




# SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## CUTTY SARK 1869

The clipper ships, especially those of the second half of the nineteenth century, were probably the most beautiful ships ever built and represented the peak of design in the age of sail. The Cutty Sark, named after the short chemise worn by Robert Burns' witch Nannie, is the best known of all the clippers and in her hey-day was the fastest of them all. She was built on the Clyde in 1869 for Captain John Willis, a famous Scots ship owner and was designed expressly to outsail the clipper Thermopylae launched the year before. She was of composite construction, a wrought iron frame and hardwood planking and only the very best materials were employed; in fact the materials and workmanship were so good that the original builders went bankrupt and she had to be completed by a neighbouring yard. She was only 212 feet long overall and had a registered tonnage of 921 tons but could carry 32,000 square feet of sail giving her a maximum speed of over 17 knots. She was built as a China clipper for the Tea Trade, a high speed being necessary in order to get the new season's crop of tea to the London market first and so command a premium price. Each year the voyage from China was a race with the crews being driven hard by their captains in the hope of winning the money and prestige that came from being the first home. By 1895 the clippers could no longer compete with steam ships and Cutty Sark was sold to a Portuguese company. For years she was in Portuguese service as a humble tramp, being re-rigged as a barquentine in 1916. In June 1922 Cutty Sark finally came back to England, having been bought by Captain Dowman, a retired sailing ship master; she was restored to her original condition and rig and in 1938 presented to the Thames Nautical Training College at Greenwich as a training ship. In 1952 the Cutty Sark Preservation Society was formed and finally in 1957, installed in a dry berth at Greenwich, the famous old ship was opened to the public as a museum and a school for Seamanship.

Les Clippers, spécialement ceux de la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, furent probablement les plus beaux navires jamais construits et représentaient le sommet de la construction à l'époque de la marine à voiles. Le Cutty Sark, appelé ainsi d'après la courte chemise portée par la Sorcière Nannie de Robert Burns, est le mieux connu de tous les Clippers et dans ses beaux jours, il fut le plus rapide de tous. Il fut construit sur la Clyde en 1869, pour le capitaine John Willis, un fameux armateur Ecossais, et fut dessiné spécialement pour aller plus vite que le Clipper Thermopylae lancé l'année précédente. Il était de fabrication composite, une construction en fer, une charpente en fer et un bordage en bois dur, et seulement les meilleurs matériaux furent utilisés, et le travail fut si bien fait que les premiers constructeurs firent faillite et le bateau dut être terminé par un chantier voisin. Il avait seulement 67,66 m. hors tout avec un tonnage de 921 tonnes, mais pouvait porter 3,000 qm carré de voiles, qui pouvaient lui donner une vitesse maximale de plus de 17 noeuds. Il fut construit comme un clipper chinois pour le transport du thé, une grande vitesse étant nécessaire de façon à rapporter le premier à Londres la nouvelle récolte de thé et en obtenir le meilleur prix ainsi que le prestige d'être rentré le premier au port. Finalement en Juin 1922, le Cutty Sark fut de retour en Angleterre, ayant été acheté par le capitaine Dowman, un ancien commandant de bateaux à voiles, il fut restauré dans sa condition originale et grée. En 1938, il fut offert au Thames Nautical Training collège de Greenwich comme bateau d'entraînement. En 1952, la Cutty Sark préservation Society fut créée, et finalement en 1957, installé à terre à Greenwich, la fameux vieux navire fut ouvert au public comme Musée et Ecole de marins.

Die „Clipper“, schnelle Großsegler – hier besonders die großen Segelschiffe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – waren wohl die schönsten Schiffe, die je gebaut wurden, und stellen zweifellos den Höhepunkt im Zeitalter des Segelschiffs dar. Die Cutty Sark, benannt nach dem Sackkleid der Hexenfigur des großen schottischen Dichters Robert Burns, ist der bekannteste Clipper und in seiner besten Zeit auch der schnellste gewesen. Sie wurde 1869 am Clyde gebaut und gehörte dem bekannten damaligen Schiffseigner Kapitän John Willis. Dieser schottische Reeder wollte mit der Cutty Sark die im Jahre zuvor gebaute „Thermopylae“, das bis dahin schnellste Segelschiff, ausstechen. In Gemischtbauweise erstellt, d. h. sie bestand aus schmiedeeisernen Spanten und Hartholzbeplankung, verwendete man ausschließlich bestes und teuerstes Material. Baumaterial und beste Handwerksarbeit führten die Schiffswerft trotz bester Qualitätsarbeit in den finanziellen Ruin, so daß die Cutty Sark auf einer Nachbarwerft fertiggestellt werden mußte. Über alles war sie nur 67,66 m lang, war mit 921 BRT vermessen und erreichte mit rund 3000 qm Segelfläche über 17 Knoten (31,5 km/h) Höchstfahrt bei günstigen Winden. Sie diente als sogenannter China-Clipper, d. h. zum Teehandel. Die hohe Geschwindigkeit war notwendig, um die neuen Tee-Ernten aus China nach England zu bringen. Der als erster einlaufende China-Clipper war zuerst auf dem Londoner Teemarkt und bestimmte und erzielte die höchsten Preise. So wurden die Teereisen China-England alljährlich zu richtigen Seglerrennen zwischen den konkurrierenden Kapitänen und Besatzungen, denn hier ging es im wahrsten Sinne des Wortes ums Geld. Seit der Einführung der Dampfschiffe um 1895 konnten die heute sagemwobenen Clipper nicht mehr länger gegen diese bestehen, die Ara der Windjammer ging zu Ende. Die Cutty Sark wurde an eine portugiesische Reederie verkauft, fuhr noch einige Jahre als ein armseliger Frachtsegler, nachdem sie 1916 zur Barkentine umgetakelt worden war. Im Juni 1922 schließlich kam sie nach England zurück. Der pensionierte Segelschiffskapitän Dowman hatte sie zurückgekauft, ließ sie wieder umbauen und übergab das Schiff 1938 letztlich in seinem ursprünglichen Zustand an das Thames Seefahrts-College in Greenwich, wo die Cutty Sark als Schulschiff für angehende Seeleute und Kadetten Verwendung fand. 1952 gründeten Windjammer-Freunde die Cutty Sark-Gesellschaft, um dieses herrliche Schiff vor dem Verfall zu bewahren. Seit 1957 liegt der Veteran nun in einem Trockendock in Greenwich. Hier steht er dem Publikum als Museum und Seefahrtsschule weiterhin zur Verfügung.

