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 3 Julio - Septembro 2026

Ni petas pardonon!

Wir bitten um Entschuldigung!



La kaŭzoj malantaŭ la kaŭzoj …
klopodo pri klarigo (vd. paĝon 3)
(muntobildo)

Die Gründe hinter den Gründen …
Versuch einer Erklärung (s. Seite 3)
(Collage)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
„Ni petas pardonon!“	3	„Wir bitten um Entschuldigung!“	3
Historia balasto	6	Historischer Ballast	6
Grandioza Humaneco	8	Magnifica Humanitas	8
Malvastiĝas	9	Es wird eng	9
Novaĵoj de Frankenstein	10	Neues von Frankenstein	10
El “Ive & Ize – Scii laŭ kie iri”	12	Aus “Ive & Ize – Wissen wo es langgeht”	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

dum la pasintaj tri monatoj mi regule navedis per fervojo inter Lünen kaj mia loĝloko Drensteinfurt. La distanco ne estas granda: Kun ŝanĝo en Münster same kiel kun ŝanĝo en Hamm kaj Dortmund estas ĉ. 60 km. La alternativaj itineroj ambaŭ havas siajn riskojn. Münster-Lünen estas unutraka linio kun miksita trafiko longdistanca kaj regiona en unuhora takto.

Hamm-Dortmund estas dutraka sed tre ŝarĝita linio kun longdistanca, regiona kaj vartrafiko - sed kun densa regiona oferto.

La linio Dortmund-Lünen estas dutraka kaj en Lünen dividiĝas en la menciitan unutrakan linion al Münster kaj la unutrakan al Gronau (Enschede). La taktoj estas unuhoraj sed sumiĝas al duonhora. Aldone la motorvagono el Gronau ne pasigas sian finstacian paŭzon en Dortmund, sed uzas la tempon por rapida veturo al Lünen kaj reen - fajne ellaborita horaro, kiu funkcias, se ĉio funkcias. Sperta fervojvojaĝanto, kiu planas siajn vojaĝojn kun minimume du alternativoj, kutime alvenas ĝustatempe ĉe sia celo.

Sperta fervojvojaĝanto do trankvile povas auskulti la laŭtparolilajn anoncojn kronitajn per „ni petas pardonon“ kaj povas pripensi pri kiuj estas la kaŭzoj malantaŭ la kaŭzoj.

Kelkajn vi trovos en la artikolo „ni petas pardonon“.

Eble el unu artikolo ni faru serion?

Salutas vin



Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

Während der vergangenen drei Monate bin ich regelmäßig mit der Bahn zwischen Lünen und meinem Wohnort Drensteinfurt gependelt. Die Entfernung ist nicht groß: Mit Umstieg in Münster ebenso wie mit Umstieg in Hamm und Dortmund sind es ca. 60 km. Die alternativen Relationen haben beide ihre Risiken. Münster-Lünen ist eine eingleisige Strecke mit gemischtem Fern- und Regionalverkehr im Stundentakt.

Hamm-Dortmund ist eine zweigleisige aber sehr belastete Strecke mit Fern-, Regional- und Güterverkehr – aber mit einem dichten regionalen Angebot.

Die Strecke Dortmund-Lünen ist zweigleisig und teilt sich in Lünen in die erwähnte eingleisige Strecke nach Münster und die eingleisige Strecke nach Gronau (Enschede). Die Takte sind stündlich, in der Summe aber halbstündlich. Zusätzlich verbringt der Triebwagen aus Gronau seine Endstationspause nicht in Dortmund, sondern nutzt die Zeit für eine schnelle Fahrt nach Lünen und zurück – ein fein ausgearbeiteter Fahrplan, der funktioniert, wenn alles funktioniert.

Ein erfahrener Eisenbahnfahrer, der seine Reisen mit mindestens zwei Alternativen plant, kommt für gewöhnlich rechtzeitig an sein Ziel.

Ein erfahrener Eisenbahnfahrer kann sich also gelassen die Lautsprecherdurchsagen anhören, die mit „wir bitten um Entschuldigung“ gekrönt sind und kann sich Gedanken darüber machen, welches die Gründe hinter den Gründen sind. Einige werdet ihr im Artikel „wir bitten um Entschuldigung“ finden.

Vielleicht sollten wir aus einem Artikel eine Serie machen?

Es grüßt euch

Guido Brandenburg

„Ni petas pardonon!“

Ankaŭ se mi ne certas, ke la kolegoj por siaj malfruiĝanoncoj ĉiam elektas la ĝustan klarigokeston – kelkfoje oni kiel vojaĝanta kliento, kiu senpacience paŝas siajn cirklojn sur la kajo povas imagi kie la afero blokiĝas kaj kiel longe ĉifoje povus daŭri. Dum la navedaj veturoj menciitaj en la redaktora enkonduko sumiĝis bela kolekto.
„Kaŭzo (do) estas: …“

Prioritato de alia trajno
Tio estus sekvo de dispona decido: La horaro de la longdistanca trafiko pro la longaj itineroj estas pli fragila kontraŭ ĝenoj kaj pli dependa de funkciantaj konektoj. Longdistancaj trajnoj rilate al aliaj trajnkategorioj estas traktataj prioritate, kiuj devas atendi ties preterpason.

