

Of all the ships that have sailed through history, few have had so much written about them as the H.M.S. Bounty.

Bound on a seemingly peaceful mission of transplanting breadfruit trees from Tahiti to the Virgin Islands, the Bounty became the stage on which was acted one of the most famous mutinies in maritime history.

The BOUNTY was not designed as a man-of-war, but rather was built for the merchant service, and later was assigned to the Royal Navy. Her carrying capacity made her ideal for the trip to the South Pacific. She was launched as the *Berthia*, but was renamed *Bounty* when she went into naval service. Her tonnage is given as 213, her length as just over 90 feet, and her beam as 24 feet. She sailed on her fateful voyage from Spithead on the afternoon of November 28th, 1787, with Lieutenant William Bligh in command, but contrary winds in the Channel forced a return to port, which put the sailing date off until December 23. Bligh, a strict officer, excellent and experienced navigator, lost no time in making clear to the crew of 45 men that this was to be no pleasure cruise. He immediately cut the ration of bread by one-third. This he said was because of the uncertainty concerning the length of the voyage. Other rations, however, remained the same. Bligh had also made provisions for the entertainment of the crew. He set aside time after four o'clock each evening for entertainment and dancing, feeling that "some time for relaxation and mirth is absolutely essential."

However pleasant this might seem, there were already the seeds of discontent in evidence. On the 30th of November Bligh ordered a case of pork opened before sailing, and had sent pork as well as cheese to his home. He, however, at this time held the crew responsible for the petty thefts. This was the first of many incidents that led up to the final mutiny that took place on the 28th of April, 1789.

The *Bounty* had, after many months of hard sailing, and several floggings of crew members, made port at Tahiti on the 26th of October, 1788. Bligh was not aware that the breadfruit trees could not be safely transplanted at that time of year. He therefore could do nothing but wait for the time to arrive. This was, of course, not too hard for the sea-weary crew to take. The happy and easy life of this island was as close to paradise as many of them would ever get. And they made the most of it. Here they remained until April 4, 1789.

At sunset on the 4th day of April, the *Bounty* made sail and left Tahiti. The breadfruit trees had been loaded, and Bligh was headed for the Virgin Islands, where the trees would be unloaded. The crew was reluctant to leave the island, where they had been treated royally, and where they had all made friendships that were hard to dissolve. Once at sea, troubles again arose between Bligh and the crew. Bligh ruled with a heavy hand. Rations were cut, more floggings, and the seamen yearned for the peaceful charms of the island they had recently left.

Just before sunrise on the 28th day of April, Mr. Fletcher Christian, Master's Mate,

H.M.S. BOUNTY WITH SAILS

PRINTED IN GERMANY BY REVELL PLASTICS GMBH, BUNDE

H-318-3800 © 1971 BY REVELL INC.



and acting lieutenant, along with several other seamen, went to Bligh's cabin, awakened him and forced him to deck. Here they announced that the ship had been seized, and was being taken back to Tahiti. It was decided that Bligh and all that were faithful to him were to be put out in the *Bounty's* launch, given some supplies and allowed to take their chances with the sea.

Little hope was held among the castaways that they would ever see land again. They did not, however, reckon with Bligh's determination. He had vowed to bring the mutineers to justice. Thus began one of the most outstanding voyages in all the history of the sea. Forty-one days later, after having covered 3,618 miles of open water, Bligh brought the battered launch into the harbor of Timor, which is an island west of New Guinea, and northwest of Australia. Of the nineteen men who had been set adrift, twelve eventually reached England. Certainly a demonstration of bulldog tenacity, and a high degree of ability on the part of Bligh, to whom the total credit must go for the success of the trip. The mutineers sailed in the *Bounty* on a course south by west, and arrived at the island of Toobouai, about 450 miles southwest of Tahiti. They found the natives here very hostile, and a course was set for Tahiti, which was reached on the sixth of June.

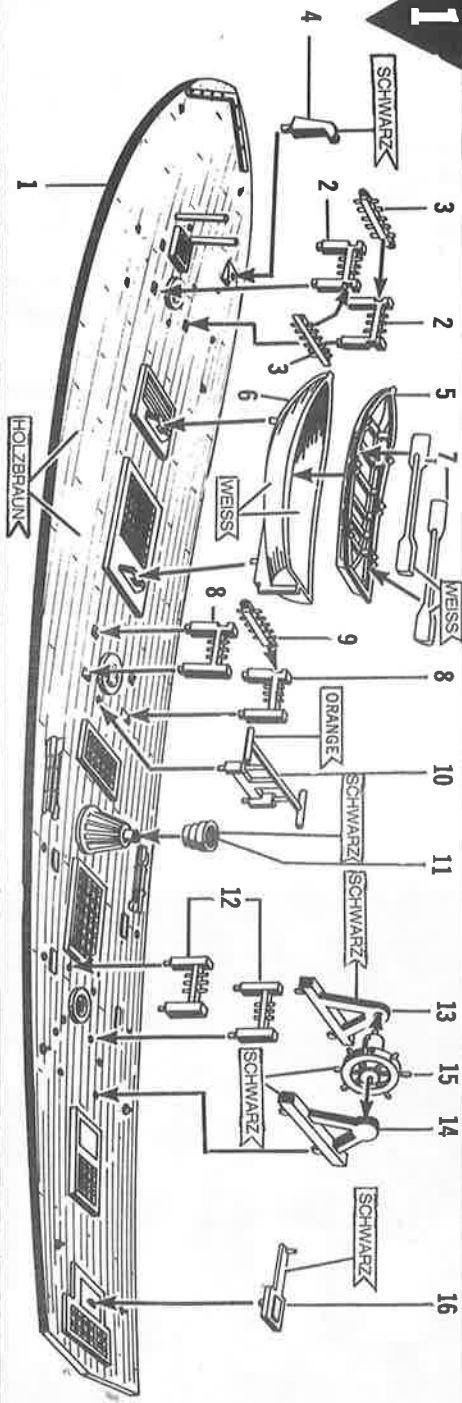
Christian, who had taken command of the vessel was still anxious to settle on one of the outer islands, and made plans to take the boat to sea as soon as possible. Having taken on supplies, the *Bounty* again sailed for Toobouai where Christian was determined to settle. When they arrived at that island the second time the natives were more friendly, and the mutineers went ashore and began to construct a fortress. However, unrest among the crew, as well as trouble with the natives, sent the boat again back to Tahiti. From here Christian took the ship and what were left of his faithful followers, and sailed for whatever sanctuary they could find. Christian, who was perhaps the only one who really appreciated Bligh's abilities as a navigator, was aware that there was a good possibility that Bligh would reach England. He was also aware that Bligh would surely be back to bring in the mutineers, if he did manage to get to England. He therefore was anxious to settle in a place far off the normal path of ships.

Christian sailed from Tahiti on the 23rd of September, 1789 with twenty-eight people aboard the *Bounty*. This group comprised natives, men and women, as well as what was left of the *Bounty's* crew. They did not know their destination. For that matter the world had no knowledge of what did actually happen to the *Bounty* until February 1808, when an American ship, *Topaz*, touched at the remote Pitcairn Island, and the final chapter of the *Bounty* was unfolded.

Most of the mutineers died violent deaths on Pitcairn. Some at the hands of the natives, some by the hands of their comrades. One man of the crew survived until 1829. The *Bounty* was buried, to escape discovery, at Pitcairn Island on the 23rd of January, 1790. Thus ended the turbulent history of one of the sea's most famous ships, H.M.S. *Bounty*.

GENERAL INSTRUCTIONS:

1. This kit is molded of styrene plastic. Revell Cement and Paints are made especially for use with this material.
2. Always fit parts together to be assured of proper assembly before cementing.
3. Before assembling, paint parts as indicated _____, and allow to dry. An antique, or weathered, effect may be obtained by treating the part being painted with a "wash" made by thinning paint with turpentine. Avoid spilling cement, or paint, on clothing or furniture.
4. All parts are numbered for easy identification, or the numbers are engraved on the bar next to the part. Carefully remove each part from the bar only when that part is to be used.
5. Each step of the instructions has a parts list. The parts list gives the identification number of the part, the correct name of the part and the quantity.
6. Use of the following tools and materials will simplify construction of this model:
MODEL BUILDER'S KNIFE AND BLADES — scraping and trimming.
SMALL FILES — finishing and fitting.
FINE SANDPAPER AND STEEL WOOL — finishing and fitting.
SMALL PAINT BRUSHES — painting and cementing.
TWEEZERS — construction and rigging.
SCISSORS — rigging.
CLOTHES PINS — clamping.
MASKING TAPE — holding and painting.
TURPENTINE — cleanup and antiquing.

