigkeit von höchstens 80 km/h können im Zugleitbetrieb ohne Streckenblock bedient werden. Als passender Kandidat für eine Probeeinführung erwies sich die meterspurige Harz-Bahn mit ihrem 140 km langem Netz, das überwiegend für 40 km/h gebaut ist.

Mit dem Ziel die Sicherheit zu steigern erwog das Unternehmen die Einführung des TrainCAS-Systems, rüstete 2014 zwei seiner Dampflokomotiven damit aus und sammelte während eines Jahres ausschließlich Daten.

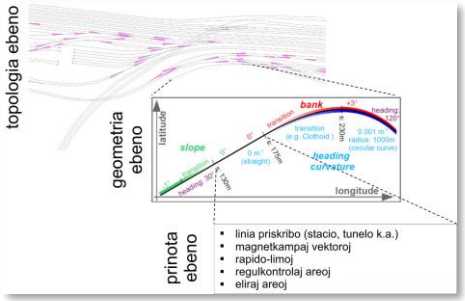
lokomotivoj kaj dum unu jaro sole kolektis datumojn. Post senriproĉa elprovo sekvis instalo ĉe ĉiuj 31 propraj veturiloj kaj havigo de du pliaj aparatoj por laŭbezone ekipi fremdajn veturilojn.
La sistemo sole havas avertan taskon. Ĝi ne antaŭvidas teknikajn interdependecojn kun la veturilo. Aldonutile ĝi al centralo povas peri superrigardon pri la veturilmovoj sur la trakreto kaj ĝi povas nutri informreton je profito de la vojaĝantoj.



Transportebla TrainCAS-aparato por ekipi fremdajn veturilojn.
Tragbarer TrainCAS-Apparat zur Ausrüstung fremder Fahrzeuge.
(Foto: IoW)

La rolo kiel nura asista sistemo permesas multajn pliajn aplikeblojn. Imagebla estas transdono de transportebla aparato al ĉetrake laborantaj skipoj, kiu avertas pro proksimiĝantaj trajnoj aŭ eble la munto de aldona modulo fine de la trajno, kiu signalante konstantan distancon de la lokomotivo konfirmas la trajnkompletecon. La ofertanta firmao „Intelligence on Wheels“, fondita de la germana centro por aera kaj spaca trafiko (DLR) havas provizon de pliaj ideoj.

Nach einer fehlerfreien Probephase folgte der Einbau auf allen 31 eigenen Fahrzeugen und die Beschaffung zweier weiterer Apparate um bedarfsweise Fremdfahrzeuge ausrüsten zu können.




La elektronika mapo provizas ĉiujn gravajn informojn pri la laŭveturata linio.
Die elektronische Karte stellt alle wichtigen Informationen über die befahrene Strecke zur verfügung.
(laŭ skemo / nach Schema IoW)

Das System hat lediglich eine Warnfunktion. Es sieht keinerlei Abhängigkeiten mit dem Fahrzeug vor. Als Zusatznutzen kann es einer Zentrale einen Überblick über die Fahrzeugbewegungen auf dem Gleisnetz vermitteln, und es kann ein Informationsnetz zum Vorteil der Reisenden versorgen.
Die Rolle des reinen Assistenzsystems erlaubt viele weitere Anwendungsmöglichkeiten. Vorstellbar ist auch die Übergabe eines transportablen Geräts an Rotten, die am Gleis arbeiten, das vor sich nähernden Zügen warnt, oder vielleicht die Montage eines weiteren Moduls am Zugende, das durch die Anzeige der konstanten Distanz von der Lok die Vollständigkeit des Zugs bestätigt. Die anbietende Firma „Intelligence on Wheels“, eine Ausgründung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat noch einen Vorrat weiterer Ideen.

