

SSC RADISSON DIAMOND



*Die RADISSON
DIAMOND –
das größte
Doppelrumpfschiff
der Welt*

EIN BERICHT VON KARL-HEINZ PETERS

Bei der Suche nach einem neuen Modell stieß ich auf die Sparte der Doppelrumpfschiffe. Es sind verschiedene Schiffstypen und -Klassen bekannt, die auf dem Prinzip des Doppelrumpfes, auch Katamaran genannt, aufgebaut sind: Segelschiffe, Fährschiffe, Rennboote aber auch Passagierschiffe. Besonders im Passagier- und Fährschiffbau wurde hier viel experimentiert und Neues geschaffen.

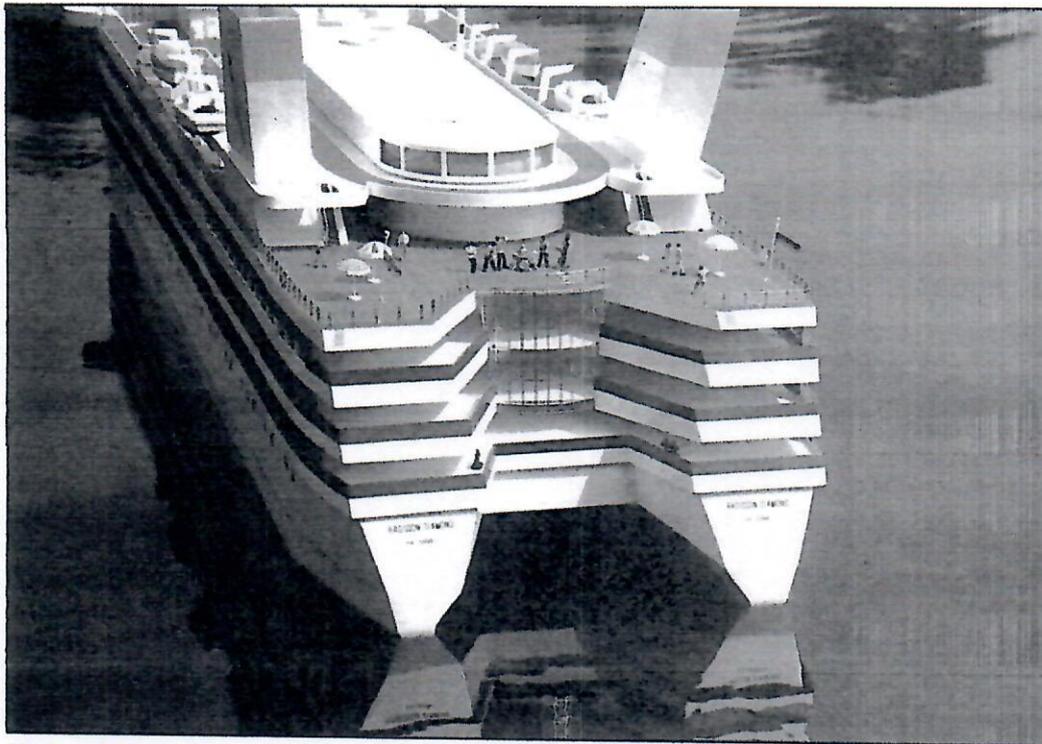
Meine Entscheidung zum Bau des neuen Modells fiel, als ich den Passagierschiff-Katamaran SSC RADISSON DIAMOND, der in einer Illustrierten abgebildet war, sah. Dann erschien „mein Schiff“ als Schiffsportrait im schiffsPROPELLER. Die RADISSON DIAMOND ist der modernster Luxusliner und zur Zeit größtes Doppelrumpf-Kreuzfahrtschiff der Welt. Dieses Schiff führt Kreuzfahrten im Mittelmeer, im Atlantik und in der Karibik durch.

Es ist eine Sensation, diese Schiff auf zwei Beinen! 177 Kabinen gibt es, verteilt auf drei Decks. Alles Außenkabinen, alle gleich groß und gleich teurer, so ca. 1000.- DM pro Tag - „Peanuts“, sagt man dazu heute, so hörte ich...