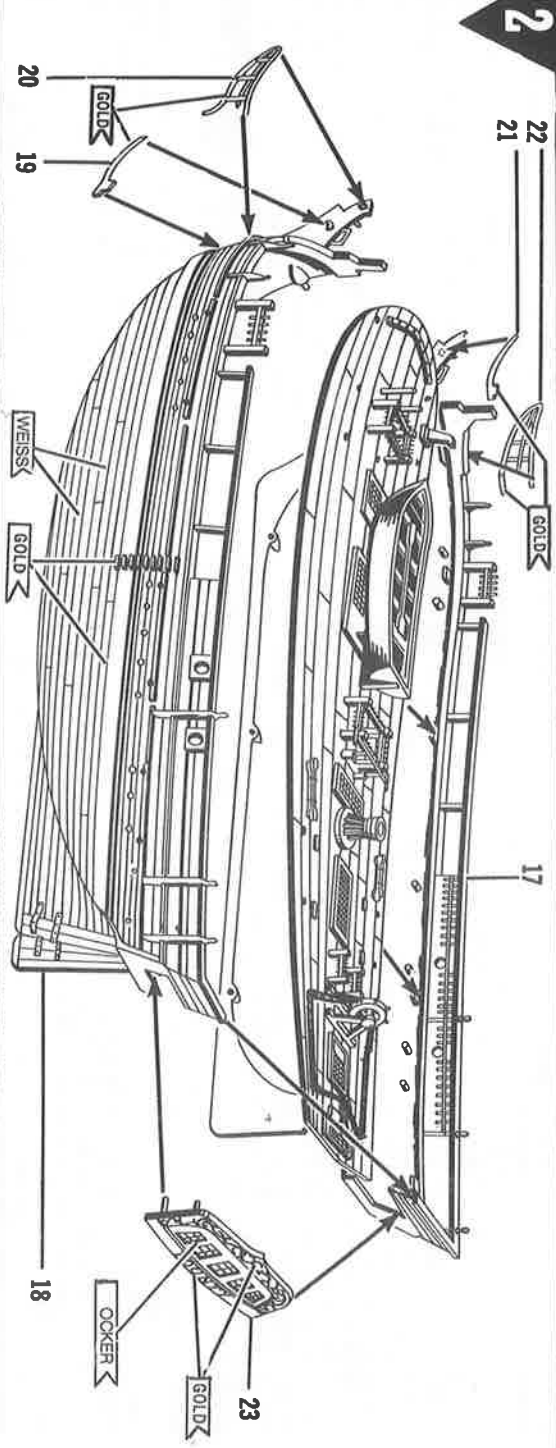


PARTS LIST

1. MAIN DECK
2. FORE FIRE-RAIL SUPPORTS (2)
3. GALLEY STACK
4. LONG BOAT OAKS (2)
5. MAIN FIRE-RAIL SUPPORTS (2)
6. BILGE PUMP
7. GAS-TAN CAP
8. MIZZEN FIRE-RAILS (2)
9. WHEEL FORWARD SUPPORT
10. WHEEL AFT SUPPORT
11. SHIPS WHEEL
12. TILLER

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

Into Part 1 cement (2) Parts 2, 3 and Part 4. Next cement Part 5 into Part 6 and into this assembly (2) Parts 7. Cement the completed Long Boat onto the Deck locators. Cement into positions as shown (2) Parts 8, 9, 10 and 11 and (2) Parts 12. Now cement Parts 13 and 14 into the Deck, locating Part 15 between them as shown. Cement Part 16 into place.

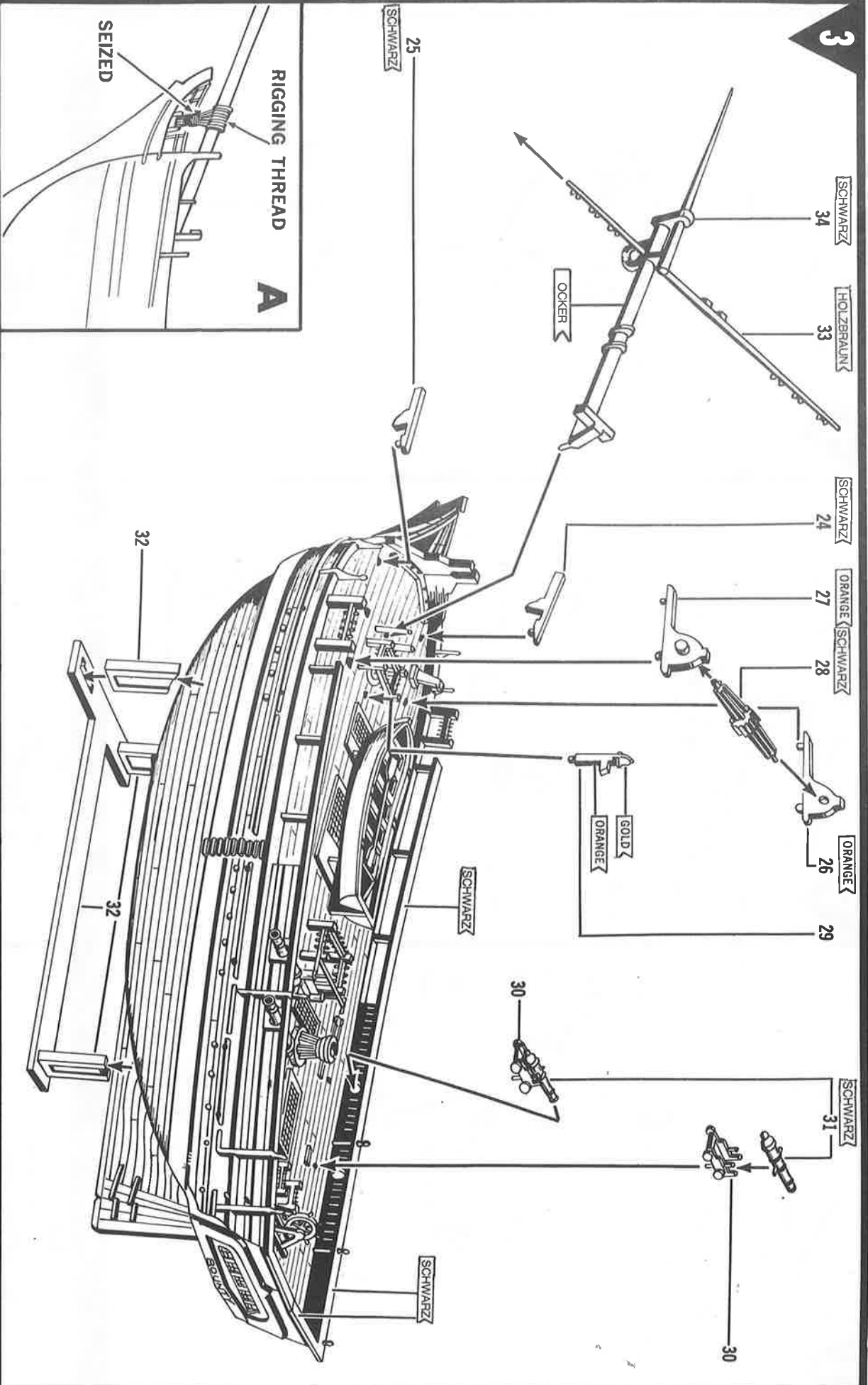


PARTS LIST

17. HULL (STARBOARD HALF)
18. HULL (PORT HALF)
19. LOWER HEAD RAIL (PORT)
20. UPPER HEAD RAIL (PORT)
21. LOWER HEADRAIL (STARBOARD)
22. UPPER HEADRAIL (STARBOARD)
23. TRANSOM

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

Before proceeding with this step, connect the Tiller to the Ship's Wheel. Use the black rigging thread, cementing it around the pins on the Deck as shown. Apply cement to the right hand edge of your Deck and locate into Part 17. Note that the Deck positions on the locating pads and underneath the ledge which runs along the Hull. Now carefully cement together Parts 17 and 18. Next cement into place as shown Parts 19 through 23.

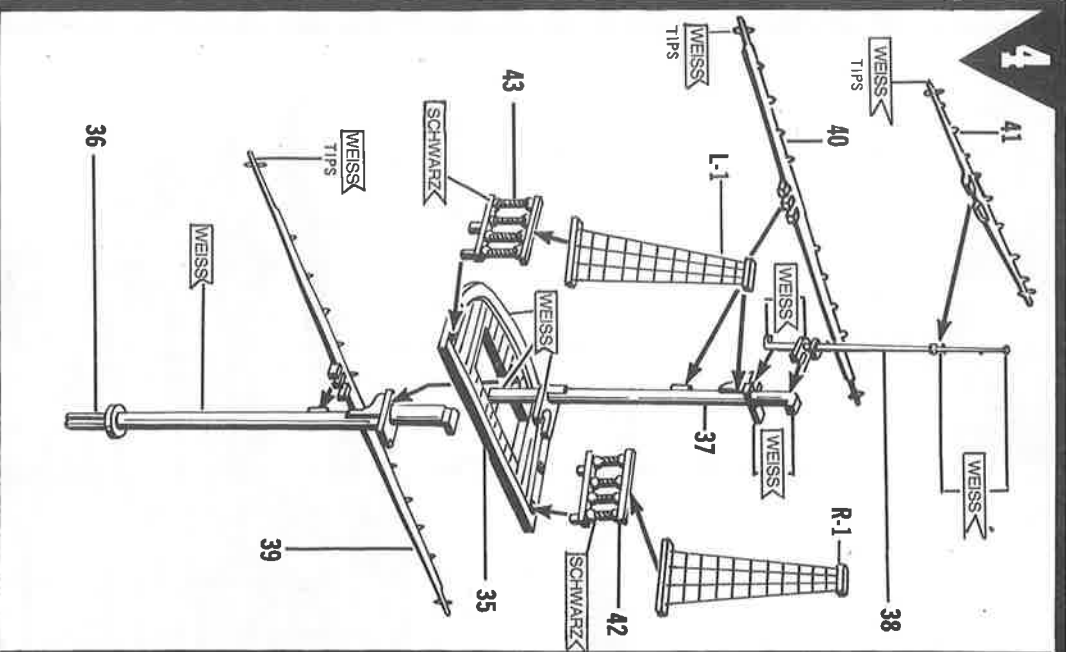


PARTS LIST

- 24. CATHEAD (STARBOARD)
- 25. CATHEAD (PORT)
- 26. WINDLASS BITT (STARBOARD)
- 27. WINDLASS BITT (PORT)
- 28. WINDLASS
- 29. SHIPS BELL
- 30. GUN CARRIAGES (4)
- 31. GUN BARRELS (4)
- 32. SHIPS STAND (4)
- 33. SPRITSAIL YARD
- 34. BOWSPRIT

