

claim for dignity.

Bericht der deutschen Entwicklungshilfeorganisation Claim for Dignity e.V.

Zeitschrift für Mensch und Soziales - Religion, Kunst und Kultur - Natur, Umwelt, Nachhaltigkeit and Technik



Auf den Spuren von Franziskus ^[108]

ditional

Liebe Leserinnen und Leser,

die Covid 19 bricht 2020 über die Welt hinein und legt sie lahm. Das vergangene Jahrzehnt voller Unruhen und Chaos auf der Welt, die Menschen in Afrika, dem nahem Osten und in der Ukraine sind durch Armut oder Krieg auf der Flucht.

Doch in dieser Zeit voller Veränderungen und Ungewissheiten gibt Gott uns durch Christus hoffnungsvolle Zeichen. In diesem weltweit verbreiteten Durcheinander und in dieser Orientierungslosigkeit keimt, wächst und gedeiht unser anvertrautes Saatgut auf zugewiesenem Boden. In einer für alle schweren Zeit wurde unser Blick auf die Armenviertel in Lima und Arequipa gerichtet. Es wurden uns konkrete Aufgaben offenbart. So werden wir nun die alten wie auch neuen Projekte in Peru auf sicheren Boden stellen. Dabei geht es nicht nur um gute Inhalte und nachhaltige Entwicklungshilfe, sondern auch um Hilfe zur Selbsthilfe. Sie trägt dazu bei, dass Mitwirkende für ihren Einsatz nach gerechten Kriterien, europäischen Standards und transparenten Arbeitsbedingungen entlohnt werden. Konkret heißt es, dass wir jetzt Geschäftsmodelle zur Absicherung der Projekte finden wollen. So planen wir die jeweiligen Projektleiter lernplanmäßig und technisch auszubilden. Sie sollen so geschult werden, dass die erlernten Methoden dann auf Schulen, Universitäten und Kommunen umgesetzt und angewandt werden können. Mit Hilfe digitaler Plattformen wollen wir regelmäßige, wenn möglich wöchentliche online Kurse anbieten. Das Hebel-Gymnasium Pforzheim arbeitet seit Oktober 2020 mit Schülern an einem mehrjährigen TheoPrax-Projekt, bei dem es u.a. um "Tiny Häuser" für neue Lebensformen auch in Entwicklungsländern geht. Dieses Wissen und die daraus gewonnenen Ergebnisse sollen auch den Projekten in Peru und Afrika zugutekommen.

Mit den hier dargebotenen Artikeln über Rudolf Diesels Lebenswerk und neu aufkommende elektrische Antriebsformen mit Lithiumbatterien wollen wir die Aufmerksamkeit auf die einschneidenden Umwälzungen in der Automobilindustrie und deren Folgen lenken und diskutieren. Zum Abschluss noch eine erfreuliche Nachricht von Benilda, auf die vor zehn Jahren in der peruanischen Armenschule Villa Independiente unser Augenmerk fiel und die wir zusammen mit dem Robert-Bosch-Gymnasium Langenau in ihrer Ausbildung förderten. Sie hat ihre dreijährige Ausbildung als Köchin erfolgreich absolviert und arbeitet gerade hochmotiviert in einem französischen Hotel in Arequipa. An einzelnen Menschen wird sichtbar, wie konkrete Hilfe aussieht und Früchte trägt.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und würden uns freuen, Sie auf einer unserer Veranstaltungen persönlich begrüßen zu dürfen.

Herzlichst, Ihre *CfD*-Vorstände



Sabine Schliep



Michael Schliep



Annette Simon

inhalt & impressum

editional _____	0
inhalt & impressum _____	1
Technologien _____	2
Rudolf Diesel, ein Leben für den Motor _____	2
Mit Lithium das Klima retten? _____	4
Ausbildung _____	8
Lernen fürs Leben _____	8
Entwicklungshilfe _____	10
Vertrauen auf Gott in Notzeiten _____	10
Reiseberichte _____	11
Albanien _____	11
Südspanien _____	11
Entwicklungshilfe _____	12
Gründungsfeier CfD Inka Peru _____	12
Rede Gründungsfeier _____	12
Literaturverzeichnis _____	13

Impressum

Auf den Spuren von Franziskus

Ausgabe Dezember 2022

Jahrgang XXI Nr. 8

ISSN 1861-6992

ISBN 978-3-981566345

Herausgegeben von Claim for Dignity e.V

eingetragener gemeinnütziger Verein zur Anerkennung,
Schutz und Erhaltung der Würde des Menschen
Mozartstraße 23, D-72631 Aichtal
Deutschland

Telefon + 49 (0)7127 / 969873

Vereinsregister Nr. 221498

Amtsgericht Stuttgart

Inhaltlich verantwortlich

Michael Schliep, Sabine Schliep, Annette Simon

Redaktion

Claim for Dignity

Autoren

Martin Schlecht, Michael Schliep,
Juan-Andres Valenzuela Babilon

Übersetzung

DeepL SE

Layout

Gjon Radovani[space] architektur stadtplanung

Druck

Druck Großkopien Stuttgart

Spenden

Im Namen aller Mitglieder bedanken wir uns für die zahlreichen Spenden, die uns im letzten Jahr erreicht haben. Auch in Zukunft freuen wir uns über Spenden für die gemeinnützigen Projekte

Stichwörter

Peru, Lithium, Diesel, Alternative Technologien, Albanien, Tiny Haus, TheoPrax, Ausbildung, NGO Inka Peru

Bankverbindung

Claim for Dignity

Kreissparkasse Esslingen

IBAN: DE98611500200007354948

BIC: ESSLDE66

info@claimfordignity.org

www.claimfordignity.org

© CfD 2022, Aichtal, für sämtliche Beiträge



claim for dignity

Rudolf Diesel, ein Leben für den Motor

von Martin Schlecht [99, 100, 101]

Sich mit dem Leben und den Leistungen von Rudolf Diesel zu befassen ist nicht nur für Ingenieure und technisch Interessierte eine spannende Beschäftigung, sondern auch für jeden, der sich auf eine neugierige Spurensuche zu dieser herausragenden Gestalt macht. Umso mehr deshalb, weil er eine geschichtsträchtige und zukunftsweisende Bedeutung hat, weil wir in einer Welt leben, die einem fortschreitenden Wandel unterworfen ist und auf den Erfindungen unserer Vorfahren aufbaut.

Halten wir uns vor Augen: Die Kraftmaschinen des Industriezeitalters wurden überwiegend durch Wasserdampf betrieben. Allerdings zeigten Dampfmaschinen einen geringen Wirkungsgrad und bargen erhöhte Gefahren. Deshalb suchten viele Erfinder einen Ersatz für die Dampfkraft und fanden ihn z.B. im Leuchtgas, das aus Steinkohle gewonnen wurde. So wurden ab 1860 verschiedene Varianten von Gasmotoren entwickelt, was schließlich zu einem verbesserten Viertaktprinzip mit Gas-Luftgemisch führte. Seit den 1880er-Jahren bauten auch Gottlieb Daimler und Carl Benz Kraftfahrzeuge mit solchen Verbrennermotoren.

