

Ingenieur von echtem Carrier-Geist: Klaus Hartmann



Genau mit diesem Attribut versehen, wurde Ing. (grad.) Klaus Hartmann unter der Überschrift „Tüchtiger Carrier-Nachwuchs“ aus Anlaß der Hannover Messe 1961 in der Carrier-Hauszeitschrift von Ilse Keller vorgestellt. Heute, nach 39 Jahren Ingenieur Tätigkeit in führender Position, könnte die Überschrift auch lauten: „Ein Leben für Carrier“. Hierfür sind auch 119 fachtechnische Erstveröffentlichungen ein Indiz, wobei KK in der Platzierungswahl schon den zweiten Platz einnimmt; Klaus Hartmann aber den 1. Platz als verlagsunabhängiger Autor bei A. W. Gentner.

„Jungingenieur 1“ war die Berufsbezeichnung, mit der Klaus Hartmann unter der Kontroll-Nr. 1441 am 1. 9. 1959 seine Tätigkeit als Konstrukteur für Kälteverdichter bei der VEB Maschinenfabrik Halle – heute ILKA MAFA Kältemaschinenbau – aufnahm. Da war Hartmann gerade mal 23 Jahre alt. Zuvor hatte Klaus Hartmann eine Maschinenschlosserlehre mit Abschluß absolviert (1953) sowie eine schulische Weiterbildung mit Abitur (1956) an der Arbeiter-Bauern-Fakultät in Leipzig abgeschlossen. Daran schloß sich ein Maschinenbaustudium in Meißen an mit dem Abschluß-Examen (1959) als Ing. (grad.); eine Ingenieurgraduierung, an der Hartmann auch heute statt „Dipl.-Ing.“ festhält.

1961: der „Neue“ bei Carrier

Klaus Hartmann im Profil wird erstmals in der Firmenzeitschrift als „tüchtiger Nachwuchs“ vorgestellt



„Gleich zu Beginn meiner Tätigkeit als blutjunger Ingenieur am 1. September 1959 bei der Maschinenfabrik in Halle war mir klar, daß ich einmal nicht als Konstrukteur für Kälteverdichter pensioniert werden möchte; aber auch, daß eine Karriere ohne SED-Parteibuch unmöglich ist. Da letzteres nicht in Betracht kam, war der nächste Schritt vorgezeichnet.“ So Hartmann in einer Rückerinnerung heute. Diesen Schritt vollzog Klaus Hartmann am 15. 9. 1960 „gen Westen“ und seine heute noch bei ILKA MAFA auffindbare Personalkarte (liegt KK vor) bezeichnet als „Grund“ für den „Austritt“ (das Wort „Kündigung“ gab es nicht) mit einem handschriftlichen Eintrag „R-Abgang“.

Nachdem die 1997 erfolgte Akquisition der ILKA MAFA Maschinenbau GmbH durch Carrier ETO (European & Transcontinental Operations) letztlich 1999 aus Gründen, die hier keine Rolle spielen, rückgängig gemacht werden mußte und ILKA MAFA damit wieder aus der Carrier-Familie ausschied, fehlt Klaus Hartmann deshalb noch 1 Jahr bis zum offiziellen Erreichen des 40jährigen Berufsjubiläums bei Carrier. Das ist aber nur von statistischer Bedeutung. Denn auch ohne Null an der zweiten Stelle der genannten Jahreszahl ist Klaus Hartmann schon jetzt der Dienstälteste der Carrier-Organisation in

