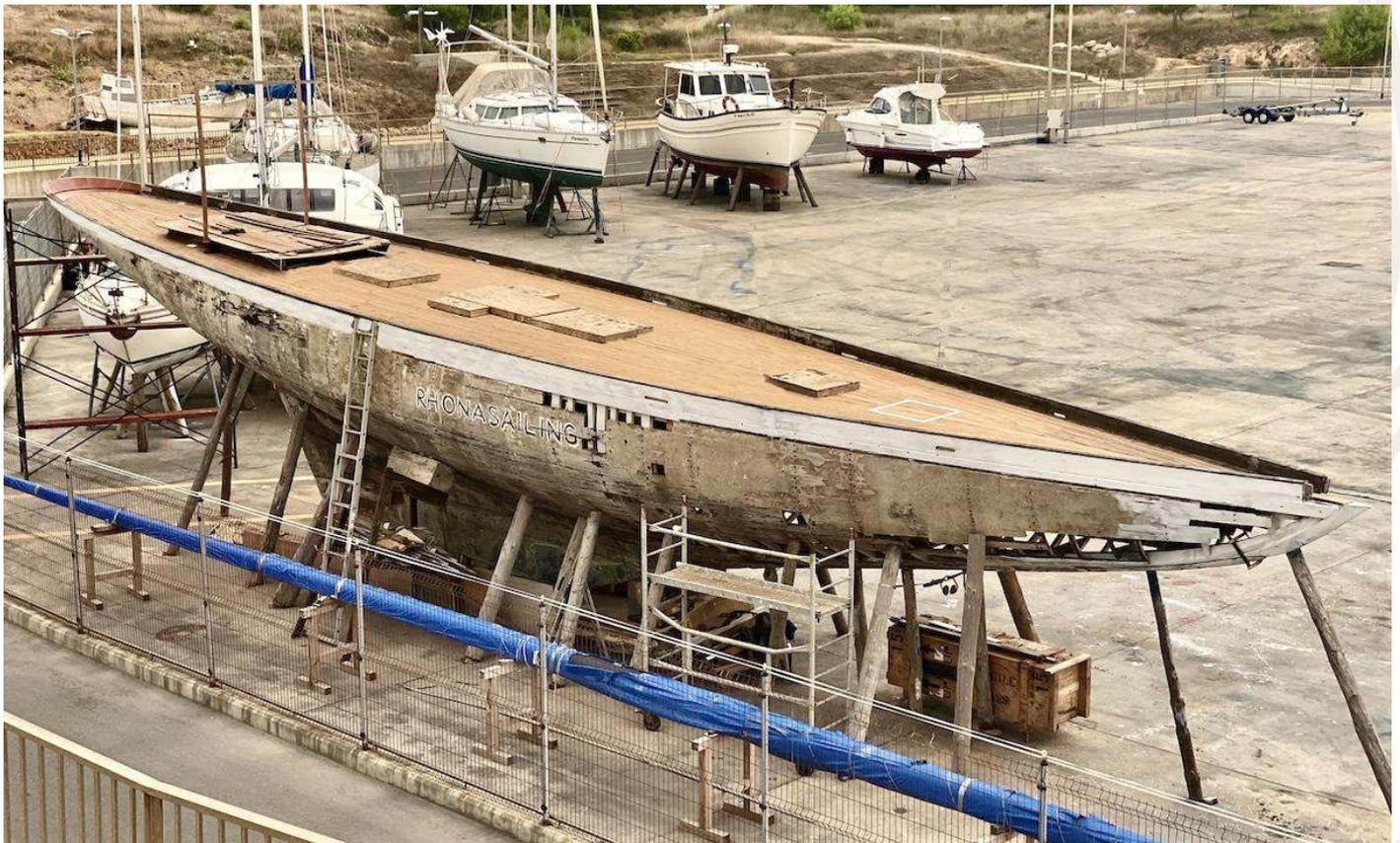




# 12mr RHONA

"Una restauración de barco de la categoría Fitzcarraldo."

**Cómo el suizo Dan Meury desde hace años restaura un clásico modificado y terminado al aire libre en la Costa Brava.**



La obra en 2019 en el aparcamiento de Costa Brava con restos del recubrimiento de fibra de vidrio © Rhonasailing.

de [Erdmann Braschos](#), publicado [boat24.com](#) en 30.07.2024, actualizado 12.08.2024

Este informe se tradujo originalmente del alemán utilizando AI. Por favor, disculpe cualquier error.

## Lo que puede esperar en este artículo:

- Perspectivas sobre la restauración de un clásico de doce pies de 1927.
- La historia de los navegantes y artesanos de Dan Meury.
- Cómo pasar de ser un windsurfista en el lago Murten a tener increíbles yates.
- Cómo Meury ha abordado hasta ahora esta "Misión Imposible".
- Por qué es necesario "fundir" un barco.
- Cuántas horas de trabajo suelen invertirse en un proyecto así.
- Información sobre la legendaria familia de constructores de barcos escoceses William Fife & Son.
- Datos interesantes sobre el especial dragón Fife y su cola.
- Referencias a archivos, libros y sitios web.



**Todo aquel que esté interesado en barcos y artesanía conoce la muy comentada restauración del gaffelkutter «Tally Ho» del constructor naval inglés Leo Sampson Goolden.**

**Boat24 ya informó sobre esto a principios de 2018. Goolden ha dado a conocer su trabajo a nivel mundial con impresionantes videos en YouTube.**

**Desconocida es la historia del navegante suizo Dan Meury y su doce metros «Rhona». ¡Es hora de contarla!**



"Golum" ex "Rhona" como inventario portuario flotante en el Puerto de L'Escala © Rhonasailing

En 2018, Meury se hizo cargo de un yate clásico en el soleado sur que se había convertido en un yate de crucero. yate de 12 mR. Esta joya del circuito de regatas procede de un buen astillero, el escocés Fife, de los años veinte. Más sobre esto al final del artículo.

