



## SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## THE GOLDEN HIND

09258

The origin of the Golden Hind is shrouded in mystery. It must be assumed, however, that Drake had contemplated this great adventure for some time, and it is believed that he had the ship built in France, to mislead any spies of Philip II of Spain. He also allowed a rumour to circulate that the Pelican, as she was then named, was a simple merchant ship. But it was obvious from the number of gun ports in her dark sides that she was a heavily armed privateer. Drake had found a patron, to sponsor the expedition in the person of Sir Christopher Hatton, a courtier in favour with the Queen. A fleet of five small ships was made ready. These were the Pelican (Admiral, 110 tons burden), Elizabeth (Vice Admiral, 80 tons), Swan, 50 tons, Marigold, 30 tons and Christopher (a pinnace of 15 tons). The total complement of these ships was 164 men. It is not known how many set sail in the Pelican but at one time during the voyage she carried 88. Clearly then, the Golden Hind could not have been such a tiny cockleshell. Vast stores must have been carried in the hold to provide for such a prolonged expedition, including food, many casks of water, cables, canvas, timber, spare anchors, a spare tiller, powder and shot in plenty and the frames, flanks and fastenings of four long-boats are known to have been carried to be assembled later during the voyage. It is a certainty, therefore, that the ship had at least two decks below the open waist, namely the gun deck, the hold and below that space in the bilge for store ballast. It is probable that the men slept on the gun deck, between the guns and in the forecabin as in Nelson's time. The expedition set sail from Plymouth on 15th November, 1577 and on approaching the straits of Magellan, on 20th August 1578, Drake re-named the ship the Golden Hind in honour of his patron Sir Christopher Hatton, part of whose crest bore a "Hind Passant, Or". Drake's adventures are too numerous to set down here, but those interested can read the account of his circumnavigation of the world, 1577-80, in *Principal Navigations*, by Richard Hakluyt (Everyman's Edition) possibly obtainable through a local library or by a visit to the British Museum to read Hakluyt's account. The Golden Hind returned alone to Plymouth on 26th September 1580, with a complement of 59 and carrying 30 tons of treasure, valued at £600,000 (about £20,000,000 at present values). This

incredible voyage was the first circumnavigation of the world since Magellan's in 1520. Apart from this, however, Drake had sacked and taken numerous Spanish ports and ships. One giant galleon in particular, bound for Panama laden with gold, silver and emeralds, yielded a treasure whose value was equal to more than the yearly income of the English crown!

Justly so, Drake's fortune was made. In 1581 Queen Elizabeth knighted him on board the Golden Hind and granted him a coat of arms. The Golden Hind, was dragged out of the water at Deptford and a dry dock was built around her, so that all could come and see the first English ship to sail round the world, commanded by the great Sir Francis Drake. The dimensions of the Golden Hind remain obscure. Everything was kept secret before the voyage and after the return the ship was allowed to rot away. No documents have revealed her definite size, but from statements relating the proposed wall that was to have been built around her (but never was) it seems that her length can have been little more than 90' and beam of 20' or so. From this scanty information, the model has been based on the following dimensions: Length of keel 54'0" Max. beam 20'9". Length between perpendiculars 74'6". Depth in hold 10'0". Mean draught 9'6". Length overall 95'0" (not including bowsprit). Armament: The number of guns carried can be stated with certainty, as documents written by one of Drake's Portuguese prisoners Zarzate, reveal that "The Pelican has seven cast-iron pieces a side below hatches, and four above hatches." The model has therefore been given 14 "Saker" 5 pounder guns on the gun deck and four 3 pounder "Falcons" in the open waist. Both the Saker and Falcon were guns of the Culverin type with fairly small bore, but long in the chase to give long range and good penetration. The Saker would have a maximum range of about 1,400 yards. Both these guns were long. The Saker was 7'9" long from muzzle to base ring, with a bore of 3.5". The Falcon was 7'0" with 2.75" bore. The guns on privateers were made of cast-iron, only the Royal Ships were mounted with brass guns.

L'origine du Golden Hind est enveloppée de mystère. Il faut supposer cependant que Drake avait envisagé cette grande aventure depuis un certain temps, et l'on dit qu'il fit construire le bateau en France, afin de tromper tous les espions possibles de Philippe II d'Espagne. Il fit également circuler la rumeur que le Pelican, tel était alors son nom, n'était qu'un simple navire marchand. Mais il était évident, étant donné le grand nombre de sabords de batterie de ses flancs, qu'il s'agissait d'un bateau corsaire fortement armé. Drake avait trouvé un protecteur pour financer l'expédition en la personne de Sir Christopher Hatton, un courtier en faveur auprès de la Reine. Une flotte de cinq petits bateaux fut préparée. Il s'agissait du Pelican (Amiral, 110 tonnes), de l'Elizabeth (Vice-Amiral, 80 tonnes), du Swan, 50 tonnes, du Marigold, 30 tonnes et du Christopher (une pinasse de 15 tonnes). L'effectif complet de ces bateaux était de 164 hommes. On ne sait pas combien partirent avec le Pelican, mais à un certain moment au cours du voyage il transportait 88 hommes. Il est alors évident que le Golden Hind n'avait pu être une telle petite coque de noix. De gros approvisionnements durent être transportés dans la cale pour permettre une telle expédition prolongée, y compris des aliments, de nombreux barils d'eau, des câbles, de la toile, du bois, des ancres de rechange, une béquille de rechange, de la poudre et des boulets en grande quantité, et l'on sait que des membrures, des flancs et des amarrages de quatre grands canots furent transportés en vue d'être montés ultérieurement au cours du voyage. Il est donc certain que le navire disposait d'au moins deux ponts sous le passavant ouvert, à savoir la batterie, la cale et en-dessous un espace dans le fond de cale pour la cargaison. Il est probable que les hommes dormaient sur la batterie, entre les canons et sur le pont de gaillard comme au temps de Nelson. L'expédition partit de Plymouth le 15 novembre 1577, et le 20 août 1578, à l'approche du Détroit de Magellan, Drake re-baptisa le navire The Golden Hind en l'honneur de son protecteur Sir Christopher Hatton, dont une partie des armoiries portait un "Hind, Passant, Or". Les aventures de Drake sont trop nombreuses pour pouvoir être racontées ici, mais ceux qui s'intéressent à la question peuvent lire le compte-rendu de son tour du monde, 1577-1580, dans *Les Grandes Navigations*, de Richard Hakluyt, (Editions Everyman), que l'on peut obtenir auprès d'une bibliothèque locale ou en se rendant au British Museum pour lire le compte-rendu de Hakluyt. Le Golden Hind revint seul à Plymouth le 26 septembre 1580, avec un effectif

de 59 hommes et rapportant 30 tonnes de trésors, évaluées à 600.000 livres sterling (environ 20.000.000 de livres sterling de notre monnaie actuelle).

Cet incroyable voyage fut le premier tour du monde par mer depuis celui de Magellan en 1520. Ceci mis à part, néanmoins, Drake avait pillé et s'était emparé de nombreux ports et vaisseaux espagnols. Un galeon géant en particulier, qui se dirigeait vers Panama chargé d'or, d'argent et d'émeraudes, produisit un trésor dont la valeur était supérieure au revenu annuel de la Couronne Britannique!

La fortune de Drake était faite, et à juste titre. En 1581, la Reine Elizabeth le fit chevalier à bord du Golden Hind et lui accorda des armoiries. Le Golden Hind fut sorti de l'eau à Deptford et une cale sèche fut construite autour de lui, afin que tous puissent venir voir le premier navire anglais à avoir effectué le tour du monde sous les ordres du grand Sir Francis Drake. Les dimensions du Golden Hind demeurent mal connues. Tout fut tenu secret avant le voyage et au retour le navire fut laissé à pourrir. Aucun document n'a révélé sa taille exacte, mais à s'en tenir aux déclarations relatives au mur envisagé qui devait être construit autour du bateau (et ne le fut jamais), il semble que sa longueur ne devait pas avoir été de plus de 27 m et sa largeur de 6 m environ. A partir de ces informations risquées, on a donné au modèle les dimensions suivantes: Longueur de la quille 16m46 Largeur max. 6m32 Longueur entre perpendiculaires 22-70m. Profondeur de cale 3-05m. Tirant d'eau moyen 2-90m, Longueur hors-tout 28-96m, (non compris le beaupré). Armement: Le nombre des canons emportés peut être établi avec certitude, des documents écrits par l'un des prisonniers portugais de Drake, Zarzate, révélant que "Le Pelican dispose de sept pièces en fer de fonte un flanc au-dessous des écouteilles, et quatre au-dessus des écouteilles". Le modèle a donc été doté de 14 canons "Saker" de 5 livres sur la batterie et de quatre "Falcons" de 3 livres dans le passavant ouvert. Tant le Saker que le Falcon étaient des canons du type Culverin avec un calibre plutôt petit, mais longs dans la volée afin de permettre une longue portée et une bonne pénétration. Le Saker avait une portée maximum de 1280m environ. Ces deux canons étaient longs. Le Saker était long de 2-36m depuis la gueule jusqu'à l'anneau de base, avec une âme de 89mm. Le Falcon était long de 2-13m avec une âme de 70mm. Les canons des bateaux corsaires étaient en fer de fonte, seuls les Vaisseaux Royaux étaient dotés de canons en cuivre jaune.

Der Ursprung der "Golden Hind" liegt bis heute in mysteriösem Dunkel. Dennoch kann man annehmen, daß Drake geraume Zeit vorher über sein großes Abenteuer nachgedacht hat. Man glaubt außerdem, daß er dieses Schiff dementsprechend in Frankreich bauen ließ, vor allem, um Spione Philipps II. von Spanien irre zu leiten. Zudem streute er deshalb Gerüchte aus, daß die "Pelikan" - wie das Schiff damals noch hieß - ein gewöhnliches Kauffahrtschiff für den Seehandel sei. Für den aufmerksamen Beobachter war jedoch festzustellen, daß viele Stülpforten in den dunklen Bordwänden und die dahinter verborgenen Kanonen eher auf ein schwer bewaffnetes Kapenschiff hindeuteten. In Sir Christopher Hatton, einen in der Gunst der Königin stehenden Höfling, fand Drake einen Gönner, der die Kosten für seine Expedition übernahm. Eine kleine Flotte von fünf Schiffen wurde ausgerüstet. Es waren die "Pelikan" (für den Admiral, etwa 110 Tonnen Wasserdrängung), die "Elizabeth" (für den Vizeadmiral, ca. 80 Tonnen), die "Swan" (50 Tonnen), die "Marigold" (30 Tonnen) sowie eine Pinasse von 15 Tonnen namens "Christopher". Die Gesamtbesatzung dieser Schiffe betrug ganze 164 Mann. Die genaue Stärke der Mannschaft auf der "Pelikan" kennt man nicht genau. Man weiß nur, daß zu irgendeinem Zeitpunkt der langen Reise 88 Mann an Bord waren. Die "Golden Hind" kann demzufolge kein gar so kleines, flachgehendes Schiff gewesen sein. Umfangreiche Vorräte für eine unbestimmt lange Reise mußten mitgeführt werden, dazu gehörten u.a. Verpflegung, viele Wasserfässer, Tauwerk, Segeltuch, Bauholz, Reserveanker- und ruder sowie viel Pulver und auch Kanonenkugeln. Man nahm auch Spant- und Plankenholz nebst Ausrüstung für vier Beiboote mit, die unterwegs zusammengebaut werden sollten. Gewiß ist nur, daß das Schiff wenigstens zwei Oberdecks, vor allem ein Kanonendeck, besaß, auch Loderäume und darunter einen Bilgenraum, wo der Ballast gestaut war. Möglicherweise schlief ein Teil der Mannschaft im Kanonendeck zwischen den Geschützen und auf der Back, wie zu Nelson's Zeiten. Die Expeditionsflotte lief am 15. November 1577 aus Plymouth aus und erreichte die Magellan-Straße am 20. August 1578, hier taufte Drake sein Schiff in "Golden Hind" um. Dies zu Ehren seines Gönners, Sir Christopher Hatton, aus dessen Wappenschild er Teile übernahm. Drake's Abenteuer waren zu zahlreich, um hier geschildert zu werden. Sein bedeutendstes, die Weltumsegelung, kann bei Richard Hakluyt's 1577-1580 in *Principal Navigations* (Everyman's Edition) nachgelesen werden. Dies Buch kann man sich über den Buchhandel besorgen oder in einer Bibliothek ausleihen, oder aber durch einen Besuch im Britischen Museum über Hakluyt's Beitrag informieren. Am 26. September 1580 kehrte die "Golden Hind" allein nach

Plymouth zurück. Die Besatzung bestand zwar nurmehr aus 59 Mann, die Ladung dafür aber aus 30 Tonnen an Schätzen, deren Wert damals 600.000 englische Pfund, heute wohl an die 20 Millionen, betrug.