Zu diesen führenden Motorenbauern gesellte sich Rudolf Diesel.

Heute steht Diesels Name für jenen Treibstoff, den jeder auf der Welt kennt. Rudolf Diesel wurde berühmt durch seinen Motor, den er erfunden hatte und für den ein spezieller Treibstoff entwickelt werden musste. Er fand auch eine Lösung für die Einspritzung des Treibstoffs.

Im Unterschied zu anderen Tüftlern, die ihre Erfindungen durch praktische Versuche vorantrieben, entwickelte Diesel zuerst ein theoretisches Konzept, bei dem er sich an den idealen thermischen Kreisprozessen des französischen Physikers Nicolas Carnot orientierte. Im Jahr 1882 erhielt Diesel dafür sein erstes Patent über eine neue Verbrennungskraftmaschine. Im Gegensatz zum Ottomotor komprimierte dieser Luft und benötigte eine andere Art der

Treibstoffeinspritzung. Durch die dabei entstehende Hitze ließen sich Kohle, Gas oder Erdöl entzünden. Damit konnte ein wesentlich höherer Wirkungsgrad als bei Dampfmaschinen oder Ottomotoren erzielt werden. Um 1900 war der Dieselmotor nach vielen vorherigen Versuchen mit Prototypen technisch ausgereift.

Bei der Idee hatte Diesel immer die kleinen Handwerker im Auge, die sich keine herkömmlichen Dampfmaschinen leisten konnten. Diesel wollte einen Kleinmotor bauen, der Bügel- und Nähmaschinen, Wäscheschleudern, Droschken und Fahrräder antrieb. Seine Erfindung wurde dann allerdings von marktführenden Firmen wie MAN zum Standard für die Produktion schwerer Maschinen wie Schiffe, Lastkraftwagen und Lokomotiven, da der weniger geschätzte Dieseltreibstoff wesentlich kostengünstiger war und der Dieselmotor im Vergleich zum Ottomotor sich auch als effektiver im Wirkungsgrad erwies.

Dass Diesel an die kleinen Leute dachte hatte mit seiner Herkunft zu tun. Rudolf Diesel, dessen Eltern nach Frankreich emigrierte Deutsche waren wurde 1858 in Paris als zweites von drei Kindern geboren. Der Handwerksbetrieb seines Vaters lief schlecht und die Familie verarmte zusehends. Doch trotz der ärmlichen Verhältnisse war Rudolf Diesel ein sehr guter Schüler, schloss 1873 an der Königlichen Kreisgewerbeschule in Augsburg als Klassenbester ab und setzte seine Ausbildung an der Industrieschule fort. Dort kam ihm bei physikalischen Experimenten zu einem Kompressionsfeuerzeug die zündende Idee, die zur späteren bahnbrechenden Umsetzung des Dieselmotors führte.

1875 wurde Rudolf Diesel als bester Absolvent der Schule dem Regierungskommissar von Augsburg vorgestellt. Dieser war von diesem jungen Mann so angetan, dass er ihm ein Stipendium an der Technischen Hochschule von München verschaffte. So wurde Diesel Ingenieur und legte das beste Examen in der Geschichte des Polytechnikums ab.

In den Jahren 1903 bis 1906 errichtete das in Augsburg und Nürnberg ansässige Maschinenwerk MAN in Kiew das weltweit größte Kraftwerk mit Dieselmotoren. Während des ersten Weltkriegs standen rund 10.000 Dieselmotoren im Einsatz, davon die Hälfte in Deutschland.

Diesel ließ trotz der finanziellen Krise um 1900 in München für seine Familie eine noble Villa errichten. 1903 veröffentlichte er ein utopisch anmutendes Buch mit dem Titel "Solidarismus - Natürliche und wirtschaftliche Erlösung des Menschen". Er maß diesem Buch fast so viel Bedeutung zu wie seinem Motor und nahm für sich in Anspruch, mit genossenschaftlichem Gedankengut die soziale Frage gelöst zu haben. Er wurde dafür aber eher belächelt. Lediglich 600 von 10.000 gedruckten Exemplaren wurden verkauft.

In den folgenden Jahren liefen Diesels wichtigste Patente aus. Er ließ sich zur Verbesserung seiner persönlichen und familiären Lage in zweifelhafte finanzielle Spekulationen ein, zumal er sich auch mit dem Bau seiner Villa und der kostspieligen Herausgabe seines Buches übernommen hatte.

Auf zwei Reisen in die USA wurde er mit großer Begeisterung gefeiert und traf dort mit dem berühmten Erfinder Thomas Edison zusammen. In Deutschland wurde Diesel 1912 von deutschen Ingenieuren aufgrund von konzeptionellen Fehlern beim Bau seines Motors heftig angegriffen. Die Rechtfertigung seiner Konstruktionen erfolgte in einer Schrift mit dem Titel "Die Entstehung des Dieselmotors".

Diesels Ableben erfolgte 1913 unter rätselhaften Umständen, als er anlässlich einer Schiffsreise über den Ärmelkanal von Antwerpen nach Harwich in der Nacht spurlos verschwand. Sein Tod gab Anlass für die unterschiedlichsten Mutmaßungen. Es ist anzunehmen, dass Diesel (vom deutschen Geheimdienst) ermordet wurde, da gewisse Kreise fürchteten, er würde seine technischen Erkenntnisse und Erfindungen an die Briten weitergeben. Er war immerhin auf dem Weg zu einem Treffen mit dem größten britischen Entwickler von Kriegsschiffmotoren und stand im Fadenkreuz der Macht. Auf gar keinen Fall durften also aus deutscher Sicht angesichts von angespannten innereuropäischen Verhältnissen und stets latent kursierenden Kriegsge-

rüchten keine neuen Motorenentwicklungen nach England kommen. Diesel war kein Militarist, sondern Moralist. Er freute sich auf das Treffen in England, wie er noch am Abend vor seinem Verschwinden seinen Tischgenossen unverstellt mitteilte, weshalb die Selbstmord-Theorie nicht in Frage kommt. Er hinterließ auch keinen Abschiedsbrief, hatte noch viele Pläne und auch sein Freund Knudsen starb Jahre später ebenso wie Diesel auf einer Schiffsreise in britischen Diensten auf ebenso mysteriöse Weise. Das konnte kein Zufall sein. 1923 baute MAN erstmals ein Diesel-Aggregat in einen Lastkraftwagen ein; 1936 brachte Daimler-Benz einen serienmäßigen Diesel-Pkw auf den Markt.