Hace falta mucho dinero para salvar algo así. O un optimismo sin fondo, habilidad y trabajo duro. Nadie, salvo un millonario con buenos contactos en un astillero experimentado, echaría el hombro a un candidato así para la motosierra. Nadie, excepto Meury. Porque la forma en que el barco se sostiene sobre los postes apoyado en el costado, como es habitual en el Mediterráneo, es más un problema que un barco. La mayor sorpresa tras la botadura fue que había flotado, sobre todo gracias al revestimiento de poliéster.



Meury ya está limpiando el barco en el antiguo atracadero © Rhonasailing



Los balseros tras botar en el Puerto español de L'Escala © Rhonasailing



Meury sabía "que una empresa así no se publicita al principio y sólo se cuenta a los buenos amigos para que no te desprecien". Serró la moderna superestructura del camarote a lo largo del borde de la cubierta, vació el barco y llevó a tierra una pila de tablones.

Cuando los lugareños se enteraron de que alguien había comprado el problema y quería arreglarlo in situ, se pusieron furiosos.

Porque lo que querían era sacarlo del puerto, perderlo de vista. Aconsejaron a Meury que vendiera el plomo y desechara el resto.

Meury examinó el deplorable estado con la visión de rayos X de un visionario, artesano y probablemente también soñador, para ver qué podía hacer con él.



Meury se desplaza todos los meses a la obra en este pequeño camión © Rhonasailing

K7-YACHT



## " Barco o problema?"

Meury pasó el primer año trabajando en el agua, ya que el barco llevaba mucho tiempo parado en tierra y nada había cambiado.

"Pero como no podía ir a ninguna parte con el barco en estas condiciones", convenció al propietario del lugar para que le permitiera restaurarlo in situ.



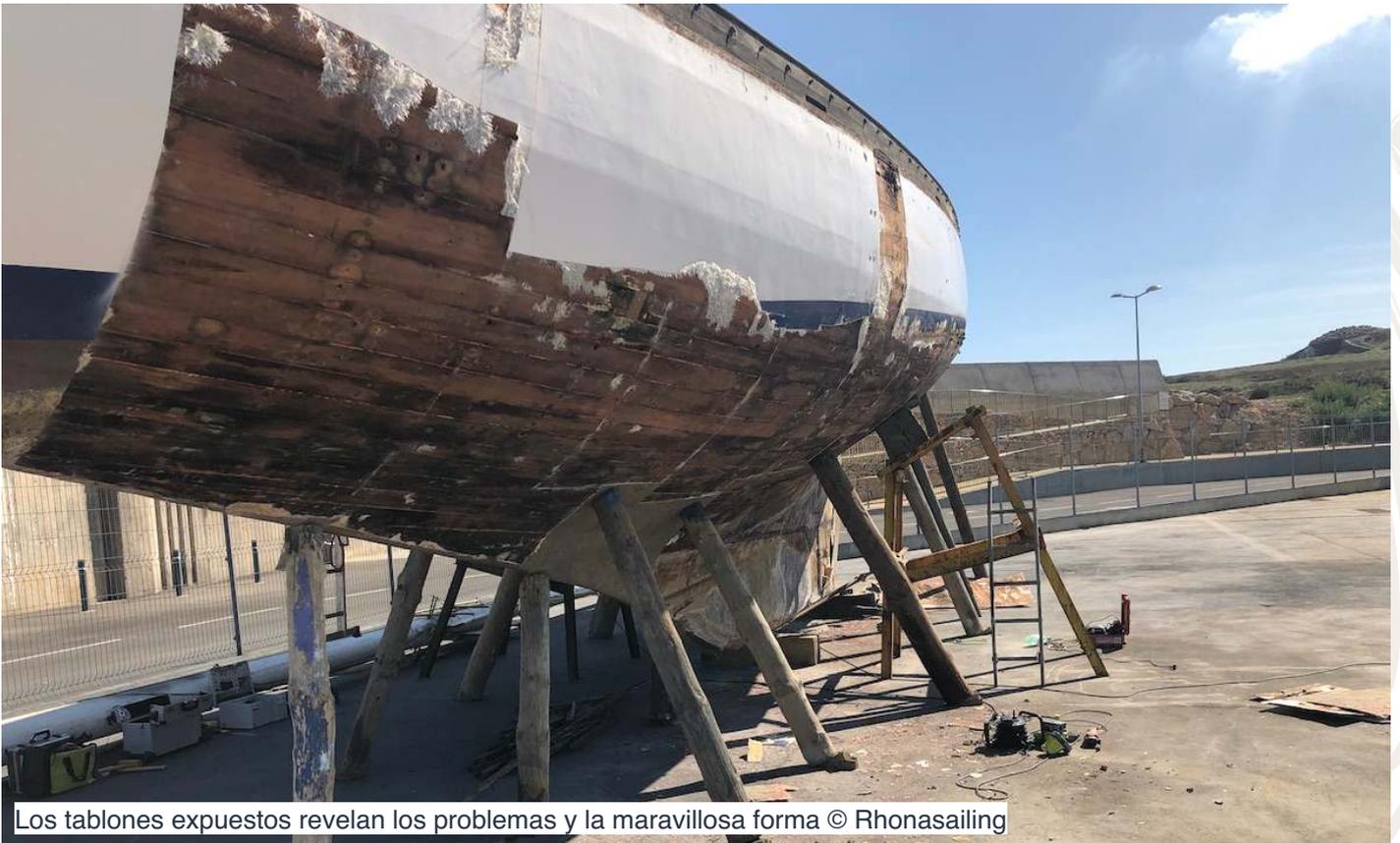
El revestimiento de PRFV se retira lámina a lámina con un cepillo © Rhonasailing

Vio navegar al "Rhona" desde el blanco y negro de los años veinte y treinta hasta el presente azul celeste del Mediterráneo. Sin todos esos extras de crucero como superestructura de cabina, soporte de botavara, columna de dirección, brazolas, púlpito de proa y popa.