(Fonto: Signal+Draht 9/2018, Eurailpress)

**Guido Brandenburg**

(Quelle: Signal+Draht 9/2018, Eurailpress)

**(trad. Brandenburg)**



La regejo Hso en la ranĝostacio de Hamm jam dudek jarojn estas ekster funkcio.
Das Stellwerk Hso im Rangierbahnhof Hamm ist schon zwanzig Jahre außer Betrieb,
(Foto: Reckmann, WikiMedia)

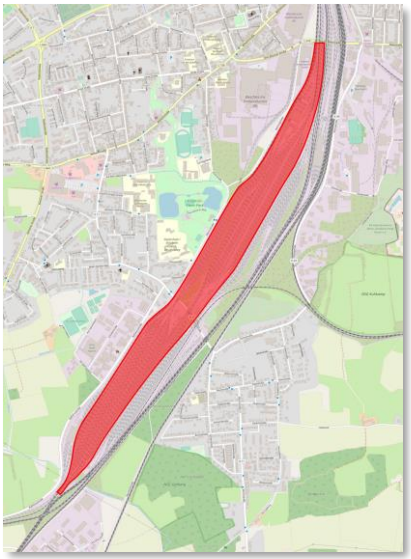
## Trankvilo super la ranĝomontetoj

Pli ol naŭ kilometrojn longa, kun 1.100 trakforkoj interligantaj 325 kilometrojn da trakoj – Hamm en Vestfalio en la 20-a jarcento havis la plej grandan ranĝostacion de Eŭropo, konstruita inter 1912 kaj 1916 por reguli la kargotrafikon inter la industria regiono Ruhr kaj Berlin, siatempe ĉefurbo de la Germana Regno.
Ŝanĝiĝis la trafikaj bezonoj. La lasta germana karbominejo estas fermita. Amaskargoj malpliiĝis kaj prenas aliajn vojojn. La rolo de trajnformada stacio perdiĝis. Trankvilo regas sur la ranĝomontetoj. De la kargotrajnlokomotiva deponejo videblas nur ankoraŭ la fundamentoj.
La fervojo de jaroj retiriĝas per malgrandaj paŝoj el la tereno: redukto de bontenado, malfunkciigo de la katenario, depono de superfluaj aŭ difektitaj vagonoj, sekcia fortranĉo kaj blokado de trakoj kaj pli aŭ malpli seriozaj

## Ruhe über den Ablaufbergen

Mehr als neun Kilometer lang, mit 1.100 Weichen, die 325 Kilometer Gleise verknüpften – Hamm in Westfalen hatte im 20. Jahrhundert den größten Rangierbahnhof Europas, gebaut zwischen 1912 und 1916, um den Güterverkehr zwischen der Industrieregion Ruhr und Berlin zu regeln, der damaligen Reichshauptstadt.
Die Verkehrsbedürfnisse haben sich geändert. Die letzte deutsche Zeche ist geschlossen. Massengüter wurden weniger und nehmen andere Wege. Die Rolle des Zugbildungsbahnhofs ist verloren. Auf den Ablaufbergen herrscht Ruhe. Vom Güterzuglokomotiven-Bw sind nur noch die Fundamente zu erkennen. Die Bahn zieht sich seit Jahren mit kleinen Schritten aus dem Gelände zurück: Verminderte Instandhaltung, Abschalten der Oberleitung, Abstellen von überflüssigen oder be-

intertraktoj kun institucioj kaj entreprenoj interesitaj.
Ne vidiĝis ŝancoj ekonomie pluuzi la instalaĵojn. Nun la tempo venis por definitive redukti



La fervojo volas vendi la areon al la urbo Hamm.
Die Bahn will das Areal der Stadt Hamm verkaufen.
(Deveno/Herkunft: OpenStreetmap)

la infrastrukturon. Eisenbahn-Bundesamt kiel kontrola aŭtoritato aprobis la peton demunti 77 trakoj kaj liberigi la areon por aliaj celoj.
Ne jam klaras kiuj estu tiuj celoj. La urbo Hamm pensas pri loĝkvartaloj kaj novkonstruo de federacia strato 63n. Ofertoj al industriaj entreprenoj estas diskutataj. Temas pri la kompleta okcidenta kaj sudokcidenta parto de la ranĝostacio. Ĉiu ajn uzo tamen anticipas preparon de la grundo ŝutita ĝis alto de ĝis kvar metroj, fortransporton de poluciitaj teramasoj kaj de eksplodfiaskintoj, tutcerte ankaŭ tie restintaj memoraĵoj pri la bombatakoj en la Dua Mondmilito.

