

# FRANS MAAS GEPASSIONEERD VAN BEROEP

*Frans Maas is bekend als jachtontwerper, maar hij is ook een uiterst bedreven wedstrijdzeiler. Op 1 juli 2017 bereikte ons het trieste nieuws dat Maas tijdens een zeilwedstrijd is verongelukt, met als oorzaak een afgebroken kiel. Michiel van Straten sprak met hem over zijn zeilersleven, een week voor dit fatale ongeluk.*

Tekst Michiel van Straten Beeld Bertel Kolthof, collectie Frans Maas

**D**e 79 jarige Frans Maas doet de deur open van zijn woning in Breskens. De soesjes en koffie staan al klaar. Maas geeft graag antwoord op mijn vragen. Hij gaat ervoor zitten:

“Of ik nog wedstrijden vaar? Jazeker, ik start zeker nog zo’n veertig keer [per jaar, MvS]. Voor de Belgische kust, Ramsgate, Oostende, Boulogne, Duinkerken.” “Alleen korte baan?” vraag ik. “Tja, wat is kort?” reageert Maas. “De Fastnet is langer,” voegt hij er met een glimlach aan toe. Dat kun je wel zeggen. En een stuk beruchter. Drieënveertig keer voer Maas de wedstrijd om de Fastnet Rock van ruim 600 mijl. Waaronder de dramatische editie van 1979, waar achttien mensen de dood vonden als gevolg van een onverwachte storm die over het deelnemersveld raasde. “Op *Formidable*, bij Piet aan boord.” Maas doelt op zijn vriend Piet Vroon, die net als hij ook in Breskens woont. (Zie ook *Zeilen* 10/2015 voor een portret van Piet Vroon in deze serie.) “De meeste voer ik met hem mee.” Maar daarover later meer.

## BM op de Westerschelde

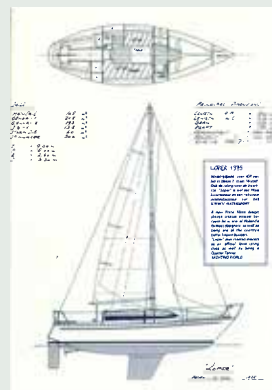
Hoe is Maas voor het eerst in een zeilbootje terechtgekomen? “Via mijn vader. Nee, hij ontwierp niet. Tijdens de oorlog had hij een BM verstoppt. Die boten waren bedoeld voor de verhuur in Warmond, maar mochten in 1943 niet meer varen. Het hele dorp was platgebombardeed, maar in de zagerij stond nog die BM, onder het zaagsel en de houtkrullen.” De bommen kwamen van de geallieerden, gericht op de zich terugtrekkende Duitse troepen in 1943. Het doel was om de haven uit te schakelen. De bommen raakten zo’n beetje alles behalve de haven. Van precisiebombardementen was geen sprake. “Dat was een heel slechte tijd. Voor heel West-Vlaanderen.”

Toen Breskens bevrijd was werd de BM van stal gehaald. Ze hadden nog wel een zeiltje nodig. Dat haalden ze van een reddingsboot. “Een rood zeiltje, en een fokje.” Het

werd Maas’ eerste zeilervaring. “We voeren zo’n beetje de rivier op en weer terug. Maar het moest niet te hard waaien, want anders ging je om. Die BM was niet echt geschikt om op de Westerschelde te varen. Die zijn zo plat en plomp. Daar moest je een beetje voorzichtig mee zijn.” Kleine Frans was een jaar of acht toen hij drijfmat werd in de BM. Van buiten werd hij koud, maar van binnen warm, want zijn liefde voor het zeilen ontbrandde daar onmiddellijk. “Erg leuk,” mijmert hij. Maas praat rustig, op zijn gemak. Hij lijkt geen man van grote woorden. Een heel bijzonder bootje waar de twaalfjarige Frans in vaart is vijf meter lang en heeft een houten zeil. Frans’ vader bouwde het voor hem, naar een Duits ontwerp. Het gewelfde zeil is rechthoekig en hangt aan een soort galg. Voor de wind is het zeil weinig waard vanwege het geringe oppervlak. Maar aan de wind voer het goed en scherp. De overstagmanoeuvre was een bijzondere: als Frans aan een touwtje trok tuimelde het houten zeil ondersteboven. De welving stond nu naar de andere boeg. “Het voer voortreffelijk, want dat zeilde kilde natuurlijk niet,” vertelt Maas. “Alleen kon je niet reven. Dan kan er gebeuren wat er ook met die grote catamarans gebeurt.” Maas doelt op de moderne schepen waar de America’s Cup mee gevaren wordt. “Die varen alles kapot als het mis gaat.” Heeft Maas een inspirator gehad? “Nee. Pleziervaart bestond hier helemaal niet. Er was niets.” Later kwam hij in aanraking met wedstrijdzeilen vanuit Antwerpen, “hier hoger op de rivier. Daar is het feitelijk mee begonnen.” Daar kwamen in de loop der tijd steeds meer startplaatsen en wedstrijden bij in de regio.