Diese unglückliche Reise war - seit Magellan um 1520 - die erste Weltumsegelung. Davon abgesehen hat Drake zahlreiche spanische Häfen geplündert und Schiffe gekapert, darunter eine besonders große, für Panama bestimmte und mit Gold, Silber und Edelsteinen beladene Galeone. Sie allein stellte einen Schatz dar, dessen Wert über dem Jahresinkommen der englischen Krone lag!

Danach war Drake's Glück natürlich gemacht. 1581 schlug ihn die Königin Elizabeth an Bord der "Golden Hind" zum Ritter und verlieh ihm ein Wappen. In Deptford wurde die "Golden Hind" später an Land gezogen. Um sie herum wurde ein Trockendock gebaut, damit alle Leute es bestaunen könnten als das erste englische Schiff. Das unter dem großen Sir Francis Drake die Welt umsegelte. Die genauen Abmessungen der "Golden Hind" kennt man bis heute nicht. Vor der großen Reise wurde alles vollkommen geheimgehalten, nach der Rückkehr vergaß man es bald und ließ das Schiff verrotten. So gibt es keine Dokumente über die tatsächliche Größe. Lediglich aus den Nachforschungen über den vorgesehenen, schließlich aber doch nicht gebauten Wall rundum das Schiff kann man entnehmen, daß es etwa mehr als 27-43m (90') lang und an die 6-10m (20') breit gewesen sein muß. Nach diesen spärlichen Unterlagen entstand unser Modell anhand folgender Abmessungen: Länge über Kiel 16-46m (54'0") Größte Breite 6-32m (20'9"), Länge zwischen den Loten 22-70m (74'6"), Laderaumtiefe 3-05m (10'0"), Größter Tiefgang 2-90m (9'6"), Länge über alles 28-96m (95'0") (ohne Bugspriet).

Bewaffnung: Die Zahl der Kanonen kann mit ziemlicher Gewißheit aus Aufzeichnungen eines portugiesischen Gefangenen Drake's, namens Zarzate, geschlossen werden, der "Pelikan" "sieben gußeiserne Kanonen auf jeder Bordseite unter den Stülpforten und vier darüber" zuschrieb. Dem Modell wurden deshalb insgesamt 14 "Saker"-Fünftpfünder auf dem Geschützdeck und vier Dreipfünder-"Falcons" an Oberdeck gegeben. Beide Geschützarten waren vom Culverin-Typ, die eine relativ kleine Bohrung (Kaliber), jedoch ein langes Rohr für große Reichweite und Durchschlagskraft besaßen. Die "Saker" mögen eine Schußweite von etwa 1280 m gehabt haben. Beide Stücke waren recht lang, die "Saker" maß von Mündung bis Fußring 2.36 m, die Kaliberbohrung: 89 mm; für die "Falcons" galten entsprechend 2.13 m bzw. 70 mm. Freibeuter-Geschütze waren damals aus Eisen gegossen, nur die königlichen Schiffe waren mit Bronzekanonen bewaffnet.

## GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered; assemble in sequence.

## INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées et doivent être montées en ordre.

## ALLEGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung. Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung. Einbauteile vorab bemalen.