(Fonto: Westfälischer Anzeiger)

**Guido Brandenburg**

schädigten Wagen, abschnittsweises Abtrennen und Blockieren von Gleisen und mehr oder weniger ernstgemeinte Verhandlungen mit interessierten Institutionen und Unternehmen.
Es zeigten sich keine Chancen die Anlagen wirtschaftlich zu weiterzunutzen. Jetzt ist also die Zeit gekommen, die Infrastruktur definitiv zu reduzieren. Das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde hat den Antrag genehmigt, 77 Gleise abzubauen und die Fläche für andere Zwecke freizumachen.
Unklar ist noch, welche Ziele das sein sollen. Die Stadt Hamm denkt an Wohnviertel und einen Neubau der Bundesstraße 63n. Angebote an Industrieunternehmen werden diskutiert. Es geht um den gesamten westlichen und südwestlichen Teil des Rangierbahnhofs. Jegliche Nutzung setzt jedoch die Aufbereitung des bis zu vier Meter aufgeschütteten Grundes voraus, die Abfuhr belasteter Erdmassen und von Blindgängern, die sicherlich auch dort als Erinnerungen an die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg zurückgeblieben sind.



Konstrua skipo post la bombatako 22.04.1944 klopodas ripari la trakojn en la sudo de la ranĝostacio.
Ein Bautrupp bemüht sich nach dem Bombenagriff vom 22.04.1944 die Gleise im Süden des Rangierbahnhofs instandzusetzen.
(Foto: Stadtarchiv Hamm)

(Quelle: Westfälischer Anzeiger)

**(trad. Brandenburg)**



Hodaŭ la parte renovigita *Mahlbergbahn* en Bad Ems estas teknika monumento
Heute ist die zum Teil renovierte Mahlbergbahn in Bad Ems ein technisches Denkmal
(Foto: Marion Halft, WikiMedia)

## Aŭtune en Bad Ems

La vojo al Prerow apud la Balta Maro, kien ni estis invitintaj vin en la pasinta jaro, estis relative longa kaj relative pena, tro pena por multaj el niaj kutimaj gastoj - domaĝe por ili, ĉar ili maltrafis ĉarman aranĝon en saniga ĉirkaŭaĵo kaj domaĝe por ni, kiuj esperis pri pli granda resono.

En la jaro 2019 ni reiros en la okcidenton. Ankaŭ en Bad Ems troviĝas hotelo de la fondaĵo BSW. Iu aŭ alia jam konas ĝin (mi ankoraŭ ne). Ĝi kun siaj 51 ĉambroj estas kompare granda, disponas pri restoracio, lifto, saŭno kaj keglejo, do en kazo de absolute mizera vetero sufiĉaj eblecoj okupiĝi endome.

Ni esperegas tamen pri sunbrilo ĉar la ĉirkaŭa pejzaĝo nepre postulas viziton, same la publika ripoza naĝejo, same la idilia urbocentro en la mallarĝa Lahn-valo, same la limmuraj instalaĵoj kreitaj de la romianoj kaj rekonstruitaj kiel atestantoj de la historio, same Mahlbergbahn

## Im Herbst in Bad Ems

Der Weg nach Prerow an der Ostsee, wohin wir im vergangenen Jahr eingeladen hatten, war verhältnismäßig lang und verhältnismäßig mühselig, zu mühselig für viele unserer gewohnten Gäste – schade für sie, weil sie eine nette Veranstaltung in einer gesunden



Bad Ems en la valo de Lahn / Bad Ems im Tal der Lahn
(Foto: BSW)

