



Anthony Fokker, luchtvaartpionier met passie voor de zeilsport, deel 1

Anthony Fokker (1890-1939) was een luchtvaartpionier en een bijzonder succesvolle vliegtuigfabrikant, maar zijn vrije tijd besteedde hij het liefst aan de zeilsport. Het begon in Haarlem op het Spaarne en eindigde in de VS met een plan voor een futuristisch zeiljacht. In de tussentijd was hij eigenaar van zeer diverse zeiljachten en snelle motorboten. Door: **Simon Schermerhorn**

Het verhaal van Anthony Fokker leest als een jongensboek: van mislukte scholier tot de belangrijkste vliegtuigbouwer ter wereld. Het resultaat van eigenschappen als inventiviteit, lef, doorzettingsvermogen, technisch en zakelijk inzicht. Ook met het geluk dat hij precies in de goede periode was geboren om een grote rol te kunnen spelen in het begin van de luchtvaartgeschiedenis.

Maar dit verhaal gaat vooral over zijn tweede passie: de zeil- en watersport. Het water en varen hebben een onweerstaanbare aantrekkingskracht op de jonge Tonnie Fokker. Als hij twaalf is vraagt hij zijn vader om een kano, maar hij krijgt hem niet. Daarom bouwt hij in het geheim zelf een kano op de zolder waar hij ook experimenteert met vliegtuigjes die vanuit het zolderraam gelanceerd worden.

Equilibrist

De sterke passie voor de luchtvaart én de watersport blijven zijn hele leven bestaan. In zijn biografie *De Vliegende Hollander* vertelt hij: 'Jarenlang heb ik met dat cano'tje gevaren; ik heb er later een mast in gezet en zeilde het vaartuigje toen met uitleggers. Het was het

begin van mijn liefhebberij in zeilen en in al wat boot was, of het zeilde of vloog'.

Op de zeilvereniging maakte hij zich onsterfelijk met een gewaagde stunt, waarbij hij fietsend over een plank van het dak van de botenloods in het Spaarne neerstort. In 1908 wordt de pas 18-jarige Anthony bestuurslid van de R&ZV 'Het Spaarne'. In dat jaar valt hij in de prijzen bij de eerste zeilwedstrijden in de Dory-klasse met de *Equilibrist*. Dat betekent evenwichtskunstenaar, een toepasselijke naam voor de wankelende Dory, waarmee omslaan geen kunst was. Maar ook een passende naam voor de latere vliegenier Anthony. In 1909 wint hij met dezelfde *Equilibrist*, eigendom van zijn zeilvereniging, de Dorywedstrijden van de KNZ&RV op het IJ. Met zijn vriend Frits Cremer deelt hij de complete desinteresse voor school, maar ze vinden wel een autoband uit die niet lek kan raken.

Vliegtuigbouw

Na een mislukte HBS-schoollopleiding vertrekt Tonny naar Duitsland om toch een vak te leren. Hij komt terecht op een school met een afdeling vliegtuigbouw. Daar ontwerpten



links: De Fokker Vliegschool ging van start op 1 juli 1913 met 12 leerlingen op vliegveld Görries bij Schwerin (Mecklenburg). Ter vergelijking: de eerste zeilschool in Nederland ging pas in 1941 van start! Zie SdZ 2021-7, de geschiedenis van de Zeilschool. (Bron: Collectie Michael Schmidt, Schwerin)

boven: Anthony Fokker in 1912

midden: 'Weer niets geleerd', Ton Fokker (links) met zijn vriend Frits Cremer op het Spaarne in 1909. (Foto: Collectie Marc Dierikx)

onder: Het Bestuur van de R&ZV 'Het Spaarne' in 1909. Staand: vlnr Anthony Fokker, Ludwig Weglau en Frits Cremer. Zittend: Jhr. Mr. J.H. van Lennep (pmr), J. de Breuk (vz) en B.W. de Kanter (secr.). (Foto: KR&ZV 'Het Spaarne', verscherpt en ingekleurd door auteur in 2024)

bouwt hij zijn eerste vliegtuig, genaamd *Spin*. Op Koninginnedag 1911 steelt hij in Haarlem de show met zijn vliegdemostraties. Op 120 meter hoogte zet hij de motor even uit, start hem weer en daalt met een zweefval richting de hangar. Hij krijgt een grote krans omgehangen door de trotse voorzitter van zijn



linksboven: Tonny Fokker aan het roer in de Dory *Equilibrist* op 6 september 1908. (Bron: Aviodrome Lelystad)



rechtsboven: Fokkers eerste crash: bij de landing op 5 oktober 1911 in Duitsland gaat het mis. Een windvlaag kreeg Anthony's *Spin* te pakken. Hij stuurde deze foto als fotobriefkaart aan zijn moeder met een opsomming van de schade.