CEMENT  
COLLEZ  
KLEBEN  
UNIRE CON ADESIVO

CON PEGAMENTO  
VASTPLAKKEN  
LIIMAA  
LIIMAA

ALTERNATIVE PART  
PIECE EN OPTION  
ALTERNATIVTEIL  
PEZZO ALTERNATIVO

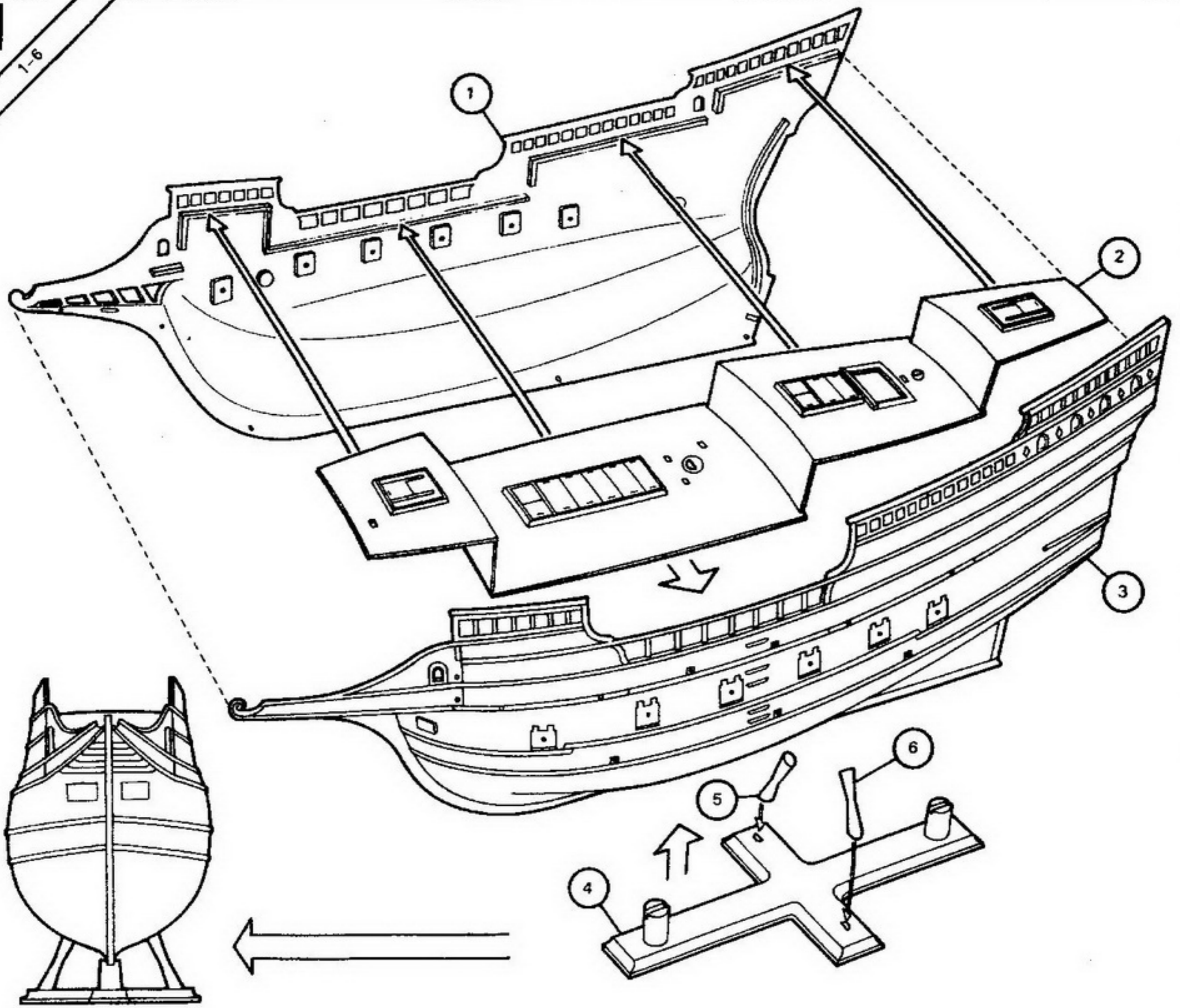
PARTE ALTERNATIVA  
ANDER ONDERDEEL  
ALTERNATIV DEL  
VAIHTOENTONEN  
OSA

ASSEMBLED SECTION  
PARTIE DEJA ASSEMBLEE  
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL  
SEZIONE MONTATA

SECCION MONTADA  
SAMENGE VOEGD ONDERDEEL  
