

Příběh lodi „Grimmershörn“

(a jejích modelů)

Dobrý den, dovoluji mi, abych se představil. Jmenuji se Václav Brabec a zamlada jsem tak trochu modelářil. Stavěl jsem rychlostní čluny, košové parníčky, neplovoucí historické makety. Potom jsem se věnoval stavbě a rekonstrukcím „dospělých“ okruhových závodních plachetnic. S modelářinou byl konec bezmála na čtyřicet let. Modely skončily v propadlišti dějin.

Před několika měsíci, samozřejmě po dohodě s manželkou, jsem pojal úmysl, že bych si na stará kolena ještě nějakou lodičku postavil. Plovoucí, v rozumné velikosti, tak metrovou. Po nějakém prohlížení si různých dostupných modelů padla volba na lodivodský člun z přístavu Cuxhaven, na **Grimmershörn**. Pěkná lodička, staví se, takže poznatků bude dost, můžeme začít shánět vše potřebné.

Krabicové verze

První co na vás na internetu vyskočí je model od německé firmy Krick.



Krásný plastický model pro středně pokročilé modeláře. Krick v textu uvádí, že: „*Remorkér Grimmershörn byl postaven v roce 1956/57 na loděnici Hansa v Kolíně nad Rýnem-Deutz a byl umístěn v přístavu Cuxhaven. Model*

byl postaven podle plánů loděnic a odpovídá roku 1957.“ Dnes již mohu s jistotou tvrdit, že **Krick lže**. Tento model je, co se týče palubních nástaveb, směsicí druhé a třetí přestavby, uskutečněných mezi roky 1958 až 1965. I neznalému modeláři musí být jasné, že oranžový gumový nafukovací člun a mikrovlnný radar rozhodně nejsou z roku 1957. Opustíme tedy na chvíli německé Kinder vajíčko a pojďme se podívat dál.

Další dostupný model pochází od české firmy Hacker Model Production a.s.

K modelu je krátký text z něhož vyjímám:

„Stavebnice modelu přístavního remorkéru z roku 1957. Lod' byla postavena v letech 1956 – 1957 a sloužila jako pilotní remorkér v přístavu Cuxhavenu. Stavebnice obsahuje: Všechny díly pro stavbu lodi klasickou technologií: žebra, lišty potahu, palubu a díly nástavby, které jsou přesně vyřezány laserem.“



Tento, jinak také velmi pěkný model, si alespoň v textu nedělá ambice na to, že on je jediný ten nejuvěrnější. Také není.

Takže krabicové modely odpadají. Ani jeden v detailech neodpovídá té lodi, jež opustila v roce 1957 loděnice Hansa-Stahl und Schiffbau GmbH Köln-Deutz, a kterou kreslil technik Tusche.

Jak to mohu tvrdit, objasním v dalším textu.

Pojďme se ještě chvíli věnovat zamýšlené stavbě modelu lodi. Nechci stavět přesnou plující maketu vypracovanou do sebemenších detailů. Chci se ale co nejvíce přiblížit skutečnosti.