Diesel betonte immer wieder, dass sein Dieselmotor das Leben des kleinen Handwerkers erleichtern sollte. Er wollte die Menschen von mühsamer körperlicher Überarbeitung befreien. Er selbst schonte sich keineswegs. Er wagte gefährliche Experimente, arbeitete bis zur Erschöpfung und erlitt mehrere Nervenzusammenbrüche. Die Jahre des Raubbaus an seiner Gesundheit, die vielen Reisen, das Forschen und Kämpfen um seinen Motor forderten ihren Tribut.

Rudolf Diesel war ein Mensch, der sich durch seinen unermüdlichen Wissensdrang mit vorausschauender und vertrauensvoller Zielstrebigkeit in den Dienst der Menschheit stellte. Er galt manchen zunächst als realitätsfremder Träumer, erwies sich aber als ein von visionärer Weitsicht angetriebener Wegweiser: so wollte er unabhängig von Erdöl werden. Die Idee, aus Pflanzenöl, nämlich aus Raps, Biodiesel zu gewinnen, hatte allerdings auch Schattenseiten, denn dadurch ging wertvoller Ackerboden für den Anbau von Lebensmitteln verloren.

Der Stapellauf der Selandia im Februar 1912 in Kopenhagen markierte den Anfang eines neuen Zeitalters auf See. Der Dieselmotor ist zu einem mächtigen Werkzeug für den Waren- und Personentransport und zum Rückgrat unseres Weltwirtschaftssystems geworden. Der Schiffsverkehr, die dieselmotorbetriebene Lokomotive, LKWs, Baustellenfahrzeuge usw. wären ohne die Erfindung von Diesel Ende des 19. Jahrhunderts undenkbar.

Wollen wir festhalten: Diesels Selbstzündermotor war ein Meilenstein in der technologischen Evolution. Er war seiner Zeit weit voraus. Neben seinem technologischen Eifer und Erfindergeist ist auch sein solidarisches Handeln für die Benachteiligten in der Gesellschaft hervorzuheben. Die Achtung und der Schutz der Menschenwürde war ihm ein vorrangiges Anliegen. Gerade für die einfachen Leute wollte er ursprünglich einen kleinen, handlichen, preiswerten Motor schaffen.

Mit Lithium das Klima retten?

Die Elektromobilität auf dem Prüfstand

von Martin Schlecht [102]

Der von der Politik diktierte zeitnahe **Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor** und die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge wirft kritische Fragen auf. Er stellt die Autoindustrie samt Zulieferern, Energieversorgern und andere betroffene Bereiche vor massive Herausforderungen. Eine solch radikale und definitive technologische Weichenstellung birgt große Risiken, Gefahren und Ängste. Für Kritiker ist es ein Unding, auf nur eine Antriebstechnik zu setzen und dabei von einer zukunftsfähigen Transformation in ein neues Zeitalter zu sprechen. Wo wird das hinführen?

Besonders problematisch bei dieser großangelegten Agenda ist die auferlegte **Monopolstellung der E-Mobilität**. Hier geht es um eine sehr fragwürdige als CO₂-neutral angepriesene Energie- und Umweltpolitik. Die Wirtschaft, insbesondere die Automobilbranche, sieht sich genötigt, sich diesem Zeitgeist zu unterwerfen und folgenschwere Anpassungen vorzunehmen, ob sie dies nun tatsächlich für wünschenswert und sinnvoll erachtet oder nicht. Da darf man sich berechtigterweise die Frage stellen, ob dieses Programm nicht einem unüberlegten Zerstörungswahn gleichkommt...

Große Bedenken gibt es bei Autofahrern und -käufern, existentielle Sorgen gar bei Arbeitnehmern der Motorenwerke und den Zuliefererfabriken. **An der Basis brodelt es**. Man fragt sich, weshalb die Konzernspitzen der Automobilindustrie sich nicht mehr auf die von Nikolaus Otto und Rudolf Diesel entworfene Verbrenner-Technologie, sondern auf die von

Diesel verstand es, die engen Grenzen des Egoismus zu überwinden und in einer Verantwortung der Mitmenschlichkeit anderen durch seine Talente zu dienen. Sein Motor, der die Welt bewegt, ist grundgelegt in seinem hohen Ideal, einer übermenschlichen Antriebskraft für eine bessere Welt. Er war eine menschlich-geistige Größe und zählt zu den genialen Spitzenkräften mit einer Wirkungsgeschichte bis in unsere Gegenwart und darüber hinaus.

den alternativ Denkenden geforderten Elektrofahrzeuge setzen.

Das ganze **deutsche Know-How** einer robusten, optimierten, bewährten Technologie wird nun nach jahrzehntelanger Forschung und einer hochkomplexen Fertigung mit all den erworbenen Erfahrungswerten theoretisch und praktisch ohne Gegenwert nach China transferiert. Was für ein Super-Deal für die Chinesen! So hat China nun alle technologischen Möglichkeiten wie Verbrenner, E-Auto und Brennstoffzellen im eigenen Riesenreich. Europa ist somit hinsichtlich Technologieführerschaft für die Chinesen bedeutungslos geworden.

Der batteriebetriebene E-Motor steht noch am Beginn seiner Bewährungsprobe für eine krisensichere, zukunftsweisende Fabrikation. Umwelt-, energie- und sozialpolitisch ist der batteriebetriebene E-Motor keineswegs unbedenklich, geschweige denn im Vorteil gegenüber dem Verbrennungsmotor hinsichtlich der Reichweite. Im Gegenteil, er kann ihm bei näherem Hinsehen nicht das Wasser reichen. Das schnelle Auffahren der Serienproduktion nur von E-Autos kann sich irgendwann als totale politische Fehlentscheidung, als verkehrstechnisches Debakel und wirtschaftlicher Flop herausstellen.

Wollen wir nun doch mal hinschauen, wie umweltfreundlich der Elektroantrieb mit seinen Energieträgern in Wirklichkeit ist. Rückblickend hat sich das Elektrofahrzeug schon zu Beginn der Automobilgeschichte gegenüber dem Verbrenner nicht durchgesetzt. Der Grund dafür

ist nicht der Elektromotor an sich, sondern die wesentlich höhere **Energiedichte** von Kraftstoffen gegenüber Wasserstoff und Batterien. Das ist einfach ein physikalisches Gesetz.

Es wird im Sinne einer **grünen Politik** der trügerische Eindruck vermittelt, E-Autos seien umweltverträglich(er). Weit gefehlt. Und was ist mit dem hohen Energieaufwand für die Herstellung der Batterien? Wie können diese ökologisch und ökonomisch entsorgt werden? Wie steht es um die Ladeinfrastruktur? Wie ist das reale Kosten-Nutzen-Verhältnis? Fragwürdig ist insbesondere die Verlagerung der Umweltproblematik in die Dritte Welt, das Fehlen einer sauberen Ausweisung von der Herstellung bis zur Entsorgung bzw. Rückführung in den Kreislauf.