Todo ello con la deslumbrante elegancia de un clásico de doce plazas.

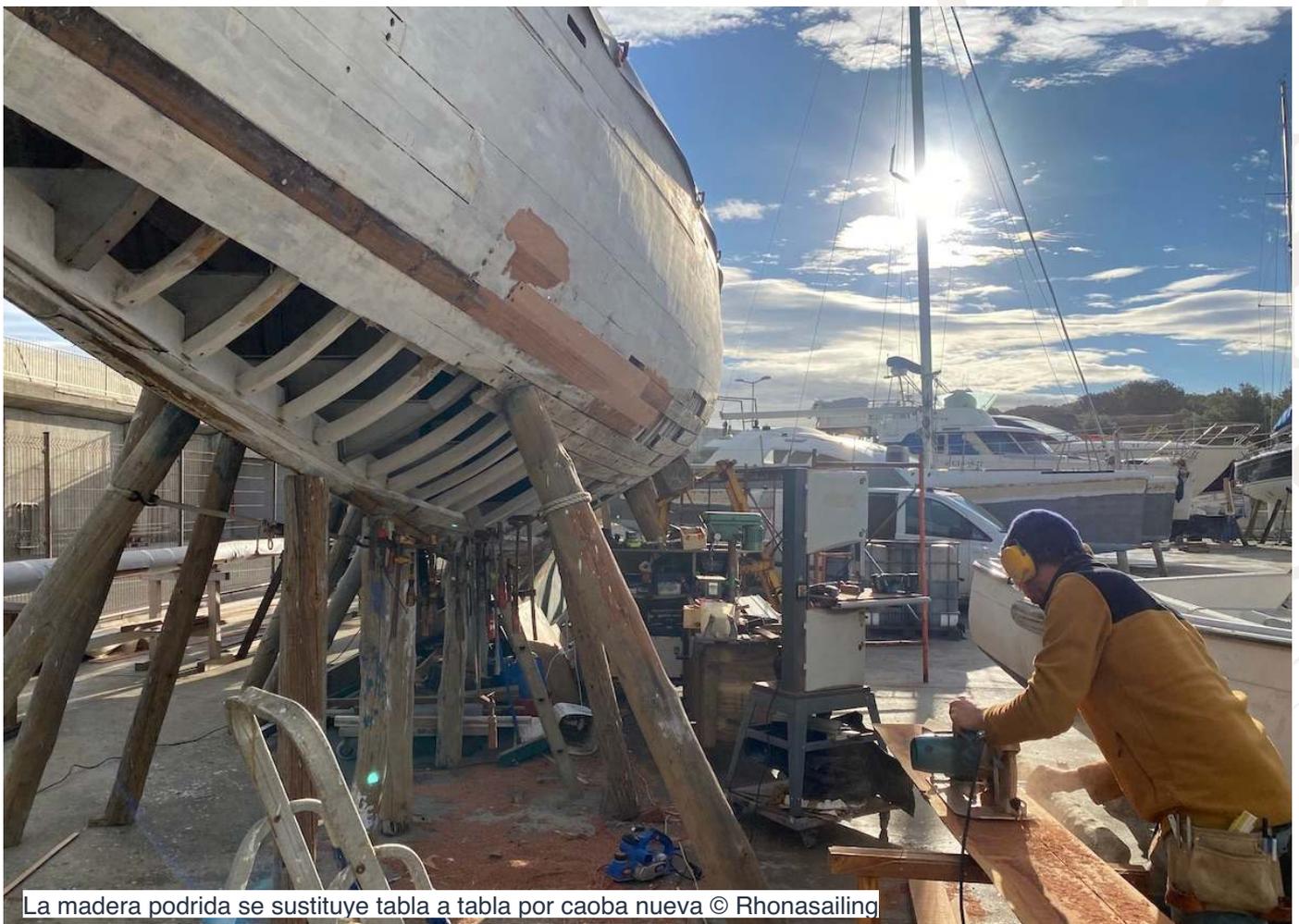
Es esta rara delicadeza la que hace estallar los fusibles de los navegantes y les tienta a realizar la fiesta de la vela como de costumbre.

A lo largo de su vida de navegante, Meury ha llegado a lo verdadero, lo bello y lo bueno con tablas de surf, catamaranes, barcos de quilla abierta, regatas oceánicas y yates de paseo. Un clásico de doce plazas puede tardar algunos años.



Los tablonex expuestos revelan los problemas y la maravillosa forma © Rhonasailing

Meury colocó el marco rojo en el almacén de embarcaciones del Puerto de L'Escala, donde la flota habitual de veleros con salón de cubierta, catamaranes y lanchas motoras está a disposición de los veraneantes que vienen a la Costa Brava durante unas semanas a pasear por las calas, relajarse y comer paella.



La madera podrida se sustituye tabla a tabla por caoba nueva © Rhonasailing



Ahora bien, Meury no es un millonario que levanta una carpa provisional sobre los restos del naufragio y encarga el trabajo a una cuadrilla de seis a diez artesanos cualificados que invierten varios cientos de miles de euros en el proceso.