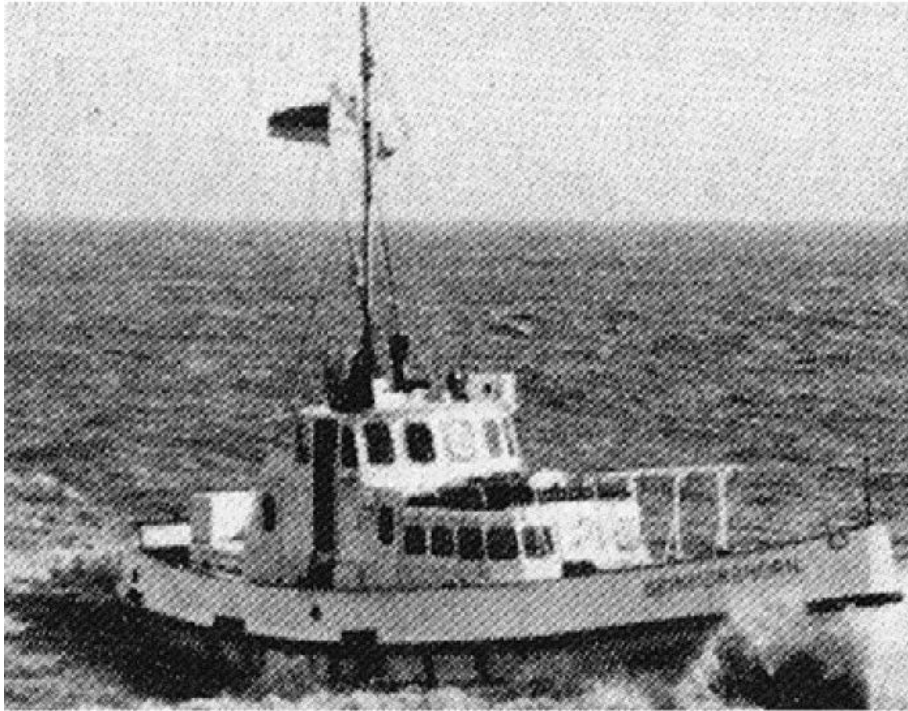
Plánky

Podíváme se po dostupných plánech na stavbu modelu. Díky tomu, že dnes již mám doslova za zády CNC soustruhy a frézy, laserovou vypalovačku a rezačku, 3d tiskárnu a řezací plotr, se domnívám, že stavba podle plánu by neměla být až tak velkým problémem. Podle dohledatelných informací existují tři.

Prvním z nich je plán konstruktéra lodních modelů Ing. Kurta Matuszcaka.

Neznám, neviděl jsem a dát 20 euro za jeden list neznámého plánu se mi doopravdy nechtělo. Nicméně plán je doprovázen zajímavou fotografií.

Velmi zajímavou fotografií. S největší pravděpodobností je na ní **Grimmershörn**



před všemi přestavbami. Povšimneme si zejména vysokého zábradlí v přední části lodě a šikmě ubíhající zadní hrany nástavby.

Už tedy víte, proč nevěřím krabicovým verzím.

Druhým plánem je plán českého konstruktéra lodních modelů **Jana Horáka**. Plánek poprvé vyšel v Modeláři v září roku 1971. Anotace zní.

„Grimmershörn (043s)

