

**Korrespondenz mit Dr.-Ing. Uwe Hollenbach, HSVA  
zu den ersten Post ANONYMA Trial Evaluations  
PATE\_01.1 bis .3 u. PATE\_02.1 bis .2 mit PATE\_00.2**

5 *Die folgenden e-mails sind Originale, zwar umformatiert, aber ohne  
Korrekturen und Ergänzungen, nur die wenigen orthographischen Fehler  
wurden beseitigt und die e-mail-Adressen und die Anhänge wurden  
durchgehend gelöscht. Denn die aktuellen Fassungen der genannten PATEs,  
der Ergebnisse intensiver weiterer Arbeiten zu den Details meiner Ansätze,  
10 finden sich auf meiner website [www.m-schmiechen.de](http://www.m-schmiechen.de) unter 'News on ship  
powering trials'.*

15 From: Michael Schmiechen  
Sent: Friday, May 23, 2014 5:10 PM  
To: Uwe Hollenbach  
Cc: Klaus Wagner  
Subject: Wer wird hier veräppelt?

20 Lieber Herr Hollenbach,

vielen Dank für Ihre unverständliche mail. Ich habe mir danach unsere gesamte  
Korrespondenz seit Ihrem Vortrag im November des vorigen Jahres noch  
einmal angesehen, und nicht übel Lust, die wie auch die mit Herrn Minchev  
25 vollständig auf meiner website zu veröffentlichen. Schon vor langer Zeit habe  
ich Sie gebeten, meine fehlerhafte Vorab-Mitteilung zu löschen und und Ihnen  
mit der mail 'Wie befürchtet' vom 01.04.2014 die endgültigen, veröffentlichen  
Ergebnisse mitgeteilt.

30 Die Überschrift 'Inzwischen klappt schon wieder fast alles' bezog sich  
unmissverständlich auf meinen Umzug auf ein neues Rechner-System. Und ich  
habe Ihnen nicht im Wochen-Abstand 'neue' explizite (!) Auswertungen  
angeboten, sondern Sie wiederholt um Ihre Meinung zu meinen Ergebnissen  
gebeten. Zuletzt habe ich Ihnen und vielen Kollegen weltweit jetzt noch die  
35 weitere, auf nur den üblichen drei double runs basierende Auswertung  
PATE\_01.3 geliefert und festgestellt, dass Ihr Vorhaben nur auf solchen  
Standard-Probefahrten basieren dürfte.

Ihre Meinung kenne ich aber immer noch nicht. Mein erster Fehler betraf nicht  
40 das von Ihnen genannte Problem und ich habe Sie nicht hintergangen! Ich  
bedauere, wenn dieser Eindruck bei Ihnen entstanden ist, wenn Sie sich an der  
Nase herum geführt fühlen. Ich meinerseits habe den Eindruck, dass meine sehr  
intensiven, offenen Bemühungen um eine transparente, objektive Lösung der  
Probleme unverstanden und aus verständlichen Gründen auch unerwünscht ist.

45

Da Sie keine Zeit für die notwendigen Diskussionen hatten, habe ich laufend Argumente zu den diversen Teilproblemen mit Herrn Dr. Wagner ausgetauscht, genauso wie ich es vierzig Jahre lang täglich mit meinen Kollegen auf der Schleuseninsel gemacht habe.

5

Ich wusste natürlich, dass ich meine 'Schlacht' gegen 'die Feinde der offenen Gesellschaft' für das nächste Jahrzehnt verlieren musste. Ich hielt es aber für meine Pflicht, meine Stimme zu erheben und darauf hinzuweisen, wer alles warum dabei m. E. nicht nur sein Gesicht verliert. Trotzdem habe ich eine Einladung als Senior nach Kopenhagen erhalten, verbunden mit der ausdrücklichen Bitte um Beiträge zu den Writen Discussions of the Reports, auf die ich genauso gespannt bin, wie auf die Entscheidungen der Full Conference.

10

15 Mit freundlichen Grüßen zum Wochenende  
Ihr Michael Schmiechen.

From: Uwe Hollenbach

20

Sent: Wednesday, May 21, 2014 12:42 PM

To: Michael Schmiechen

Subject: Re: Fw: Inzwischen klappt schon wieder fast alles!

25

Ich bin etwas enttäuscht darüber, dass Sie mir praktisch im Wochenabstand neue Auswertungen angeboten haben, und noch viel mehr darüber, dass Sie die erste Auswertung (PATE-01) zurückgezogen haben mit der Begründung, Sie hätten noch einen Fehler in der Auswertung gefunden. Dass Sie diesen "Fehler" erst bemerkt haben, als ich Ihnen das zweite Beispiel (PATE-02) zugesandt habe, das Ihnen erst ermöglicht hat, die Wind und Seegangskorrektur so zu tunen, dass beide Probefahrten praktisch auf die gleiche korrigierte Geschwindigkeit kommen, empfinde ich als unfair und nicht zielführend.

30

Wenn Sie die erste Auswertung zurückgezogen hätten mit der Begründung, Sie hätten in der ersten Auswertung gar keine Korrektur für Wind und Seegang berücksichtigt, und die Vorlage beider Probefahrten würde Ihnen nun eine sehr viel bessere Korrektur der Wind- und Seegangseinflüsse ermöglichen, hätten Sie den Schwachpunkt Ihrer Methode offengelegt und ich wäre Ihnen gerne weiter gefolgt. So aber habe ich das Gefühl, an der Nase herumgeführt worden zu sein.

40

Dennoch halte ich Ihren Ansatz für die Stromkorrektur für eleganter als den, den Schenzle bei uns etabliert hat. Allerdings würde ich die Probefahrtauswertung nach wie vor auf "traditionellen" Methoden für die Korrektur von Wassertemperatur, Salzgehalt, Wind und Seegang basieren wollen. Ich bleibe bei meiner Einschätzung, dass die Reeder Korrekturen

45

speziell für Wind und Seegang nicht akzeptieren werden, wenn Sie diese aus der Probefahrt selbst ermitteln wollen.

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach.

From: Michael Schmiechen  
Sent: Tuesday, May 13, 2014 2:23 PM  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Fw: Navy Trials Data

Hallo Herr Hollenbach,

eigentlich hatte ich von Ihnen gelegentlich eine 'Rückmeldung' zu meinen Ergebnissen erwartet. Jetzt kommt aus gegebenen Anlässen statt dieser schon wieder eine von mir.

Und inzwischen machen auch meine Exerzitien zu quasi-stationären Trials und Monitoring weitere Fortschritte.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

From: Michael Schmiechen  
Sent: Monday, May 12, 2014 3:14 PM  
To: Karsten Hochkirch  
Cc: Klaus Wagner  
Som D. Sharma  
Subject: Navy Trials Data

Hallo Herr Hochkirch.

noch einmal gratuliere ich Ihnen zu Ihrem 'schönen' Vortrag und der ausdrücklichen Feststellung, dass jede Generation ihre Probleme, so wie sie die versteht (!), 'optimal' löst, nämlich, wenn sie ehrlich ist, so gut sie das mit den ihr zur Verfügung stehenden Werkzeugen machen kann.

Was allerdings im Zusammenhang mit der Definition und Verifikation es EEDI zur Zeit abläuft, ist in meinen Augen ein offener Skandal. Ich habe auch öffentlich wiederholt angeprangert, dass ITTC PSS SC und EC, ISO, ABS und IMO völlig Willen- und Kritik-los die einträglichen Geschäfte von MARIN befördern, und damit ihre eigene Glaubwürdigkeit und ihr Prestige verspielen.

