

FRANS MAAS



De Tonnerre de Breskens, Maas' revolutionaire ontwerp voor Piët Vroon.

WATERKAMPIOEN 16-1995

28

'Vroeger was er meer respect voor een schip'

Frans Maas uit Breskens maakte als wedstrijdzeiler, bouwer en ontwerper de veranderingen in de jachtbouw van dichtbij mee. Diezelfde veranderingen zie je terug in zijn ontwerpen, de bouwmaterialen en de manier van bouwen. Van hout en staal naar polyester, van one-offbouw naar seriematige bouw. En het publiek veranderde mee. Frans Maas: 'Voor de tijd van seriebouw was er meer respect voor een schip. Dat is in de jaren daarna sterk veranderd.'



Tekst: Jan Briek

De vader van Frans Maas was aannemer in Breskens. Al voor de oorlog bouwde hij bootjes. Vooral BM's en Zestienkwadraten voor de verhuur in 'Holland'. In 1943 werd het bouwen van boten door de Duitsers verboden. 'In verband met het vluchtgevaar', zegt Frans Maas. 'Ze dachten zeker dat we eventjes met een BM naar Engeland zouden varen.' Na de oorlog was Breskens compleet van de kaart geveegd. In een poging om de haven te vernietigen was het dorp vele malen gebombardeerd. Maas: 'En wat dacht je dat na de oorlog nog heel was? Precies: de haven. Ze hadden alle bommen er precies naast gegooid.'

Van boten bouwen kwam in de jaren vlak na de oorlog niets. Alle bouw- en aannemersbedrijven van Breskens en omgeving werden ingezet voor de wederopbouw. Een klus die meer dan drie jaar duurde.

Pas aan het eind van de jaren veertig begon vader Maas opnieuw jachten te bouwen. Frans Maas: 'S-spanten van een meter of acht. Dat waren in die tijd hele flinke jachten. Maar als je zulke boten nu nog eens terugziet, zijn ze echt klein. Zeker wat betreft het interieur.'

Acht jaar na de oorlog werd Breskens opnieuw door een ramp getroffen: de watersnoodramp van 1953. 'Toen kon-

den we weer opnieuw beginnen', vertelt Frans Maas. 'Ik zat destijds op school in Middelburg. Na de ramp ben ik maar thuis gebleven.'

Direct na de watersnoodramp betrof de firma Maas het bedrijfspand waar Frans Maas nog steeds zit. Destijds een stuk kleiner, maar het lag aan het water. Frans Maas: 'Dat was essentieel. Een jachtwerf moest aan het water liggen. Transport van een boot per dieplader of zo, daar had niemand ooit van gehoord.'

De firma Maas begon als scheepswerf voor de beroepsvaart. Reparaties aan viskotters vormden een belangrijke bron van inkomsten. Andere werkzaamheden bestonden uit de verbouwing van oude stoomschepen tot motorschepen en het ombouwen van sleepschepen.

Zelfstudie

Frans Maas kwam na de watersnoodramp bij z'n vader in het bedrijf terecht. Het ontwerpen en bouwen van jachten leerde hij zichzelf. Frans Maas: 'Ik las boeken, de prijsvragen in de nationale en internationale bladen. In het begin was het ontwerpen puur een liefhebberij.'

Mijn eerste echte jacht tekende ik toen ik vijftien was. Ja, daarvoor tekende ik ook wel bootjes, maar die werden niet gebouwd. Gelukkig. Het

FRANS MAAS

ontwerpen heb ik mezelf geleerd, gewoon uit de boeken. En daarnaast op het gevoel en op het oog. En uit de praktijk haal je natuurlijk een heleboel ervaring. Om een voorbeeld te noemen: die S-spanten met een doorlopende kiel en het roer direct daarachter stuurden gewoon niet lekker. Dan moet je dus iets anders bedenken. Kiel en roer scheiden bijvoorbeeld.' Was het spannend toen zijn eerste boot van stapel liep? Maas: 'Nee, eigenlijk niet. Je bent daar zo nauw bij betrokken, dat je gewoon voelt dat alles klopt. Ach, in feite kon er met die traditionele jachten ook niet zoveel mis gaan. Ze weken niet wezenlijk af van wat tot dan toe gebruikelijk was. Mijn eerste boot was een negeneneenhalve meter S-spant. Een soort Scheldejager. Die boot leek heel veel op de klassieke S-spanten. Je had binnen dat concept niet veel mogelijkheden: lange, grote onderwaterschepen. Bovendien was aan dit soort boten heel veel gerekend. Je wist waar je je aan moest houden. Deed je dat, dan klopte zo'n boot ook. Er ligt hier nu voor de deur een oude Achtmeter. De eerste schepen die ik tekende gingen eigenlijk uit van dezelfde ontwerp-basisprincipes.' Het ontwerpen veranderde van liefhebberij in werk toen een in Nederland woonachtige Amerikaan opdracht gaf tot de bouw van een serie

kleine platgatjachten voor de export naar de Verenigde Staten. De doorbraak voor Frans Maas kwam echter met het ontwerp van de Fortunella. Maas: 'Het eerste schip was voor ene heer Van Dieten. In feite was het gewoon een klassieke S-spant. Een echt wedstrijd-jacht was het niet. Ondanks dat het schip veel won (in het eerste seizoen pakte de Fortunella zeven eerste, een tweede en vijf derde plaatsen in dertien wedstrijden) was het geen echt wedstrijd-jacht. Die waren er toen ook niet of nauwelijks. Het waren in feite allemaal toerwedstrijdboten. De Fortunella was het eerste jacht dat we min of meer seriematig bouwden, in staal. De casco's besteedden we uit, de afwerking gebeurde bij ons op het bedrijf.'