Se necesitaron entre 20.000 y 24.000 horas para reacondicionar por completo un barco de doce ruedas en ruinas como el "Sphinx", que se reacondicionó de la viga de la quilla hacia arriba para una asociación de propietarios de Flensburg en 2007. Las llevaron a cabo una media de 6 artesanos a lo largo de dos años.



Meury cortando la quilla oxidada y el carril del mástil © Rhonasailing

Como carpintero, mecánico, artista gráfico y diseñador de formación, es muy polifacético. Vive en Jegensdorf, al noreste de Berna, donde trabaja tres semanas al mes como artesano durante el día y como artista gráfico/diseñador por las tardes/los fines de semana.

La semana restante de cada mes, conduce nueve horas en coche a buen ritmo hasta la obra de construcción del barco para seguir trabajando detrás del muelle de hormigón bañado por el sol del Puerto de L'Escala. No tiene ni idea de cuándo podrá relajarse, encontrar un poco de paz y tranquilidad y dedicar tiempo a su familia.

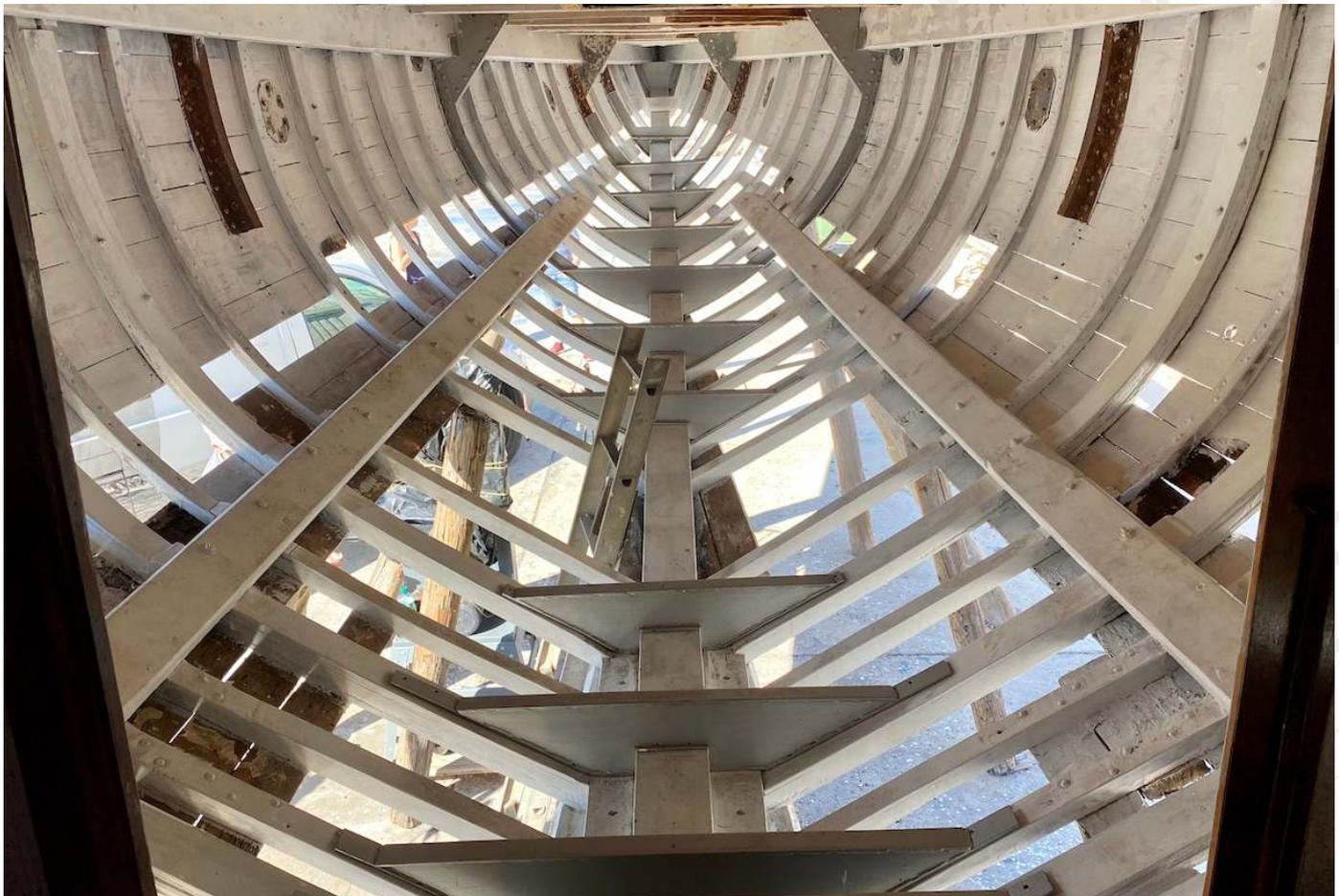


Plantillas para las nuevas cuñas de suelo © Rhonasailing

Aquí es donde aplica la pata de vaca, apalancando los tablones podridos del esqueleto de las cuadernas y sustituyendo tanta madera como sea necesaria por tablones nuevos de caoba. Fue una tarea muy exigente extraer quirúrgicamente la espina dorsal del barco de las cuadernas y sustituirla por nuevas vigas de roda, quilla y popa para el próximo siglo.

Fue comparativamente fácil sustituir la rodilla de la roda en el extremo posterior de la quilla, justo delante de la pala del timón.

Otros astilleros, más comprometidos con el estilo de vida millonario, hacen las cosas de otra manera. Declaran el barco siniestro total, se quedan con la proa y reconstruyen completamente el casco con la quilla existente. Esto funciona porque los derechos del nombre están vinculados al plomo original.