5 So kann man keine Erfahrungen für die Zukunft sammeln, schon gar nicht in der Zeit des slow steaming, in der die alten Erfahrungen nicht mehr ausreichen, soweit denn überhaupt welche vorhanden sind, wie Sie richtig feststellten. Und damit bin ich bereits meinem Anliegen.

10 Ich wiederhole meine Feststellung, dass die stets sehr teuren trials data, oft nicht ohne Absicht, gewöhnlich und in Zukunft, vermutlich für Jahrzehnte, sogar Norm-gerecht sehr 'schwammig und schlampig' ausgewertet werden.

15 Und ich wiederhole meine Frage, ob die extrem teuren Navy-Daten, von denen Sie sprachen, nicht doch weiteren, vergleichsweise sehr 'billigen', unabhängigen, objektiven Analysen unterzogen werden können. Die Ergebnisse wären m. E. auch für die Navy und für Sie von sehr grossem Interesse. Ausdrücklich stelle ich dazu fest, dass ich die Analysen keines Falls selber machen will, sondern höchstens beratend daran mitwirken kann.

20 Nur durch fortgesetzte Bettelei habe ich ja immer wieder Daten-Sätze 'locker' machen können und demonstriert, was objektiv (!) darin steckt. Zuletzt waren das nach den ANONYMA-Analysen für Sie die ersten fünf PATEs (Post Anonyma Trial Evaluations) von zwei Schwester-Schiffen in der East China Sea.

25 Deren Probefahrts-Daten durfte mir Herr Hollenbach nach wiederholter Quengelei endlich zur Verfügung stellen. Und auch diese Analysen durfte ich mit allen Details und Ergebnissen auf meiner website veröffentlichen, sodass sie für die Inspektion durch und evtl. Überzeugung von Geheimnis-Krämern zur  
30 Verfügung stehen.

35 Ob und wie meine Ergebnisse in das HSVA/SSPA-Vorhaben einfließen werden, weiss ich, wie bei Ihrem ANONYMA Projekt, auch nicht. Nach allem was ich von den HSVA- und SSPA-Methoden und dem Vorhaben weiss, ein paper gibt es ja zu dem Vortrag von Herrn Hollenbach leider (immer noch?) nicht, habe ich trotz der lobenden Bemerkungen von Herrn Mewis massive Zweifel an dem Nutzen des Projektes.

40 Diese Art der 'Forschung' können wir uns m. E. schon lange nicht mehr leisten! Das scheint aber Gutachter nicht zu stören, die z. B. auch die Entwicklung eines Schub-Mess-Gerätes befürwortet haben, das sich, selbst wenn es 'funktioniert' hätte, gar nicht hätte kalibrieren lassen.

45 Denn dass wir es nicht mit einem hydrodynamischen, sondern mit einem

'konventionellen' Problem zu tun haben, war auch nicht neu, ist Gutachtern aber in diesem Lande nicht zu vermitteln. Nur die Kollegen in Wageningen haben das verstanden und sofort die kommerziellen Konsequenzen gezogen und die Specialists, nicht zu verwechseln mit Experts, und 'die ganze Welt' mit ihrem 'unglaublichen' 'industry standard' überfahren.

Interessant dazu ist der Beitrag von Herrn Hollenbach, aktuelle HSVA Newswave (2014) 1, 16, der mit der rituellen Wiederholung der Phrase "outside of its normal sequence of business" beginnt, die beschönigen soll, dass sich das ITTC PSS SC und EC von MARIN haben in die Pfanne hauen lassen. Ich bin sehr gespannt auf den Report des EC und die Diskussion und Entscheidung der Full Conference.

"In support of the efforts at IMO in conjunction with the introduction of EEDI regulations, the ITTC (international Towing Tank Conference) has updated its speed and power sea trial procedures outside of its normal sequence of work. The updated procedures submitted to IMO can be found on the ITTC website: <http://ittc.info/news/shortnews/32-seatrials>. "

Dazu schrieb mir Dottore Gennaro aus Genova: "The fact that ITCC has drafted procedures for IMO EEDI verification is already a joke." Dass die ITTC 2012 Guideline nicht einmal dem Standard einer studentischen Übung entspricht, habe ich bereits zu Beginn des vorigen Jahres erläutert.

Jetzt bin ich auch gespannt, auf den Bericht des PSS SC, das umso mehr als ich nicht nur zur 27th ITTC nach Kopenhagen eingeladen bin, sondern ausdrücklich auch zu Beiträgen zu den written discussions of the reports.

Mit der Bitte um Entschuldigung für diesen fortgesetzten Beitrag zur Diskussion und mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

From: Michael Schmiechen

Sent: Wednesday, April 30, 2014 5:23 PM

To: Angelo Olivieri, Anton Minchev, G. Grigoropoulos,  
Henk van den Boom, Heungwon Seo, Jinbao Wang,  
Masaru Tsujimoto, Michio Takai, Solia Werner,  
Uwe Hollenbach, Wojciech Gorski

Subject: News on steady and quasi-steady trials and monitoring

Dear colleagues of the ITTC Specialists Committee on the Powering of Ships in Service, dear friends and fans of the rational theory of propulsion,

after all I have finished my studies PATE\_01 and 02 of the trials with two

sister ships in the East China Sea with an analysis based on three double runs only, as usually performed. The results confirm the stability and objectivity of the rational procedure for the evaluation of traditional steady trials I am promoting. The pertinent file PATE\_01.3 including all the details is to be found on my website [www.m-schmiechen.de](http://www.m-schmiechen.de) under 'News on ship powering trials'.

Subsequently I have revisited my first analysis of a quasi-steady 'model' trial documented in my 'Festschrift' commemorating the quasi-steady propulsion tests with the research vessel METEOR in the Greenland Sea in November 1988, published on occasion of the 108th Annual Meeting of Schiffbautechnische Gesellschaft at Berlin in November 2013 and to be found under 'News on ship powering trials' as well.

As it turned out the unsatisfactory results of the first analysis, excluding (!) the measured thrust data, had been caused by a simple, not to say stupid mistake in data transmission from the earlier rational and traditional analyses of the model test performed before the full scale METEOR tests to check the feasibility of the quasi-steady procedure.

The re-analysis of the data of the quasi-steady propulsion test of only two minutes duration without thrust data and any other prior data (!) permitted to identify the resistance and the propulsive efficiency in perfect agreement with the results of the hull towing test and the traditional evaluation based on the propeller open water tests. All details are documented in the file `mod_trial 21.pdf` attached and to be found under 'News on ship powering trials' together with the basic analyses `mod_evaf.pdf` as well.

This result permits the conclusion that the basic routine developed will permit to identify resistance and propulsive efficiency during full scale quasi-steady trials and monitoring of less than an hour under service conditions without anybody even noticing that such tests are being performed.

Thus there will in future be no need to base the evaluation of powering performance on the propulsive efficiency pulled as joker out of the sleeve as proposed in the STAIMO method promoted by MARIN and (to be?) adopted by ITTC, ISO and IMO, following the emperor in his new clothes.

Looking forward to future joint developments of trials and monitoring systems based on my routine meeting the requirements and purposes of generally acceptable, lasting standards ISO 15016 and ISO 19030 I remain yours with best my regards,

Michael Schmiechen.

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
5 Date: 11.04.2014 11:19  
Subject: Fw: Inzwischen klappt schon wieder fast alles!

Guten Morgen Herr Hollenbach,  
nachdem ich wieder voll Arbeits-fähig bin, habe ich mir sofort die noch  
10 ausstehende anhängende Analyse PATE\_01.3 des weiter reduzierten Daten-  
Satzes 01 vorgenommen und das Ergebnis auch auf meine website gestellt.