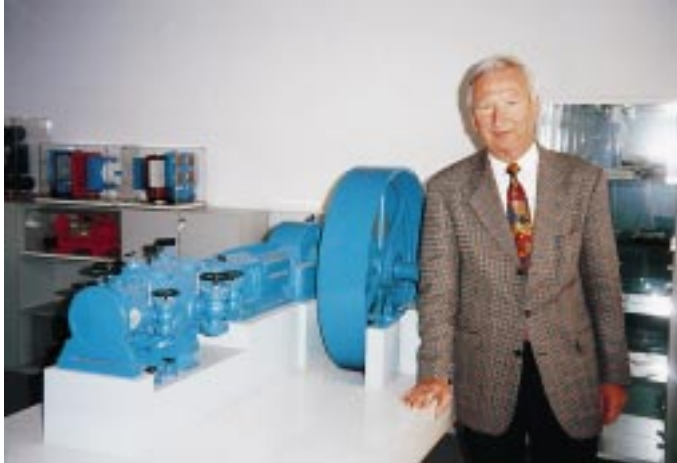
Europa und, wer sich in den organisatorischen Veränderungen bei Carrier etwas näher auskennt, der wird bestätigen, dies ist doch etwas nicht Carrier-Alltägliches! Hartmann selbst bezeichnet sich schmunzelnd als „Carrier-Relikt“. Mag sein, aber seine berufliche Gegenwart ist deshalb noch nicht abgeschlossen, wie noch nachzulesen sein wird.

Hartmanns Zukunft bei Carrier begann am 15. September 1960 bei der Firma Steffen KG in Duisburg, denn Carrier vertrieb zu damaliger Zeit seine Produkte über ein ausgewähltes Händlernetz in Deutschland, für dessen Ausbau der spätere CCI-Herausgeber Günter Keller eine Zeit lang verantwortlich zeichnete. Während der folgenden sieben Jahre war Hartmann nun in Duisburg für Carrier-Produkte als Projekt- und Abwicklungsingenieur tätig, für ihn sehr inhaltsreiche Lehrjahre, die seine weitere berufliche Entwicklung vorteilhaft beeinflussten. Hierzu trug gleich in den ersten 8 Monaten seiner Ingenieur-Tätigkeit bei der Steffen KG die Projektierung von sieben Kälteanlagen mit Carrier-Hubkolbenverdichtern (1750 min^{-1}) zur Klimatisierung von Erfrischungsräumen und Lebensmittelabteilungen an unterschiedlichen Standorten des Karstadt-Kaufhauskonzerns maßgeblich bei.

Der berufliche Wechsel vom „Osten“ in den „Westen“ war für Hartmann zunächst ein Sprung ins kalte Wasser. Klaus Hartmann erinnert sich und äußert sich heute so:

„Die Übersiedlung 1960 nach Duisburg von der Plan- = Mangelwirtschaft in die freie Marktwirtschaft hatte für mich Schockcharakter. Einzelheiten über Unterschiede hinsichtlich stundenlanger Wartezeiten bei Telefongesprächen, Lieferzeiten von mehreren Jahren für Elektromotore, Engpässe bei „Westprodukten“, wie Ventilplatten, Expansions- und Magnetventilen usw. können heute überhaupt

Modell des liegenden Hubkolbenverdichters (160 min^{-1}) von Mafa Halle; Konstrukteur-Mitarbeit von Klaus Hartmann nach seinem Studium in Meißen



Einbringung einer sehr großen Wasser/Lithiumbromid-Absorptionskältemaschine auf das Dachgeschoß eines Kaufhauses in der Dortmunder Innenstadt mußten nachts natürlich die anliegenden Straßen gesperrt werden, doch der Ausleger des damals größtmöglich verfügbaren Autokrans reichte nicht ganz bis zum sicheren Absetzen auf dem Dach. Was tun? Ich mußte Entscheidungen treffen, die ich hier nicht näher erläutern möchte. Aber Glück, so heißt es ja wohl, hat im Leben nur der Tüchtige! Nach gelungener Absetzprozedur: Sehr spät nachts bzw. früh am Morgen wurde in einer nicht ganz „sauberen“ Nachtbar der Angstschweiß nachträglich hinuntergespült.“

nicht mehr nachvollzogen und von der heutigen Generation verstanden werden.“

Die berufliche Umstellung bei der Lösung von Aufgaben der Kälte- und Klimatechnik brachte für Hartmann somit einige gravierende Veränderungen gegenüber der bisherigen Arbeitsweise:

