

Wie kommt man auf einen amerikanischen Hafenschlepper?

Eigentlich gibt es genug europäische Vorbilder, die reizen können, ein Arbeitsschiff wie beispielsweise einen Hafenschlepper nach zu bauen. Langjähriges Interesse am privatwirtschaftlichen System amerikanischer Eisenbahngesellschaften führte mich zu einem interessanten "altmodischen" Schlepper aus den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts: "SANDY HOOK", die 1952 von der Firma RTC Shipbuilding in Camden (New Jersey) auf Kiel gelegt wurde - zusammen mit drei weiteren Schwesterschiffen, der "COMMUNIPAW", der "SOUND SHORE" und der "LIBERTY".

Alle Schlepper standen im Eigentum der "CENTRAL RAILROAD OF NEW JERSEY". Zweck der Schiffe war es, den Trajektverkehr zwischen den Häfen von New Jersey und New York, dort insbesondere den Terminals der Stadtteile Brooklyn und Bronx zu besorgen.

Recherchen im Internet ergaben, dass die "SANDY HOOK" eine Länge von ca. 30 Metern, eine Breite von ca. 7 Metern und einen Tiefgang von ca. 2,40 Metern hatte, von einem 240 PS starken Dieselmotor des Lokomotiv-Herstellers Fairbanks-Morse Type 38D 8 1/8 angetrieben wurde. Als "SANDY HOOK" befuhr der Schlepper bis 1971 die Gewässer des Hudson River und der Upper Bay von New York.

Die Suche nach einem geeigneten Rumpf konnte mit Hilfe der bekannten Bucht nach kurzer Zeit erfolgreich abgeschlossen werden. Der perfekt ausgeformte GFK-Rumpf ist leicht, stabil und benötigte keine Nacharbeit. So konnte mit Hilfe von zahlreichen Fotografien aus alten und auch neueren Zeiten mit dem Bau des Hafenschleppers amerikanischen Ursprungs begonnen werden. Ideal war auch die Abmessung des Rumpfes, der knapp 60 cm Länge besitzt. Daraus ergab sich ein Maßstab von etwa 1 zu 50, platzsparend, kein großes Gewicht, schnell einsatzbereit.

Noch zum Abschluß des Textteiles sei hier gesagt, dass ich an diesem Schlepper auch deshalb besonderes Interesse fand, weil man damit den Trajektverkehr wie schon angedeutet, ebenfalls im Modell nachvollziehen kann. Hierzu wurde nebenbei ein Fährponton (amerikanisch: BARGE oder CARFLOAT) gebaut, der die transportbedürftigen Güterwaggons aufnehmen sollte.

Nachfolgend nun also der chronologische Baubericht zum Schlepper und zur Barge, auch Carfloat genannt.

**BAUBESCHREIBUNG „SANDY HOOK“ IM M = 1/50**

Start mit einem fertigen GFK-Rumpf für Schlepper  
Abmessung ca. 60 x 14 cm, Volumen ca. 2500 ccm  
Aufbau Maschinenhaus aus Sperrholz 1,5/2 mm Stärke nach  
Fotografien gezeichnet/gefertigt.