Bei der Arbeit fiel mir ein, dass Sie Ihr Vorhaben mit der SSPA eigentlich nur  
auf Probefahrten stützen dürfen, wie sie gewöhnlich durchgeführt werden,  
15 nämlich mit nur drei double runs!

Und mit Lust lese ich gerade 'Die offene Gesellschaft und ihre Feinde' von  
Karl Popper. Die heutigen 'Aktionen' von MARIN, ITTC, ISO und IMO  
entsprechen präzise den von Popper geschilderten Widerständen gegen die  
20 Athener Demokratie.

Mit freundlichen Grüßen zum Wochenende  
Ihr Michael Schmiechen.

25  
XXXXXX

Lieber Herr Hollenbach,

30 jetzt interessieren mich doch Ihre Kommentare zu meinen Ergebnissen und  
Vergleichen!

Was ist eigentlich aus dem Entwurf der Norm ISO 15016 geworden?  
Hoffentlich haben Sie da nicht zugestimmt! Ich bin gespannt, wie sich die ITTC  
35 aus der Affäre ziehen will. Wenn ich richtig gelesen habe, dann ist der neue  
Chairman des EC ein Psychologe!  
Ihr Michael Schmiechen.

40 From: Michael Schmiechen  
Sent: Tuesday, April 1, 2014 6:52 PM  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Inzwischen klappt schon wieder sehr viel!

45 Lieber Herr Hollenbach,

in den fraglichen files finden Sie jetzt am Ende wieder die kleine Tabelle mit meinen 'rationalen' End-Ergebnissen. Und die files selbst finden Sie jetzt wieder auf meiner website [www.m-schmiechen.de](http://www.m-schmiechen.de) unter 'News on ship powering trials'. Sie sollten sich die Zeit nehmen und die Mühe machen, wenigstens einige meiner texte dazu zu lesen, insbesondere das Executive Summary, und die diversen Vergleiche, schon geplottet (!), einmal anzusehen!

Inzwischen komme ich schon wieder an meine eigenen Dateien und auf die website! Mit vielem Dank für den kräftigen Anstoss, meine website bei dieser Gelegenheit zu aktualisieren, und mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

From: Michael Schmiechen  
Sent: Tuesday, April 1, 2014 10:52 AM  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Noch klappt wenig!

Lieber Herr Hollenbach,

im Moment klappen einige Dinge noch nicht. Ich selber komme noch nicht einmal an meine Kopien der website heran und ich kann die files, die ich Ihnen geschickt habe, auch nicht auf meine website hochladen!

Unabhängig davon stelle ich die kleinen Tabellen wieder her. Die Daten sind m. E. einzeln ausgedruckt, aber nicht mehr 'so schön' beisammen.

Ihr Michael Schmiechen.

**From:** Uwe Hollenbach  
**Sent:** Tuesday, April 1, 2014 9:19 AM  
**To:** Michael Schmiechen  
**Subject:** Re: Wie befürchtet ....

Lieber Herr Schmiechen,

Wieso ist die Tabelle jetzt nicht mehr in Ihren Reports enthalten?  
Bekomme ich die noch?  
Wie soll ich denn die beiden Auswertungen vergleichen ohne Endergebnisse von Ihnen?

Gruss  
Uwe Hollenbach

XXXXXX

5 Lieber Herr Hollenbach,

es ist wie befürchtet. Sie beziehen sich immer noch auf den Zwischen-Bericht, auf eine schon lange überholte Version, die Sie jetzt bitte löschen sollen.

10 Als ich von der veröffentlichten Fassung sprach, meinte ich die jeweils aktuelle Fassung auf meiner website. Und seit dem fehlerhaften Zwischenbericht habe ich noch sehr (!) intensiv an den Analysen und Vergleichen gearbeitet!

15 Es ist natürlich mein Fehler, nicht ausdrücklich erwähnt zu haben, dass sich die Versionen durch Datum und Uhrzeit (!) des Ausdrucks unterscheiden. jeweils unten rechts auf den Seiten.

20 Ich hänge alle files die ich eben noch einmal ausgedruckt habe hier an. Ich habe nämlich festgestellt, dass ich die letzte Fassung noch gar nicht auf die website gestellt habe. Weil ich von meinem desktop mit Windows XP auf einen laptop mit Windows 8.1 umgezogen bin, übe ich immer noch.

25 Und ich sehe, dass die kleine Tabelle da gar nicht mehr vorkommt. Einleitend habe ich aber versprochen, alle Wünsche betreffend weitere prints und plots zu befriedigen. Ich bitte also vielmals um Entschuldigung und erwarte Ihre kritischen Anmerkungen und Wünsche.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

30

From: Uwe Hollenbach  
Sent: Monday, March 31, 2014 8:06 AM  
To: Michael Schmiechen  
35 Subject: Re: Ihre Vergleiche

Lieber Herr Schmiechen,

Bitte schauen Sie sich in den Scans die rot markierten Zeilen an.

40

PATE\_01.2  
Run 5, 14.997 kn, 7.242 MW, 87.178 rpm und  
Run 9, 16.150 kn, 9.618 MW, 95.826 rpm

45 PATE\_02.2 entsprechend

Gehören die Geschwindigkeiten wirklich zu den Leistungen / Drehzahlen in der gleichen Zeile?

5     Danke und Gruss  
       Uwe Hollenbach.

10     From: Michael Schmiechen  
       To:    Uwe Hollenbach  
       Sent: Wednesday, March 12, 2014 10:26 PM  
       Subject: Re: PATE\_02: Zwischen-Bericht

15     Lieber Herr Hollenbach,  
       vielen Dank für Ihre Nachricht.

20     Das hatte ich mir schon gedacht. Haben Sie bitte auch Verständnis dafür,  
       dass ich nicht auf Ihre Rückkehr und Ihren Kommentar warten konnte.

25     Die Zeit drängte im Hinblick auf den SNAME Workshop und die Arbeiten an  
       der Norm ISO 15016, nicht zuletzt im Hinblick auf die Abschluss-Berichte der  
       ITTC Committees.

30     Eine gute Nacht wünscht Ihnen (und sich)  
       Ihr Michael Schmiechen.

35     From: Uwe Hollenbach  
       To:    Michael Schmiechen  
       Sent: Wednesday, March 12, 2014 6:30 PM  
       Subject: Re: PATE\_02: Zwischen-Bericht:

40     Lieber Kollege Schmiechen,  
       Ich muss mich entschuldigen, dass ich mich bisher noch nicht gemeldet  
       habe. Tatsächlich finde ich im Moment nicht die Zeit, Ihre Ergebnisse kritisch  
       zu vergleichen. Bitte haben Sie noch etwas Geduld.

45     Mit freundlichen Grüßen  
       Uwe Hollenbach.

50     From: Michael Schmiechen  
       To:    Uwe Hollenbach

Sent: Friday, February 28, 2014 8:53 PM  
Subject: PATE\_02: Zwischen-Bericht:

Hallo Herr Hollenbach,

5

leider haben Sie sich noch gar nicht zu den Ergebnissen von PATE\_01 geäußert. Aber Sie werden vermutlich Wichtigeres zu tun haben.

10

Ich habe erst Anfang der Woche mit der Analyse des zweiten Test Case, mit PATE\_02 beginnen können und schon interessante Ergebnisse gewinnen können, die mich zu diesem Zwischen-Bericht veranlassen.

15

Um direkte Vergleiche zu ermöglichen, basieren meine Analysen PATE\_01.2 und PATE\_02.2 jetzt auf den gleichen Daten-Sätzen wie Ihre Auswertungen. Eine ganze Reihe von sehr interessanten Vergleichen habe ich schon gemacht, weitere mache ich gerne auf Wunsch. Denn ich wüsste gar nicht wie Sie die so genau und schnell machen könnten.