„Auch die Technik trennte Welten. Hatte ich in Halle noch Stücklisten für die Fertigung von liegenden NH_3 -Hubkolbenverdichtern mit Drehzahlen von bescheidenen 160 min^{-1} zu bearbeiten (siehe Abbildung), so erwarteten mich bei dem Carrier-Distributor in Duisburg moderne V- bzw. W-Verdichter mit 1750 min^{-1} . Besondere Freude bereiteten dabei die genauen amerikanischen Berechnungsunterlagen sowie Produkt- und Typenvielfalt. Gern erinnere ich mich an die Anfangsjahre in der Carrier-Organisation, es herrschte quasi Aufbruchstimmung, und gegenüber den seinerzeit führenden Frigidaire-Produkten von General Motors war alles größer, leistungsfähiger; eben neu und komplett anders. Mit großer Freude erklärten wir jedes Jahr auf dem Messestand in Hannover Vorzüge und Einsatzmöglichkeiten „unserer“ Erzeugnisse. Auch die häufigen Zusammenkünfte bzw. Tagungen der damals noch recht kleinen Carrier-Familie in Europa brachten viele neue Erkenntnisse, Anregungen und Erfahrungen.“

Prägend für die weitere Laufbahn von Klaus Hartmann bei Carrier war die Absolvierung eines sechswöchigen Ingenieurtrainings im Carrier-Stammwerk Syracuse, USA. Neben der theoretischen Ausbildung lernte Hartmann auch Fertigungsmethoden, Arbeits- und Lebensbedingungen, aber auch Menschen kennen, von denen zahlreiche zu Freunden wurden und die Bindungen teilweise bis heute fortbestehen. Von KK befragt nach einem markanten Ereignis während seiner ersten Carrier-Jahre, beschränkt sich Klaus Hartmann nach kurzem Bedenken auf folgende Antwort:



Der Ernst des Lebens beginnt: 1963 Teilnahme am Carrier-Ingenieurkurs in Syracuse. Hartmann im Alter von 27 Jahren vorne rechts



Ein Leben lang lernen. Fortbildung ist bei Carrier Pflicht. Klaus Hartmann (letzte Reihe, 2. v. rechts) mit Teilnehmern am System-Training 1971 in Syracuse

„Probleme und Aufregungen verblasen und verschwinden, obwohl das Leben viele kuriose Geschichten schreibt. Eine Begebenheit aus den früheren 60er Jahren ist mir noch in Erinnerung geblieben: Für die

Der Wechsel zur Carrier GmbH nach Wiesbaden im Jahr 1967 (ab 1976 in München) – und dort verantwortlich für Kältemaschinen und Klimasysteme zur Betreuung der deutschsprachigen (D, A, CH) Carrier-Distributoren – bedeutete für Klaus Hartmann auch eine Zäsur hinsichtlich des Arbeitsgebietes. War bisher Projektierung, Auftragsbearbeitung, Baustel-

lenbesuche und -besprechungen usw. die Hauptbeschäftigung, so rückten nun fachliche Beratung, technische Unterstützung, Schulung und Ausbildung in den Vordergrund. Die damit verbundene umfangreiche Reisetätigkeit hat viel zur Erweiterung des Blickwinkels beigetragen; sie möchte Hartmann nicht missen. Hierzu zählten vor allem Besuche zahlreicher Carrier-Fabriken in der Welt, neben Europa waren Reisen in die USA, Japan, Malaysia, Korea, Mexico, Australien, Brasilien und Saudi Arabien hochinteressant und lehrreich. Hartmann in einer Rückerinnerung: „Leider viel zu selten konnten geschäftliche mit privaten Neigungen verknüpft werden. Einmal an einem freien Sommer-Wochenende in Tokio bin ich mit wirklich „zehntausenden“ gläubigen und ungläubigen Japanern auf den heiligen Berg Mount Fuji gestiegen: ein unvergeßliches Erlebnis!“