– dutraka akvobalasta funikularo kiu senakcidente funkciis de 1886 ĝis 1979, konstruita sur ramplo 54,5 procenta, tial iam la




La hotelo Lindenbach en Bad Ems / das Hotel Lindenbach in Bad Ems
(Foto: BSW)

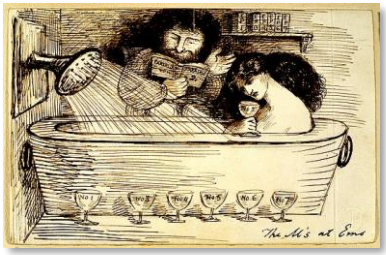
plej kruta funikularo de Germanio. Hodiaŭ ĝi estas parte renovigita teknika monumento (kun kafejo), sed ankoraŭ atendas grandaniman donaconton ebligantan la refunkciigon.
En Bad Ems ni estos de la 11-a ĝis la 13-a de Oktobro 2019.
„Savu la daton“, kiel rekomendas la anglofonistoj aŭ „notu en via kalendaro“, kiel diras ni. Detalojn kaj aliĝilon vi trovos en la sekvonta eldono.




La limo de la romia imperio / die Grenze des römischen Imperiums
(Foto: Bad Ems info)

**Guido Brandenburg**

Umgebung verpasst haben, schade für uns, die auf eine größere Resonanz gehofft hatten.
Im Jahr 2019 werden wir in den Westen zurückgehen. Auch in Bad Ems befindet sich ein Hotel der Stiftung BSW. Der eine oder andere kennt es schon (ich noch nicht). Mit seinen 51 Zimmern ist es vergleichsweise groß, verfügt über ein Restaurant, einen Lift, eine Sauna und eine Kegelbahn, im Fall von absolut miesem Wetter also genug Möglichkeiten sich im Haus zu beschäftigen.



Malstreĉo en Bad Ems / Entspannung in Bad Ems
(Bido/Bild: Dante Gabriel Rosetti)

Wir hoffen aber inständig auf Sonnenschein, weil die umliegende Landschaft unbedingt einen Besuch verlangt, genauso das öffentliche Wellness-Bad, genauso das idyllische Stadtzentrum im schmalen Lahn-Tal, genauso die Limes-Anlagen geschaffen von den Römern und wiederaufgebaut als Zeugen der Geschichte, genauso die Mahlbergbahn – eine zweigleisige Wasserballast-Standseilbahn, die von 1886 bis 1979 unfallfrei funktionierte, gebaut auf einer Rampe mit 54,5 Prozent und damit einst die steilste Standseilbahn Deutschlands. Heute ist sie ein zum Teil renoviertes technisches Denkmal (mit Café), wartet aber noch auf den großzügigen Sponsor, der die Wiederinbetriebnahme ermöglicht.
In Bad Ems werden wir vom 11. bis zum 13. Oktober 2019 sein. „Rette das Datum“, wie die Anglofoniker empfehlen oder „schreib's in deinen Kalender“, wie wir sagen. Einzelheiten und Anmeldeformular findet ihr in der kommenden Ausgabe.

**(trad. Brandenburg)**

## Okazo por lingva ekzameno

Fine de la jaro 2008 Universala Esperanto-Asocio (UEA) enkondukis internacie normitan ekzamensistemon de Esperanto, kiu konformas al la postuloj de la Konsilio de Eŭropo. La ekzamenoj estas ellaboritaj laŭ la Komuna Eŭropa Referenckadro (KER) kaj difinas la tri lingvokonajn nivelojn B1, B2 kaj C1. La akreditiĝo kaj funkciigo de la sistemo okazis kunlabore kun la Ŝtata Lingvoekzamena Centro (ORIGO) en Budapeŝto, kie Esperanto troviĝas inter la ŝtate rekonataj fremdaj lingvoj. La fakto, ke la ekzameno konstruiĝis baze de la eŭropaj normoj, signifas, ke ties atestilon oni oficiale agnoskas kaj traktas kiel la aliajn lingvoekzamenajn diplomojn.

