

Marc Dierikx, **Anthony Fokker. Een vervlogen leven** (Amsterdam: Boom, 2014, 416 pp., ISBN 978 90 8953 284 8).

Op 6 juni 1936 vierde Anthony Fokker (1890-1939) op Schiphol zijn 25-jarig jubileum als vliegtuigconstructeur en vlieger. De belangstelling voor het jubelfeest was overweldigend. Volgens *De Telegraaf* waren ‘het vliegveld en de akkers er omheen [...] omzoomd met kijkers, die tot op den hoogen dijk van den nieuwen weg stonden’. Deze grote opkomst was niet zo vreemd. Fokker was in de jaren dertig een van de beroemdste Nederlanders, niet alleen in eigen land, maar ook ver daarbuiten. Zijn naam en faam reikten tot ver over de landsgrenzen en dat was geen wonder want als vliegtuigbouwer werd hij tot een van de leidende pioniers van de internationale luchtvaart gerekend. Ondanks de grote belangstelling die de opkomende luchtvaart in deze periode genoot, is de historiografie over de persoon Fokker tamelijk beperkt. In 1931 schreef de Amerikaanse journalist Bruce Gould in opdracht van de vliegtuigbouwer de autobiografie *Flying Dutchman: The life of Anthony Fokker*. Nog in hetzelfde jaar verscheen een Nederlandse vertaling. Na de Tweede Wereldoorlog lag in de literatuur de nadruk vooral op Fokkers successen als vliegtuigbouwer (Edmund Franquinet, *Fokker: een leven voor de luchtvaart* (1946); Edmund Franquinet en Henri Hegener, *Fokker: The Man and the Aircraft* (1961) en Thijs Postma, *Fokker, bouwer aan de wereldluchtvaart* (1979)). Pas in 1997 verscheen met *Dwarswind* van Marc Dierikx een eerste volwaardige studie over de persoon Fokker zelf. Dierikx heeft deze publicatie nu gebruikt als basis voor een nog verder uitgediepte biografie; *Anthony Fokker. Een vervlogen leven*.

Wat na lezing van Dierikxs nieuwe biografie overblijft, is het beeld van een tot het uiterste gedreven constructeur en vlieger die vooral in de eerste jaren van de luchtvaart – toen het nog vooral aankwam op ‘knutselen’ en vliegtuigen ‘uit het hoofd’ bouwen – zijn sporen meer dan verdiende. Maar ook het beeld van een wispelturige, excentrieke en gehaaide persoon die stevast ruzie maakte met zijn zakenpartners, weinig gelukkig was in de liefde en als ondernemer niet al te succesvol was. Dat Anthony Fokker tot medio jaren twintig de neus zo nadrukkelijk aan het venster stak als vliegtuigconstructeur was te danken aan een cocktail van factoren. Allereerst was Fokker – hoewel hij zijn school niet afmaakte – slim en technisch begaafd. Verder beschikte hij over een flinke dosis bravoure, onverschrokkenheid en geluk: een absolute noodzakelijkheid om in de beginjaren van de luchtvaart zichzelf staande te kunnen houden in de moordende concurrentie met andere pioniers én om te overleven, want dodelijke ongevallen deden zich

in deze periode nog aan de lopende band voor. Fokkers pioniersmentaliteit kwam onder meer tot uiting tijdens de geslaagde vliegdemonstraties in 1911 met zijn eigengebouwde 'Spin' boven Haarlem, maar ook nadien bij het voorvliegen van nieuwe vliegtuigtypen waarbij hij immer de limieten van mens en toestel opzocht.

Niet minder belangrijk voor zijn succes als luchtvaartpionier waren Anthony Fokkers afkomst uit een welvarende plantersfamilie en het tijdsgewricht waarin hij leefde. Als vooral zijn vader Herman hem in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog niet herhaaldelijk financieel had bijgestaan, was zijn luchtvaartcarrière beslist een vroege dood gestorven. Uiteindelijk werd Fokkers talent als vliegtuigconstructeur 'gered' door de Eerste Wereldoorlog, die de ontluikende luchtvaart een enorme duw in de rug gaf. Terecht concludeert Dierikx dat Fokker zonder tussenkomst van de 'Grote Oorlog' hoogstwaarschijnlijk 'slechts een van de vele voetnoten in de geschiedenis van de luchtvaart zou zijn gebleven'. Tijdens de vier oorlogsjaren zou Fokkers ster aan Duitse zijde tot ongekeerde hoogte stijgen. Vliegtuigen als de E-1, de DR-1 en vooral de D-VII werden algemeen geroemd door vriend én vijand. Zijn grootste triomf behaalde de tijdens de oorlog tijdelijk tot Duitser genaturaliseerde Fokker door het ontwikkelen van een bruikbaar synchronisatiemechanisme, waarmee kon worden voorkomen dat de kogels van een op de vliegtuigromp gemonteerde mitrailleur de schroef aan stukken zouden rijten. Deze vinding had verstrekkende gevolgen voor de luchtoorlog. Een tijdlang waren de Duitse luchteskaders hierdoor volledig de baas in het luchtruim boven het frontgebied. Een Brits parlamentslid sprak zelfs van een 'Fokker Scourge' die de geallieerde vliegers tot 'Fokker Fodder' maakte.

