Sven Yrvind mit dem von ihm selbst erfundenen Mini-Sextanten. Minimalistischer geht es nicht

FOTO: YACHT/C. SORENTI (L.); ZEICHNUNG: O. LANDSELL

ALTER SCHWEDE!

Kleinbootsegler **SVEN YRVIND** *baut in Västervik an einem Boot von nur zehn Fuß Länge. Es soll keine Fernsteuerung bekommen – er will damit selbst nonstop um die Welt*

König Gustav III. von Schweden starb auf einem Maskenball. Ein Schuss aus dem Hinterhalt streckt den Monarchen 1792 nieder und setzt damit eine Kausalkette in Gang, deren Höhepunkt in der Umrundung unseres Planeten mit einem selbstgebauten Boot von drei Meter Länge gipfeln soll. So jedenfalls sieht es der schwedische Einhandsegler Sven Yrvind, bekannt geworden unter seinem Geburtsnamen Lundin.

Der mittlerweile 73-Jährige will in einem badewannenähnlichen Gefährt um die Welt schippern, das nur eine Armlänge mehr als ein Opti misst. Und er setzt damit seinen Ruf aufs Spiel. Denn seit 50 Jahren ist Yrvind schon in selbstgebauten Klein- und Kleinstbooten auf den Ozeanen unterwegs.

Er rundete als erster schwedischer Einhandsegler Kap Hoorn mit einem nur 5,90 Meter langen Aluminiumboot und wurde dafür vom britischen Royal Cruising Club mit der Seamanship Medal ausgezeichnet. Er erfand einen anerkannten Mini-Sextanten, der nicht größer ist als ein Daumennagel. Und sein Abbild steht in der amerikanischen Hall of Fame für Einhandsegler zwischen verstorbenen Größen wie Slocum, Chichester, Tabarly und Moitessier.

Und nun dieses Projekt. Yrvind erntet Kopfschütteln, wo er auch auftaucht. Doch der Nonkonformist hat sich noch nie darum geschert, was andere über ihn denken. Im Gegenteil. Eine typische Vorstellung der 1,67 Meter langen Segelgröße mutet an wie ein Auftritt von Hape Kerkeling vor versteckter Kamera. Als der renommierte Stockholmer Travellers Club ihn vor einigen Jahren zum Vortrag bittet, erscheint Yrvind zwischen den mit Frack bekleideten Herren in einer seiner 20 baugleichen Segelhosen, auf den Hüften gehalten von einem Zeising, und beginnt seinen Vortrag ausgerechnet mit dem Königsmord. Sein Vorfahre Anckarström sei es gewesen, der den Schuss abgab, sagt Yrvind mit Stolz in der Stimme. Die versammelte Gesellschaft hält den Atem an und blickt auf den anwesenden Nachfolger Carl XVI. Gustav. Dem klappt verständlicherweise die Kinnlade herunter. Aber Yrvind läuft zur Höchstform auf und wird später gar zum Ehrenmitglied ernannt.

Der Königsmord, so Yrvind in seinem Vortrag, habe die Familie aus der Hauptstadt auf die abgelegene Insel Brännö an der westschwedischen Küste vertrieben. Und hier habe auch er Kindheit und Jugend verbracht. In einem Elternhaus ganze 15 Meter vom Wasser entfernt. Seit er schwimmen kann, darf er mit dem Ruderboot die Inselwelt vor der Haustür erkunden – hier stimmt das Bild mal wirklich. „Den Umgang mit Booten lernten wir wie andere Kinder Fahrradfahren“, sagt er rückblickend.

Verständlich, dass so eine Kindheit prägt. Als er 23 Jahre alt ist, geht Yrvind erstmals auf Fahrt. „Der Beginn meiner Segelkarriere“, sagt er. Für kleines Geld ersteht er einen offenen Kahn, baut einen überdi- →

YRVIND-TEN

WELTUMSEGLER
Selbst erdacht, selbst erbaut. Yrvind, wie der schwedische Illustrator Olle Landsell ihn sich an Bord der Mikro-Yacht vorstellt

AUF ZEHN FUSS UM DIE WELT

Mit seinem Projekt **YRVIND TEN** *will sich der Schwede endgültig in die Geschichte des* **MIKRO-YACHTING** *einschreiben*

Laut Yrvind ist sein Zehn-Fußer den Proportionen eines Schwans nachempfunden, die er herunterskaliert hat. Umfangreiche Modellversuche gingen der Kiellegung voraus. Der bereits fertige, hochfeste Rumpf besteht aus GFK-Sandwichlaminat mit einem fünf Zentimeter starken Divinycell-Schaumkern. Das Schwert ist am vorderen Ende platziert, eine Eigenentwicklung, die sich schon auf früheren Booten des Schweden bewährt hat. An Bord will er 100 Kilogramm Bücher mitführen. Zur Ernährung stehen 400 Kilogramm Müsli, Trockenobst und Dosenfisch zur Verfügung, die etwa 600 Tage reichen sollen und zu Beginn der Reise durch frische Früchte ergänzt werden, die Yrvind unterwegs zu ergänzen hofft, ohne anhalten zu müssen.