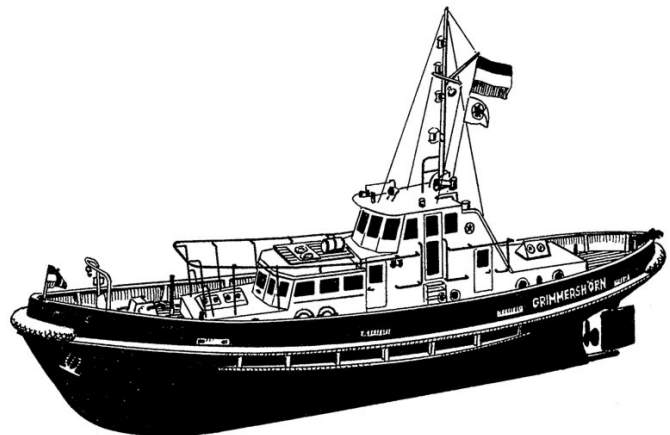
Délka 837 mm

Šířka 217 mm

Ponor 80 mm

Lodní vrtule 3listá pr. 50–55 mm

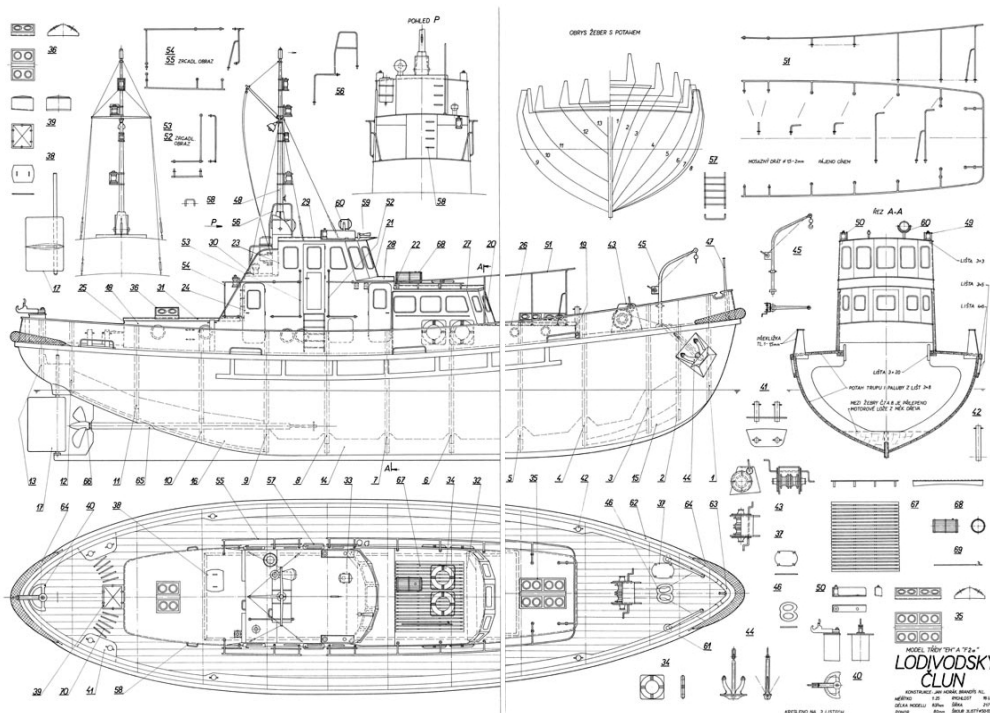
Ovládané prvky: kormidlo, motor



Konstrukce Jan Horák

*Jako podklad pro konstrukci tohoto modelu posloužil výkres modelu **H. Kukuly** z Rakouska, který zvítězil na mezinárodní soutěži v Jevanech v roce 1970 ve třídě F2A. Model Grimmershörn patří do kategorie EH, jako rádiem řízený pak do třídy F2A. Svoji celkovou koncepcí a složitostí je určen pro pokročilejší modeláře.“*

Lodi na předchozí fotografii se podobá jako vejce vejci. Vysoké zábradlí, zešíkmení zadní stěny nástavby.



Plánek starý 45(!) roků je skoro perfektní. A až na drobné detaily je přesný! Jan Horák byl jako vždy u svých modelů špičkový. Bohužel až na několik věcí. Mimo jiné zmátl celé generace lodních modelářů popisem nabarvení modelu a materiálem paluby. Zde je část originálního textu z Modeláře 9/1971, za který velmi děkuji panu J. Peškovi.

záměry a tímto před poskozením. Zhotovíme je z řídké tkaniny a vaty a po vytvárování je nalakujeme hnědožlutým lakem.

Pohon lodí je elektromotorem; vhodný je elektromotor z autostirače Wartburg a jako zdroj NiFe články. Můžeme též použít dva motory Igla 4,5 V a spojit je s hřídelem šroubu příděm do osy.

Barevné provedení je běžné pro tento typ lodí: ponořená část trupu k vodorysce tmavě červená, od vodorysky nahoru černá. Třecí lišty a bočnice z vnitřní strany (nad palubou) světle šedé. Paluba, obrubníky a rošt na střeše kajuty přírodní v barvě dřeva.

