Fervoja Esperantisto

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

GE FA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 1 Januaro - Marto 2025

Niaj gazetoj en arkivon

Unsere Zeitungen ins Archiv



Skani la paĝojn estas la unua paŝo.
Poste sekvas la optika signorekono.
(vd. paĝon 6)

Scannen ist der erste Schritt.
Danach folgt die optische Zeichenerkennung.
(s. Seite 6)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Kun bremsita vaporo	3	Mit gebremstem Dampf	3
La kongreso en Slovakio	4	Der Kongress in der Slowakei	4
Fervoja Esperantisto en retarkivo	6	Fervoja Esperantisto im Netzarchiv	6
Reformo de la reformo en NRW	8	Reform der Reform in NRW	8
Semajnfina aventuro	10	Wochenend-Abenteuer	10
… sekvi klimatoneŭtralan kulturon	11	… einer klimaneutralen Kultur folgen	11
Gravito	12	Schwerkraft	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

proksimiĝas la balotoj por la federacia parlamento, same verŝajna ŝanĝo de la influantaj partioj. Ekzistos novaj agadplanoj kaj novaj prioritatoj. La fervojo ne estos la unua. Sed ĉar la plendoj pri la stato de nia entrepreno estas laŭtaj, ĝi atendeble baldaŭ kuŝos por kuraco sur la kabineta tablo. Surprizus min, se ni legus pri vere novaj solvoj. Organizajn ŝanĝojn ni kutimas kiel aktivaj aŭ iamaj fervojistoj. Ili apartenas aŭ apartenis al nia laboro kiel kontinua grunda muĝado, same kiel la portempa interrompo de la koncernataj procedoj serĉante la nun respondecajn implikitojn.

Kiajn sekvojn tamen la ripetan fojon kiel problemsolvo prezentita dispartigo de de trakreto kaj transportservo havos por la kompletsistemo fervojo, ekzemple por la regado de plandevioj kaj la informado de la pasaĝeroj, por la flekseblec en la uzo kaj kapacito de la trakreto, por la transiraj strecoj dum novigaj procedoj, tion nur eblas imagi.

Kion la fervojo nun vere ne bezonas, estas pliaj perdoj de efikeco.

Necesa estas la novkonstruo de dum jaroj eksfunkciigitaj infrastrukturaj kapacitoj kaj de la multloke elĉerpita foruza rezervo. Ankaŭ fervojo pli rapide malsaniĝas, se la imundefendo estas malforta.



Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

die Wahl zum Bundestag rückt näher, ebenso ein wahrscheinlicher Wechsel der einflussreichen Parteien. Es wird neue Agenden und neue Prioritäten geben. Die Bahn wird nicht die erste sein. Aber weil die Klagen über den Zustand unseres Unternehmens laut sind, wird sie erwartungsgemäß bald zur Behandlung auf dem Kabinettstisch liegen. Es würde mich überraschen, wenn wir von wirklich neuen Lösungen hörten. Organisatorische Änderungen sind wir als aktive oder ehemalige Eisenbahner gewohnt. Sie gehören oder gehörten zu unserer Arbeit wie ein fortwährendes Grundrauschen, ebenso wie die zeitweilige Unterbrechung der betroffenen Prozesse auf der Suche nach den nun verantwortlichen Beteiligten.

Was jedoch die zum wiederholten Mal als Problemlösung ins Spiel gebrachte Trennung von Fahrweg und Betrieb für die Funktion des Gesamtsystems Bahn, beispielsweise für die Bewältigung von Planabweichungen und der Information der Reisenden, für die Flexibilität der Netznutzung und -Auslastung, für den Übergangsaufwand bei Innovationen für Folgen haben würde, ist nur zu erahnen.

Was die Bahn nun wirklich nicht braucht, sind weitere Effizienzverluste.

Notwendig ist der Neuaufbau der über Jahre aufgegebenen Infrastruktur-Kapazitäten und des an vielen Stellen aufgebrauchten Abnutzungsvorrats. Auch eine Bahn wird schneller krank, wenn die Immunabwehr schwach ist.

