

## Grensverleggers

Ze denken, ze durven, ze doen, en dit alles buiten de gebaande paden. Grensverleggers gaan verder dan de meesten van ons. Veel verder, en op geheel originele wijze.



Bris in Göteborg, 1976.



Yrvind in São Paulo aan boord van zijn Yrvindcom.

EURIJN ANDERS, JORGENSEN

Sven Yrvind

# EIGENGEREIDE WERVELWIND

Wat vind je van iemand die op zijn tachtigste een zeilboot van 1 meter breed wil bouwen om daarmee van Ierland naar Nieuw-Zeeland te varen? Briljant of gek? Hoe dan ook, zodra iemand zo'n plan werkelijk ten uitvoer brengt, kun je er zeker van zijn dat het hier gaat om een grensverlegger.

Tekst MICHEL VAN STRATEN Beeld uit de archieven van SVEN YRVIND

**H**et leven van de Zweedse Sven Yrvind bestaat al ruim zestig jaar uit zeilen, zien, zoeken en weer zeilen, in een eindeloos lijkende stroom van nieuwe ideeën en ontwerpen. Projecten die bij menigeen een levenswerk genoemd zouden worden, rijgt Yrvind aan een alsof het boottochtjes zijn.

### Levensbepalend trauma

Het begint in 1962. Dan verbouwt Yrvind een open roeibootje van 4,75 meter lang tot een kajuitzeilboot, genaamd *Bleekingeeakan*. Of, nou ja: hij zet er een rechthoekig dek-huisje op van iets wat op de foto's verdacht veel op oud multiplex lijkt. Erg stevig ziet het gevaarte er niet uit, maar het is volgens Yrvind voldoende om, ja, om wat eigenlijk? In elk geval om te breken met zijn verleden. De keuze voor het bouwen van dit bootje zou de start betekenen van een levenslange toewijding aan het doorvoeren van originele ideeën over boten. Die hang naar originaliteit en zelfstandigheid heeft diepe gronden. Naar eigen zeggen is een verklaring ervoor te vinden in zijn ongelukkige jeugd. Gepest en buitengesloten besluit de jonge Sven zijn eigen plan te trekken. Hij verandert zijn achternaam van Lundin in Yrvind – dat “wervelwind” betekent – en vindt zijn vrijheid in het op geheel eigen wijze maken en varen van bootjes.

### Van groot naar klein

Enkele jaren na het ombouwen van zijn eerste bootje doet hij iets vergelijkbaars

met een andere roeiboot. In deze *Anna*, van 4,25 meter lang, zeilt hij van Zweden naar Engeland. Onderweg krijgt hij veel opmerkingen over de beperkte lengte van de boot. “Daarom dacht ik: ik doe als de oude Slocum, ik koop een oud wrak en knap haar op.” Hij koopt een ijzeren romp van een oude 12 meter lange stoomboot en bouwt deze om tot een sierlijke tweemaster *Duga*. Het wordt een enorme tegenvaller voor hem, waarover hij later schrijft: “De grote mensen hadden me verteld dat ik gelukkiger zou worden in een grotere boot.” Maar ‘groter’ en ‘meer’ gaan hem als uitingen van consumptisme enorm tegenstaan. Zijn liefde voor kleinere boten is hiermee definitief ontbrand.

### Van achtertuin tot Kaap Hoorn

Die liefde krijgt vorm in zijn volgende project, de 6,1 meter lange *Bris I* (‘bries’), gebouwd in de achtertuin van zijn moeder. Vier jaar lang vormt die boot zijn onderkomen op de golven van de Atlantische Oceaan. Kaap Hoorn haalt hij net niet. Dus wordt die kaap het doel voor de volgende Aluminium-Bris, van 5,9 meter. Hij rondt nu wel Kaap Hoorn en zet zo het record van ronding met de kleinste boot ooit op zijn naam, waarvoor hij van de Royal Cruising Club England de Medal of Seamanship ontvangt.

### Klein is fijn

Om deze originele man een beetje beter te leren kennen bel ik hem op. Ik spreek hem toevallig op zijn 85ste verjaardag. Hij is

bezig in zijn werkplaats, zoals elke dag. Nadat ik hem gefeliciteerd heb, vraag ik hem naar zijn motivatie voor het zeilen in kleine boten. Zijn antwoord is nogal veelomvattend: “Er zijn veel redenen. Financiën en tijd bijvoorbeeld: kleine boten kosten je minder. Daarbij vergroten ze je vaargebied: ondiepe boten kunnen op veel meer plaatsen komen. Als een boot ook trailerbaar is, krijg je toegang tot veel meer vaargebieden. En een lichte boot kun je met een roerriem nog voortbewegen.”