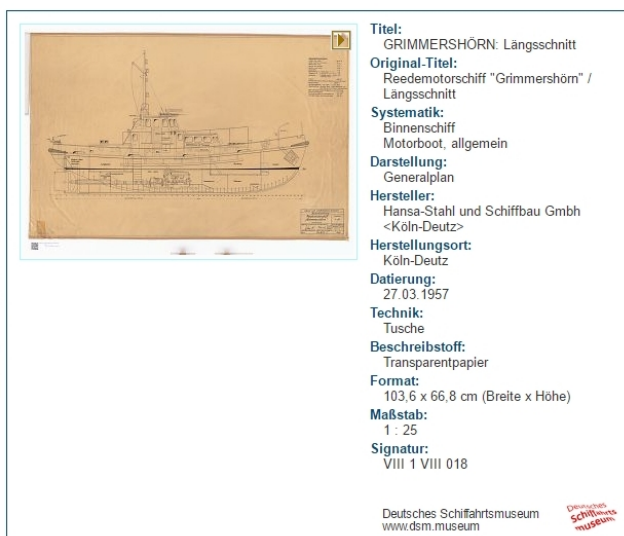


Dovolím si ještě jednou citovat: „Barevné provedení je běžné pro tento typ lodí: ponořená část trupu k vodorysce tmavě červená, od vodorysky nahoru černá... Paluba... v přírodní barvě dřeva“. Již na fotografii přiřazené k plánům ing. Kurta Matuszcaka je zřejmé, že trup nad vodoryskou je bílý, tedy přinejmenším světlý, nikoliv černý. Rozhodně v době spuštění na vodu. Existuje, alespoň na internetu, ještě jedna historická fotografie Grimershörnu, jak vypadal v prvních měsících, snad ve dvou až třech letech. Že je to fotografie brzo po vyplutí do vod Cuxhavenského přístavu, je možné odvodit z toho, že pod nadpalubními otvory odvádějími vodu z paluby nejsou žádné stopy rzi.



Grimmershörn jak nový. A světlý, snad až bílý. **Zajímavá je bedna na zádi, na střeše kajuty kapitána, kterou mimochodem nemá žádný model, a která není uvedena na žádných plánech.** Na střeše kormidelny starý typ radaru. Šikmá zadní stěna. Vysoké zábradlí.

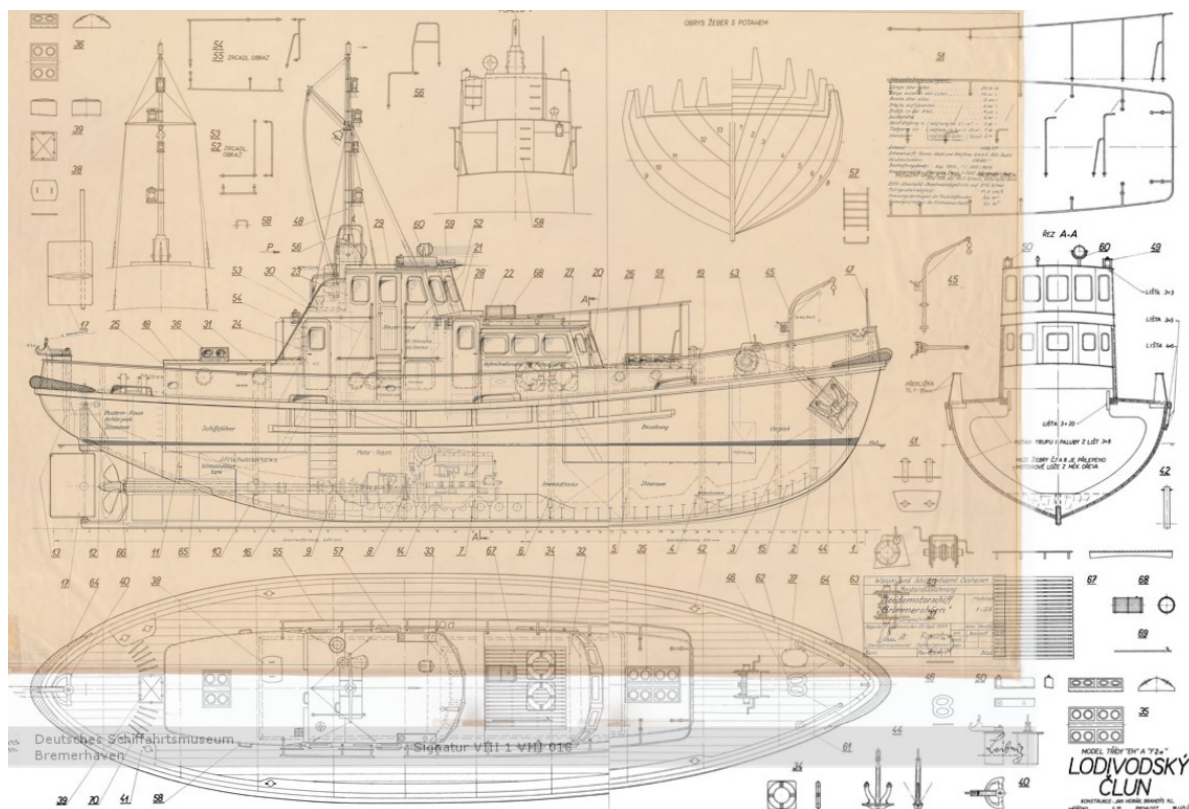
Ony totiž existují ještě třetí plány. Ty jsou uloženy v Deutsches



Schiffahrtsmuseum
v Bremerhavenu. Originální
i přeskenované.