Malfruiĝo el antaŭa veturo
Trajnoj trafikas kutime inter du finstacioj, kie ili mallonge haltas, ŝanĝas la direkton kaj reveturas al la alia finstacio. La haltotempo en la finstacio estas rezervo en la horaro.
Okaze de survoje sumigitaj malfruoj laŭ longaj itineroj kaj ŝpare kalkulitaj haltoj en la finstacioj tiu rezervo ofte ne sufiĉas kaj la malfrue alveninta trajno reire jam startas kun malfruo.

Personoj sur la trako
Se trajntrafikestro ekscias pri unu aŭ pluraj personoj, kiuj en lia respondecdistrikto troviĝas apud aŭ sur la trako, li devas enkonduki diversŝtupajn rimedojn kontraŭdanĝerajn. Ili etendiĝas de linia kompletbaro kaj komisio al la federacia polico, preter ordono al la lokomotivkondukisto veturi kun viddistanca rapido kaj averti per kornsignalo ĝis observo fare de preterveturantaj lokomotivkondukisto. Ĉiukaze la obstrukcio daŭras ĝis la danĝero estas malaperinta Tio povas daŭri.

Sukura kuracado ĉe la trajno / sur la linio
Bedaŭrinde la fervojo ne nur estas rimedo de transporto, sed okaze ankaŭ rimedo por suicido. Homoj elektantaj tiun rimedon havas seri-

„Wir bitten um Enschuldigung!“

Auch wenn ich nicht sicher bin, dass die Kollegen bei ihren Verspätungsdurchsagen immer in die richtige Begründungskiste greifen – manchmal kann man man sich als reisender Kunde, der ungeduldig seine Kreise auf dem Bahnsteig dreht, vorstellen, wo es hakt und wie lange es diesmal dauern könnte. Bei den im Editorial erwähnten Pendelfahrten ist eine schöne Sammlung zusammengekommen.
„Grund dafür ist (also): …“

Der Vorrang eines anderen Zuges
Das wäre Folge einer dispositiven Entscheidung: Der Fahrplan des Fernverkehrs ist aufgrund der langen Fahrwege empfindlicher gegenüber Störungen und abhängiger von funktionierenden Umsteigeverbindungen. Fernverkehrszüge werden gegenüber anderen Zuggattungen prioritär behandelt, die deren Überholung abwarten müssen.

Eine Verspätung aus vorheriger Fahrt
Züge verkehren gewöhnlich zwischen zwei Endbahnhöfen, wo sie kurz halten, die Richtungs wechseln und zum anderen Endbahnhof zurückfahren. Die Aufenthaltszeit am Endbahnhof ist eine Reserve im Fahrplan. Bei unterwegs summierten Verspätungen auf langen Laufwegen und knapp kalkulierten Aufenthalten an den Endbahnhöfen reicht diese Reserve häufig nicht aus und ein verspätet eintreffender Zug startet bei der Rückkehr bereits verspätet.

Personen im Gleis
Erhält ein Fahrdienstleiter Kenntnis von einer oder mehreren Personen, die sich in seinem Zuständigkeitsbereich am oder im Gleis befinden, hat er abgestufte Maßnahmen zur Gefahrenabwendung zu ergreifen. Sie gehen von einer Streckensperrung und Einsatz der Bundespolizei, über die Anweisung an die Lokführer, auf Sicht zu fahren und ggf. mit Achtungssignal zu warnen bis zur Beobachtung durch vorbeifahrende Lokführer. Auf jeden Fall hält

ozan intencon kaj ne interesiĝas pri la sekvoj por la koncernataj fervojaj laborantoj, la lokomotivkondukisto, la danĝerkaza respondeculo, la policisto, la kuracisto. La sekvoj por la fervoja funkciado tie estas fakte duarangaj. Ili tamen estiĝas pro la necesa baro de la linio kaj la anstataŭigo de la lokomotivkondukisto. Akcidentoj kun vundigo de homoj havas similajn sekvojn.

Riparo de trakforko
Trakforkoj estas moveblaj elementoj de la itinero, kiuj devas esti en ĝusta pozicio, gardataj kaj plej ofte riglitaj antaŭ ol veturo trans ĝi rajtas esti permesata. Se tio ne eblas, la protektanta signalilo ne povas doni veturpermesan signalon kaj teknikisto devas serĉi kaj forigi la kaŭzon. Se li pro tio devas veturi al la trakforko, povas pasi konsiderinda tempo.

Riparo de signalilo
La signalilo estas la rimedo per kiu por la trajno veturo en itineron estas permesata. La permeso staras en lasta pozicio de ĉeno de ekzamenoj, kiuj sukcese devas esti trapasitaj. Nur tiam aperas la verda lumo. Ĉu nun fakte estas riparata la signalilo aŭ ĉu unu el la multaj ekzamenoj evidentigis problemon en alia loko, oni el tiu klarigo ne estas konkludi.