Nachteilige Aspekte der E-Mobilität werden gern verschwiegen, manches fälschlicherweise als umweltneutral dargestellt und Umweltverschmutzung wird zeitlich und örtlich ausgelagert, ist daher weniger sicht- und spürbar in unserem Land (Lithium- und Cobaltabbau). Die Stromerzeugung ist rohstoffintensiv. Allein mit erneuerbaren Energien wird der Bedarf beim politisch forcierten Ausbau der E-Mobilität mittel- und langfristig nicht abgedeckt werden können.

Autobatterien und Akkus sind relativ kurzlebig, störungsanfällig und basieren auf meist nicht heimischen Rohstoffen. Diese müssen – ebenso wie das Erdöl als Rohstoff für den Verbrennungsmotor – der Natur entnommen werden. Sie unterliegen der Verfügbarkeit, also einer unausweichlichen Verknappung. Deren Beschaffung ist von komplexen Marktbedingungen, internationalen Lieferketten sowie politischen Regimen abhängig (**Versorgungssicherheit**).

Zu diesen begehrten Rohstoffen zählt das Alkalimetall Lithium, das in keinem Handy, E-Bike und Elektroauto fehlen darf. Zu den wichtigsten Förderländern gehören Australien, Chile, China und Argentinien. Bolivien soll dazu kommen. Dort schlummern im Salzsee Salar de Uyuni, dem größten seiner Art, Unmengen von Lithium. Es soll trotz heftigem Widerstand der Bevölkerung abgebaut werden (**sozialpolitische Komponente**) und die wachsende Nachfrage befriedigen.

Die Bolivianer wehren sich aus verständlichen Gründen, denn einst haben die spanischen

Kolonialherren in Potosi unvorstellbare Mengen an Silber abgebaut und exportiert. Zu dieser historischen Ausbeutung kommt in der Gegenwart das Misstrauen gegenüber jeder Form von **Extraktivismus** durch ausländische Unternehmen. Einheimische sehen sich und ihr Land durch schädigende ökologische Eingriffe in ihrer Existenz, Lebensqualität und Selbstbestimmung bedroht.

Lithium wird als **Treibstoff der Moderne** angesehen. Die Lithiumvorkommen entstanden aus der seltsamen Kombination von Vulkanismus und Trockenheit, z.B. in der Puna von Argentinien, Bolivien und Chile. Es handelt sich um einen fragilen Naturraum auf einer Hochebene zwischen zwei Andenketten, die auch als Lithiumdreieck bezeichnet wird.

Lithiumabbau verursacht das Sinken des Grundwasserspiegels durch den gigantischen Wasserverbrauch, die Versalzung von Trinkwasservorkommen, dort wo es ohnehin sehr trocken ist und er ist an chemisch-physikalische Verfahren gekoppelt. Das lithiumhaltige Salzwasser muss erst auf die Erdoberfläche gepumpt werden, in großen Becken verdunsten bis es als Lithiumkarbonat verarbeitet werden kann. Vom Abbau profitieren nicht die Anwohner und die eigene Bevölkerung, sondern ausländische Investoren und korrupte Politiker.

Um die **steigende Lithiumnachfrage**, speziell für die Produktion von Li-Ionen- oder Li-Polymer-Batterien, zu befriedigen wird ein enormer Aufwand hinsichtlich Erschließung, Abbau- und Produktionsstätten, Verarbeitung, Transport, Energieverbrauch auf Kosten der Umwelt betrieben. Gewiss, dies ist auch für den Kraftstoff von herkömmlichen Autos auf Erdölbasis nötig, doch man darf sich nicht darüber hinwegtäuschen, Elektroautos seien emissionsfrei und daher sauber und umweltfreundlich.

Lithiumabbau aus Sole ist einfacher als aus Gestein. Deswegen ist der Salzsee in Bolivien von großem Interesse. In Afghanistan finden sich große Lithiumvorkommen. Es geht also auch um politische und kriegerische Fragen. Die Taliban werden jetzt nach ihrer Rückkehr an die Macht den Lithiumhandel kontrollieren. Gewiss werden sie nicht mit den verhassten Amerikanern Handel treiben, sondern sind schon mit den Chinesen in Verhandlungen.

Große Lithium-Vorkommen gibt es auch im Oberrheingraben. In dieser 300 km langen und bis zu 40 km breiten Tiefebene im Schwarzwald liegt Europas größter Lithium-Schatz im salzhaltigen Thermalwasser unter der Oberfläche. Deutschland könnte zu einem der größten Lithium-Produzenten der Welt werden.

Der Kauf von neuen Elektroautos wird staatlich bezuschusst, gebrauchte Elektroautos hingegen nicht. Diese **Subventionierung** entspricht einer künstlichen Förderung durch Steuergelder. Es ist wie ein Lockangebot, eine Mogelpackung; die mehrere Tausend Euro hohe Prämie für den Kauf eines Elektroautos ist wie eine Ungleichbehandlung, eine Vorteilsnahme oder besser gesagt Vorteilsgabe, eine Wettbewerbsverzerrung, nur um einen politischen Willen durchzudrücken und dem Verbrennungsmotor den Garaus zu machen.

Die **staatliche Interventionspolitik** ähnelt zwischenzeitlich immer mehr der dirigistischen Planwirtschaft kommunistischer Systeme wie früher die Sowjetunion und heute China. Einmischung durch Subventionen und tendenziöse Reglementierung, verzerren die freie Soziale Marktwirtschaft, verfälschen die realen Handelsbedingungen und betrügen die Steuerzahler.

Die **Anschaffung von Elektro-Autos** hat der deutsche Staat im vergangenen Jahr (2021) mit einer Rekordsumme von 3,1 Milliarden Euro direkt gefördert. Käufer von rein elektrisch betriebenen Elektrofahrzeugen bekommen seit Mitte 2020 eine Förderung von bis zu 9.000 Euro, bei Plug-in-Hybriden bis zu 6.750 Euro. Aus welchen Töpfen will der Bund in Zukunft diese Unmengen an Geld für Subventionen hernehmen, wenn er zugleich ein Zulassungsverbot für den Verbrenner plant, der ihn pro Jahr mit einer Mineralölsteuer in Höhe von ca. 40 Mrd. € beglückt? Diese Einnahmen sind fest im Bundesetat verplant. Die Subventionshilfen für den Stromer müssen dann irgendwo anders herkommen.