Nepřipomíná vám to něco?
Ale ano, jestliže totiž plán zvětšíme
na potřebnou velikost,
zprůhledníme na 50% a přeložíme
touto „průsvitkou“ plány pana
Horáka dobereme se
k překvapivému výsledku.

A po prohlídce plánů si připomeneme odkud, že to pan Horák ty malůvky vzal.



Podobnost čistě náhodná? Tak náhodná, že i po drobném prozkoumání zjistíte, že i klika navijáku předového jeřábku má stejný směr jako na originále. Našel jsem několik malých chyb, například umístění kliky u předních dveří, které vedou do kajuty pro pasažéry a to jak na pravoboku, tak i levoboku. Klika na plánech pana Horáka je umístěná vpravo při pohledu na pravoboční dveře, což je nesmysl, protože byste otvírali dveře a vstupovali na palubu proti stříkající vodě. Protože při otevření jakýchkoliv dveří na lodi vás tyto musí ochránit před první sprškou vody. Zajímavostí je také to, že plány, které jsem zakoupil v internetovém obchodu eshop.rcrevue.cz jsou z pohledu modeláře 1 : 1 tedy vzhledem ke skutečné lodi 1 : 25. Stejně jako plány uložené v Deutsches Schifffahrtsmuseum v Bremerhavenu.

Dovolím si uvést malou srovnávací tabulku délky, šířky, výšky atd. **Přepočítáno na měřítko 1 : 20 tedy na měřítko Kricku.**

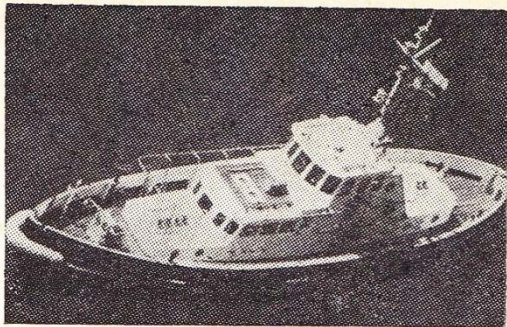
	délka	šířka	výška	ponor	
originál	20760/1038	5104/255,2	11621/581	2020/101	
Horák	1046,25	271,25	není	100	
Matuszcak	1050	257	není	101,25	
Hacker	1037,5	270	593,75	není	
Krick	1038	305 !!	715 (s anténou)	není	

Kdo za to může?

V anotaci k výkresům pana Horáka je uvedeno: „Jako podklad pro konstrukci tohoto modelu posloužil výkres modelu **H. Kukuly** z Rakouska, který zvítězil na mezinárodní soutěži v Jevanech v roce 1970 ve třídě F2A.“

Zde se dostáváme na tenký led dohadů a fikcí. Takže v roce 1970 přijede nějaký Kukula z Rakouska na šestý závod kolínských lodních modelářů v Jevanech stylem přišel, viděl, zvítězil.

Opět díky panu J. Peškovi si můžeme prohlédnout vítěznou loď. Modelář 8/70.



Vítězný model kategorie F2 – a (H. Kukuly z Rakouska) – lodivodský člun Grimmershörn – měl laminátový trup a nástavby slepované epoxidem z hliníkového plechu

Předpokládejme, že tvorba nějakých podkladů pro stavbu modelu, které rozhodně vycházejí z originálních plánů, může trvat několik měsíců až rok. Stavba modelu z laminátu a hliníkového plechu další rok. Takže H. Kukula musel začít někdy v roce 1968. Jedenáct let po spuštění Grimmershörnu na vodu.

Ale v tomto roce byl Grimmershörn již tři roky po druhé, poměrně

likvidační přestavbě. Takže nevycházel z toho, co plavalo na vodě, ale z plánů.