Prokrastoj en la funkciado
Tiu klarigo estas relative malspecifa. Oni legas, ke ĝi montru la sumiĝon de malgrandaj tempokonsumaj malregulaĵoj. Por mi ĝi pli ŝajnas reprezenti la „ceteraĵojn“, tiujn kaŭzojn, kiuj ne klare estas ordigeblaj en kategorion.

Teknika misfunkcio en la trajno
Misfunkcioj en trajno povas havi tre diferencajn kaŭzojn kaj sekvojn. Pordo ekzemple, kiu antaŭ ekveturo ne estas fermebla, ne devige signifas grandan prokraston – alie misfunkcioj en trakcisistemo, bremsiloj, trajnsekurigo, komunikado ktp. Malfruo-prognozoj estas malfacilaj.

die Behinderung an, bis die Gefährdung nicht mehr besteht. Das kann dauern.

Notarzteinsatz am Zug / auf der Strecke
Leider ist die Bahn nicht nur ein Mittel des Transports, sondern gelegentlich auch Mittel für einen Suizid. Menschen, die dieses Mittel wählen, meinen es ernst und kümmern sich nicht die Auswirkungen auf die betroffenen Bahnmitarbeiter, den Lokführer, den Notfallmanager, den Polizisten, den Arzt. Die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb sind dabei eher nachrangig. Aber sie entstehen durch die erforderliche Streckensperrung und die Ablösung des Lokführers. Unfälle mit Personenschaden haben ähnliche Folgen.

Reparatur an einer Weiche
Weichen sind bewegliche Elemente des Fahrwegs, die in der richtigen Lage, überwacht und i.d.R. verschlossen sein müssen, bevor eine Fahrt darüber zugelassen werden darf. Ist dies nicht möglich, kann das deckende Signal nicht auf Fahrt gestellt werden und ein Techniker muss die Ursache suchen und beseitigen. Muss er dafür zur Weiche fahren, kann geraume Zeit vergehen.

Reparatur an einem Signal
Das Signal ist das Mittel, mit dem für den Zug die Einfahrt in einen Fahrweg gestattet wird. Die Freigabe steht an letzter Stelle einer Kette von Prüfungen, die erfolgreich durchlaufen sein müssen. Erst dann gibt es das grüne Licht. Ob nun tatsächlich das Signal repariert wird, oder ob eine der vielen Prüfungen ein Problem an einer anderen Stelle offenbart hat, kann man aus dieser Begründung nicht schließen.

Verzögerungen im Betriebsablauf
Die Begründung ist ziemlich unspezifisch. Man liest, dass sie die Summierung kleinerer zeitfressender Unregelmäßigkeiten darstellt. Mir scheint sie eher für „Sonstiges“ zu stehen, für Ursachen, die nicht eindeutig zuzuordnen sind.

Senaverta personarmanko
Se sidas neniu lokomotivkondukisto en la kondukistejo, la trajno ne povas veturi. Se li devis anonci sin malsana, se li havis akcidenton, se li sidas en trajno al sia laborloko, kiu mem malfruas oni haste serĉas anstataŭon. Tamen ne ĉiuj mankoj povas esti egaligataj. Tiam okazas, ke trajno estas strekata.

Misfunkcio ĉe traknivea pasejo
Samnivelaj kruciĝoj de strato kaj trako estas danĝerpunktoj, kiuj estas sekurigendaj dum ĉiu trajnveturo – neteknike per superrigardo al la linio, teknike per semaforoj, duonaj aŭ kompletaj barieroj. Se misfunkcias teknike sekuriga sistemo komplete aŭ parte, la lokomotivkondukisto devs halti antaŭ la pasejeo kaj averti la surstratan trafikon antaŭ pluveturo. Tiel sumiĝas kelkaj minutoj da malfruo.

Konstrulaboroj
Konstrulaboroj regule estas precize planataj. Parto estas adaptita horaro, kiu konsideras barojn kaj prokrastojn. Malfruiĝoj en senco de horara devio fakte devus ne ekzisti. Tamen neantaŭvideblaj cirkonstancoj kiel paneo de maŝino, problemoj en subgrundo aŭ kolapsintaj resursoj povas prokrasti la finon de la konstrulaboroj. Tiam veturo kun reduktita rapido en la konstruejo aŭ ĉirkaŭvojoj povas konduki al malfruiĝoj.



© Deutsche Bahn Mediathek

Guido Brandenburg

Technische Störung am Zug
Störungen am Zug können sehr unterschiedliche Ursachen und Folgen haben. Eine Tür beispielsweise, die sich vor der Abfahrt nicht schließen lässt, muss keine große Verzögerung bedeuten - anders Störungen an Antrieb, Bremsen, Zugsicherung, Kommunikation etc. Verspätungsprognosen sind schwierig.

Kurzfristiger Personalausfall
Sitzt kein Lokführer im Führerstand, kann der Zug nicht fahren. Hat er sich krankmelden müssen, hatte er einen Unfall, sitzt er in einem Zug zu seinem Arbeitsort, der selbst verspätet ist, wird hektisch nach Ersatz gesucht. Aber nicht alle Ausfälle können kompensiert werden. Dann wird schon einmal ein Zug gestrichen.