IHOPSATT  
KOOTUT OSAT

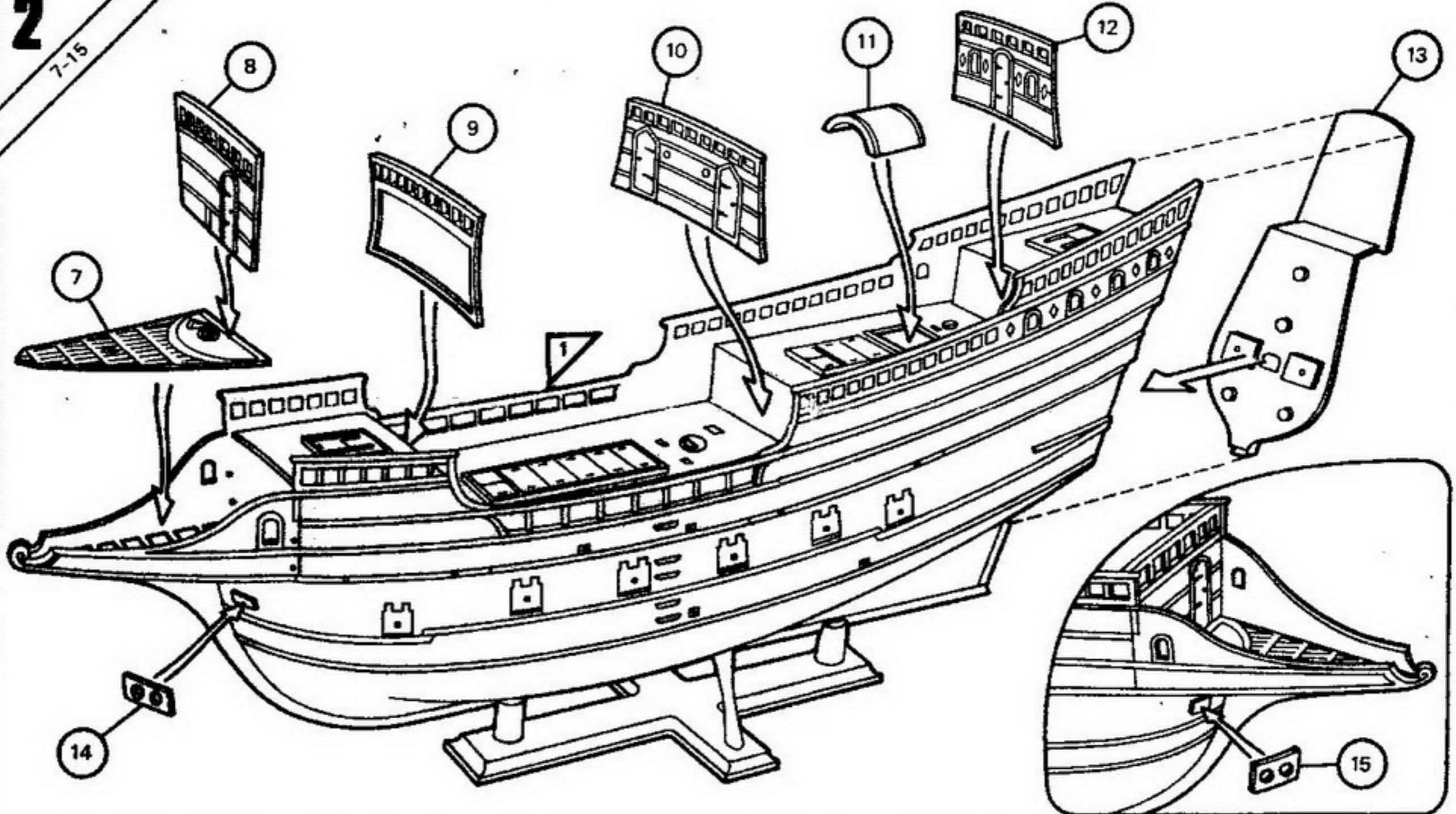
1

1-6



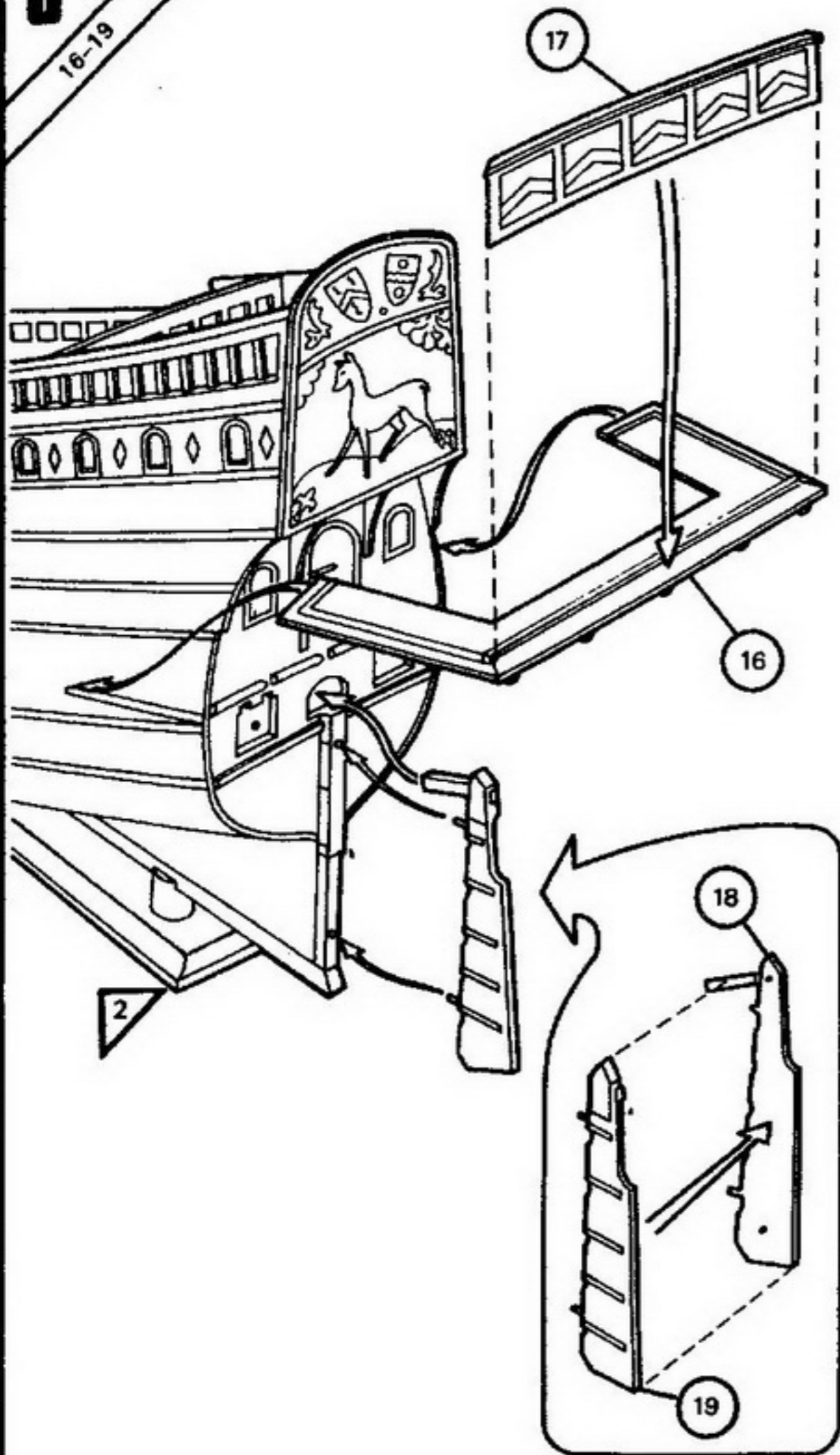
2

7-15

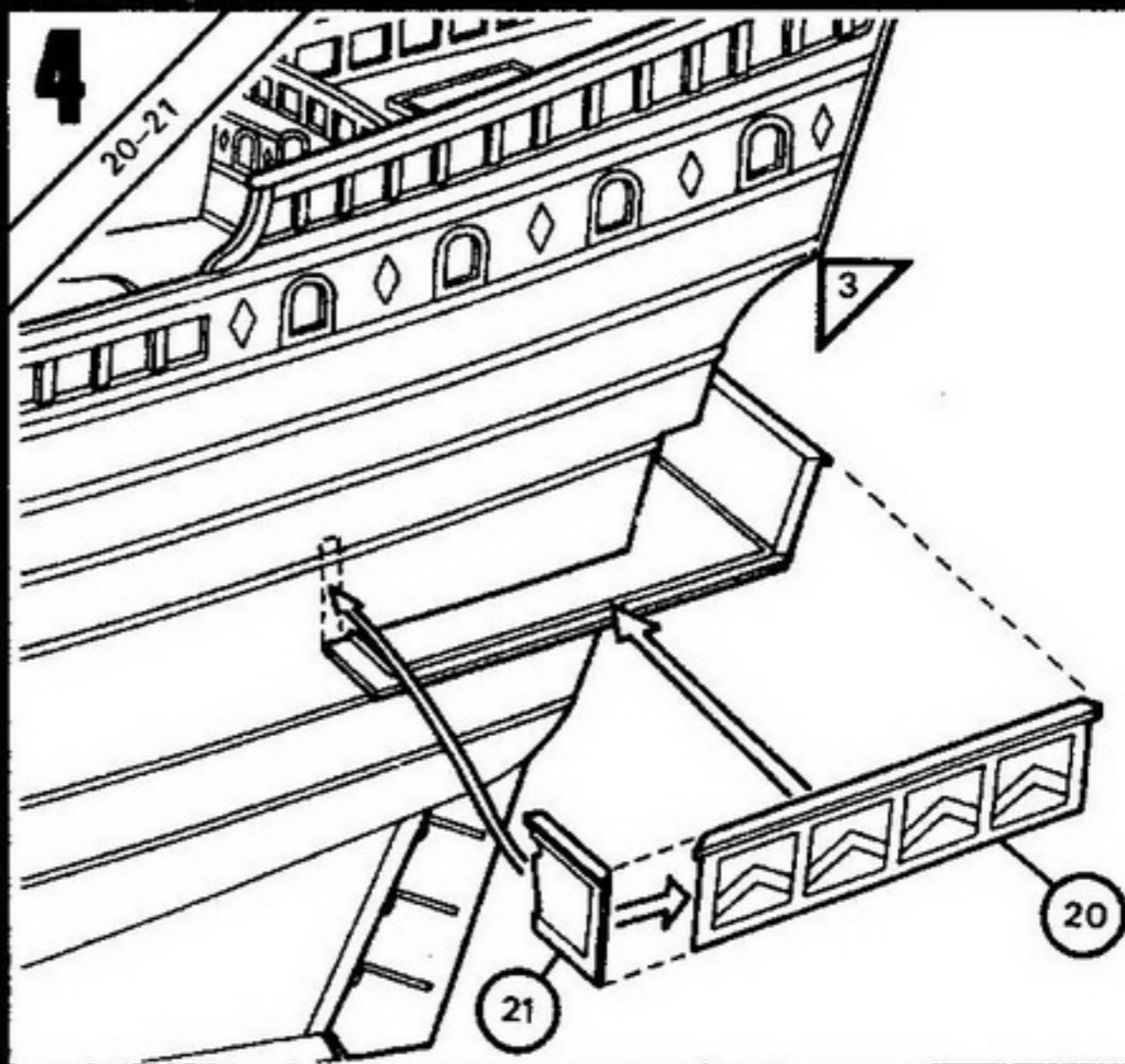


**3**

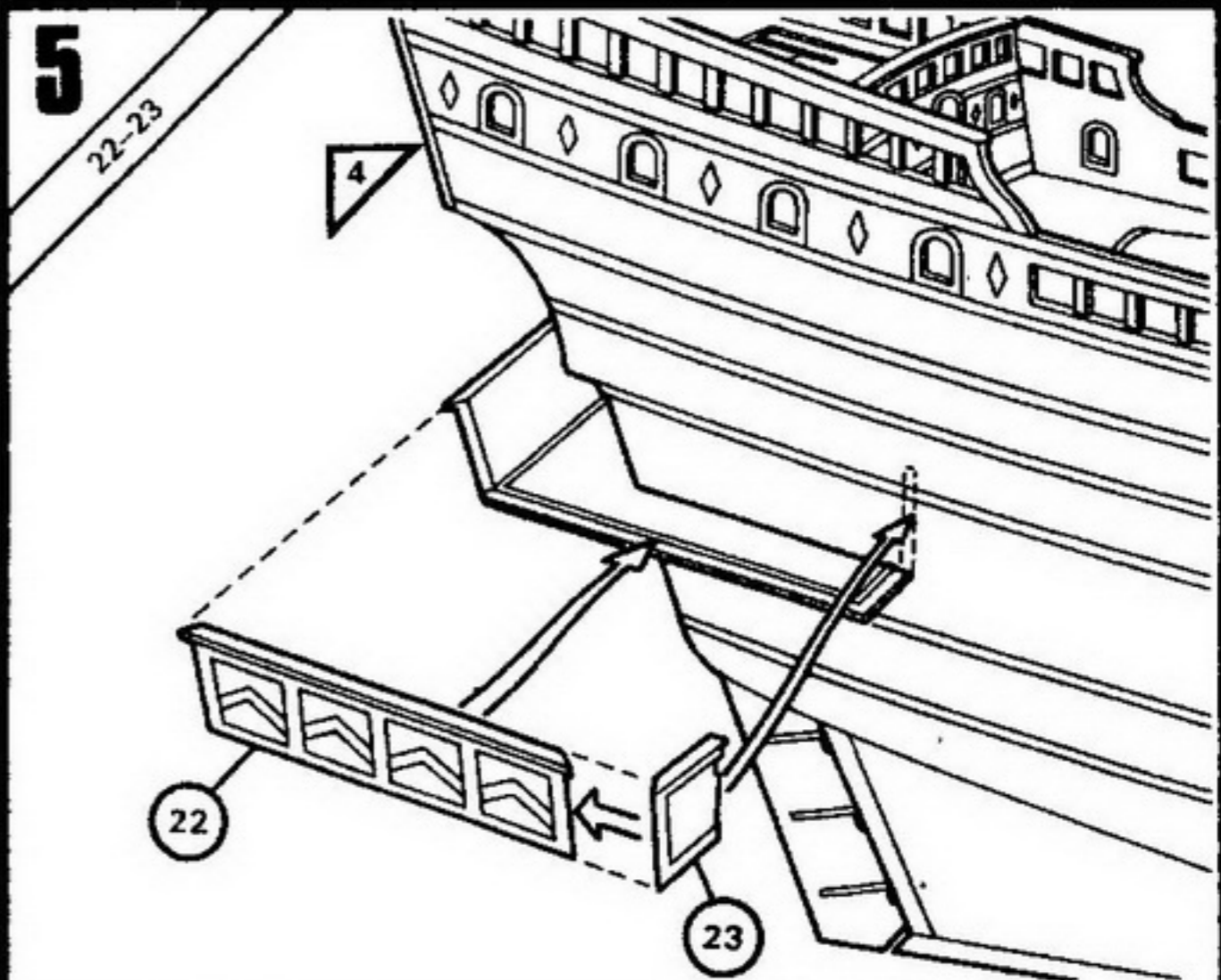
16-19

**4**

20-21

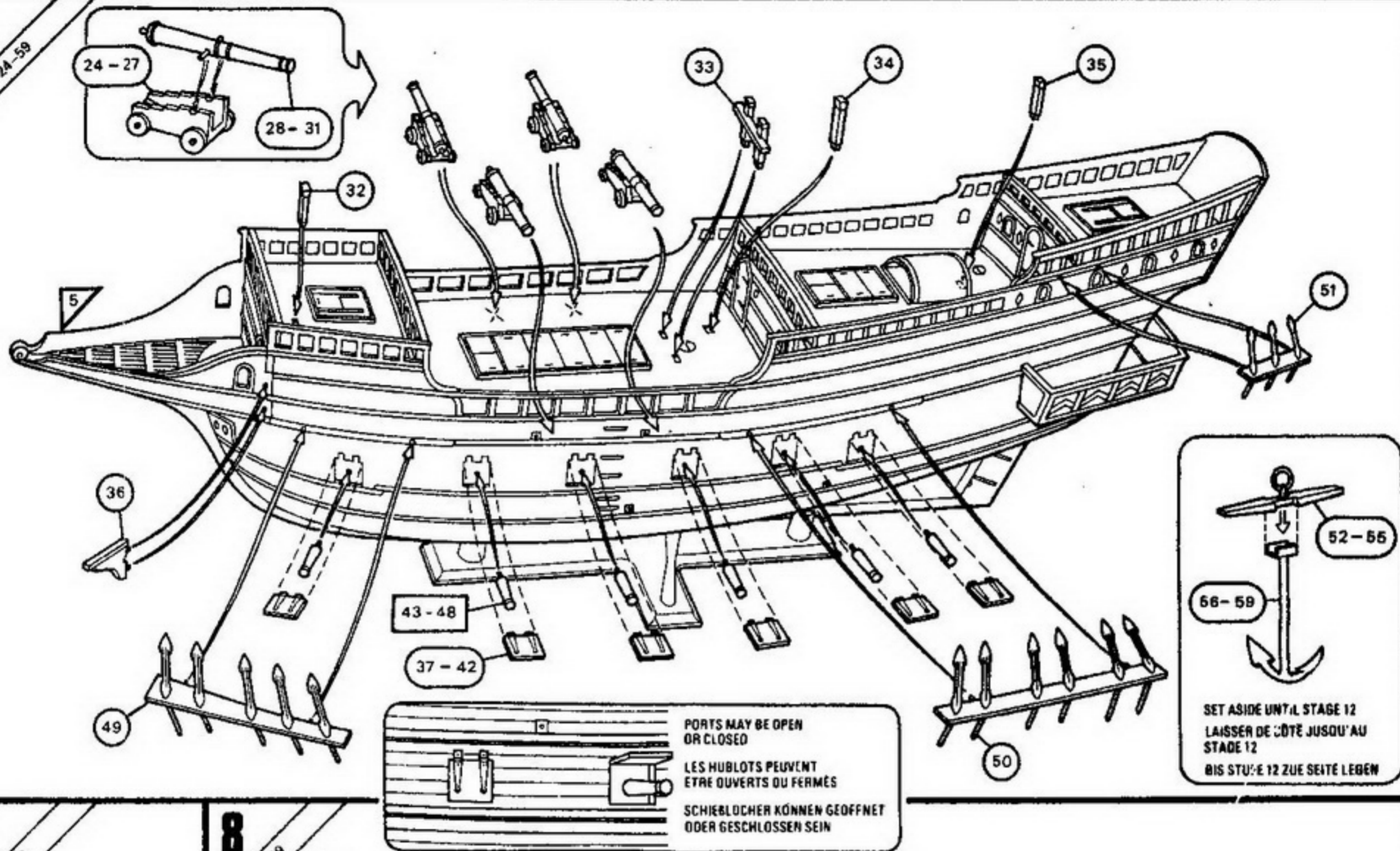
**5**

22-23



6

24-59

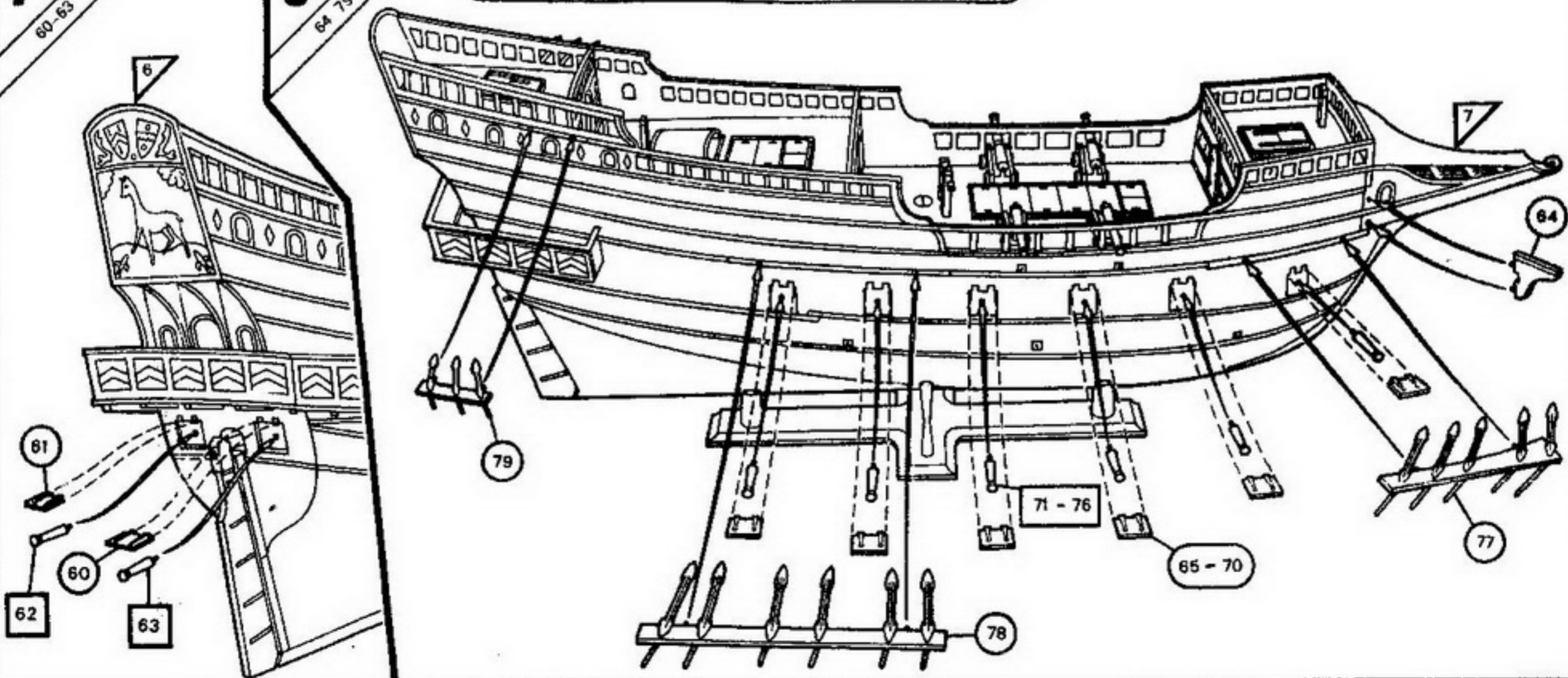


7

60-63

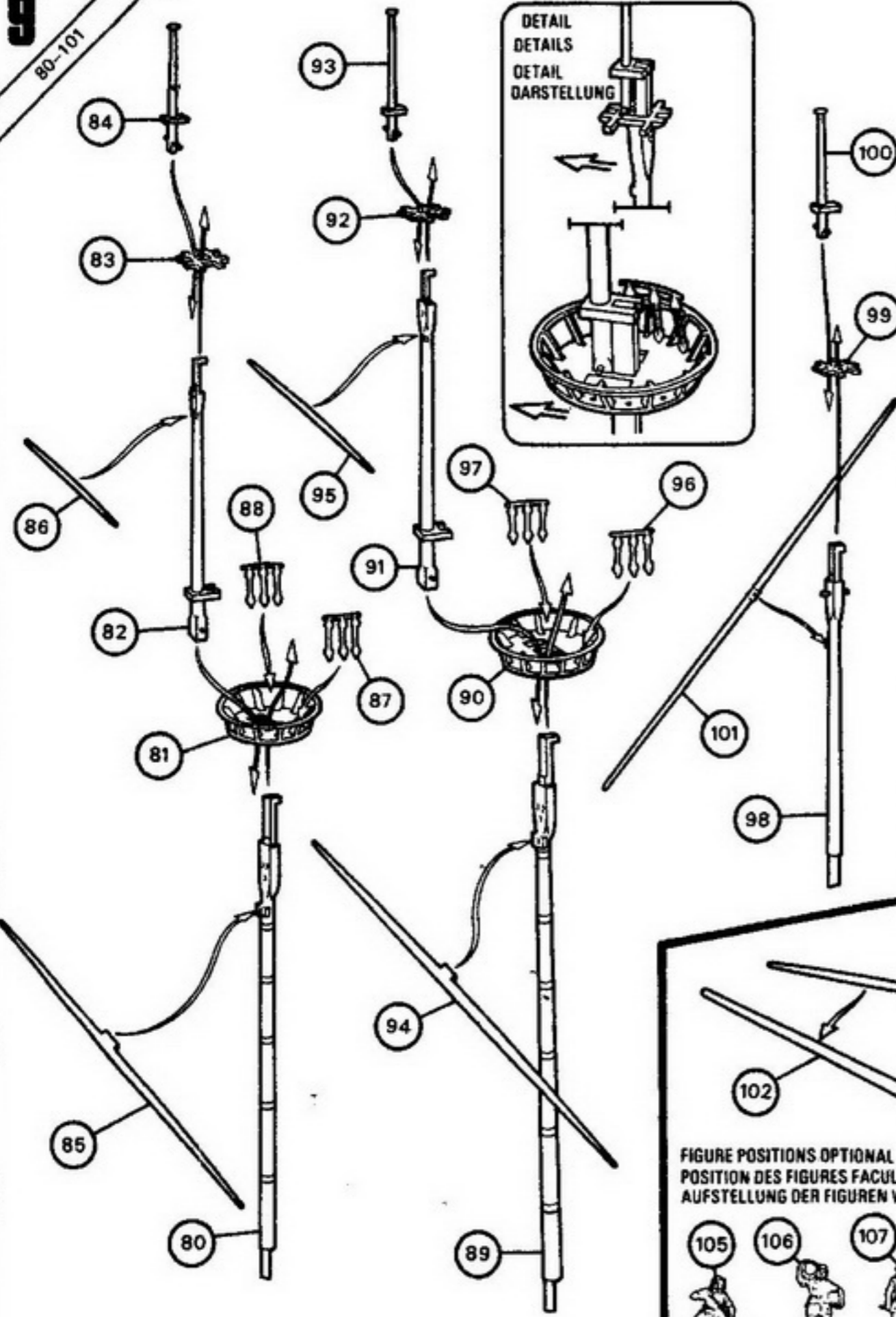
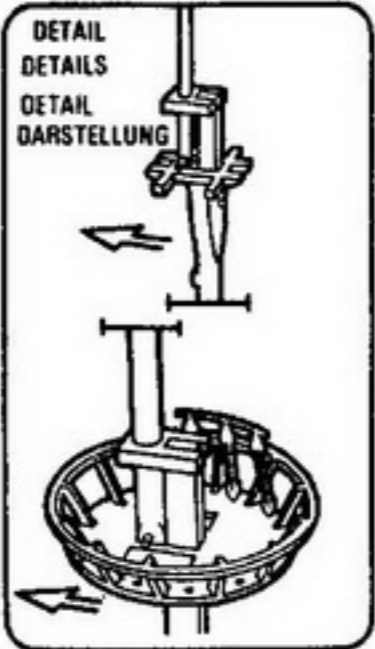
8