## Hobby

Hoe is Frans Maas begonnen met ontwerpen? Maas: “In het begin was dat gewoon natekenen van bootjes. Als kind al.” Al snel gaat hij bootjes nabouwen in modelvorm. Daarmee vaart hij wedstrijdjes met zijn vriendjes in het zoutwaterzwembad. En hij blijft tekenen. “En later zijn ze mijn bootjes gaan bouwen. Ze werden toen vrij snel naar



## JACHTONTWERP

Frans Maas heeft zijn sporen verdiend als jachtontwerper. Zo is de Loper 27 een ontwerp van zijn hand, maar ook veel Compromis en C-Yacht schepen. Maas maakte naam in de Nederlandse jachtbouwwereld met zijn Standfast-ontwerpen van Standfast Yachts te Breskens.



Frans Maas thuis, na het interview.



Zijn liefde voor  
zeilen ontbrandde  
onmiddellijk

De 27-voet Loper uit 1975 werd een eenheidsklasse. “Als Frans meedeed was je kansloos.”

## “Het waren nooit opdrachten. Ik vond het gewoon leuk om te doen.”

Los Angeles verscheept, vanaf Rotterdam.” Maas vertelt het alsof het eerste een logisch en natuurlijk gevolg is van het tweede. Dat is het natuurlijk helemaal niet, want er zijn zoveel kinderen die bootjes tekenen die niet worden gebouwd en geëxporteerd. Maar bij Maas ging het natekenen soepeltjes over in het ontwerpen. Zo soepel, dat als ik Maas vraag wanneer hij wist dat hij ontwerper wilde worden, hij zegt: “Ik heb het nooit geweten. Het was altijd hobby.” Weet Maas nog wat zijn eerste opdracht was? Hij denkt even na, en antwoordt dan: “Nee. Het waren nooit opdrachten, ik vond het gewoon leuk om te doen. Van je vader krijg je toch geen opdracht?”

### Fastnet

Terug naar de Fastnet van 1979. Hoe heeft hij die ervaren? Maas: “De grootste schepen waren het kortste bij de Fastnet toen die wind inviel. Wij waren daar nog ruwweg veertig mijl vandaan. Dat weer was niet best. Zuid-oostelijk. Wij voeren onder spinaker, een noordwestelijke koers. Piet overlegde met ons: ‘Die wind shift gegarandeerd naar het zuidwesten. Als die doorgaat naar west/noordwest moeten we in de wind.’ En dat zou niet echt leuk zijn,” vertelt Maas daarover. Wat wist men van de weersverwachtingen? “Men wist wel dat het windkracht 7 tot 8 zou worden, dat was voorspeld.” Maar het werd windkracht 11. “Dat het zo slecht zou worden, dat had niemand verwacht.” Maas vervolgt zijn relaas over de gevolgde tactiek: “We waren vrij diep de oceaan ingegaan. Niet rechtstreeks naar de Fastnet. Daarmee konden we



De Capella.