 CEMENT  
COLLE  
KLEBEN

 DO NOT CEMENT  
NE PAS COLLER  
NICHT KLEBEN

 ALTERNATIVE PARTS  
ALTERNATIVE PIECE  
WECHSELBAUTEIL

#### GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that the instructions and exploded view are studied before commencing assembly. Note that some parts are best painted before assembly, such as upper deck details. Also the use of tweezers is recommended for handling small parts. Parts should be as drawn and any moulded tabs removed before assembly. All parts are numbered.

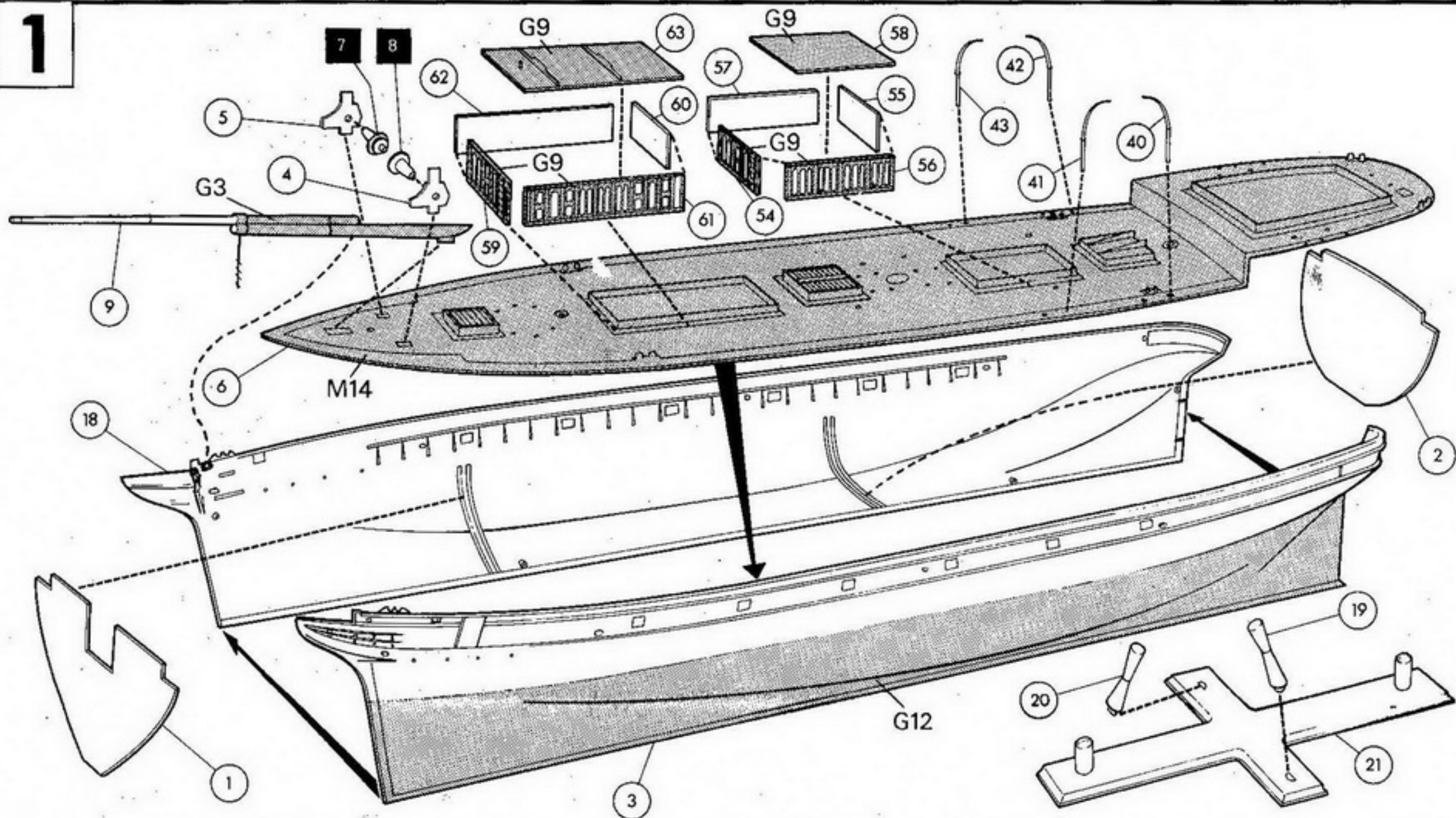