64-79



9

80-101



10

102-107

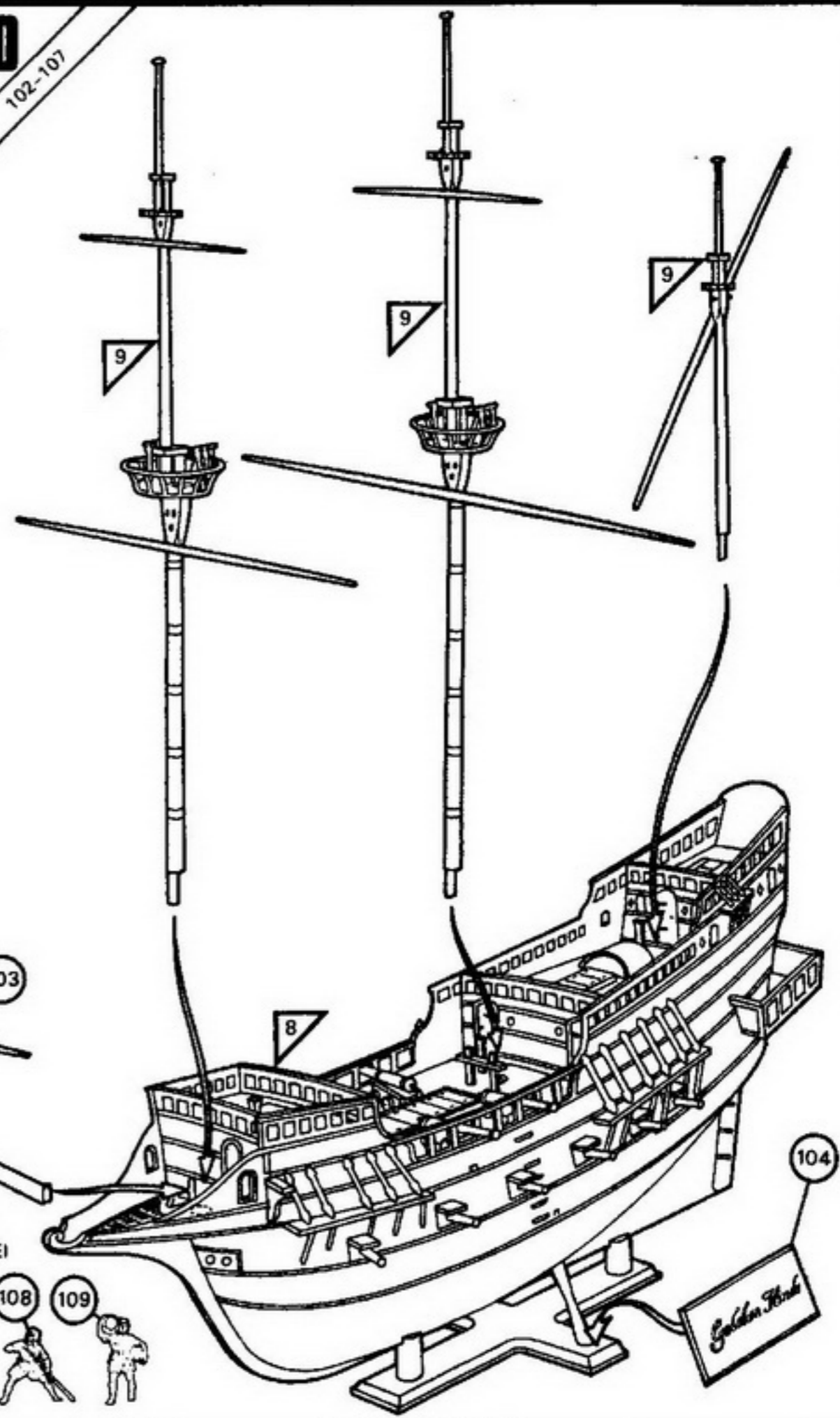
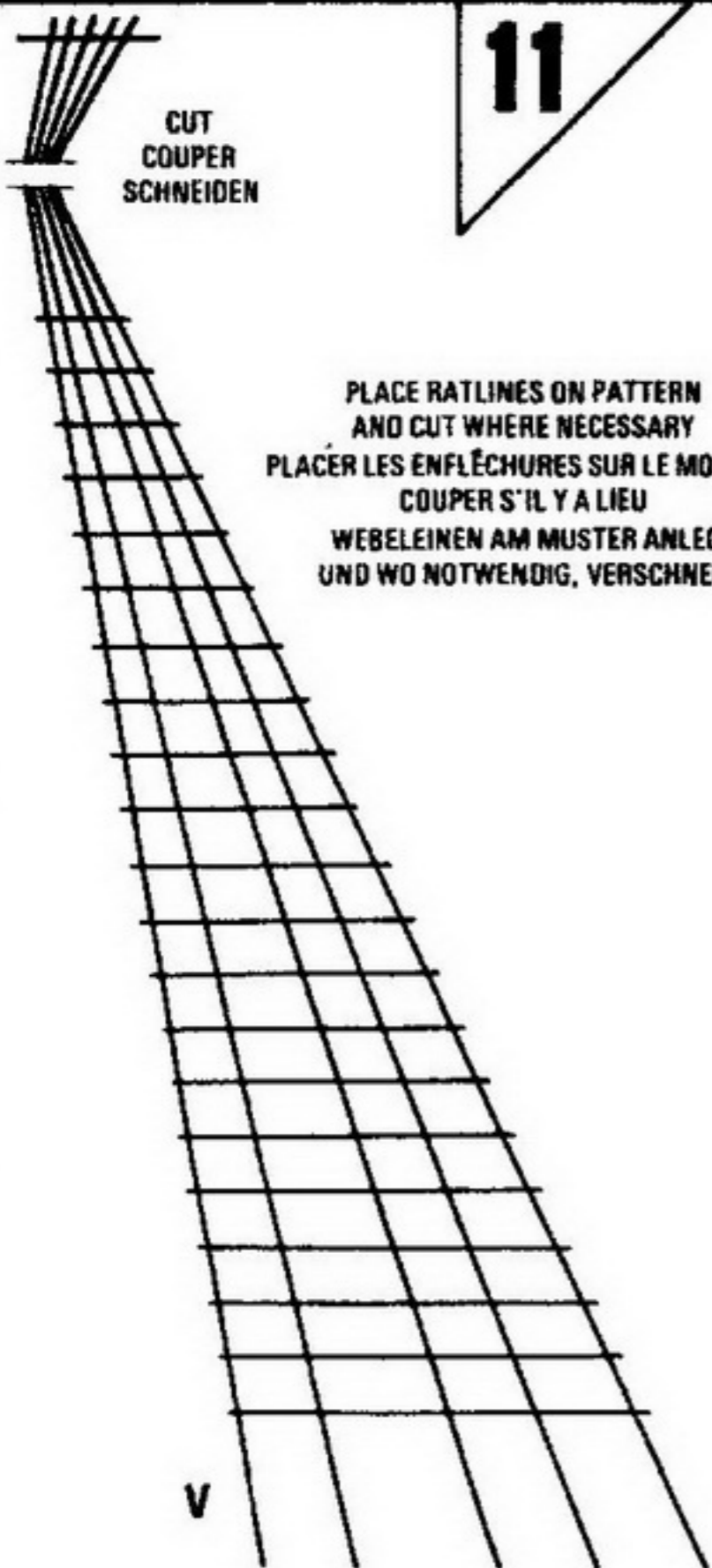


FIGURE POSITIONS OPTIONAL  
 POSITION DES FIGURES FACULTATIVE  
 AUFSTELLUNG DER FIGUREN WAHLFREI



*Golden Hind*

CUT  
COUPER  
SCHNEIDEN

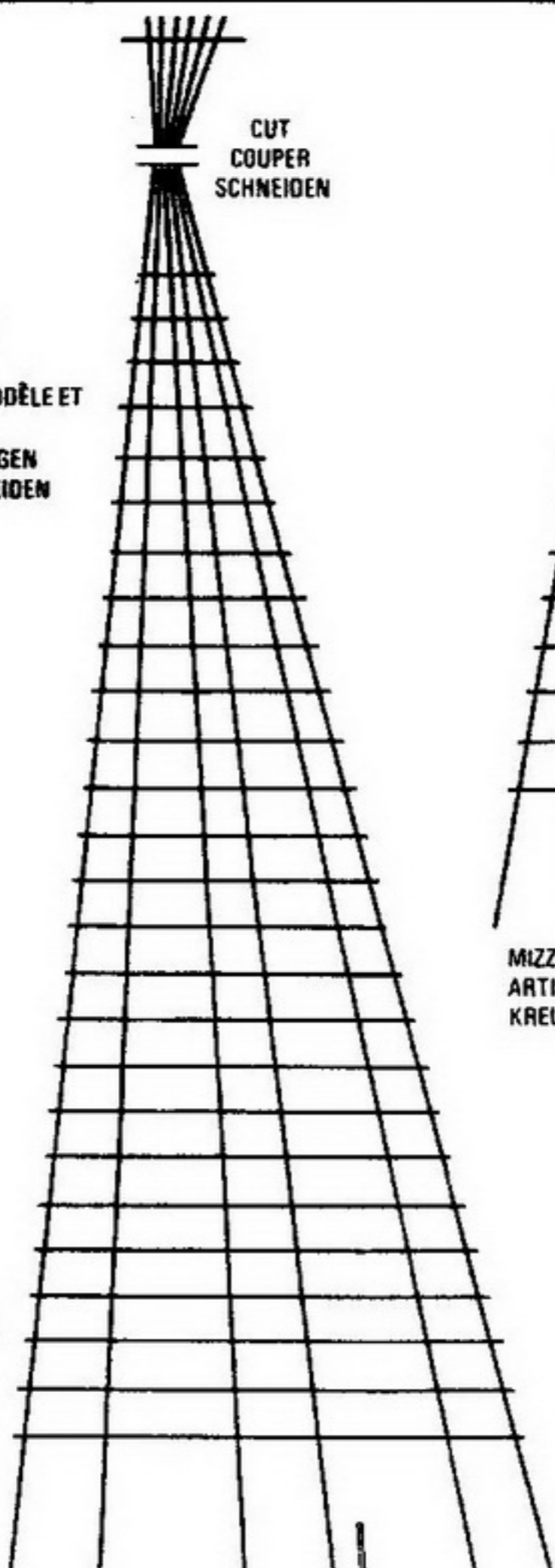


PLACE RATLINES ON PATTERN  
AND CUT WHERE NECESSARY  
PLACER LES ENFLÉCHURES SUR LE MODÈLE ET  
COUPER S'IL Y A LIEU  
WEBEILEINEN AM MUSTER ANLEGEN  
UND WO NOTWENDIG, VERSCHNEIDEN