YRVIND - TEN

Konstrukteur	*Sven Yrvind*
Gesamtlänge	*3,00 m*
Breite	*1,90 m*
Tiefgang	*0,44 m*
Verdrängung leer	*0,5 t*
Verdrängung beladen	*1,5 t*
Volumen	*6 m³*
Segelfläche	*8 m²*
Durchschn.-Speed	*2 Knoten*

Das Gewicht der Ausrüstung ist gleichsam der Innenballast, gestaut wird in fest verschließbaren Bilgenkammern. Hier liegen auch die schweren Ausrüstungsgegenstände, wie etwa die Batterien. Sie werden aus Solarzellen und zwei Windgeneratoren gespeist. Alles wurde so dimensioniert, dass selbst ein mehrfaches Durchkentern dem Boot nichts anhaben kann – die Route führt durch das Südpolarmeer um die drei Kaps.
Nach Fertigstellung soll es eine Jungfernfahrt in den hohen Breiten und anschließend eine umfassende Modifizierung geben. Offiziell besteht kein Terminplan, damit kein Zeitdruck aufkommt. Die Chance, dass die Nonstop-Weltumsegelung gelingt, schätzt Yrvind selber 50:50 ein.

www.yrvind.com

EIN LEBEN AUF DEM WASSER

Seine Liebe gilt **KLEINEN BOOTEN**, *mit denen er große Reisen macht*

1962
Mit dem selbst modifizierten „Blekingsekan“ verbringt der junge Sven Yrvind einen Sommer auf der Ostsee

FORTSETZUNG AUF SEITE 58 —▷

mensionalen Aufbau darauf und richtet sich auf 4,75 Meter Bootslänge häuslich ein. Die Reise führt ihn bis nach Kopenhagen, wo er den Sommer an Bord verbringt. Das wilde Jahr 1968 sieht den Schweden auf der noch kleineren „Anna“ nach England schippern. Er bekommt Lust auf mehr. Das nächste Projekt soll weltweite Fahrt ermöglichen. Er kauft einen zwölf Meter langen Stahldampfer aus dem Jahr 1885 und baut daraus einen Stagsegelschoner. Nach 18 Monaten läuft er aus. Mit Freunden segelt er bis nach Rio de Janeiro, dann bricht er das Unternehmen ab. „Es war mir zu groß,“ sagt er knapp.

Zurück auf Brännö, startet Yrvind den Bau der formverleimten „Bris“. Die Maße werden von der Kellertür begrenzt. So ist sie bei sechs Meter Länge nur 1,72 Meter breit. Das Boot bringt ihn Mitte der siebziger Jahre nach Norwegen, zu den Orkneys, Shetlands und nach Madeira. „Dann segelte ich weiter nach Brasilien, Argentinien und nahm Kurs aufs Kap Hoorn“. Doch kurz vor dem gefürchteten Seemannsgrab kommt er in schweres Wetter und überlegt es sich anders. „Es ist wie mit dem ersten Kuss“, sagt er. „Darüber zu lesen ist das eine, die Erfahrung zu machen das andere.“ Er gibt den Traum von der Südsee abermals auf und dreht ab.

Ende der Siebziger dann gelingt die Rundung in Yrvinds zweiter „Bris“. Das 5,90 Meter lange Boot besteht aus Aluminium. „Sie korrodierte unter dem Hintern weg“, erinnert er sich. Ein drittes Mal muss er die geplante Weltreise abbrechen. Nach zwei weiteren Kleinbootprojekten entsteht Ende der achtziger Jahre „Amphibie-Bris“, ein 4,80 Meter langes Teil, das mit Fahrradantrieb auch an Land bewegt werden kann. Gemeinsam mit Ehefrau Olga überquert Yrvind damit den großen Teich von Ost nach West. Und erst vor zwei Jahren zieht es den mittlerweile über 70-Jährigen im knallgelben 4,60 Meter langen Segelkanu wieder auf den Atlantik. „Warum sollte ich auch etwas anderes tun?“, fragt der rüstige Rentner. „Wenn ich nur vor dem Fernseher säße, würde ich fett und krank werden und müsste mich irgendwann pflegen lassen, das ist nicht mein Ding!“

Also muss auch nach der letzten Reise wieder ein Projekt her. So weit nachvollziehbar. Aber wenn Yrvind nun mit ernster Mine vom Bau seines Zehn-Fuß-Bootes erzählt, dass er damit auf der Südpolarroute um die drei gefürchtetsten Kaps nonstop um die Erde segeln will, nur ausgerüstet mit Trinkwasser, Müsli, getrockneten Früchten und 100 Kilogramm Büchern, „dann halten mich viele für einen Spinner“, bekennt er selbst. Wird ihm das gerecht?

