

From: "Michael Schmiechen" <m.schm@t-online.de>
To: "Heinrich Soeding" <h.soeding@gmx.de>
Sent: Monday, September 23, 2013 2:29 PM
Subject: Diskussion fortgesetzt: Vielen Dank!

Lieber Herr Söding,

vielen Dank für Ihre freundlichen Ermahnungen, die nur bestätigen, was ich gesagt habe. Und genau das wollte ich aus guten Gründen sagen! Ich halte nichts von der rituellen Wiederholung der vertrauten Phrasen, sondern will zum Nach-Denken und Nach-Lesen, und womöglich zur Mitarbeit anregen.

Was hätte ich denn in der kurzen Zeit noch alles erzählen sollen? Die Entwicklung von fünfundzwanzig Jahren rekapitulieren, die bisher von meinen Kollegen konsequent ignoriert wurde? (Das ist wie gesagt nicht mein Fehler!) Und die umfangreichen Details der veröffentlichten, delikatsten Analysen der ANONYMA Probefahrten erläutern?

Die Zeilen aus dem Gedicht lauten übrigens:

"Wir sind für die Zustände
des Ganzen zuständig,
nicht für die Details."

Mein 'Glück' ist, dass ich auch mit den 'handwerklichen' Details vertraut bin.

Vielleicht machen Sie sich doch die 'Mühe', einmal den 'Brief' an meine Kollegen zu lesen. Herr Kracht hat überhaupt nicht verstanden, was ich gemacht habe. Als Schiffbauer kann er das so wenig wie andere traditionell ausgebildete Schiffbauer.

Inzwischen gibt es aber ausser den von Ihnen genannten noch einige andere Kollegen, die meine Ansätze bestätigen und/oder meinen Rat suchen, wie Herr Hochkirch. Lesen Sie z. B. meine Diskussion mit Herrn Gennaro aus Genua. Und was sagen Sie zu der Bemerkung von Herrn Strasser, Chairman des Advisory Council der ITTC?

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Michael Schmiechen.

----- Original Message -----

From: "Heinrich Soeding" <h.soeding@gmx.de>
To: "Michael Schmiechen" <m.schm@t-online.de>
Sent: Monday, September 23, 2013 1:33 PM
Subject: Re: Diskussion fortgesetzt

Lieber Herr Schmiechen!

Schön, dass wir hier noch etwas diskutieren können!

On 21.09.2013 17:08, Michael Schmiechen wrote:

> Lieber Herr Hochkirch,

>

> nachdem mein Vortrag und seine Diskussion, wie ich es schon lange gewohnt

> bin, abgebrochen wurden, hatte ich inzwischen Gelegenheit, weiter darüber

> zu denken.

Ja, das tut mir auch leid, aber bedenken Sie: Dass Sie überhaupt noch zu Wort gekommen sind trotz der lange dauernden Uboot-Besichtigung, liegt an der Disziplin Ihrer Vorredner. Ohne solche Zeit-Disziplin geht es eben nicht.

Ich denke auch, Sie hätten gut daran getan, die Vortragszeit anders zu nutzen. Ihre Kritik an dem Vorgehen von Marin und ISO-Normierern ist für die meisten Zuhörer, mich eingeschlossen, unverständlich, weil wir diese Papiere ebenso wie Ihre früheren Papiere nicht so weit präsent haben, dass wir das verstehen könnten. Ich hätte es gut gefunden, wenn Sie ausgeführt hätten:

Was war das Ziel?

Welche Messungen wurden durchgeführt, welche Messgrößen wurden festgestellt, welche nicht?

Wie haben andere die Auswertung durchgeführt, und was haben Sie anders gemacht?

Was war das Ergebnis der anderen Auswertung, was war Ihr Ergebnis?

Ihr Bild Leistungsbeiwert über J (mit Schiffsgeschw. statt v_a) fand ich sehr gut, aber ich (und vermutlich die meisten anderen Zuhörer) haben es nicht im Detail verstanden. Meine Frage dazu haben Sie, denke ich, falsch beantwortet: Nach rechts nimmt wohl die Geschwindigkeit durch das Wasser ab, nicht zu. Und wie das Bild mit der eigentlichen Fragestellung (die war doch wohl wie von mir formuliert: Antriebsleistung abhängig von der Geschwindigkeit durch das Wasser) zusammenhängt, ist sicher fast niemandem während des Vortrags klar geworden. Ich denke jetzt: Es dient vor allem zur Aussonderung der Fälle mit zu schwach getauchtem Propeller.

Mit meiner Einleitung habe ich versucht, die Zuhörer auf die Fragestellung einzustimmen, weil ich in Ihrem Papier dazu gar nichts gefunden habe. Probefahrten haben die Erprobung von sehr Vielem und die Messung von Vielem zum Ziel, nicht nur die Messung und Zuordnung der Antriebsleistung. Ohne eine Klarstellung, was das Ziel ist, verstehen Ihre Zuhörer mit Glück erst nach und nach implizit, was Sie wollen. Die Ablehnung, die Sie oft erfahren und die mir leid tut, beruht nicht in erster Linie auf der Dummheit der Zuhörer, sondern auf der Unverständlichkeit Ihrer Ausführungen für alle ausser denen, die sich viel mit dem Gebiet befasst haben. Die letzteren äussern sich dann meist sehr positiv, wie z.B. in der Diskussion Herr Hochkirch und schriftlich Herr Wagner. Also freuen Sie sich über die Zustimmung der Kenner, und bemühen Sie sich bei späteren Präsentationen, den anderen Ihre Position verständlich

zu machen. Eventuell wäre es dafür gut, dass Sie einen, der nicht zu den Kennern gehört, bitten, den Text zu überarbeiten, bis Sie und der Helfer beide einverstanden sind. In diesem Sinne hatte ich vor langer Zeit einmal Herrn Kracht gebeten, Ihre Position für die 'Schiffstechnik' aufzuschreiben, was er dann auch getan hat. Ich glaube, der Aufsatz war gut verständlich, aber Sie waren nicht ganz zufrieden damit.

Mit besten Grüßen Ihr Heinrich Söding