Kiel en roer scheiden

De firma Maas bouwde een aanzienlijk deel van zijn boten voor verkoop naar het buitenland: de Verenigde Staten, Engeland en Duitsland. 'Nederland was toen een goedkoop land. Arbeid was niet duur', zegt Maas. 'Daardoor was export gemakkelijk. Later bleek die band met het

buitenland erg belangrijk. We hadden daardoor veel goede contacten. Aan het eind van de jaren vijftig werkten we samen met veel belangrijke ontwerpers uit die tijd: Clark, Giles, Hood, Sparkman en Stephens. We bouwden in staal en veel composietbouw: hout op stalen spanten. Dat laatste komt tegenwoordig trouwens weer van pas bij de restauratie van klassieke schepen. Zo werken we op het moment aan een oude Achtmeter, de Belgische Ilderim.'

In het begin van de jaren zestig veranderde Maas' stijl. Maas: 'Je kreeg toen de scheiding van roer en kiel. Dat bleek wezenlijk voor de verdere ontwikkelingen binnen het ontwerpen van jachten. Ricus van de Stadt was een van de belangrijkste voorlopers met zijn Trial.'

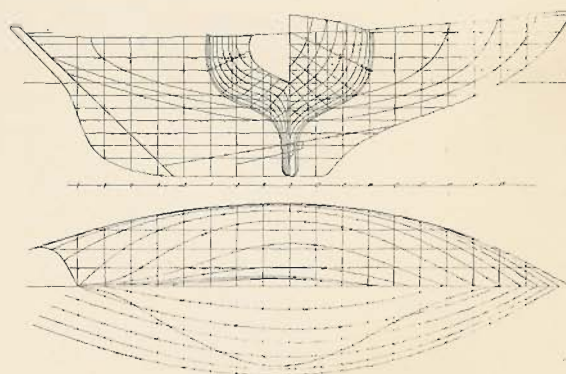
Maas geeft Van de Stadt de eer die hem toekomt: 'Van de Stadt is voor mij de pionier van het "lichte bouwen".

Hij durfde heel ver te gaan.' Niet alleen maar uit vernieuwingsdrang, overigens. 'Deels ook om geld te besparen', aldus Maas. 'Ricus vond iets al gauw te duur.'

Frans Maas heeft in dit verband weinig goede woorden

Frans Maas tekende de Scheldejager aan het eind van de jaren vijftig. Maas tekende het jacht - zoals in feite elk schip - geschikt voor de Zeeuwse stromen en de zee. De Scheldejager werd composiet ge-

bouwd. De 24 millimeter dikke iroko huid werd bevestigd op spanten van gegalvaniseerd staal. De stevens, kiel en het doodhout zijn eveneens van iroko, het dek van teak.



Technische gegevens Scheldejager

Lengte over alles: 8,50 m
Lengte waterlijn: 6,65 m
Grootste breedte: 2,64 m
Diepgang: 1,50 m
Waterverplaatsing: 4,5 ton
Ballast: 1.700 kg
Grootzeil: 21 m²
Genua: 22 m²
Boomfok: 11 m²

'Van de Stadt is voor mij de pionier van het 'lichte bouwen'. Hij durfde heel ver te gaan'

over voor de RORC: 'In feite is Van de Stadt, en daarmee de ontwikkeling in de jachtbouw, gestuit door de RORC die zijn formules wilde beschermen. Heel onnozel natuurlijk, want de formule zelf deugde niet. De RORC liep vreselijk achter. Het duurde jaren voor de zaak werd bijgesteld.'

Deuken

Maas paste het principe van de gescheiden roer en kiel voor het eerst toe op de Tonnerre de Breskens. Een opmerkelijk ontwerp voor Piet Vroon. De Tonnerre was helemaal ontworpen binnen de RORC-regels voor klasse II.

Piet Vroon speelt overigens een belangrijke rol binnen het zeewedstrijdzeilen vanuit Breskens. Zijn naam is onlosmakelijk verbonden met die van Frans Maas die vele jachten voor hem tekende en bouwde. 'Een nieuw jacht, sneller dan alle andere. Vorm, comfort, aanzien interesseren me niets. Alleen snelheid en bevaarbaarheid zijn van belang',

zo luidde Vroons opdracht aan Maas voor de Tonnerre. De meningen over de Tonnerre waren verdeeld. 'Ik kan van een jacht, door mijn zoon ontworpen en door ons gebouwd, moeilijk zeggen dat het lelijk is, maar mooi vind ik het niet', zo luidde bijvoorbeeld het commentaar van Maas' vader.