Grimmershörn po přestavbě v roce 1965. Potvrdil e-mailem majitel fotografie.



Aby toho nebylo málo, Grimmershörn po přestavbě někdy mezi roky 1960 a 1964. Rozdělené zábradlí, kolmá zadní hrana nástavby, jen ten radar je ještě původní. Mikrovlnný se objevuje právě až na předchozí fotografii, tedy v roce 1965. Tmavá barva postupuje nahoru, tady je u hrany paluby, v roce 1965 už je celý černý, tedy přesně podle pana Horáka. Můžeme si všimnout, že označení přístavu není přes celou zád', ale na obou stranách zádě je nápis Grimmershörn - Cuxhaven

Ale abychom dokončili předchozí myšlenku. Pan Horák nějakým způsobem získá od H. Kukuly plány jeho modelu Grimmershörnu, plány které velmi přesně kopírují originální stavební dokumentaci a pustí se do práce. A o 13 měsíců později uveřejňuje v modeláři 9/1971 plány na stavbu lodivodského člunu klasickým způsobem v měřítku 1 : 25.

„Bohužel pan Horák zemřel v osmdesátých letech, o osudu jeho potomků nám není nic známo“. Toto sdělení mi přišlo na můj dotaz, zda je možno se spojit s konstruktérem nebo jeho potomky ze serveru rcrevue.cz.

H. Kukulku strejda Google nenašel. A to se snažil. Nenašel ani jakoukoliv zmínku o tom, že by se pan Kukula (*pan Ladislav Douša z Mo-na-ka soudí, že může jít i o překlep ve jméně*) zúčastnil se svým modelem jiných závodů než těch osudných v Jevanech.

Tady by mohl být konec. Ale ještě není.

Po delším zaváhání jsem oslovil Deutsches Schiffahrtsmuseum v Bremerhavenu, zda by mi nemohli poskytnout skeny původních plánů z roku 1957. Mohli, sice za nemalou úplatu, ale do týdne přišlo DVD s plány v nádherném rozlišení (plánky jsou dva a každý má přes 300 MB) a jako bonus dvě dobové fotografie, které mi udělaly obrovskou radost. Posuďte sami.



Grimmershörn s nedokončeným nátěrem trupu. Krásně se nese na vodě.

Hauptabmessungen:

Länge über alles	20,76 m
Länge zwischen den Loten	19,00 "
Breite über alles	5,10 "
Breite auf Spanten	4,85 "
Breite in der KWL	4,65 "
Seitenhöhe	2,90 "
Verdrängung u. { Schiff fertig leer 67,3 m ³ = 1,89 "	
Tiefgang im { Schiff fertig + 1/2 Tankfüll. 67,1 m ³ = 1,99 "	
Seewasser { Schiff fertig + 1/2 Tankfüll. } 73,09 m ³ = 2,08 "	
+ Besatzung u. Fahrgäste	
Erbaut	1956/57
Erbauerwerkft: Hansa-Stahl und Schiffbau G.m.b.H., Köln-Deutz	
Neubaukosten:	316 000,-
Beschaffungsfonds: Kap. 1204, Tit. 305; 1956	
Hauptmaschine: Mercedes Benz 4-Takt Dieselmotor mit 500 PSe bei 1500 U/min, untersetzt durch BHS-Stoedicht-Bootswendegetriebe auf 375 U/min	
Fahrtgeschwindigkeit:	11,5 sm/h
Fassungsvermögen der Treibstoffbunker	8,8 m ³
Fassungsvermögen der Frischwassertanks	2,0 m ³

Wasser- und Schiffahrtsamt Cuxhaven			
Bestandszeichnung			
Reedermotorschiff		Maßstab:	
„Grimmershörn“		1:25	
Längsschnitt			
Aufgestellt: Cuxhaven, den 25. Sept. 1957		Name Dienstb. Datum	
Schmidt Rauhe		gez. } Bauwerkf. 27.3.57	
überregierungsbaurat Diplomingenieur		bearb. }	
Bem.		gepr. }	
Plan N 5 1		Blatt:	

Dva výřezy z originálu. Čitelná délka, šířka, výtlač, pohon, otáčky motoru a otáčky hřídele. Nádhera.