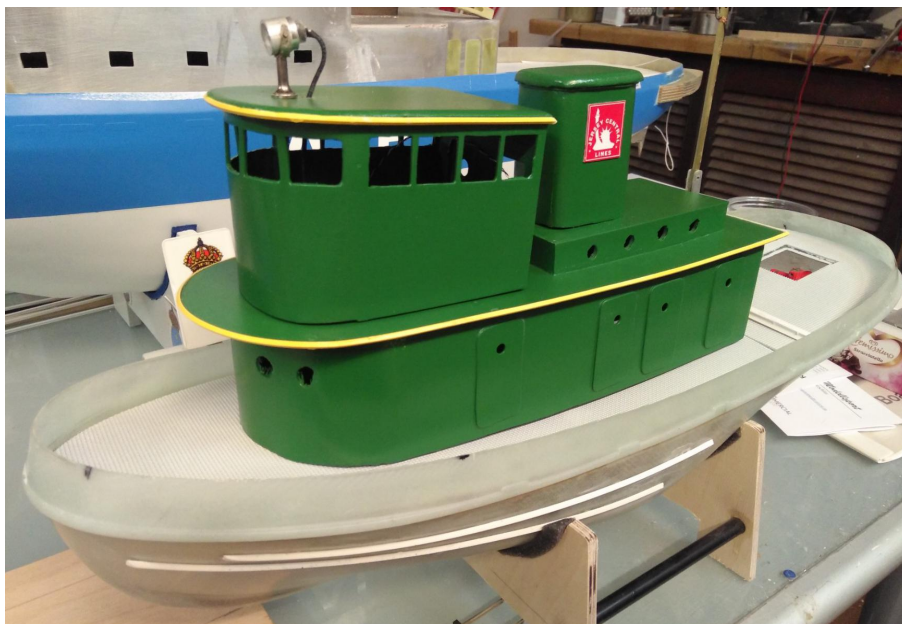


Bootsdeck-Aufbauten ebenfalls aus Sperrholz 1,5 mm mit  
Verstärkungen im Pilot House (Brückenhaus), Abgaspfosten  
aus Balsa mit Innenverstärkungen. Die Türausschnitte wurden  
Mit Polystyrol-Platten als Türen verkleidet. Bohrungen an Türen  
für Bullaugen sowie Aufbau des Maschinenraums ebenfalls  
mit Bullaugenbohrungen versehen. Rechts unten Fotografie  
der historischen SANDY HOOK von 1954.





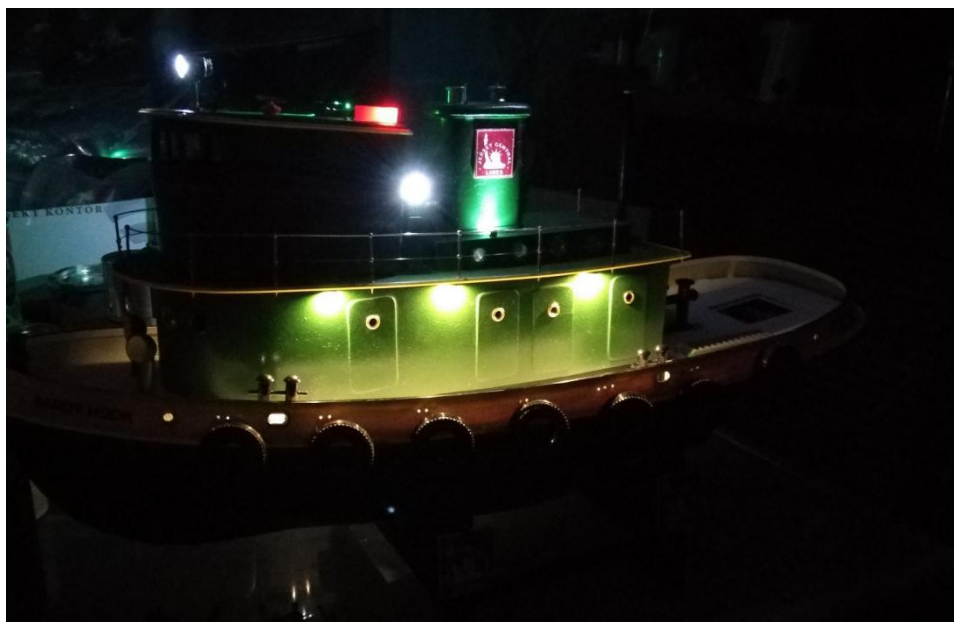
Der Bühler-Motor sitzt heckseits platzsparend „rittlings“ über dem Stevenrohr und der Schiffswelle. Antriebsübertragung durch Zahnriemenscheiben 1;1,5 mittels Zahnriemen 2,5mm Zähnung. Propeller 40 mm Durchmesser in Kortdüse



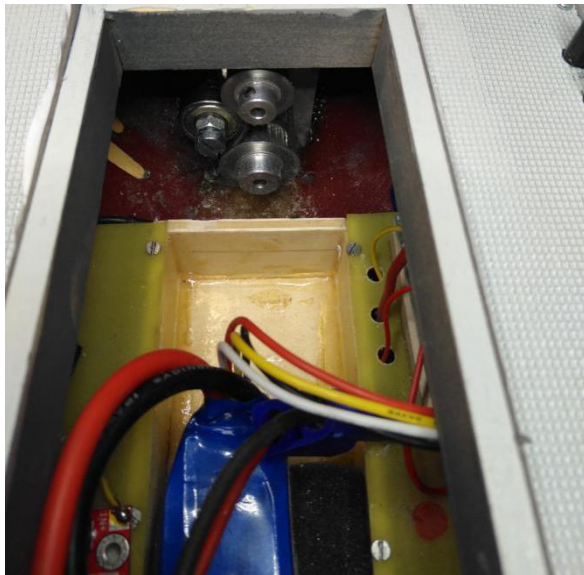
Die Aufbauten sind grundiert/lackiert. Das Pilot House sitzt noch lose auf dem Maschinenhaus. Der Abgaspfosten wurde abgeändert; Der Heckmast und der Scheinwerfer sind schon probeweise montiert. Das Deck aus Sperrholz (2 mm) ist eingesetzt, aber noch nicht verklebt/verschraubt.