Los soportes de suelo de acero inoxidable asentados sobre la viga de la quilla, ya renovada, refuerzan las cuadernas © Rhonasailing



La borda elevada que rodea la popa, los tragaluces y la escotilla elegantemente baja fueron también fabricados por Meury en su taller suizo, teniendo en cuenta la originalidad. Los barcos de regata de los años veinte tenían superestructuras bajas de caoba.

Aparte del motor incorporado, que en aquel entonces era desconocido, y del Volvo Penta que se instaló más tarde y que él, por supuesto, revisó, la borda elevada es la única concesión visible a la adaptabilidad del barco para la navegación turística. Esta mejora hace que el uso de este yate, pesado y con borda baja, que navega mojado en alta mar, sea un poco más cómodo y también más seguro. Se espera que «Rhona» navegue con pasajeros a partir de la temporada 2025. Será una oportunidad interesante para subirse a bordo de un barco tan noble.



Como es habitual en los grandes clásicos, "Rhona" se construyó utilizando una estructura mixta de madera y acero  
© Rhonasailing



Das rotte Stevenknie am hinteren Ende des Kiels von Anno 1927 © Rhonasailing



Para entender por qué Meury se dedica a todo esto, es útil echar un vistazo a su vida como navegante. Todo comienza cuando sus padres, a mediados de los años setenta, tenían una caravana en el lago de Murten. Este lago es un cuerpo de agua modesto en la región occidental de Suiza. Tiene 8 km de largo, unos 3 km de ancho y está situado a 430 m sobre el nivel del mar. El tamaño y la ubicación del lago no importaban. Meury tenía entonces diez años, y a esa edad, un lago es un mar.

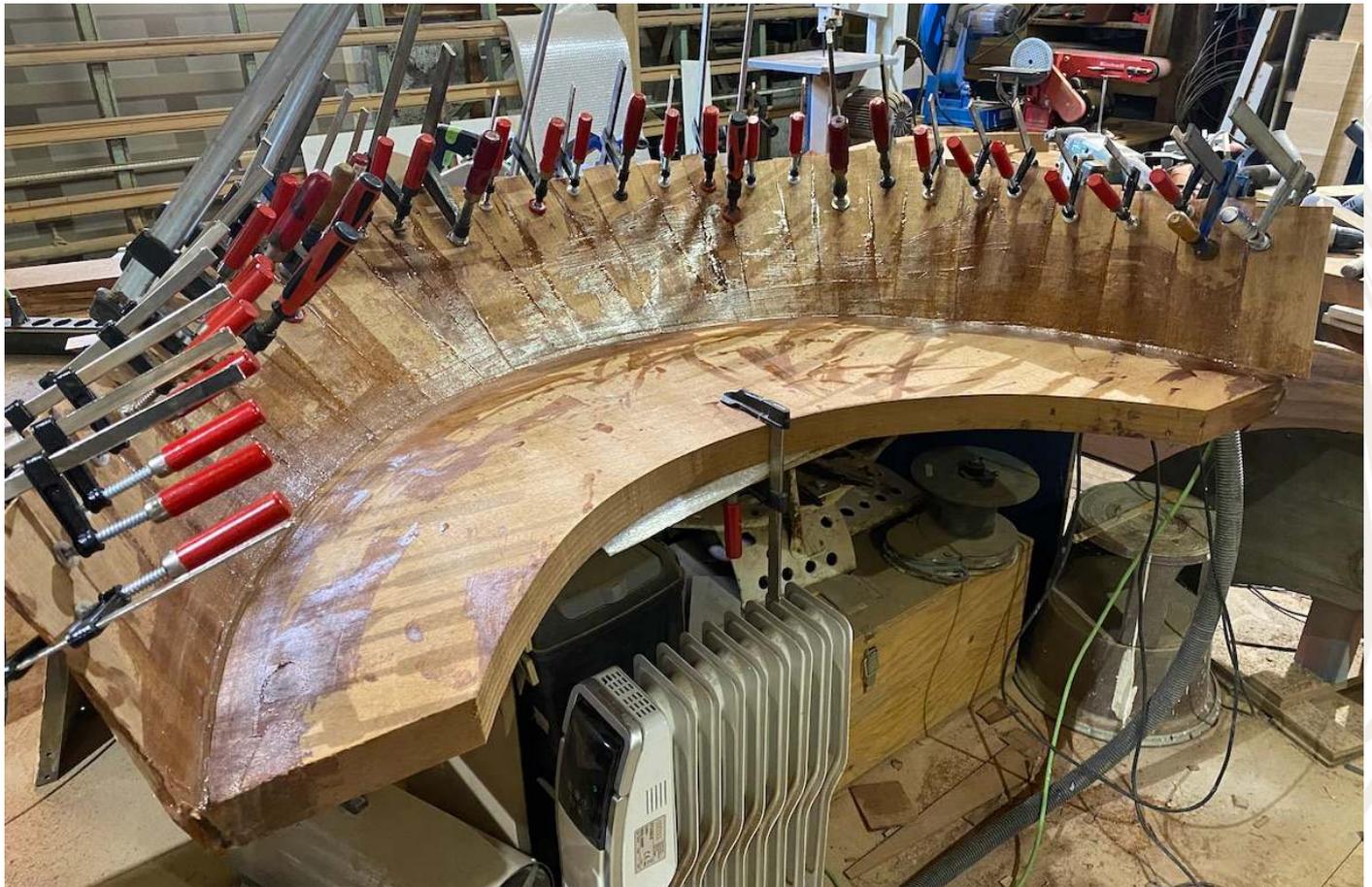


La nueva curva del tallo © Rhonasailing

En ese entonces, las primeras tablas de surf llegaron al lago de Murten, donde Meury, después de mirar el agua con anhelo, dio el paso decisivo al subirse a una de esas inestables tablas. Agarró la botavara y no la soltó durante mucho tiempo. Como es sabido, el surf o la navegación en un bote pequeño son las formas más peligrosas de iniciarse en la vela, ya que la tabla de surf, al igual que la pequeña embarcación, ofrece un acceso elemental a la superficie de fricción entre el viento y las olas. Eso deja huella.