Zum Bau des Modells standen mir zuerst nur Fotos und die äußeren Abmessungen zur Verfügung. Aber wenn man sich an einem Objekt erst einmal festgebissen hat, bekommt man von vielen Seiten zusätzliches Informationsmaterial. Über ein Reisebüro erhielt ich die ersten Skizzen mit Draufsichten und Querschnitten. Nach all diesen Vorkonstruktionen an, ich berechnete den Inhalt der beiden Unterwasserkufen, um so nach Abzug der Gewichte von Akkus, Motoren usw. das Gewicht des Modells zu bekommen. Wenn man sich dann noch über die Größe der Außenhaut und Deckflächen Klarheit verschafft, kann man ermitteln, welche Materialien zum Bau verwendet werden dürfen. Bei der Konstruktion des Schiffsrumpfes ging ich einen anderen Weg als allgemein üblich. Mir fiel auf, daß der Rumpf von vorn bis hinten nahezu den gleichen Querschnitt aufwies. Da ich in der Baubranche tätig bin, ließ ich mir von einer Metallbau-firma den Rumpf aus 2 mm dickem Aluminiumblech auf der Abkantbank herstellen: So war die Form bis auf die äußeren Bordwände und den Bug- und Heckbereich im Rohbau bereits fertig.

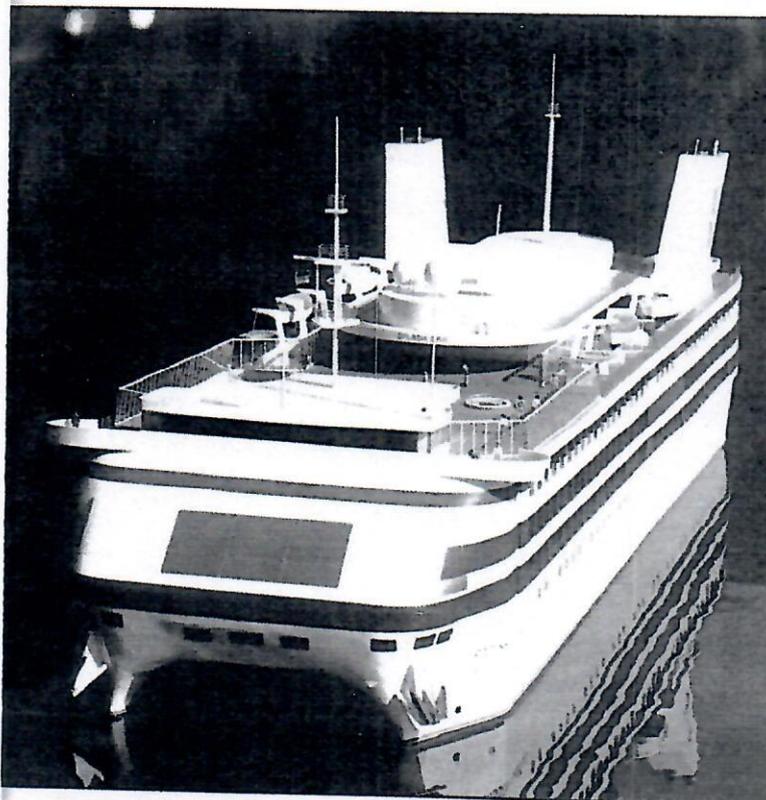
Da die Außenbordwände nicht mit angeformt waren, konnte ich bequem in beide Kufen die Motoren und Schiffswellen installieren. Meine Befürchtung, daß die Stabilität der beiden Rumpfbeine ohne Einbau von Spanten nicht ausreichen würde, erwies sich als falsch. Die Form hat sich bis heute nicht verändert. Im Vorschiff baute ich je eine Querstromanlage ein. Die Kufen wurden danach bis auf die Motoren- und Akkuschächte mit festen Schaumstoffplatten aufgefüllt und die Außenwände mit ABS-Platten verkleidet. Die besondere Bugform stellte ich aus einem Schaumstoffblock her, den ich entsprechend schneiden und nachschleifen konnte und zum Schluß mit GFK überzog.