rechts: Een dag voor de demonstratie op Koninginnedag 1911 maakt Anthony Fokker met zijn *Spin* een proefvlucht. (Bron: Aviodrome Lelystad)



DE MUZEN VAN ANTHONY FOKKER

Meerdere zeiljachten van Anthony Fokker kregen de naam van een geliefde. De romances waren geen lang leven beschoren, want 'workaholic' Tonny had weinig vrije tijd en al zijn aandacht werd opgeslokt door de zakelijke beslommingen.

Puschka

In 1912 ontmoet Fokker Ljuba Galantschikoff, een mooie Russische revuedanseres, zangeres en pilote. Haar bijnaam is Puschka (kanon). Anthony werd smoorverliefd op haar en leerde haar de kneepjes van het vliegen. Ze was de eerste vrouwelijke testpiloot. In 1912 kwam ze internationaal in het nieuws doordat ze met een Fokkertoestel klom naar 2200 meter, een wereldrecord voor dames. Tot Anthony's verdriet ging Puschka er eind 1912 vandoor met een van zijn testpiloten die beter met vrouwen kon omgaan. In het voorjaar van 1918 koopt Anthony de in 1912

gebouwde, fraaie Zesmeter* *Schelm*, die hij *Puschka* noemt, naar zijn vroegere liefde Ljuba. Anthony Fokker zeilde in Duitsland wedstrijden in de *Puschka*.

Tetta

Anthony ontmoet in 1916 op de Wannsee de knappe 20-jarige zeilster Sophie von Morgen, bijnaam Tetta. Anthony is te verlegen om haar aan te spreken, maar ziet zijn kans schoon als Tetta eens in het water valt. Hij springt (geheel onnodig) overboord om haar zogenaamd te 'redden'. Zo krijgt hij droge kleren op het fraaie landgoed van de familie von Morgen met aanlegsteigers aan de Wannsee en wordt uitgenodigd voor het diner. 'And the rest was moonlight' vertelt Anthony in zijn Engelstalige biografie, want Tetta wordt later zijn vrouw. Als Anthony in 1919 eigenaar wordt van het 75 m²-zeiljacht *Erika IV* (gebouwd bij Willy von Hacht in Hamburg in 1914) krijgt de nieuwe aanwinst



links: Ljuba 'Puschka' Galantschikoff (1889-1959)
rechts: Sophie 'Tetta' Marie Elisabeth von Morgen (1895-1970)

de naam *Tetta*. In deel twee van dit artikel verschijnt Anthony met zijn 75 m²-klasse Tetta op de Kaag.

* *Zesmeter*: dat is niet de lengte van de boot, maar een ingewikkelde formule, die ingevuld op 6 moet uitkomen



boven: Foto-briefkaart van Tonny aan zijn zus. Hij schrijft: *Lieve Toos, omstaande mijn nieuwste wintersport-ijsboot. Zijn er reeds eenmaal mee doorgezakt - Nevermind! – onkruid vergaat niet. Helaas weer voorbij met de vorst. Groetjes Tonny.* (gedateerd 13-2-1917)

onder: Foto uit het archief van Anthony Fokker. Het jacht op de voorgrond is waarschijnlijk een van Anthony's jachten waarmee hij op de Wannsee wedstrijden heeft gezeild. (Foto: G. Riebicke, Charlottenburg-Berlijn. Bron: Aviodrome Lelystad)

zeilvereniging. In de krant staat: 'Vliegprestaties met een durf en eenvoud alsof het niets was, deden een ieder versteld staan'. Er volgen moeilijke eerste jaren in Duitsland met zijn Fokker Vliegschool en de ontwikkeling van vliegtuigen, waarbij zijn rentenierende vader hem jarenlang zwaar financieel ondersteunt: in totaal gaat het om 183.000 gulden, omgerekend naar nu is dat zeker 1,5 miljoen. In 1913 begint hij met een fabriek in Schwerin,

waar ook watervliegtuigen worden gebouwd die direct uit de hal te water werden gelaten. In de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) krijgt hij de wind mee met de bouw van vliegtuigen voor het Duitse leger.