V

LOWER FORE  
MISAINÉ INFÉRIEURE  
FOCKMAST

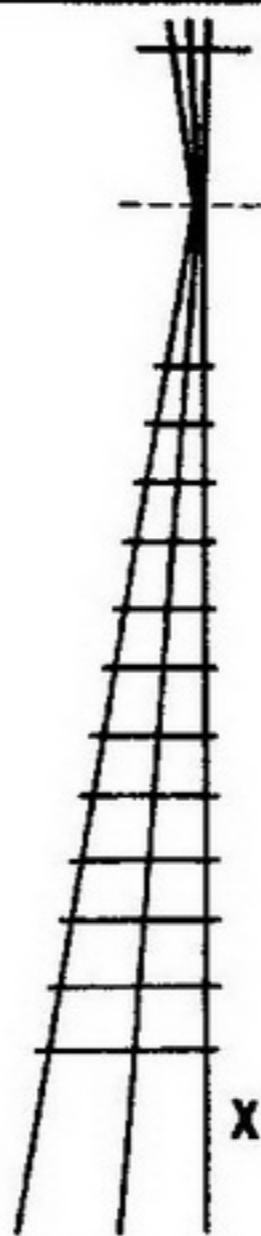
CUT  
COUPER  
SCHNEIDEN



W

LOWER MAIN  
GRANDE VOILE INFÉRIEURE  
GROSSMAST

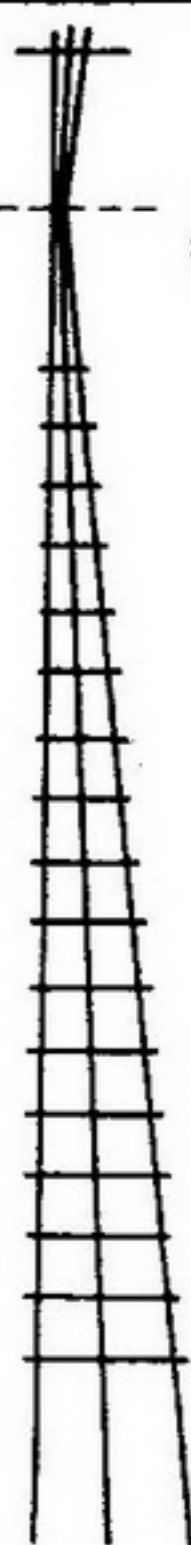
CUT  
COUPER  
SCHNEIDEN



X

MIZZEN  
ARTIMON  
KREUZMAST

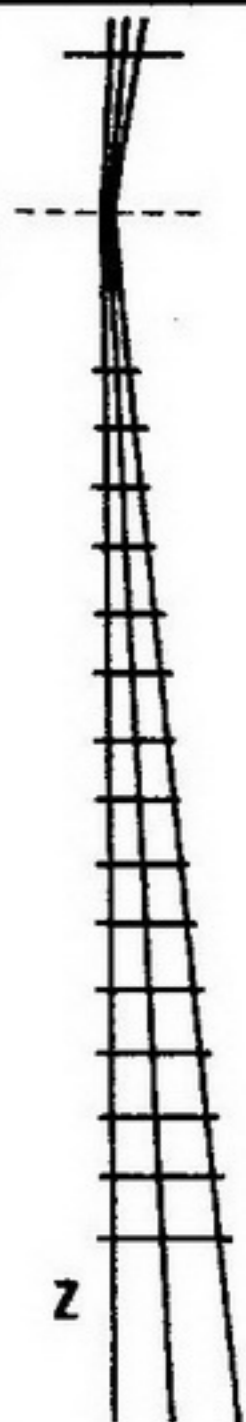
CUT  
COUPER  
SCHNEIDEN



Y

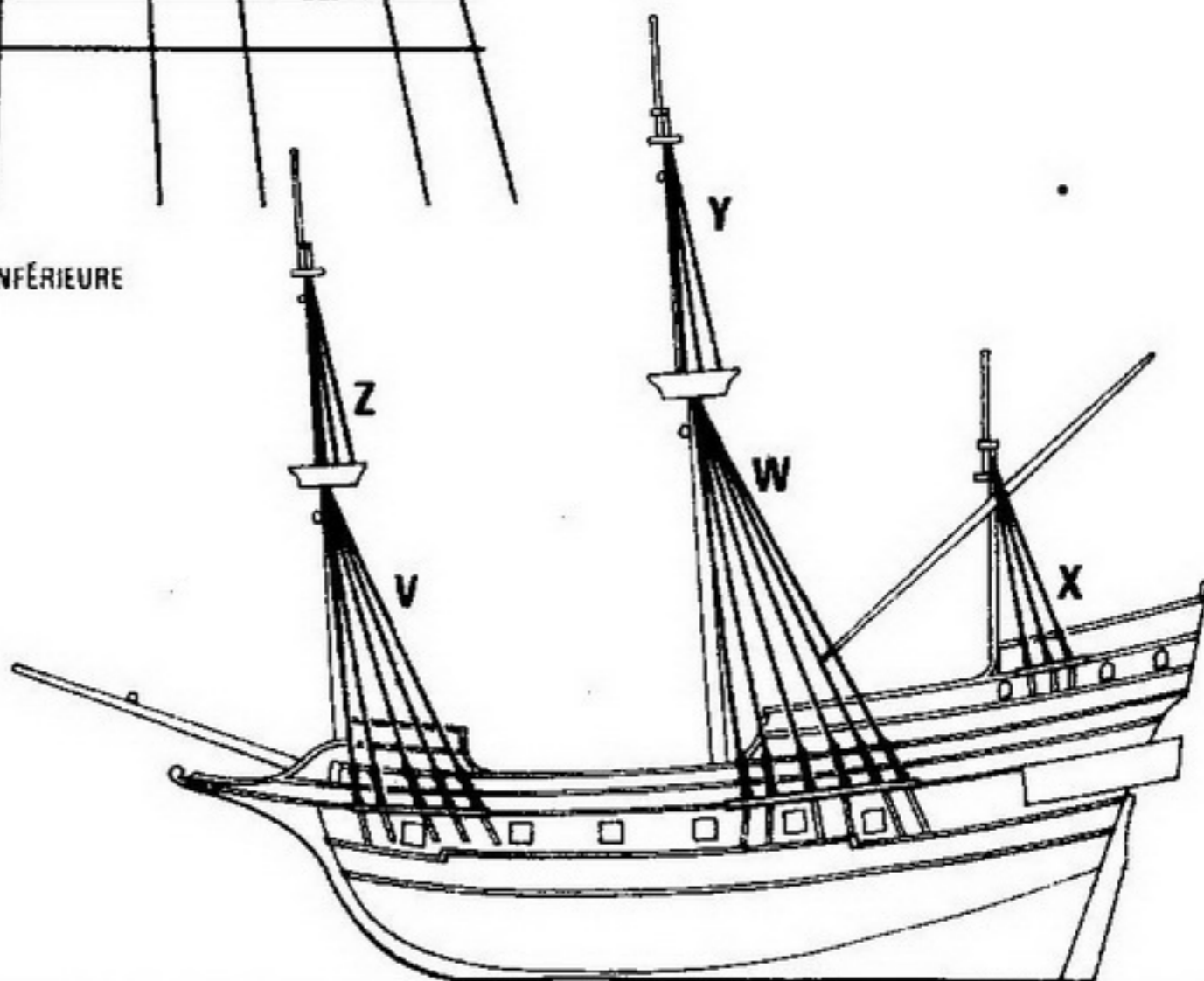
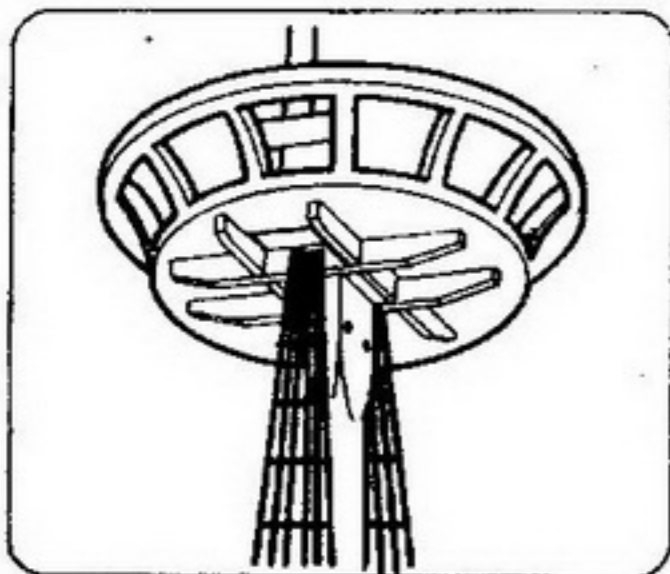
UPPER MAIN  
GRANDE VOILE SUPÉRIEURE  
GROSSMAST