KER-ekzamenojn eblas partopreni en klerigaj institutoj – en Germanio la Interkultura Centro Herzberg (ICH) – kaj okaze de kongresoj, ekzemple la 4-an de Majo 2019 dum la 71-a Internacia Fervojista Kongreso en Malago.

Do kiu jam estas aliĝinta tie kaj sentas sin matura, ne hezitu kontakti la organizanton cspinola1(ĉe)gmail.com.




**Guido Brandenburg**

## Gelegenheit zur Sprachprüfung

Ende des Jahres 2008 führte der Esperanto-Weltbund (UEA) ein international genormtes Prüfungsverfahren für Esperanto ein, das den Forderungen des Europarats entspricht. Die Prüfungen sind nach dem Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen (GER) ausgearbeitet und definieren die drei Sprachkenntnis-Niveaus B1, B2 und C1. Die Akkreditierung und Einführung des Systems geschah in Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Sprachprüfungszentrum (ORIGO) in Budapest, wo Esperanto unter den staatlich anerkannten Fremdsprachen zu finden ist. Die Tatsache, dass die Prüfung auf der Grundlage der europäischen Normen, aufgebaut wurde, bedeutet, dass man deren Zeugnisse offiziell anerkennt und wie andere Sprachprüfungszeugnisse behandelt.

An GER-Prüfungen kann man in Bildungseinrichtungen – in Deutschland das Interkultura Centro Herzberg (ICH) – und gelegentlich auf Kongressen teilnehmen, z.B. am 4. Mai 2019 während des 71. Internationalen Eisenbahner Kongresses in Málaga. Wer also schon angemeldet ist und sich reif fühlt, sollte nicht zögern und den Organisator kontaktieren unter cspinola1(at)gmail.com.

**(trad. Brandenburg**

## D-ro Heinz Hoffmann

La invito en la terminologian rondon somere en la jaro 2013 estis malgrandioza: Heinz koncize resumis la propran vivon kiel fervojisto ĉe DR - la fervojo de GDR - kaj tuj enkondukis en rolon kaj funkcion de la grupo en UIC, menciis meritojn de Ritterpach, Hartig kaj aliaj eminentuloj, parolis pri la agnosko de la organizaĵo kaj la pozicio de Esperanto atingita kaj la pli ol dek unu mil nocioj enigitaj en RailLexic. Lia propra kontribuo aperis nur marĝene. Nur iom post iom dum la sekvaj jaroj, spertante lian

## Dr. Heinz Hoffmann

Die Einladung in den Terminologenkreis im Sommer des jahres 2013 war unspektakulär: Heinz fasste kurz das eigene Leben als Eisenbahner bei der DR – der Eisenbahn der DDR – zusammen und führte gleich in Rolle und Aufgabe der Gruppe in der UIC ein, erwähnte die Verdienste von Ritterspach, Hartig und anderen Größen, sprach von der Anerkennung der Organisation und der erreichten Stellung des Esperanto und von den elftausend in RailLexic aufgenommenen Begriffen. Sein eigener Bei-

enorman diligenton kaj kompetentecon, mi komprenis taksi ĝin.

Dum rondvojaĝo tra orienta Germanio en somero 2014 mia edzino kaj mi vizitis lin kaj Christa, en la malgranda loĝejo inter la vitoj super Radebeul. Ni sidigis nin antaŭ la kurtenkaŝita bretaro kaj Heinz per longaj krajonskribitaj listoj sur dorsflanke utiligitaj presaĵpaperoj demonstris sian labormanieron: Ĉiun nocion,



Se la solvo ankoraŭ ne estas perfekta, necesas serĉi pli taŭgan. Heinz diskutas ideon kun Jaroslav Matuška
Solange die Lösung nicht perfekt ist, muss eine bessere gesucht werden. Heinz diskutiert eine Idee mit Jaroslav Matuška.