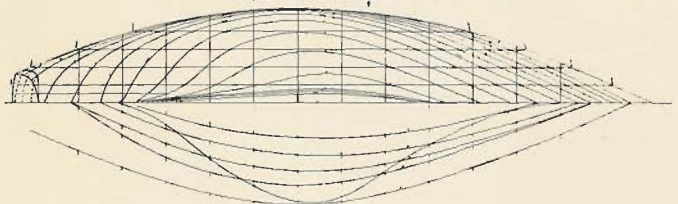
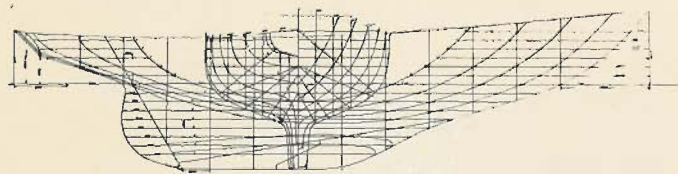
Frans Maas zegt nu over het veelbesproken ontwerp: 'Met de Tonnerre probeerde ik binnen de formule zo ver mogelijk te gaan. Het jacht was voor die tijd heel licht gebouwd en had een Spartaans interieur. Dat ingeknepen achterschip valt natuurlijk ook op. Zo lagen de kettingomvangs (duidend op de wijze waarop de RORC de meting uitvoerde) zo ver mogelijk naar de midscheeps en was de gemeten lengte derhalve zo klein mogelijk. Ik zocht naar meer mogelijkheden om de meting gunstig te beïnvloeden. Daarom had het jacht een bakdek en was het gebouwd van staal. Beide zaken binnen de formule die voordeel opleverden. De Tonnerre was gebouwd van drie millimeter staal en had spanten om de 12,5 centimeter. Toch sloegen de deuken erin als we van een golf afdonderde.

Vooraf vlak voor de wandputtings, net boven de waterlijn. Soms deuken van een meter in 't vierkant.' Maas vergeleek de Tonnerre eens met een jong paard. Ook zei hij in de Waterkampioen in 1962: 'Als je het vergelijkt met een jacht van het type Breeon is het als rijden op een racefiets in plaats van een toerfiets.'



Vaargebied bepalend voor ontwerpen

Frans Maas heeft zijn leven lang in Breskens gewoond en gewerkt. Het vaargebied direct voor de deur, de Westerschelde, bleek bepalend voor zijn ontwerpen. Maas: 'Een van de grootste voordelen die ik had, was dat ik altijd op het buitenwater zat. Het grootste deel van de Nederlandse ontwerpers en bouwers richtte zich op het binnenwater. Maar hier op de Westerschelde heb je altijd te maken met stroom en wind. Het sprak eigenlijk vanzelf dat ik schepen tekende die geschikt waren voor mijn eigen vaarwater: sterke, zeewaardige jachten.'



Breed en ondiep: de Breeon, een jacht dat Frans Maas tekende voor het IJsselmeer, de Zeeuwse stromen en de grote Nederlandse meren, maar dat ook uitstekend op zee moest kunnen varen. Maas zocht het in een ondiep, maar breed onderwaterschip. Omdat de geringe diepgang de stabiliteit ongunstig beïnvloedde kreeg

het jacht een fors vrijboord en een vol, bijna half rond grootspant. De Sportlust VI, de Breeon van Piet Vroon, behaalde in de wedstrijd Cowes-San Sebastian de eerste prijs en in de aansluitende wedstrijd San Sebastian-Belle Ile de tweede. Het schip deed het vooral goed bij wat meer wind, zo tussen drie en zes Beaufort.

Technische gegevens Breeon

- Lengte over alles: 11,00 m
- Lengte waterlijn: 7,55 m
- Grootste breedte: 3,20 m
- Diepgang: 1,46 m
- Waterverplaatsing: 7 ton
- Ballast: 2 ton
- Grootzeil: 26,50 m²
- Genua: 36,50 m²

FRANS MAAS



FOTO: BEREN OF COWES

De Tonnerre de Breskens in de Cowes Week. Het jacht werd tweede in de Fastnet Race in klasse II.

De Tonnerre de Breskens betekende een ommezwaai voor Frans Maas. Tot die tijd tekende hij voornamelijk klassiek gelijnde jachten. 'Boten waarmee eigenlijk niets mis kan gaan', zoals hij zelf zegt. Piet Vroon, zeedwstrijdzeiler uit Breskens, inspireerde Maas tot het inslaan van nieuwe wegen. Hij bestelde een 'jacht, sneller dan alle andere. Vorm, comfort en aanzien interesseren me geen snars.' De meningen over de Tonnerre waren verdeeld:

'Zonder twijfel een merkwaardig jacht. Dat eigenaar, ontwerper en bouwers voldoening aan hun inspanning beleven is wel verdiend. Maar mooi kunnen wij de Tonnerre niet vinden', schreef destijds Jan Loeff in de Waterkampioen. Het jacht was zeer succesvol. In zijn eerste jaar pakte het in zestien wedstrijden (waaronder de Cowes Week) negen eerste, twee tweede, twee derde, twee vijfde en een dertiende plaats.