A propos private Neigungen. Es ist keinesfalls so, daß das „Carrier-Relikt“ Klaus Hartmann nur mit seiner Arbeit verheiratet war, oder ist. Hartmann weiß sehr wohl berufliche Aufgaben mit persönlichen Interessen zu verknüpfen oder auch hiervon zu unterscheiden. Hartmanns ausgeprägte Hobbies sind Reisen und Bergsteigen; letzteres auch mit zwei künstlichen Hüftgelenken seit 1986, die beim Sicherheitscheck auf den Flughäfen oftmals ungläubiges Staunen mangels Waffenfund bei den Kontrollorganen hervorrufen. Zum Konditionstraining für das Besteigen hoher Berge dienten Hartmann früher Marathonläufe, später Radfahren und Skilanglauf. Als sportliche Höhepunkte nennt Hartmann eine Expedition zum Mount McKinley (angeblich kältester Berg mit 6184 m Höhe) in Alaska, die Besteigung des Huascarán (6780 m), höchster Berg Perus, eine Fahrraddtour von Nepal über Sikkim nach Buthan, einen 80 km Langstreckenlauf und 100 km Skilanglauf. Diese beispielhafte Aufzählung soll reichen.

Ein weiteres „Hobby“ ist für Klaus Hartmann die Familie. Seit 1958 mit Ehefrau Christel verheiratet, ist Hartmann heute Vater von drei akademisch ausgebildeten Söhnen und mit seiner Frau stolz auf sechs Enkelkinder.

Zurück zu Carrier. Die Frage könnte sein: Warum hat es Carrier-Oldtimer Klaus Hartmann vom Product Support Manager über einen Verkaufsdirektor (ab 1976) „nur“ bis zum heutigen Direktor Quality & Training gebracht und nicht zum „Präsidenten“? Hartmann weiß auch hierzu eine schlüssige Antwort:



Klaus Hartmann 1976 auf dem Weg zum Mount McKinley (6184 m) in Alaska



Mit 2 künstlichen Hüftgelenken nur 3 1/2 Monate nach der Operation geschafft: Klaus Hartmann 1987 mit Frau und ältestem Sohn auf dem Gipfel des Pollux (4092 m) in der Schweiz

„Offensichtlich war man bei Carrier mit meiner Arbeit in den späten 60er und 70er Jahren zufrieden, denn 1975 sagte ein Carrier-Vice-Präsident anlässlich eines Seminars für Führungskräfte zu mir: Klaus, we need you in Syracuse! Da meine drei Söh-

ne ihr Abitur auf einer deutschen Schule machen wollten, nahm ich die Beförderung jedoch nicht an und lehnte auch weitere Angebote (Südafrika und Iran) ab. Somit verbaute ich mir den Weg, eventuell selbst Vize oder etwas ähnliches zu werden. – War vielleicht auch ganz gut so; inzwischen diene ich für den 14. Europachef und habe immer noch einen sicheren Arbeitsplatz!“



Klaus Hartmann übernimmt 1982 den Vorsitz im europäischen Products and Marketing Council von Carrier und bedankt sich mit einem weiß-blauen bayerischen Bierkrug bei seinem Vorgänger Trevor Gosling aus London

Daß es dazu kam, ist auch aus Sicht der deutschen Branche nicht zu bedauern. Denn Hartmanns ausgeprägte Fachkenntnisse konnten somit auch einer größeren Fachöffentlichkeit zunutze kommen. Fangen wir mit seiner ausgeprägten Eignung als Fachautor an. Wir kam es dazu? Hartmanns schlüssige Antwort: „Ganz einfach, weil ich (meistens!) ein gefälliger Mensch bin. 1972 fragte mich ein ehemaliger Kollege, ob ich bereit wäre, einen von ihm bereits fest zugesagten Artikel über Turbo-kältemaschinen zu schreiben. Da es sich um eines meiner Spezialgebiete handelte, sagte ich kurzentschlossen „ja“. Offen-

sichtlich muß dieser Aufsatz recht gut gewesen sein, denn es riefen mich anschließend mehrere Redakteure verschiedener Fachzeitschriften an, die ebenfalls Beiträge von mir zu veröffentlichen wünschten.“ So ist das Leben; inzwischen sind es 119 Erstveröffentlichungen, und wenn die Serienartikel einzeln gezählt würden, die anschließend als Buch gedruckt wurden, noch wesentlich mehr.“