CUT  
COUPER  
SCHNEIDEN

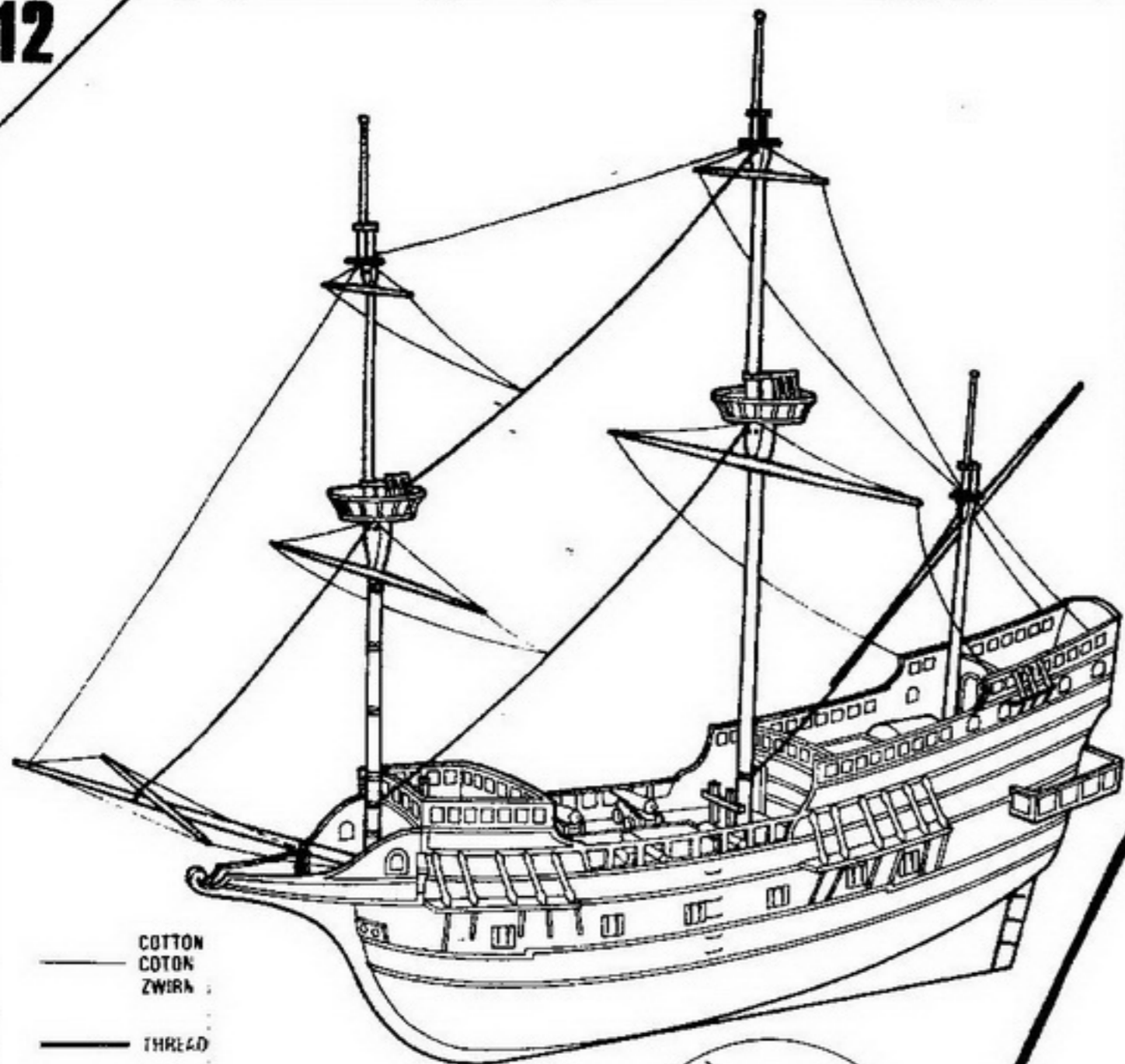


Z

UPPER FORE  
MISAINÉ SUPÉRIEURE  
VORMAST

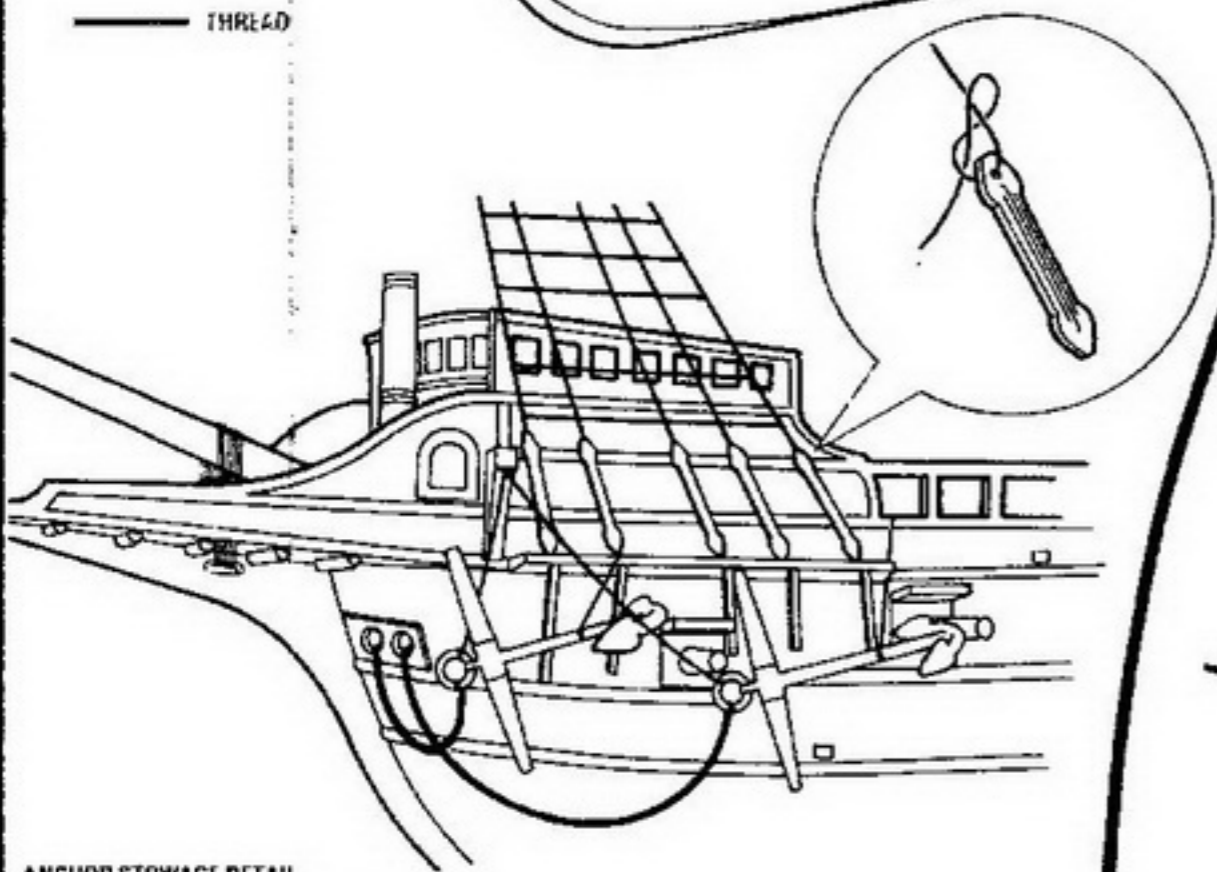


12



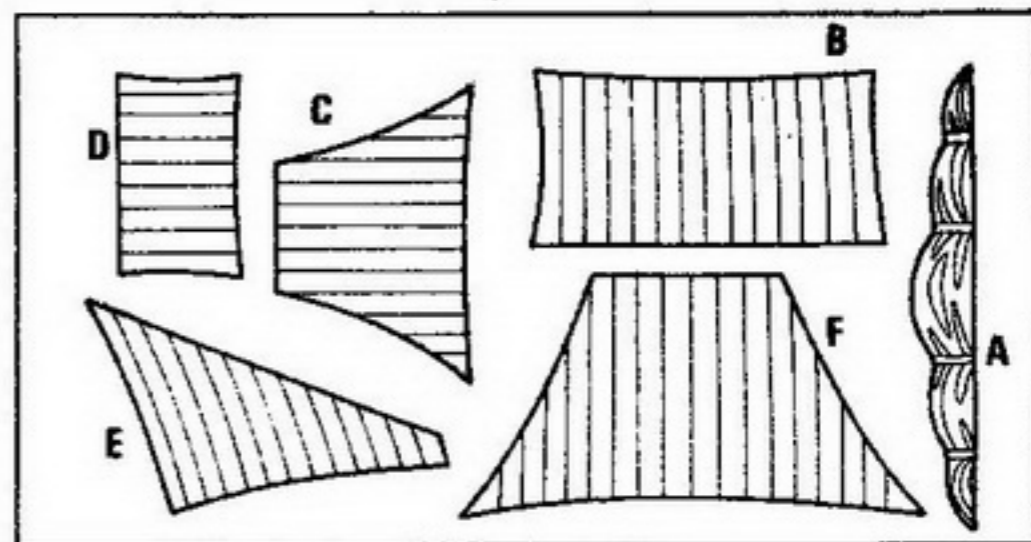
COTTON  
COTON  
ZWIRN

THREAD

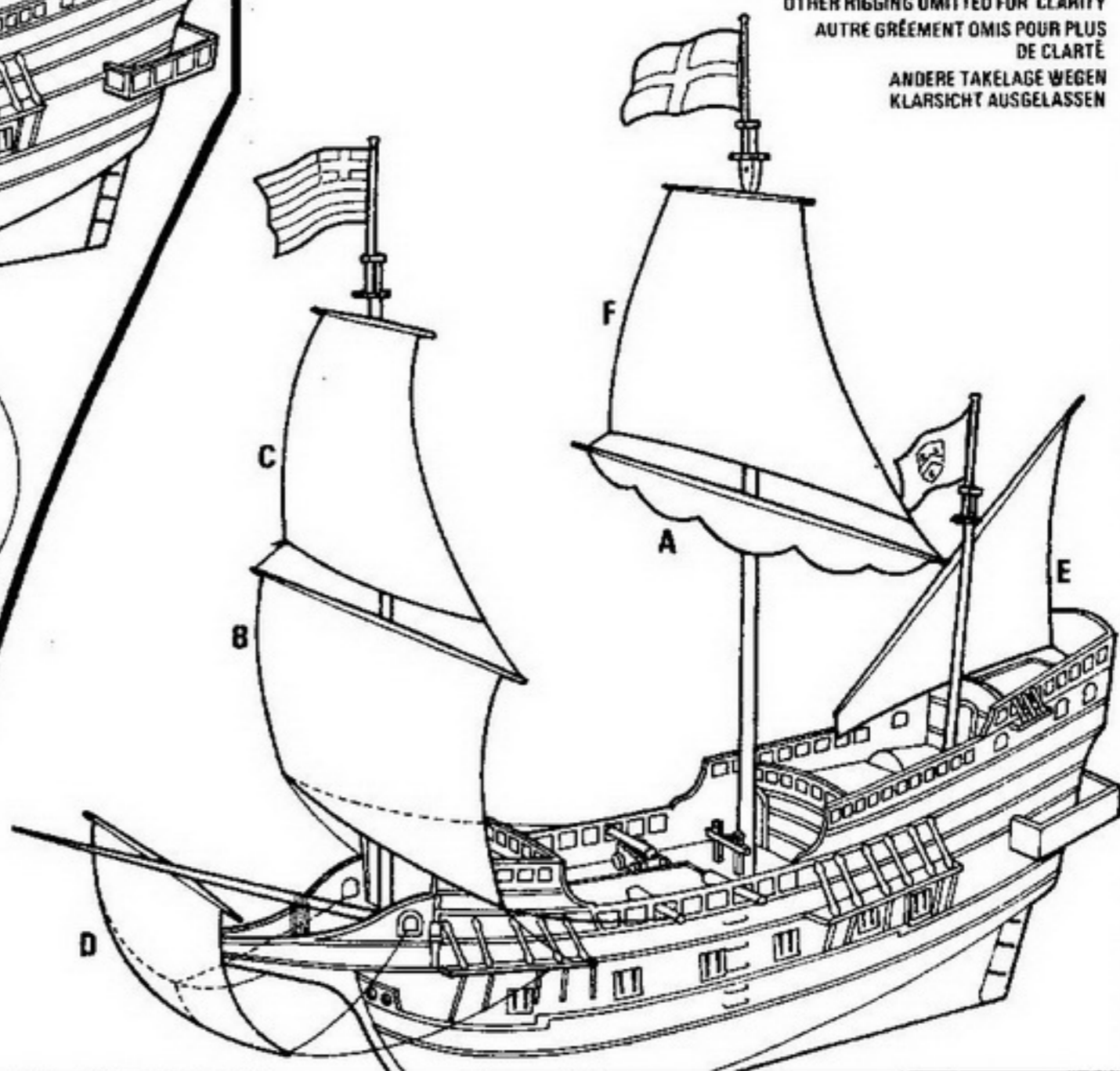


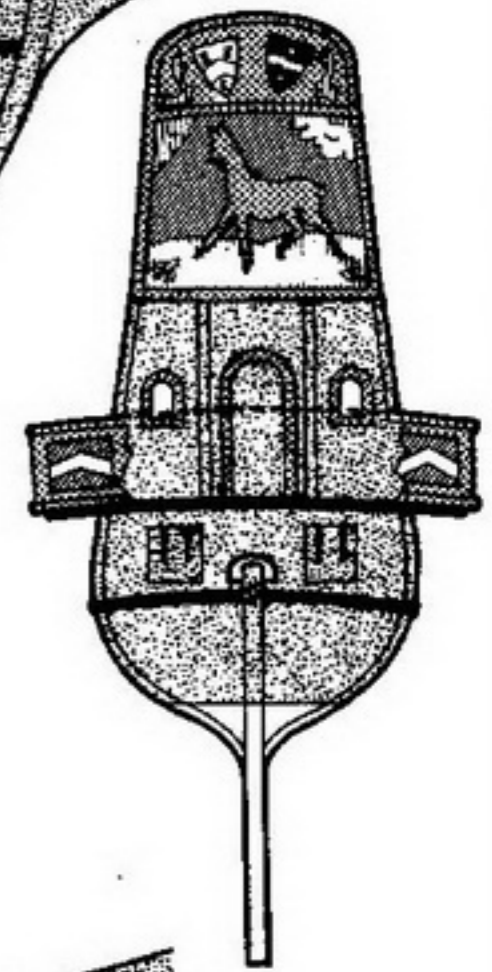
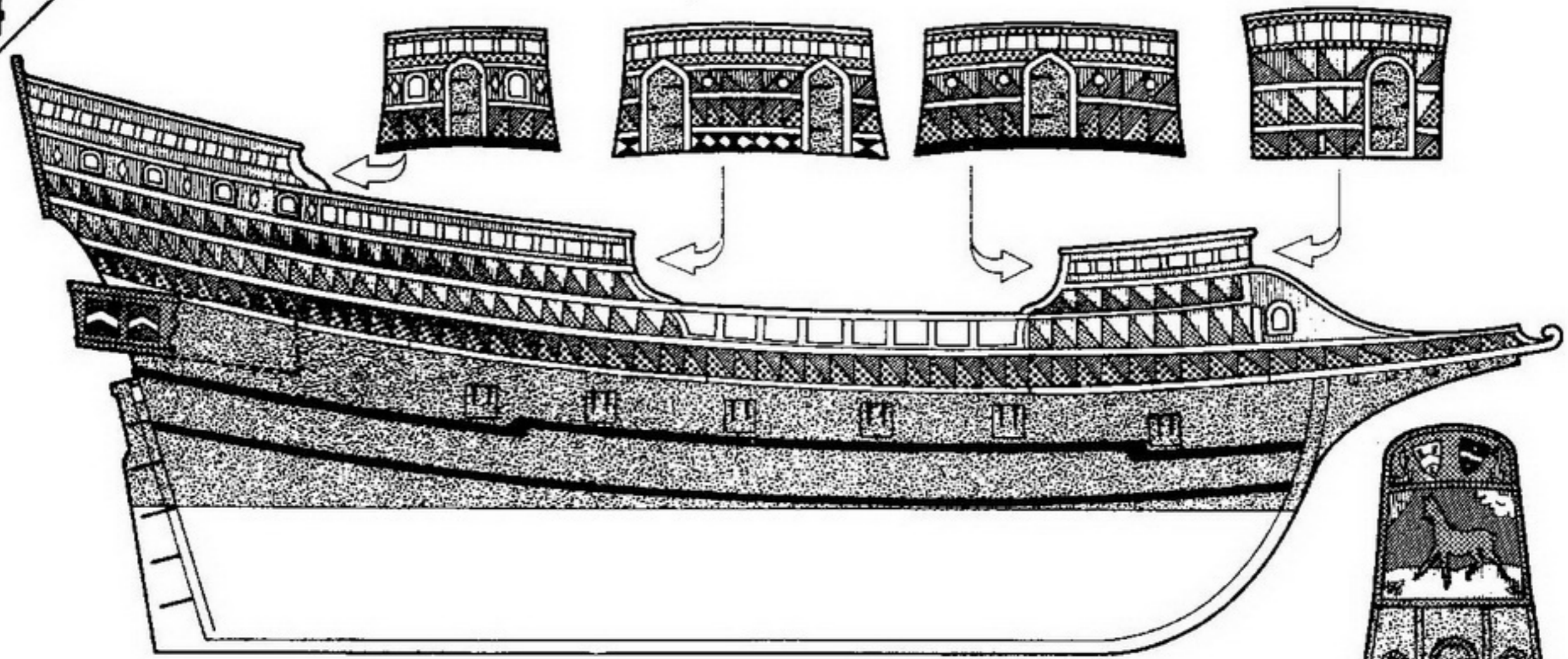
ANCHOR STOWAGE DETAIL  
DETAIL DE L'ARRIMAGE DE L'ANCRE  
DETAILDARSTELLUNG DER ANKERSTAUUNG