Der Rumpf ist lackiert, das Schanzkleid dem Original farblich nachempfunden. Die Aufbauten/Maschinenhaus sind fixiert durch einen Süllrahmen. Das Pilot House sitzt noch lose. Die Bullaugen sind verklebt, die Verglasung des Pilot House noch nicht vollständig. Hinter dem Pilot House sind beidseits Scheinwerfer angebracht. Beschriftung und Logo der „Central Railroad of New Jersey“ sind angebracht.



Die Beleuchtung wird geprüft: Decksbeleuchtung, seitliche Scheinwerfer, Beleuchtung des Logos und Frontscheinwerfer sowie Positionslichter sind in Betrieb.



Blick in den „Maschinenraum: Oben der heckseits eingebaute Antrieb mit Bühler-Motor und ZR-Scheibe, Spannrolle = Kugellager für die richtige Spannung des Zahnriemens. Unten: Lagerkasten für den LiPo-Akku (11,1 Volt - 2700 mAh) mit Anschlüssen.



Detailansicht nach Fertigstellung der Lackierung, der Deckspoller, Lüfter, Treppe, Figuren, Beschriftung und Reifenfender



Erste Probefahrt nach Fertigstellung des Modells (März 2019).  
Die Bauzeit erstreckte sich von Anfang November 2018 bis Ende März 2019 (5 Monate).



Zusätzlich wurde eine „BARGE“ (Carfloat) nach Vorbild gebaut.  
Einfache Mittel der Wahl waren Sperrholzplatten 8/10 mm Stärke.  
Die Barges transportieren US-Güterwaggons. Hier noch der absolute Rohbau ohne Schienen (Geleise).



Einige Wochen später: Die Barge ist lackiert, die Geleise Spur 0 (Null) im M1/48 und die US-Waggons (Boxcars/Hopper) haben schon mal Platz genommen. Kapazität: 9 Waggons (Originale bis zu 20). Verändert wurde die Ladefront (links), leicht zugespitzt.



Aus dem Boxcar „Denver & Rio Grande“ wurde der dreifarbige Waggon der „Bangor & Aroostook“ Railroad, die an der Ostküste zwischen New Jersey und Maine in Betrieb war. Die Hopper der „Great Northern Ry.“ wurden mit Granitbruch beladen, die Beschriftung der Barge im Klartext angebracht. Im Innenraum lagert ein Blei-Akku zur Gewichtserhöhung mit 12 Volt/7,5 Ah, der einerseits diesem Zweck, andererseits über einen Spannungsregler die Barge-Beleuchtung bei Nacht übernimmt. Poller für das seitliche Schleppen wurden bereits angebracht.



Die Barge (Carfloat) von der Rückseite gesehen. Die Waggonen werden durch die Prellböcke und Magnete auf der Unterseite auf den Schienen gehalten.



Auf der Ladeseite werden die Waggonen durch gelagerte Kurbeln am Herausrollen gehindert, dazu durch Magnete in der Gleismitte



## Historische Aufnahme eines Barge-Transports durch einen Amerikanischen Hafenschlepper aus den 50er Jahren



Gut zu sehen: die heckseitige Vertäuung der Barge (Carfloat) mit dem Poller hinter dem Maschinenraum des Schleppers.

Interessant:  
Der Schlepper nimmt nur ca 1/3 der Länge der Barge in Anspruch!

Häufig wurden Barges sogar beidseits befördert, um die Kapazität der transportierten Waggons zu erhöhen.



Zur Erprobung der beiden Modelle war am warmen Abend des 26. April 2019 die Gelegenheit gegeben. Am Parksee konnten Schlepper und Barge ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen.

Der Schlepper zieht die Barge /Carfloat ohne große Probleme, allerdings stellt die Carfloat ein nicht unwesentliches bremsendes Element dar, so dass relativ stark mit der Kortdüse gegengelenkt werden muss.



Die beleuchtete „Sandy Hook“ im Dämmerlicht während des Sonnenuntergangs auf dem Parksee.



Der Schlepper mit der Barge an der Leine im ruhigen Gewässer. Ein erfolgreicher Start im künftigen Transportwesen!