Besuch in Västervik. Der Eintritt in Yrvinds Welt fühlt sich an wie ein Sprung durch drei Klimazonen. Während draußen um 20 Grad minus herrschen, hat es sich der alte Schwede in seiner Wohnung unter unzähligen Tageslichtlampen bei irrwitzigen 45 Grad plus gemütlich gemacht. Unter der in Falten gelegten Denkerstirn lugen zwei wache Augen durch eine überdimensionale John-Lennon-Brille hervor, die grauen Haare fallen wirr über seinen Kopf und gehen in einen ebensolchen Bart über. Wenn Kleinbootsegler ihn einen Guru nennen, wird dieses Attribut durch sein Aussehen noch unterstrichen.

Die Einrichtung besteht in erster Linie aus Büchern. Die meisten handeln vom Segeln. Die mit Abstand größte Abteilung vom Kleinbootsegeln. Yrvind nimmt einen Titel nach dem anderen aus dem Regal. Erzählt Anekdoten zu den Autoren, und schnell wird klar, er kennt sie alle, die meisten persönlich. Es gebe unter den Kleinbootseglern keine eingetragene Gesellschaft, sagt er. Yrvind scheint dennoch so etwas wie ein Knotenpunkt zwischen ihnen zu sein.

DAS NEUE BOOT IST NICHT MIT NORMALEN MASSSTÄBEN ZU MESSEN

Die Küche ist als solche kaum zu erkennen. Bücher dominieren auch diesen Raum, der Herd ist schon lange nicht mehr benutzt worden. Auf dem Zehn-Fußer soll es ebenfalls keinen geben. Yrvind zeigt, wie das geht. Er bereitet sein Mittagessen zu. Hackt Walnüsse klein, schneidet Bananenscheiben, füllt alles in eine Schale mit Müsli und getrockneten Beeren. Dazu gibt es Räucherfisch. „Ich habe meine Ernährung vor einigen Jahren umgestellt“, sagt er und zeigt auf ein Buch: „Erkenntnisse, die dein Leben verlängern.“ Die Ernährung nimmt darin breiten Raum ein. „Ich will ja noch 50 Jahre segeln“, sagt Yrvind in Jopie-Heesters-Manier. Mit dem Unterschied, dass er sich täglich am Reck übt, Fahrrad fährt, joggt und auf alkoholische Getränke, Tabak und Kaffee verzichtet. —▷

FOTOS: YACHT/C. SORENTI (R. O.), S. YRVIND (L. U.); ZEICHNUNG: O. LANDSELL

Ein Keller zum Träumen – doch Sven Yrvind meint es ernst. Sein Mikroboot baut er mit höchster Sorgfalt

1967
Mit der nur 4,25 Meter langen „Anna“ segelt Yrvind durch den Kiel-Kanal und über Holland, Belgien und Frankreich bis nach England

1968
Den Stagsegelschoner „Duga“ baut Yrvind aus einem alten Dampferrumpf von 1885 und segelt ihn mit Freunden bis nach Südamerika

1971
Seine sechs Meter lange „Bris“ fertigt Yrvind im Keller seiner Mutter. Er segelt damit sieben Mal über den Atlantik. Sie steht heute im Museum of Yachting

1976
Im 5,90-Meter-Aluminiumboot „Bris II“ rundet Yrvind Kap Hoorn. Das Boot korrodiert schneller, als es segelt. Es wird später eingeschmolzen

WEITER AUF SEITE 60 —▷

KINDHEIT
Als Junge lebt Yrvind mit Mutter, Großmutter und Schwestern auf der Schäre Brännö vor Stockholm

JUGEND
Im Trenchcoat des Großvaters an Bord der ersten eigenen Yacht. Sie misst 4,75 Meter und dient ihm auch als Zuhause

ALTER
Immer noch in Aktion, hier bei einer Vortragsveranstaltung mit dem schwedischen Königspaar. Yrvind gilt als Star der Seglerszene

Yrvinds Welt sind die Bücher, vier hat er mittlerweile selbst geschrieben. Sie handeln vom Kleinbootsegeln