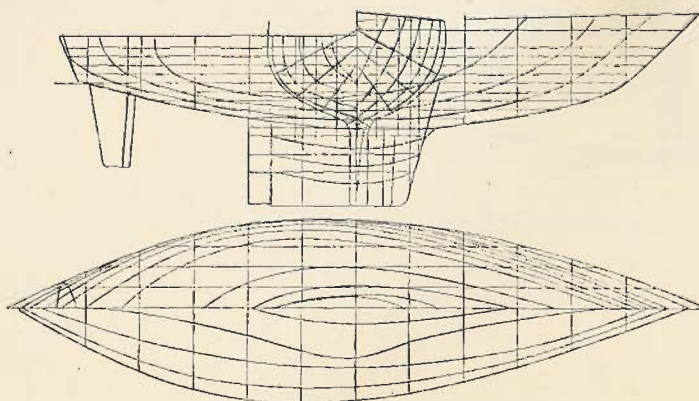
Technische gegevens Tonnerre

Lengte over alles: 10,90 m
Lengte waterlijn: 9,15 m
Grootste breedte: 3,00 m
Diepgang: 2,07 m
WATERVERPLAATSING: 7 ton
Ballast: 3,4 ton
Grootzeil: 29 m²
Genua: 42,50 m²
Stagfok: 32 m²

Toen in Europa de klassieke S-spanten nog populair waren, werd de nieuwe trend gezet in de Verenigde Staten. 'Daar bouwden ze boten die veel breder waren en pasten midzwaarden toe', zegt Frans Maas. 'Niet omdat ze een midzwaard beter vonden of zo, maar gewoon omdat de noodzaak bestond. In Europa bestond die noodzaak ook, maar deed niemand het. Waarom niet? Dat weet ik eigenlijk nog niet. Ik denk dat het met het materiaal te maken had. In Europa maakten ze midzwaarden van staal. Het gevolg laat zich raden: corrosie. En vervolgens riep iedereen dat een midzwaard een rotting was. In de VS werd brons gebruikt. Daar had je geen problemen mee. Hetzelfde zag je bij kielen: bij ons gietijzer, in Amerika lood. Dat kwam doordat de lonen in Nederland veel lager lagen. In dat geval is materiaal relatief duur en kies je dus veel sneller voor goedkopere, maar kwalitatief minder goede materialen.' Met de Tonnerre de Breskens maakte ook Frans Maas de ommezwaai van klassiek gelijnde jachten naar moderne, rondspant schepen. Roer en

kiel scheiden bleek de oplossing. Het jacht voer veel beter met halve wind en voor de wind. Na de Tonnerre de Breskens volgde - voor een andere opdrachtgever - de Zeezot. Een jacht dat voortborduurde op de ideeën die in de Tonnerre waren verwerkt, maar - en dat was de belangrijkste eis - mooier gelijnd. De Zeezot had bijvoorbeeld wel een bakdek, maar achter een verschansing zodat je het niet zag. Het bakdek van de Tonnerre werd destijds verafschuwd.

Frans Maas: 'Toen het scheiden van roeren en kielen eenmaal gemeengoed was geworden, kwam het in principe neer op het optimaliseren van ontwerpen. De grootste vooruitgang werd toen geboekt door de betere kwaliteit van de materialen en vooral de verbetering van de tuigage. Er kwamen goede aluminium masten voorhanden en de kwaliteit van zeildoek verbeterde sterk.' Een ander belangrijk punt was dat de mogelijkheden om aan goede materia-



Technische gegevens Tikerak

Lengte over alles: 11,13 m
Lengte waterlijn: 8,00 m
Grootste breedte: 3,02 m
Diepgang: 1,88 m
Waterverplaatsing: 7,90 ton
Ballast: 3,90 ton
Grootzeil: 30,95 m²
Genua: 42,55 m²

len te komen sterk verbeteren. Maas: 'Aan het eind van de jaren vijftig ging je naar Engeland voor een set lieren. Was je dagen onderweg voor vier liertjes. Belachelijk eigenlijk. In de jaren zestig veranderde dat; kon je het beslag gewoon bestellen en werd het bij je gebracht.'

Experimenteren met polyesterbouw

Met de Zeezot van Veere begon Maas ook te experimenteren met polyesterbouw. De romp van het jacht werd gebouwd door scheepswerf De Amer in Drimmelen, het dek werd door Maas zelf gemaakt van twaalf millimeter Hechthout met twee lagen glasvezel en polyester. Het duurde na de Zeezot nog een jaar of drie voor Maas definitief overstapte op de bouw in polyester. De aanzet vormde het inmiddels beroemde onderzoek van professor Jelle Gerritsma van de TU Delft in 1968. Gerritsma bracht de bekendste Nederlandse jachtontwerpers bij elkaar voor wetenschappelijk onderzoek in

de jachtbouw. Onder hen Frans Maas die drie versies tekende van de Standfast 43. Met de drie verschillende versies werden sleepproeven gedaan. De Standfast 43 werd Maas' eerste schip dat helemaal in polyester werd gebouwd.