Die Problematik im Zusammenhang mit lithiumhaltigen Autobatterien ist also vielfältig und mit zahlreichen **Fragen, Nachteilen und Bedenken** verknüpft, die hier nur angerissen werden konnten und durch folgende Punkte erweitert werden können:

Lange Ladezeiten, kürzere Reichweite, überproportionales Gewicht der Batterien, deren

schwere Löschbarkeit bei Brandfällen, Elektrosmog, Totalstillstand bei natürlichen oder provozierten Störungen des Erdmagnetfeldes, bei Stromausfällen.

Egal wie hoch die Lade- und Entladezyklen sind, so ist mit jedem Ladezyklus ein winziges Maß an Kapazitätsverlust verbunden.

Die Temperaturfestigkeit und damit die Betriebsbereitschaft unterliegt der Umgebungstemperatur (niedrige und hohe Temperaturen) und dem Temperaturbereich (mal höher, mal niedriger), für den die einzelnen Batterien geschaffen sind und geeignet sein sollen.

Eine Tiefentladung wird nicht so einfach weggesteckt, selbst wenn bekannt ist, dass dieser Zustand nach Stromentnahme bis zur nahezu vollständigen Erschöpfung der Kapazität nach Möglichkeit vermieden werden sollte.

Der mobile Einsatz von Zellen bringt ein hohes Gewicht, aber eine geringe Energiedichte mit sich.

Die Kosten-Nutzen-Rechnung stellt sich auch im Zusammenhang mit der Lebensdauer (Nutzungszeit/Laufleistung).

Die Degradation der Zellen (= Obsoleszenz; 1,7% pro Jahr) bringt sowohl eine zyklische Alterung (z.B. Beschädigung der Anode, Kathode oder Lithium-Plattierung) als auch eine kalendarische Alterung (= Degeneration im Laufe der Zeit, unabhängig von der Anzahl der Zyklen; Passivierungsschichten, Elektrolyt-Oxidation) mit sich. Nicht alle Akkus haben ein Kühlsystem (Tesla schon, Nissan Leaf nicht).

Lithium-Ionen-Batterien braucht man auch, um Solar- und Windkraft zu speichern. Es entsteht eine Konkurrenz. Ob Automobilindustrie oder der Bereich Erneuerbare Energien, jeder reißt sich um Lithium. Man sollte aufhören, alles gegeneinander auszuspielen.

Akkus haben eine Selbstentladerate. So gibt es z.B. über den Winter keine Aufladung.

Akkus sind beim Transport Gefahrgut. Dafür braucht es einen enormen Aufwand, wie geschultes Personal, Berechtigungsscheine, spezielle Fahrzeuge, Mehrkosten, etc.

Fazit

Es stellt sich zum Schluss die Frage, ob der Hype um die E-Mobilität berechtigt ist. Kreative Lösungen sind gefragt. Natrium ist keine Alternative, da es dreimal schwerer ist als Lithium. **Die desaströse Energiewendepolitik** der Bundesregierung dürfte das größte Problem für die vom Strom abhängige E-Mobilität sein. Es ist eine Wende mit unabsehbaren Folgen für die gesamte Gesellschaft.

Der Ausstieg aus der Atomenergie fördert alles andere als eine sichere Zukunft der unbeschwerten Fortbewegung, denn Engpässe werden drastisch verschärft, eine nachhaltige **Umwelt- und Energiepolitik** wird nur vorgegaukelt und die lang bewährte Technologie des Verbrennungsmotors einfach so abgeschafft. Es ist wie wenn man den Ast, auf dem man sitzt absägt und hofft, dass ein darunter aufgespanntes Netz einen sicher auffängt, ohne zuvor alle Faktoren ausreichend und weitblickend geprüft zu haben.

Es ist, wie wenn man die Alternative beseitigt, man Hochhäuser nur noch mit Aufzügen baut statt (auch) mit Treppen, man allein auf Giralgeld vertraut und das Bargeld abschafft. Es sollte immer Ausweichmöglichkeiten geben,

wenn eine von **zwei Optionen** ausfällt. Jede Alternative sollte mit ihrem Nutzen neben der anderen bestehen bleiben, beide sich dynamisch ergänzen. Nachhaltigkeit hat mit Ordnung, Vorausschau und Überblick zu tun, nicht mit Alternativlosigkeit. Es muss noch viel analysiert, abgewogen und in Angriff genommen werden.

Es bleibt zu wünschen und zu hoffen, dass es trotz aller Irrungen und Wirrungen, gerade auch in dieser Zeit der geplanten und doch planlosen Umbrüche und Destruktion ganzer Volkswirtschaften dennoch aufwärtsgeht! Dieser Beitrag möchte – um mit Paulus zu sprechen – dazu ermuntern und ermahnen, alles (noch einmal) zu prüfen, das Gute zu behalten und zu tun.

Über den Autor

Der 1970 in Rottweil geborene Diplom-Theologe Martin Schlecht sammelte vor und nach seinem Studium in Tübingen durch jahrelange Aufenthalte in Lateinamerika Erfahrungen in der Seelsorge und Sozialarbeit. Seine Einsatzgebiete waren die Armengebiete Lima und Chachapoyas in Peru, Mexiko-City sowie Cochabamba und La Paz in Bolivien. Heute ist Martin Schlecht für NGOs als Berater für Freiwilligendienste tätig.

Lernen fürs Leben

Zwischenpräsentation zum Tiny-Haus-Projekt am Hebel-Gymnasium Pforzheim am 17.02.2022

von Martin Schlecht [103]

Die vom damaligen Leiter des Fraunhofer Instituts für chemische Technologie Prof. Eyerer am ICT entwickelte Lern- und Lehr-Methodik TheoPrax ist ein nicht mehr wegzudenkender Bestandteil des schulischen Alltags und Ausbildungskonzepts an verschiedenen Schulen und Universitäten. Bernhard Steger, der vor Jahren als Direktor des Hebel-Gymnasiums Pforzheim die Methode an seiner Schule einführte und zuvor am Melanchthon Gymnasium Bretten ein TheoPrax Zentrum aufbaute führte auch mit Claim for Dignity über 10 Jahre lang erfolgreich Projekte für Entwicklungsländer durch.

Wie bei kaum einem anderen Schulprogramm geht es bei TheoPrax darum, vielfältige Aspekte einer zielführenden Pädagogik auf erlebbarer Basis miteinander zu verbinden und interdisziplinär zu verstärken. Den Schülern soll ein konkretes Projekt mit außerschulischen Partnern vermittelt werden, um klassische Inhalte des Projektmanagements und des Wirtschaftslebens zu erlernen, persönliche und soziale Kompetenzen zu fördern, ihre vielleicht noch schlummernden Talente zu entdecken, Kontakte zu knüpfen und letztlich etwas zu schaffen, was innerlich nachwirkt und irgendwo im Äußeren sichtbar bleibt.