Die Aufbauten oberhalb des Grundkörpers fertigte ich in einem Stück und abnehmbar an. Der gesamte Bug einschließlich Kommandobrücke blieb mit dem unteren Teil verbunden. So konnte ich bestens alle Betriebs-teile erreichen. Abgesehen von den Antrieben, die in den 6 cm breiten und 20 cm tiefen Kufen eingebaut sind, liegen alle Fernsteuer-teile hoch und trocken auf dem untersten Verbindungsdeck. Die Aufbauten stellte ich aus Sperrholzspanten her, die Decks und die



Heckansicht auf die fünf Decks

Seitenwände allesamt aus 1-2 mm dicken Kunststoffplatten. Die beiden Schornsteine und die oberen Aufbauten bestehen aus Balsaholz, um Gewicht zu sparen und den Schwerpunkt tief zu halten. Abgesehen von der Reling und zwei Rettungsbooten sind alle Bauteile selbst gefertigt worden. Das Promenadendeck belegte ich mit Streifen aus Naturholz furnier und imprägnierte es gegen Feuchtigkeit. Nachdem das Modell gespachtelt und lackiert war, wurden auf dem Oberdeck die seitlichen Glaswände erstellt, die dem Windschutz der Passagiere dienen. Die Sprossen der Wände werden durch Zierlinienband markiert. Zur Verschönerung des Modells stellte ich auf dem Oberdeck einige Figuren wie Tennisspieler, Badegäste, Fußgänger und eine exotische Musikkapelle auf.

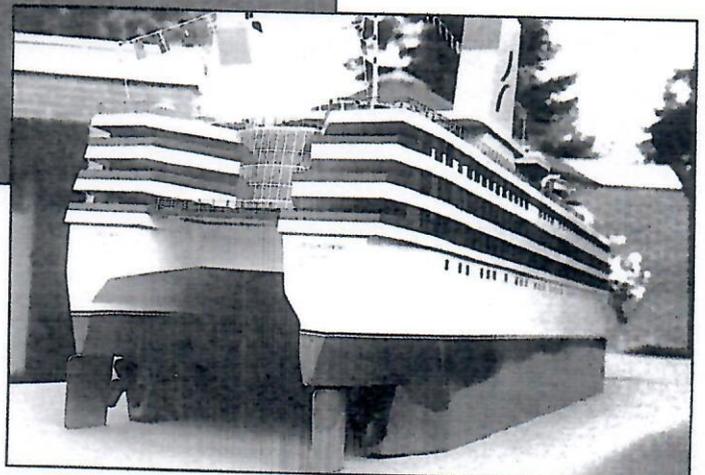


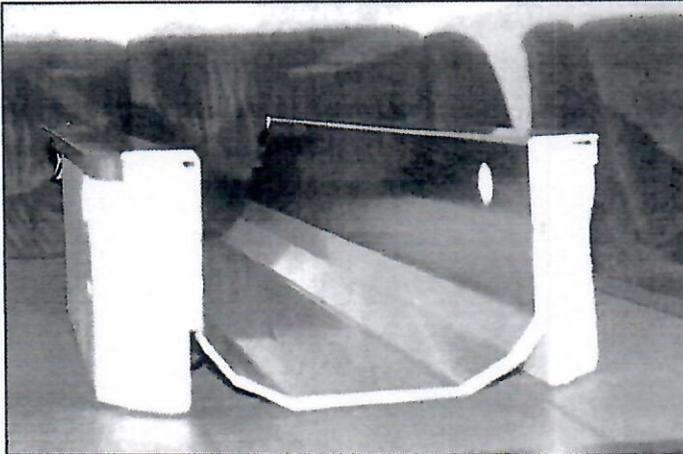
Bugansicht - futuristisch vom Kiel bis zur Mastspitze



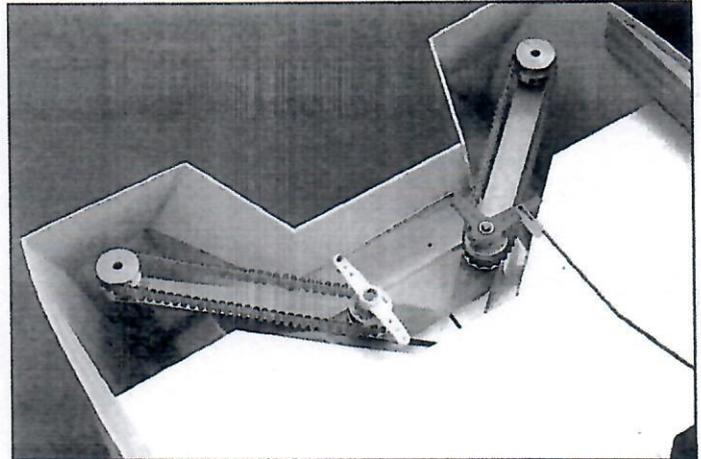
Die außergewöhnliche Rumpfform bestimmt die Optik dieses Schiffes. Bugstrahlruder sind wertvolle Manövriehilfen