20

Und ich habe die Programme jetzt genauso organisiert wie bei der Analyse der ANONYMA trials. Damit nicht in allen Dokumenten immer wieder dieselben Referenzen vorkommen, habe ich sie in dem separaten file PATE\_00 zusammengefasst. Dies file wird nur als Reference geladen und stört so nicht.

25

Ich sende Ihnen die drei files vorab, soweit ich damit gekommen bin, mit der Bitte um kritische Anmerkungen. Meine Kommentare habe ich noch nicht 'endgültig' bearbeitet. Das sehen Sie schon an den fehlenden Conclusions.

30

Im Hinblick auf die Panel-Session 4 in Linthicum Heights in vierzehn Tagen möchte ich die files so bald wie möglich auf meine website stellen. wer Sie dort sein?

Mit freundlichen Grüßen zum Wochenende  
Ihr Michael Schmiechen.

35

PS: SAME Workshop at Linthicum Heights, MD  
Panel 4: Measuring, Monitoring, and Optimizing Performance

40

This panel will focus the discussion on measuring shipboard energy efficiency. Fuel savings of one percent are a significant cost savings at today's fuel prices. How do you measure a one percent improvement in a random sea? Some advocate only taking measurements when conditions (wave, wind, and currents) are near "standard." Others advocate taking a lot of data points (noon reports?) and correcting those measurements to "standard" conditions. Which approach is better? How do you correct to "standard" conditions? How do you measure

speed? How do you measure efficiency? These questions will be addressed by Panel 4.

5 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Sent: Monday, February 17, 2014 10:21 AM  
Subject: PATE\_01.pdf

10 Guten Morgen Herr Hollenbach,

hier kommt die aktuelle Fassung meiner Auswertung des ersten Testfalls, so wie ich sie auch schon auf meine website gestellt habe. Ich bin gespannt, was Sie zu den Ergebnissen sagen werden.

15 Gelegentlich der STG-Tagung meinte Herr Krüger, wenn das 'so' sei, dann sei seine Welt in Ordnung, er hätte andere, grössere Sorgen. Er hatte aber vorher schon schriftlich, unaufgefordert zugegeben, den Kampf gegen den von IMO verzapften und verbreiteten Unsinn aufgegeben zu haben.

20 Wenn Sie auf mein Dokument aufmerksam machen wollen, dann bitte mit dem Hinweis auf die laufend aktualisierte Fassung, "zu finden auf der website [www.m-schmiechen.de](http://www.m-schmiechen.de) unter 'News on ship powering trials' " oder mit dem vollständigen link [http://www.m-schmiechen.homepage.t-online.de/HomepageClassic01/PATE\\_01.pdf](http://www.m-schmiechen.homepage.t-online.de/HomepageClassic01/PATE_01.pdf)

25 Denn ich habe wie üblich schon jetzt immer wieder kleinere und grössere Fehler korrigieren müssen. Den Namen des files und der evtl. folgenden habe ich übrigens in Anlehnung an die Erläuterung in 'Webster's New World Dictionary of the American Language' gewählt. Dort habe ich gefunden:

30 pate (pät). n. [ME.; prob. orig. euphemistic (like Fr. tête, G. kopf, etc.); ? < or associated with L. patina (cf. PATEN)]. 1. the head. 2. the top of the head. 3. intelligence. A humorous or derogatory\* term. \*[taking away, showing  
35 disrespect] Nämlich, 'taking away' alle überflüssigen aus dem Daumen gesaugten Parameter der traditionellen Methoden, und 'showing disrespect' für alle traditionellen Methoden!

40 Meine Eile ist natürlich mehr als notwendig im Hinblick auf das, was Herr Ishiguro auf Druck des MEPC der IMO in Sachen ISO 15016 bis Ende März erledigt haben will.

45 Und im Hinblick auf die unglaublich dreiste, auf Unwahrheiten basierende Presse-Mitteilung von MARIN, die Wiederholung all der falschen, irreführenden Behauptungen, auf die ich schon im Mai 2013 öffentlich

aufmerksam gemacht habe. Warum macht MARIN das? Und warum laufen 'alle Leute' hinterher?

5 Auch wenn ich die Dampfwalze nicht mehr aufhalten kann, halte ich es für meine verdammte Pflicht und Schuldigkeit den offenen Skandal zu dokumentieren. Deshalb stürze ich mich jetzt auch wieder, gestützt auf meine neuen Ergebnisse, in die Korrespondenz mit diversen Gruppen weltweit.

10 Am Ende des files wiederhole ich, dass bei den bevorstehenden Entscheidungen ISO, IMO und viele Institute ihre Reputation und viele Kollegen ihr Gesicht verlieren können, soweit das nicht schon geschehen ist.

15 Gelegentlich des Symposiums der Latten-Jünger hier in Berlin habe ich auch mit Herrn Friesch über die Situation gesprochen. Spätestens nach den jetzt vorliegenden Ergebnissen ist ein positives Votum der Arbeitsgruppe der DIN NSMT zum DIS 15016 m. E. nicht mehr möglich. Dass dieser DIS kein Beispiel enthält, das einer Prüfung unterzogen werden kann, sagt schon alles.

20 Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

25 From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Tuesday, February 11, 2014 12:34 PM  
Subject: Re: PATE 01: Ort der Tat?

Hallo Herr Schmiechen,

30 Das, was Sie in ihren letzten Mails ansprachen, nämlich die Qualität und Vollständigkeit der Daten, ist leider ein Problem. Mehr als das, was ich Ihnen geschickt habe, habe ich nicht. Und in diesem Fall sind die Daten sogar noch vergleichsweise "vollständig".

35 Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

40 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Sent: Tuesday, February 11, 2014 12:22 PM  
Subject: PATE 01: Ort der Tat?

45 Guten Tag Herr Hollenbach,

'guten Morgen' kann ich ja jetzt nicht mehr sagen. Trotz diverser Ablenkungen bin ich mit dem Auswerten Ihres ersten Testfalls fast fertig.

5 Zur Kontrolle meiner (und Ihrer) Ergebnisse bitte ich aber noch um eine genauere Angabe zum Ort der Probefahrt. Während der Termin genau angegeben ist, finde ich den Ort 'East China Sea ' etwas zu vage, um den Zeit der 'high tide' zu ermitteln.

10 Übrigens wächst sich mein Mathcad-Dokument mit den vielen Erläuterungen inzwischen zu einem veritablen Aufsatz aus. Und nachdem ich selber immer wieder über die Inkonsistenzen der traditionellen Notation gestolpert bin, habe ich jetzt konsequent eine rationale Notation eingeführt, die durch die 'literal subscripts' ohne weitere Erläuterungen verständlich 'sein sollte'.

15 Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

20 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Re: Zwischen-Stand  
Date: Fri, 7 Feb 2014 10:30:40 +0100

25 Lieber Herr Hollenbach,

ja, das tue ich auch. Ich brauche nur 'Daten', nicht Ihre Ergebnisse.

30 Nachdem ich die Sache mit dem Wind in Ordnung gebracht habe, versuche ich jetzt noch den Seegang zu berücksichtigen, so wie ich das früher schon häufiger getan habe.

35 Aber da ist die Daten-Lage ja noch dürftiger! Wenn mir die Roh-Daten zur Verfügung standen, konnte ich wenigstens die Begegnungs-Frequenz abschätzen und damit die Wellenlänge etc.

Gleich spaziere ich zur Schleuseninsel, zum 'Symposium' in der VWS. Und heute abend zu meinen ehemaligen Saal, in dem ich vor 58 Jahren der erste 1.Saaldirektor war, zum Ordensfest der Heyligen FRau Latte.