In november 1918, aan het einde van de Eerste Wereldoorlog, stortte Fokkers imperium als een kaartenhuis ineen. Uit het broeierige, revolutionaire Duitsland wist hij aan boord van zijn jacht, in een vloerkleed en in een koffer van een dienstmeid een groot deel van zijn kapitaal over de grens te smokkelen. Eenmaal terug in zijn vaderland liet hij meer dan tweehonderd overtollige jachtvliegtuigen, die hij onder voordelige omstandigheden van de Duitse staat had teruggekocht, naar Nederland transporteren. Dit gebeurde – anders dan wel eens wordt verondersteld – volgens Dierikx volledig legaal. Fokker betaalde er keurig belasting over. Bij de organisatie zelf was Fokker nauwelijks betrokken. Vanaf 1920 maakte hij – inmiddels weer Nederlander – een doorstart vanuit Amsterdam. De nadruk kwam nu meer en meer te liggen op de burgerluchtvaart. Van innovatie en technische vernieuwing moest hij echter niets hebben. Fokker verklaarde doodleuk dat hij technische boekwerken ongelezen uit het raam gooide. Hij bouwde na de Eerste Wereldoorlog daarom letterlijk en figuurlijk voort op het bewezen principe van hout, stalen buizen en linnen bekleding. Het bracht hem aanvankelijk nog enig succes, maar medio jaren twintig verloor de vliegtuigconstructeur steeds meer terrein en het kostte hem uiteindelijk, toen in de jaren dertig de

eerste metalen vliegtuigen ten tonele verschenen, zijn leidende positie in de internationale vliegtuigbouw.

Ondanks de stichting van een fabriek in Amsterdam-Noord in 1920, keek Fokker al snel weer naar het buitenland. Hij beschouwde de Verenigde Staten als het beloofde land. Aanvankelijk leek dit een goede keuze, maar doordat Fokker geen geboren ondernemer was én doordat hij vanwege zijn beperkte technische blik ook aan de overkant van de oceaan geen grote investeringen durfde te doen, liepen zijn ambities om als succesvol ondernemer in de Verenigde Staten te slagen uiteindelijk in 1931 spaak. Nadat eerder al General Motors zijn fabriek had overgenomen, werd hij nu gedwongen de directie van het concern te verlaten. Fokker was niet langer 's werelds belangrijkste vliegtuigbouwer. Wat nu alleen nog restte was zijn fabriek in Amsterdam, maar ook hier stonden zijn weigerachtige houding om te investeren en een gebrek aan strategische visie hem in de weg. Zijn op basis van verouderde technieken geconstrueerde nieuwe toestellen, bracht hij slechts moeizaam aan de man. Uiteindelijk besloot Fokker zich, min of meer uit nood geboren, toe te leggen op de lucratieve handel in metalen Douglas-vliegtuigen. Het was vooral dankzij de steeds groter wordende oorlogsdreiging dat zijn vliegtuigenfabriek er eind jaren dertig weer een beetje bovenop kwam. Zelf bemoeide Fokker zich in deze periode nauwelijks nog met zijn fabriek. Hij bracht zijn laatste levensjaren vooral in de Verenigde Staten door, bij voorkeur op een van zijn jachten, totdat hij op 23 december 1939 – tamelijk onverwacht – overleed.

Het is Dierikx, door gebruik te maken van zo veel mogelijk verschillende bronnen, waaronder voorheen onbekende archieven en filmbeelden, gelukt een gelaagd beeld te scheppen van het leven van de vliegtuigconstructeur én het wel en wee van de Fokker vliegtuigenfabriek in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog. In tegenstelling tot het eerder gepubliceerde *Dwarswind* ligt de nadruk nu echter nog veel meer op het levensverhaal van Anthony Fokker en minder op de ontwikkeling van de luchtvaart en de rol van de Fokker-fabriek hierin. *Anthony Fokker. Een vervlogen leven* is hiermee vergeleken een volmaakte biografie. Na lezing blijven er nauwelijks nog vragen open. En dat is, gezien het geringe aantal persoonlijke documenten dat van deze beroemde Nederlander bewaard is gebleven, een prestatie van formaat. Van grote waarde is dat de 'schimmige' jaren voor en tijdens de Eerste Wereldoorlog in het Duitse Schwerin, die in hoge mate bepalend waren voor Fokkers latere loopbaan, voor het eerst door Dierikx grondig in kaart zijn gebracht. Hetzelfde geldt voor Fokkers activiteiten in de Verenigde Staten in de jaren twintig en dertig. Het zorgt voor een meer evenwichtig beeld van de vliegtuigbouwer, dat zeker niet louter positief is. Fokker was een *self made man* die beschikte over een goed stel hersens en de nodige durf. Maar hij was ook een wispelturige, slordige en in zichzelf gekeerde persoon, die wars van conventies was en snel iemand tegen zich in het harnas kon jagen. Daarvan getuigen onder meer zijn zeer moeizame

relatie met KLM-directeur Albert Plesman en zijn niet al te gelukkige privéleven. Fokkers leven in de snelle wereld van de luchtvaart waarin succes en faam hand in hand gingen met dood, tegenslag en verlies, met hieraan gekoppeld de vele ups en downs uit zijn privéleven, staan garant voor een zeer lezenswaardige biografie.

Erwin van Loo, Nederlands Instituut voor Militaire Historie