



H.M.S BOUNTY

«Mutiny on the Bounty» is one of the most chronicled sea stories in history. At the end of 1787 Lt. William Bligh, a seaman of considerable experience was sent to the Pacific in command of HMS Bounty, a merchantman converted by the Royal Navy for carrying breadfruit trees from Tahiti to the West Indies. On April 28, 1789, when the ship was near the Friendly Islands, the crew mutinied against Bligh's severe command. Led by the master's mate, Fletcher Christian, the mutineers took over the ship and set Bligh and 17 others adrift in a 23ft open launch. The mutineers themselves went to Tahiti and on to Pitcairn Island and settled there, some later being captured and returned to Britain for trial. Bligh and his companions eventually landed at Timor in the East Indies, having made an epic voyage of nearly 4,000 miles. He returned to England in 1790, and ultimately introduced the breadfruit tree into the West Indies. The Bounty began life as the *Bethia*, a bluff-bowed merchantman. She was purchased by the Admiralty in May 1787 and taken to Deptford for modification to carry breadfruit plants. For defensive purposes, the ship was equipped with four short 4-pounder carriage guns and ten half-pound swivel guns mounted

«Les mutinés du Bounty» est l'une des plus célèbres histoires de la marine mondiale. À la fin de 1787, le lieutenant William Bligh, marin d'une expérience considérable, reçut le commandement du HMS Bounty, navire marchand converti par la Royal Navy pour transporter des arbres à pain de Tahiti aux Antilles anglaises, et envoyé dans le Pacifique. Le 28 Avril 1789, alors que le navire se trouvait près des îles de l'Amitié, l'équipage se mutina contre le sévère commandement de Bligh. Menés par le second Fletcher Christian, les mutinés s'emparèrent du navire et laissèrent partir à la dérive dans une chaloupe ouverte de 7 m Bligh et 17 autres. Les mutinés, eux, allèrent à Tahiti et à l'île de Pitcairn où ils s'établirent ; certains furent d'ailleurs capturés ultérieurement et renvoyés en Angleterre pour y être jugés. Bligh et ses compagnons finirent par atterrir à Timor en Inde, après un voyage épique de près de 6436 km. Il retourna en Angleterre en 1790, et finit par introduire l'arbre à pain aux Antilles anglaises. Le Bounty a commencé sa carrière sous le nom de *Bethia*, vaisseau marchand à l'étrave plate. Il fut acheté par l'Amirauté Britannique en Mai 1787 et mené à l'arsenal de Deptford pour être modifié en vue de transporter des

Die «Meuterer auf der Bounty» ist eine der am häufigsten aufgezeichneten Seefahrtserzählungen der Geschichte. Ende 1787 wurde Lt. William Bligh, ein Seemann mit beträchtlicher Erfahrung, das Kommando über die Bounty übertragen und er wurde mit diesem Schiff in den Pazifik gesandt. Die HMS Bounty war ein von der Royal Navy umgebauter Handelsschiff, das Brotdrückerbäume von Tahiti zu den Westindischen Inseln transportieren sollte. Am 28. April 1789, als sich das Schiff nahe den freundschaftsinseln befand, meuterte die Crew gegen Blighs strenges Kommando. Vom Ersten Steuermann, Fletcher Christian, angeführt, übernahmen die Meuterer das Kommando des Schiffs und ließen Bligh und 17 andere in einer 7 m groben offenen Barkasse zur See. Die Meuterer selbst segelten nach Tahiti und dann weiter zu den Pitcairn-Inseln weiter, wo sie sich ansiedelten. Einige von ihnen wurden gefangen genommen und zur Verurteilung nach England zurückgeschickt. Bligh und seine Kameraden landeten nach langer Fahrt schließlich in Timor in den Ostindischen Inseln. Ihre abenteuerliche Reise ging über 6436 km. Bligh kehrte 1790 nach England zurück und führte schließlich den Brotdrückerbaum in den Westindischen Inseln ein. Die Bounty hieß zunächst *Bethia* und war ein Handelsschiff mit breitem Bug. Sie wurde im Mai 1787 von der

«Mutin en la Bounty» es uno de los acontecimientos de la historia de la navegación sobre los que más se ha escrito. Al final de 1787 el capitán William Bligh, marinero de notable experiencia, fue enviado al Pacífico al mando de la nave HMS Bounty, y buque mercante transformado por la Armada Real para el transporte del árbol del pan desde Tahiti a las Indias Orientales. El 28 de abril de 1789, cuando el barco estaba cerca de las llamadas Islas Amistosas, la tripulación se amotinó contra el severo mando de Bligh. Los amotinados, dirigidos por Fletcher Christian, primer oficial, se apoderaron del buque y dejaron a Bligh y otros 17 a la deriva en una lancha descubierta de 7 m. Los amotinados por su parte fueron a Tahiti y luego a la Isla de Pitcairn donde se establecieron, siendo luego algunos capturados y enviados a Inglaterra para ser juzgados. Bligh y sus compañeros llegaron eventualmente a Timor, en las Indias Orientales, después de haber realizado un viaje épico de casi 6436 km. Bligh volvió a Inglaterra en 1790, y finalmente introdujo el árbol del pan en las Indias Orientales. La nave que se llamó la Bounty comenzó su existencia con el nombre de *Bethia*, un mercante de proa llena. La compró el Almirantazgo en mayo de 1787 y se la trasladó a Deptford para modificarla a fin de que pudiese transportar plantas de árbol del pan. Para su

Alla fine del 1787, il Luogotenente William Bligh, uomo di notevole esperienza di mare, fu invitato nel Pacifico a capo della nave Bounty, una nave mercantile trasformata dalla Marina Reale per trasportare alberi del pane da Tahiti alle Indie Orientali. Il 28 aprile 1789, quando la nave si trovava nelle vicinanze delle Isole dell'Amicizia, l'equipaggio si ammutinò contro l'autorità dispotica di Bligh. Sotto la guida del comandante in seconda, Fletcher Christian, gli ammutinati si impossessarono della nave e abbandonarono alla deriva Bligh e altri 17 uomini su una lancia aperta da 7 m. Gli ammutinati si diressero verso Tahiti e poi verso l'Isola di Pitcairn, dove si stabilirono e dove in seguito vennero catturati e riportati in Gran Bretagna per essere processati. Bligh e i suoi compagni riuscirono a sbarcare a Timor, nelle Indie Orientali, dopo aver compiuto una epica traversata di oltre 6436 km. Bligh tornò in Inghilterra nel 1790 e fu il responsabile dell'introduzione dell'albero del pane nelle Indie Orientali. Il Bounty iniziò a navigare sotto il nome di *Bethia*, un bastimento mercantile con prora rotonda. Fu acquistato nel maggio 1787 dall'Ammiragliato e trasferito a Deptford per subire le modifiche necessarie per poter trasportare alberi del pane. A scopo difensivo la nave fu dotata di quattro affusti di cannone.

«De mutierij op de Bounty» is een van de beroemdste verhalen uit de geschiedenis van de scheepvaart. Eind 1787 kreeg Luitenant William Bligh, een zeeman met grote ervaring, het commando over de HMS Bounty, een koopvaardijschip dat door de Royal Navy omgebouwd was om broodbomen te vervoeren van Tahiti naar West-Indië en dat naar de Stille Oceaan gezonden werd. Op 28 april 1789, toen het schip zich in de buurt van de Vriendschapseilanden bevond, sloeg de bemanning aan het mutineren tegen het strenge gezag van Bligh. Onder leiding van de eerste officier Fletcher Christian maakten de mutiners zich meester van het schip en lieten Bligh en 17 anderen in een open barkas van 7 m afdriften. De mutters zelf gingen naar Tahiti en naar Pitcairn waar zij zich vestigden; sommigen werden overgenomen en gevangen genomen en teruggezonden naar Engeland om er terrecht te staan. Bligh en zijn metgezellen landen uiteindelijk op Timor na een epische reis van bijna 6.436 km. Hij keerde in 1790 terug naar Engeland en voerde uiteindelijk de broodboom in in West-Indië. De Bounty is zijn carrière begonnen onder de naam *Bethia*, een koopvaardijschip met afgeplatte voorsteven. Het schip werd mei 1787 gekocht door de Britse Admiraliiteit en overgebracht naar de marinewerf in Deptford ten einde omgebouwd te worden voor het vervoeren van jonge broodbomen. Om zich te verdedigen was de Bounty uitgerust met vier 24-ponders met

«Myteriet på Bounty» er en af verdens berømteste seafartshistorier. I slutningen af året 1787 blev luften William Bligh, en seemand med stor erfaring udnevnt til kaptein på HMS Bounty, et handelsskib som The Royal Navy havde ombygget med henblik på transport af brødtærne fra Tahiti til de engelske Antiller, og sendt på tog til Stillehavet. Den 28.4.1789, da skibet befandt sig nær Veneskabsøerne, gjorde besætningen oprør mod Blighs hårdte kommando. Anfører skibets førstestyrmænd Fletcher Christian, overtoftmyrteristerne magten på skibet og lod Bligh og 17 andre drive for strømmen på en 7 m lang åben chalup. Myrteristerne sejlede til Tahiti og til Pitcairn-een, hvor de slog sig ned. Nogle af dem blev senere taget til fange og sendt tilbage til England for at blive dømt. Bligh og hans ledsgagere endte med at lægge til land i Timor i Indien efter en episk 6436 km lang rejse. Han vendte tilbage til England i året 1790, og det lykkedes ham at indføre brødtærnet på de engelske Antiller. Bounty var oprindelig et handelsskib med flat forstavn ved navn *Bethia*. Skibet blev købt i maj 1787 af det britiske admiralskab og ført til örlogsværftet i

«Myteriet på Bounty» tillhör sjöfartshistoriens mest kända berättelser. I slutet av 1789 sändes kapten William Bligh, en sjöman med betydande erfarenhet, som befälhavare för HMS Bounty till Stilla Oceanen. Bounty var ett handelsfartyg som byggts om av den Kungliga Engelska Flottan för att frakta brödträdfär från Tahiti till de Västindiska öarna. Den 28 april 1789, då fartyget befann sig i närheten av Vänskapsöarna, gjorde besättningen myteri mot Blighs stränga kommando. Upproret utbröt, som leddes av förste styrmän Fletcher Christian, överlämnade befället över skeppet och lämnade Bligh och 17 andra vind för väg på en 7 m lång öppen barkass. Myrteristerna själva seglade till Tahiti och vidare till Pitcairn-een, där de slog sig ned. Några av dem fångades senare och sändes till England för att ställas inför rätta. Bligh och hans följeslagare kom så småningom till Timor i Ostindien, efter en åventyrlig resa på nästan 6436 km. Han återvände till England 1790 och införde slutligen brödträdet till de Västindiska öarna. Bounty hette från början *Bethia* och var ett bredbukigt handelsfartyg. I maj 1789 köptes hon av det brittiska Admiraltetet och fördes till örlogsvärvet i Deptford för att där byggas om för transport av

on the hull. The ship accommodated a crew of 45 and carried three boats, the famous 23ft launch, a 20ft cutter, and a 16ft jolly boat. Admiralty records show that the ship's wooden sheathing boards protecting her hull below the waterline were removed when in dock and replaced with copper. She had a total of five anchors, two large ones carried at the catheads, and three more stowed in the hold. To carry the breadfruit plants, the entire lower deck from the after hatchway to the stem, was converted into a store. The deck was covered with lead as a means of preserving fresh water used to care for the plants. The captain's cabin was situated on the port side of the lower deck and the sailing master had an identical cabin on the starboard side. Few illustrations exist of the Bounty as her one and only voyage was when she sailed for the Pacific. However, the Admiralty produced sets of drawings when the ship was at Deptford and her overall dimensions according to these diagrams show she had an overall length of 104ft 9 in and a breadth of 24ft 3 in.

plants d'arbres à pain. Pour sa défense, le Bounty était équipé de quatre canons courts sur chariot de 4 livres plus dix canons pivotants d'une demi-livre montés sur la coque. Il avait un équipage de 45 hommes et portait trois embarcations, la célèbre chaloupe de 7 m, un canot de 6 m et un bateau de 5 m. Les dossiers de l'Amirauté britannique indiquent que les planches protégeant la coque en-dessous de la ligne de flottaison furent enlevées en caisse sèche et remplacées par du cuivre. Le Bounty avait au total cinq ancres, deux grosses sur les catanes et trois autres stockées dans la cale. Pour transporter les arbres à pain, la totalité du pont inférieur de l'écoutille arrière à la poupe, a été transformée en entrepôt. Le pont fut recouvert de plomb de façon à pouvoir conserver l'eau douce utilisée pour arroser les plantes. La cabine du commandant était située à bâbord du pont inférieur, et le bosco avait une cabine identique à tribord. Il existe peu d'illustrations sur le Bounty, car son seul et unique voyage fut lorsqu'il se rendit dans le Pacifique. Cependant, l'Amirauté dressa une série de plans lorsque le navire était à Deptford, et ses dimensions d'après ces dessins sont : longueur hors-tout 31,9 m ; bau 7,4 m.