“Maar vooral zijn kleine boten veiliger dan grote boten,” vervolgt Yrvind. “Voor de stabiliteit wil men vaak veel breedte, wat heel zinvol is bij matige hellingshoeken. Maar bij hellingshoeken van 120 tot 140 graden is een grote breedte catastrofaal, omdat de boot dan negatieve stabiliteit verkrijgt, omrolt en stabiel op zijn kop blijft liggen. Een extreem voorbeeld hiervan is een catamaran.” Op zijn website omschrijft hij dat droogjes als: “*I do not like to end upsidedown.*” “Een ander veiligheidsvoordeel van een smalle en lichte boot is dat door de lagere weerstand door het water er minder zeiloppervlak nodig is dan bij een brede en zware boot, en dat daardoor de boot minder zal hellen, wat weer tot gevolg heeft dat een smalle boot minder stabiliteit nodig heeft dan een brede boot.”

Ik merk dat ik deze enigszins cruijffiaanse uiteenzetting even op me moet laten inwerken. Maar er is meer. Yrvind: “Hoe groter de boot, des te groter de krachten die erop komen te staan. Kleine dingen zijn

## Hoe bureaucratischer een maatschappij, hoe dikker de boten zijn

heel sterk. En kleine dingen worden, als ze vrij zijn, onbreekbaar. Denk aan spinnen die, omdat ze zo licht zijn, kilometers ver kunnen vliegen." En, ten slotte: "Een ander fenomeen dat een kleine boot bij harde wind bevoordeelt, is dat deze zich (gedeeltelijk) voor de wind kan verstoppen tussen de golven."

### Filosoof van de zee

Tijdens zijn pleidooi voor smalle boten zie ik de beelden voor me uit de documentaire *Philosopher of the Sea*, die over Sven Yrvind is gemaakt. We zien hem daar inschepen in een van zijn latere creaties, *Exlex* ('buiten de wet'). Hij is dan tachtig jaar oud, en laat zijn gele bouwsetel te water voor de eerste vaart. Het doel is om ermee van Ierland naar Nieuw-Zeeland te varen. *Exlex* is 5,8 meter lang en nauwelijks 1 meter breed. Geheel volgens Yrvinds filosofie ontworpen dus. Wanneer de sympathieke grijsaard op het smalle dekje stapt slaat het bootje al bijna om. Maar Yrvind blijft er stoïcijns onder.

Op zo'n bootje de oceaan over? De halve wereld om? Ik kan me er niks bij voorstellen. Ik krijg tijdens het kijken bijna medelijden met de man die misschien wel zijn ondergang tegemoet gaat – is het niet als mogelijk slachtoffer van de zee, dan wel als iemand die al zijn ideeën in rook zal zien opgaan bij het aangaan van de confrontatie met de oceanen in zijn wiebelige bootje.

### Maatschappijkritisch experiment

Doe het niet, denk ik al kijkend. Tijdens mijn ontdekkingsstocht naar wie hij is en wat hem beweegt, ben ik hem zeer gaan

### IS KLEIN ALTIJD FIJN?

**Zeilen-redacteur Marinus van Sijdenborgh:** "Het meeste van wat Yrvind beweert over smalle boten, klopt. Maar dat een smalle en lichte boot vanwege de kleinere hoeveelheid zeil minder zal hellen, is te kort door de bocht. En zijn conclusies die daarop volgen dus ook. Helling is niet louter afhankelijk van de hoeveelheid zeil, de breedte en de waterverplaatsing, maar een resultaat van talloze factoren."

waarderen. Ik gun hem het beste, en daar lijkt dit bootje in combinatie met zijn reisdoel toch niet in te voorzien. Yrvind geeft zichzelf vooraf 50 procent kans op succes. Dat lijkt mij nogal karig voor iemand die zichzelf in een minuscule vaartuig naar de andere kant van de wereld wil schommelen en dat wil kunnen navertellen. Maar Yrvind ziet het een stuk optimistischer in: "Die 50 procent is behoorlijk veel als je het vergelijkt met deelnemers aan de Olympische Spelen. Daar kan er maar één het goud winnen." Hoewel Yrvind Nieuw-Zeeland niet haalt, komt hij vanuit Ierland toch tot het eiland Madeira, ter hoogte van Noord-Afrika. Mijn respect en bewondering voor deze eigenwijze man worden alleen maar groter. Hij is ook niet te beroerd om zelf de tekortkomingen van *Exlex* te benoemen: "De boot zat vol met ad-hoc oplossingen. Het was meer een concept; ik had te weinig geld. Maar ze bleek te langzaam, te krap en niet stabiel genoeg."

Uit mijn gesprek met Yrvind wordt steeds duidelijker dat de manier waarop hij boten ontwerpt en bouwt niet alleen staat voor een maritieme beleving, maar vooral voor een uiting van een levenshouding. Hij vertelt: "Ik probeer te ontdekken hoe de wereld in elkaar zit. Filosofie en botenbouw helpen mij dat te begrijpen. Alles is een compromis; zeilboten zijn daar een goed voorbeeld van. Boten zijn ingewikkeld. En



Yrvind en zijn Bris Sextant.