(trad. Guido Brandenburg)



Survoje sen bruldanĝero / Unterwegs ohne Brandgefahr
(Foto: Simon Tunstall, WikiMedia)

Kun bremsita vaporo

La senpluvaj someroj de la pasintaj jaroj ne nur kaŭzis zorgojn al la agrikulturistoj.
Diversaj malfacile estingeblaj bruloj en la sekaj pinarbaroj apud la trako de Brockenbahn en Harc-montaro ripete direktis la suspekton al la karbohejtitaj vaporlokomotivoj. Kvankam la posedanto HSB estas konvinkita pri la senkulpeco de siaj vaporlokomotivoj, ĝi anoncis en kazo de granda bruldanĝero lasi ilin en la remizo kaj taski anstataŭe dizelajn lokomotivojn. Tio estas seniluziiga mesaĝo por fervojromantikuloj kaj problemo por la horaro. En la stoko de HSB troviĝas 25 vaportrakciitaj kaj nur 12 dizeltrakciitaj lokomotivoj. Do kelkaj trajnoj ne povos trafiki pro manko de lokomotivo.

Mit gebremstem Dampf

Die regenlosen Sommer der vergangenen Jahre haben nicht nur den Landwirten Sorgen bereitet. Verschiedene schwer zu löschende Brände in den trockenen Fichtenwäldern neben dem Gleis der Brockenbahn im Harz haben wiederholt den Verdacht auf die kohlebeheizten Dampfloks gelenkt. Obwohl der Eigentümer HSB von der Unschuld seiner Dampfloks überzeugt ist, hat er angekündigt sie im Falle hoher Brandgefahr im Depot zu lassen und statt ihrer Dieselloks einzusetzen.
Das ist eine enttäuschende Nachricht für Eisenbahnromantiker und ein Problem für den Fahrplan. Im Bestand der HSB finden sich 25 dampfgetriebene und nur 12 dieselgetriebene Lokomotiven. Einige Züge werden also aus Lokmangel nicht verkehren können.

La teknikistoj de HSB substrekas, ke per diversaj rimedoj, kiel la etmaŝa kribrilo je la eniro de la kamentubo kaj la malsekigo de la elblovita fumo nuligas la riskon de flugantaj ardantaj karborestoj. Tamen la decido estas farita por sekureco kaj kontraŭ la turismaj interesoj.

Die Techniker der HSB betonen, dass verschiedene Mittel wie ein engmaschiges Sieb am Eingang des Schornsteins und die Befeuchtung des ausgeblasenen Rauchs das Risiko von fliegenden glühenden Kohleresten ausschließen. Trotzdem wurde der Beschluss gefasst für die Sicherheit und gegen die Interessen des Tourismus.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**



La kongreso en Slovakio

Informoj pri la baldaŭ okazonta 76-a Internacia Fervojista Kongreso en Žilina estis raraj dum longa tempo. Sed valoris atendi: La retpaĝaro nun estas publika kaj aliĝo ebla.
Ĉe la adreso https://ifk.ikso.net/ troveblas ĉio bezonata kiel programo de kongreso, ekskursoj kaj postkongreso, prezento de lando, regiono, urbo kaj kongresejo – ĉiuj argumentoj por rezervi semajnon por la kongreso en la kalendaro.
Unu el la motivoj inviti la fervojistan kongreson al Žilina tamen restis kaŝita en la anoncoj, nome la aparta rilato de la universitato al la fervojo.

Der Kongress in der Slowakei

Informationen über den bald stattfindenden 76. Internationalen Eisenbahner-Kongress in Žilina waren lange Zeit spärlich. Aber das Warten hat sich gelohnt: Der Internet-Auftritt ist nun veröffentlicht und eine Anmeldung möglich. Unter der Adresse https://ifk.ikso.net/ findet sich alles Benötigte wie das Programm des Kongresses, Ausflüge und Nachkongress, Vorstellung des Landes, der Region, der Stadt und des Kongresszentrums – sämtlich Argumente eine Woche für den Kongress im Kalender zu reservieren. Eines der Motive, den Eisenbahner-Kongress nach Žilina einzuladen, blieb in den Ankündigungen jedoch verborgen,

Apartigita de la teknika universitato Prago ĝi 1953 estis fondata origine kiel altlernejo por fervojaj aferoj. Sub la nomo altlernejo por trafikaj aferoj ĝi translokiĝis 1960 de Prago al Žilina. Universitato Žilina („UNIZA“) ĝi fariĝis 1996 – tri jarojn post la sendependiĝo de Slovakio. Hodiaŭ UNIZA havas sep fakultatojn kaj ĉirkaŭ 9.000 studentojn.