FOTOS: YACHT/C. SORENTI (R.), S. YRVIND (7)

Nach dem Essen folgt eine Pause auf dem Bett. Ein verstellbares Pult der Marke Eigenbau macht auch daraus einen Arbeitsplatz, an dem er lesen, schreiben, konstruieren und am Computer arbeiten kann. Irgendeine Frage gilt es halt immer zu beantworten. „Das ist der Grund, warum ich dieses Projekt gestartet habe. Es gibt schwierige Probleme auf.“ Sie zu lösen bereite ihm Glücksgefühle. „Das entspricht unserer Natur“, setzt Yrvind zu einem grundlegenden Kommentar an. „Heute löst der Staat die Probleme, der Mensch stellt als Gegenleistung seine Arbeitskraft zur Verfügung und sucht seine Befriedigung in Konsumtempeln und dem Internet.“

Seinen philosophischen Gegenentwurf entwickelte Yrvind schon in der Jugend. Eine schwere Legasthenie lässt ihn am konventionellen Schulsystem scheitern. Lesen, Schreiben, Auswendiglernen fallen ihm damals schwer, andererseits glänzt er in den Naturwissenschaften. Heute weiß er, dass er Stärken hat, die den meisten Menschen fehlen, belegt in dem Buch „The Dyslectic Advantage“ – der Vorteil der Legasthenie. Der bestehe in stark ausgeprägten analytischen Fähigkeiten.

Yrvinds Hang zu Problemlösungen fügt sich in dieses Bild. „Das Meer hat mich gelehrt, dass es immer eine einfache Lösung gibt“, sagt er. Vielen Menschen fehle es an der Bereitschaft, sich von Gewohnheiten zu verabschieden, bildlich gesprochen: auf den Mast zu klettern, um einen besseren Überblick zu bekommen. Die Regeln der Gesellschaft führten dazu, dass schlechte Lösungen verbessert würden anstatt neue zu suchen. Wie er das meint, hat er mit dem Bris-Sextant gezeigt. „Das Prinzip eines Sextanten beruht auf dem Grundsatz der Doppelreflexion“, so Yrvind. Er ließ bei seinem Modell also alles weg, was dazu nicht benötigt wird und kommt am Ende mit drei Glasstückchen aus. Ein Minimalismus, der beim anstehenden Projekt helfen wird. Höchste Zeit, einen Blick auf das Zehn-Fuß-Boot zu werfen.

MIKROSEGLER NENNEN IHN EINEN GURU. UND SO SIEHT ER AUCH AUS

Werftbesuch. Ein Gebäudekomplex im Industriegebiet. Verschiedene Firmen sind hier zur Miete untergekommen. Der blankgewienerte Linoleumboden auf den Fluren erinnert an die sterile Atmosphäre eines Krankenhauses. Tür reiht sich an Tür, alle gleich, bis auf eine. Zeitungsartikel sind angepinnt, ein Stück Treibholz. „Trägen Vinner“ steht drauf, „der Beharrliche siegt!“ Yrvinds trotziges Motto. Dem einen öffnet, dem anderen versperrt diese Tür den Einblick in sein Projekt der Beharrlichkeit. Heute schließt er sie geräuschvoll auf.

Auch in diesem fensterlosen Kellerraum sorgen Leuchtstoffröhren für Tageslicht. Es ist sauber und ordentlich und riecht nach Epoxid. Unmengen Werkzeug und Ausrüstung sind auf Werkbänke und Regale verteilt. Mittendrin die mit perfektionistischer Akribie gebaute, offene Rumpfschale. Yrvind lehnt sich an seine künftige Hochseeyacht. „Länge ist nur eine Dimension von vielen“, erklärt er, „sie taugt nicht allein zur Beschreibung der Bootsgröße!“ Und tatsächlich ist dieser Rumpf nicht mit normalen Maßstäben zu messen.

Bei seinen drei Metern Länge ist er 1,90 Meter breit, geht aber nur 44 Zentimeter tief. Das nötige Volumen für Ausrüstung und Proviant wurde durch einen runden Bug erreicht, der nach Beratung mit David Raison entstand. Einen solchen verpasste der französische Konstrukteur jüngst der „Teamwork Evolution“ beim Mini-Transat – sie gewann das Rennen überlegen. „Um es selbstaufrichtend zu konstruieren, war zudem die Höhe von 80 Prozent der Breite vorgegeben“, erklärt Yrvind, warum das Ding nun doch ein wenig an das Fass des Diogenes erinnert. Damit es diese Eigenschaft nicht ständig unter Beweis stellen muss, hat der Erfinder ihm durch die Form, die Gewichtsverteilung und zwei Bronzesohlen nach eigenen Berechnungen ausreichend Stabilität gegeben. Sollte es dennoch durchkentern oder sich gar überschlagen, passiere nicht viel, so Yrvind. „Ich kann da drinnen ja nicht weit fallen!“