Admiralität gekauft und zur Änderung für den Transport von Brotdrückerbaum-Pflanzen nach Deptford gebracht. Für Verteidigungszwecke war das Schiff mit vier Kurzkannonen mit einer 4-Pfund-Lafette und zehn 1/2-Pfund-Schwenkkannonen auf dem Schiffsrumpf ausgerüstet. Das Schiff hatte eine Crew von 45 Personen und trug drei Boote, die berühmte 7-m-Barkasse, eine 6-m-Kutter und ein 5-m-Beiboot. Die Akten der Admiralität zeigen, daß die hölzernen Beschlagsbretter, die den Rumpf unterhalb der Wasserlinie schützten, im Dock entfernt wurden und durch Kupfer ersetzt wurden. Die Bounty hatte insgesamt fünf Anker, zwei große am Achterkran und drei weitere, die im Frachtraum verstaut waren. Um die Brotdrückerbaum-Pflanzen zu transportieren, wurde das gesamte untere Deck von der hinteren Ladetür bis zum Bug in einen Lagerraum umgebaut. Das Deck war mit Blei bedeckt, um Süßwasser, welches zur Versorgung der Pflanzen verwendet wurde, zu konservieren. Die Kapitänskabine war auf der Backbord-Seite des unteren Decks und der Erste Steuermann hatte auf der Steuerbord-Seite eine identische Kabine. Es gibt nur wenige Abbildungen an, als das Schiff in Deptford war und laut diesen Plänen sind die Gesamtmaßen: Länge 31,9 m; Breite 7,4 m.

Admiralität gekauft und zur Änderung für den Transport von Brotdrückerbaum-Pflanzen nach Deptford gebracht. Für Verteidigungszwecke war das Schiff mit vier Kurzkannonen mit einer 4-Pfund-Lafette und zehn 1/2-Pfund-Schwenkkannonen auf dem Schiffsrumpf ausgerüstet. Das Schiff hatte eine Crew von 45 Personen und trug drei Boote, die berühmte 7-m-Barkasse, eine 6-m-Kutter und ein 5-m-Beiboot. Die Akten der Admiralität zeigen, daß die hölzernen Beschlagsbretter, die den Rumpf unterhalb der Wasserlinie schützten, im Dock entfernt wurden und durch Kupfer ersetzt wurden. Die Bounty hatte insgesamt fünf Anker, zwei große am Achterkran und drei weitere, die im Frachtraum verstaut waren. Um die Brotdrückerbaum-Pflanzen zu transportieren, wurde das gesamte untere Deck von der hinteren Ladetür bis zum Bug in einen Lagerraum umgebaut. Das Deck war mit Blei bedeckt, um Süßwasser, welches zur Versorgung der Pflanzen verwendet wurde, zu konservieren. Die Kapitänskabine war auf der Backbord-Seite des unteren Decks und der Erste Steuermann hatte auf der Steuerbord-Seite eine identische Kabine. Es gibt nur wenige Abbildungen an, als das Schiff in Deptford war und laut diesen Plänen sind die Gesamtmaßen: Länge 31,9 m; Breite 7,4 m.

defensa, se la equipó con cuatro cañones cortos de munición de 4 libras y diez cañones de puntería dirigible para munición de media libra, que iban montados en el casco. La tripulación estaba constituida por 45 y llevaba tres botes, la famosa lancha de 7 m, una canoa de servicio de 6 m, y un chinchorro de 5 m. Los archivos del Almirantazgo señalan que los tableros de protección de madera del casco bajo la línea de flotación se quitaron cuando estaba en dique seco y se reemplazaron con cobre. Tenía un total de cinco anclas, dos grandes en la serviola, y tres más estibadas en las bodegas. Para transportar las plantas del árbol del pan, se convirtió en almacén toda la cubierta inferior desde la escotilla de popa a la proa. La cubierta se recubrió con plomo para preservar el agua dulce que se necesitaba para el cuidado de las plantas. La cabina del capitán se colocó al lado de babor de la cubierta inferior y el oficial de marinería tenía una cabina idéntica en el lado de estribor. Existen pocas ilustraciones de la Bounty ya que su único viaje fue el famoso viaje al Pacífico. No obstante, el Almirantazgo realizó juegos de planos del buque cuando estaba en Deptford y conforme a estos diagramas las dimensiones generales que tenía eran una longitud total de 31,9 m y una manga de 7,4 m.

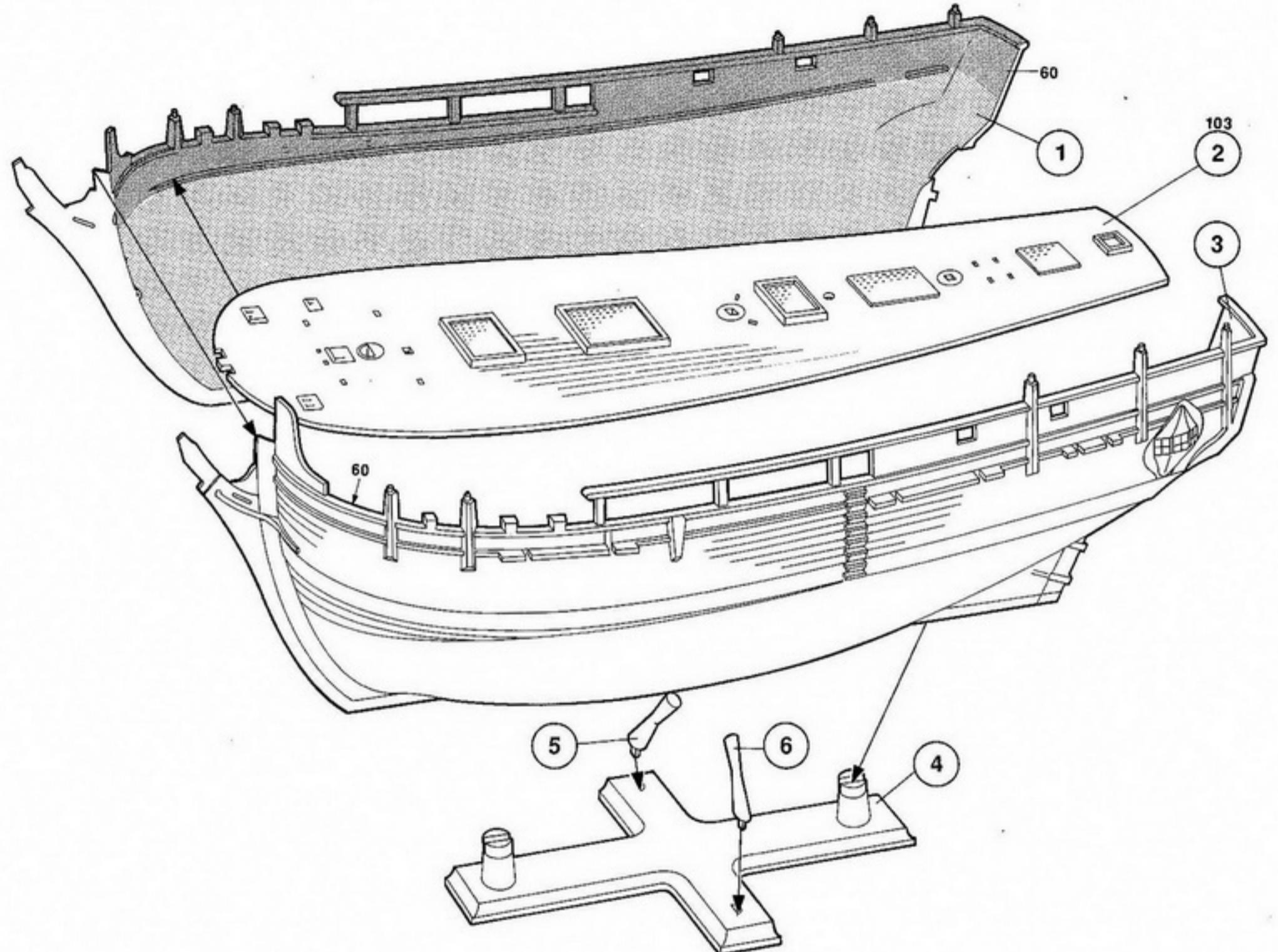
di mare più famose della storia, noni da 4 libbre e da 10 cannoni orientabili da mezza libbra montati sullo scafo. La nave poteva ospitare un equipaggio composto da 45 uomini e disponeva di tre imbarcazioni, la famosa lancia da 7 m, un cutter da 6 m e una barchetta da 5 m. I registri dell'ammiragliaio ci informano che le tavole di foderò della nave, di legno, al di sotto della linea d'immersione furono tolte e sostituite con rame quando la nave si trovava in cantiere. La nave aveva un totale di cinque ancore, due grandi sulla grua e altre tre nella stiva. Per trasportare gli alberi del pane l'intero ponte di stiva, dal boccaporto di prua alla poppa, fu trasformato in magazzino. Il ponte fu ricoperto di piombo per poter conservare l'acqua destinata alla cura delle piante. La cabina del capitano si trovava a bordo sul ponte di stiva e il maestro pilota disponeva di una analogia a tribordo. Esistono pochissime illustrazioni del Bounty, perché il suo unico viaggio fu quello per il Pacifico. Però l'Ammiragliaio elaborò una serie di disegni quando la nave si trovava a Deptford e le sue dimensioni secondo questi diagrammi indicano una lunghezza totale di 31,9 m a una manga di 7,4 m.

korte loop op dek en tien draaibare, op de romp gemonteerde 1/2 ponders. Het schip had een bemanning van 45 man en was voorzien van drie sloepen, de beroemde barkas van 7 m, een kleine sloep van 6 m en een platboomsloepje van 5 m. De dossiers van de Britse Admiraliteit geven aan dat de planken die de romp beschermden onder de waterlijn in het dok verwijderd waren en vervangen door koper. De Bounty had in totaal vijf ankers, twee grote ter hoogte van de katapult en drie andere die in het ruim opgeslagen waren. Om de broodbomen te vervoeren was het hele benedendek, van het luik tot de achtersteven, omgebouwd tot opleggruimte. De brug was met koper bedekt ten einde het zoete water vast te houden dat gebruikt werd voor het beginnen van de planten. De kapiteinhut bevond zich aan bakboordzijde van het benedendek en de eerste bootsmans had eenzelfde hut aan stuurboordzijde. Er bestaan maar weinig afbeeldingen van de Bounty want de enige reis die het schip maakte, was die naar de Stille Oceaan. De Admiraliteit had echter een serie tekeningen laten maken toen het schip in Deptford lag en, volgens die tekeningen, waren de afmetingen ervan: totale lengte 31,9 m, dek balk 7,4 m.