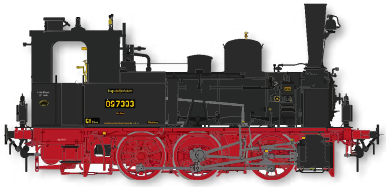
Iasence UNIZA akuŝis la trafiksciencan fakultaton „Jan Perner“ en la universitato Pardubice, kiu fondiĝis 1993 ĉar la antaŭe centra ĉeĥoslovaka altlernejo por trafikaj aferoj en Žilina nun estis in najbara ŝtato.

La ĉefprelegon de la kongreso prezentos profesoro de UNIZA. Tial certe surloke ni aŭdos pli pri la historia fono de lia katedro.



Hotelo Galileo – la kongresejo
Hotel Galileo – das Kongresszentrum
(Foto: Hotel Galileo)

Jam en la laste eldonita Fervoja Esperantisto ni atentigis, ke ne eblas papere aliĝi al la 76-a IFK, sed nur interrete. Kiu ne disponas pri retaliro sed interesiĝas pri partopreno, sin turnu al amiko kun konvena teknika ekipaĵo aŭ sendu mesaĝon al nia redakcia adreso.



Guido Brandenburg



Ekskurscelo kastelo Budatin
Ausflugsziel Schloss Budatin
(Foto: Pudelek, WikiMedia)

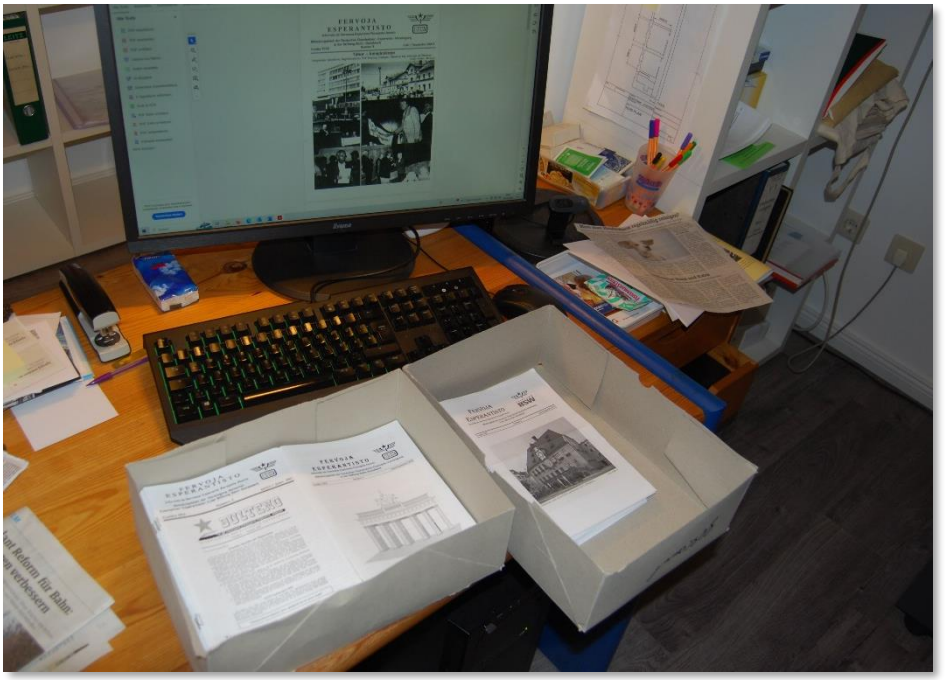
namentlich die besondere Beziehung der Universität zur Eisenbahn.

Aus der Technischen Hochschule Prag ausgegliedert wurde sie ursprünglich 1953 als Hochschule für Eisenbahnwesen gegründet. Unter dem Namen Hochschule für Verkehrswesen zog sie 1960 von Prag nach Žilina. Zur Universität Žilina („UNIZA“) wurde sie 1996 – drei Jahre nach der Unabhängigkeit der Slowakei. Heute hat UNIZA sieben Fakultäten und ca. 9.000 Studenten.