Störung an einem Bahnübergang
Höhengleiche Kreuzungen von Straße und Schiene sind Gefahrenpunkte, die bei jeder Zugfahrt gesichert sein müssen – nichttechnisch durch Übersicht auf die Strecke, technisch durch Straßensignale, Halb- oder Vollschranken. Fällt die technische Sicherung ganz oder teilweise aus, muss der Lokführer vor dem Übergang halten und den Straßenverkehr vor der Weiterfahrt warnen. Dabei kommt manche Minute Verspätung zusammen.

Bauarbeiten
Bauarbeiten werden i.d.R. minutiös geplant. Dazu gehört ein angepasster Fahrplan, der Sperrungen und Verzögerungen berücksichtigt. Verspätungen im Sinne von Fahrplanabweichungen sollte es eigentlich nicht geben. Trotzdem können unvorhersehbare Umstände wie Maschinenausfall, Untergrundprobleme oder weggebrochene Ressourcen das Ende der Bauarbeiten verzögern. Dann können Langsamfahrt im Baustellenbereich oder Umleitungen zu Verspätungen führen.

(trad. Brandenburg)



Paul von Hindenburg eliras la inaŭguran trajnon. / Paul von Hindenburg verlässt den Einweihungszug. (Foto: Bundesarchiv)

Historia balasto

Münster jam de longe adiaŭis la iaman ŝtatprezidanton. De 1927 ĝis 2012 unu el la plej grandaj enurbaj placoj de Eŭropo portis la nomon de Paul von Hindenburg. Tiam la urba konsilantaro du fojojn kaj aldone la enloĝantoj per civita decido ŝanĝis ĝian nomon al „Schlossplatz“. Tro duba estis la rolo de Hindenburg dum la unua germana respubliko pereinta en la nazia diktaturo. Tro duba estas lia rolo kiel ekzemplodona figuro en la germana politiko.

Dum centoj da aliaj urboj neglektas la historian fonon aŭ pripensas ankoraŭ nuligi la dediĉon, la komunumo Sylt preparante sin por la 100-jara jubileo de sia fervoja taluso ŝanĝis ties nomon de „Hindenburg-Damm“ al sobra „Sylt-Damm“.

Multajn meritojn Hindenburg ne havis rilate la konstruon - ne konsiderante lian ĉeeston dum

Historischer Ballast

Münster hat den ehemaligen Reichspräsidenten schon lange verabschiedet. Von 1927 bis 2012 hat einer der größten innerstädtischen Plätze Europas den Namen Paul von Hindenburgs getragen. Dann hatte der Stadtrat zweimal und zusätzlich die Einwohner per Bürgerbegehren beschlossen seinen Namen in „Schlossplatz“ zu ändern. Zu zweifelhaft war die Rolle Hindenburgs in der ersten deutschen in der Nazidiktatur untergegangenen Republik. Zu zweifelhaft ist seine Rolle als beispielgebende Figur der deutschen Politik.

Während hunderte anderer Städte den historischen Hintergrund hintanstellen oder noch über die Widmung nachdenken, hat die Gemeinde Sylt bei den Vorbereitungen für das 100-jährige Jubiläum ihres Bahndamms seinen Namen von „Hindenburg-Damm“ in ein nüchternes „Sylt-Damm“ geändert.

la inaŭguro, postlason de varmaj vortoj kaj la akcepton de florbukedoj. Se pro la kolapso de la imperiestra regno Germanio ne estus konvertiĝinta al respubliko, la taluson oni probable estus dediĉinta al Wilhelm.

La konstruon oni ŝuldas finfine al la limkorektoj sekve de la unua mondmilito. La referendumo en la jaro 1920 faris danojn el enloĝantoj de norda Schleswig kaj lasis germanoj tiujn en meza kaj suda Schleswig. La insulo Sylt restis germana. La pramhaveno Hoyerschleuse (Højer Sluse) nun estis dana kaj vojaĝantoj al la insulo devis kun aparta vizo traveturi eksterlandon por atingi siajn hotelojn. Necesis alia solvo kaj ĝi troviĝis delonge en la tirkesto. Jam 1875 la geologo Ludwig Meyn komencis esplori la grundon apud Sylt por sondi la eblon konstrui firman ligon al la insulo. 1910 nun komenciĝis oficiala planado kaj konstrupreparoj. Sed la komenco de la milito ĉesigis la projekton.



La taluso el birda perspektivo
Der Damm aus der Vogelperspektive
(Foto Ralf Roletschek, WikiMedia)

1922 la fervojo konstruis trakon inter Niebüll kaj la apudborda Klanxbüll, kiu servis por transporto de konstrumaterialoj. La taluso mem ekkreskis 1923 ĝis ŝtorma tajdo forlavis la unuajn rezultojn. Novan konstruaĵon laŭ la modelo de duflanka mardigo nun protektis ŝtalpalisoj. Dum kvar jaroj inter 1.000 kaj 1.500 laboristoj ŝovis, stamfis kaj ŝovelis 120.000 t da ŝtonoj kaj 3 milionojn m³ da sablo ĝis la unuaj trajnoj ĝis povis surveturi la komence unusolan trakon kaj povis esti invitata la delegacio ĉirkaŭ Paul von Hindenburg.