40 Ihr Michael Schmiechen.

45 From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen

Sent: Friday, February 07, 2014 9:16 AM  
Subject: Re: Zwischen-Stand

Lieber Herr Schmiechen,

5

Ich war die letzten Tage krankheitsbedingt nicht im Büro, daher erst jetzt eine Antwort.

10

Ich fändes es wünschenswert, wenn Sie Ihre Auswertung zunächst einmal ganz unbelastet von anderen (unserer) Auswertung(en) machen. Danach werde ich Ihnen gerne unsere kompletten Auswertungen zur Verfügung stellen.

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach.

15

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Sent: Friday, January 31, 2014 11:09 AM  
Subject: Ausgangs-Version weiter ergänzt!

20

Hallo Herr Hollenbach,

das mache ich, sobald ich soweit bin mit der Arbeit an Ihren Ergebnissen.

25

Ihr Michael Schmiechen.

From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Friday, January 31, 2014 8:53 AM  
Subject: Re: Ausgangs-Version

30

Hallo Herr Schmiechen,

35

Könnten Sie bei Ihrer Auswertung, der Übersichtlichkeit halber, eine Tabelle mit den folgenden Endergebnissen ergänzen:

40

- korrigierte Geschwindigkeit durchs Wasser
- korrigierte Leistung (no wind, no waves)
- korrigierte Drehzahl (no wind, no waves)

Ich habe ihre Auswertung so verstanden, das

VH,= korrigierte Geschwindigkeit durchs Wasser  
PS.nom = korrigierte Leistung (no wind, no waves) und

45

NS.60,= korrigierte Drehzahl (no wind, no waves) ist,

aber in der überarbeiteten Fassung finde ich jetzt kein VH mehr.

5 Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

10 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Date: 30.01.2014 18:16  
Subject: Ausgangs-Version

15 Hallo Herr Hollenbach,

nachdem ich meine erste Auswertung eben noch 'endgültig' stilisiert habe, lasse ich Ihnen die jetzt als Referenz zukommen, bevor ich endlich mit dem Studium Ihrer Auswertungen und der Auswertung für das Schwester-Schiff beginne. Auch Rentner haben täglich ein volles Programm!

20 Inzwischen habe ich mir den Vortrag von Herrn Ishiguro noch einmal genau angesehen und ich bin wieder fassungslos. Wenn die da beschriebene, 'harmonisierte' Fassung der Norm ISO 15016 trotz meiner wiederholten, drastischen Hinweise auf ihre krassen Mängel durchgewinkt wird, dann blamiert sich wirklich die ganze 'Innung' bis auf die Knochen.

Ihr Michael Schmiechen.

30 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Zwischen-Stand  
Date: Tue, 4 Feb 2014 13:32:22 +0100

35 Hallo Herr Hollenbach,

das Wetter ist viel zu schön, um am Rechner zu sitzen. Wenn ich Zeit habe, dann bin ich immer noch dabei, Ihre Werte im Fall PATE\_01 mit meinen zu vergleichen. Und auch da bin ich auch immer noch beim ersten Teil, power supplied and current.

45 Das erste Ergebnis ist, dass Sie die mittlere Strömung um 0.325 kn überschätzt haben. Das entspricht einer mittleren relativen Differenz in der Leistung von ca. 1.2 %. Ich verwende grosse Sorgfalt darauf, die Signifikanz der Differenzen korrekt darzustellen.

Mit Ihren Plots kann ich nichts anfangen. Gibt es dafür auch Tabellen? Am Ende geben Sie nur PD.corrected und n.corrected an. Damit kann ich noch nicht vergleichen, dazu muss ich erst noch mein früheres Modell der power required wieder einführen, um dem Seegang soweit möglich Rechnung zu tragen.

Aber auch dann fehlen mir noch Daten für die Identifikation der Einflusses der kleinen Differenzen zwischen trial condition und reference condition. Verblüffend finde ich die "Remark: Calculated propulsive efficiency values are used".

Jetzt gehe ich aber erst wieder spazieren und mein Auto aus der Werkstatt holen. Dem ist der kalte Winter nicht so gut bekommen.

Ihr Michael Schmiechen.

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Ausgangs-Version\_weiter\_ergänzt!  
Date: Fri, 31 Jan 2014 11:09:38 +0100

Hallo Herr Hollenbach,

das mache ich, sobald ich soweit bin mit der Arbeit an Ihren Ergebnissen.

Ihr Michael Schmiechen.

From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Friday, January 31, 2014 8:53 AM  
Subject: Re: Ausgangs-Version

Hallo Herr Schmiechen,

Könnten Sie bei Ihrer Auswertung, der Übersichtlichkeit halber, eine Tabelle mit den folgenden Endergebnissen ergänzen:

- korrigierte Geschwindigkeit durchs Wasser
- korrigierte Leistung (no wind, no waves)
- korrigierte Drehzahl (no wind, no waves)

Ich habe ihre Auswertung so verstanden, das

VH = korrigierte Geschwindigkeit durchs Wasser

PS.nom = korrigierte Leistung (no wind, no waves) und  
NS.60 = korrigierte Drehzahl (no wind, no waves) ist,

aber in der überarbeiteten Fassung finde ich jetzt kein VH mehr.

5

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

10 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Date: 30.01.2014 18:16  
Subject: Ausgangs-Version

15 Hallo Herr Hollenbach,

nachdem ich meine erste Auswertung eben noch 'endgültig' stilisiert habe,  
lasse ich Ihnen die jetzt als Referenz zukommen, bevor ich endlich mit  
dem Studium Ihrer Auswertungen und der Auswertung für das Schwester-  
20 Schiff  
beginne. Auch Rentner haben täglich ein volles Programm!

Inzwischen habe ich mir den Vortrag von Herrn Ishiguro noch einmal genau  
angesehen und ich bin wieder fassungslos. Wenn die da beschriebene,  
25 'harmonisierte' Fassung der Norm ISO 15016 trotz meiner wiederholten,  
drastischen Hinweise auf ihre krassen Mängel durchgewinkt wird, dann  
blamiert sich wirklich die ganze 'Innung' bis auf die Knochen.

Ihr Michael Schmiechen.  
30

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Vielen Dank!  
35 Date: Wed, 29 Jan 2014 15:20:52 +0100

Lieber Herr Hollenbach,

vielen Dank! Ich sehe mir Ihre Auswertungen später an. Jetzt gehe ich zum  
40 Training meiner körperlichen Muskeln!

Ihr Michael Schmiechen.

45 From: Michael Schmiechen

To: Uwe Hollenbach  
Subject: Fw: TRIAL PA 01 u. 02: Nachtrag  
Date: Tue, 28 Jan 2014 20:54:28 +0100

5 Lieber Herr Hollenbach,

hier noch ein wichtiger Nachtrag, der Hinweis auf die Tatsache, dass die Holländer natürlich verstanden haben, dass trials codes konventionelle 'Instrumente' sind.

10

Denn nicht umsonst sind sie wie die Teufel dahinter her, des Kaisers neue Kleider bei der ITTC und der ISO durchzusetzen. Denn dann beziehen sich die IMO und die Normen ISO 9000 darauf!

15

Und damit hat ihre STA-Methode fast den Status eines Gesetzes und wir sind bald alle gezwungen (!), gegen unsere Überzeugungen in des Kaisers neuen Kleidern herum zu laufen.

20

Ich verstehe jetzt, was ein Mitarbeiter der Firma Supramar immer wiederholte: Die Deutschen sind zu doof. Aber offenbar nicht nur die!