In beiden Kat-Rümpfen ist je ein Antrieb mit Ruder installiert





Die gesamte Mittschiff-Sektion ist aus Alu-Blech abgekantet



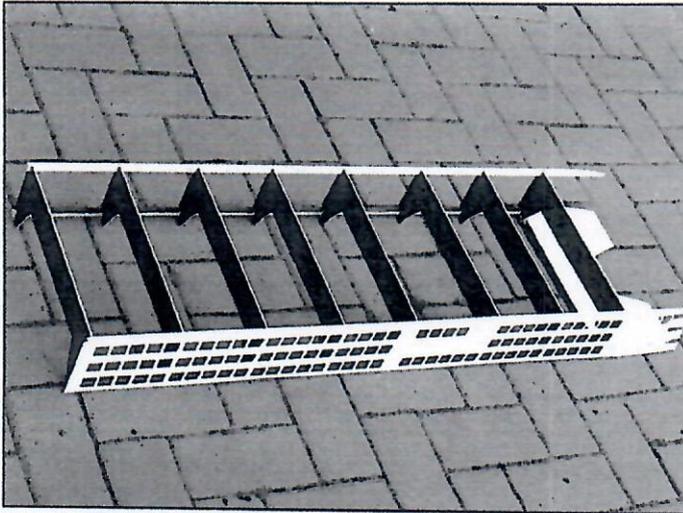
Die gekoppelte Ruderanlage

Von Mast zu Mast spannte ich Leinen mit insgesamt 60 verschiedenen Flaggen. Unser Sohn hatte diese mit dem Computer hergestellt. Er gab sich große Mühe, die Flaggen sauber und

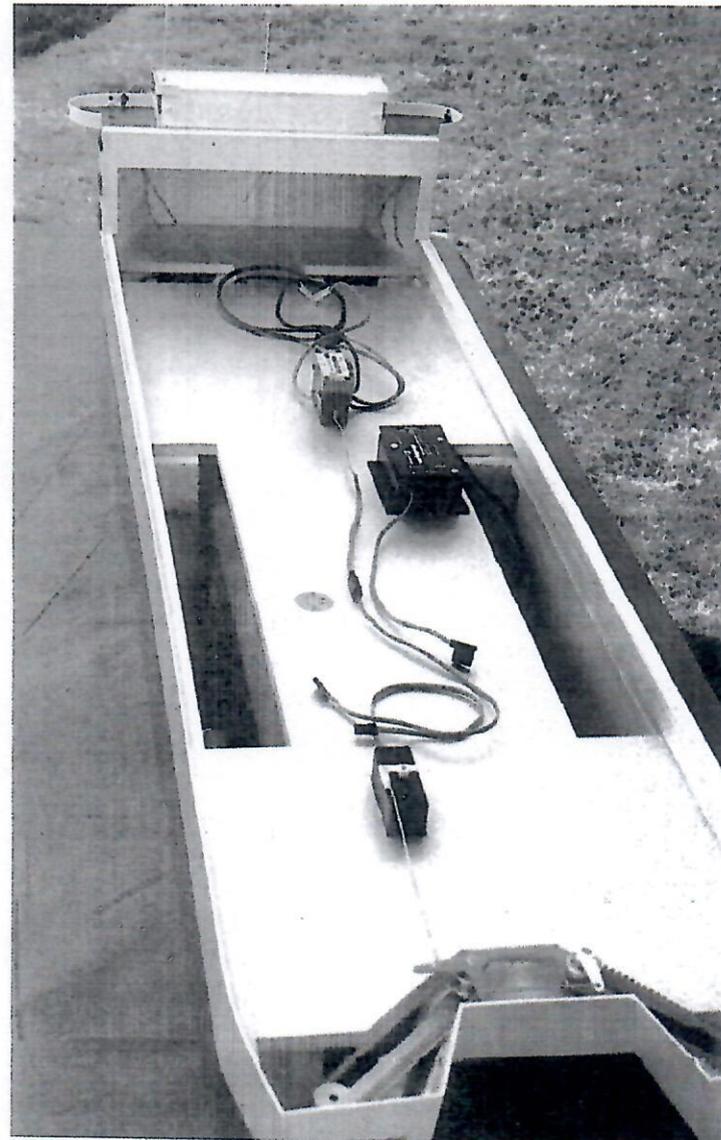
auch spiegelbildlich auszudrucken. Das Ergebnis war jedenfalls überwältigend.