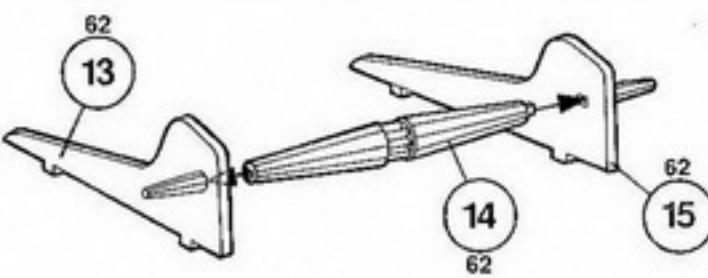
Deptford, hvor det blev ombygget med henblik på befodring af brødtærne. Til forsvarsbrug var Bounty udstyret med 4 korte kanoner på hjul (4 pund) og 10 swing-kanoner (et halvt pund), som var fastsiddt på skroget. Bounty havde en besætning på 45 mand og 3 skibsbadere: den berømte 7m-chalup, en jolle på 6m og en fladbundet pram på 5m. Ifølge akterne fra det britiske admiralskab blev brædderne, som beskyttede skroget under vandlinien, erstattet af kobberbeslag. Bounty havde i alt 5 anker, to store ved kattenbæltet, fra bæltet til de andre nede i lasten. Til transporten af brødtærne blev hele underdækket fra agterlægen til bagstuen forvandlet til lagerplads. Dækket blev belagt med bly for at kunne bevare ferskvandet til brug for vanding af plantene. Kapitajens kahyt lå om bagbord på underdækket. Førstestyrmanden havde en tilsvarende om styrbord. Der findes kun få tegninger af Bounty-skibet, da det eneste tog var Stillehavstogtet. Admiralskabet lod aligevel udleje nogle tegninger af skibet, da det lå i Deptford. Ifølge disse tegninger var det 31,9 m langt og 7,4 m højt.

brotdrädsplanter. Av försvarsskål utrustades hon med fyra korta 4-pundskanoner på lavett och ti 1/2-pounds svängkanoner som monterades på skrovet. Hon hade en besättning på 45 man och tre båtar ombord, den omtalade 7 meters barkassen, en 6 meters kutter samt en 5 meter lång roddbåt. Ur det brittiska Admiraltets arkiv framgår det att den tråpanel som skyddade skrovet under vattenlinjen togs bort när skeppet befann sig i tormdocka och ersattes av koppar. Bounty hade sammanlagt fem ankare, två stora vid kattblocken och tre andra som förvarades i lastrummet. För att transportera brödträden hade hela det nedre däcket, från skeppsluckan till aktern, förvandlats till lager. Däcket var täckt med bly för att man skulle kunna bevara det sötvatten som användes till bevattning av plantorna. Kaptenens hytt var belägen på det nedre däckets babordsida, och förste styrmästaren hade en likadan hytt på styrbordssidan.. Det finns inte många avbildningar av Bounty, eftersom hennes enda resa var den som förförde henne till Stilla Oceanen. Admiraltet gjorde dock en serie ritningar där fartyget befann sig i Deptford, vilka visar att hon hade en sammanlagd längd av 31,9 m och en bredd av 7,4 m.