een westelijke koers varen. Totdat die bui inviel. Spinaker eraf. Een nummer vier [stormfok, MvS] erop, wat eigenlijk nooit gevaren werd. Twee reven erin gestoken. Op een gegeven moment zei Piet, die de navigatie deed: ‘We moeten nu rechtstreeks richting Fastnet.’ In de tussentijd liep de wind nog altijd naar het zuidwesten toe, we voeren in feite nog altijd voor de wind, op een relatief eenvoudige manier. Maar de zeegang werd steeds hoger. Fastnet Rock moest aan bakboord gerond worden. Die toren staat een mijl of 3,5 van de wal af. Die hoge zeegang schiet daar tussendoor. Die toren was niet meer te zien; hij zat helemaal onder water. De zee liep tegen die rotsen op en ging over de toren heen.” We hebben het over een toren die 54 meter boven het wateroppervlak uitsteekt. Hoe hard was de wind toen? “Oef. Windkracht 11? Die was van de meter af. De wind was gewoon harder dan de windmeter kon aangeven. Die ging maar tot 65 knopen.” Dat moet dan windkracht 12 geweest zijn, concludeer ik, want die begint volgens de schaalverdeling bij 64 knopen. “Waar ga je nu door de wind om die steen te missen?” zegt Maas, doelend op de Fastnet Rock. “Dat wil je maar één keer doen. Piet zei op een gegeven moment: ‘Nu moet het kunnen, ga maar door de wind.’ ‘Door die grote zeeën konden we door de wind als we wat aan de onderkant zaten.’ Zo maken ze gebruik van de relatieve lufte die een golfdal biedt. En daarna werd de boot natuurlijk weer opgetild en volop aan de stormkracht blootgesteld. ‘Pffff,’ zucht Frans Maas bij deze herinnering. Wat dacht u toen? vraag ik hem. “In zo’n situatie moet je maar niet denken,” zegt hij onmiddellijk.

### ‘We donderden omver’

Na de ronding van de Fastnet Rock zijn ze op de terugweg. Maas: “De wind was zuidwestelijk gebleven. Onze koers was nu zuidoostelijk, dus we hadden halve wind. Dat was veel moeilijker dan de uren naar de Fastnet toe. Die golven, daar konden we niet door. We donderden omver.” Ze kozen er daarom voor om niet in een rechte lijn te sturen, maar te gaan kruisen. “Iedere keer dat we door zo’n jongen opgetild werden gingen we voor de wind. Dan lieten we die golven erover lopen en kregen we een soort waterval over. Zodra die breker gepasseerd was gingen we terug naar boven, oploeven. Door dat afzakkende dal was dat niet zo erg.” Het is midden in de nacht, dichtbewolkt en hartstikke donker. Ze horen meer dan dat ze zien. De stuurman vraagt af en toe ‘Komt-ie al?’, in anticipatie op een nieuwe golf waarop er weer afgevallen kan worden. Hun tactiek roept ook vragen op, namelijk: hoe lang zijn ze nu voor



Aan de tekenafel in Breskens.



Maas in 1950, op een door zijn vader gebouwd bootje met houten zeilen.



Bang was niemand.  
Nat wel...



Frans in zijn element.

## “Angst moet je niet hebben bij zulk weer”

een schip verandert met de grootte ervan. “Hoe groter die schepen worden, hoe meer kracht erop komt te staan. Een klein schip is over het algemeen ver boven de maat gebouwd. Maar op een groter schip kom je steeds dichterbij wat die maximaal kan hebben, want anders wordt het veel te zwaar.”

### Brand?

Er dreigde tijdens de Fastnet nog even een ander gevaar dan slecht weer, namelijk brand. “Iemand rookte een brandlucht. In eerste instantie was dat heel vreemd, want de motor liep niet en er stond verder ook niks aan. Maar de lucht bleek van de startsluiting te komen. Die maakte kortsluiting, waarschijnlijk door het vele overkomende water.” Maas ging de kuip in om naar de motorruimte te kijken. De startaccu was warm. “Uiteindelijk besloten we de kop van de accu eraf te slaan, om te voorkomen dat er een brand zou ontstaan. En dus waren we motorloos, maar dat was voor later zorg.” Hoe verder ze het kanaal opvoeren, hoe rustiger het werd. “Vanaf dat moment hebben we aan boord van *Formidable* geen problemen meer gehad.” Wanneer kregen ze nieuws over de slachtoffers? “Niet. Er was gevraagd om radiostilte. En zoals Piet is, zei die: ‘Zet dat ding maar uit.’ Een vermoeden was er wel aan boord, want het weer was wel uitzonderlijk slecht geweest. Pas na aankomst in Plymouth hoorden we wat de problemen waren geweest op andere schepen. We hebben het er goed vanaf gebracht.”