ĉiun terminon, ĉiun difinon senrutine pri-lumi, pacience kompari, prijuĝi, cerbumi pri alternativoj ĉerpante el sia profunda scio pri lingvoj same kiel pri teknikaj detaloj kaj tiam submetiĝi al decido de la teamo. Dum la migro-ekskurso tra la najbara montaro la sekvan tagon, detaleme dokumentitan sur kvadratcenti-metrojn granda slipo, li serioze, fiere sed modeste klarigis al ni ĉiun ŝtonon, ĉiun planton apud la vojo kaj ĉiun kreston ĉe la horizonto kaj - utiliginte plej diversajn trafikilojn - ekzakte laŭ la plano kondukis nin al nia elirpunkto.

Survoje Heinz estis rakontinta pri sia vivo, pri militmortigita patro, amo al muziko, naturo, migrado, pri la inklino al lingvoj kaj la eltrovo de Esperanto, pri la fascino de la fervojo kiu kaptis lin jam kiel infano en la tiama etŝpura „pionira“ fervojo en Dresden.

Dekkvar-jara li komencis la laboron en la funkcia servo ĉe la „granda“ fervojo. Edziĝinte kaj patriĝinte li komencis inĝeniersciencan telestudon, 1979 ŝanĝis laborlokon de fervojo

trag erschien nur am Rande. Nur allmählich, als ich seinen enormen Fleiß und seine Kompetenz spürte, verstand ich ihn einzuschätzen. Auf einer Rundreise durch Ostdeutschland im Sommer 2014 besuchten ich und meine Frau ihn und Christa, in einer kleinen Wohnung zwischen den Reben über Radebeul. Wir setzten uns vor das durch eine Vorhang versteckte Regal und Heinz demonstrierte mit langen, bleistiftgeschriebenen Listen seine Arbeitsweise: Jeden Begriff, jedes Fachwort, jede Definition ohne Routine beleuchten, geduldig vergleichen, beurteilen, über Alternativen nachdenken und dabei aus seinem profunden Wissen über Sprachen ebenso wie über technische Einzelheiten schöpfen und sich dann der Entscheidung des Teams beugen. Auf einer Wanderung durch das benachbarte Gebirge am nächsten Tag, detailverliebt dokumentiert auf einem Quadratzentimeter großen Zettel, erklärte er uns ernst, stolz aber bescheiden jeden Stein, jede Pflanze am Weg und jeden Grat am Horizont und führte uns – nach Gebrauch verschiedenster Verkehrsmittel – exakt nach Plan zu unserem Ausgangspunkt zurück.

Unterwegs hatte Heinz von seinem Leben erzählt, über den im Krieg umgekommenen Vater, die Liebe zur Musik, zur Natur, zum Wandern, die Neigung zu Sprachen, die Entdeckung des Esperanto, die Faszination der Eisenbahn, die ihn schon als Kind erfasst hatte bei der damaligen Schmalspur-Pioniereisenbahn in Dresden. Mit vierzehn Jahren begann er die Arbeit im Betriebsdienst der „großen“ Eisenbahn. Verheiratet und Vater geworden nahm er ein ingenieurwissenschaftliches Fernstudium auf, wechselte 1979 seinen Arbeitsplatz von der Eisenbahn zur Verkehrshochschule Dresden, setzte dort sein Studium fort und habilitierte 1986. Der Auflösung der Verkehrshochschule 1992 folgte die Arbeit in einem Ingenieurbüro, Qualifizierungskurse und stufenweise der Rückzug aus der Lohnarbeit – für Heinz die Gelegenheit umso mehr in die Weiterentwicklung unserer gemeinsamen Sprache Esperanto zu investieren.

al la Trafika Altlernejo Dresden kaj plustudinte tie 1986 doktoriĝis. La nuligon de la Trafika Altlernejo 1992 sekvis laboro en inĝeniera buroo, kvalifikaj kursoj kaj ŝtupa retiriĝo el la salajrita laboro – por Heinz okazo des pli investi en la pluevoluigon de nia komuna lingvo Esperanto.