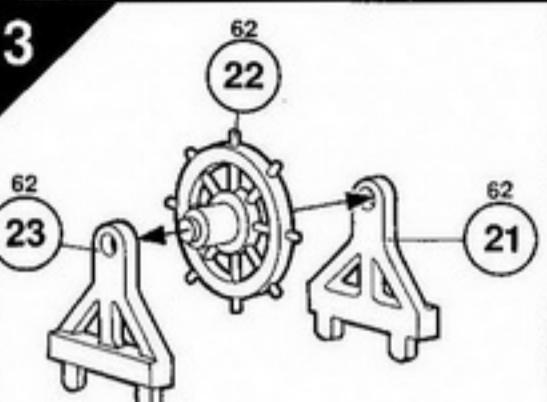
1



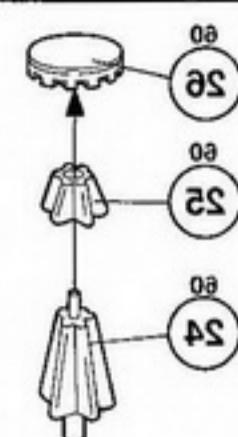
2



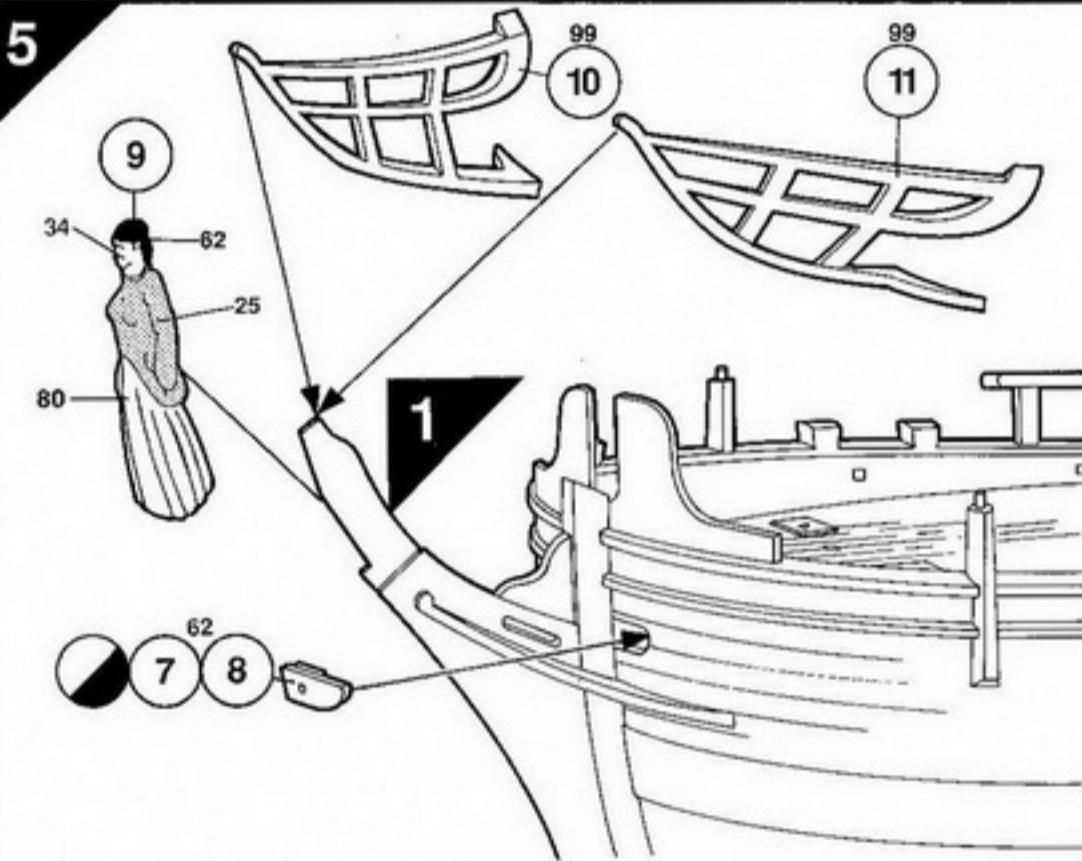
3



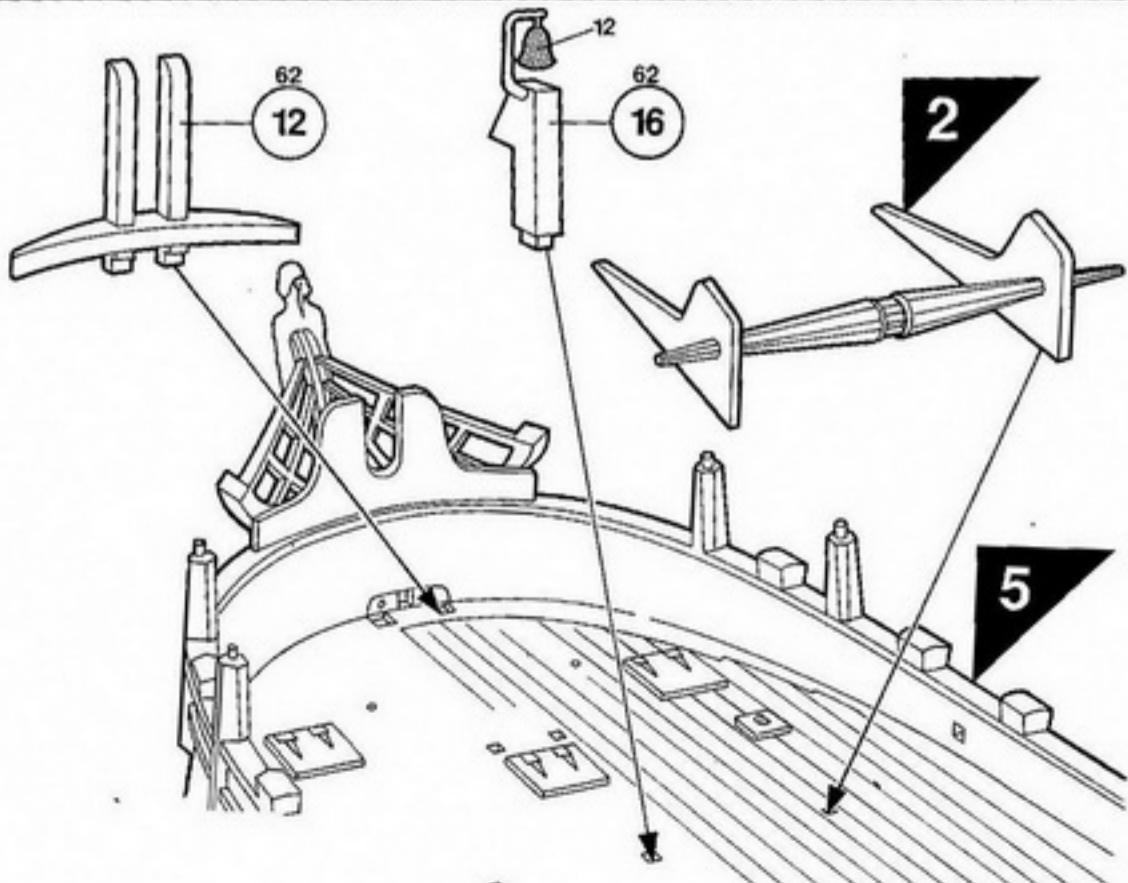
4



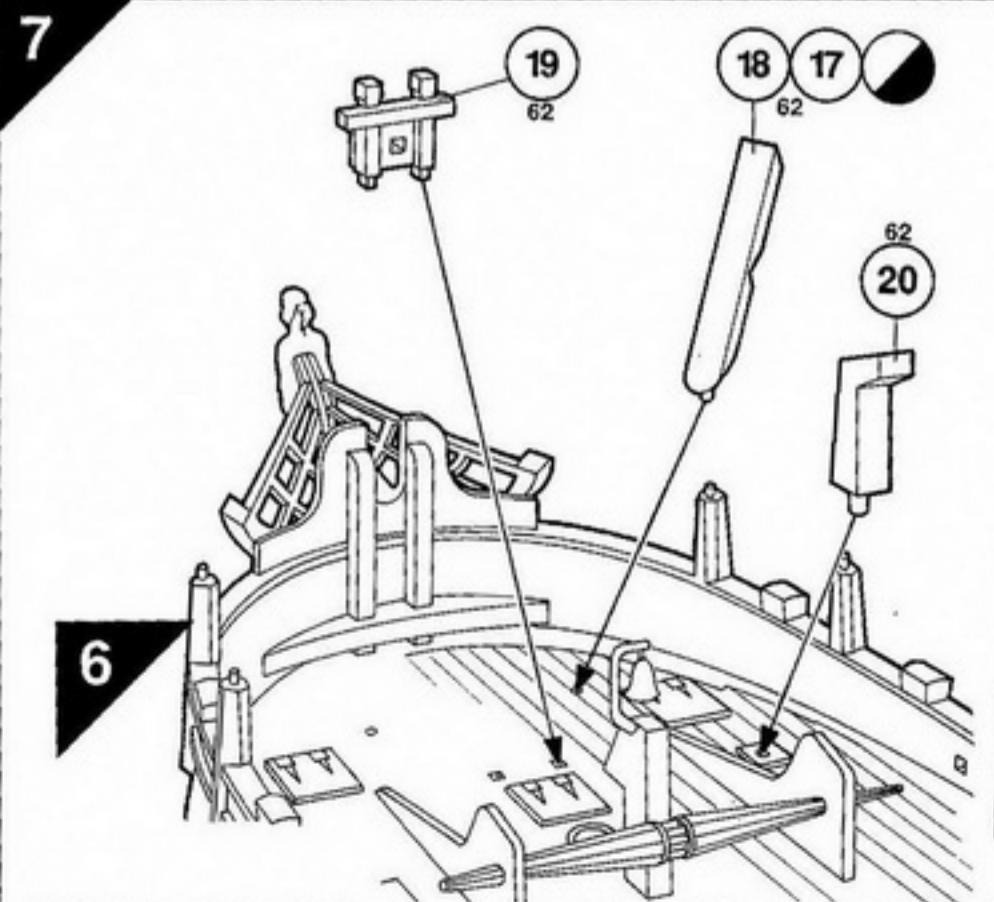
5



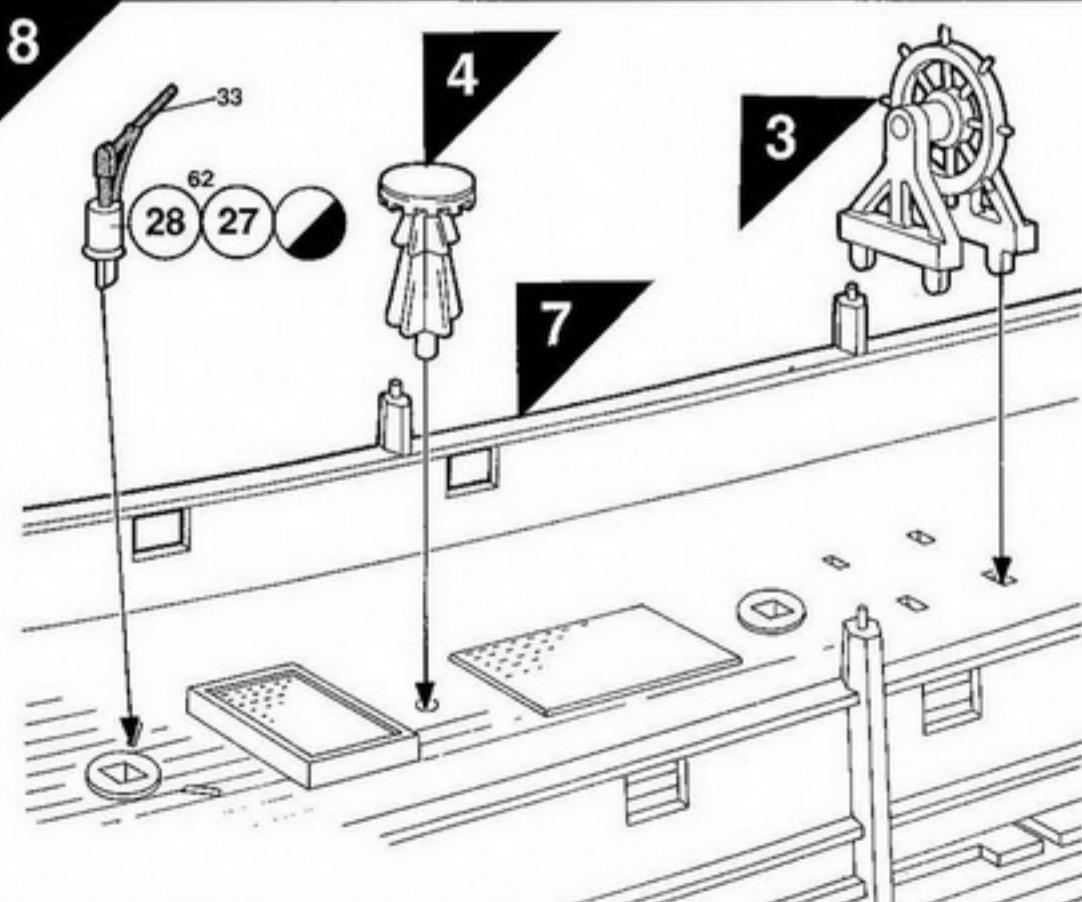
6

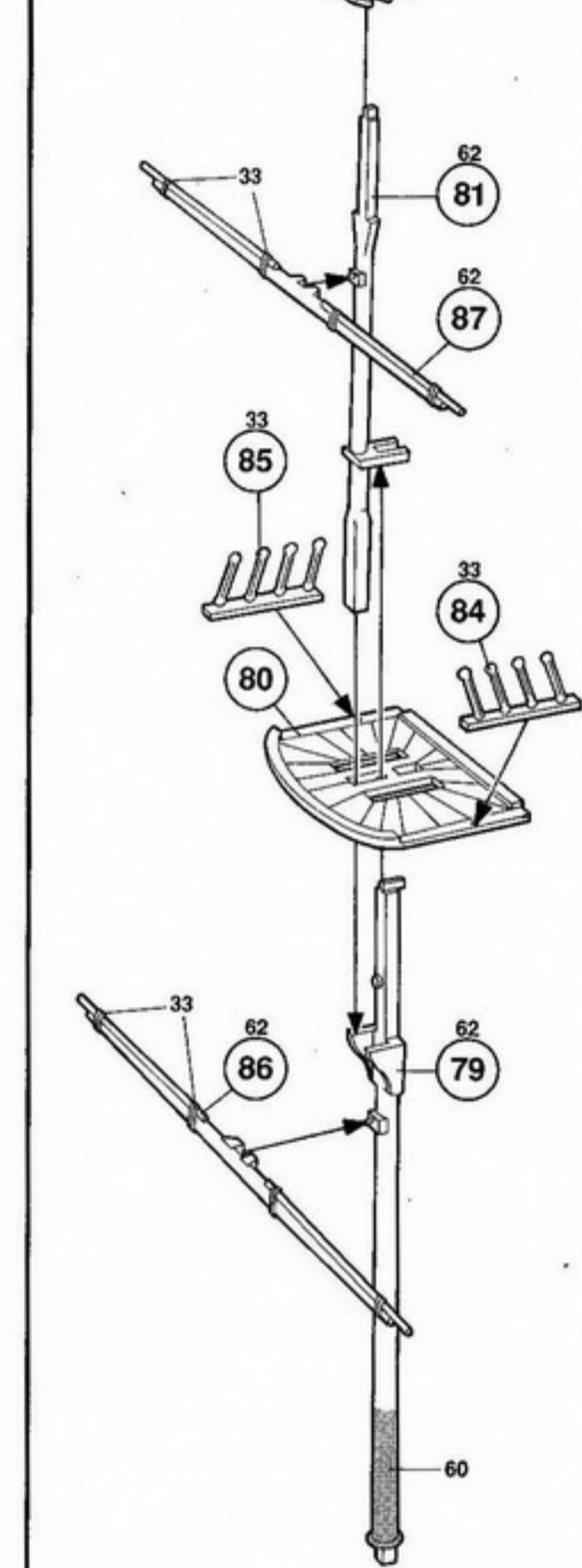