### KLEINSTE SEXTANT TER WERELD

Sven Yrvind bedacht en maakte een sextant van 1 bij 2 centimeter, met een gewicht van 3 gram: klein genoeg om aan je bril te bevestigen, zodat je twee handen overhoudt voor houvast en het maken van notities. Deze kleinste sextant ter wereld is verkrijgbaar via de website [Yrvind.com](http://Yrvind.com), via waar je Sven Yrvind ook kunt boeken voor lezingen en consultaties (met de toevoeging: "mensen zonder geld krijgen korting").

het leven ook. Ik ben nieuwsgierig. Ik kan een eenvoudige constructie begrijpen, dus dat helpt me nadenken. Zeilen is een heel goede manier om te leren. Het brengt veel zeer complexe vragen met zich mee. Over aquadynamica, stabiliteit, de wetenschap van de oceaan, voeding, astronomie, navigatie, fysiologie..."

### En door

De bijzondere documentaire (echt het kijken waard) vormt slechts een tussenstation in het zeefilosofische leven van de Zweed. En



◀ Bleekingeekan, 1962.

▶ Bris in zwaar weer.



Andere projecten zijn bijvoorbeeld *Cykel-Bris* (1985), met 4,9 meter kort genoeg om achter een fiets te hangen. Een volgende boot is *Amfibie-Bris* (1989), een robuust uitzienend, compact gevaarte van 4,8 meter. De kuip is er tegelijkertijd de kajuit. Je ziet Yrvind staan in zijn heuphoge kajuit. Zijn bovenlichaam steekt erbovenuit, wat handig is omdat hij zo de helmstok kan bedienen. Wie had daar ooit eerder aan gedacht? Yrvind vaart ermee van Frankrijk naar Newfoundland.

Na *Yrvindaren* (2004) – te koud voor het winterse Zweden – volgt *Yrvind.com* (2008). Omdat de ais zijn bootnaam uitzendt, hebben mensen ook direct zijn webadres. Hij wil ermee van Frankrijk naar Japan. Maar ze is te stabiel (!), en helt niet voldoende waardoor de zwaarden niet diep genoeg kunnen steken en ze te loefgierig is. Dan dient het idee van *Yrvind Ten* (2012) zich aan. Volgens een vriend van de bedenker oogt het ontwerp van het korte, ronde badkuipachtige bootje van 2,85 meter lang en 1,9 meter breed

"als een kindertekening". Yrvind wil een wereldrecord vestigen 'met de kleinste boot die non-stop rond de wereld vaart'. De reis wordt geschat op zeshonderd dagen: de route is 30.000 zeemijl, de gemiddelde snelheid 2 knopen. "Het was de bedoeling dat ik 400 kilo muesli en sardines en 100 kilo boeken mee zou nemen. Ik heb veel domme dingen gedaan in mijn leven; het bouwen van *Yrvind Ten* is daar een van."

Officieel tellen boegspriet en roerblad niet mee voor de bootlengte, en Yrvind bedenkt een heel korte romp met een enorm lang roerblad erachter, vol opslagruimte. Maar na een tijdje knaagt zijn geweten: het voelt als valsspelen. Na drie jaar ontwerpen en bouwen gaat het hele idee hem zo tegenstaan dat hij een radicaal besluit neemt: "Ik pakte mijn kettingzaag en zaagde de kolos in stukken." De jaren zijn niet voor niets geweest, vindt hij. "Mijn besluit bracht mij terug naar de fundamentele principes en stelde mij in staat *Exlex* te ontwerpen." En om *buiten de wetten* te leven.

Op zijn Youtubekanaal toont hij de ene na de andere onconventionele oplossing en zijn website staat vol originele ideeën: hij heeft hij een minuscule sextant ontworpen en een zeilboot die hij achteruit kan roeien, gebruikt een url als bootnaam, heeft een pagina op zijn site getiteld *Boats I did not get far in*, maakte een mast die kan worden ingenomen, heeft het Yrvind-constante-gewicht-dieet ("Stop met eten totdat je streefgewicht is bereikt"), een kalender zonder vrijdag de 13de, een kajuitdeur zonder scharnieren, en ga zo maar door.

### Toekomst

Zal Sven Yrvind ooit stoppen met bouwen en varen? "Ik weet het niet," antwoordt hij. "Het houdt je fit, zowel mentaal als fysiek." Momenteel is hij bezig met een zeilkanovoor op de oceaan. Doel: Nieuw-Zeeland. 85 jaar is hij nu. Wanneer wil hij uitvaren? "O, ik heb geen datum. Ik neem de tijd die ervoor nodig is," zegt hij. Wat een vrijheid, wat een optimisme. En wat een authenticiteit. Oud van lijf en leden, maar hij kan nog tientallen jaren mee, zo straalt hij uit, in elk geval qua levenslust. Je gunt het deze man om 1000 jaar te worden, om alle huidige en toekomstige ideeën nog uit te voeren. Misschien moet het beste van Sven Yrvind nog komen. [E](#)



Cykelbris.



Sven Yrvind op *Exlex*.

### MEER WETEN?

Ga er maar even voor zitten, want op de website [Yrvind.com](http://Yrvind.com) staan zo veel buitengewone projecten beschreven dat je niet weet waar je moet beginnen. Zie voor zijn actuele plannen zijn kanaal [Youtube.com/@SvenYrvindExlex](https://www.youtube.com/@SvenYrvindExlex). De documentaire *Philosopher of the Sea* is een aanrader, te zien op [Viaplay](https://www.viaplay.com).