13

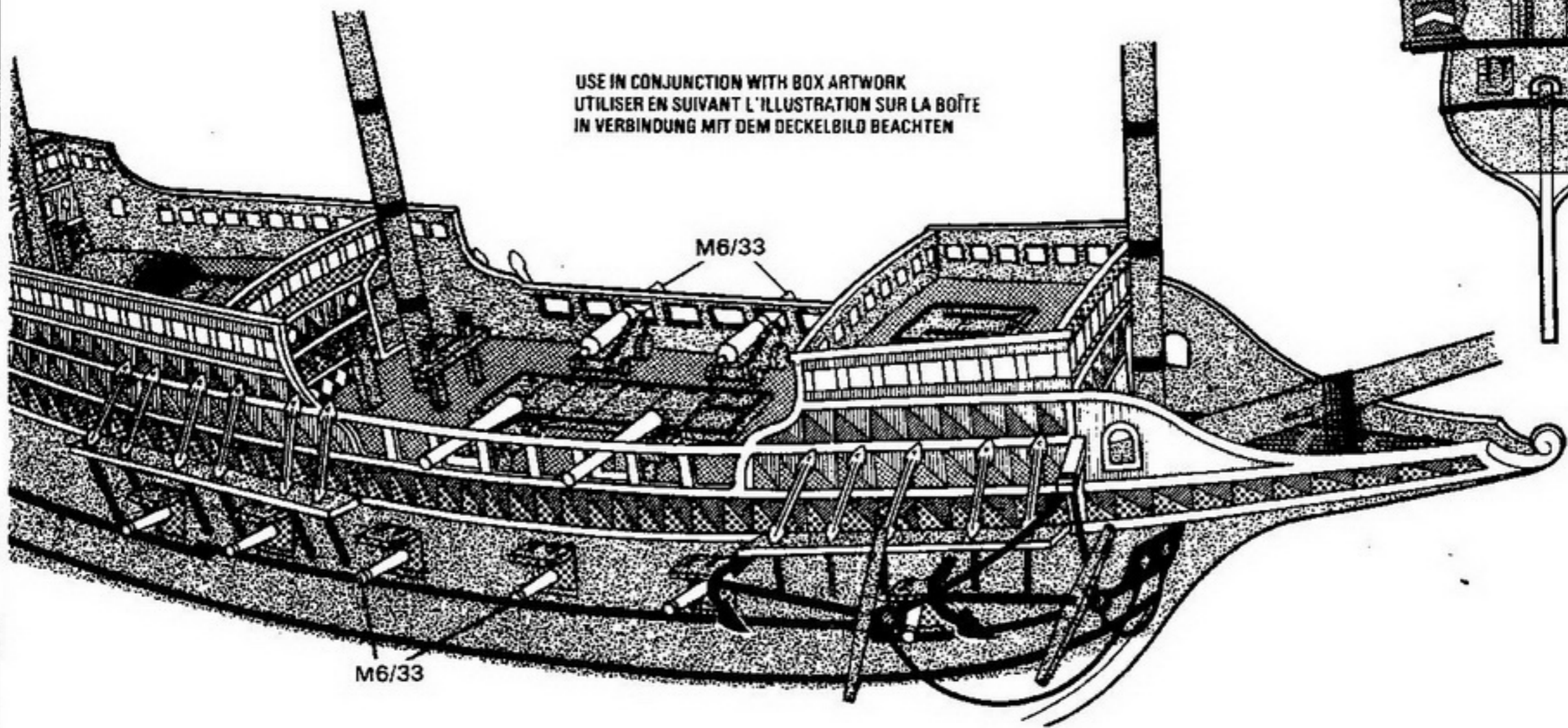


OTHER RIGGING OMITTED FOR CLARITY  
AUTRE GRÉEMENT OMIS POUR PLUS  
DE CLARTÉ  
ANDERE TAKELAGE WEGEN  
KLARSICHT AUSGELASSEN



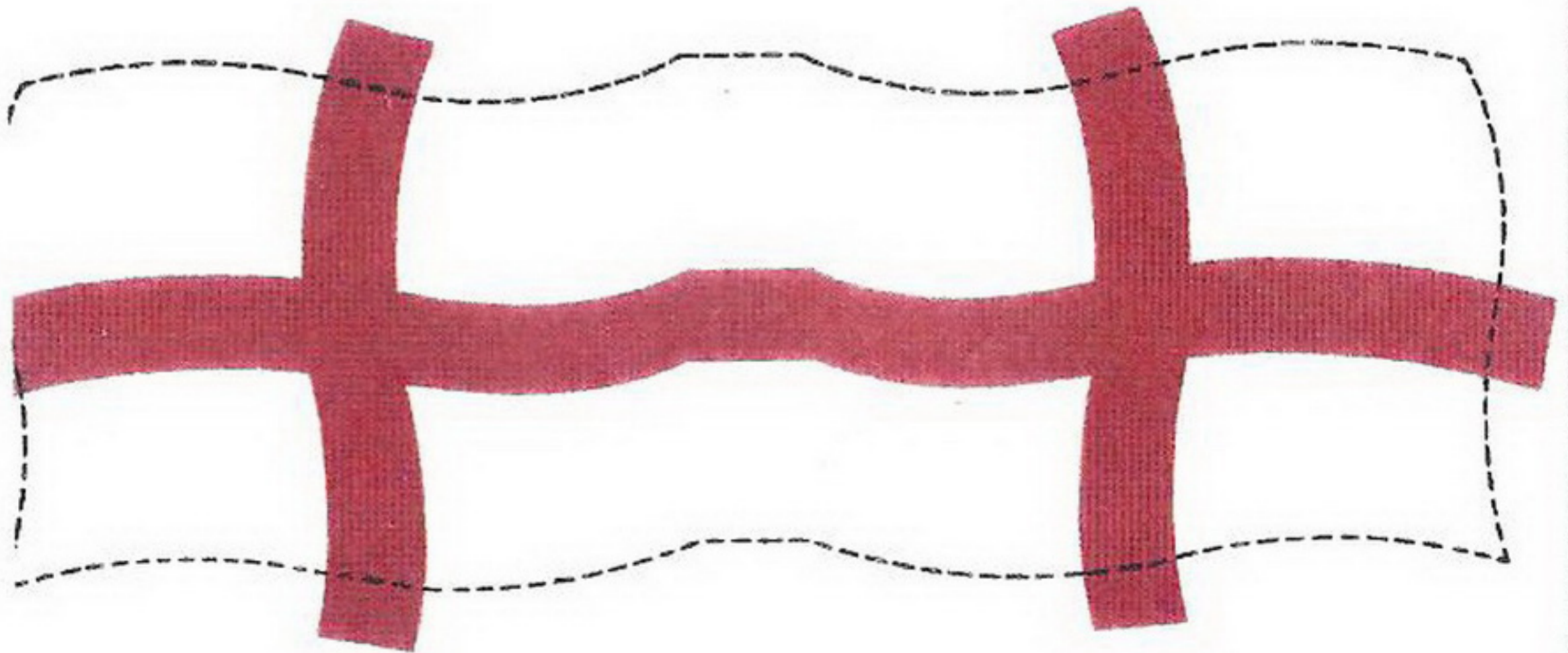
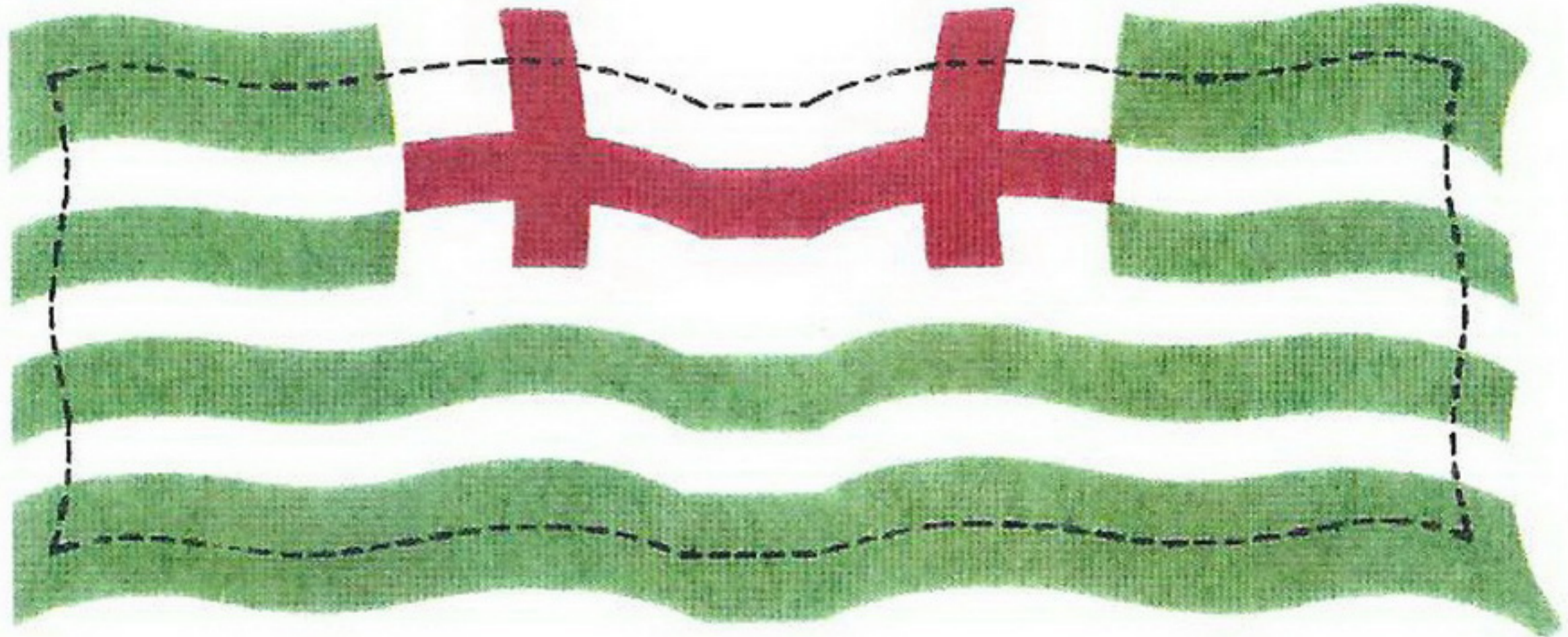
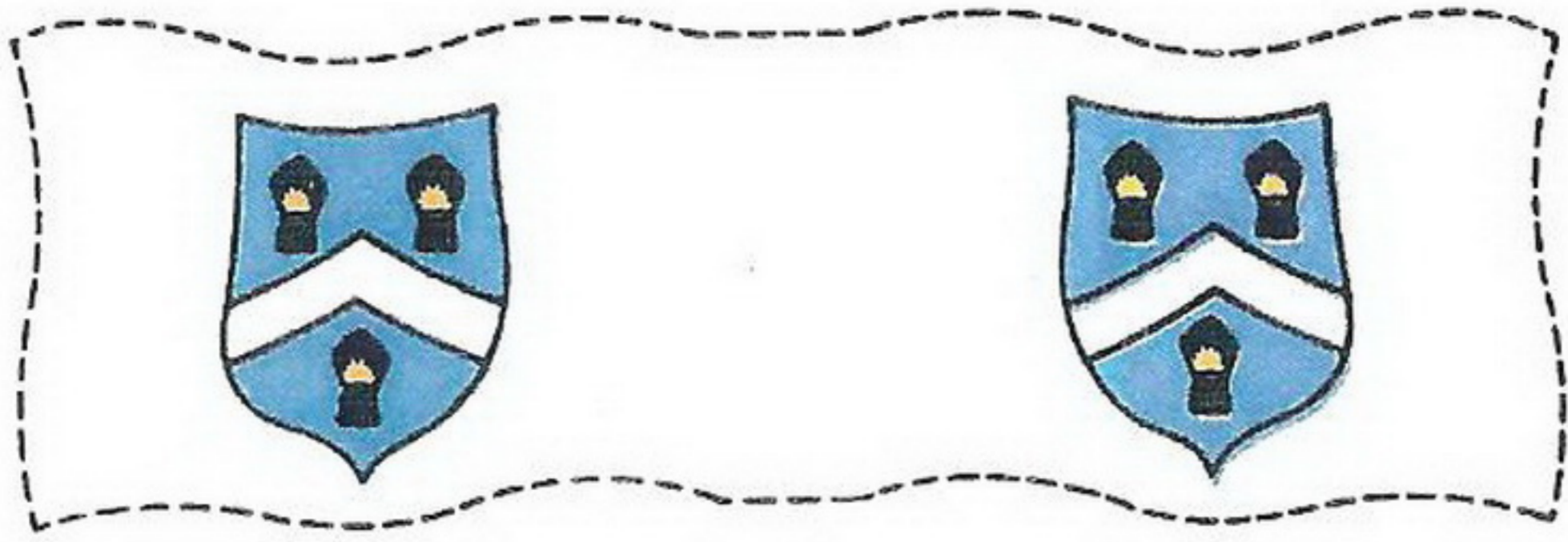


USE IN CONJUNCTION WITH BOX ARTWORK  
 UTILISER EN SUIVANT L'ILLUSTRATION SUR LA BOÎTE  
 IN VERBINDUNG MIT DEM DECKELBILD BEACHTEN



- |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M6/33   | M7/61   | M10/34  | M11/25  | M18/76  | M19/60  | M23/62  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| MATT BLACK<br>NOIR MAT<br>MATTSCHWARZ   | FLESH<br>CHAIR<br>HAUTFARBE   | MATT WHITE<br>BLANC MAT<br>MATTSWEIß  | OCEAN BLUE<br>BLEU OcéAN<br>OZEANBLAU   | FOREST GREEN<br>VERT FORESTIER<br>WALDGRÜN  | SIGNAL RED<br>VERMILLON<br>SIGNALROT  | GOLDEN BROWN<br>BRUN DORÉ<br>GOLOBRAUN  |





№ 09258

**GOLDEN HIND**