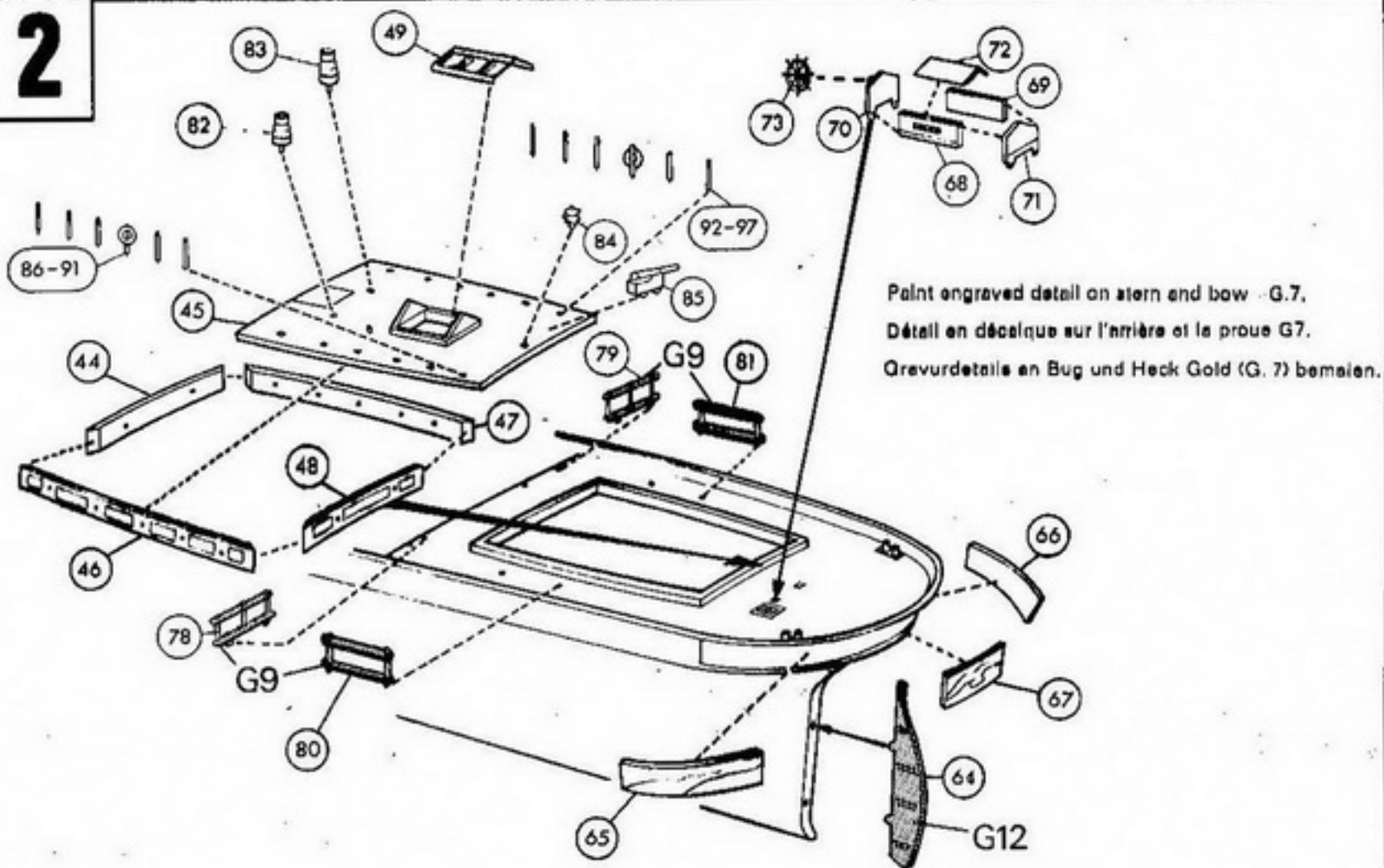
#### INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier les instructions et plans avant de commencer l'assemblage—noter qu'il est préférable de peindre certaines pièces avant assemblage, tel que celles du pont supérieur—employer des pinces à épiler pour saisir les petites pièces. Les pièces doivent être triées, et les bavures enlevées avant assemblage. Toutes les pièces sont numérotées.