Auch für den Gentner Verlag verfaßte Klaus Hartmann schon 1973 seinen ersten Fachaufsatz. Er wurde mit dem Titel „Die Klimatisierung moderner Vielraumgebäude (I)“ in der „sbz“, dem Gentner-Fachorgan für Sanitär-Technik, Heizungs- und Lüftungsbau, am 25. Januar 1973 veröffentlicht. Die KK gab es damals noch nicht; sie erschien erst ab April 1974 nach einem Übergang der damals sehr bekannten Fachzeitschrift „Die Kälte“ (Verlag für Wirtschaft und Technik – Axel A. Lindow, Hamburg) in die Herausgeberschaft des Gentner Verlags in Stuttgart. Somit hat die KK ohne besondere Erwähnung auch schon den Zeitpunkt eines 25jährigen Fachzeitschriften-Jubiläums als ein führendes Organ der Kälte-Klima-Branche überschritten.

Einen weiteren wesentlichen Beitrag für eine qualifizierte Öffentlichkeitsarbeit in Übereinstimmung mit Interessen von Carrier leistete Klaus Hartmann durch sein aktives Mitwirken an unzähligen Vortragsveranstaltungen, Seminaren und weiteren unterschiedlichen Fortbildungsmaßnahmen. Hartmann schätzt ein: „Vermutlich bin ich von fast allen DKV- und Bezirksvereinen als Referent eingeladen worden. Einmal waren wir nur zu dritt, doch man bestand auf der in der Einladung angekündigten Vermittlung von technischen Informationen – und mein Vorschlag zum Wechsel in eine Skatrunde fand keinen Beifall.“

Manchmal war auch ein gewisses Zähneknirschen zu erahnen, so erinnert sich der Chronist. Dann nämlich, wenn es um die Zusammenstellung des Vortragsprogramms durch den DKV für die jährlich stattfindende Deutsche Kälte-Klima-Tagung geht. Denn nicht alle angemeldeten Vorträge können plaziert werden. Doch meistens kommen die DKV-Obleute an Klaus Hartmanns attraktiven Themen nicht vorbei. So auch jetzt wieder 1999: Klaus Hartmann referiert am 19. November von 11 bis 11.30 Uhr in Berlin über „sein“ Thema „Innovative Technologien



Programm für 1983: Klaus Hartmann bei der Vorstellung des Marketing-Projektes „Operation 500“

bei kleinen schnellaufenden Radialverdichtern“; wetten, daß der Zuhörerkreis nicht klein ist?

Das ist aber immer noch nicht alles, was Klaus Hartmann mit seiner Öffentlichkeitsarbeit und seinem persönlichen Einsatz für die Branche bisher bewirkt hat. Zu erwähnen ist: Mitglied der Fachkommission des FGK (Fachinstitut Gebäude-Klima) von 1974–1996; ab 1991 Vorsitzender der FGK-Arbeitsgruppe „Anschlußfertige Raumklimageräte“. 1975–1980 Schriftleiter (Praxis) bei der Fachzeitschrift „Ki“; seit 1980 Mitglied des Redaktionsbeirats. Seit 1974 ständiger Dozent beim VDI-Bildungswerk und bei der Technischen Akademie Esslingen. 1977 Veröffentlichung eines Fachbuchs „Grundlagen der Klimatechnik“, erschienen im Gentner Verlag.