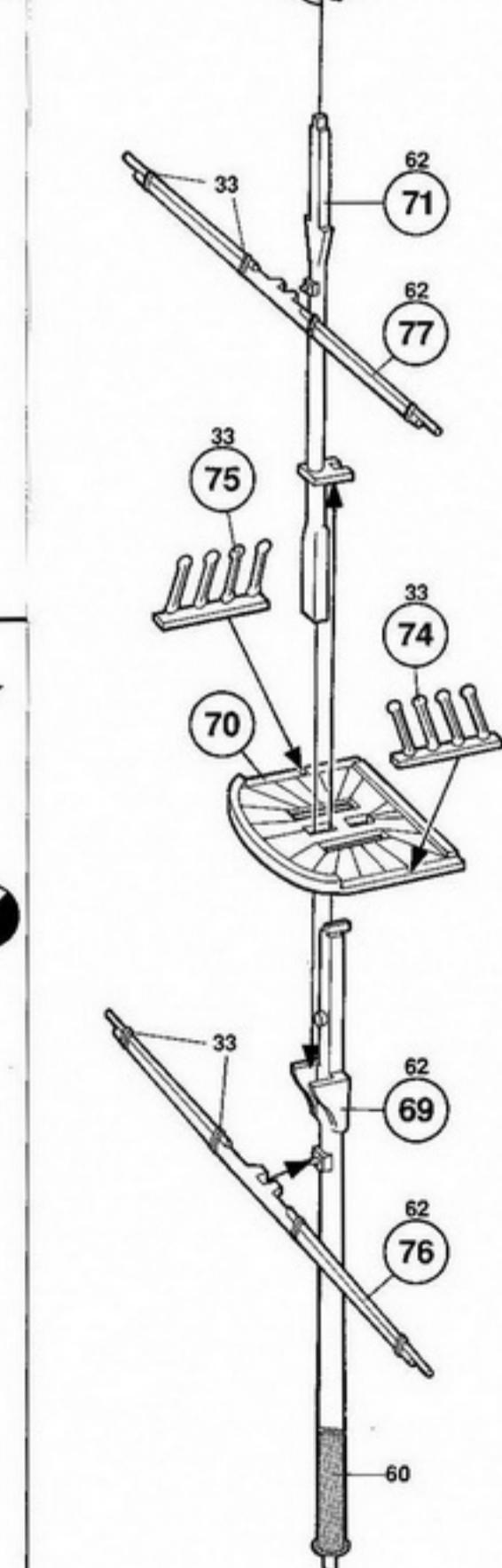
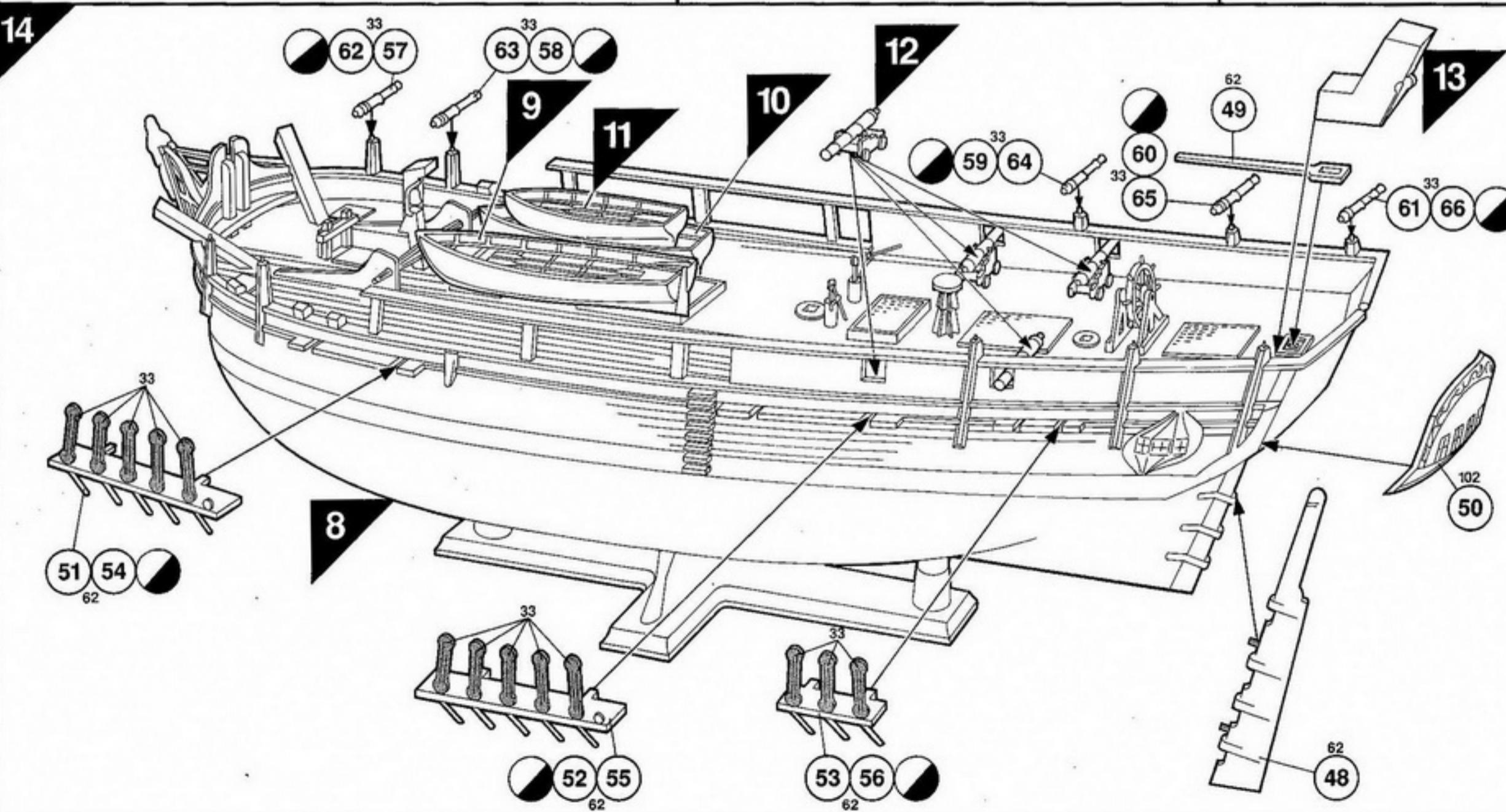
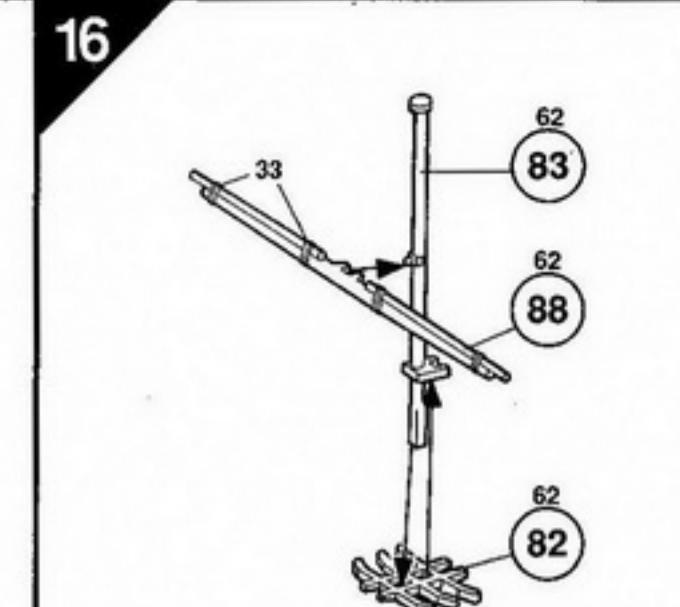
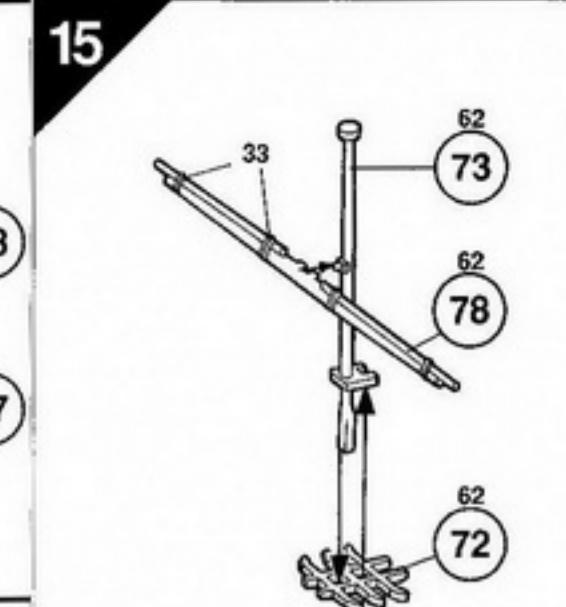
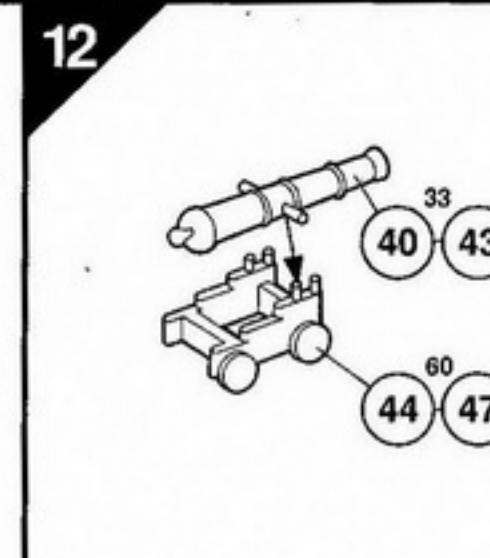
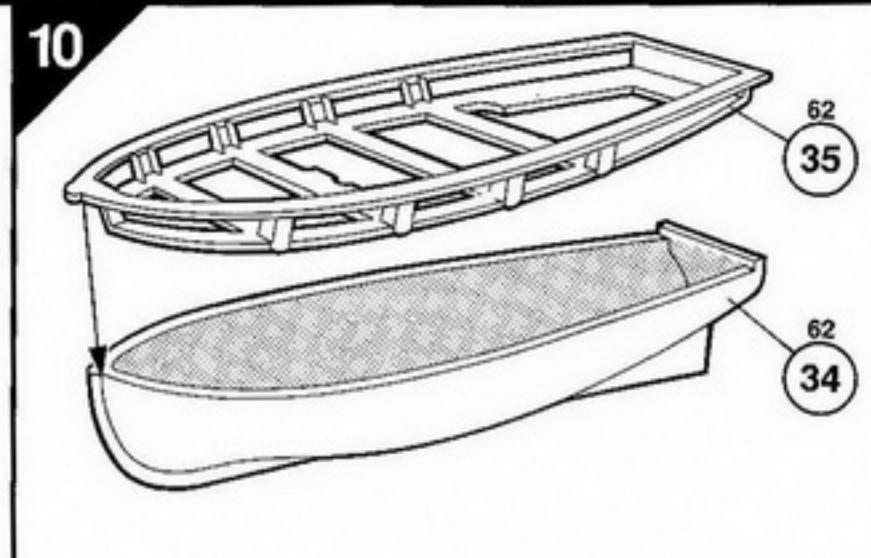
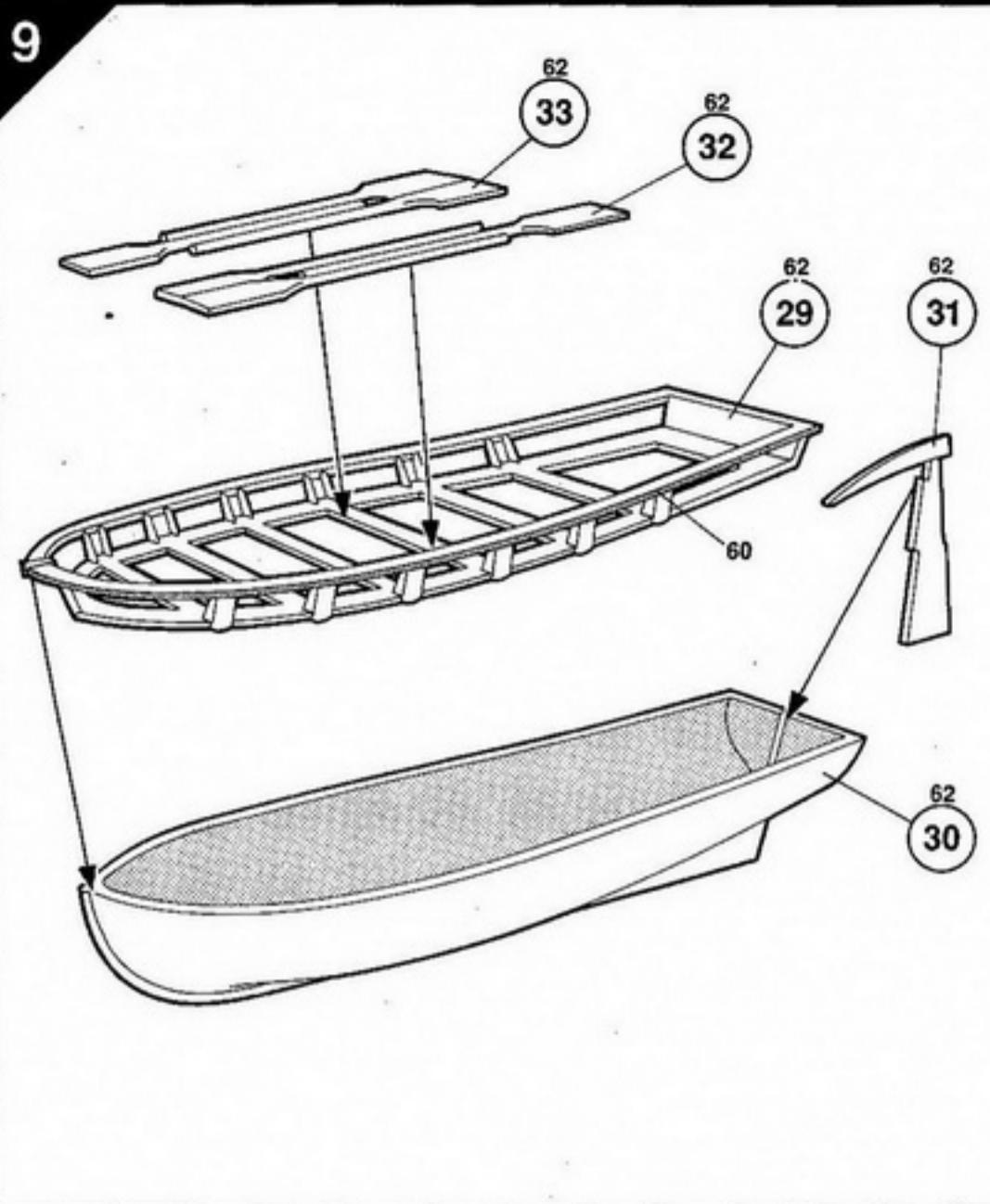