#### ALLGEMEINE ANLEITUNG

Bauanleitung, Zeichnungen und Deckelbild vor Baubeginn genau studieren, richtige Anordnung und Vollständigkeit aller Teile prüfen. Schwer zugängliche Teile, z.B. Oberdeck-Details, vor dem Zusammenbau fertig bemalen, für Kleinteile Pinzette benutzen, Nummernfolge bei der Montage einhalten.

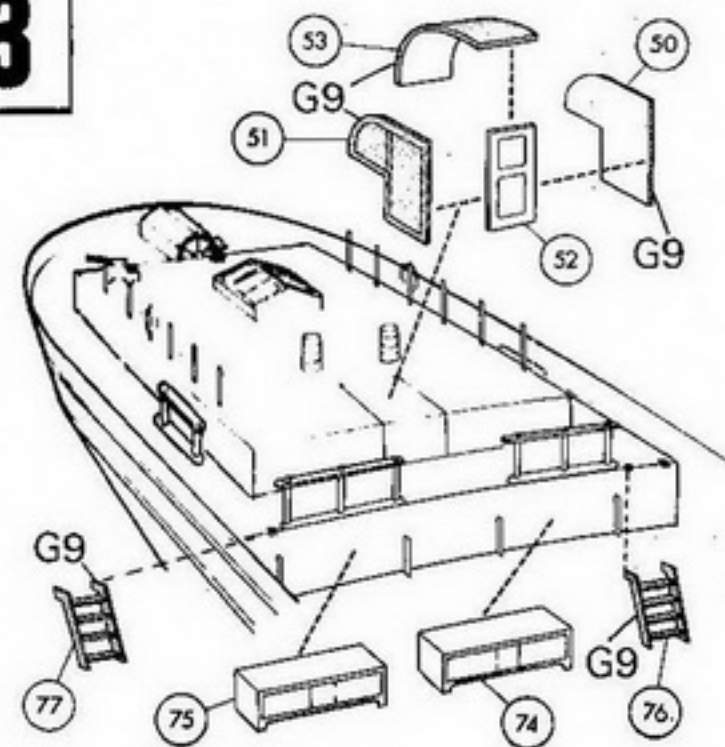


**1****2**

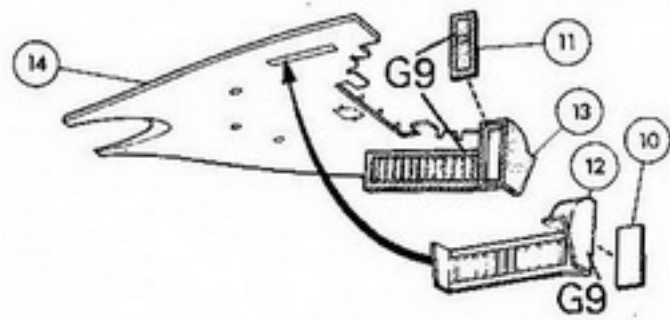
Paint all details and allow to dry before assembling see section 7 for key to Airfix Paint Numbers.

Peignez tous les détails. Laissez sécher avant d'assembler. Voir en section 7 pour appliquer la peinture Airfix par numéros.

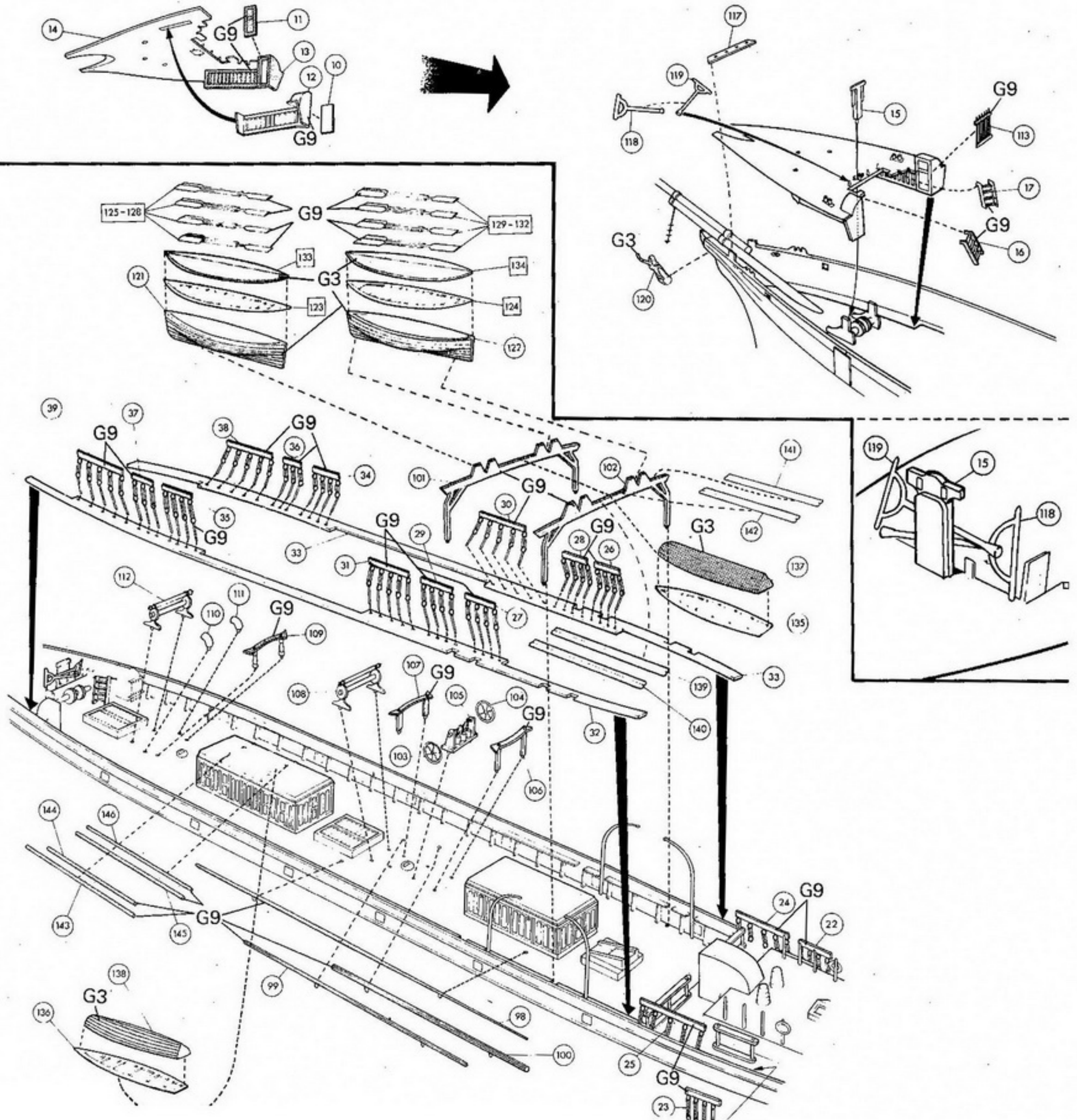
Alle Einzelheiten bemalen und gründlich trocknen lassen, bevor die Montage fortgesetzt wird. Siehe Abb. 7 für weitere Hinweise und Farbtonnummern.