The time goes by und Klaus Hartmann erwähnt mit einem abschließenden Vergangenheitsbezug: „Rückblickend sind die Berufsjahre fast zu schnell vergangen, was an der modernen Bürotechnik besonders deutlich wird. Als 1981 die erste Carrier-Berechnungssoftware für sogenannte Mikrocomputer (u. a. HP 85) in Europa vorgestellt wurde, gehörte ich zu den ausgewählten sieben Ingenieuren, welche Einsatz und Brauchbarkeit testen sollten. Heute kennen sich Auszubildende und meine Enkel besser am Computer aus als ich. Zeit wird's, daß ich meinen Platz räume!“

1 + 39 = 40 Jahre Ingenieur-tätigkeit mit dem Geist von Carrier

Ein Berufsjubiläum, das Klaus Hartmann nicht nur privat begehen konnte, sondern zu dem er am 1. September 1999 eine ganz persönliche Ehrung im Rahmen eines offiziellen Empfangs in der Europa-Zentrale von Carrier in Montluel (Frankreich) durch Geraud Darnis, Carrier President ETO (European & Transcontinental Operations), und Ted Amyuni, Carrier Vice President CMS (Commercial Systems) und General Manager Northern Europe, Middle East & Africa, erfuhr. Mit einem auch nicht ganz uneigennütigen Hintergedanken entschied President Darnis: „Klaus Hartmann, es ist für Sie noch keine Zeit, den Platz zu räumen!“

Tatsächlich erwartet Klaus Hartmann, den bisherigen Director Quality & Training, nun eine ganz persönliche Herausforderung, der er sich wohl kaum verschließen dürfte. Meinte Hartmann doch zuvor in einem rückblickenden Gespräch mit der KK: „Von den verschiedenen Aufgaben – in Großunternehmen meist mit entsprechenden Titeln versehen –, die mir übertragen wurden, war die Weitergabe meiner Kenntnisse und Erfahrungen an



Klaus Hartmann: 40 Jahre Ingenieur-tätigkeit, davon 39 Jahre für und bei Carrier. Nicht nur der Glückwunsch von Carrier-ETO-Präsident Geraud Darnis kennzeichnet dieses bei Carrier nicht alltägliche Ereignis

die mir nachfolgende Carrier-Ingenieur-Generation für mich die schönste Aufgabe.“ Genau dies ist der Punkt, wo das Kalkül der europäischen Carrier-Führungsspitze aufgeht: Die persönliche Herausforderung, der sich Klaus Hartmann jetzt (noch) zu stellen hat, heißt: Aufbau eines europäischen Ingenieur-Schulungsprogramms mit audio-visueller Wissensvermittlung für Kälte-Klima-Ingenieure, dessen Keimzelle Carrier's Standort Montluel in Frankreich sein wird, wo das wohl größte kälte-klimatechnische Test- und Entwicklungslabor Europas mit einer Testfläche von 4000 m² angesiedelt ist.

Im „Paul Quentin-Labor“ werden Luft/Wasser-, Wasser/Wasser-Klimasysteme und -Wärmepumpen, mit Kolben-, Scroll-, Schrauben- und Turboverdichtern ausgerüstete Flüssigkeitskühler bis hin zu einer Kälteleistung von 1400 kW unter realen und wechselhaften Standortbedingungen – Um-



Carrier-ETO-Präsident Geraud Darnis: „Wir meinen, daß eine sehr gute Schulung am ehesten dazu beiträgt, aufstrebende Ingenieure dauerhaft an unser Unternehmen zu binden“

gebungstemperaturen von -30 °C bis +55 °C, relative Feuchte von 30 % bis 100 % – entwickelt und erprobt. Über das beschlossene europäische Trainingskonzept begründet Carrier-Präsident Geraud Darnis gegenüber KK seine Erwartungen so:

„Junge Leute legen heute großen Wert darauf, eine Anstellung in einem Unternehmen zu finden, in dem sich der einzel-