In gewisser Weise hat UNIZA zur Geburt der verkehrswissenschaftlichen Fakultät „Jan Perner“ in der Universität Pardubice beigetragen, die 1993 gegründet wurde, da die vorher zentrale tschechoslowakische Hochschule für Verkehrswesen in Žilina nun in einem Nachbarstaat lag. Den Hauptvortrag des Kongresses wird ein Professor der UNIZA halten. Daher werden wir sicher am Ort mehr über den geschichtlichen Hintergrund seines Lehrstuhls hören.

Schon in der letzten Ausgabe des Fervoja Esperantisto hatten wir darauf hingewiesen, dass eine Anmeldung zum 76. IFK nicht mit Papier, sondern nur im Internet möglich ist. Wer nicht über einen Netzzugang verfügt, sich aber für eine Teilnahme interessiert, möge sich an einen Freund mit passender Technik wenden oder eine Nachricht an die Redaktionsadresse schicken.

(trad. Brandenburg)



Fervoja Esperantisto en retarkivo

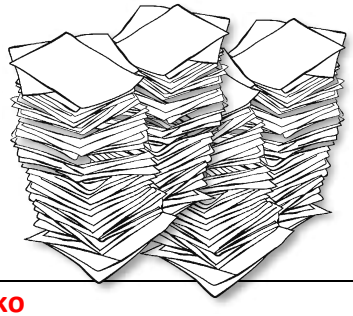
Ankaŭ nia gazeto havas sian historion. La Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) informas siajn membrojn pri fervojaj novaĵoj, pri okazintaj kaj okazontaj aranĝoj, pri organizaj internaĵoj kaj pliaj aferoj per gazeto. La nomon „GEFA-Bulteno“ ĝi ricevis kaj konservis ĝis la unuiĝo de la okcident- kaj orientgermana fervojoj kaj konsekvence la du Esperanto-fervojistaj asocioj. Tiam la „GEFA-Bulteno“ ŝanĝis sian nomon al „Fervoja Esperantisto“.
La unuan gazeton la postmilite refondita GEFA eldonis en Oktobro 1952. Ĝis 1974 ĝi aperis ses fojojn, ĝis 1992 kvin fojojn, poste kaj ĝis nun kvar fojojn jare. Laŭkalkule devus esti aperintaj pli ol 350 eldonoj – riĉa trezoro de dokumentoj pri la evoluo de la fervoja esperantistaro en Germanio kaj ankaŭ de la germana fervojo.
Mi ĵus pensas pri artikolo el la jaro 1967 esperplene anoncanta la enkondukon de la aŭtomata kuplilo ĝis la jaro 1975 …

Fervoja Esperantisto im Netzarchiv

Auch unsere Zeitung hat ihre Geschichte. Die Deutsche Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung (GEFA) informiert ihre Mitglieder über Neuigkeiten aus der Eisenbahn, über vergangene oder künftige Veranstaltungen, über organisatorische Interna und weitere Angelegenheiten mit einer Zeitung. Den Namen „GEFA-Bulteno“ bekam und behielt sie bis zur Vereinigung der west- und der ostdeutschen Eisenbahn und aus Konsequenz daraus der zwei Verbände der Esperanto-Eisenbahner. Dann änderte das „GEFA-Bulteno“ seinen Namen in „Fervoja Esperantisto“.
Die erste Zeitung gab die nach dem Krieg wiedergegründete GEFA im Oktober 1952 heraus. Bis 1974 erschien sie sechsmal, bis 1992 fünfmal, danach und bis heute viermal jährlich. Rechnerisch müssten mehr als 350 Ausgaben erschienen sein – ein reichhaltiger Schatz von Dokumenten über die Entwicklung

Ni konscias ke tiu trezoro nur havas valoron, se ĝi estas libere alirebla de ĉiu interesulo. Tial GEFA klopodas kolekti kaj ciferecigi laŭeble multajn el tiuj gazetoj kaj transdoni tiujn dosierojn al la BitArkivo.

La BitArkivo fondita 2016 estas retejo sub aŭspicio de UEA, prilaborata de libervoluloj, kiuj zorgas pri sistemkonforma enarkivigo kaj disponeblo de historiaj Esperanto-gazetoj.



Alvoko

Kiel menciite devus esti aperintaj 350 eldonoj de GEFA-Bulteno kaj Fervoja Esperantisto. Ĝis nun trovitaj kaj prilaboritaj estas 168 eldonoj. Grandajn mankojn la kolekto havas en la fruaj jaroj. Ĝis la jaro 1961 mankas ĉiuj – pli poste mankas multaj.