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

Cement into place Parts 24 and 25. Now cement Parts 26 and 27 to the Deck with Part 28 located between them as shown. Next cement in position Part 29 and (4) Parts 30. Now position (4) Parts 31 through the Hull Gun Ports, locate and cement to the Gun Carriages. Next cement the four pieces of Part 32 together and to the Hull as shown. Now slide Part 33 through the slotted hole in Part 34 until pins locate the Spritsail Yard in a central position. Turn the Yard until the pins hit the stop on the Bowsprit, then cement. Position and cement the Bowsprit into place. Refer now to drawing "A" for the rigging of the Bowsprit Gamm-morning. Use the Black rigging thread.

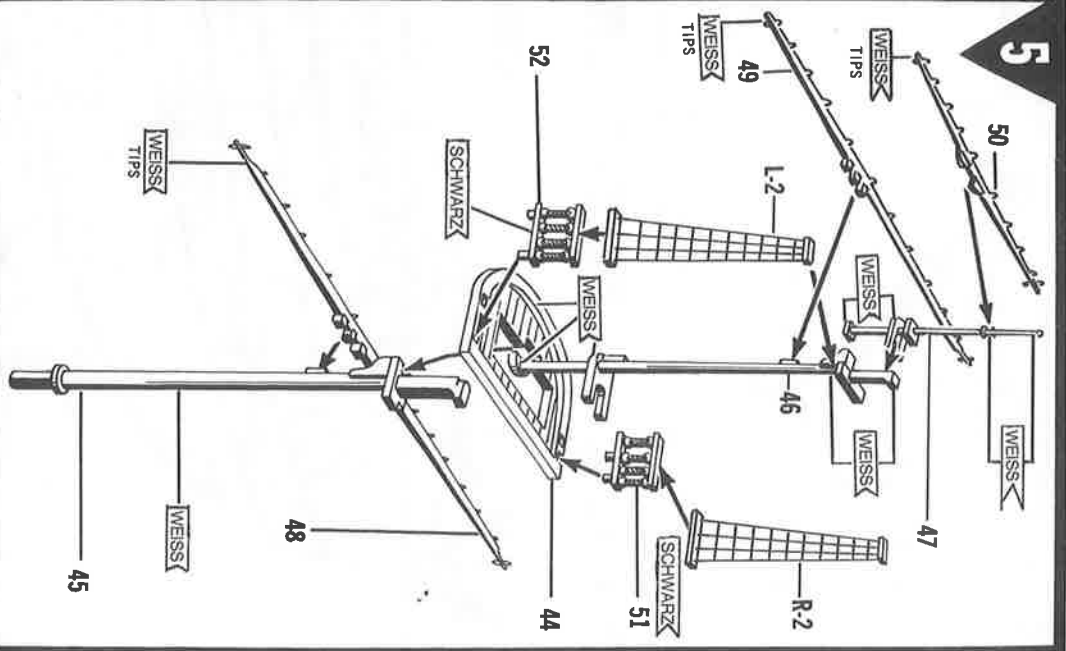


PARTS LIST

- 35. FORE TOP
- 36. FOREMAST
- 37. FORE TOPMAST
- 38. FORE TOPGALLANT MAST
- 39. FOREYARD
- 40. FORE TOPSAIL YARD
- 41. FORE TOPGALLANT YARD (STARBOARD)
- 42. FORE UPPER DEADEYES (PORT)
- R-1. FORE TOP RATLINES
- L-1. FORE TOP RATLINES

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

Assemble Parts 35 through 43. Complete assembly by installing Ratlines (R-1) and (L-1).

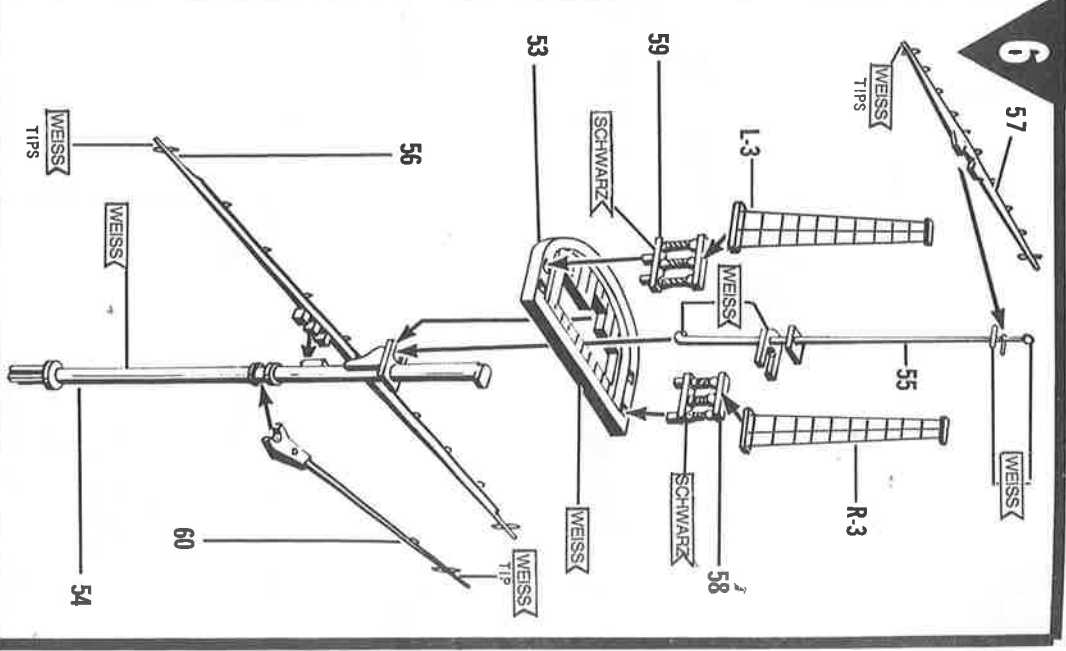


PARTS LIST

- 44. MAIN TOP
- 45. MAINMAST
- 46. MAIN TOPMAST
- 47. MAIN TOPGALLANT MAST
- 48. MAIN YARD
- 49. MAIN TOPSAIL YARD
- 50. MAIN TOPGALLANT YARD (STARBOARD)
- 51. MAIN UPPER DEADEYES (PORT)
- R-2. MAIN TOP RATLINES
- L-2. MAIN TOP RATLINES

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

Assemble Parts 44 through 52. Complete mast assembly by installing Ratlines (R-2) and (L-2).