Nu klinkt dat eenvoudiger dan het toentertijd was. De bouw in polyester stond in feite nog in de kinderschoenen en ontwerpers en werven moesten maar zo'n beetje uitzoeken wat de beste methode was en hoeveel materiaal je moest gebruiken. Maas: 'We bouwden destijds ook een polyester motorsailer voor Coolhaas onder toezicht van de heer Wimmers. Hij had ook het bouwtoezicht bij de bouw van polyester loodsboten. Nou waren die dingen toch heel zwaar gebouwd en daardoor sterk en stijf, maar het bleek dat wij onze jachten nog zwaarder bouwden. Wimmers heeft ons enorm veel informatie gegeven. Hij had zelf een polyester Tripp-Lentsch en was in die tijd een van de deskundigen op het gebied van

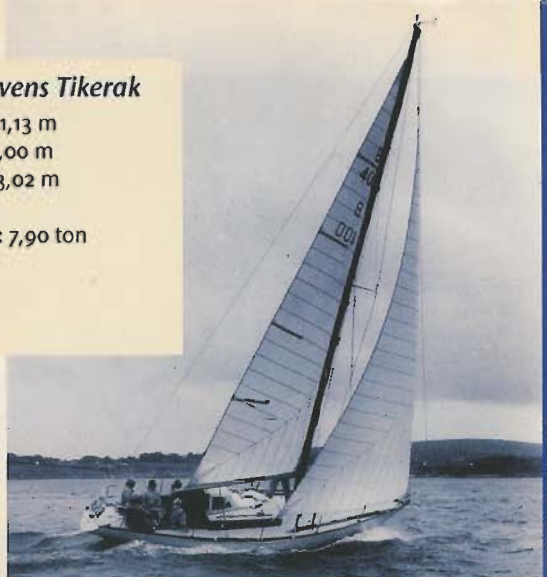
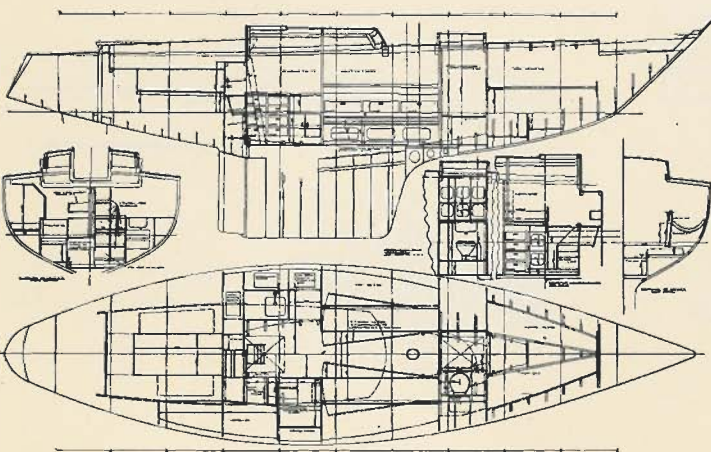
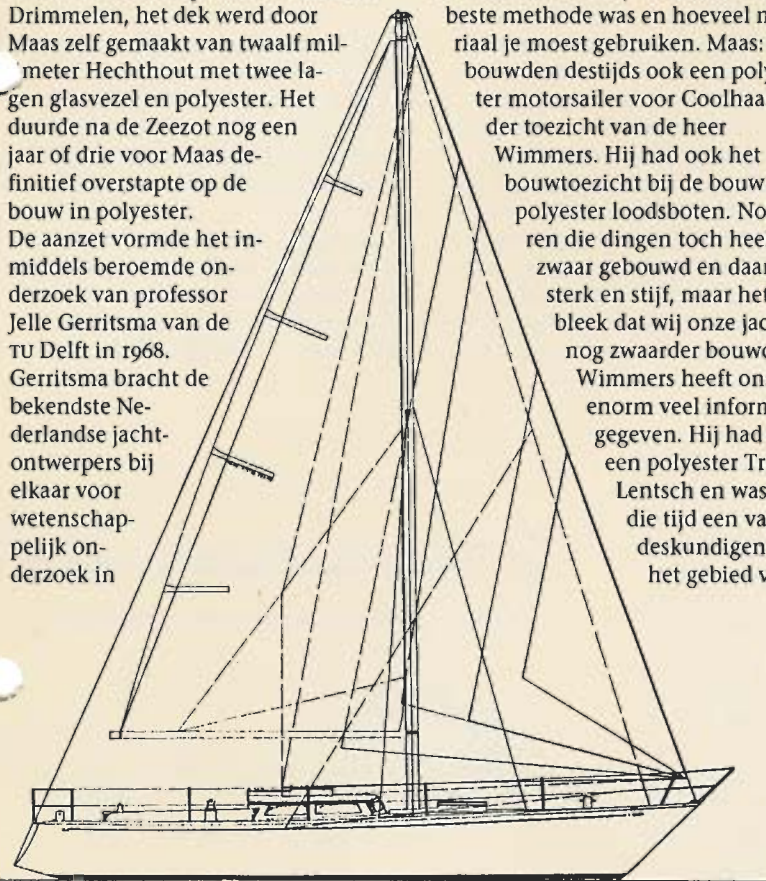


FOTO: BEKEN OF COWLES

Maas tekende het jacht na de Tonnerre, de Zeezot en de Rabbit, maar hij ging voor de Tikerak uit van drie oudere - meer traditionele - ontwerpen van zijn hand: de Sabina, de Illusie en de Fortunella. De Fortunella stond aan de basis van de Illusie, die op zijn beurt weer leidde tot de Sabina. Daarom is de Tikerak 'gewoon' een S-spant met een lange kiel en direct daarachter het roer. Maas koos binnen de formule voor een zo groot mogelijk jacht met een maximaal zeiloppervlak. Verder zocht hij mogelijkheden

om de formule uit te buiten. Onder helling heeft het jacht een maximale waterlijn, maar de gemeten lengte bleef beperkt. De schuine spiegel zorgde voor een beperkte lengte over dek. Vooral het voorschip is V-vormig en zeer gestrekt. De grootste breedte ligt meer dan tien procent achter de midscheeps. De Tikerak is gebouwd van drie millimeter staal, opbouw en kuip van vier millimeter aluminium. Het dek bestaat uit twaalf millimeter Hechthout, bekleed met glasweefsel en polyester.