### Tot slot

Ik luister naar nog meer verhalen van Frans Maas. Met zachte stem vertelt hij, steeds bescheiden, timide bijna. Maar wel als iemand met verstand van zaken. In het boek *Frans Maas One-off!* dat ik eerder over hem had gelezen wordt hij door tientallen bekenden van hem omschreven als een zeer aimabele man. Iemand met veel ervaring, veel liefde voor het vak, de zeilerij en zijn medewerkers. Ik moet beamen dat het een plezier is om in zijn gezelschap te verkeren, de korte tijd dat ik bij hem en zijn vrouw Francien te gast mag zijn. Hij is vriendelijk, gastvrij en ondanks zijn enorme ervaring in scheepsbouw en zeezeilen opvallend bescheiden. Aan het eind van het gesprek vraag ik hem nog of hij alleen wedstrijden vaart of ook aan toerzeilen doet. “Ik vaar op 14 juli naar het IJsselmeer toe, want mijn kleinzoon vaart dan de wereldkampioenschappen Laser.” Toen hij dat tegen me zei, was het nog een vrolijk vooruitzicht. We weten nu dat Frans Maas dit helaas niet meer heeft kunnen meemaken. ●

de wind gevaren en hoe lang zijn ze nu opgelooft? “We hadden niks van elektronica aan boord. Dat mocht niet, het was verboden. Toen we zo’n uur of zes van die Fastnet af waren, wilden we weleens weten: waar zijn we nu? Een radiobaken bood enige uitkomst, zodat de mannen een iets beter idee kregen van hun positie. “Maar dat radiobaken was alleen dwars uit. We wisten niet hoe kort of hoe ver. Dus het was maar een potje raden. Daarna werd het langzaam licht, het was een uur of halfvijf in de ochtend. Pas toen nam de storm iets af.

Op een gegeven moment zegt Piet: ‘Kijk, de wind is terug op de meter! Zet het grote voorzeil er maar op.’ De wind was dus gezakt onder de 65 knopen? Maas, lachend: “Piet is niet zo gauw geschrokken van iets. Iemand zei: ‘Zouden we niet even wachten, Piet?’ Maar Piet hield vol: ‘Ha, we zijn aan het wedstrijden. Zet ‘m op!’ Was daar discussie over? “Nee hoor. Het zeil lag al aan dek voordat je het wist.”

Het weer wordt iets beter (of minder slecht) en de golven storten minder brekers over de boot uit. “Om een uur of elf stond er al weer een spinaker op. Toen was er nog maar windkracht 4 over. Het wind was helemaal ingezakt. Maar de zeegang stond er nog wel, die was niet gelijk weg natuurlijk.” Dus moeilijk blijft het.

Was er angst aan boord? Maas: “Bang was niemand. Nat wel. Angst moet je niet hebben met zulk weer.” Maas is natuurlijk bij uitstek iemand die weet wat een boot hebben kan. Zorg had hij wel, maar niet over het schip zelf. “De eerste zorg is: blijft de tuigage staan?” Maar later in ons gesprek zegt Maas: “Je kan er diep over denken, maar zolang er niks gebeurt hoeft je je ook geen zorgen te maken. Je kan geen wedstrijden gaan varen en denken dat het kapot gaat. Je moet niet zitten denken ‘oei oei’. Als er twijfel achter zit moet je het niet doen. Als we varen doen we dat op volle kracht.” Als ontwerper weet hij natuurlijk waar hij het over heeft. Wat is de marge die tegenwoordig gehanteerd wordt? “Nou, tot vier keer de zekerheid. Als er normaal tien ton aan de tuigage trekt wordt de boot zo gebouwd dat hij veertig ton moet kunnen hebben.” Maas legt uit dat de relatieve sterkte van



### UIT EEN STUK

Voor zijn 65ste verjaardag kreeg Frans Maas een boek cadeau: *Frans Maas One-off!* Een toepasselijke titel, want Maas werd erin gezien als een uniek persoon in de zeilwereld, louter in positieve zin. Het boek is een aanrader voor wie meer over Maas en zijn ontwerpen wil weten. Via internet is het nog mondjesmaat te vinden.