**3**

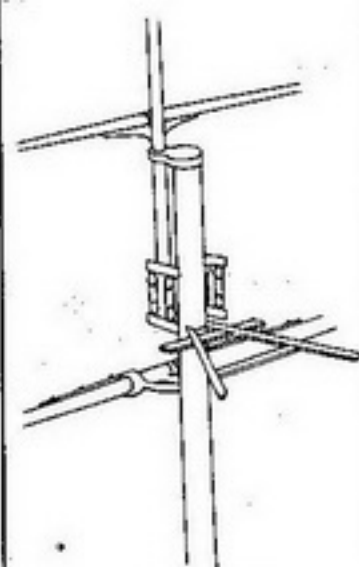
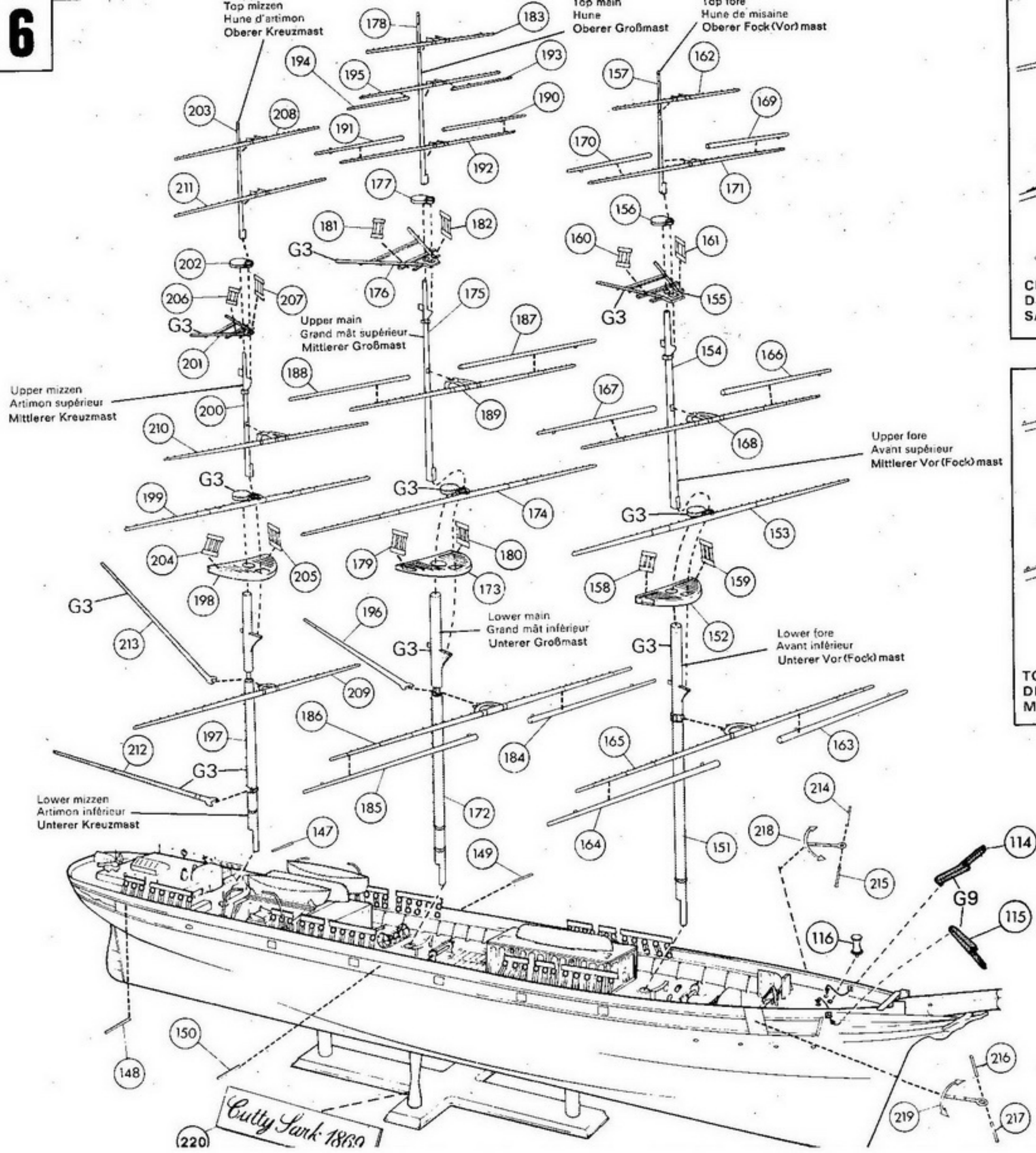
4