De Zeezot (Zeeuws voor Jan van Gent) van Veere is de 'opvolger' van de Tonnerre. De opdracht voor Maas luidde dat de Zeezot vooral 'mooier' moest zijn dan de Tonnerre. De belangrijkste wijziging in het uiterlijk is het weggewerkte bak-

dek, waardoor het jacht een conventioneel aanzien heeft. Ook bij de Zeezot zijn de extreem geknepen einden (om de gemeten lengte zo veel mogelijk te beperken) opvallend. Het interieur van de Zeezot is eenvoudig, maar functioneel.

Technische gegevens Zeezot

Lengte over alles: 12,03 m
Lengte waterlijn: 9,65 m
Grootste breedte: 3,10 m
Diepgang: 2,15 m
Waterverplaatsing: 8,50 ton
Ballast: 3,20 ton
Grootzeil: 30,80 m²
Genua: 47,00 m²

FRANS MAAS



Ontwerpen van Frans Maas worden ook bij andere werven gebouwd. Zo komt de Standfast 36 White Rover (Hellevoetsluis) uit Amerika. Het jacht werd gebouwd door Palmer & Johnson. Frans Maas bouwde voor dit jacht twee mallen, waarvan een naar de Verenigde Staten ging. Het jacht, gebouwd in 1974, behaalde dit jaar het nationaal kampioenschap in IMS-klasse IV.

Technische gegevens Standfast 36

Lengte over alles: 10,86 m
Lengte waterlijn: 8,70 m
Grootste breedte: 3,69 m
Diepgang: 2,02 m
Waterverplaatsing: 8 ton
Ballast: 3,5 ton
Grootzeil (vergroot): 32 m²
Genua 1: 52 m²
Spinnaker: 120 m²

polyesterverwerking. We leerden ook veel van onze leverancier van het sandwichmateriaal: Airex uit Zwitserland. Dat bedrijf had veel deskundigheid in huis en wilde je graag voorlichten. Ze wilden je als klant houden natuurlijk. Dat is overigens wel gelukt, want we werken nog steeds met Airex.'

'De professor'

Frans Maas: 'De ideeën voor sandwichbouw kwamen uit een onver-

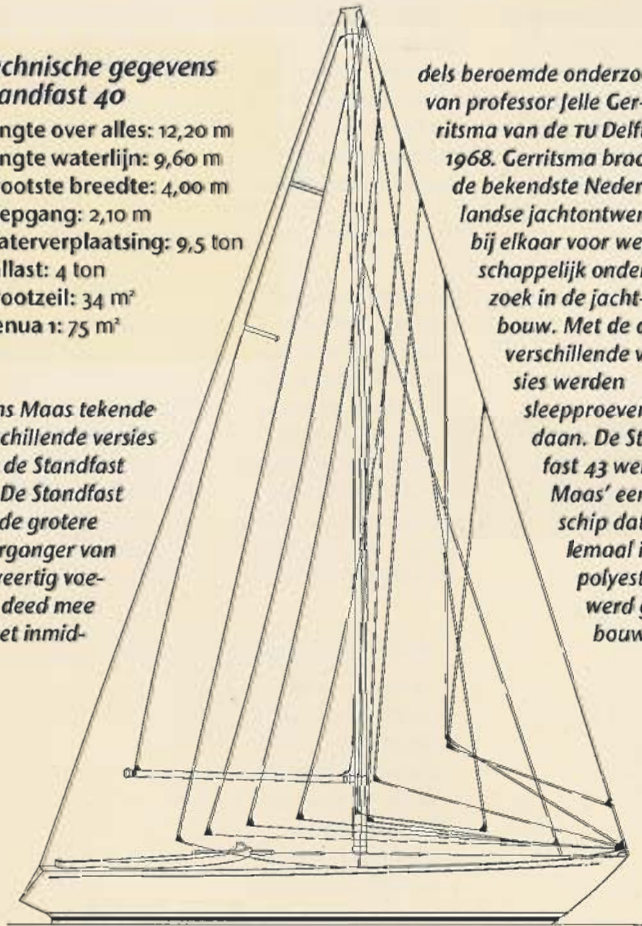
wachte hoek: van de vader van Ted Hood. Diezelfde vader had jaren eerder het schuimrubber uitgevonden. "De professor" noemden wij hem. Hij was chemicus en experimenteerde al jaren met tweecomponentenschuim. Ik weet nog dat hij eens hier op kantoor zat en twee kleine potjes bij elkaar kiepte. 'Let maar eens op', zei hij. Binnen de kortste keren had je zo'n bult schuim op je bureau. Dat was in die tijd iets onvoorstelbaars. Dat zoe-

ken naar alternatieve bouwmaterialen was in de VS uit nood geboren. Ze experimenteerden er namelijk ook met de bouw in aluminium, maar dat leverde enorm veel problemen op: het materiaal was te zacht, vervormde en corrodeerde.' Ook in Frankrijk bestond destijds ruime ervaring met de bouw in polyester. Het verhaal hoe Maas in contact kwam met de Fransen gaat terug tot 1962. Maas: 'In dat jaar voeren we de