Hay dos posibilidades: o un rápido y frío abandono en favor de una carrera en tierra firme y otras obligaciones, como formar una familia o seguir el camino de la razón comúnmente aceptada. La historia habría terminado aquí, si Meury no hubiera sucumbido a la felicidad de la navegación.

Para colmo, en ese momento también leyó el libro de Bernard Moitessier sobre su vuelta al mundo y media, incluyendo el mantra de la navegación oceánica y la libertad. Una lectura peligrosa, que desvía de la vida en tierra firme hacia la infinita vastedad del mar.



La nueva sección de popa semicircular encolada en el taller suizo © Rhonasailing



La sección de popa totalmente instalada © Rhonasailing



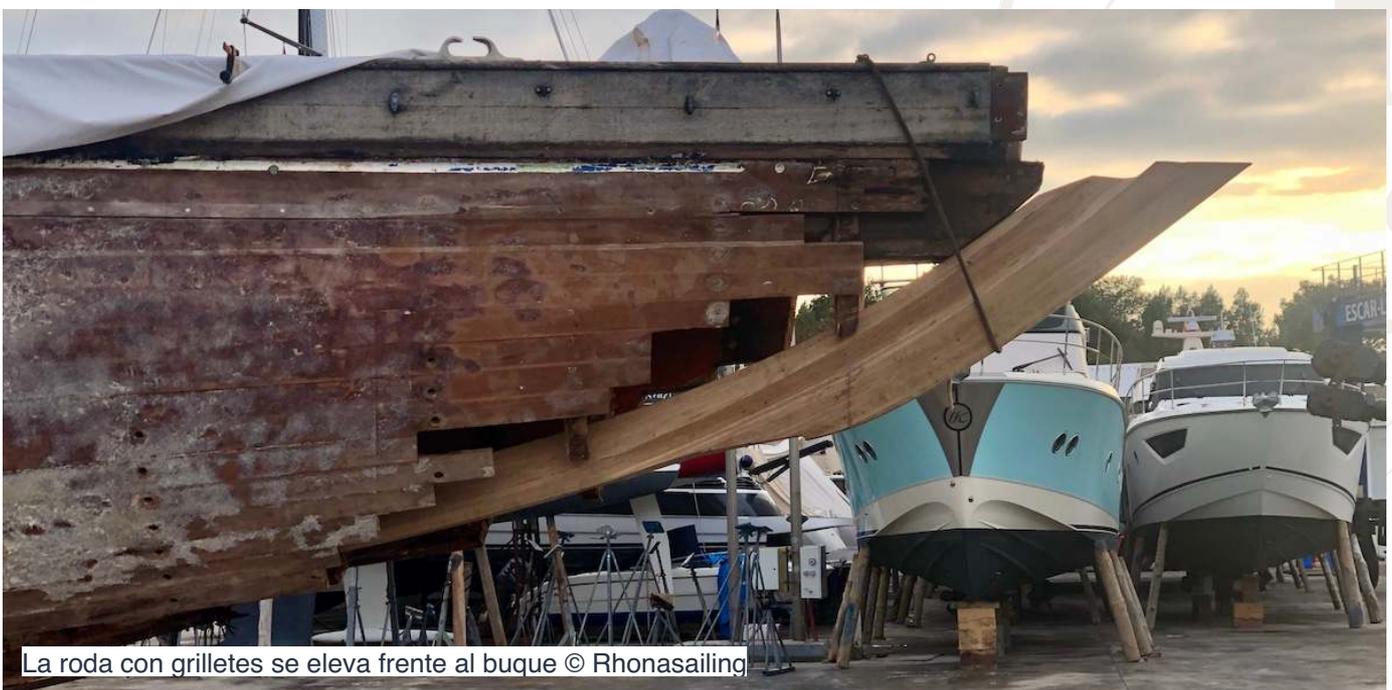
Pronto reemplazó la tabla de windsurf por varios catamaranes (Hobie Cat, Dart, Tornado), antes de pasarse a la navegación de un solo casco con ágiles quarter tonners, el velero de quilla para tres personas Trias y los skiffs de 18 pies.

Luego continuó su carrera de navegante a bordo de un moderno 12 metros, el antiguo competidor de la Copa América «France 3», así como con los antiguos participantes del Whitbread «Union Bank of Finland» y «La Poste».



Temporalmente, Meury se ocupó de la obligación de ganar dinero con tiendas de artículos deportivos en Berna. Para él, eso estuvo bien, pero lamentablemente en el interior más profundo y quizás demasiado limitado. Meury volvió a orientarse hacia el mar y, junto con amigos en Turquía, restauró una deteriorada goleta para operar en alquiler bajo su propia dirección. Lo que inicialmente se planificó como un mes de reparaciones se convirtió en seis meses, pero no en años, ya que Meury es alguien que ejecuta con pragmatismo.

Más aventurero que la restauración fue el traslado de la goleta al puerto de Toulon, en el sur de Francia, donde Meury llegó solo, porque en el camino se rompió casi todo lo que podía romperse, y sus compañeros abandonaron uno tras otro. Un traslado bajo presión de tiempo, tormentas y una interminable secuencia de problemas técnicos separa el trigo de la paja. No todos recorren su camino en la vida con la orientación y perseverancia de Meury.