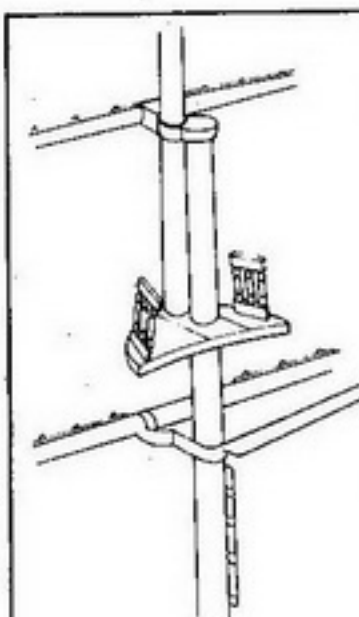
5



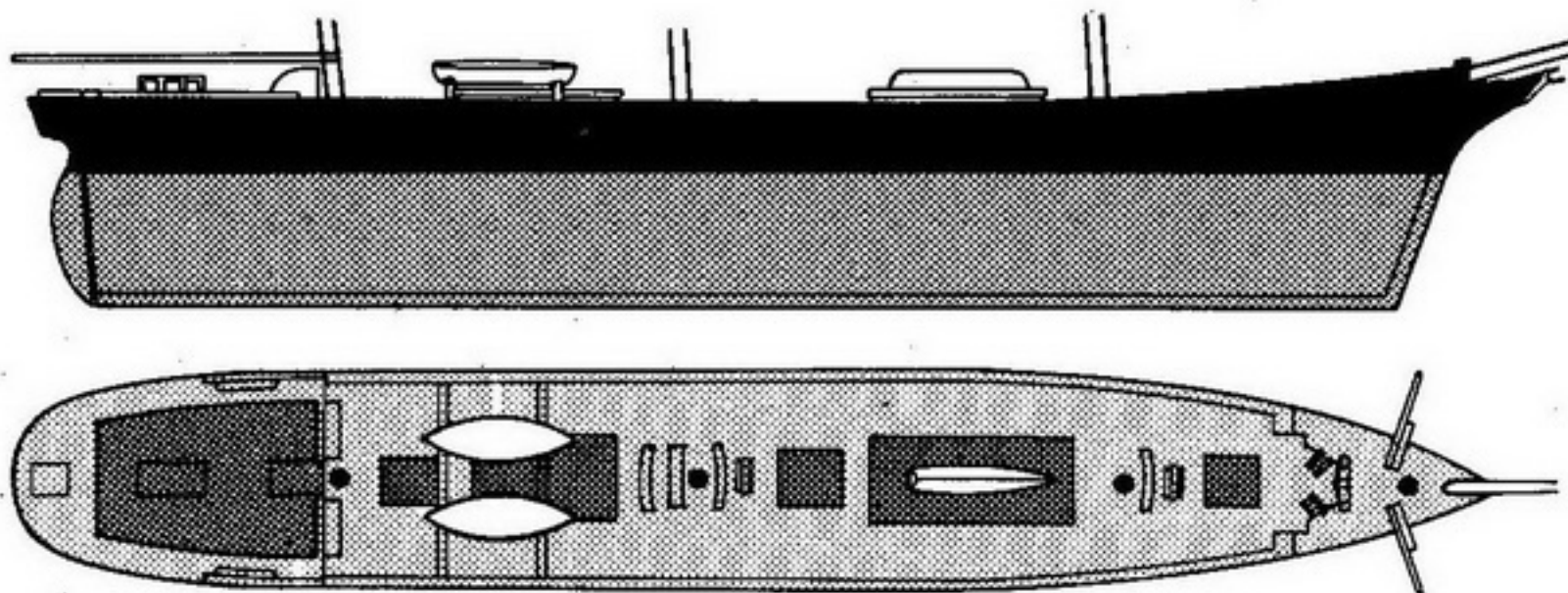




CROSSTREE DETAIL  
DÉTAIL DES BARRES  
SALING-DETAILS



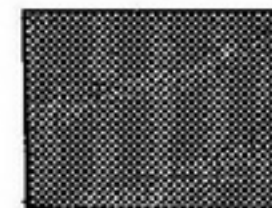
TOP DETAIL  
DÉTAILS SUPÉRIEURS  
MASTTOP-DETAILS



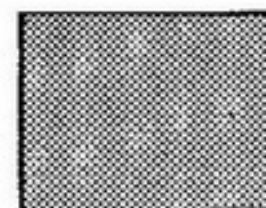
BLACK M6  
NOIR  
SCHWARZ



BUFF M14  
CHAMOIS  
LEDERBRAUN



DARK BROWN G9  
BRUN FONCE  
DUNKELBRAUN



COPPER G12  
CUIVRE  
KUPFER

Place ratlines on pattern and cut where necessary.

Placer les enfléchures sur le modèle et couper où c'est nécessaire.

Wanten auf Schablone legen und auf entsprechende Längen zuschneiden.

Cut or tie ends as desired

Couper ou nouer les bouts comme désiré.