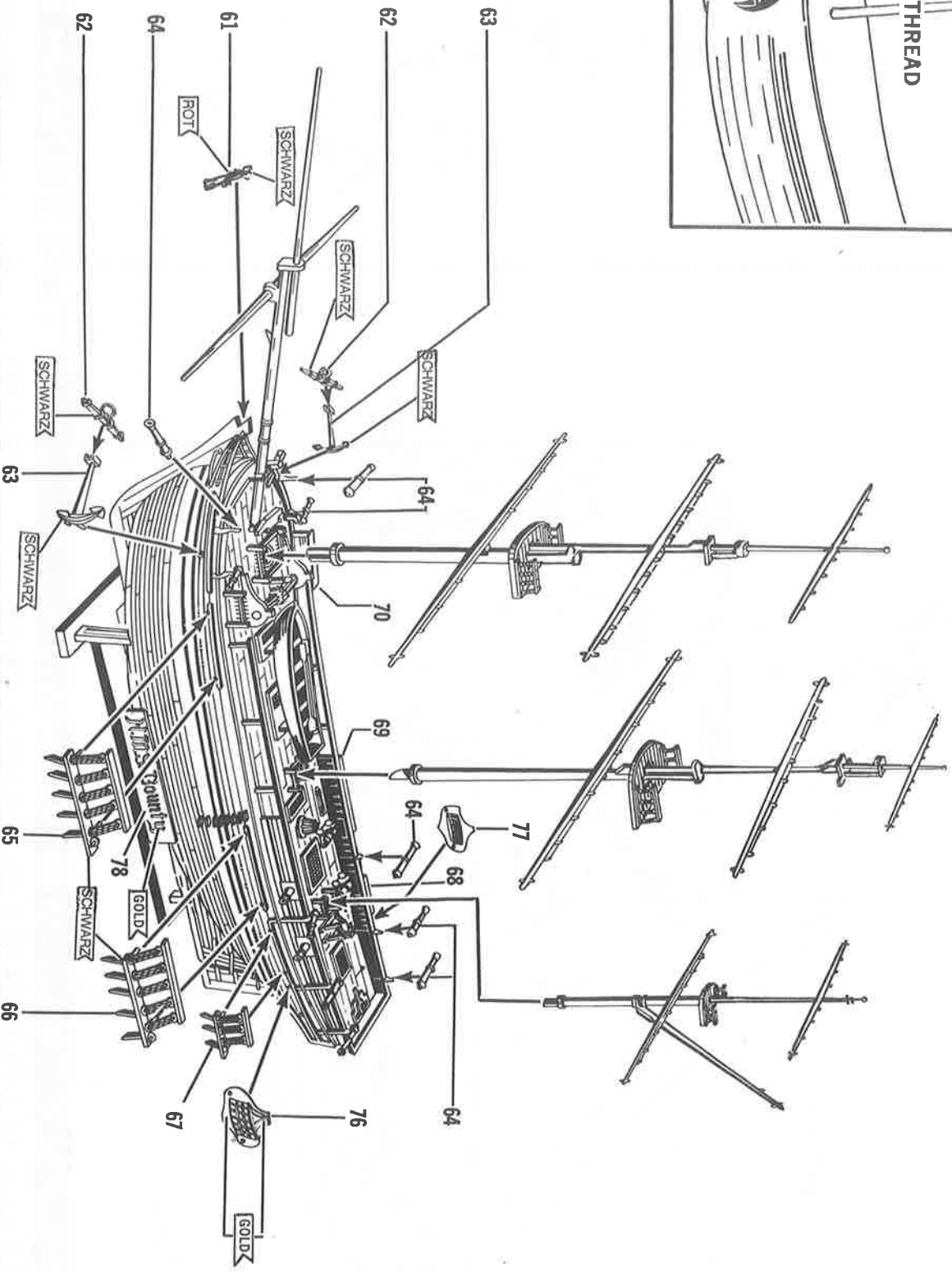
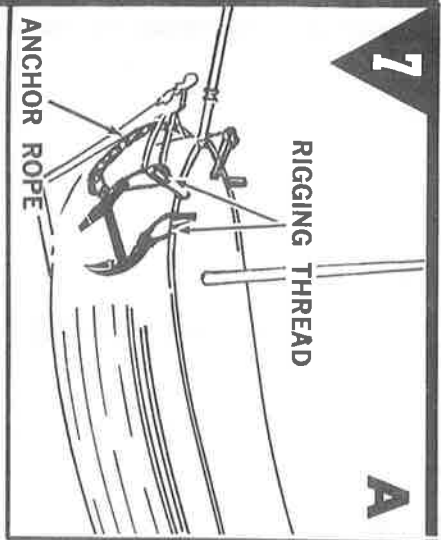


PARTS LIST

- 53. MIZZEN TOP
- 54. MIZZENMAST
- 55. MIZZEN TOPMAST
- 56. MIZZEN YARD
- 57. MIZZEN TOPSAIL YARD
- 58. MIZZEN UPPER DEADEYES (STARBOARD)
- 59. MIZZEN UPPER DEADEYES (PORT)
- 60. SPANKER GAFF
- R-3. MIZZEN TOP RATLINES
- L-3. MIZZEN TOP RATLINES

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

Assemble Parts 53 through 60. Complete mast assembly by installing Ratlines (R-3) and (L-3).

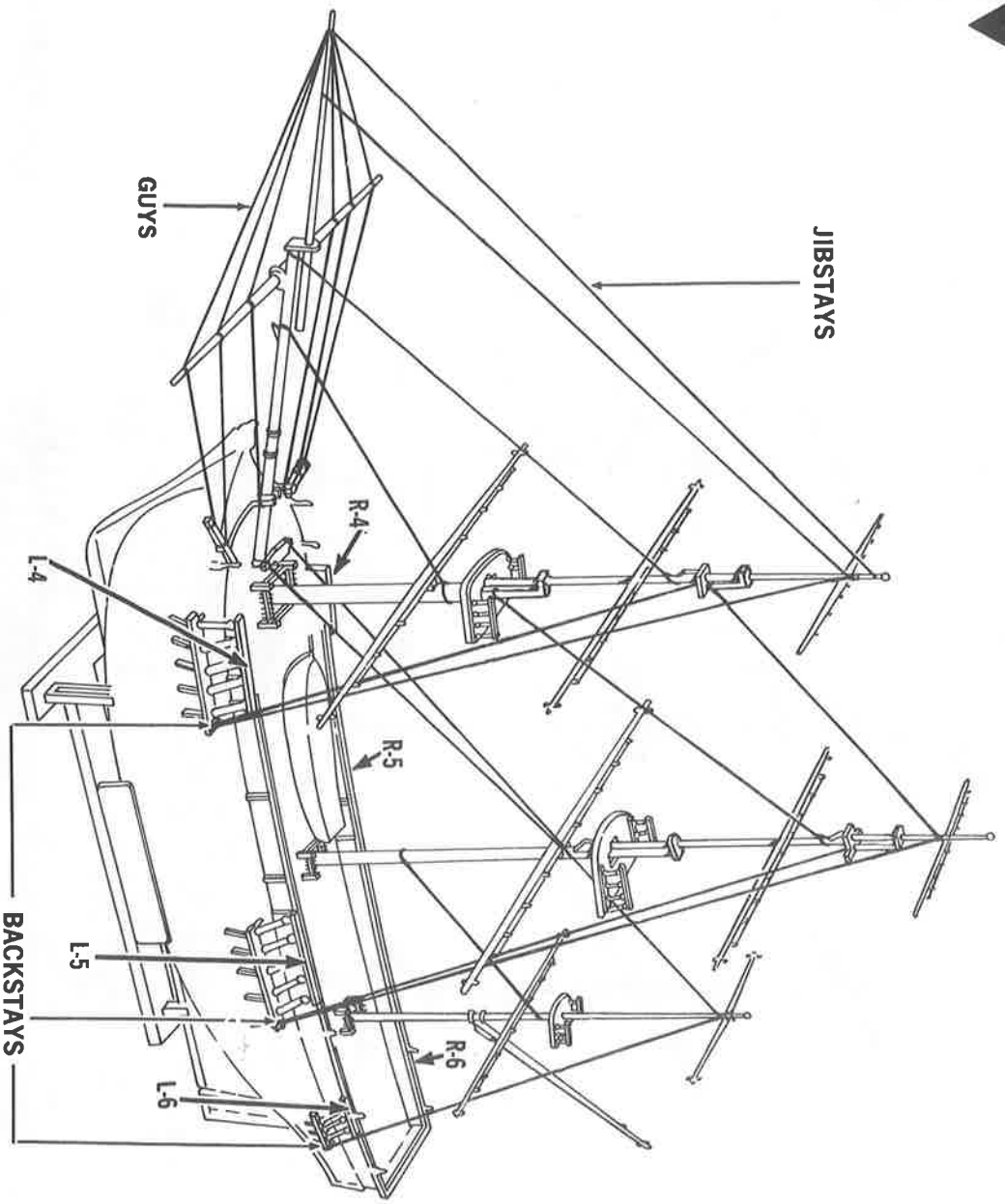


PARTS LIST

- 61. FIGUREHEAD
- 62. ANCHOR STOCK (2)
- 63. ANCHOR (2)
- 64. CARROMADES (10)
- 65. FORE LOWER DEADEYES (PORT)
- 66. MAIN LOWER DEADEYES (PORT)
- 67. MIZZEN LOWER DEADEYES (PORT)
- 68. MIZZEN LOWER DEADEYE (STARBOARD)
- 69. MAIN LOWER DEADEYE (STARBOARD)
- 70. FORE LOWER DEADEYE (STARBOARD)
- 71. CABIN WINDOWS (PORT)
- 72. CABIN WINDOWS (STARBOARD)
- 73. CABIN WINDOWS (STARBOARD)
- 74. CABIN WINDOWS (STARBOARD)
- 75. CABIN WINDOWS (STARBOARD)
- 76. CABIN WINDOWS (STARBOARD)
- 77. CABIN WINDOWS (STARBOARD)
- 78. NAMEPLATE

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

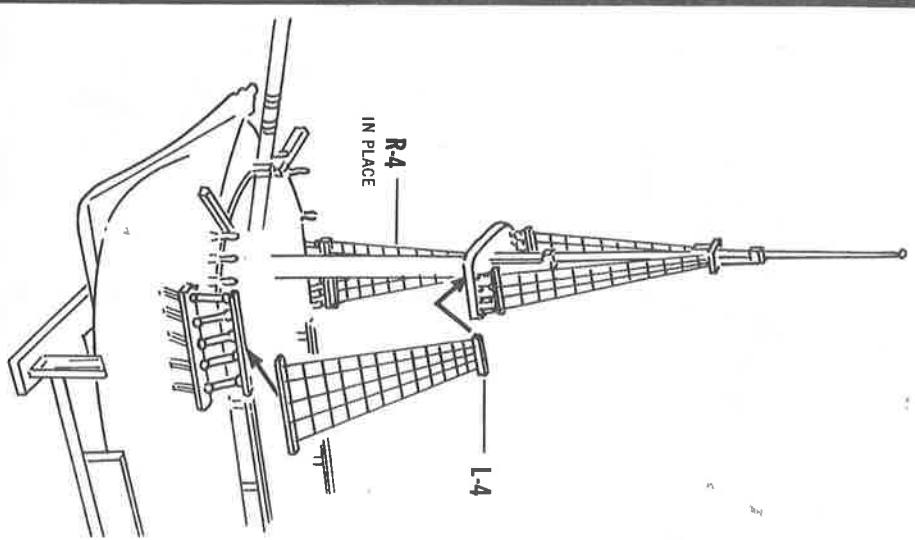
Cement Part 61 into place. Now assemble and cement together (2) Parts 62 to (2) Parts 63. Refer to Drawing "A" for the positions and rigging of anchors to your model. Next cement in position as shown (10) Parts 64, Parts 65 through 70 and Parts 76 and 77. Now carefully cement into place your Mast assemblies and to either the Starboard or Port side, whichever you prefer, Part 78.