Einen guten Abend wünscht Ihnen  
Ihr Michael Schmiechen.

25

PS. In dem anhängenden Schreiben habe ganz wenige Korrekturen vorgenommen.

30

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Sent: Tuesday, January 28, 2014 2:09 PM  
Subject: TRIAL PA 01 u. 02

35

Lieber Herr Hollenbach,

das habe ich schon verstanden. Genau so werden Sie verstehen, dass ich für meine Zwecke auch an Ihren Ergebnissen interessiert bin.

40

But I am not amused, dass Sie genau wie Herr Nowacki und andere, meine Methode immer noch auf das Micky Mouse Niveau der systems identification herunter ziehen wollen. Die entscheidenden Gedanken sind doch, dass wir es nicht mit einem hydrodynamischen Problem zu tun haben, sondern mit einem konventionellen.

Und dass dessen, alle Beteiligten befriedigende Lösung Trans-parenz, nämlich Verständlichkeit, und Objektivität, nämlich Unabhängigkeit von Bearbeitern und apriori Daten, voraussetzt. Die systems identification spielt dabei nur die Rolle eines notwendigen power tools unter anderen. Wenn Sie also darauf  
5 angesprochen werden, stellen Sie das bitte sachlich richtig dar.

Inzwischen weiss ich übrigens, dass der aktuelle DIS 15016 das von mir für die unabhängige Analyse erbetene Beispiel gar nicht enthält, weil es vermutlich gar nicht existiert. Das weiss ich aber leider nicht von Herrn Ishiguro selbst, weil  
10 der nicht mit mir korrespondieren darf und mir deshalb nicht einmal das selber sagen durfte. Ich frage mich immer wieder, was für Kindergärten DIN und ISO sind.

Auf der Basis dessen, was Herr Ishiguro veröffentlicht hat und allem was ich sonst in Erfahrung bringen konnte, werde ich Ihnen aber gelegentlich ein paar  
15 Bemerkung zu dem DIS schicken, damit Sie nicht wieder für eine unhaltbare Norm votieren, wie die Arbeits-Gruppe damals. Denn wie man Konventionen, also zweckmässige Normen professionell aufzieht habe ich immer wieder gezeigt, insbesondere in meinem ausführlichen Entwurf für eine Neu-Ausgabe  
20 der Grundnorm DIN 1313 'Grössen', den Sie auf meiner website finden.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

25 From: " Uwe Hollenbach"  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Tuesday, January 28, 2014 8:15 AM  
Subject: Re: Test Case 01: Auswertung

30 Lieber Kollege Schmiechen,

Es ist keineswegs meine Absicht, Sie mit Probefahrten zu überschütten und  
kostenlos eine Auswertung zu erhalten.

35 Die Probefahrten sind aus dem Jahre 2011 und HSVA Auswertungen liegen schon lange vor.

Mein Interesse ist festzustellen, auf welche korrigierten Werte Sie mit der Systemidentifikation für die beiden Schwesterschiffe und die sehr  
40 unterschiedlichen Wetterbedingungen kommen und ich bedanke mich für Ihre Bereitschaft, noch eine zweite Probefahrt zu diesem Zwecke auszuwerten.

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Date: 27.01.2014 22:08  
5 Subject: Re: Test Case 01: Auswertung

Hallo Herr Hollenbach,

10 vielen Dank für die prompte Genehmigung zur Veröffentlichung meiner  
Auswertung Ihrer Daten auf meiner website.

Ihrer Bitte, noch einen weiteren Fall auswerten, komme ich daher gerne nach.  
Ich erinnere Sie aber höflich an meine frühere Bemerkung, dass ich in meinem  
15 Alter nicht die Absicht habe, sytematisch Probefahrten auszuwerten, schon gar  
nicht für Ihr Projekt. Das sei jetzt Sache von studentischen Übungen oder von  
studentischen Hilfskräften, die aus Ihrem Projekt bezahlt werden könnten.

Inzwischen habe ich an der ersten Auswertung schon wieder weitergearbeitet  
und das werde ich auch morgen noch tun. Ich überlege mir auch eine bessere  
20 Identifikation, denn ich habe ja schon beliebig viele Test-Fälle geliefert, ohne  
dass dies immer gewürdigt wurde, so z. B. für den Marine-Ausschuss, für  
MARIN u. a. Das wird sich aber jetzt sicher ändern!

Bis auf Weiteres mit freundlichen Grüßen  
25 Ihr Michael Schmiechen.

From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
30 Sent: Monday, January 27, 2014 6:09 PM  
Subject: Re: Test Case 01: Auswertung

Lieber Kollege Schmiechen,

35 Vielen Dank für die Auswertung des Test Case 01, den Sie gerne  
veröffentlichen dürfen.

Statt eines Vergleiches mit der HSVA Auswertung möchte ich Ihnen die  
Messungen eines Schwesterschiffes (Test Case 02) zukommen lassen. Diese  
40 Probefahrt fand bei wesentlich günstigeren Probefahrtsbedingungen statt, liegt  
somit wesentlich dichter an "No Wind" Bedingungen als der Test Case 01.

Ihre Schlussfolgerungen aus dem Vergleich der beiden Auswertungen würden  
mich interessieren.

45

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach.

5 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Re: Test Case 01: Strömung traditionell identifiziert  
Date: Fri, 24 Jan 2014 13:42:43 +0100

10 Lieber Herr Hollenbach,

vielen Dank für Ihre schnelle Reaktion. Aber das war nicht meine Frage!  
Selbstverständlich (!) benutze ich für alles Weitere nur die Strömung, die ich  
selber identifiziert habe, welche denn sonst?

15 Ich habe nichts zu verbergen, denn meine extrem einfache Analyse ist völlig  
unabhängig vom Sachbearbeiter und wird wie üblich im Detail als Mathcad-  
Dokument veröffentlicht und so für jeden verständlich und nachvollziehbar.

20 Die von Ihnen (wie auch immer) identifizierte Strömung will ich nur plotten,  
um zu dokumentieren, was z. B. (!) mit einer nicht näher spezifizierten  
traditionellen Methode herauskommt. Für mich 'nicht näher spezifiziert', weil es  
ja zu Ihrem Vortrag kein paper gibt, wo ich das nachlesen könnte!

25 Und noch einmal wiederhole ich ausdrückliche eine frühere Feststellung. Ich  
analysiere die Fahrt-Leistung nur bei dem Probefahrts-Zustand, also im  
vorliegenden Fall, so wie auch früher bei der ANONYMA, im Ballast! Wie  
man basierend auf meinen Ergebnissen die Werte bei abgeladenem Zustand  
prognostizieren kann (!), das 'weiss' ich nicht und damit will ich Ihnen deshalb  
30 auch nicht ins Handwerk pfuschen - und ins Geschäft!

Ihr Michael Schmiechen.

35 From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Friday, January 24, 2014 1:08 PM  
Subject: Re: Test Case 01: Strömung traditionell identifiziert?

40 Lieber Kollege Schmiechen,

Ich würde Sie bitten, die Strömung zu verwenden die Sie auf Grund ihrer  
eigenen Auswertungen bestimmt haben. Das Endergebnis können wir dann  
gerne vergleichen, auch mit den Geschwindigkeiten der Schwesterschiffe.

45

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

5 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Subject: Test Case\_01: Strömung traditionell identifiziert?  
Date: Fri, 24 Jan 2014 12:10:40 +0100

10 Lieber Herr Hollenbach,

der wesentliche Teil meiner Auswertung ist trotz der extrem niedrigen  
nominellen Propeller-Tauchung ohne Probleme ganz schnell über die Bühne  
gegangen. Nun würde ich gerne zum Vergleich die von Ihnen identifizierte  
15 Strömung und die Konsequenzen in meine Ergebnis-Diagramme eintragen, so  
wie ich das auch schon für fünfzehn Jahren bei dem ISO 15016 Beispiel getan  
habe.