7

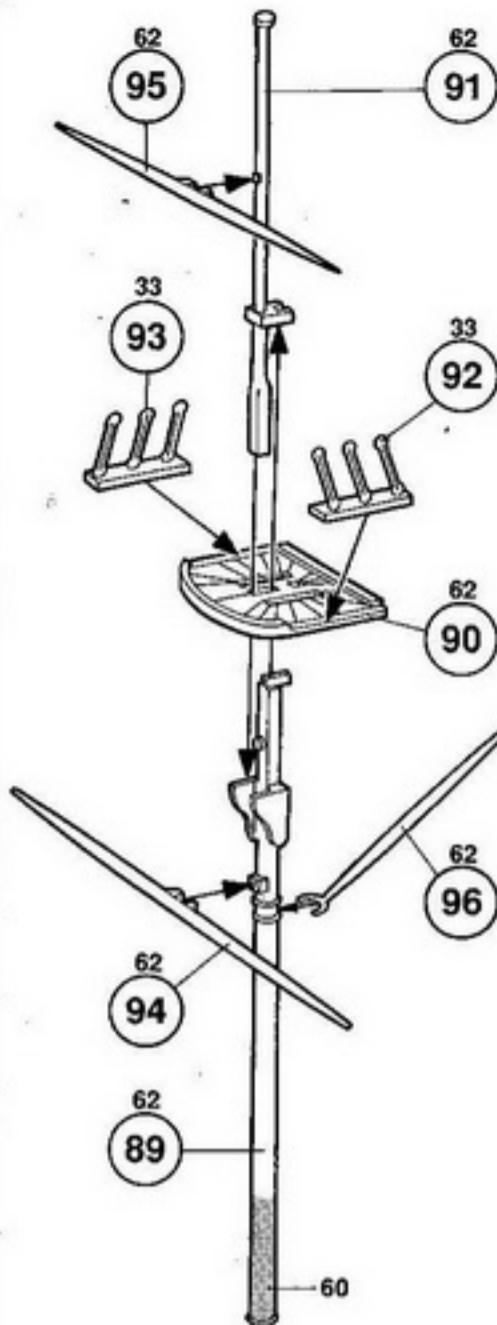


8

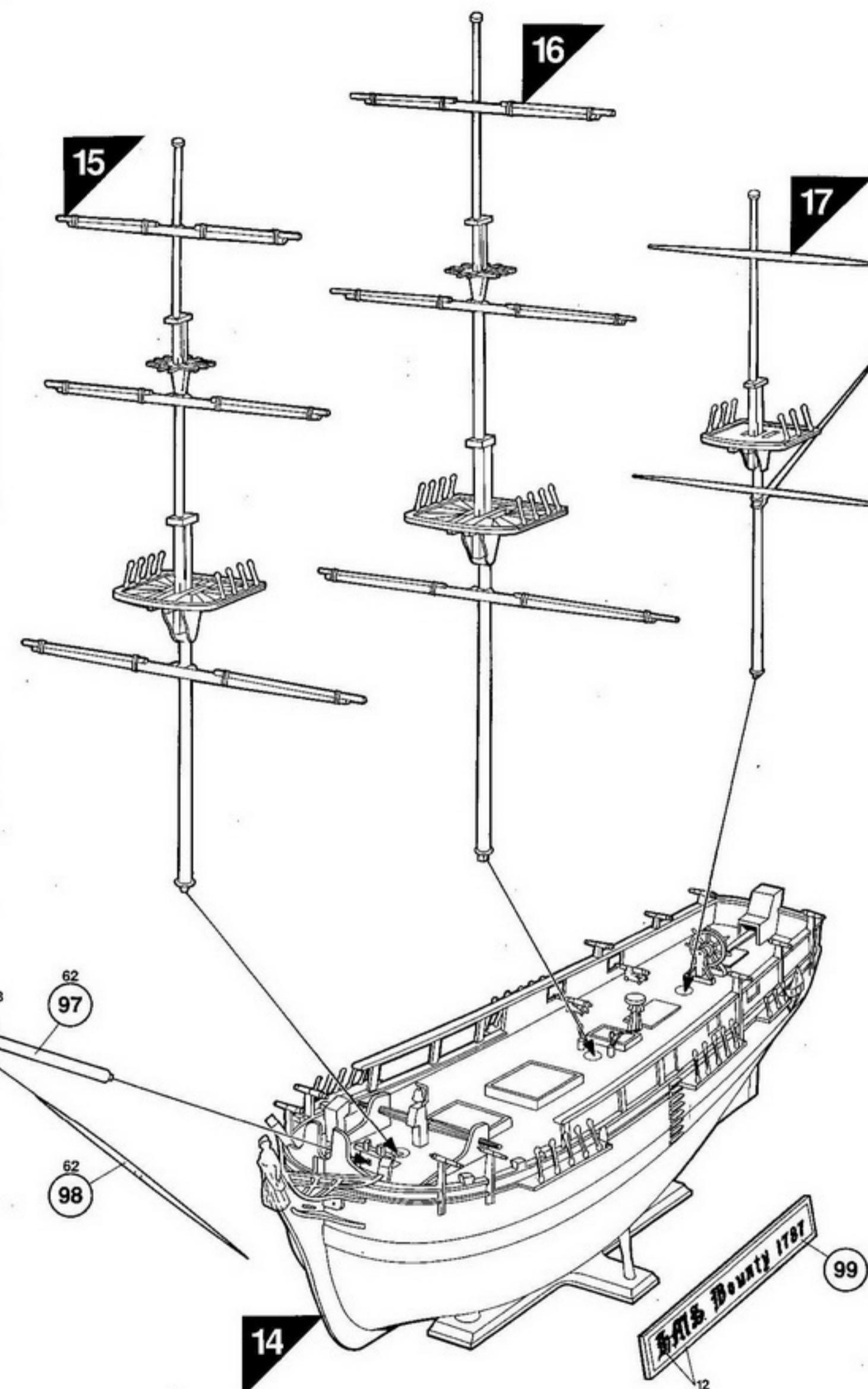




17



18



19

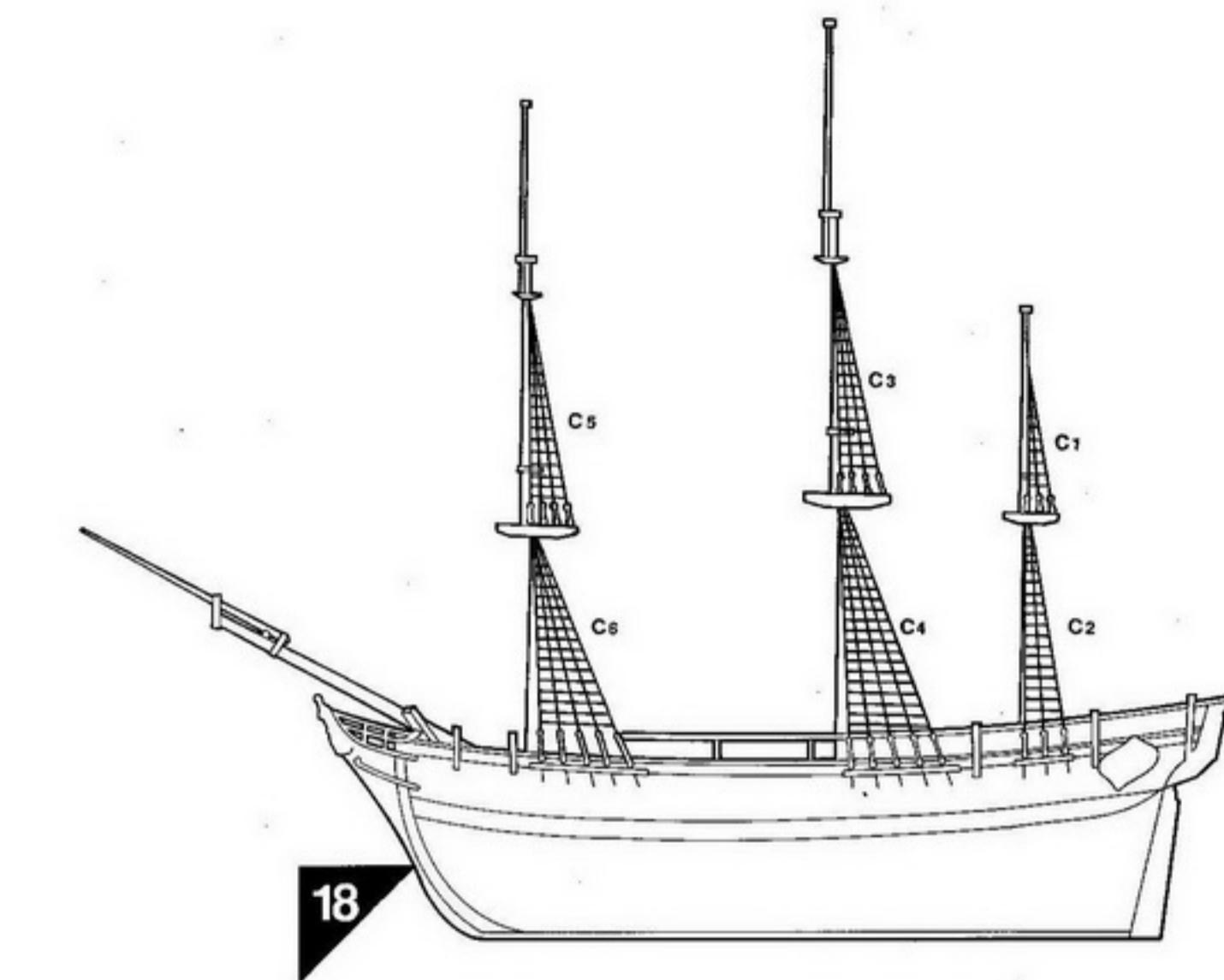


Table for making the shrouds

Tableau de fabrication des haubans

Tabelle für die Herstellung der Wanten

Cuadro de fabricación de los obenques

Tabella di fabbricazione delle sartie

Tabel van de wanttouwfabrikatie

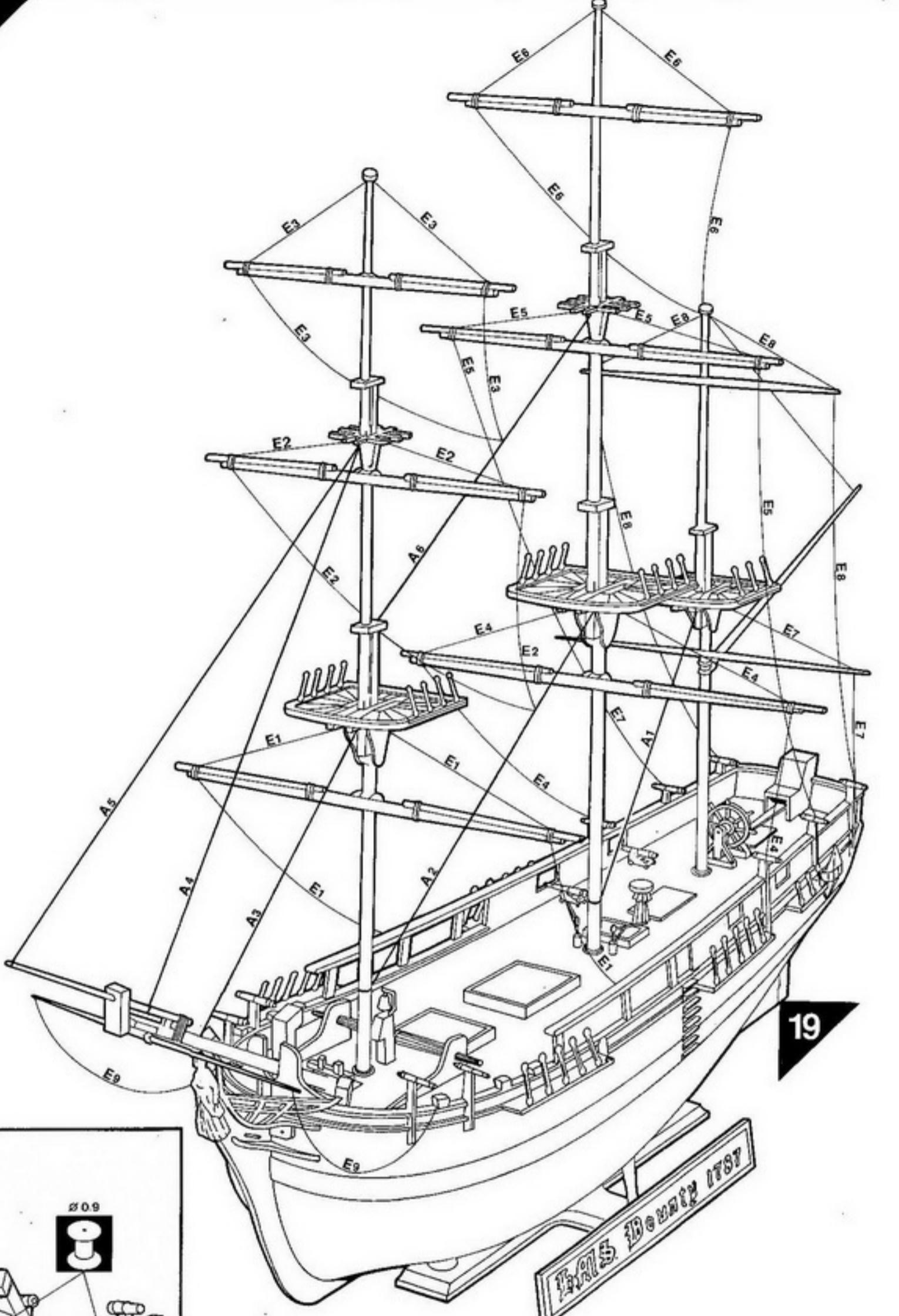
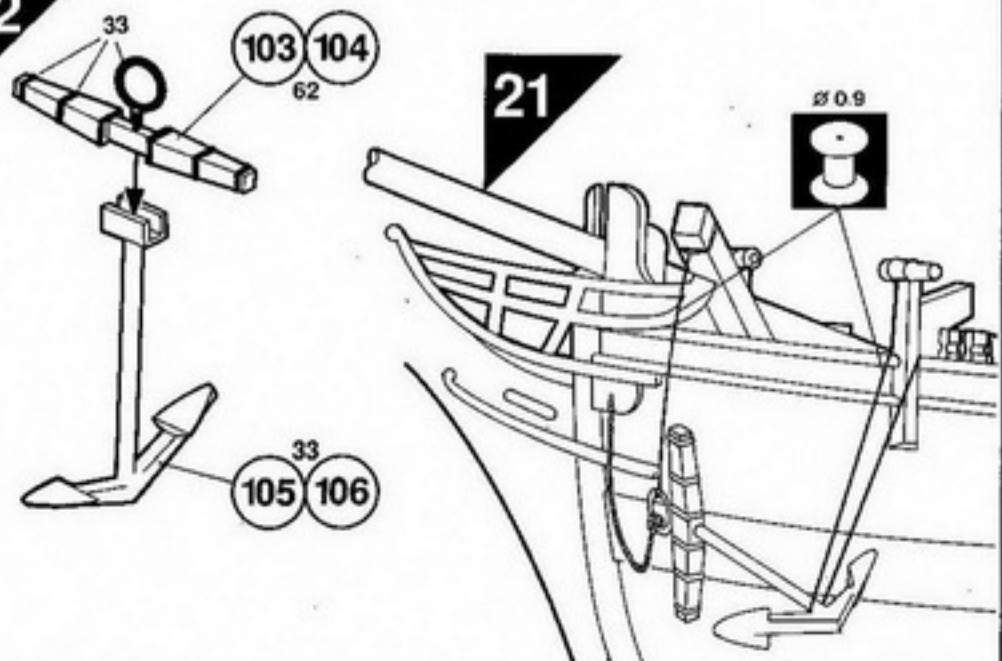
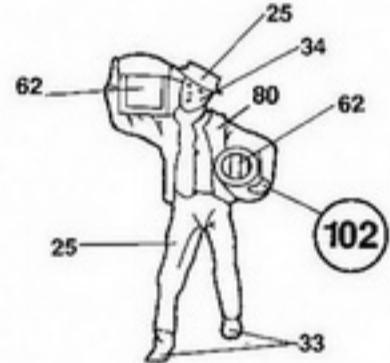
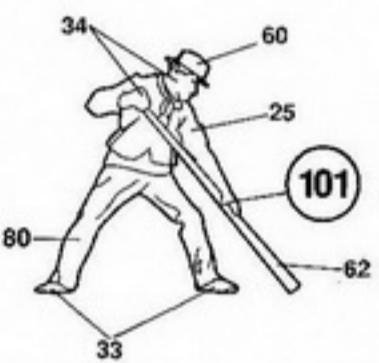
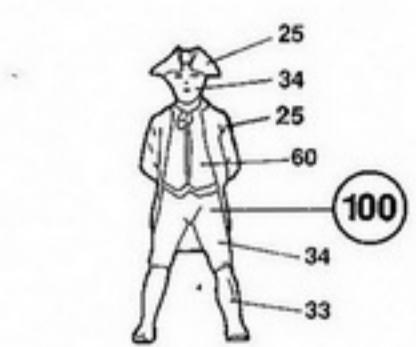
Tabell för tillverkning av vanter