STANDING RIGGING

Two colors of thread, Black and Jute, are provided in this kit. The Standing Rigging, which supports the Masts, etc., was not movable and usually coated with black tar, to protect them from the elements; therefore, use the Black thread for installation of your Standing Rigging. Commence rigging with the Jibstays, which are the Stays from the Bowsprit and Jib-boom to the Foremast. Start with the lower Stay and work upward, pulling the rigging tight, but not so taut that the Masts are bent out of alignment. Proceed in the same manner with the Main and

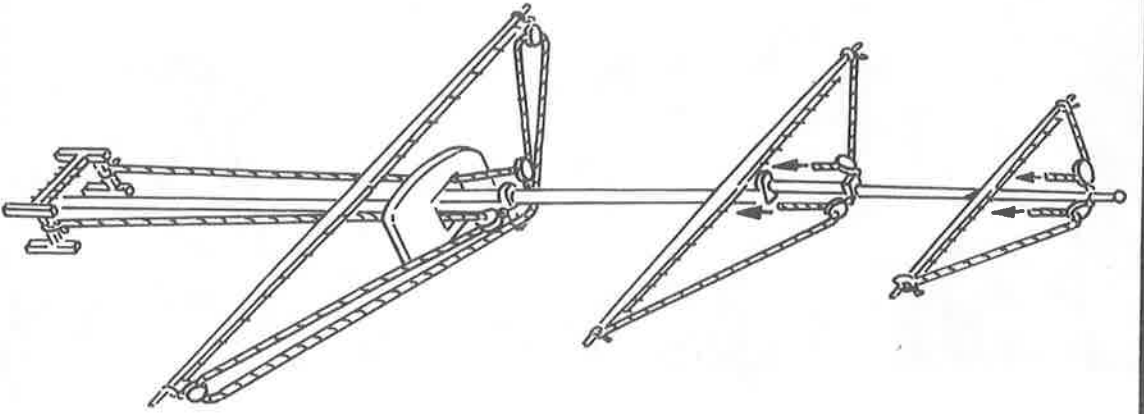
A



TYPICAL RATLINE INSTALLATION

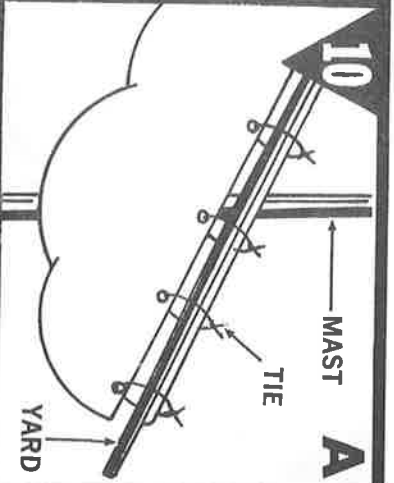
Install LOWER RATLINES as shown in this drawing. (R-4) and (L-4) at FOREMAST. (R-5) and (L-5) at MAINMAST and (R-6) and (L-6) at MIZZENMAST.

Mizzenmast Fore and Aft Stays which run between the three Masts. Return now to the Bowsprit and rig the Bowsprit Guys. Refer to the small diagram "A" for a typical Mast showing the Shrouds and Ratlines in position. Finally, to complete the Standing Rigging, install the Backstays to both the Port and Starboard Deadeyes. Note that the illustration shows them on the Port side only for clarity.



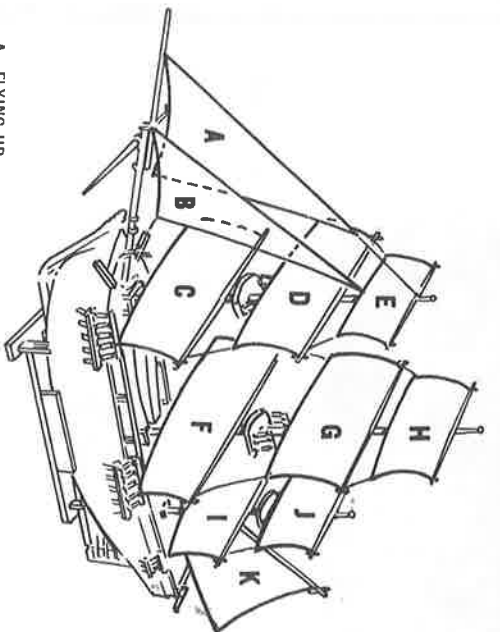
LIFTS

The Running Rigging is used for the working and control of the Sails and Yards; therefore, it was movable and not tarred. Use the Jute colored thread.
 This illustration shows the Lifts on a typical mast. Start with the Fore Lower Yard; attach four rigging blocks and rig as shown, tying off your thread to the belay pins on the Deck Fitterail. Use only two blocks for each of the upper yards and rig as shown, passing the end of the thread down through the Mast Top as denoted by arrows, and tying to the belay pins as before. Repeat this procedure for the Main and Mizzen Masts.

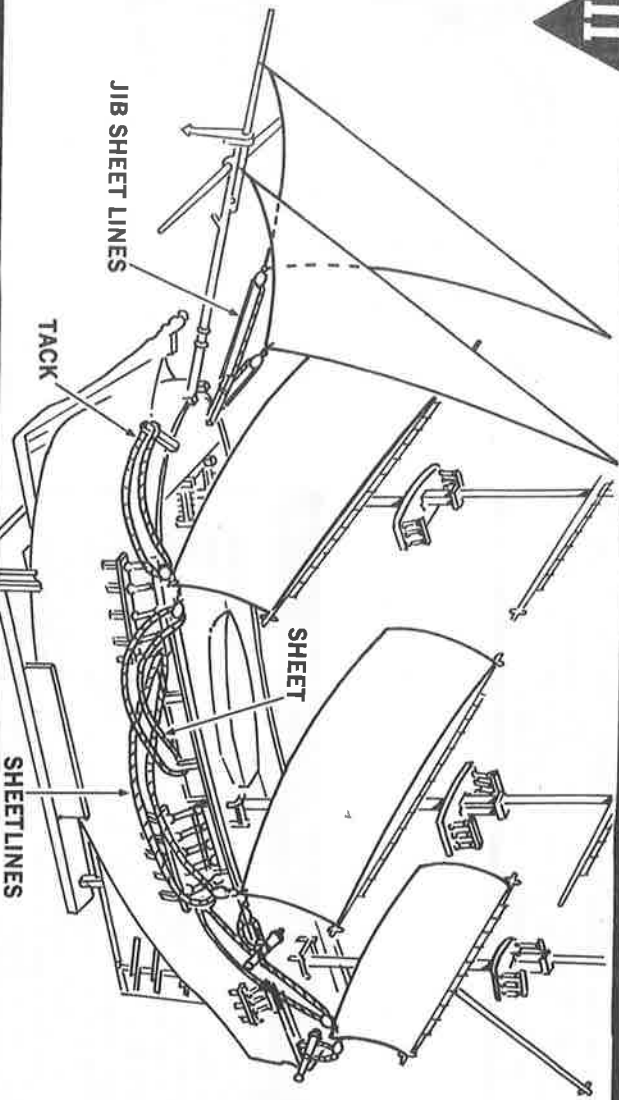


SAIL LAYOUT

If you wish to age your sails, apply a thin "wash" of green paint. Highlights may be obtained by rubbing appropriate areas with pure turpentine. Use "wash" and turpentine sparingly and practice on excess sail material before applying to molded sails. When dry, carefully cut Sails from the sail sheet, follow the Sail Plan and attach with rigging thread as shown in diagram "A."



- A FLYING JIB
- B JIB
- C FORESAIL
- D FORE TOPSAIL
- E FORE TOPGALLANT SAIL
- F MAINSAIL
- G MAIN TOPSAIL
- H MAIN TOPGALLANT SAIL
- I MIZZENSAIL
- J MIZZEN TOPGALLANT SAIL
- K SPANKER



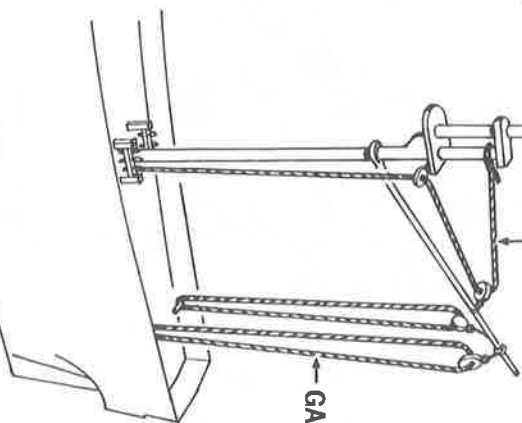
LOWER SHEET AND TACK

Carefully tie the two rigging blocks to each of the Fore, Main and Mizzen Sails as shown. Now install the Sheet and Tack lines, running them

outside the Ratlines. Repeat on the Starboard side of the ship. Now add the Jib Sheet Lines as shown.