Se en via kelo, via subtegmentejo, via labor-ĉambro – kie ajn – vi konservas eldonojn de tiuj gazetoj: Estu kara kaj informu nin per la redakcia adreso. Por kompletigi la porarkivan kolekton ni bezonas ilin nur prunti kaj redonos ilin tuj post skankopiado. Aŭ vi faras spacon, malplenigas viajn aktujojn kaj helpas konservi la memoron pri la komenco de nia asocio.

Guido Brandenburg

der Eisenbahner-Esperantisten in Deutschland und auch der deutschen Bahn.

Ich denke gerade an einen Artikel aus dem Jahr 1967, der hoffnungsvoll die Einführung der automatischen Kupplung bis zum Jahr 1975 ankündigt …

Uns ist bewusst, dass dieser Schatz nur einen Wert hat, wenn er für jeden Interessierten frei zugänglich ist. Daher bemüht sich die GEFA, möglichst viele dieser Zeitungen zu sammeln und zu digitalisieren und diese Dateien dem BitArkivo zu übermitteln.

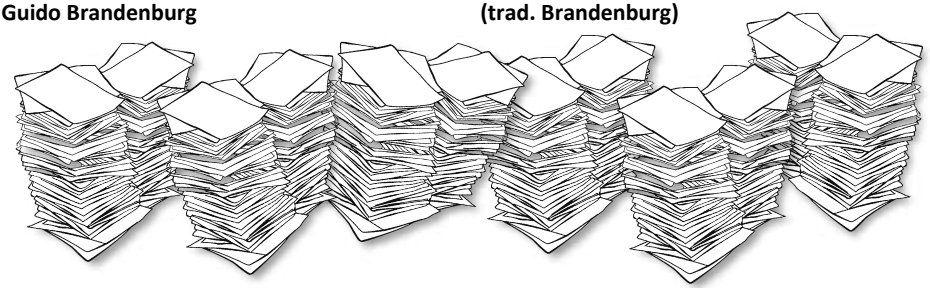
Das 2016 gegründete BitArkivo ist ein Internet-Angebot unter Schirmherrschaft des Esperanto-Weltbunds (UEA), das von Freiwilligen betreut wird, die für eine systemkonforme Archivierung und Verfügbarkeit von historischen Esperanto-Zeitschriften sorgen.

Aufruf

Wie erwähnt müssten 350 Ausgaben des GEFA-Bulten und des Fervoja Esperantisto erschienen sein. Bislang gefunden und bearbeitet sind 168 Ausgaben. Große Lücken hat die Sammlung in den frühen Jahren. Bis zum Jahr 1961 fehlen alle – später fehlen viele.

Wenn in Ihr Eurem Keller, Eurem Dachboden, Eurem Arbeitszimmer – wo auch immer – Ausgaben dieser Zeitungen aufbewahrt: Seid lieb und informiert uns über die Redaktionsadresse. Zur Vervollständigung der Sammlung für das Archiv brauchen wir sie nur auszuleihen und werden sie unmittelbar nach der Scan-Kopie zurückgeben. Oder Ihr schafft Platz, leert Eure Aktenordner und helft, die Erinnerung an den Beginn unserer Vereinigung zu bewahren.

(trad. Brandenburg)





Motorvagonaro Desiro HC en RRX-kostumo haltas en stacio Mülheim (Ruhr).
La nomon Abellio anstataŭigas nun National Express.
Ein Triebwagen Desiro HC im RRX-Kostüm hält im Bahnhof Mühlheim (Ruhr).
Den Namen Abellio ersetzt nun National Express.
(Foto: Sacrety, WikiMedia)

Reformo de la reformo en NRW

La transdono de la regiona reltrafiko estis la dua ŝtupo de la fervoja reformo. La federacio transdonis formadon kaj financadon al la landoj kaj parte kovras la kostojn per subvencioj. Ke tiuj subvencioj ĉiam denove kondukus al disputo inter federacio kaj landoj, estis antaŭvideble. Sed tia estis la principo. La landoj siaflanke delegis la aferon al regionaj komisitoj, kiuj formulas specon kaj amplekson de la trafikservoj kaj post adjudiko taskas fervojtransportajn entreprenojn. La risko unuflanke tro ŝpare kalkuli la investajn kaj funkciajn kostojn, aliflanke tro grandanime la enspezojn kaj realigeblajn prezo-adaptojn kaj ne sukcese plenumi la taskon dum la mendita daŭro, en pasinteco kondukis al retiriĝo de kelkaj entre-