Kat met negen levens

Zeilen en vliegen hebben veel gemeen. Een zweefvliegtuig werd in de beginperiode zelfs een zeil-vliegtuig genoemd. Een essentieel verschil in de beginperiode zijn de risico's. Anthony Fokker is meerdere keren neergestort, maar hij overleefde de crash, wonder boven wonder, iedere keer. Bij een landing op 5 oktober 1911 in Duitsland gaat het voor de eerste keer mis. Een windvlaag krijgt vat op de *Spin*. Hij stuurde een foto van het wrak als fotobriefkaart aan zijn moeder met een opsomming van de schade. Een jaar later slaat hij over de kop als het onderstel van

zijn vliegtuig het begeeft. Opnieuw heeft hij geluk. Ook met een landing van het prototype van zijn watervliegtuig gaat het finaal fout. In *De Vliegende Hollander* staat: 'Ik had eigenlijk wel tien keer dood kunnen wezen... In die tijd scheen het normaal tot mijn dagelijks bestaan te horen om in doodsgevaar te verkeren.'

De zeilsport is voor Anthony Fokker de ideale ontspanning. De ligging van de fabriek aan het meer, de Schweriner Innensee, is perfect om in de schaarse vrije tijd te zeilen. Hij wordt echter geen lid van de plaatselijke Schweriner Segler-Verein, maar van de meer elitaire zeilvereniging 'Seglerhaus am Wannsee', met welgestelde leden uit Berlijn, waar Anthony woonde in het Bristol Hotel.

Fokker kan het niet laten om het ene na het andere zeiljacht aan zijn collectie toe te voegen. De jaarboeken van het 'Seglerhaus am Wannsee' (1917 t/m 1921) leveren informatie en in het archief van het Aviodrome in Lelystad is de correspondentie van Anthony met zijn zeilclub bewaard gebleven. Meerdere zeiljachten krijgen de naam *Fok* met volgnummer I t/m V. Zo krijgt het aangekochte 7mR-Yacht *Melusine* de naam *Fok III* en het 7mR-Yacht *Heinmück* doopte hij *Fok IV*. Andere zeiljachten krijgen de naam van zijn muze, zoals *Puschka*, *Hana* en *Tetta*. Zowel zijn 6mR-Yacht *Puschka* (ex-*Schelm*) als het 7mR-Yacht *Fok III*

DE VLEGTUIGFABRIEK

In enkele jaren tijd bouwt Anthony Fokker in Schwerin een bedrijf op, waar met 1800 personeelsleden seriematig een groot aantal vliegtuigen worden geproduceerd. Daarmee vergaart hij een enorm kapitaal. Zeer winstgevend is het door Fokker gerealiseerde systeem waarmee een mitrailleur tussen de ronddraaiende propellerbladen heen kan schieten. Daarmee zijn de Fokker jachtvliegtuigen superieur. Nadat Duitsland de oorlog heeft verloren, ontstaat er een complete chaos. Omdat de bouw van vliegtuigen verboden wordt heeft Fokker in Schwerin een aantal zeilen en motorboten en kano's gebouwd om het resterende personeel aan het werk te houden. Het werd geen succes. Anthony Fokker ziet geen toekomst meer voor zijn bedrijf in Duitsland. Hij besluit terug te keren naar Nederland. Het lukt hem vanaf maart 1919 met een miraculeuze logistieke operatie via het spoor om met 4 locomotieven en 350 wagons ruim 200 vliegtuigen, 400 motoren en karrevrachten machines en onderdelen naar Nederland over te brengen waar hij een nieuwe fabriek in Amsterdam gaat opstarten.



boven: Anthony maakt indruk op zijn vrouwelijke bemanning. 'Still' uit een Fokker-film, waarschijnlijk op de Wannsee. (Bron: Eyefilm)

onder: Unieke foto van de Hana, gevonden in een fotoalbum in de VS. (Bron: Marc Dierikx, auteur van de biografie 'Anthony Fokker, een vervlogen leven')