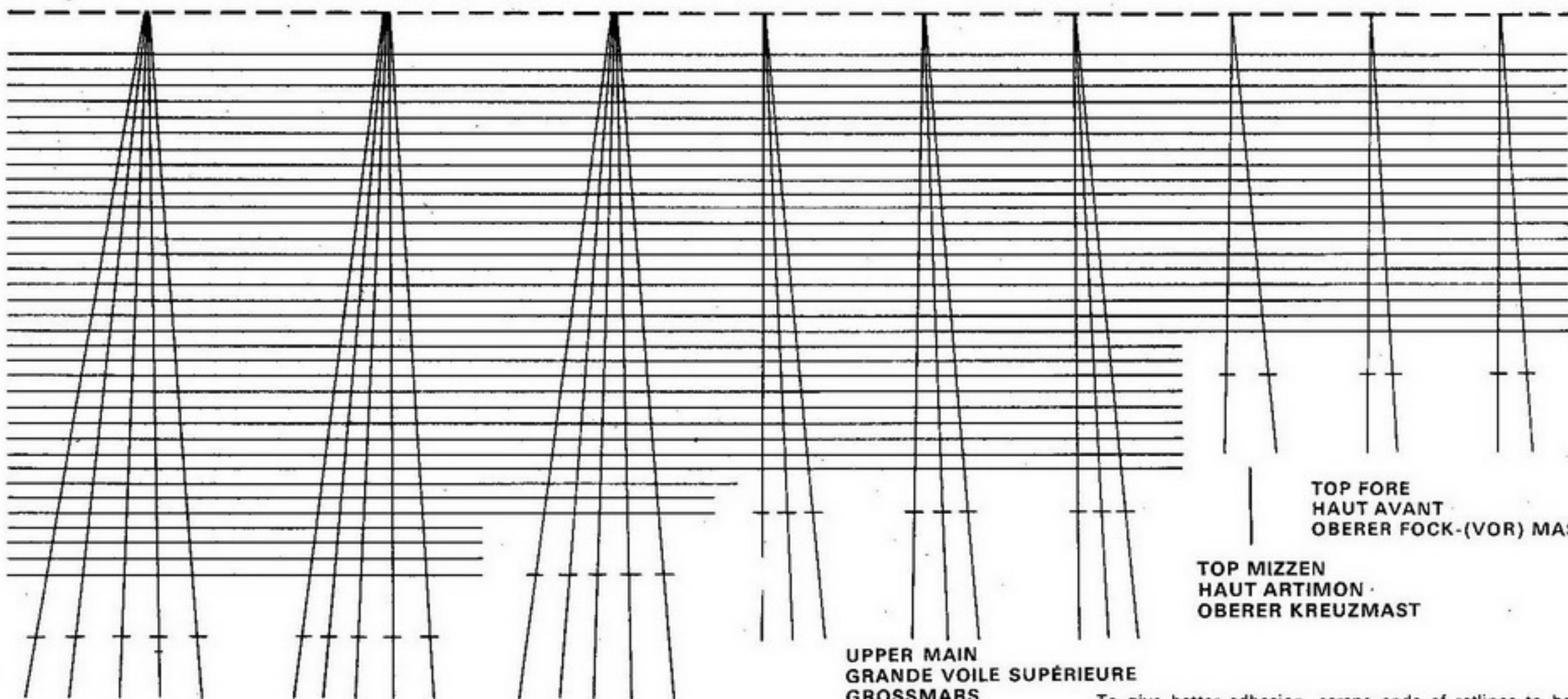
Wantenenden abschneiden, kleben oder binden

LOWER MAIN  
GRANDE VOILE INFÉRIEURE  
GROSSMAST

UPPER MIZZEN  
MOYEN ARTIMON  
MITTLERER KREVMAST

UPPER FORE  
MISAINÉ SUPÉRIEURE  
VORMARS

TOP MAIN  
HAUT PRINCIPAL  
OBERER GROSSMAST



LOWER MIZZEN  
BAS ARTIMON  
UNTERER KREVMAST

LOWER FORE  
MISAINÉ INFÉRIEURES  
FOCKMAST

UPPER MAIN  
GRANDE VOILE SUPÉRIEURE  
GROSSMARS

TOP MIZZEN  
HAUT ARTIMON  
OBERER KREVMAST

TOP FORE  
HAUT AVANT  
OBERER FOCK-(VOR) MAST

To give better adhesion, scrape ends of ratlines to bare cotton inside.