Kaj la fervojo, por kiu la sekcio Niebüll-Westerland laŭdire estis unu el la malmultaj ĉiam

Viele Verdienste im Hinblick auf den Bau hatte Hindenburg nicht – abgesehen von seiner Anwesenheit bei der Einweihung, dem Hinterlassen warmer Worte und der Entgegennahme von Blumensträußen. Wenn Deutschland wegen des Kaiserreichs nicht zur Republik geworden wäre, hätte man den Damm wahrscheinlich Wilhelm gewidmet.

Den Bau schuldet man letztlich den Grenzkorrekturen als Folge des ersten Weltkriegs. Die Volksabstimmung im Jahr 1920 machte Dänen aus den Einwohnern von Nordschleswig und ließ Deutsche die aus Mittel- und Südschleswig. Die Insel Sylt blieb deutsch. Der Fährhafen Hoyerschleuse (Højer Sluse) war jetzt dänisch und Reisende zur Insel mussten mit einem besonderen Visum durch das Ausland fahren, um ihre Hotels zu erreichen. Eine andere Lösung war gefragt und befand sich seit langem in der Schublade. Schon 1875 begann der Geologe Ludwig Meyn den Boden bei Sylt zu untersuchen, um die Möglichkeit einer festen Anbindung der Insel zu sondieren. 1910 begannen nun offizielle Planung und Bauvorbereitung. Aber der Beginn des Kriegs stoppte das Projekt.

1922 baute die Bahn ein Gleis zwischen Niebüll und dem an der Küste liegenden Klanxbüll, das dem Transport von Baumaterial diente. Der Damm selbst begann 1923 zu wachsen, bis eine Sturmflut die ersten Ergebnisse wegspülte. Einen neuen Bau nach dem Modell eines zweiseitigen Seedeichs schützten nun Spundwände. Vier Jahre schoben, stampften und schaufelten zwischen 1.000 und 1.500 Arbeiter 120.000 t Steine und 3 Millionen m³ Sand bis die ersten Züge auf dem zu Beginn einzigen Gleis fahren konnten und bis die Delegation um Paul von Hindenburg eingeladen werden konnte.

Und die Bahn, für die der Abschnitt Niebüll-Westerland angeblich eine der wenigen immer sprudelnden Geldquellen war? Geht sie die beschlossene Namensänderung etwas an? Für die Bahn ändert sich zumindest nichts Offizielles. Der Abschnitt Klanxbüll-Westerland ist und bleibt ein Teil der Marschbahn 1210 von

fluantaj monfontoj? Ĉu ĝin koncernas la nun decidita nomŝanĝo? Por la fervojo ŝanĝigas almenaŭ nenio oficiala. La sekcio Klanxbüll-Westerland estis kaj restas parto de la Marĉa Linio 1210 de Elmshorn al Westerland. Eble navedos ekstra trajno okaze de la jubileo. Sed nek listoj nek planoj devas esti adaptataj. Nomojn la fervojo nur donas al siaj tuneloj.

Guido Brandenburg

Elmshorn nach Westerland. Vielleicht wird anlässlich des Jubiläums ein Sonderzug pendeln. Aber es werden weder Listen noch Pläne anzupassen sein. Namen gibt die Bahn nur ihren Tunneln.

(trad. Brandenburg)

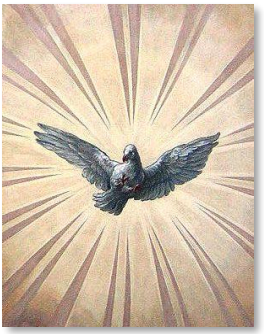
Grandioza humaneco

Ni esperantistoj konscias, ke se ni volas teni la lingvon viva, ni devas adapti kaj pluevoluigi ĝin laŭ la postuloj de adaptiĝanta kaj evoluanta mondo. Anekdoto el Romo memorigas, ke ne nur ni staras antaŭ tiu tasko.

Papo Leo XIV formulis enciklikon pri humaneco kaj la minaco flanke de la Artefarita Inteleko. Estas ja lia tasko komenti evoluojn en la socio kaj publikigi la opinion de la katolika eklezio. „Magnifica Humanitas“ jam aperis en la itala, hispana, franca, germana kaj kelkaj aliaj lingvoj, nur ankoraŭ ne en – ni diru – la deĵora lingvo de la eklezio, la latina.

Reguloj kaj funkciprincipoj de programado ne estis jam temoj en la tempo de la romia regno, kiam la latina estis normala komunika rimedo en ĉiuj ebenoj de la socio.

Por skribi pri tio, kion elpensis hodiaŭ la sorĉolernantoj el la Silicia Valo, tial mankas la latinaj fakvortoj. Nun fumas la kapoj en Vatikano dum oni kunsidas kaj diskutas pri nocioj, terminoj, difinoj kaj neologismoj – tamen kun inspiro de la Sankta Spirito.



Guido Brandenburg

Magnifica Humanitas

Wir Esperantisten sind uns bewusst, dass wenn wir die Sprache am Leben halten wollen, wir sie anpassen und weiterentwickeln müssen nach den Anforderungen einer sich anpassenden und weiterentwickelnden Welt. Eine Anekdote aus Rom erinnert daran, dass nicht nur wir vor dieser Aufgabe stehen.