Reform der Reform in NRW

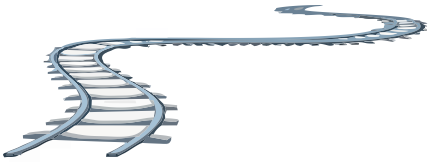
Die Übergabe des Schienenpersonennahverkehrs war die zweite Stufe der Bahnreform. Der Bund gab die Gestaltung und Finanzierung an die Länder ab und beteiligt sich an den mit Zuschüssen an deren Kosten. Dass diese Zuschüsse immer wieder zu Streit zwischen Bund und Ländern führen würden, war abzusehen. Aber so war das Prinzip. Die Länder wiederum delegieren die Sache an regionale Aufgabenträger, die Art und Umfang der Verkehrsleistungen formulieren und nach Ausschreibung an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben.
Das Risiko, einerseits Investitionen und Betriebskosten zu knapp, auf der anderen Seite Einnahmen und durchsetzbare Preisanpas-

prenoj el la merkato. La unua tiasenca okazaĵo, kiun mi observis deproksime estis la rapida fino de Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME), kiu dum kvar kaj duona jaroj priservis linion inter Dortmund kaj Lüdenscheid.



Duparta motorvagonaro de Eurobahn survoje inter Münster kaj Dortmund
Ein zweiteiliger Triebwagenzug der Eurobahn unterwegs zwischen Münster und Dortmund
(Foto: Clic, WikiMedia)

Alia estis Abellio Rail, branĉo de la nederlanda fervojo NS, kun multaj itineroj kiel la „RRX“ tra la regiono Ruhr. Pro ties bankroto la regionaj komisiitoj nuligis la kontraktojn kaj taskis aliajn entreprenojn.
Eurobahn – same priservanto de multaj linioj en mia ĉirkaŭaĵo, per Keolis S.A. branĉo de la franca fervojo SNCF - pro financaj problemoj estis forpuŝata kaj sen resaniga perspektivo nun provizore transiris en posedon de la regiona komisiito NWL.
Iniciato de la NRW-trafikministro nun kontribuu al ordigo kaj faciligo de la situacio. Li planas kunfandi la tri regionajn komisiitojn de NRW cele harmoniigi horarojn, kundividi resursojn kaj eble ekvilibri la postulojn de ĉiuj tri pri infrastrukturaj investoj.



Guido Brandenburg

sungen zu großzügig zu kalkulieren und einen Auftrag über den bestellten Zeitraum nicht erfüllen zu können, hat in der Vergangenheit zum Rückzug einiger Unternehmen vom Markt geführt. Das erste derartige Ereignis, das ich aus der Nähe beobachtet habe, war das schnelle Ende der Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME), die für viereinhalb Jahre die Strecke zwischen Dortmund und Lüdenscheid bediente. Eine andere war Abellio Rail, ein Zweig der niederländischen Eisenbahn NS, mit vielen Relationen wie dem „RRX“ durch das Ruhrgebiet. Nach deren Insolvenz haben die regionalen Aufgabenträger die Verträge gekündigt und andere Unternehmen beauftragt.



La dua trako por la linio Lünen-Münster delonge estas sur la listo de la ministro.
Das zweite Gleis für die Strecke Lünen-Münster ist schon lange auf der Liste des Ministers
(Foto: Clic, WikiMedia)

Die Eurobahn – ebenso Betreiber vieler Strecken in meiner Umgebung, über die Keolis S.A. ein Zweig der französischen Eisenbahn SNCF – wurde wegen finanzieller Probleme abgestoßen und wurde nun ohne Gesundungsperspektive vorläufig vom regionalen Aufgabenträger NWL übernommen. Eine Initiative des NRW-Verkehrsministers soll nun zu Ordnung und Erleichterung der Lage beitragen. Er plant, die drei regionalen Aufgabenträger mit dem Ziel zusammenzulegen, Fahrpläne zu harmonisieren, Ressourcen zu teilen und vielleicht die Forderungen von allen dreien nach Infrastrukturinvestitionen auszugleichen.