Bonusová fotografie číslo dva:



Grimmershörn fotografovaný z nějaké jiné lodi, zřejmě se připravuje k vlečení, neboť muž na palubě má v rukou hák sloužící k zachycení vodícího lanka, na kterém je následně navázáno lano vlečné. Konečně je zřejmé, že ta věc na střeše kajuty pro pasažéry není sud, jak uvádí pan Horák, ale starý typ záchranného člunu. Půvabná je promáčklna na přídi lodě.

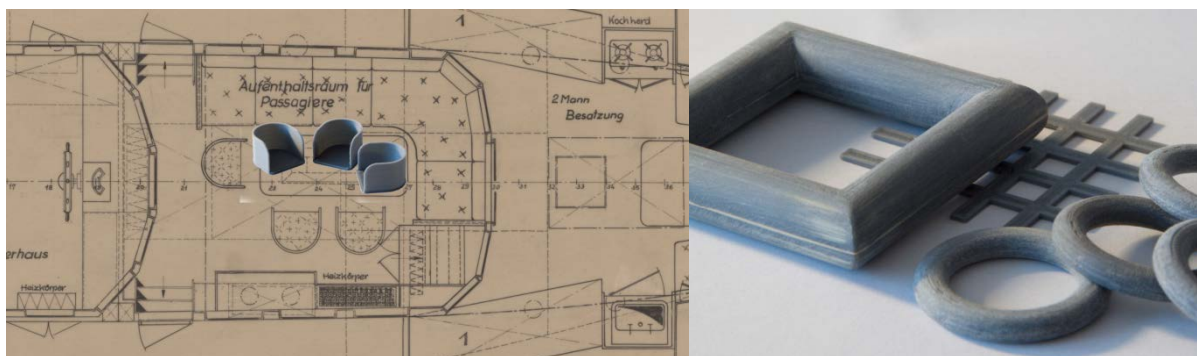
Jen pro zajímavost: *Loděnice Möller & Holberg, Oderwerke byla založena v Berlíně v roce 1872, zbankrotovala roku 1894. V roce 1890 byla založena loděnice v Grabow ve Štětíně, která roku 1900 kupuje zbytek loděnice Oderwerke, ale následující rok i ona krachuje. V roce 1903 je výroba, především malých výletních a pracovních lodí ve Štětíně oživena. Mezi válkami loděnice vyrábí válečné lodě a dokonce i dvě ponorky. Po 2. světové válce sovětská správa rozhoduje o demontáži štětínských loděnic a společnost se stěhuje v roce 1949 do Lübecku a následně do Kolína nad Rýnem. Roku 1954 je společnost přejmenována na Hansa Stahl-und Schiffbau GmbH. Roku 1957 je na vodu spuštěn přístavní člun Grimmershörn a v roce 1961 společnost zaniká.*

Pokud to stále ještě někoho zajímá

Někdy v říjnu jsem se rozhodl postavit si asi poslední model lodi. Více než dva měsíce zabralo pátrání po původu, fotografiích a plánech Grimershörnu. Nyní mám za sebou fázi dokončování přepočtů velikostí jednotlivých dílů trupu, tj. žeber a kýlu z měřítka 1 : 25 na měřítko 1 : 20 s přihlédnutím k originálním rozměrům lodě, zejména šířky, protože v tomto ohledu někteří výrobci značně přehánějí. Mám vyřiznutý a slepený první „náštel“ kostry z plastu, na kterém odtestovávám další výsledky měření a výpočtů.



Mezitím z 3d tiskárny vyjel záchranný člun, záchranné kruhy a korpusy židliček do kajuty pro pasažéry. Připravují se výkresy pro další tisky.



Přiznávám, že jsem se trochu ztratil v systému lodní šroub - motor - regulátor - napájení, protože co modelář to jiný názor a zkušenosti, ale domnívám se, že jsem již na dobré cestě. A to je prozatím doopravdy vše.

V případě jakýchkoliv dotazů nebo připomínek k faktům v článku je k dispozici adresa: waclav.brabec@seznam.cz

Václav Brabec