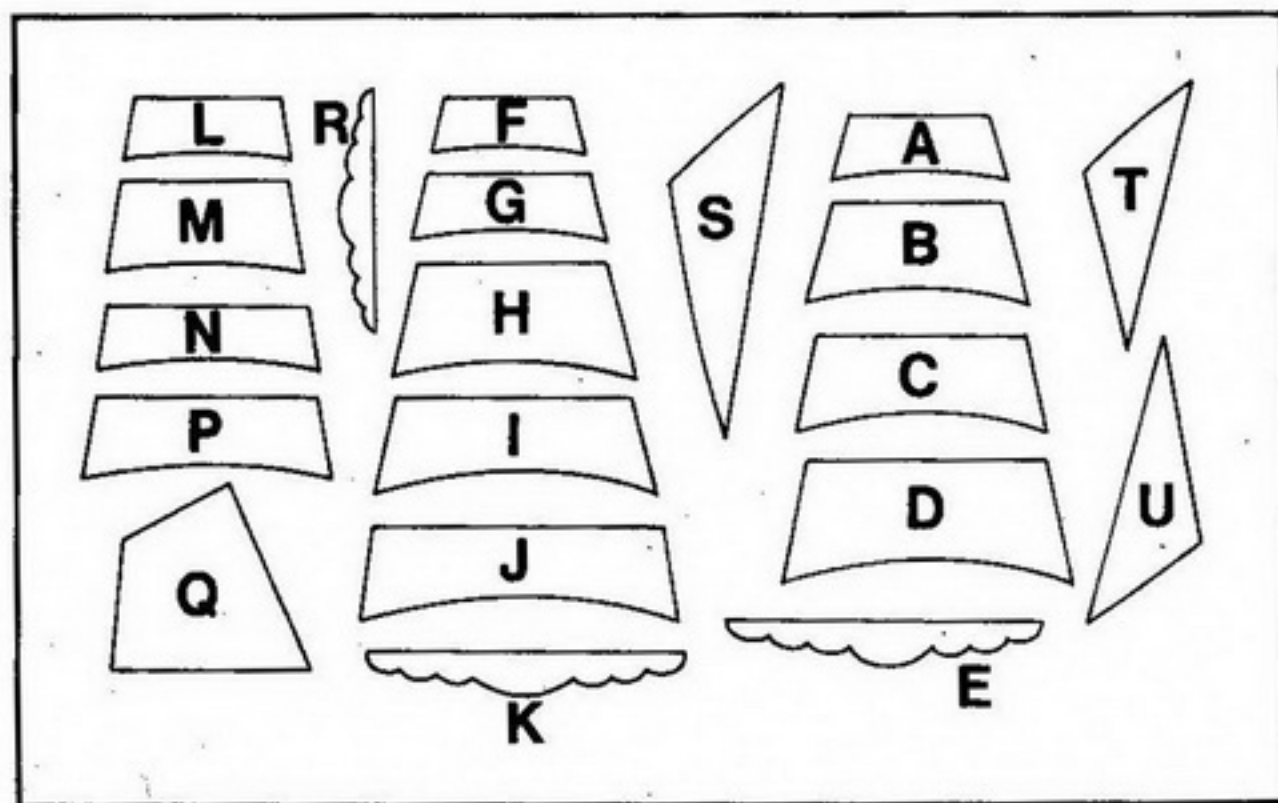
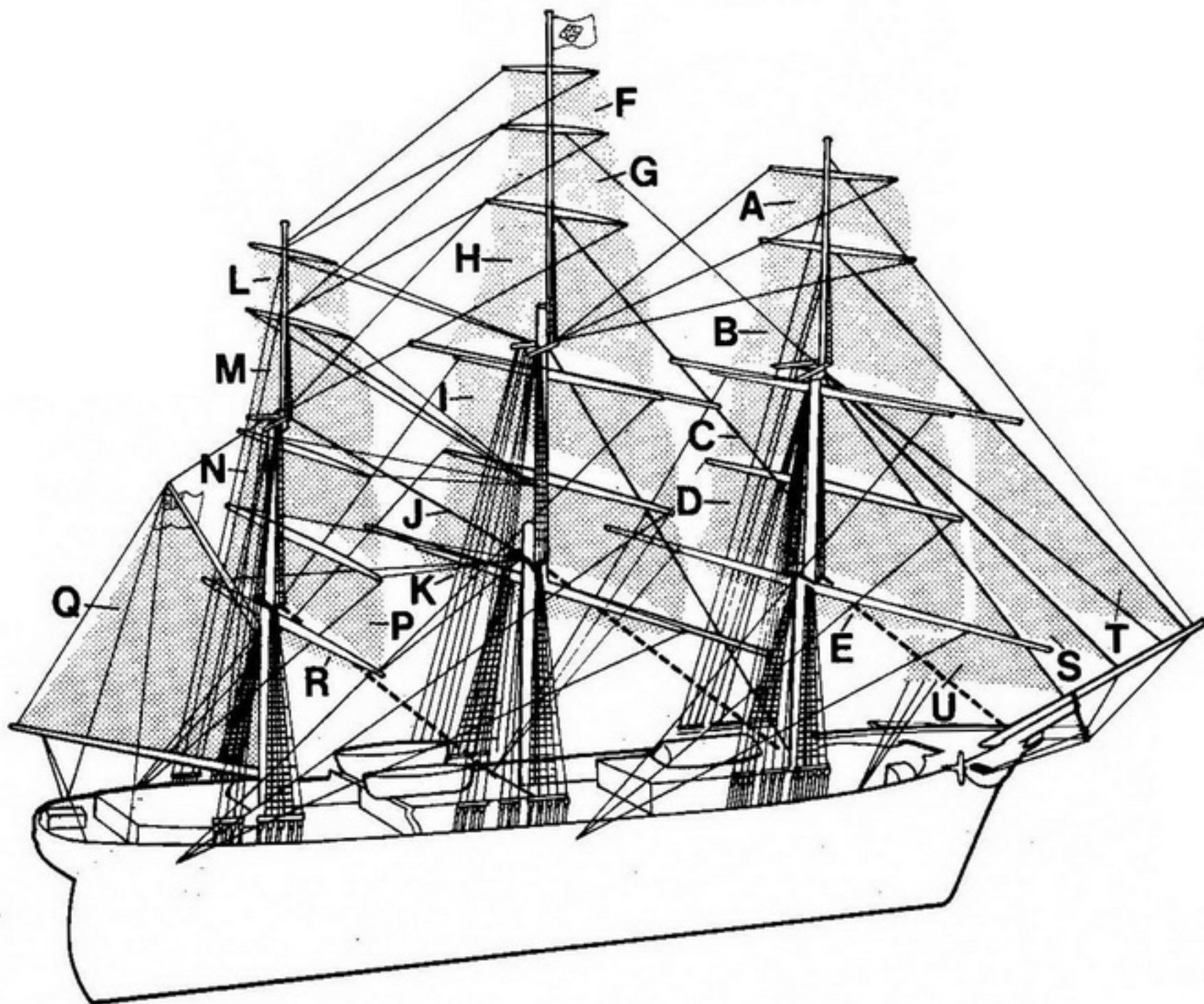
Pour donner une meilleure adhésion, gratter le bout des enfléchures.



Cut out printed flags. Wrap around rigging and glue in position as shown.

Découper les drapeaux, les enrouler autour des hampes et les coller comme indiqué sur la gravure.

Gedruckte Flaggen ausschneiden, hälftig vorknicken und an Vorderseite um Flaggleinen zusammenkleben, entsprechend Windschlag zurechtdrücken — siehe Skizze.



Position of sails on sheet before cutting.  
Positioner les voiles sur la feuille avant de couper.  
Anordnung der Segel vor dem Ausschneiden.

COTTON  
COTON  
BAUMWOLLGARN

THREAD  
FIL  
ZWIRN

THIN STRING  
FICELLE MINCE  
DÜNNE SCHNUR