Herr Prof. Cura hat jetzt endlich Herrn Dau gebeten, mich in die bisher nur von  
20 Ihnen 'bemannte' Arbeitsgruppe zur Revisison der Norm ISO 15016  
aufzunehmen. Ich 'finde', so wie er seine Bitte formuliert hat, kann Herr Dau  
die nach den Regeln von DIN eigentlich nur abschlägig beantworten. Ich bin  
sehr gespannt!

25 Ich kann mich aber selbst autorisieren, wenn ich 1000 Euro per anno bezahle.  
Das will ich aber (noch ?) nicht. Um nicht noch mehr Zeit zu verlieren, werde  
ich mir aber jetzt die Beispiel-Daten aus dem aktuellen DIS 15016 auf anderem  
Wege besorgen. Angeboten wurde mir schon der ganze DIS, die Annahme habe  
ich aber bisher ausdrücklich 'verweigert', um niemanden in Verlegenheit zu  
30 bringen.

Mit freundlichen Grüßen zum Wochenende  
Ihr Michael Schmiechen.

35 From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Wednesday, January 22, 2014 11:36 AM  
Subject: Re: Test Case 01: Propeller- Durchmesser, Höhe über Kiel

40 Lieber Kollege Schmiechen,

Der Propellerdurchmesser beträgt 7.05 m Höhe der Propellerwelle über Basis  
beträgt 3.85 m. Falls Sie noch weitere Daten benötigen lassen Sie mich das  
45 gerne wissen.

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

5

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Date: 22.01.2014 11:25  
Subject: Test Case 01: Propeller- Durchmesser, Höhe über Kiel

10

Lieber Herr Kollege Hollenbach,

vielen Dank für die Daten des 'Test Case', dessen weiter anonymisierte  
Auswertung ich gerade beginnen will. Dazu benötige ich zunächst nur noch den  
15 Propeller-Durchmesser und die Höhe der Welle über Kiel. Ich suchte diese  
Daten hier, weil ich glaubte, sie schon gesehen zu haben. Habe ich die jetzt nur  
übersehen?

Übrigens, Ihre Antwort lief noch unter der Überschrift 'ISO DIS 15016  
20 Example'. So unglaublich es ist, die Daten habe ich noch immer nicht. Um  
niemanden in Verlegenheit zu bringen, habe ich es ausdrücklich abgelehnt, den  
mir vertraulich angebotenen DIS anzunehmen.

Die Regeln der ISO verbieten den Convenern ja sogar jeden Kontakt  
25 mit Aussenstehenden, so auch mit mir, selbst wenn ich endlich autorisiert bin  
mitzuarbeiten. Warum dieser Vorgang so lange dauert, gehört für mich auch zu  
den 'unglaublichen' Dingen!

Auch warum die Normungs-Arbeit vertraulich ist, bleibt mir ein Rätsel. Selbst  
30 jede Korrespondenz dazu ist vertraulich! Deshalb habe ich mich einmal mit  
Herrn Zymnossek vom DIN hier in Berlin angelegt. Der hat sogar laufend  
meine website betreffend DIN 1313 überwacht und darauf bestanden, dass ich  
seine 'unmöglichen' mails löschte!

35 Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

From:  
40 To: Michael Schmiechen  
Cc: Uwe Hollenbach  
Sent: Monday, January 20, 2014 12:08 PM  
Subject: Re: ISO DIS 15016 Example

45 Lieber Herr Kollege Schmiechen,

anbei das versprochene Beispiel einer Probefahrt mit einem Bulk Carrier, die von unserem Kunden für Vergleichszwecke freigegeben worden ist.

- 5 Von diesem Typ haben wir auch Probefahrtsergebnisse von einer Reihe von Schwesterschiffen vorliegen, so dass wir gut mit Ergebnissen unter besseren Wetterbedingungen vergleichen können.  
Die Hauptabmessungen sind LPP 254 m, B 43 m, T 14.5 m.  
Die Probefahrt fand auf dem Ballast Tiefgang statt, die entsprechenden  
10 Tiefgänge finden Sie im Protokoll.

Falls Sie noch weitere Daten für die Auswertung benötigen, lassen Sie mich dies bitte wissen.

- 15 Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

20 From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Date: 13.01.2014 16:14  
Subject: ISO DIS 15016 Example

25 Lieber Herr Kollege Hollenbach,

mit gleicher Post erhalten Sie, wie alle Ihre Kollegen im ITTC SC PSS, den Hinweis auf meine Festschrift, von der Sie im November ein Exemplar erhalten haben. In der mail erwähne ich, dass es mir bisher nicht gelungen ist, die Daten des (sicher neuen) Beispiels in dem aktuellen ISO DIS 16016 aus Japan zu  
30 erhalten.

Nun werde ich aber nach den Verzögerungen durch die Feiertage umgehend von Herrn Prof. Cura Hochbaum autorisiert, in der bisher allein aus Ihnen bestehenden Arbeits-'Gruppe' der DIN NSMT mitzuarbeiten und dann Zugang  
35 zu dem Dokument und den Daten erhalten.

Bei der Gelegenheit erinnere ich mich, dass Sie sich um die Genehmigung zur unabhängigen Analyse der Daten Ihres Projektes bemühen wollten. Das alles schreibe ich in aller gebotenen Bescheidenheit, wohl wissend, dass Sie  
40 dringendere Dinge zu tun haben.

Mit allen guten Wünschen für das neue Jahr und unsere Zusammenarbeit  
Ihr Michael Schmiechen.

45

From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Tuesday, October 15, 2013 10:54 AM  
Subject: Re: Ihr STG-Vortrag

5

Lieber Herr Kollege Schmiechen,

Ein Vorabdruck meines Vortrages steht leider noch nicht zur Verfügung.  
Wegen der derzeit hohen Arbeitsbelastung halte ich es auch eher für  
10 unwahrscheinlich, dass ich Ihnen noch etwas vor der Hauptversammlung zur  
Verfügung stellen kann.

Ich bitte um Verständnis dafür, dass wir Probefahrtsdaten, die wir von Werften  
oder Reedereien bekommen, vertraulich behandeln müssen.

15

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

20

From: Uwe Hollenbach  
To: Michael Schmiechen  
Cc: Wolfgang Hintzsche  
Klaus Wagner  
Sent: Tuesday, October 15, 2013 10:49 AM  
25 Subject: Re: Fw: Neu-Ausgabe der Norm ISO 15016

Lieber Herr Kollege Schmiechen,

30

Die HSVA ist dem Joint Industry Projekt "Sea Trial Analysis" von MARIN  
beigetreten, weil sich dort eine große Anzahl Deutscher und  
Internationaler Reedereien beteiligt. Mit Stand Anfang 2013 waren dies u.a. die  
folgenden Reedereien: A.P. Moller Maersk, CP Offen, ER Schiffahrt, Hapag-  
Lloyd, Kuwait Oil Tanker Co., Nordeutsche Reederei Schult, NSB-Reederei,  
Peter Döhle Schiffahrts-KG, Shell Shipping Technology, STENA, Stolt-  
35 Nielsen, Wallenius.

Hans Huisman von ER Schiffahrt vertritt die Interessen der Reeder sowohl  
gegenüber der ITTC als auch gegenüber der ISO.