La futura posición de la escalera reformada © Rhonasailing

Después del episodio con la goleta que duró desde 2004 hasta 2009, con numerosos recorridos por el Mediterráneo, llegó el momento de algo nuevo. Aunque una goleta no tiene la fineza de construcción de un yate de William Fife y, lamentablemente, navega como una zapatilla, fue más que una simple experiencia de aprendizaje. Como barco de madera tradicionalmente entablado, fue una especie de pieza maestra y la preparación para «Rhona».

El proyecto ha avanzado mucho. El mástil está protegido del implacable sol del sur junto al barco. Meury espera tener el casco completamente entablado para finales de 2024 y botarlo en 2025. Esto parece optimista, considerando el tiempo que toma el acondicionamiento interior. Por otro lado, también puede hacerlo mientras el barco flota, lo que acercaría a «Rhona» y a él mucho más al elemento marino.

Meury "solo" tiene que montar las escotillas y ventilaciones hechas en su casa, así como acondicionar las entradas, la bañera y el interior. Y cuando el trabajo bajo el implacable sol del sur se vuelve abrumador, simplemente mira la foto en blanco y negro del fotógrafo marítimo Beken of Cowes, que tiene en su furgoneta.

La pregunta de cómo logra trabajar durante años al aire libre bajo el intenso sol, la responde Meury así: "El clima en Escala es bastante bueno. En invierno puede llegar a estar cerca de los cero grados. Sobre todo cuando sopla la Tramuntana, el frío se vuelve intenso. En la Costa Brava suele llover solo unas pocas horas, y como «Rhona» está a solo 50 m del mar, no tenemos un ambiente demasiado seco, excepto en los meses más calurosos del verano. Cuando sopla el viento del este, «Rhona» se rocía regularmente con agua salada, y en los meses de verano la mojamos de vez en cuando. Lo bueno del largo tiempo de restauración y las variaciones de temperatura es que en pocos meses se revela sin piedad la madera mala o las uniones mal hechas."

Meury comenta que se ha "acostumbrado al calor en verano. Por ejemplo, cuando reparamos la cubierta de teca, colocamos toldos para protegernos del sol. Este año seguimos trabajando bajo el barco, lo cual es un poco más agradable. El trabajo a bordo es mucho más agotador que en una casa o taller. El constante subir y bajar, meterse en el vientre del barco, en la popa y luego salir porque olvidaste algo. Luego meter la viga, ajustarla, salir y cortarla, y empezar de nuevo."



La cubierta de teca renovada con huecos cubiertos para pasarelas, claraboyas y bañera. Toda la amurada protegida de los rayos UV © Rhonasailing

Im Jahr 2025, casi cien años después de su primer botadura en la playa frente a Fairlie, se llevará a cabo la segunda, como es habitual en las marinas modernas, con las correas del travelift local. Para entonces, el simpático y modesto Meury no solo habrá ganado el respeto de los lugareños. El mundo de la navegación podrá celebrar la restauración de uno de los últimos yates Fife de 12 metros que quedaban por restaurar.



Dan Meury beim Verdübeln der Planken © Rhonasailing



## Los constructores de yates William Fife & Son

Entre 1807 y 1938, se construyeron alrededor de ochocientos yates en la localidad de Fairlie, en el fiordo de Clyde, Escocia, en una empresa familiar que abarcó tres generaciones: William Fyfe (1785–1865), su hijo (1821–1902), quien cambió su apellido a Fife, y finalmente el tercer William Fife (1857–1944). Junto con sus artesanos, lograron que la construcción de yates escocesa se convirtiera en un referente mundial.



Allan (derecha), hermano de William Fife, con un colega en la playa de Fairlie durante la marea baja © Archives of William Fife & Son/Scottish Yacht Archive

William Fife II comprobaba las dimensiones de las juntas en el interior con una moneda y, si era necesario, hacía reconstrucciones. En cuanto a los cascos, estaba tan seguro de la calidad que prometía a sus clientes un fondo seco. De la construcción tosca, con abundante calafateo, se habían convertido en tramos de tablonos perfectamente ajustados, con hilos de algodón insertados en el centro de la junta milimétricamente precisa. Así, "Clyde-built" se convirtió también en un término en la construcción de yates.

En Fairlie, el servicio dominical comenzaba después de que los lugareños habían visitado una nueva construcción en el astillero Fife. Y dado que todo aquí giraba en torno a la construcción de yates, hasta el día de hoy la silueta del famoso yawl Fife "Latifa" adorna como veleta el campanario del pueblo. Los barcos eran empujados por la playa plana en el oeste de Glasgow durante la marea baja y se esperaba a que la marea alta levantara la embarcación. Así, el goleta de clase Big "Altair", los grandes deslizadoros como "Sumurun" o "Moonbeam IV", yates de 23 mR como "Shamrock" y "Cambria", así como barcos de 19 pies, 15 pies, doce pies, ocho pies y varios elegantes de seis pies, entraron en el agua.



La playa de Fairlie y el Fife Dockyard durante la marea alta © Archives of William Fife & Son/Scottish Yacht Archive

El Firth of Clyde era en aquel entonces la cuna del deporte de la vela, un área de recreo para la próspera ciudad industrial y portuaria de Glasgow. Aquí se preparaban los desafíos de la Copa América con los barcos de Fife. El comerciante de alimentos Sir Thomas Lipton utilizaba las boyas de regata en el Firth of Clyde como espacios publicitarios.

El tercer Fife diseñó más de 600 barcos, incluidos dos de la Copa América, cuatro yates de 23 mR, dos de 19 pies, ocho de 15 pies, 17 de 12 pies, más de cuarenta de 8 pies y más de cincuenta de 6 pies. A esto se suman los barcos de paseo. Gracias a su calidad y reconocimiento, aproximadamente un tercio de los yates Fife aún existen. En 1938, se construyó el último producto del astillero, el yate de 12 pies "Flica II" (número de construcción 829), antes de que la empresa cerrara en 1939.