(trad. Brandenburg)



Ĉirkaŭata de akvo – la kastelo Oberwerries / Von Wasser umgeben – das Schloss Oberwerries
(Foto: Matthias Böhm, WikiMedia)

Semajnfina aventuro
24a-26-a de Oktobro 2025

„Lerni novan lingvon signifas ĉiam, ekkoni alian mondon. Jam rudimente lernitan lingvon refreŝigi en societema rondo alportas novajn kontaktojn kaj fortigas la memfidon. Esperanto-lingvokurso ofertas la unikan okazon, lerni novan lingvon kaj samtempe flari fremdajn kulturojn. Anstataŭ hejme sola turni vortokartojn, la lingvokurso donas la eblon travivi neforgeseblajn aventurojn kaj ekkoni homojn de la tuta mondo“ - jen la invito al la kursa semajnfino en Hamm.

La la impona scenejo efektive promesas aventuron: La kurso okazos en la kastelo Oberwerries, kiu situas ĉe la periferio de la vestfalia urbo Hamm. Ĝi estas kleriga kaj eventa centro kaj la sidejo de la vestfalia gimnastika ligo enmeze de naturo kaj apud la rivero Lippe, de piedirantoj kaj biciklantoj transpasebla per la

Wochenend-Abenteuer
24.-26. Oktober 2025

„Eine neue Sprache zu lernen, bedeutet stets, eine andere Welt kennenzulernen. Eine bereits rudimentär erlernte Sprache in geselliger Runde aufzufrischen bringt neue Kontakte und stärkt das Selbstvertrauen. Ein Esperanto-Sprachkurs bietet die einzigartige Gelegenheit, eine neue Sprache zu lernen und gleichzeitig in fremde Kulturen zu schnuppern. Statt zuhause allein Vokabelkarten zu wälzen, bietet der Sprachkurs die Möglichkeit, unvergessliche Abenteuer zu erleben und Menschen aus aller Welt kennenzulernen“ – das ist die Einladung zum Kurswochenende in Hamm.

Die eindrucksvolle Szenerie verspricht in der Tat ein Abenteuer: Der Kurs wird im Schloss Oberwerries stattfinden, das am Stadtrand der westfälischen Stadt Hamm steht. Es ist ein Bildungs- und Veranstaltungszentrum und der Sitz des Westfälischen Turnerbunds inmitten

muskola pramo „Lupia“ (se ĝi ne ripozas en la vintra remizo).



La muskola pramo „Lupia“
Die Muskelfähre „Lupia“
(Foto: Foto Fitti, WikiMedia)

La kurso komenciĝas vendredon vespere per leĝera interkonatiĝa rondo kaj finiĝas dimanĉon tagmeze. Loĝigo (kun aliaj Esperanto-parolantoj) kaj manĝoj okazos surloke. Ekzistos grupoj por komencantoj kaj progresintoj. Danke al grandanima subteno de la Germana Esperanto-Asocio eblas oferti la lingvokurson por 93 eŭroj (loĝado, manĝoj, kurso).

Koncize:
Kurssemajnfino 24a-26-a de Oktobro 2025 en kastelo Oberwerries
Demandoj al Andreas Diemel:
retmesaĝe andreas.diemel@esperanto.de aŭ telefone 0800-3363636-5114

Aliĝo:
https://www.esperanto.de/eo/revelo-sprachkurs-anmeldung

Guido Brandenburg

der Natur und neben der Lippe, die von Fußgängern und Radfahrern mit der Muskelfähre „Lupia“ überquert werden kann (wenn sie sich nicht im Winterquartier ausruht).

Der Kurs beginnt am Freitagabend mit einer lockeren Kennenlernrunde und endet am Sonntagmittag. Unterbringung (mit anderen Esperantosprechenden) und Verpflegung gibt es vor Ort. Es wird Gruppen für Anfänger und Fortgeschrittene geben. Dank großzügiger Unterstützung des Deutschen Esperanto-Bunds kann der Sprachkurs für 93 Euro (Unterbringung, Verpflegung, Kurs) angeboten werden.