Das Zertifikat, das man am Ende erhält ist dann zwar nützlich als eine Anerkennung für die Mühen und den Einsatz während eines Schuljahres und macht sich gut in einer Bewerbungsmappe, aber das ist nicht das Wichtigste. Es darf ruhig erwähnt werden, dass ein wichtiger Motivationsschub für die Teilnahme an diesem Kurs und den angestrebten Erhalt des Zertifikats darin besteht, dass die Schüler die Projektarbeit als mündliche Prüfung fürs Abitur anrechnen lassen können.

Was die meisten Schüler am Schluss merken ist, dass es eine ganz andere, nämlich sowohl theoretische (anschauliche) als auch eine praktische (schöpferische) Art des Lernens ist, dass man gemeinsam etwas entworfen, entwickelt, entfaltet hat und insbesondere, dass es Spaß gemacht hat.

Von all dem haben wir am 17. Februar etwas Intensives gespürt und einen positiven Eindruck bekommen. Die Schülergruppe hat bei der Präsentation auf recht hohem, fast schon akademischem Niveau ihre selbständig erarbeiteten Zwischenergebnisse zum Tiny House vorgestellt. Der zeitliche Ablauf war gut strukturiert und der inhaltliche Aufbau logisch durchdacht. Die Art und Weise der Darbietung ist richtungsweisend. Sie erfolgte per digitaler Übertragung über einen einfachen Link über das Internet. Das, was wir heute erlebt haben, war das zukunftsweisende Modell für digitale Lehrveranstaltungen mit internationalen Partnern und Zuhörern, eine Art Webinar.

Vor Ort in Pforzheim waren zehn Schüler und Schülerinnen der 11. Klasse des Hebel-Gymnasiums Pforzheim. Nacheinander gaben sie ihren Vortrag mit Hilfe von an die Wand projizierten Folien und zentral aufgebauten Anschauungsmaterialien zum Besten. Ihr Schulleiter Bernhard Steger, zugleich im Vorstand von TheoPrax in einer beispielhaften Vorreiterrolle, leitete die Veranstaltung. Er betreut dieses großartige Projekt zusammen mit dem Auftraggeber Dipl.-Ing. Michael Schliep, dem Vorstand von Claim for Dignity e.V. und Verantwortlichen für die Gesamtkoordination und Versuche. Mit angereist ist auch Stefan Bartetzko aus Böblingen, der Experte für Prototypenbauten.

Zugeschaltet waren das Gründungsmitglied Gjon Radovani, der als erfahrener Architekt dem Projekt mit grundlegenden Anregungen und wichtigen Tipps zum Grundriss, Innen- und Außenbau von Tiny Häusern fachmännisch zur Seite steht und derzeit in Albanien den Aufbau eines Industrieparks leitet. Live mit dabei war auch Martin Schlecht aus Stuttgart, der als Bindeglied zwischen CfD-Deutschland und CfD-Peru fungiert und den Austausch mit den Projektleitern und Repräsentanten in Übersee koordiniert. Claim for Dignity war somit durch vier Mitglieder so stark wie noch nie vertreten.

Der gemeinnützige Verein unterstützt das bereits durch einige Begegnungen und Besprechungen vorbereitete, nunmehr vorgestellte

Schulprojekt. Es ist dem Verein ein Anliegen, dass das Tiny Haus gut aufgebaut werden kann, die richtigen Materialien für Peru und Uganda zum Einsatz kommen, ein fruchtbarer Austausch mit der Öffentlichkeit stattfindet, ein guter Draht zur Stadt und zu den Schulen gewahrt bleibt, Erkenntnisse von Wissenschaft und Forschung mit einfließen und ökologische Nachhaltigkeitskonzepte umgesetzt werden.

Das Tiny Haus wird immer mehr zu einem Musterhaus für Nachhaltigkeit und Lebensperspektiven, das nicht zuletzt auch als Wohn- und Heimstätte für einkommensschwache Menschen in den verschiedensten Klimazonen der Welt dient bzw. dienen soll. Das Projekt hat viel Potenzial und möchte Förderer und Sponsoren aus allen Bereichen der Gesellschaft ansprechen. Die Projektarbeit im Rahmen von TheoPrax, die am Hebel-Gymnasium Pforzheim stattfindet ist ein Modell, das an vielen anderen Schulen und Lehrinrichtungen im wahrsten Sinne des Wortes Schule machen kann - und wenn wir es optimistisch sehen - machen wird. Es kann nicht nur in unsere Partnerländer Peru und Albanien transferiert werden, sondern prototypisch in die ganze Welt.

Die Schülergruppe hat, um es auf den Punkt zu bringen, ein großes Lob verdient. Dies bedeutet nicht, dass das Ziel schon etwa erreicht wäre, nein, die Arbeit geht erst richtig mit Modellbau und Versuchen los.

Es bleibt zu wünschen, dass die Jugendlichen die begonnenen Arbeitsprozesse kontinu-

ierlich und mit vereinten Kräften optimieren und das Projekt erfolgreich an die nachfolgenden Schülergruppen ins Jahr 2023 übergeben. In Ergänzung und Anlehnung an das Tiny-Haus-Projekt möchten wir auch das Modell eines Freiwilligendienstes unterstützen, welches in erster Linie einem solidarischen und visionären Geist entspringt. Wir würden uns wünschen, dass unsere Freiwilligen sich von einer Grundhaltung des Füreinander und Miteinander auf lebendige Art und Weise ergreifen lassen. Daher wollen wir einen internationalen Freiwilligendienst anbieten, der aus dem Dienst mehr macht als ein kurzweiliges Abenteuer.

Wir möchten unsererseits einen Beitrag dazu leisten, dass ein Freiwilliger sein tägliches Leben mit anderen Augen sieht und aus einer Lebensanschauung der Einfachheit und Verantwortung heraus für eine bessere Welt sich einzusetzen bereit ist.

Ab Herbst 2023 ist der Wiedereinstieg des Freiwilligendienstes von CfD mit vorerst vier Stellen - zwei in Albanien und zwei in Peru - vorgesehen. Diese sollen dann Schritt für Schritt und unter fachmännischer Betreuung und mit Schulungsangeboten weiter ausgebaut werden. Im Moment werden dazu bereits vom FSJ-Team von CfD alle nötigen Vorbereitungen getroffen und die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen. Dazu gehören das Aufstellen eines internen Qualitätsprozesses anhand einer Risiko- und Chancen-Matrix sowie die Aufnahme in einen Qualitätsverbund mit dem Ziel einer Zertifizierung als Entsendeorganisation bei weltwärts.