Hier geht's weiter, am Carrier-Standort Montluel. Verantwortlich für ein europäisches Schulungskonzept mit auch deutschem Ingenieurgeist (von links): Ted Amyuni (Vice President CMS), Geraud Darnis (Präsident ETO), Klaus Hartmann (Director Quality & Training), Ulrich Bornkessel (Geschäftsführer der Carrier GmbH Deutschland) und Dr. Uwe W. Schulz (Director Marketing & Business Development ETO Commercial Systems)

ne Mitarbeiter ständig weiterentwickeln kann. Carrier übernimmt hierfür ein große Verantwortung. Wir meinen, daß eine sehr gute Schulung am ehesten dazu beiträgt, aufstrebende Ingenieure dauerhaft an unser Unternehmen zu binden. Was liegt also näher, als ein künftiges europäisches Schulungskonzept über eine allen europäischen Ländern zur Verfügung stehende Datenbank mit unserer technologischen Keimzelle, dem „Paul Quentin-Labor“, und den dort stets aktuell verfügbaren Entwicklungsstand hier in Montluel zu vernetzen?“

Somit steht fest:

- Ein ursprünglich angedachtes europäisches Schulungs-„Zentrum“ in physischer Form wird es voraussichtlich nicht geben. Dies würde in einer technologisch sehr schnelllebigen Zeit Schulungskapazitäten erfordern, die realistischerweise ökonomisch nicht vertretbar sind.
- Ökonomisch ebenfalls nicht vertretbar wäre, wenn einzelne Länder ihre eigenen „nationalen“ Schulungskonzepte entwickeln würden. Eine Duplizität bei Schulungsprogrammen gilt es vielmehr zu vermeiden.

Ein europäisches Trainingskonzept bedeutet aber nicht unbedingt, daß es eine „physische Zentrale“ geben wird, wo man ausschließlich Wissen abrufen kann. Jedoch eine bedarfsorientierte Verteilung von Lehrbüchern und Lehrinhalten auf die auf freiwilliger Basis zugegriffen werden kann. Ein längerfristig angelegtes Schulungskonzept, mit dessen Entwicklung Klaus Hartmann nun beauftragt ist, wird hierzu eine Art virtuelle Trainingsgrundlage bilden. Konkret: „Zentral“ sollen Schulungsinhalte praxisgenau definiert und eine Trainingsgrundlage geschaffen werden, die inhaltlich als anwenderorientierter Stufenplan aufgebaut ist, der dann „re-

gional“ einen verlässlichen Schulungsrahmen bildet. Es würde der Carrier-Philosophie auch entgegenstehen, die ETO-Länder (zu diesen zählen Europa, Nahost und Afrika) zu zwingen, ein starres Schulungsmaterial für eine mental oft unterschiedliche und länderspezifische Mitarbeiterschulung zu entwickeln.

Die Freiwilligkeit in der Nutzung einer Schulungsdatenbank hat Priorität, diesen Nutzen länderspezifisch zu erkennen, spart „Carrier-Unternehmen“ viel Zeit und manches Geld. Dr. Uwe W. Schulz, Director Marketing & Business Development für ETO Commercial Systems, trägt die Gesamtverantwortung für das europäische Schulungskonzept von Carrier und weiß: „Es ist unsinnig, wenn jedes Land eigene Energien aufbringt und Arbeit verursacht, um ein regionales Trainingsprogramm ständig zu erweitern. Das verursacht hohe Kosten. Wir wollen stattdessen von Montluel aus einen sehr guten Schulungsrahmen so zur Verfügung stellen, daß sein Nutzen von den Länder-Verantwortlichen rasch erkannt und deshalb dann auch übernommen wird. Der Plan ist, wenn möglich, eine einheitliche, mehrsprachige Literatur zu entwickeln, die bei Bedarf zur Verfügung gestellt wird. So wird z. B. Klaus Hartmann's Buch „Grundlagen der Klimatechnik“ bereits in die englische und französische Sprache übersetzt. Wenn dies gelingt, haben wir zugleich eine Art Selbstzünder für eine ständige Weiterbildung initiiert.“ Glück auf, Klaus Hartmann, es gibt für einen Ingenieur mit 1+39 Jahre Ingenieurserfahrung tatsächlich noch einiges zu tun. Das meint auch P. W.