12

GAFF HALYARD



GAFF VANGS

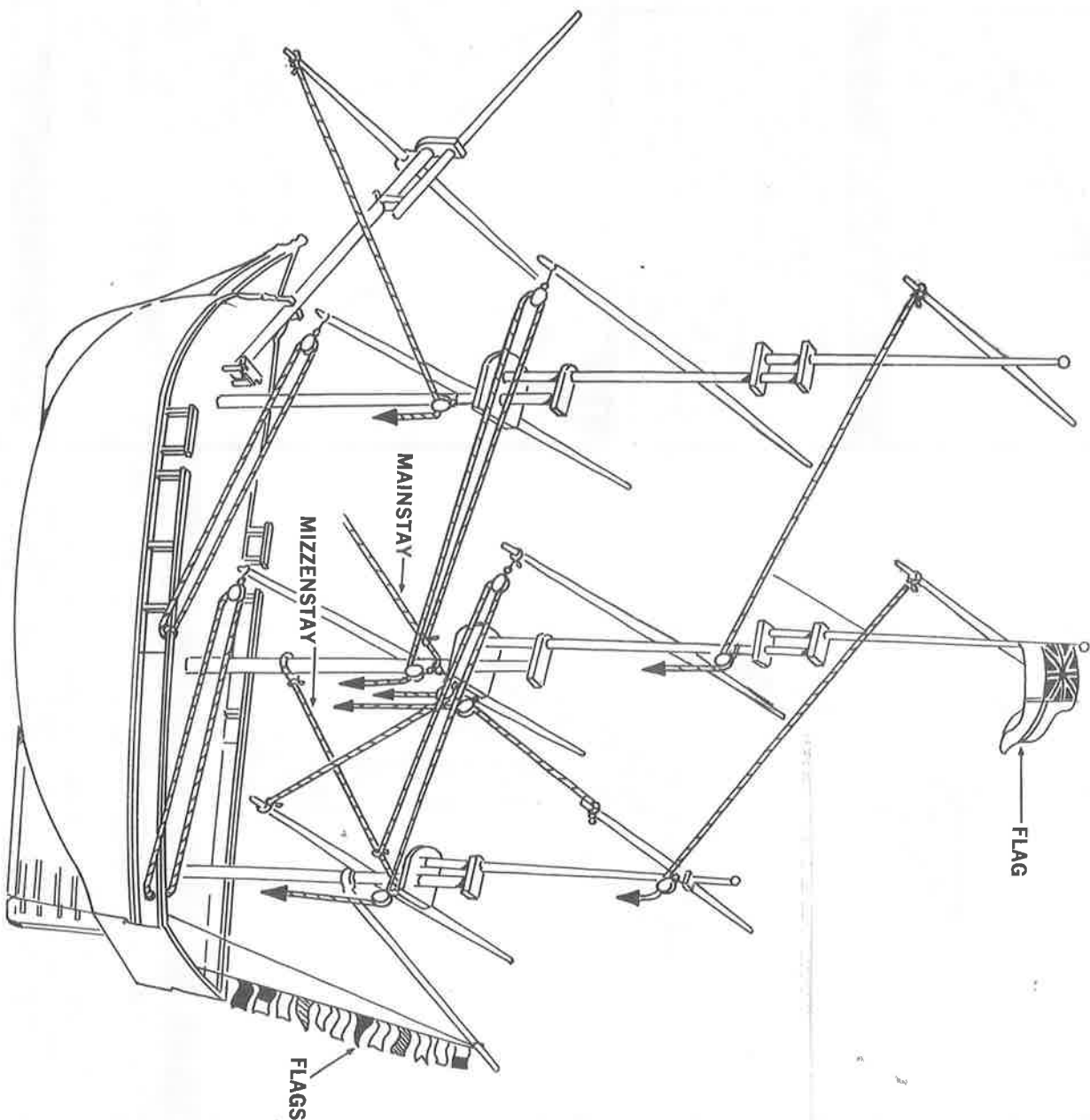
GAFF HALYARD & VANGS

Attach three rigging blocks to the Sparker Gaff and one to the Mizzen Top as shown. Now install the rigging, tying off the Halyard to the Mizzen Fiterail and the Vangs to the pins on each side of the Hull. Note that the Sparker Sail is omitted for clarity.

BRACES

Attach rigging blocks as shown. Commence installation of Braces with the Spritsail Brace. Attach thread to the Spritsail Yard, lead through the rigging block and downwards from the arrow to tie off at the Fiterail. This diagram shows the Braces only on the Port side, install on the opposite side in the same manner. Continue with the Fore Braces, starting with the Lower Yard and working upwards. Note that the Fore Topsail Yard Braces start from the Mainstay and likewise the Main Topsail Yard Braces start from the Mizzenstay. All arrows indicate ends lead down and tie off at respective Fiterails. Now cut the Flags from the Flag Sheet and attach to the Gaff Vangs and Mainmast as shown. Finally to complete your model, paint and cement in position where desired the crew Parts 71 through 75.

13



FLAG

FLAGS

PREVIOUS RIGGING AND SAILS OMITTED FOR CLARITY.

Bauanleitung für

H.M.S. Bounty

Wichtig: Erst lesen — dann bauen

1. Dieses Modell wurde aus Styrene Plastic hergestellt, benutzen Sie deshalb nur Revell Typ (S) Cement, der besonders für dieses Material hergestellt wurde. Keinen Klebstoff oder Farbe an Augen, Kleidung oder Möbel kommen lassen.
2. Mit dem Klebstoff sehr sparsam umgehen, denn jeder herunterlaufende Tropfen kann irgendwelche Einzelteile beschädigen.
3. Teile immer erst zusammenfügen, dann erst kleben.
4. Vor dem Zusammenbau alle mit „Black“ gekennzeichneten Teile anmalen und trocknen lassen. Ein antiker oder verwitterter Effekt kann erzielt werden, wenn man nach dem Anmalen das Teil „wäscht“, dieses wird durch verdünnen der Farbe mit Terpentin erreicht.
5. Überschüssiges Plastik an den einzelnen Teilen vor dem Zusammenbau vorsichtig mit Feile oder Messer entfernen. So passen die Teile einwandfrei aneinander, und bewegliche Teile bewegen sich leichter.
6. Zur leichteren Erkennung sind alle Teile numeriert bzw. mit unmittelbar in der Nähe eingravierten Zahlen versehen. Jedes Teil nur wenn es benötigt wird, von der Stange lösen, und zwar in der Reihenfolge der Montage. Mit Teil 1 beginnen, es an Teil 2 kleben usw.
7. Alle Teile wie angegeben anstreichen und vor dem Zusammenbau gut trocknen lassen.

Bitte beachten: Zur Klarheit des Bildes sind auf den Abbildungen einige Einzelheiten der Teile nicht angegeben. Zum Bemalen des Modells bitte die entsprechenden Farbvorschläge in den kleinen Fähnchen beachten.

Kleine Teile anmalen bevor sie vom Spritzling entfernt werden.

Mit den helleren Farben beginnen.

Die Farbe dort abkratzen wo Klebstoff benutzt werden soll, da dieser nicht auf Farbe klebt.

Benötigtes Werkzeug:

Messer und Feile, zum Feilen und Lösen der einzelnen Teile.

Pinzette, zum Halten und Aufheben der kleineren Teile.

Zahnstocher, Pinsel oder Nadel, zum Auftragen des Klebstoffes.

Tesa-Film und Wäscheklammern, zum Festhalten der Teile bis sie trocken sind.

Zusammenbau

Baustufe 1

1. In das Deck (1) 2 Fockmast-Nagelbänke (2) einkleben.
2. Nun in die vorgesehenen Stellen 2 Querhölzer (3) und den Kombüsen-Schornstein (4) kleben.
3. In das Rettungsboot (6) die Ruderbänke (5) kleben und 2 Ruder (7) auf diese kleben.
4. Das komplette Ruderboot (6) auf die Stelle gemäß der engl. Anleitung auf das Deck kleben.
5. In die angezeigten Stellen 2 Nagelbänke (8) für den Großmast kleben und mit zwei Querhölzern (9) versehen.
6. Die Sodpumpe (10) und das Gangspill (11) und noch die 2 Nagelbänke (12) in die bezeichneten Positionen kleben.
7. Dann die vordere und hintere Steuerradhalterung (13 und 14) in das Deck kleben und das Steuerrad (15) zwischen die Halterungen schieben, wie angezeigt, und bevor der Klebstoff trocken ist.
8. Die Ruderpinne (16) in die dafür vorgesehene Stelle einkleben.