Fremstillingstabell for vanterne

Tabela de fabricação dos óvens

Taulukko : miten vantit valmistetaan

Shroud Hauban Want Obenque Sartia	Wainbow Vant Want Oven Vantti	C1	C2	C3	C4	C5	C6
Position Position Position Posición Posizione	Stand Läge Position Posição Posizione	C	C	C	C	C	C
Start Départ Abfahrt Salida Partenza	Start Start Afgang Comienzo (da armazão) Lähtö	Z	Z	Z	Z	Z	Z
Number of horizontal threads Nb de fils horizontaux Anzahl horizontaler Fäden Número de hilos horizontales Nº di fili orizzontali	Aantal horizontale draden Antal vägrätta trådar Antal vandrette tråde Nº de fios horizontais Värikasuojen lankojen lukumäärä	10	15	15	17	16	13
Horizontal notches Crons horizontaux Horizontale Kerben Muescas horizontales Tacche orizzontali	Horizontale kepen Vägrätta skärar Vandrette hak Entalhes horizontais Värikasuojen lankojen lovet	0.2.4.6.8. 10.12.14. 16.18	0.2.4.6.8.10.12 14.16.18.20.22 24.26.28	0.2.4.6.8.10.12 14.16.18.20.22 24.26.28.30.32	0.2.4.6.8.10.12 14.16.18.20.22 24.26.28.30	0.2.4.6.8.10.12 14.16.18.20.22 24.26.28.30.32	0.2.4.6.8.10.12 12.14.16.18. 20.22.24.26
Number of vertical threads Nb de fils verticaux Anzahl vertikaler Fäden Número de hilos verticales Nº di fili verticali	Aantal vertikale draden Antal lodräta trådar Antal lodrette tråde Nº de fios verticais Pystysuojen lankojen lukumäärä	3	3	4	5	4	5
Vertical notches Crons verticaux Vertikale Kerben Muescas verticales Tacche verticali	Vertikale kepen Lodräta skärar Lodrette hak Entalhes verticais Pystysuojen lankojen lovet	7.11.17	6.12.18	9.13.17.22	8.13.20.25.34	8.12.17.21	10.17.25 33.40



To make the drawings clearer, the ropes and shrouds in the previous views are not shown.

Pour plus de clarté dans le dessin tous les haubans et cordages des vues précédentes ne sont pas représentés.

Um die Zeichnung klarer zu gestalten, sind nicht alle Wanten und Seile der vorhergehenden Ansichten dargestellt.

Para mayor claridad en el dibujo no se representan todos los obenques y cordajes de las vistas anteriores.

Per maggiore chiarezza dei disegni, tutte le sartie e cordame delle figure precedenti non sono stati rappresentati.

Voor meer duidelijkheid in de tekening worden alle sulen en het touwwerk van de voorafgaande aanzichten niet afgebeeld.

För att teckningen skall vara tydligare har alla vanner och rep från de tidigare hilderna utelämnats.

Para maior clareza no desenho, todos os óvens e cordames das vistas precedentes não estão representados.

For at skabe større klarhed i tegningen, er alle vanner og reb fra de foregående illustrationer udeladt.

Jotta pääros olisi mahdollisimman selvä, on jätetty pois edellisten kuvien vannit ja köydet.

Table of rigging

The various linen threads can be found in specialized model shops and at draper's shops.

Diameter	Length of threads to be used
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Thread lengths are given in centimetres.

— The thread lengths in this table are given with an allowance of approximately 10 cm beyond the length necessary in order to allow easy securing to the various stay-points.

— To give the rigging and shrouds a more realistic colour, soak them in very strong tea for twenty-four hours.

Overzicht van de takelage

De verschillende vlasdraden zijn te koop in maquette gespecialiseerde winkels, evenals in garen- en bandwinkel.

Diameter	Te gebruiken draadlengte
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— De draadlängder worden in centimeters aangegeven.

— De draadlängder van deze tabell worden met ongeveer 10 cm meer dan de nodige lengte aangegeven ten einde een gemakkelijk vastmaken van de draden op de verschillende eindpunten toe te laten.

— Ten einde een meer realistische tint aan de takelage en tuinen te geven, moet met de draad 24 uur in zeer sterke thee laten weken.

Tableau des gréements

Les différents fils de lin se trouvent dans les magasins spécialisés dans la maquette ainsi que les merceries.

Diameter	Longueur de fils à utiliser
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Les longueurs de fils sont données en centimètre.

— Les longueurs de fils de ce tableau sont données avec environ 10 cm en plus que la longueur nécessaire afin de permettre une fixation aisée des fils sur les différents aboutissements.

— Afin de donner une teinte plus réaliste aux gréements et haubans il faut laisser tremper le fil 24 heures dans du thé très fort.

Tacklingsschema

De olika linngarnen finns till salu i affärer som säljer miniatyrer samt i sybehörfaffärer.

Diameter	Garnlängder
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Trådlängderna är angivna i cm.

— De trådlängder soen anges i denna tabell är ca 10 cm längre än nödvändigt för att underlätta fastsättningen av trådarna vid de olika ändstücken.

— För att ge en naturnära färg åt tackingarna och vanterna skall man låta tråden ligga i blöt ett dygn i starkt te.

Tabelle der Takelung

Die verschiedenen Leinenfäden finden Sie in Spezialgeschäften für Modellbau und im Kurzwarenhandel.

Durchmesser	Länge der zu verwendenden Fäden
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Die Fadenlängen sind in Zentimetern angegeben.

— Die Fadenlängen in dieser Tabelle beinhalten eine Zugabe von etwa 10 cm, um ein leichtes Befestigen der Fäden an den verschiedenen Endpunkten zu ermöglichen.

— Um den Takelungen und Wanten eine wirklichkeitsnahe Färbung zu verleihen, muss der Faden 24 Stunden lang in starkem Tee gekocht werden.

Vantersskema

De forskellige hørnåle findes i model-specialforretninger samt i garnbutikker.

Diameter	Garnlængder der anvendes
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Trådlängder er anført i centimeter.

— Trådlängdemde i denne tabel er angivet med ca. 10 cm ud over den nødvendige længde, så det er let at fastgøre trålene på de forskellige ender.

— For at give rigning og vanter en mere realistisk farve, anvendes ihedelsættning i 24 timer i ekstra stærk te.

Tablero de aparejos

Los diferentes hilos de lino se hallan en las tiendas especializadas en maquetas, así como en las mercerías.

Dímetro	Longitud de los hilos a utilizar
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Las longitudes de los hilos se indican en centímetros.

— Las longitudes de los hilos de este cuadro se dan con aproximadamente 10 cm de más que el largo necesario con el fin de permitir una fácil fijación de los mismos en los diferentes puntos donde terminan los hilos.

— Con el fin de dar un color más realista a los obenques y aparejos, conviene dejar el hilo a remojar durante 24 horas en un té muy fuerte.

Quadro de cordames

Os diferentes fios de linha encontram-se nos armazéns especializados na maquete, assim como nas retrosarias.

Dímetro	Comprimento de fios a utilizar
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Os comprimentos de fios estão indicados em centímetro.

— Os comprimentos dos fios desta tabela estão indicados com cerca de 10 cm a mais do que o comprimento necessário a fim de permitir uma fixação fácil dos fios nas diferentes pontas.

— A fim de dar uma cor mais realista aos cordames e óvens é preciso imergir o fio 24 horas no chá muito forte.

Tavola delle attrezature

Potrete procurarvi i differenti fili di lino nei negozi di modellismo e nelle mercerie.

Diametro	Lunghezza dei fili da utilizzare
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Le lunghezze dei fili sono espresse in centimetro.

— Le lunghezze dei fili di questa tabella sono fornite con circa 10 cm in più della lunghezza necessaria, per permettere una maggiore semplicità di fissaggio dei fili sulle differenti destinazioni.

— Per dar un colore più realistico alle attrezture ed alle sartie, lasciare il filo per 24 ore a bagno in un tè molto carico.

Taklaustaulu

Kaikki pellavalangat ovat myytävänä pienoismaalleihin erikoistuneissa liikkeissä sekä lyhyttävänä kaupassa.