40

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Hollenbach

45

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach

Subject: Ihr STG-Vortrag  
Date: Tue, 15 Oct 2013 09:34:35 +0200

Sehr geehrter Herr Hollenbach,

5

gestern erhielt ich die Einladung zur Jahrestagung der STG in Berlin mit dem beeindruckend 'vielseitigen' Programm.

10

Natürlich hätte mein Vortrag gut zu denen von Herrn Sames und von Ihnen und zu der aktuellen, kontroversen Diskussion gepasst. Aber ich habe ja beschrieben, warum der unerwünscht war, und ein Beitrag zur Diskussion tut es ja auch.

15

In dem Programm sind zwar Kurzfassungen der Vorträge enthalten, aber Vorabdrucke für die Vorbereitung substantieller Beiträge, wie ich sie früher immer schon Monate vor der Tagung abliefern musste, werden gar nicht erwähnt.

20

Womit ich bei meinen Fragen bin. Steht der Text Ihres Vortrages schon zur Verfügung? Und wichtiger noch, stehen die vorliegenden Probefahrts-Daten für unabhängige Analysen zur freien Verfügung?

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

25

From: Michael Schmiechen  
To: Uwe Hollenbach  
Cc: Wolfgang Hintzsche  
Klaus Wagner  
Sent: Wednesday, October 09, 2013 10:43 AM  
Subject: Fw: Neu-Ausgabe der Norm ISO 15016

30

Sehr geehrter Herr Hollenbach,

35

da bin ich Quälgeist wieder, an Sie verwiesen. Ausser meiner anhängenden aktuellen Korrespondenz mit Herrn Dau habe ich regelmässig mit Herrn Sand, Herrn Minchev und Herrn Strasser korrespondiert. Von Herrn Friesch habe ich auf meinen Rat, die STA-Group zu verlassen, keine Antwort erhalten, nur den mündlichen Hinweis auf die Kompetenz des ITTC SC PSS. Dass dieses Committee aber leider erbärmlich versagt hat, pfeifen die Spatzen inzwischen von den Dächern.

40

Meine bescheidene Frage ist jetzt, warum wurde nicht wie früher bei der NSMT eine Arbeitsgruppe zur Neu-Ausgabe der Norm ISO 15016 eingerichtet? Auf

45

meinem wiederholten Hinweis auf die notwendige Überarbeitung von ISO 15016 hat Herr Dau mich persönlich nur förmlich von der Mitarbeit ausgeschlossen, weil ich nicht 'den Hut' einer 'interessierten' Gruppe trage und es abgelehnt habe, mir eine pro forma Autorisierung zu besorgen.

5

Es kann doch gar nicht sein, dass 'die deutschen Interessen' von einer einzigen Gruppe wahrgenommen werden. Wer vertritt die Interessen der Reeder und ... und ... und?

10 Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

15 From: Frank Dau, Frank  
To: Michael Schmiechen  
Sent: Wednesday, October 09, 2013 9:14 AM  
Subject: Überarbeitung ISO 15016

20 Sehr geehrter Herr Schmiechen,  
ich kann nur in so weit weiterhelfen, dass ich ihnen bestätigen kann, dass die ISO 15016 überarbeitet wird. Zur Zeit wird noch in der Working Group am dem Working Draft gearbeitet.

25 Da ich kein Fachmann auf dem Gebiet der Geschwindigkeitsversuche an Schiffen und Schiffsmodellen bin habe ich mich nicht inhaltlich mit den geplanten und noch in der Diskussion befindenden Änderungen auseinandergesetzt. Ich werde mir auch keine Stellungnahme zu diesen Änderungen und den unterschiedlichen  
30 Verfahren erlauben.

In dem entsprechendem ISO Gremium vertritt zur Zeit Herr Hollenbach von der HSVA (hollenbach@hsva.de) die deutschen Interessen. Er ist auch in den entsprechenden ITTC-Gremien tätig und hat sich mit dieser Thematik intensiv  
35 auseinander gesetzt. Herr Hollenbach kann Ihnen zum Stand der Überarbeitung Auskunft geben.

Mit freundlichen Grüßen

40 DIN Deutsches Institut für Normung e. V.  
Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT

i.A. Frank Dau  
Projektmanager

45

From: Michael Schmiechen  
To: Frank Dau  
Cc: Wolfgang Hintzsche  
5 Sent: Monday, October 07, 2013 7:32 PM  
Subject: Fw: Neu-Ausgabe von ISO 15016

Sehr geehrter Herr Dau,

10 auch wenn Sie mir leider kein statement geliefert haben, musste ich dem Verlag  
inzwischen die Kurzfassung meines Votums für eine allgemein akzeptable Neu-  
Ausgabe von ISO 15016 zum Redaktions-Schluss liefern; s. Anhang 1.

15 Die ausführliche Begründung meines Votums ist im Entwurf fertig, die muss  
ich aber erst am Ende des Monats liefern, so dass noch Korrekturen und  
Ergänzungen möglich sind; s. Anlage 2.

Ich würde mich freuen, dazu noch einen Beitrag von Ihnen zu erhalten.

20 Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Michael Schmiechen.

PS: Ich würde mich auch über die Weiterleitung meiner mail mit den Anhängen  
an Herrn Dr. Meyerhoff und an Herrn Brink freuen.

25

From: Michael Schmiechen  
To: Frank Dau  
Sent: Tuesday, September 24, 2013 1:44 PM  
30 Subject: Neu-Ausgabe von ISO 15016

Sehr geehrter Herr Dau,

35 meine intensiven Arbeiten zur Analyse von Probefahrten, die Jubiläen meiner  
Versuche mit der METEOR 1988 und meines Vorschlages eines rationalen  
Verfahrens zur Analyse von Probefahrten 1998, sowie die contra legem(!)  
erfolgte Entscheidung' des Executive Committees der ITTC für das von  
MARIN  
40 aggressiv als 'industry standard' vermarkteten STA-Verfahren und dessen  
voreilige Weiterleitung an das MEPC der IMO haben mich veranlasst, nicht  
zuletzt im Interesse des Verbandes Deutscher  
Reeder intensiv für die Neufassung der Norm ISO 15016 zu werben, auch wenn  
Sie mich formal von der Mitwirkung an dem Projekt ausgeschlossen haben.

Für das November Heft der HANSA bereite ich derzeit als Reaktion auf die in einem besonders wichtigen Punkt falsche Notiz von Henk van den Boom und Kollegen (HANSA 150 (2013) 4, 58) eine kurze Veröffentlichung zu dem Stand der diversen Entwicklungen vor. Das MEPC hat die 'ITTC 2012 Guidelines' mit STA-Verfahren nicht als einzige Methode zugelassen. Nach  
5 einem Gespräch mit Herrn Dr. Meyerhoff fiel mir jetzt erst ein, Sie um ein kurzes statement über die Arbeit an der Neufassung von ISO 15016 zu bitten, bevor ich mir etwas Falsches aus dem Daumen sauge.

10 Alle meine aktuellen Arbeiten und Diskussionen zu den Problemen finden Sie unter dem Titel 'From METEOR 1988 to ANONYMA 2013' in der Sektion 'News on ship powering trials' auf meiner website [www.m-schmiechen.de](http://www.m-schmiechen.de) .  
Meine detaillierte Kritik an dem STA-Verfahren finden Sie im Abschnitt 4.3.4  
15 unter dem unmissverständlichen Titel 'The Emperor's New Clothes' in dem Entwurf meines Aufsatzes 'Future Ship Powering Trials and Monitoring Now!', der zusammen mit anderen relevanten Dokumenten in einer 'Festschrift' zur STG-Tagung erscheinen wird.

In unbescheidener Erwartung Ihrer baldigen Antwort mit freundlichen Grüßen  
20 Ihr Michael Schmiechen.