Baustufe 2

1. Vor Beginn dieser Baustufe die Ruderpinne (16) mit dem Steuerrad (15) mittels schwarzem Takelagegarn befestigen, das um die Stifte auf dem Deck, wie angezeigt, geklebt wird.
2. Klebstoff an den rechten Rand Ihres Decks und in die Steuerbordhälfte des Rumpfes (17) fügen. Darauf achten, daß das Deck auf den vorgesehenen Stützen und unterhalb des vorstehenden Randes liegt, welcher um den Rumpf läuft.
3. Nun sorgfältig Steuerbord (17) und Backbord (18) Rumpfhälften zusammenkleben.
4. Dann die untere Reling (19) und auch die obere Reling (20) links an den Bug kleben. Des weiteren ist die untere und obere Reling (21 und 22) rechts am Bug zu befestigen.
5. Schließlich wird das Querholz (23) (Fläche hinten am Schiff) angebracht. Lassen Sie alles trocknen.

Baustufe 3

1. Ankerbalken Steuerbord und Backbord (24 und 25) einkleben.
2. Nun werden die Ankerwindenstützen Steuer- und Backbord (26 und 27) mit der Ankerwinde (28) dazwischen auf das Deck geklebt.
3. Die Schiffsglocke (29) an die vorgesehene Stelle kleben und ebenso die 4 Kanonenlafetten (30).
4. Dann die 4 Kanonen (30) auf die Lafetten kleben, wobei die Kanonenrohre zuerst durch die dafür vorgesehenen Öffnungen im Bollwerk geschoben werden.
5. Die 4 Teile des Schiffsständers (32) zusammenkleben und an den Rumpf kleben.
6. Die Sprietsegel-Rah durch die Öffnung im Bugspriet (34), wie in der Skizze, schieben.
7. Die Rah drehen, bis die Stifte an den Halt des Bugspriets kommen, dann kleben.
8. Das Bugspriet in die richtige Position bringen und kleben.
9. Befestigen Sie schwarzen Zwirn an der Bugsprietspitze und bringen Sie diesen dann an den kleinen Stiften der Rah an, wie in Zeichnung A. Lassen Sie die einzelnen Enden lang genug überhängen, damit sie später am Rumpf befestigt werden können. Zur Seite stellen zum Trocknen.

Baustufe 4

35. Vor-Marssaling
36. Fockmast
37. Vorstenge
38. Vor-Bramstenge
39. Fockrah

40. Vor-Marsrah
41. Vor-Bramrah
42. obere Fockmast-Jungfern (Steuerbord)
43. obere Fockmast-Jungfern (Backbord)
- R-1 obere Fockmast-Wanten
- L-1 obere Fockmast-Wanten

Die Teile 35–43 zusammenbauen. Vervollständigen Sie den Zusammenbau durch das Anbringen der Wanten (R-1) und (L-1).

Baustufe 5

44. Groß-Marssaling
45. Großmast
46. Großstenge
47. Großbramstenge
48. Großrah
49. Großmarsrah
50. Großbramrah
51. obere Großmast-Jungfern (Steuerbord)
52. obere Großmast-Jungfern (Backbord)
- R-2 obere Großmast-Wanten
- L-2 obere Großmast-Wanten

Die Teile 44–52 zusammenbauen. Vervollständigen Sie den Zusammenbau durch das Anbringen der Wanten (R-2) und (L-2).

Baustufe 6

53. Besan-Saling
54. Besanmast
55. Besanstenge
56. Besanrah
57. Besanmarsrah
58. obere Besanmast-Jungfern (Steuerbord)
59. obere Besanmast-Jungfern (Backbord)
60. Besan-Gaffel
- R-3 obere Besanmast-Wanten
- L-3 obere Besanmast-Wanten

Die Teile 53–60 zusammenbauen. Vervollständigen Sie den Zusammenbau durch das Anbringen der Wanten (R-3) und (L-3).

Baustufe 7

Skizze A: Rigging Thread = Takelgarn; Anchor Rope = Ankerleine.

61. Gallionsfigur
62. Ankerstock (2)
63. Anker (2)
64. Schiffshaubitzer (10)
65. untere Fockmast-Jungfern (Backbord)
66. untere Großmast-Jungfern (Backbord)
67. untere Besanmast-Jungfern (Backbord)
68. untere Besanmast-Jungfern (Steuerbord)
69. untere Großmast-Jungfern (Steuerbord)
70. untere Fockmast-Jungfern (Steuerbord)
76. Kabinenfenster (Backbord)
77. Kabinenfenster (Steuerbord)
78. Namensplatte

Die Gallionsfigur (61) an den Bug kleben. Dann die 2 Teile der Ankerstöcke (62) an die 2 Teile des Ankers (63) kleben, und gemäß Zeichnung A den Anker an Ihrem Modell befestigen. Danach kleben Sie die 10 Teile 64, u. die Teile 65 bis 70 und die Teile 76 und 77 an die vorgesehenen Stellen. Nun kleben Sie sorgfältig Ihre Mastbauten in die dafür vorgesehenen Stellen und dann entweder an die Steuerbord- oder an die Backbordseite, ganz nach Wunsch, Teil 78.

Baustufe 8

Stehendes Tauwerk (standing rigging)

Im Bausatz sind zwei Farben Zwirn enthalten, in schwarz und jute. Das stehende Tauwerk, es unterstützt die Masten usw., war nicht beweglich und normalerweise mit schwarzen Teer angestrichen, um es vor den Einwirkungen der Elemente zu schützen, daher benutzen Sie bitte den schwarzen Zwirn für die Herstellung Ihres stehenden Tauwerks (standing rigging).

Fahren Sie mit dem Takeln fort und takeln die Klüver-Stütztaue, die die Stütztaue vom Bugspriet und Klüverbaum zum Fockmast sind. Mit dem unteren Stütztau beginnen und nach oben gehend fortfahren, die Takelage festziehen, aber ohne die Masten aus der Gerade zu biegen. Auf die gleiche Weise mit den Groß- und Besanmast, Bug- und Heck-Stütztauen verfahren, die zwischen den drei Masten laufen. Zurück zum Bugspriet und die Bugspriet-Haltetaue takeln. Siehe kleines Diagramm „A“ in der engl. Bauanleitung, es zeigt den typischen Mast mit den Wanten in Position.

Letzlich, um die stehende Tauwerk-Takelage zu beenden, bringen Sie die Pardunen (Backstays) an den beiden Steuer- und Backbord Jungfern an. Beachten Sie bitte, daß die Zeichnung nur die Backbordseite zeigt.

Typische Wanten-Anbringung

Anbringung der unteren Wanten gemäß Zeichnung, (R-4) und (L-4) am Fockmast, (R-5) und (L-5) am Großmast und (R-6) und (L-6) am Besanmast.

Baustufe 9

Hebebäume

Die bewegliche Takelage wird zur Handhabung und Kontrolle der Segel und Rahen benutzt. Da sie beweglich waren, wurden sie nicht geteert.

Benutzen Sie bitte den jutefarbenen Zwirn. Die Abbildung zeigt die Hebebäume an einem Mast. Beginnen Sie mit der unteren Fockrah, und montieren Sie vier Takelagerollen und takeln diese wie angezeigt, befestigen Sie dann den Zwirn an den Befestigungshölzern auf der Deckquerreling.

Benutzen Sie nur je zwei Rollen für jede der oberen Rähnen und takeln Sie wie angezeigt, ziehen Sie die Enden des Zwirns durch die Mastspitze, wie angezeigt durch Pfeile, und befestigen Sie sie an den Befestigungsstiften wie zuvor. Wiederholen Sie das Ganze beim Groß- und Besanmast.

Baustufe 10

Besegehung

Wenn Ihre Segel alt aussehen sollen, streichen sie diese mit einer verdünnten grünen „Wasch“-Farbe an. Lichte Stellen kann man durch reiben der gewünschten Stellen mit reinem Terpentin erhalten. Benutzen Sie „Wasch“ und Terpentin sehr sparsam und erproben Sie den Effekt zuerst auf dem überschüssigen Segelmaterial, bevor Sie beides bei den geformten Segeln anwenden. Wenn getrocknet, schneiden Sie die Segel vorsichtig aus dem Segelblatt, und nach dem Segelplan, befestigen Sie sie mit dem Takelgarn wie in Zeichnung „A“ angegeben.

A = Außenklüver
B = Klüver
C = Focksegel
D = Marssegel
E = Bramsegel
F = Großsegel

G = Großmarssegel
H = Großbramsegel
I = Besan-Stagesegel
J = Besan-Stengestagsegel
K = Besansegel

Baustufe 11

Die Takelagerollen sorgfältig an jeden der Fock-, Groß- und Besansegel befestigen, wie angezeigt. Nun die Schoten und Haltetaue anbringen und sie durch die Reling ziehen. Auf der Steuerbordseite wiederholen. Die Klüvertaue wie angezeigt anbringen.

Baustufe 12

Gaffel Halyards und Vangs

Drei Takelrollen an dem Besangaff anbringen und wie gezeigt an der Besanmastspitze befestigen. Nun die Takelage anbringen und an den Besan-Nagelbänken befestigen, die Gaffhaltetaue an den Stiften auf jeder Seite des Rumpfes. Beachten Sie bitte, daß das Besansegel wegen der besseren Übersicht fortgelassen wurde.