El fanático más destacado de Fife fue, por cierto, el famoso navegante francés Eric Tabarly, quien adaptó el "Pen Duick" de su padre cuando era joven y navegó con él durante décadas. Curiosamente, en el año del centenario de su goleta, el bretón se ahogó mientras trasladaba el barco a la primera regata Fife en el Mar de Irlanda.



Decoración de proa de un yate Fife con la estilizada cabeza de dragón © Archives of William Fife & Son/Scottish Yacht Archive



## Un conde, un fabricante de margarina, artista y conecedor como propietario

- 1927 - 1929 primer propietario J. Lauriston Lewis, nombre del barco "Rhona", puerto base Greenock
- 1930 - 1932 segundo propietario Earl of Essex, puerto base Greenwich
- 1933 - 1958 tercer propietario Arnfinn Heje, productor de margarina nombre del barco "Hei II", puerto base Oslo.
- 1961 - 1969 cuarto propietario Jan Arthur Iversen, nombre del barco: "Frisco VI", puerto base Sarpsborg/Noruega. El barco se equipa con motor, superestructura de cabina y mesana.
- 1969 - 1970 Quinto propietario: el artista Urban Strom, que desea utilizar el barco como estudio en las afueras de Gotemburgo.
- 1971 - 1974 Sexto propietario: Stig Westberg y amigos. Nombre del barco: "Hei II". Revisión en el astillero Broderna Jacobsson con nuevo refuerzo de acero en la base del mástil, nuevo motor y nuevas velas.
- 1974 Séptimo propietario: Anders Hemberg, Curt y Lars Hässler en Estocolmo, nombre del barco: "Golum" El barco es revisado por el renombrado astillero Plym y preparado para la navegación de alquiler.
- 1980 la década de 1980, el barco pertenece a su octavo propietario, el agente inmobiliario español Joaquim Trill Gil. Navega con el "Golum" desde Suecia hasta la Costa Brava, donde se hunde debido a un percance. Debido a su edad, no puede reparar el barco.
- 2013 lo pone a la venta a un precio demasiado alto. "Golum cae en el abandono
2018. Meury se convierte en el noveno propietario que se hace cargo del descuidado barco en el Puerto de L'Escala. Vuelve a llamarlo "Rhona".



Dan Meury © Rhonasailing



## Datos del barco

Diseño:	Astillero William Fife II, número de
construcción:	William Fife & Son, 748
Medida:	Clase internacional de metros, 2ª regla
Botadura:	Fairlie, Firth of Clyde/Escocia Mayo de 1927
Eslora total:	20,50 m
Eslora sobre cubierta:	19,86 m
Eslora en flotación (original):	12,95 m
Manga:	3,76 m Calado
original:	2,60 m
Superficie vélica:	190 metros cuadrados
Desplazamiento actual:	25 t



## Libros

May Fife McCallum: *Rápido y Bonnie. A history of William Fife and Son Yachtbuilders*. Lohn Donald Publishers, Edimburgo 1998 y 2002, 200 páginas, £14.99 (anticuario)

Nautical Quarterly 27/1984, Lohn Leather: *The Fifes of Fairlie* (agotado, anticuario)

Franco Pace: *William Fife. Die Kunst des Yachtbaus*, Delius Klasing Bielefeld: 1998 (agotado, anticuario). Libro ilustrado digno de verse con textos lamentablemente malos, en parte erróneos.

Daniel Charles (ed.): *Tuiga* 1909, 164 páginas, Yachting Heritage, Londres 2005, 145 Euro

## Archivos, Museo, Astillero

El Archivo William Fife del Museo Marítimo Escocés de Irvine, cerca de Glasgow, contiene dibujos, medias maquetas y la máquina curvadora de acero del astillero, que merece la pena ver.

El sitio web de Wilfried Beeck, navegante de doce velas de Hamburgo, ofrece una visión general de todos los veleros de doce velas que se han construido, además de información sobre su estado, algunos de los cuales, lamentablemente, están anticuados.

El astillero Failie Restorations, dirigido por el coleccionista suizo de Ferrari y restaurador interno Albert Obrist tras la aclamada renovación de la goleta de crucero Fife Altair en Hamble, al sur de Inglaterra, restauró muchos veleros Fife hasta dejarlos en un estado ejemplar entre 1990 y 2016.



Un enorme agradecimiento a Erdmann Braschos y boat24.com por este maravilloso reportaje.

Ayúdenos a preservar este patrimonio marítimo y a completar la restauración según lo planeado, para botar a RHONA el próximo año. Reserve a Rhona por días o semanas, para vacaciones o regatas clásicas. Done o beneficie a su empresa con la presencia mediática de este yate histórico.

Para más información, visite nuestra página web: [WWW.RHONASAILING.COM](http://WWW.RHONASAILING.COM)

## **DONATE:**

**POR FAVOR, UTILICE LAS SIGUIENTES CUENTAS PARA SU TRANSFERENCIA**

**CHF**

Bank: Valiant Bank

Kontoinhaber: K-7 gmbh, Dan Meury, Holzmühleweg 20, Jegenstorf

BIC: VABECH22XXX

IBAN: CH27 0630 0505 2761 7512 5

**EURO**

Bank: Valiant Bank

Kontoinhaber: K-7 gmbh, Dan Meury, Holzmühleweg 20, Jegenstorf

BIC: VABECH22XXX

IBAN: CH49 0630 0505 2761 7511 7

**K**  
**K7-YACHT**

**KONTAKT:** [info@rhonasailing.com](mailto:info@rhonasailing.com) [www.rhonasailing.com](http://www.rhonasailing.com)  
Captain Dan +41 79 213 24 46