In der Tat besteht „drinnen“ nur aus zwei Abteilungen, die durch ein wasserdichtes Mittelschott voneinander getrennt sind. Im achteren Teil ist quer die alkovenartige Koje untergebracht, im vorderen der große Schwertkasten, zwei Sitze und der Platz, von dem aus das Boot gefahren wird. Stehend kann der Skipper seinen Kopf aus einem Niedergang stecken, der durch eine drehbare Windhutze vor fliegender Gischt geschützt und ansonsten wasserdicht verschließbar ist. Überhaupt er- —▷

1982
Die dritte „Bris“ wird 1984 in der YACHT ausführlich beschrieben, aber nie fertiggestellt. Das 7,90-Meter-Boot ist innovativ

1984
Das Projekt „Fahrrad-Bris“, ein 4,90 Meter langes Kanu, soll Weltreisenden mit Wind- und Muskelkraft den Aufbruch zu neuen Horizonten ermöglichen

1986
Mit der 4,80-Meter-„Amfibie-Bris“, auch sie hat einen Fahrradantrieb, segeln Sven und Ehefrau Olga 1989 über den Nordatlantik (YACHT 17/91)

2011
Mit über 70 Jahren besteigt Yrvind 2011 sein selbstgebautes 4,80 Meter langes Segelkanu Yrvind.com und überquert den Nordatlantik erneut

Yrvind vor dem Modell seines Bootes. Alles wird ausprobiert

DIE ISOLIERUNG NIMMT ES MIT DER EINER GEFRIERTRUHE LOCKER AUF

innern viele der erdachten Problemlösungen an den U-Bootbau.

Die Kälteisolierung entspricht dem Wert einer Gefriertruhe und wird durch den mehrere Zentimeter dicken Sandwichkern erreicht. Diese Dimensionierung ergibt einen panzerartigen Rumpf, ein weiterer Vorteil der Bootsgröße. „Kleine Boote sind stark“, behauptet Yrvind, das ergebe sich aus Leonardo da Vincis sogenannter Square-Cube-Regel. Danach nimmt das Gewicht eines Körpers bei dessen maßstabsgerechter Vergrößerung stärker zu als alle anderen Dimensionen. Umgekehrt gesprochen: je kleiner das Boot, desto fester kann es gebaut werden.

Und das ist ein wesentlicher Teil der Bauphilosophie. „Ich dimensioniere alles so stark, wie es gewichtsmäßig vertretbar ist“, lautet das Credo des Erbauers, der einen weiteren Vorteil seiner Herangehensweise benennt: „An einem solchen Projekt sind üblicherweise mehrere Fachleute beteiligt. Da sind viele Fehler denkbar. Aber ich bin Konstrukteur, Werft und Kunde in einem. Plus 50 Jahre Erfahrung mit kleinen Booten.“

Die hilft auch beim Lösen der vielen Probleme seiner anstehenden Expedition. Und die sind leicht zu erraten. Sie haben mit den Grundbedürfnissen des Abenteurers zu tun, der, so schätzt er selber, 600 Tage in seiner durchschnittlich vielleicht zwei Knoten schnellen Gondel zubringen muss. Proviant, Wasser, Bücher, Batterien, Solarzellen, zwei Windgeneratoren, diese Punkte sind bereits gelöst. Auch ein innovatives Rigg mit zwei unverstagten Masten, die miteinander verbunden sind, hat er sich ausgedacht. Dazu eine ausgeklügelte Doppelruderanlage, die eine Windfahnensteuerung obsolet macht und sogar Bremswirkung erzeugen kann, wenn das, beispielsweise im Sturm, erwünscht ist.

Wie er für Notfälle ausgerüstet sei, beantwortet Yrvind in gewohnt philosophischer Weise: „Ich glaube an die Vorbereitung.“ Und wenn etwas richtig schiefgeht? „Dann werde ich sterben – aber wie ein Gentleman!“ Yrvind lacht. Ob er sich über die Frage oder seine eigene Antwort amüsiert, bleibt offen. Auch die Information, wann es denn eigentlich losgehe, ist ihm nicht so recht zu entlocken. „Es ist doch schon längst losgegangen“, sagt er. Und lächelt dabei.

LASSE JOHANNSEN

FOTOS: YACHT/C. SORENTI (R. O.), S. YRVIND (4, SPALTE LINKS)