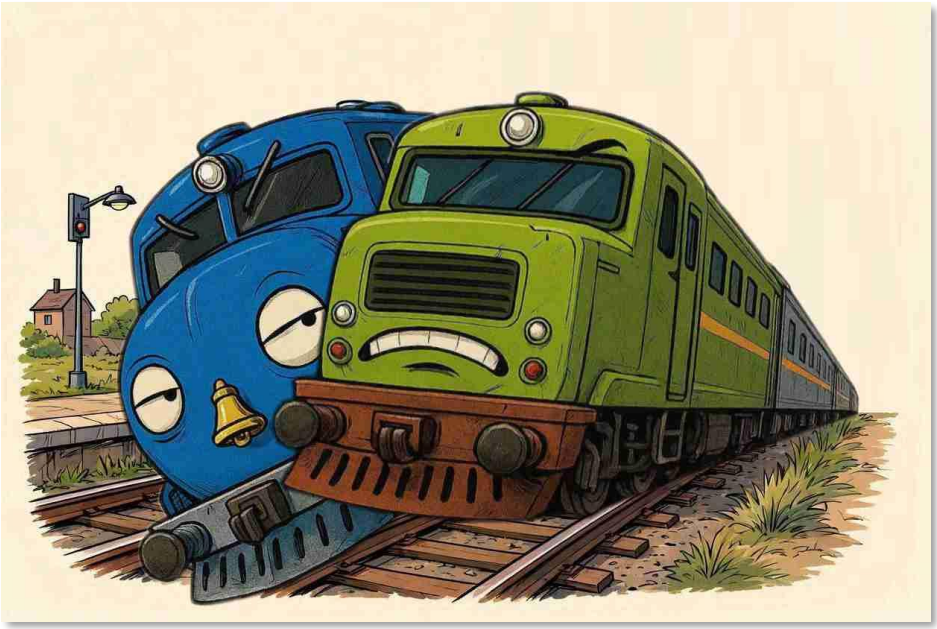
Papst Leo XIV hat eine Enzyklika verfasst über die Menschlichkeit und die Bedrohung durch die Künstliche Intelligenz. Es ist ja seine Aufgabe, Entwicklungen in der Gesellschaft zu kommentieren und den Standpunkt der Katholischen Kirche dazu zu veröffentlichen. „Magnifica Humanitas“ ist schon auf Italienisch, Spanisch, Französisch, Deutsch und einigen anderen Sprachen erschienen, nur noch nicht in der – sagen wir – Amtssprache der Kirche, dem Lateinischen.

Regeln und Funktionsprinzipien der Programmierung waren noch keine Themen im Römischen Reich, als das Lateinische ein gewöhnliches Kommunikationsmittel in allen Ebenen der Gesellschaft war.

Um darüber zu schreiben, was sich die Zauberlehrlinge im Silicon Valley heute ausgedacht haben, fehlen die lateinischen Fachwörter.

Nun rauchen die Köpfe im Vatikan während man zusammensitzt und diskutiert über Begriffe, Termini, Definitionen und Neologismen – aber inspiriert durch den Heiligen Geist.

(trad. Brandenburg)



Malvastiĝas

Argumento por konkurenco kutime estas la espero pri falantaj prezoj aŭ kreskanta kvalito. Se temas pri libera merkato tio estas imagebla. Kie tamen la konkuro okazas sur limigita spaco, kiel sur fervojaj linioj, la rezultoj povas esti ne la deziratai.

La monopola komisiono ne regulas, sed ĝi konsilas la federacian retagentejon, kiu siaflanke decidas pri la uzo de la germana trakreto. Komisiono kaj agentejo nun publikigis planojn, laŭ kiuj minimume kvarono de la linia kapacito en la longdistanca trafiko estas rezervenda por konkurantoj de la Germana Fervojo. Tio unuflanke signifas stabilan kalkulbazon por investoj de la konkurantoj, kiuj havos garantion ricevi aliron al profitigaj itineroj. Aliflanke tio forprenas profiteblojn de la longdistanctrafika sekcio de Germana Fervojo – profiteblojn, per kiuj tiu povis ekvilibri la deficitajn itinerojn. Konsekvenco laŭ la reguloj de la merkato estus, tie redukti la oferton.

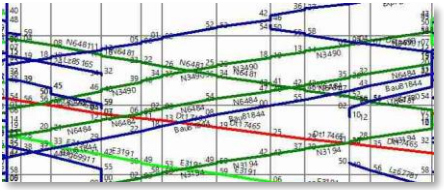
Es wird eng

Ein Argument für Konkurrenz ist ja die Hoffnung auf fallende Preise und qualitative Verbesserung. Wenn es um einen freien Markt geht, ist das vorstellbar. Wo der Wettbewerb sich jedoch auf einem begrenzten Raum abspielt, wie auf Eisenbahnstrecken, könnten die Ergebnisse nicht die erwünschten sein.