Vertrauen auf Gott in Notzeiten

von Michael Schliep [104]

Nach einer längeren situationsbedingten Zeit der Reflexion konnten wir uns wieder persönlich zu unserer regelmäßigen Vereinsarbeit treffen. Heutiger Schwerpunkt war die Fortsetzung der angelaufenen Prozesse zu freiwilligen Arbeiten mit weltwärts und Work-Pray-Travel-Diensten. Wir haben uns dazu entschieden, den ganzen Ablauf durch Verfahrensanweisungen zu dokumentieren. Dies wird über digitale Plattformen gegenüber den mitwirkenden Partnern, Förderern und Freiwilligen öffentlich und transparent vermittelt. In diesen verbindlichen Dokumenten sind Zwecke, Definitionen, Zuständigkeiten, Ablaufbeschreibungen sowie mitgeltende Unterlagen mit deren Anlagen dokumentiert. Der interne Ablauf dient u.a. als Voraussetzung zur Anerkennung als Entsendeorganisation bzgl. Freiwilligendienst über den Qualitätsverbund bei weltwärts.

Darauf aufbauend laufen die Projekte zur Qualifizierung der Einsatzstellen in Albanien und Peru wie geplant weiter. Hinsichtlich der Auswahlkriterien wird in Albanien die Einsatzstelle noch dieses Jahr besichtigt und die Partnerorganisationen werden fachgerecht geschult. Mit Peru hingegen sind wir in einem regelmäßigen digitalen Austausch. Vorab besichtigt werden die Einsatzstellen durch unsere Partnerorganisationen und die vor Ort eingebundenen CfD - Mitglieder. Diese qualifizieren die Personen entsprechend den weltwärts-Kriterien und den aufgestellten Verfahrensanweisungen.

Eine Vorqualifizierung von in Frage kommenden Kandidaten im Rahmen unserer deutschen Schul- und Ausbildungsprogramme ist in vol-

lem Gange. Am Hebel-Gymnasium Pforzheim entwirft eine elfköpfige Schülergruppe Module für ein nachhaltiges Tiny Haus. Dieses erarbeitete Wissen soll dann im Herbst 2023 in unsere Einsatzstellen in Albanien und Peru transferiert werden. Am Robert-Bosch-Gymnasium Langenau besteht schon eine recht lange Tradition mit uns und der Grundschule in Arequipa. Dort wurden in der Vergangenheit mit abgehenden Gymnasiasten viele für alle Seiten ersichtliche Erkenntnisse und wertvolle Erfahrungen gesammelt.

Der jetzige Schulleiter (damals treibende Kraft mit der SMV und weiteren Lehrern) intensiviert nun die begonnene Partnerschaft weiter. Es soll auf Initiative des damals schon engagierten Kunstlehrers genetisch unverändertes Saatgut verwendet werden. In Gewächshäusern reift diese Aussaat in dem Armengebiet zu einer hochwertigen Nahrung heran.

Benilda, von Langenau und CfD in Peru gefördert, soll dabei als Bindeglied zwischen Deutschland und Peru wirken. Aufbauend dazu sollen zukünftig digitale bilaterale Treffen zwischen Schülern zum Kennenlernen stattfinden. Endlich wurden die bei CfD für die Grundschule gespendeten Gelder, die situationsbedingt zwei Jahre vom Verein zurückgehalten wurden in einen schön begrünten Schulgarten investiert.

Inmitten der weltweiten Krisen haben wir vorausschauend erkannt, dass wir Gott gerade auch in Notzeiten stets vertrauen dürfen.

Es ist schön für alle sehen zu dürfen, wie das heranwachsende Korn eine reiche Ernte einbringen wird.

Entwicklungshilfe

Reiseberichte

von Michael Schliep [105]

Albanien

Der Vorstand von Claim for Dignity hat die Balkanländern Albanien und Kosovo besucht, um sich einen Eindruck über Chancen und Risiken für langfristige Verbindungen zu machen. Das ehemalige Bundeswehrgelände in Prizren wird gerade durch die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit zu einem Innovationspark für die Stadt Prizren aufgebaut. Dabei sollen sowohl lokale Universitäten und Firmen als auch internationale Firmen das sehr schön gelegene Gelände für zukünftige Innovationsentwicklungen nutzen. Bei der hauptsächlich muslimisch ausgerichteten Stadt Prizren wurde auch bei der Reise ein Franziskanerorden besichtigt.

Tirana, die Hauptstadt von Albanien ist inzwischen zu einem Zentrum der Begegnungen von Kultur und Fortschritt erblüht und westlich orientiert. Besichtigt wurden sowohl die sehr schönen Küsten und Bergregionen als auch neueste Entwicklungen zu Industrieparks und Minen in Albanien, die strategisch für entsprechende Bedarfe an Produkten und Rohstoffen für den Weltmarkt insbesondere dem europäischen Markt nachhaltig aufbereitet werden. Dazu wurden sowohl die Aktivitäten von CfD als auch neue Ideen ausgetauscht wie auch die derzeitige Lage in Europa und der Welt bei einem Essen mit Politikern in Albanien ausgetauscht und erörtert. Die letzten Tage in Tirana wird nun genutzt um die Stadt noch besser kennen zu lernen und um die weltwärts Aktivitäten von CfD mit Albanien weiter zu konkretisieren.

Der Tisch ist für die Gäste aus nah und fern gedeckt.

Südspanien

Die südspanische Region Andalusien ist bekannt als eine der wärmsten Zonen in Europa. Ihr besonderer Charme, ihr arider, wüstenähn-

licher Charakter und gerade auch ihre angenehmen klimatischen Verhältnisse, vor allem in den Herbst- und Wintertagen, ziehen viele Touristen an. Zahlreiche Camper aus Skandinavien, England, den Benelux-Ländern und Deutschland genießen es, hier eine Zeit zum Erholen und Erleben zu verbringen. Zudem können sie auf diese Weise auch hohe heimische Energiepreise mit relativ niedrigen Lebenskosten auf einem Campingplatz kompensieren.

In den großflächigen, steppenartigen Gebieten um Almira z.B. nutzt man die vorteilhaften klimatischen Temperaturen, um in riesigen, aus Plastik gebauten Gewächshäusern das Gemüse für den Export nach ganz Europa zu produzieren. Dabei wird die in den abgeschotteten Zeltbauten erhitzte Luft mit Wasser angefeuchtet, um so einen nachgeahmten, kontrollierten, möglichst idealen Bio-Kreislauf von Hydrokulturen zu erzeugen. Damit können im Jahr mehrere schnelle Wachstumsraten zur Erzeugung u.a. von Tomaten, Gurken, Paprika, Salaten und Zucchini erzielt werden. Die landwirtschaftliche Bedeutung dieser Region ist unbestritten.