Baustufe 13

Brassen

Bei der Anbringung der Brassen mit den Sprietsegelbrassen beginnen. Das Takelgarn an die Sprietsegelrah anbringen, durch die Takelrolle ziehen und nach unten, in Pfeilrichtung, an der Reling befestigen. Diese Abbildung zeigt Ihnen nur die Portseite, gleiche Ausführung an der gegenüberliegenden Seite. Dann mit den Fockbrassen weitermachen, an der unteren Rah beginnen und nach oben hin arbeiten. Beachten Sie bitte, daß die Vor-Stengestagbrassen beim Großsegel beginnen und die Groß-Stengestagbrassen am Besan-Stengestag. Die Pfeile zeigen, daß alle Enden nach unten führen und an den respektiven Stellen an der Reling befestigt werden. Nun schneiden Sie die Flaggen aus dem Flaggenbogen aus und befestigen Sie diese wie angegeben an den Gafftauen und am Großmast.

REVELL-FARBEN:	WEISS	
	weiß	4
	schwarz	7
	ocker	11
	orange	30
	rot	31
	holzbraun	80
	gold	94
	Bitte die Farben gut aufrühren!	

Sollte es einmal vorkommen, daß ein Teil im Baukasten fehlt, bitte an REVELL PLASTICS GMBH, 498 BÜNDE/WESTF., POSTFACH 2620 ABTEILUNG X, schreiben. Bitte die Bauanleitung, auf der das fehlende Teil angekreuzt ist, mit-schicken, sonst können wir keinen Ersatz leisten.

Interessantes über Ihr HMS Bounty-Modell

Es ist wohl nie über ein Segelchiff so viel geschrieben worden, wie gerade über die HMS BOUNTY. Ihre scheinbar so friedliche Aufgabe war es, Brotbäume aus Tahiti nach den Virgin-Inseln zu befördern. Die BOUNTY war nicht als Kriegsschiff, sondern als Handelsschiff gebaut worden und wurde später der Königlichen Marine zugeteilt. Ihre Ladekapazität machte die BOUNTY zu einem idealen Schiff für den Südpazifik. Ihr erster Name war „Berthia“. Als sie jedoch zur Königlichen Marine übergang, wurde sie BOUNTY genannt. Ihr Gewicht betrug 215 t ihre Länge kaum mehr als 27,43 m und ihre Breite 6,92 m. Unter dem Kommando von Kapitän William Bligh stach sie am 28. November 1787 von Spithead aus in See. Es sollte eine schicksalschwere Reise werden. Starke Winde, die genau von vorn kamen, zwangen das Schiff, wieder zurück in den Hafen zu segeln, und die Fahrt wurde bis zum 23. Dezember hinausgeschoben. Bligh, ein strenger Offizier, jedoch ein erfahrener und ausgezeichnete Seefahrer, machte der Mannschaft unverblümt klar, daß es keineswegs eine Vergnügungsreise werden würde. Er kürzte ab sofort die Brotrationen um ein Drittel und gab als Grund dafür an, daß er nicht wüßte, wie lange die Reise dauern würde. Andere Rationen wurden jedoch nicht gekürzt. Bligh hatte aber auch für die Unterhaltung der Besatzung gesorgt. Ab 16.00 Uhr hatte die Mannschaft jeden Nachmittag frei für Vergnügungen und Tanz, denn, so meinte Bligh, etwas Zeit zur Entspannung und Fröhlichkeit sei von großer Wichtigkeit. So schön das klingt, so waren doch zu jener Zeit bereits Anfänge einer gewissen Unzufriedenheit unter den Matrosen zu spüren. Am 30. November ließ Bligh einen Behälter Schweinefleisch kommen, der schon vor Antritt der Reise geöffnet worden war, und aus dem der Kapitän selbst Fleisch sowohl als Käse mit nach Hause genommen hatte. Bligh machte jedoch die Besatzung für diesen geringfügigen Diebstahl verantwortlich. Das war der erste Vorfall von vielen, die schließlich am 28. April des Jahres 1789 zu der großen Meuterei führten.

Nach vielen Monaten harten Segelns und verschiedener Prügelstrafen ging die BOUNTY am 26. Oktober 1788 in Tahiti vor Anker. Bligh hatte nicht gewußt, daß man Brotbäume in dieser Jahreszeit nicht verpflanzen konnte. Es blieb ihm deshalb nichts anderes übrig, als die passende Jahreszeit abzuwarten. Dies war für die erschöpften Matrosen nicht weiter schlimm. Das unbekümmerte Leben auf dieser Insel war schon fast ein Paradies. Sie genossen die Zeit so gut sie konnten und blieben bis zum 4. April 1789. Bei Sonnenuntergang dieses Tages wurden die Segel gesetzt und die BOUNTY verließ Tahiti. Die Brotbäume waren geladen und Bligh nahm Kurs auf die Virgin-Inseln, wo die Ladung gelöscht werden sollte. Widerwillig verließen die Matrosen die Insel, auf der sie so königlich behandelt worden waren, und wo alle feste Freundschaften geschlossen hatten, die schwer zu lösen waren. Kaum auf See, traten bereits die ersten Differenzen zwischen Bligh und der Mannschaft auf. Der Kapitän regierte mit starker Hand; Rationen wurden gekürzt und Prügelstrafen erteilt, und die Matrosen hatten Heimweh nach dem sorglosen, friedlichen Leben auf der Insel, die sie gerade verlassen hatten.

Dann war es soweit! Am 28. April, kurz vor Sonnenaufgang, betrat der Hauptmaat und Leutnant Christian Fletcher mit noch anderen Matrosen die Kapitänskajüte. Sie weckten Bligh und zwangen ihn, auf Deck zu kommen. Hier verkündeten sie, daß das Schiff beschlagnahmt sei und zurück nach Tahiti segele. Es wurde entschieden, daß Bligh mit seinen Getreuen in das Rettungsboot klettern sollte. Sie bekamen ein paar Vorräte mit auf den Weg und wurden so ihrem Schicksal überlassen. Für diese Verbannten bestand kaum Hoffnung, jemals wieder Land zu sehen. Aber die Meuterer hatten nicht mit Blighs festem Willen gerechnet. Er hatte sich geschworen, die Meuterer vor Gericht zu bringen. So begann für die Verbannten eine außergewöhnliche Reise. Nachdem sie in 41 Tagen 3618 Meilen auf offenem Meer zurückgelegt hatten, liefen sie im Hafen von Timor, einer Insel westlich von Neu-Guinea und nordwestlich von Australien ein. Von den 19 Männern, die ausgesetzt worden waren, erreichten schließlich 12 England.

Die Meuterer hingegen segelten mit der BOUNTY nach Südwesten und erreichten die Insel Toobouai, 450 Meilen südwestlich von Tahiti. Die Eingeborenen auf dieser Insel waren feindlich gesinnt und man nahm Kurs auf Tahiti, wo man auch schließlich am 6. Juni anlangte. Christian, der das Kommando übernommen hatte, wollte auf einer der umliegenden Inseln sesshaft werden und deshalb das Schiff so schnell wie möglich wieder klar kriegen. Nachdem Vorrat an Bord genommen worden war, nahm man wieder Kurs auf Toobouai. Als man zum 2. Male diese Insel betrat, waren die Eingeborenen freundlicher. Die Meuterer begannen an Land eine Festung zu bauen. Doch Unrast und Unstimmigkeiten unter den Matrosen waren der Grund, weshalb die Bounty wieder nach Tahiti segelte. Christian war wohl der Einzige, der Bligh richtig einschätzte und wußte, daß es durchaus möglich war, daß er irgendwie England erreichen würde. Auch fühlte er, daß Bligh dann zurückkommen würde, um die Meuterer zu holen. Deshalb war er darauf bedacht, an einem Ort sesshaft zu werden, der abseits von der üblichen Schiffsroute lag. Am 23. September 1789 segelte Christian mit 28 Leuten an Bord von Tahiti los. Die Gruppe bestand sowohl aus Eingeborenen, Männern und Frauen, als auch aus dem Rest der Mannschaft. Das Ziel war unbekannt. Aus diesem Grunde wußte die Welt nichts über das Schicksal der BOUNTY, nicht bis Februar 1808, als ein amerikanisches Schiff, die Topaz, die entlegene Pitcairn-Insel ansteuerte und damit das letzte Kapitel der BOUNTY aufgeschlagen wurde.

Die größte Zahl der Meuterer war auf der Pitcairn-Insel eines gewaltsamen Todes gestorben, einige durch die Hand der Eingeborenen, einige durch die Hand ihrer Kameraden. Einer von ihnen überlebte jedoch bis zum Jahre 1829. Die BOUNTY hatte man am 23. Januar 1790 auf der Pitcairn-Insel verbrannt, um nicht entdeckt zu werden. Und so endete das stürmische Schicksal eines der berühmtesten Segelschiffe, der HMS BOUNTY.

Zou het voorkomen, dat er een deel in de bouwdoos ontbreekt, kunt U schrijven naar REVELL PLASTICS GMBH, Postbus 2609 + 2620, Afdeling X, D-4980 Bünde. De Engelse bouwbeschrijving, waarop het ontbrekende deel aangekruist is, bijsluiten, anders kunnen wij U dit onderdeel niet vergoeden. Vergeet vooral niet Uw naam en adres duidelijk te vermelden.