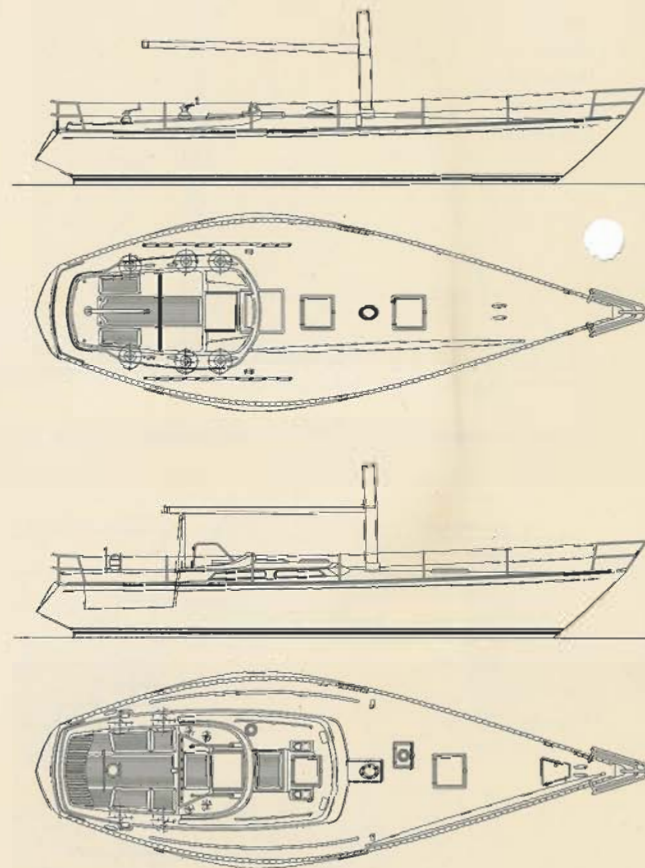
Technische gegevens Standfast 40

Lengte over alles: 12,20 m
Lengte waterlijn: 9,60 m
Grootste breedte: 4,00 m
Diepgang: 2,10 m
Waterverplaatsing: 9,5 ton
Ballast: 4 ton
Grootzeil: 34 m²
Genua 1: 75 m²

Frans Maas tekende verschillende versies van de Standfast 40. De Standfast 43, de grotere voorganger van de veertig voeter, deed mee in het inmid-



dels beroemde onderzoek van professor Jelle Gerritsma van de TU Delft in 1968. Gerritsma bracht de bekendste Nederlandse jachtontwerpers bij elkaar voor wetenschappelijk onderzoek in de jachtbouw. Met de drie verschillende versies werden sleepproeven gedaan. De Standfast 43 werd Maas' eerste schip dat helemaal in polyester werd gebouwd.



**'Als de Tonnerre van een golf
afdonderde, sloegen de deuken erin;
soms van een meter in 't vierkant'**

wedstrijd Cowes-San Sebastian met een Breeon. In die wedstrijd werden we eerste. Daarna volgde een wedstrijd terug naar Belle Île. In die wedstrijd werden we tweede. Bij vertrek uit Belle Île, terug naar Breskens, stond er een Fransman op de pier te roepen. Hij wilde ons adres hebben, dus riep ik dat terug. Een week later stond hij voor de deur. Hij bleek Van Ek te heten en wilde onze agent in Frankrijk worden.'

Aan de Franse westkust was in die tijd nog helemaal niets. Geen havens, geen voorzieningen. Van Ek slaagde er echter in om veel schepen te verkopen. Veel is trouwens wel betrekkelijk. Het ging in die beginjaren om tien of twaalf one-offs, vergelijkbaar met de Breeon en de Sabina, het jacht waarmee Bertus Zijderbos rond de wereld voer. Maas: 'Van Ek kende alle ingangen bij de overheid om vergunningen te krijgen. Dat was in Frankrijk destijds een groot probleem. Hoe hij het deed,

weet ik nog niet, maar hij had overal contacten en iedereen rende voor hem.'

In Frankrijk kwam halverwege de jaren zestig de jachtbouw in een stroomversnelling. Michel Dufour begon met de seriebouw van polyester jachten. De Dufour Arpège, een halftonner, werd een van zijn grote successen.

Dufour zat in La Rochelle. Dat was destijds alles behalve een watersportplaats, maar hij slaagde erin de jachtbouw van de grond te krijgen. Opvallend was dat Dufour geen binding met de jachtbouw had: hij bouwde polyester treinkoppen. Dufour zag echter in dat je ook heel goed jachten van polyester kon bouwen.