Dieses Prinzip der anthropogenen Nutzbarmachung trockener Gebiete durch eine künstliche Wasserversorgung (Agrobusiness, kleinbäuerliche Betriebe) soll nun auch erstmalig in Armentavien und Schulen in Peru erprobt und angewandt werden. Dazu sollen entsprechend wissenschaftliche Machbarkeitsstudien auf der Grundlage von Nachhaltigkeitsaspekten durch eine unabhängige Entwicklungsorganisation ausgeschrieben und durchgeführt werden. Dabei werden im Gegensatz zu Spanien ganzheitliche Ansätze auch zu einer alternativen Wassergewinnung aus der Luft mit dreidimensionalen Textilien betrachtet. Sollten die Versuche erfolgreich verlaufen werden interessierte Investoren für einen Bio-Fairtrade gesucht. Damit können in den Entwicklungsländern auch faire Arbeitsplätze für Tagelöhner angeboten werden, damit dort Familien ihren Alltag und Lebensunterhalt kostensparend und lebensbereichernd bestreiten können.

Gründungsfeier CfD Inka Peru

von Michael Schliep [106]

Die Feier am 14. November 2021 war gekennzeichnet von einem Geist der Offenheit und Freude. Die Begegnung im virtuellen Raum über Zoom und WhatsApp funktionierte im Großen und Ganzen sehr gut, da wir im Kernteam Peru mit Stefan Bartetzko, Martin Schlecht sowie den beiden Vorständen von Deutschland und Peru entsprechend geprobt hatten. Diese Plattformen werden auch zukünftig unsere regelmäßige Konversation ermöglichen und unseren interkulturellen Austausch über Länder und Kontinente hinweg unterstützen. Die Rede von Michael und von dem orthodoxen Priester Juan-Andres untermauerten den beiderseitigen Wunsch, die Banden der Partnerschaft zu festigen und unsere bereits begonnenen Projekte auf ein solides Fundament der uneigennütigen Kooperation zu stellen, was nunmehr auch offiziell und institutionell versiegelt ist.

Die derzeit schwierige internationale Situation hält uns nicht davon ab, unsere Arbeit mit Mut und Elan voranzutreiben und Zeichen zu setzen für das Engagement zugunsten der Armen und Benachteiligten, auch im Sinne unserer christlichen Ausrichtung und Förderung der Menschenwürde. Ermutigende Grußworte ergingen auch von Pilar als Supervisor & Bindeglied von Deutschland und Peru und Annette als zukünftiger Freiwilligendienst Leiter von CfD an die Versammlung. Eine Vorstellungsrunde auf Seiten der Peruaner durfte nicht fehlen und zeigte, wie groß die Begeisterung der neuen Mitglieder ist, darunter zahlreiche Frauen mit viel professioneller Erfahrung. Auch für das leibliche Wohl war gesorgt. Eine leckere und optisch sehr ansprechende Torte war das i-Tüpfelchen oder genauer ausgedrückt das Sahnehäubchen auf dem Ganzen. Ein Anstoßen über den Bildschirm hinweg auf die Neugründung und die gute Zusammenarbeit waren selbstverständliche Bestandteile des schönen und durch und durch gelungenen Programms. Es geht mit festen Schritten vorwärts. Wir dürfen gespannt sein, auf das was kommt. Ein besonderer Dank ging von allen Teilnehmer an den als katholischen Priester ausgebildeten

Martin Schlecht, der wie immer gekonnt in zwei Sprachen moderierte.

Rede Gründungsfeier

von Juan-Andres Valenzuela Babilon [107]

Liebe Mitglieder NGO CfD-Deutschland, guten Tag und herzlich willkommen zu dieser Gründungsfeier! Heute ist ein wichtiger Tag für uns alle, sowohl für die Mitglieder in Deutschland als auch in Peru. Aber bevor ich über das Thema spreche, das uns heute zusammenführt, möchte ich unsere deutschen Brüder und Schwestern, die Mitglieder der Nichtregierungsorganisation Claim for Dignity e.V. in meinem Namen und in dem aller hier anwesenden Mitglieder begrüßen und sie im virtuellen Modus willkommen heißen, auch wenn wir sie liebend gern hier vor Ort begrüßt hätten. Dieser Tag wird als Gründungsdatum für unser Land Peru markiert, als Beginn der NGO Inca Peru mit dem Start der sozialen Arbeit in Arequipa, Independencia-Payet und Chosica-San Antonio. Der Redner hat diese Sozialarbeit seit 2019 als Projektleiter und dann als Vorsitzender im Auftrag von Michael Schliep, dem Vorstand der deutschen NGO, und Martin Schlecht, seinem Freund und Unterstützer, in Lima und Arequipa unter der Leitung von Pilar Tejada aufgebaut.

Bereits im Jahr 2021 begannen die Verfahren zur Konsolidierung der deutschen NGO in Peru mit allem, was das peruanische Recht hergibt, und der Schenkung von Land in Chosica-San Antonio. Es wurde aus den Händen von Jhonatan Vela erhalten und wird derzeit übergeben. Wir planen, bis 2022 weiter zu helfen und mit unseren Projekten zu wachsen.

In Sprüche 3, 27 heißt es: *"Wenn es in deiner Macht steht, Gutes zu tun, so sollst du es denen nicht vorenthalten, denen es gebührt."*

Darin enthalten ist der Anspruch auf Menschenwürde. Es ist zugleich die Aufgabe, Nächstenliebe und Hilfe für die Bedürftigen zu praktizieren. Denn es ist besser zu geben als zu nehmen.

Literaturverzeichnis

- [99] Martin Schlecht, „Rudolf Diesel, ein Leben für für den Motor“, Claim for Dignity, Dezember 2022
- [100] Hubert Weitenfelder: Die großen Erfinder Marxis Verl., 2009
Rudolf Diesel Seite 45 - 48
ISBN 978-3-86529-944
- [101] Christine Schulz-Reiss: Wer war das? - Forscher und Erfinder, m 2008 1. Aufl
285 S. Ill. 25 ISBN: 978-3-7855-5999-4
Rudolf Diesel S. 180 - 186
- [102] Martin Schlecht, „Mit Lithium das Klima retten? Die Elektromobilität auf dem Prüfstand“, Claim for Dignity, Dezember 2022
- [103] Martin Schlecht, „Lernen fürs Leben“, Claim for Dignity, Dezember 2022
- [104] Michael Schliep, „Vertrauen auf Gott in Notzeiten“, Claim for Dignity, Dezember 2022
- [105] Michael Schliep, „Reiseberichte aus Albanien und Südspanien,“ *Claim for Dignity, 2022.*
- [106] Michael Schliep
“Gründungsfeier CfD Inka Peru”,
Claim for Dignity, 2022
- [107] Juan Andres Valenzuela Babilon
“Rede Gründungsfeier”,
Claim for Dignity, 2022
- [108] Bildquelle Michael Schliep