Kurz:
Kurswochenende 24.-26. Oktober 2025 im Schloss Oberwerries
Fragen an Andreas Diemel:
EMail andreas.diemel@esperanto.de oder telefonisch 0800-3363636-5114

Anmeldung:
https://www.esperanto.de/eo/revelo-sprachkurs-anmeldung

(trad. Brandenburg)

… sekvi klimatoneŭtralan kulturon

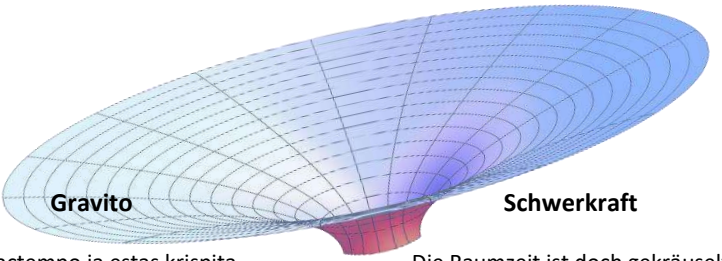
Komplekse kaj reale.
Sed multaj lumopatoj
inter la urbaj kaj privataj
monumentkonservuloj
estas grave malprudentaj
kaj jen uzas denove malĝustan opcion de la libereco …

Nula Horo „Daŭripove tra la disciplinoj“, 311, Wolfgang Günther

… einer klimaneutralen Kultur folgen

Komplex und real.
Aber viele Lumopathen
unter den städtischen und privaten
Denkmalspflegern
sind denkbar uneinsichtig
und nutzen hier wieder mal eine falsche
Option der Freiheit …

Nula Horo „Nachhaltig durch die Disziplinen“, 311, Wolfgang Günther



Gravito

La spactempo ja estas krispita
kaj la holoceno hokas malvarmajn picorestojn
el la nigraj truoj
de silentemaj kuirejaj rubujoj.
Kuirejaj … rubo … ujoj …
Ankaŭ kuirforĵetaĵkolektujo …
Hodiaŭ ili ĝin koncedis:
La universo ne nur estas
4-dimensia kaj praknalaĝa
kaj ĉielo scias kio pli entute,
sed ankaŭ iom kurbigita –
do havas randon,
tiel dominan kiel tiu de mia pico:
multe pli bona ol la resto,
kiu ĉiam pende klapiĝas,
se oni tiun kiel triangulon
aŭ post unuebena diskotranĉado
manĝas per la manoj –
gravito do,
kien ajn vi rigardas.

(trad. Brandenburg)

Schwerkraft

Die Raumzeit ist doch gekräuselt
und das Holozän holt kalte Pizzareste
aus den schwarzen Löchern
schweigsamer Küchenmüllcontainer.
Küchen … Müll … Container …
Auch Kitchen-dumpster …
Heute haben sie es eingestanden:
Das Univerum ist nicht nur
4-dimensional und urknallalt
und weiß-der-Himmel was noch alles,
sondern auch leicht gekrümmt –
hat also doch einen Rand,
so dominant wie der von meiner Pizza:
viel besser als der Rest,
der immer runterklappt,
wenn man das Ding im Dreieck
oder nach dem monohedral disc tiling
mit den Händen isst –
Schwerkraft also,
wo man hinguckt.

Nula Horo „Nachhaltig durch die Disziplinen“, 337, Wolfgang Günther

Redaktofino por FE 01/2025 estos la 15.0.2025		Redaktionschluss für FE 02/2025 ist der 15.05.2025	
Eldono:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.	Herausgabe:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redakcio:	Guido Brandenburg	Redaktion:	Guido Brandenburg
Adreso:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt	Adresse:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt
Telefono:	02508-9107	Telefon:	02508-9107
Retpoŝto:	fervoja.esperantisto@t-online.de	E-Mail:	fervoja.esperantisto@t-online.de
Kotizkonto:		Beitragskonto:	
Nomo	BSW Esperanto Essen	Name	BSW Esperanto Essen
IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63	IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63
BIC:	GENODED1SPE	BIC:	GENODED1SPE
Donacoj estas bonvenaj sur konto:		Spenden sind willkommen auf dem Konto:	
Nomo	Andreas Diemel GEFA	Name	Andreas Diemel GEFA
IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29	IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29
BIC:	GENODEF1S12	BIC:	GENODEF1S12