Bouw op krattenmal

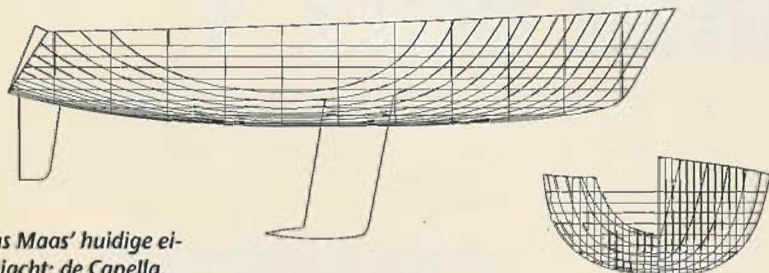
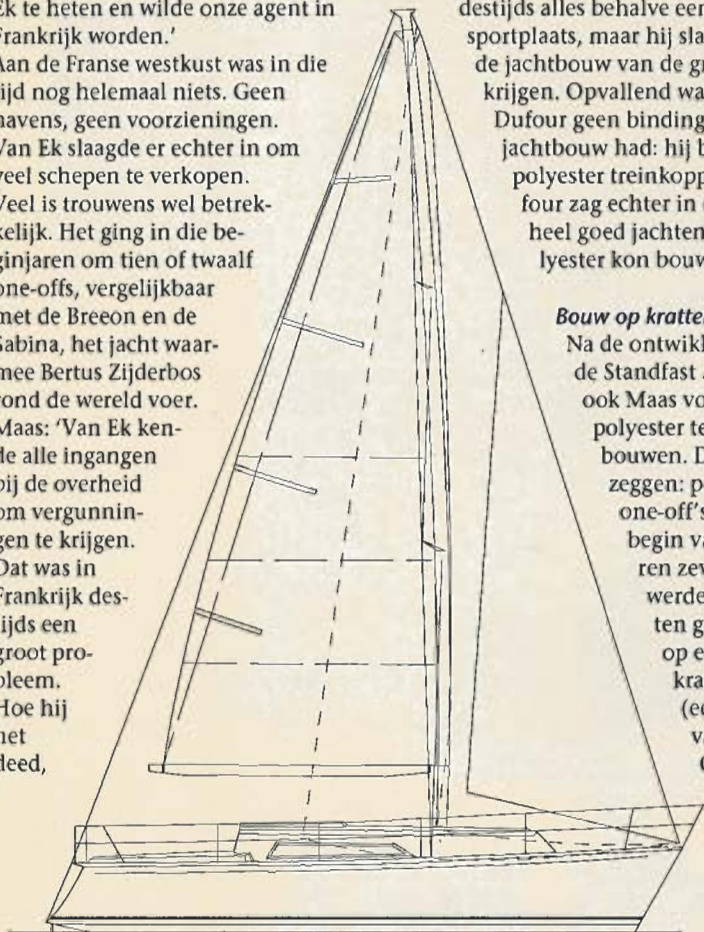
Na de ontwikkeling van de Standfast 43 besloot ook Maas volledig in polyester te gaan bouwen. Dat wil zeggen: polyester one-off's. In het begin van de jaren zeventig werden de boten gebouwd op een open krattenmal (een mal van latten). Op deze

mal werden PVC-platen genaaid. Op die platen kwam de buitenhuid. Daarna werd de mal gekeerd en eruit gehaald en kwam de binnenhuid erin. Tegenwoordig bouwt Maas nog steeds op deze manier, maar is de volgorde van bouwen anders. Nu wordt op de krattenmal de binnenhuid gelegd, daarop komt het sandwichmateriaal. Het geheel wordt daarna vacuüm gezogen. Vervolgens komt de buitenhuid erop en kan de mal eruit na het draaien van de romp.

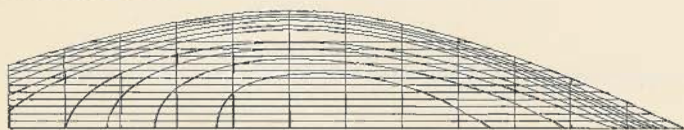
Zo ontwikkelde Maas in de loop van de jaren zeventig een seriematige bouwwijze. Hij bouwde diverse Standfast-modellen en natuurlijk de Loper, misschien wel een van zijn bekendste jachten.

Geen echte jachtbouw meer

Door alle veranderingen is de echte jachtbouw zo goed als verdwenen. Frans Maas: 'Echt jachtbouw is het nu niet meer, niet in de zin van vroeger. Het bouwen van de mal, dat is nu nog jachtbouw. De rest in feite niet meer. Je merkt dat ook in de manier hoe mensen tegen een jacht aankijken. Vroeger was er meer respect voor een schip. Wat misschien wel typerend is: de schepen van vroeger herinner ik me beter dan de boten die we vanaf pakweg 1970 bouwden. De grootste verandering van de laatste jaren is natuurlijk de computer, die heeft veel werk overgenomen. Maar ontwerpen blijft ontwerpen. Zo'n ding kan gelukkig niets zelf.' ♦



Frans Maas' huidige eigen jacht: de Capella.



Technische gegevens Capella

- Lengte over alles: 9,35 m
- Lengte waterlijn: 8,00 m
- Grootste breedte: 3,20 m
- Diepgang: 1,90 m
- Waterverplaatsing: 3,2 ton
- Ballast: 1,5 ton
- Grootzeil: 23,60 m²
- Genua: 33 m²