Der Fahrbetrieb mit diesem Modell macht immer riesigen Spaß.

Das Schiff ist sehr wendig durch die getrennt steuerbaren Motoren und die Querstromanlagen. Außerdem wird nicht viel Energie verbraucht, um das Schiff zu bewegen: Ich vermu-



Der Aufbau ist durchgehend abnehmbar



Auf dem ersten Deck ist die Technik installiert

Technische Daten:

Zur Zeit größtes Doppelrumpfschiff der Welt

Original
 Vermessung: 20.295 BRT
 Länge: 131 m
 Breite: 32 m
 Baujahr: 1992
 Baukosten: 225 Mio. DM
 Antrieb: 4 Motoren mit 11340 kW
 Geschwindigkeit: 12,5 kn
 Drei Decks für 354 Passagiere

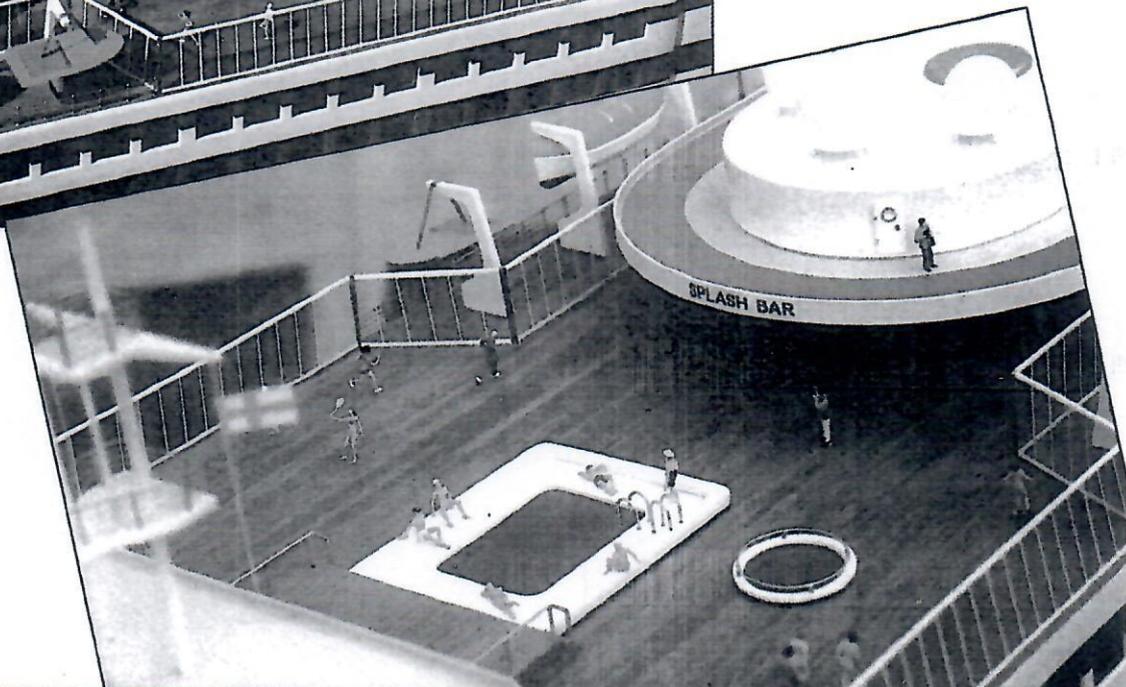
Modell
 Maßstab: 1:100
 Länge: 131 cm
 Breite: 32 cm
 Höhe ü.a.: 44 cm
 Gewicht: ca. 14 kg
 Bauzeit: ca. 1 Jahr
 Antrieb: 2 E-Motoren
 2 Querstromanlagen Ø 25 mm

te, daß das an den beiden schmalen Kufen liegt. Auch beim Modell weist somit die typischen, wichtigen Eigenschaften des Originals auf. Alles in allem ist die RADISSON DIAMOND ein Schiff der besonderen Art.



**Das
Sonnendeck
hinter der
Brücke**

**Die Jazz-Band
auf dem achteren
Sonnendeck
stimmt für das
abendliche
Barbecue ein**



**Pool und Splash Bar
mittschiffs laden zum
Verweilen ein**