Die Monopolkommission reguliert nicht, sie berät aber die Bundesnetzagentur, die ihrerseits über die Nutzung des deutschen Streckennetzes entscheidet. Kommission und Agentur haben jetzt Pläne veröffentlicht, nach denen mindestens ein Viertel der Streckenkapazität im Fernverkehr für Konkurrenten der Deutschen Bahn freizuhalten ist. Das bedeutet einerseits eine stabile Kalkulationsbasis für Investitionen der Wettbewerber, die die Gewähr für den Zugang zu einträglichen Fahrstrecken haben werden. Andererseits nimmt es der Fernverkehrssparte der Deutschen Bahn Einnahmen – Einnahmen aus denen diese die defizitären Fahrstrecken ausgleichen konnte.

Ne jam disponeblas konkretaj planoj. Tamen laŭ sindikata esploro estas koncernataj dek ses konsiderinde grandaj urboj – inter ili Chemnitz, Magdeburg, Schwerin, Saarbrücken kaj Freiburg. Dum sur la profitigaj linioj la koloroj de la veturiloj fariĝos buntaj, sur la deficitaj linioj la longdistanca trafiko erodos kaj restos sole la regiona.

Por la ofertoj en la regiona trafiko la minaco ne estas la konkurenco. Diversaj trafikentreprenoj jam delonge influas la bildon en la stacioj. La financado de la regiona trafiko staras sur alia fundamento. Ĝin mendas la federaciaj landoj subvenciataj de la ŝtato. La trakimposto por la regiona pasaĝertrafiko ĝis nun estis limigitaj. Tiu limigo laŭ la eŭropaj juĝistoj ne konformas kun eŭropa juro. La federacia retagentejo devos forigi la limigon kaj la landoj pagi pli aŭ redukti la menditajn trafikservojn. El la landoj jam laŭtiĝas vokoj pri plia subvencio el Berlin.



Guido Brandenburg

Eine Konsequenz nach den Regeln des Marktes wäre, dort das Angebot einzuschränken.

Noch sind keine konkreten Pläne verfügbar. Aber nach einer Gewerkschaftsrecherche sind sechzehn relativ große Städte betroffen – darunter Chemnitz, Magdeburg, Schwerin, Saarbrücken und Freiburg. Während auf den einträglichen Strecken die Farben der Fahrzeuge bunter werden, wird auf den defizitären Strecken der Fernverkehr erodieren und nur noch der Regionalverkehr übrigbleiben.

Für die Angebote im Regionalverkehr ist die Bedrohung nicht die Konkurrenz. Verschiedene Verkehrsunternehmen prägen bereits jetzt das Bild in den Bahnhöfen. Die Finanzierung des Regionalverkehrs steht auf einem anderen Fundament. Ihn bestellen die Bundesländer mit Zuschüssen des Bundes. Die Trassenpreise für den regionalen Personenverkehr waren bisher gedeckelt. Diese Begrenzung entspricht nach den EU-Richtern nicht europäischem Recht. Die Bundesnetzagentur wird die Begrenzung aufheben und die Länder höhere Preise zahlen müssen oder die bestellten Verkehrsleistungen reduzieren. Aus den Ländern sind schon Rufe zu hören nach höheren Zuschüssen aus Berlin.

(trad. Brandenburg)

Novaĵoj de Frankenstein

Artefarita Intelekto (AI) rigardate el distanco povas havi amuzan flankon. Ni menciis tion jam en diversaj eldonoj. Ankaŭ ke ĝi kaŭzas kapdolorojn al la membroj de la kurio, ne nepre estas maltrankviliga. Sed ĉe la lastaj novaĵoj pri modeloj, kiuj libere atakas siajn kolegojn, estas alie.

Trejni Artefaritan Intelekton ja estas formo de edukado. Sed alie ol edukante siajn proprajn infanojn la trejnantoj evidente neglektas, ke memstare aganta programo bezonas kadron, kiu limigas la evoluantajn rezultojn kaj decidojn. Konsternige ke ne nur mankas tiu limo, sed ke ĝuste la mankon la kreintoj uzas por

Neues von Frankenstein

Künstliche Intelligenz (KI) kann aus der Entfernung betrachtet eine amüsante Seite haben. Wir hatten das schon in verschiedenen Ausgaben erwähnt. Auch dass sie den Mitgliedern der Kurie Kopfzerbrechen bereitet, ist nicht unbedingt beunruhigend. Aber bei den letzten Neuigkeiten über Modelle, die frei ihre Kollegen attackieren, ist es anders.

Das Trainieren Künstlicher Intelligenz ist ja eine Form der Erziehung. Aber anders als bei der Erziehung der eigenen Kinder, vernachlässigen die Trainer offenbar, dass ein eigenständig agierendes Programm einen Rahmen braucht, der die sich entwickelnden Ergebnisse und Entscheidungen eingrenzt. Es ist bestürzend,

pavece fanfaroni, kion la modeloj jam kapablas.