Revoje al nia hejmo mi kunprenis profundan respekton kaj la deziron plue profiti de liaj nur supraĵe viditaj konoj kaj spertoj. Tamen ne konsiderante la korespondojn en la terminara komisiono por tio ne troviĝis multaj okazoj.

Dum dua vizito en Radebeul Heinz jam estis en hospitalo, malforta kaj atendanta spacon en flegejo. Apopleksio estis rabinta lian me-morkapablon, la trezoron el kiu li dumvive ĉerpis ideojn kaj iniciatemon. Ĝi lasis al li la nepran deziron ion fari, sed samtempe for-prenis la kapablon kaj trudis la konscion pri la senelireco de la situacio.

Christa faris ĉion eblan por helpo kaj apogo. Tamen neŝanĝeble la tragika evoluo finiĝis per lia morto en hospitalo.

La familio perdis sian akson, patron, edzon, avon. Ni esperantistoj perdis karakteron, amikon, motoron. Ni kondolencas al la postlasitoj kaj restas tristaj kaj sobraj.

**Guido Brandenburg**

Zurück nach Hause nahm ich einen tiefen Respekt mit und den Wunsch weiter von seinen nur oberflächlich gesehenen Kenntnissen und Erfahrungen zu profitieren. Abgesehen von den Korrespondenzen in der Terminologie-Kommission ergaben sich dafür aber wenig Gelegenheiten.

Beim zweiten Besuch in Radebeul war Heinz schon im Krankenhaus, schwach und in Erwartung eines Pflegeheimplatzes. Ein Schlaganfall hatte ihm sein Gedächtnis geraubt, den Schatz aus dem er sein Leben lang Ideen und Initiativen geschöpft hatte. Er ließ ihm den unbedingten Willen etwas zu tun, nahm ihm aber gleichzeitig die Fähigkeit und machte ihm die Ausweglosigkeit seiner Situation bewusst.

Christa tat alles was möglich war zu seiner Hilfe und Stütze. Trotzdem endete die tragische Entwicklung unabwendbar mit seinem Tod im Krankenhaus.

Die Familie hat ihre Achse verloren, ihren Vater, Ehemann, Großvater. Wir Esperantisten haben einen Charakter, einen Freund, einen Motor verloren.

Wir kondolieren den Zurückgelassenen und bleiben traurig und ernüchtert.

**(trad. Brandenburg)**


| Redaktofino por FE 02/2019 estos la 15.05.2019 | |
|---|---|
| Eldono: | Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M. |
| Redakcio: | Guido Brandenburg |
| Adreso: | Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt |
| Telefono: | 02508-9107 |
| Fakso: | 02508-984511 |
| Retpoŝto: | fervoja.esperantisto@t-online.de |
| | |
| Kotizkonto: | |
| Nomo | BSW Esperanto Essen |
| IBAN: | DE44 3606 0591 0000 5045 63 |
| BIC: | GENODED1SPE |
| | |
| Donacoj estas bonvenaj sur konto: | |
| Nomo | Andreas Diemel GEFA |
| IBAN: | DE16 5009 0500 0000 9537 29 |
| BIC: | GENODEF1S12 |

| Redaktionschluss für FE 02/2019 ist 15.05.2019 | |
|---|---|
| Herausgabe: | Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M. |
| Redaktion: | Guido Brandenburg |
| Adresse: | Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt |
| Telefon: | 02508-9107 |
| Fax: | 02508-984511 |
| Email: | fervoja.esperantisto@t-online.de |
| | |
| Beitragskonto: | |
| Name | BSW Esperanto Essen |
| IBAN: | DE44 3606 0591 0000 5045 63 |
| BIC: | GENODED1SPE |
| | |
| Spenden sind willkommen auf dem Konto: | |
| Name | Andreas Diemel GEFA |
| IBAN: | DE16 5009 0500 0000 9537 29 |
| BIC: | GENODEF1S12 |