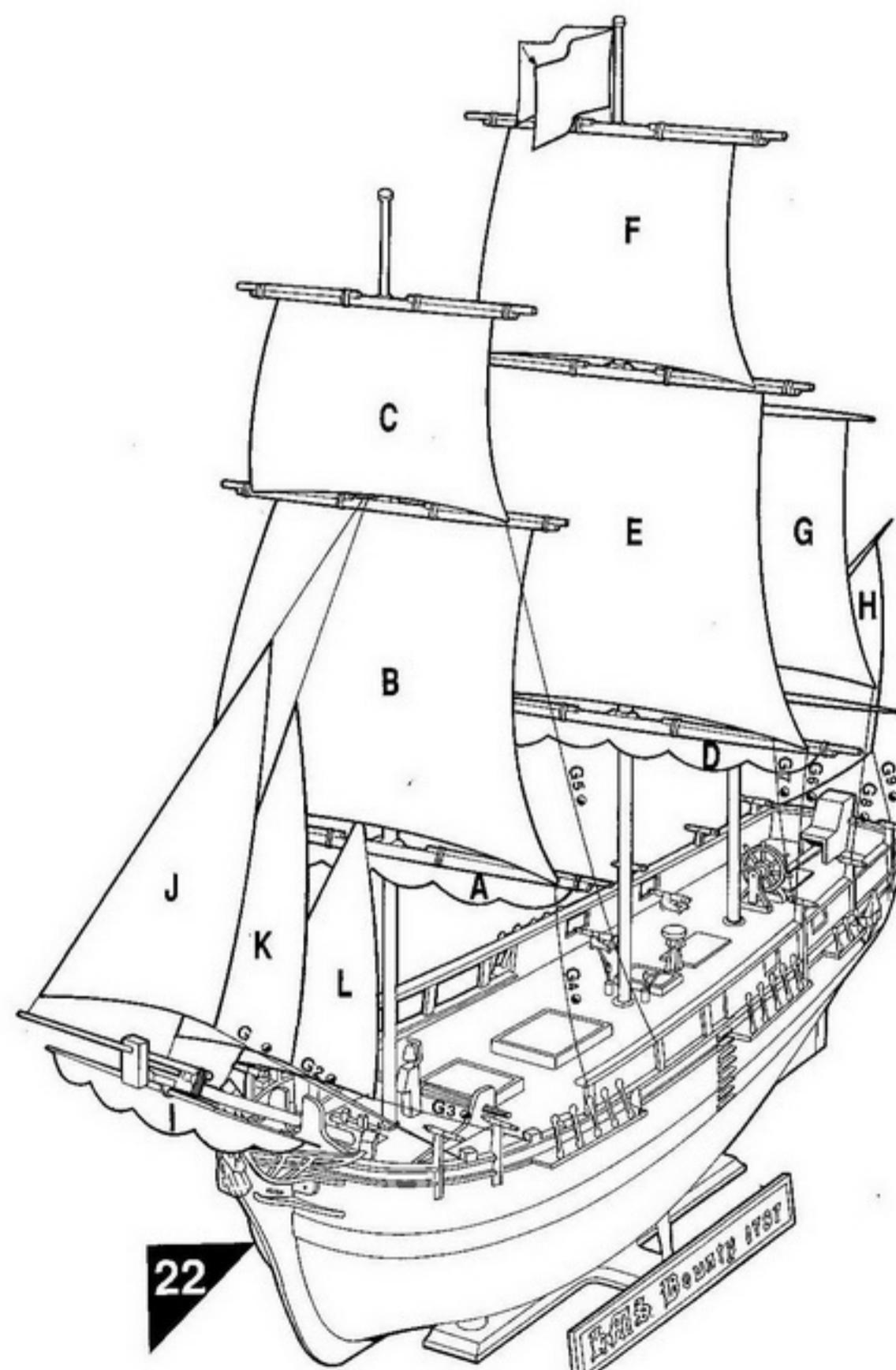
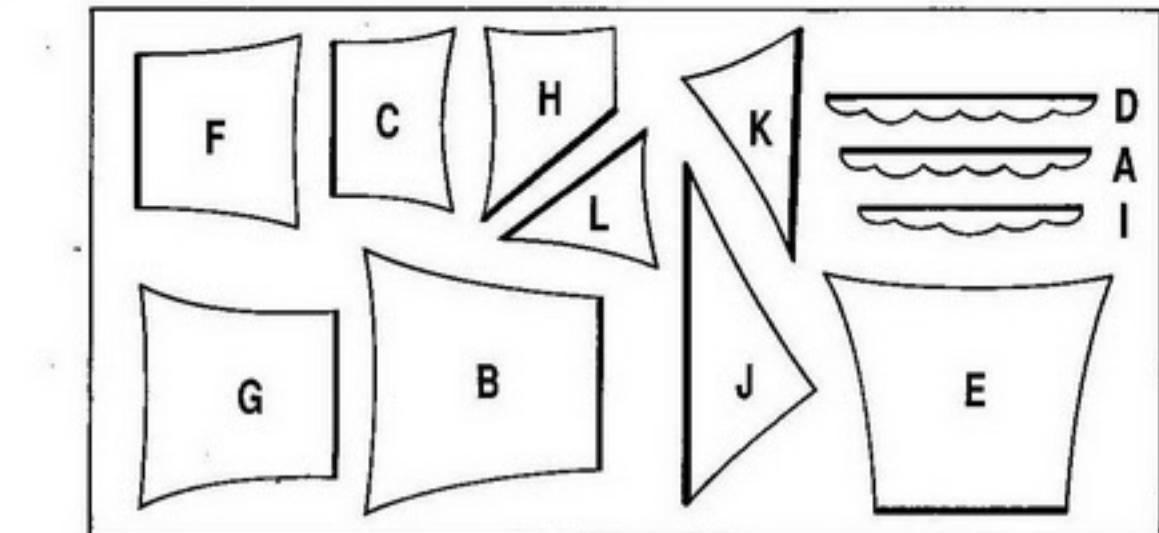
Läpimitta	Lankojen pituus
0,30	11 m
0,60	2 m
0,90	0,5 m

— Lankojen pituudet ilmaistaan cm:ssä.

— Tässä taulukossa annetut pituudet ovat noin 10 cm pitämällä kuitenkin tarvittavat pituudet, joita lankojen kiinnittäminen eri paikkoihin tulisi helpomaksi.

— Takilat ja vanvitit saatavat luonnonmuokkausmenun värin jos lanku saa lieta vuorokauden ajan vahvassa teossa.

A			B			C</th
---	--	--	---	--	--	-------



PAINTING OF THE SAILS

To make the model more realistic, we recommend that you paint the sails before cutting them out. Use colour : 103
NOTE : The bold line on each sail shows the line where it should be glued to the yard or spar.

PEINTURE DES VOILES

Pour donner plus de réalisme à la maquette, il est conseillé de peindre des voiles avant découpage. Utiliser la couleur : 103
NOTA : Le trait fort sur chaque voile indique la ligne de collage sur la vergue ou l'étai.

BEMALUNG DER SEGEL

Um das Modell wirklichkeitsnäher zu gestalten, raten wir, die Segel vor dem Ausschneiden zu bemalen. Die Farbe : 103
ACHTUNG : Der dicke Strich auf jedem Segel gibt die Klebelinie auf Stag oder Rabe an.

PINTURA DE LAS VELAS

Para dar mayor realismo a la maqueta, se recomienda pintar las velas antes de cortar. Utilícese el color : 103
NOTA : El trazo fuerte en cada vela indica la línea de encolado sobre la verga o el estay.

VERNICIATURA DELLE VELI

Per dare un maggior realismo al modellino, si consiglia di verniciare le vele prima di tagliarle. Utilizzare il colore : 103
NOTA : Il tratteggio su ogni vela indica la linea d'incollatura sul pennone o sullo straglio.

ZEILVERF

Om aan de maquette meer realisme te geven, raden wij U aan de zeilen voor het snijwerk te verf en. Gebruik de kleur : 103
NOTA : De sterke streep op elke zeil duidt de kleeflijn op de ra of schoor aan.

MÄLNING AV SEGLEN

För att ge ytterligare realism åt miniatyrer är det tillrådligt att måla seglen före avskräningen. Använd flägen : 103
MARK : Det tjocka strecket på varje segel anger linjen för fästklämning vid rå eller stag.

MALING AF SEJL

Før at give modellen en mere realistisk farve, tilrådes maling af sejlene, inden der skæres ud. Søm farve anvendes : 103.
NB : Den kraftige optiske streg på hvert sejl angiver linjen for fastklemning til rå eller stag.

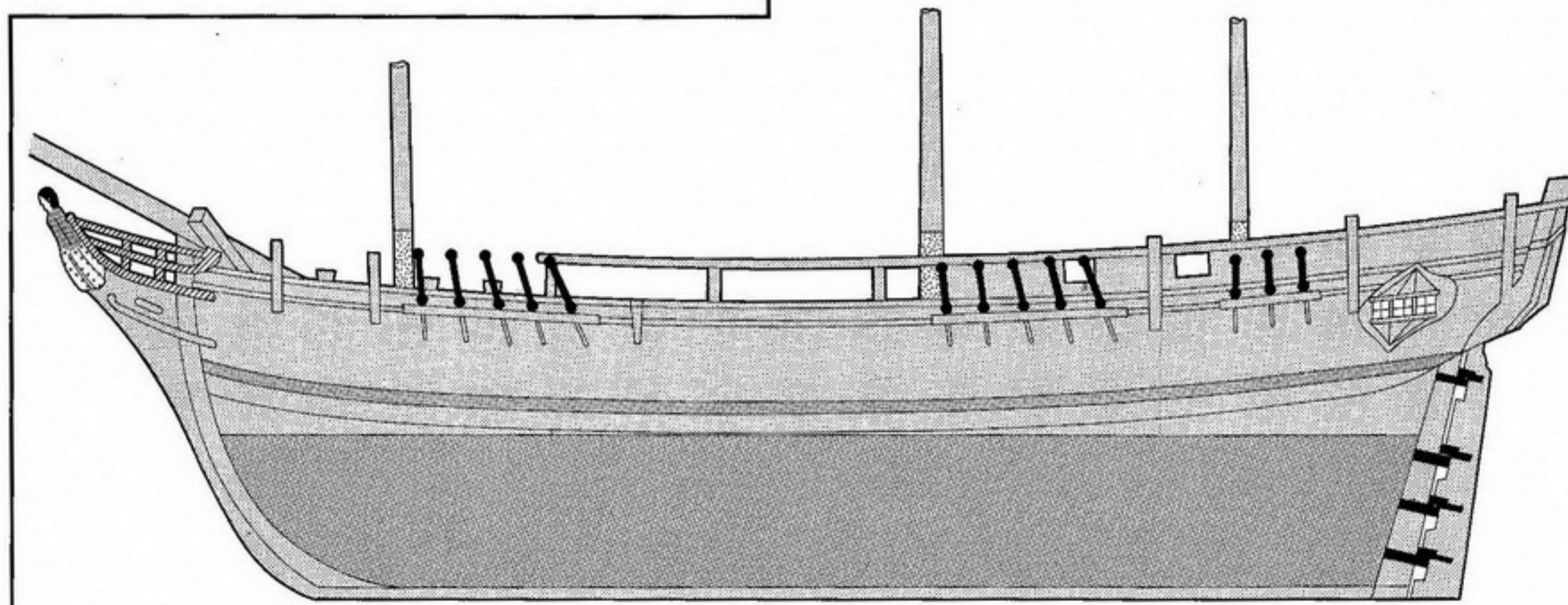
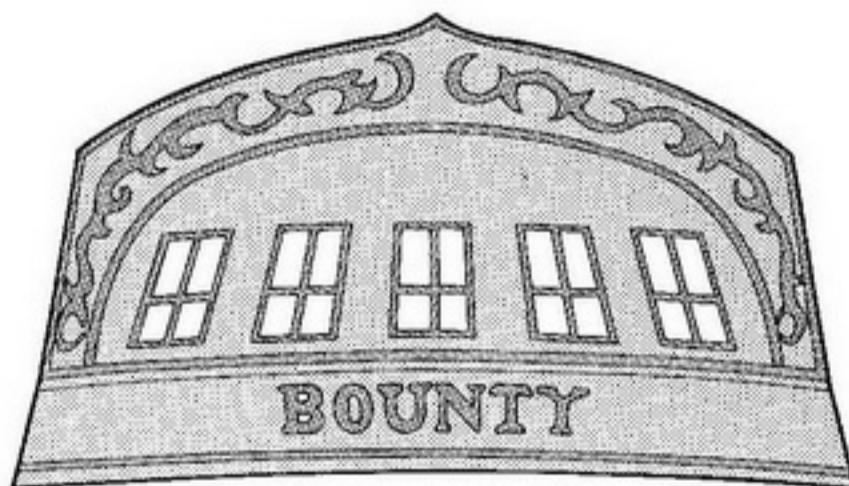
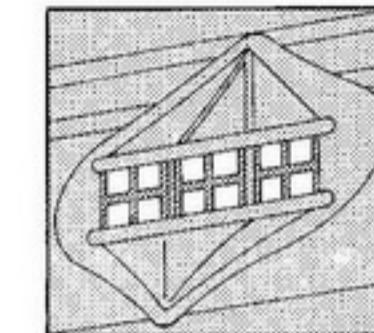
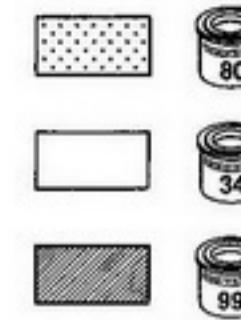
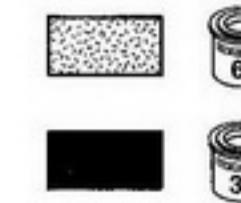
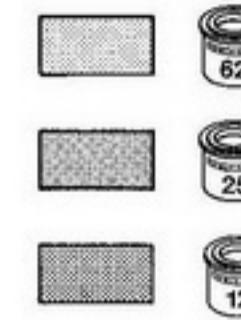
PINTURA DAS VELAS

Para dar mais realismo à maquete, aconselha-se pintar as velas antes de cortar. Utilizar a cor 103.
NOTA : O traço forte em cada vela indica a linha de colagem na verga ou no estai.

PURJEIDEN MAALAAMINEN

Jotta tulos olisi vielä luonnonmukaisempi suosittelemme purjeiden maalaamista ennen niiden leikkauusta. Kilttikälä seuraavat värit : 103
HUOM : Jokaisessa purjeessa oleva paksu viiva helpottaa niiden leimazamista raakaan tai haruksiin.

BOUNTY





09259

9722

HMS BOUNTY