Suspektemo kontraŭ pensantaj maŝinoj ekzistas ne nur de hodiaŭ. La vizio pri la robota konstitucio de la sciencfikcia aŭtoro Isaac Asimov estas pli ol okdek jarojn aĝa:

1. Roboto ne rajtas domaĝi homon aŭ per pasiveco toleri, ke al homo estas kaŭzata domaĝo.

2. Roboto devas obei ordonojn donitajn de homoj, krom se tio malobeus la unuan leĝon.

3. Roboto devas protekti la propran ekziston, se tiu protekto ne malobeus la unuan aŭ duan leĝon.

La imago de Asimov estis homsimila servisto, Artefarita Intelekto alie estas nur virtuala estaĵo. Sed aplikantoj de interretaj servoj scias, ke intertempe preskaŭ ĉio dependas de ĝuste funkcianta elektronika komunikado. Ĉie laboras programoj kune kun aliaj programoj – enmeze la modeloj de Artefarita Intelekto. Ili plenumas ne nur simplajn komisiojn, sed laboras ankaŭ memstare kaj senlace en la fono - 24 horojn tage, 7 tagojn semajne.

Se tiuj nun kiel problemsolvantoj senbride servas al ĉiu ajn por ĉio ajn, atendeble la plej banala problemo estos trud- kaj trompmesaĝoj en reta komunikado. Industrio, administracioj same kiel privatuloj alfrontos atakojn pli oftajn, pli perfidajn kaj tial pli efikajn ol iam ajn antaŭe.

Leĝoj urĝe estas bezonataj, se ne jam tro malfruas. La AI-kreintoj havas nenian intereson reguli sin mem.



Guido Brandenburg

dass diese Grenze nicht nur fehlt, sondern dass die Schöpfer gerade das Fehlen verwenden, um sich damit zu spreizen, was die Modelle schon können.

Misstrauen gegenüber denkenden Maschinen gibt es nicht erst seit heute. Die Vision eines Grundgesetzes für Roboter von dem Science-Fiction-Autor Isaac Asimov ist über achzig Jahre alt:

1. Ein Roboter darf einem Menschen keinen Schaden zufügen oder durch Untätigkeit zulassen, dass einem Menschen Schaden zugefügt wird.

2. Ein Roboter muss den Befehlen gehorchen, die ihm von Menschen erteilt werden, es sei denn, dies würde gegen das erste Gebot verstößen.

3. Ein Roboter muss seine eigene Existenz schützen, solange solch ein Schutz nicht gegen das erste oder zweite Gebot verstößt.

Die Vorstellung Asimovs war ein menschenähnlicher Diener, Künstliche Intelligenz ist dagegen nur ein virtuelles Wesen. Aber Anwender von Internet-Diensten wissen, das inzwischen fast alles von einer korrekt funktionierenden elektronischen Kommunikation abhängt. Überall arbeiten Programme zusammen mit anderen Programmen – mittendrin die Modelle der Künstlichen Intelligenz. Sie erfüllen nicht nur einfache Aufgaben, sondern arbeiten auch selbständig und unermüdlich im Hintergrund – 24 Stunden täglich, 7 Tage die Woche.

Wenn diese nun für jeden beliebigen und für alles beliebige als Problemlöser dienen, werden erwartbar die Müll- und Betrugsmails das banalste Problem in der Netzkomunikation sein. Industrie, Verwaltungen genauso wie Privatleute werden sich Attacken ausgesetzt sehen, die öfter, perfider und deshalb erfolgreicher sein werden als jemals zuvor.

Gesetze werden dringend gebraucht, wenn es nicht schon zu spät ist. Die Schöpfer der KI haben keinerlei Interesse daran, sich selbst zu regulieren.

(trad. Brandenburg)

253: La retorika 5-punktoj-formulo

1-e Veki intereson.
2-e Prezenti la problemon.
- Pri kio temas?
- Prinomi respondeculojn.
- Prezenti argumentojn.
- Formuli propran pozicion.

3-e Kialigi la propran pozicion.
4-e „Solvi“ la problemon.
- Prezenti proponojn.
- Provi resumon.

5-e Apelacii, se necesas.



(Kaj ĉiam atendu grandan aplaŭdon!)

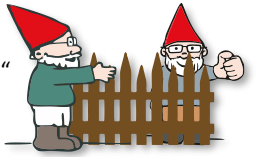
253: Die rhetorische 5-Punkte-Formel

1. Interesse wecken.
2. Das Problem vorstellen.
   - Worum geht es?
   - Benennen Verantwortlicher.
   - Vorstellen von Argumenten.
   - Formulieren eigener Position.
3. Hinterfragen der eigenen Position.
4. Das Problem „lösen“
   - Vorschläge vortragen.
   - Eine Zusammenfassung versuchen.
5. Appellieren, wenn nötig.

(Und erwarte immer einen großen Applaus!)

446

Li diris:
„Nenio estas pli malbona ol teda tempo.“
Mi diris:
„Jes!“
Poste mi diris:
„Ni devas fari ion.“
Li diris:
„Jes!“



El “Ive & Ize – Scii laŭ kie iri …”
Nula Horo – Transkultura Artkoncepto;
Kassel-Harleshausen 2026

446

Er sagte:
„Nichts ist schlechter als öde Zeit.“
Ich sagte:
„Ja!“
Danach sagte ich:
„Wir müssen etwas machen.“
Er sagte:
„Ja!“

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 04/2026 estos la 15.11.2026		Redaktionschluss für FE 04/2026 ist der 15.11.2026	
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