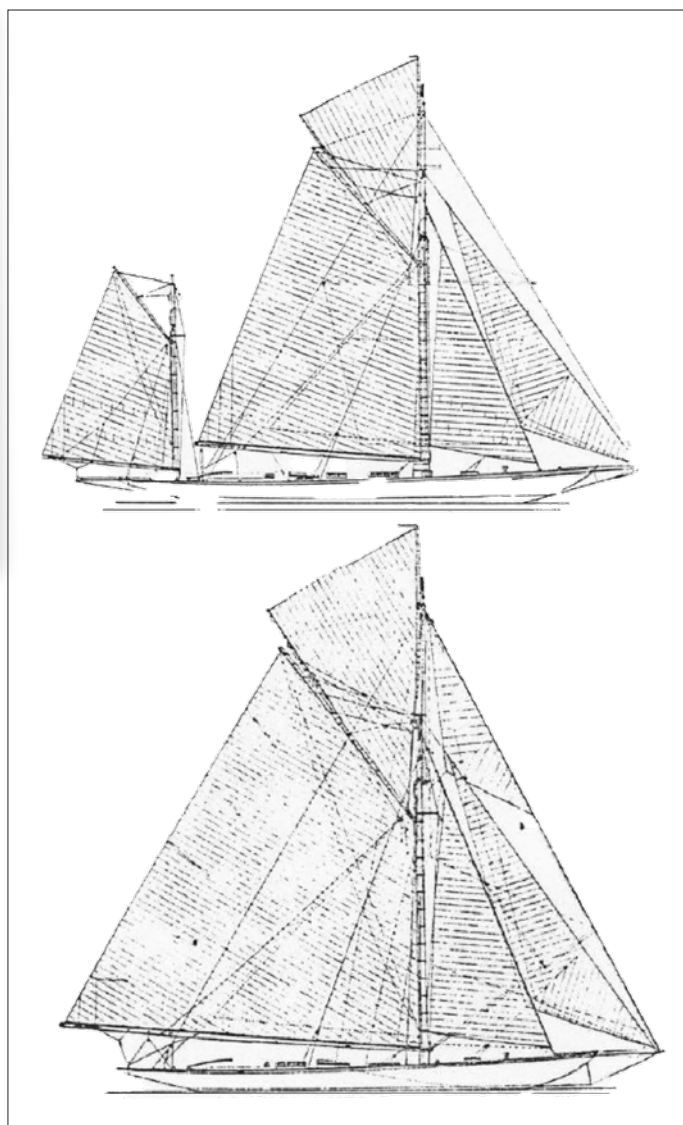
rechts: Hana (ex-Senta) als tweemaster met toertuigage en als eenmaster met wedstrijdtuigage. (Bron: Yachtsportmuseum)

zijn voor een eerdere eigenaar ontworpen door de Schotse ontwerper Alfred Mylne en zijn ook in Schotland gebouwd. Hij ontwikkelt in Schwerin tussen de bedrijven door een raceboot met vliegtuigpropellor, waarmee je 40 km/h kon halen. In de winter gaat hij ijszeilen. Dat blijkt uit de briefkaart aan zijn zus Toos. Op de zeilvereniging van de Wannsee wordt hij populair als goede zeiler en door het organiseren van filmvoorstellingen, want hij was ook een verwoed amateur-filmer. Enkele latere films van Anthony zijn te zien op YouTube, met onder andere beelden van enkele van zijn schepen.

Gratis zeilerij

De yawl *Hana* (ex-*Senta*) heeft Anthonie Fokker in het najaar van 1917 voor een zacht prijsje overgenomen van hertog Ernst II van Sachsen-Altenburg, die met het jacht in 1911 op expeditie is geweest naar Spitsbergen en de Middellandse Zee. De *Senta*, type R-Yacht, lengte 22,21 m, op de waterlijn 15 m, is gebouwd in 1909-1911, ontwerp en bouw Max Oertz. Anthony verklaart de aankoop van nog een zeiljacht in een uitvoerige brief aan zijn vader op 10-10-1917: 'Alle jachten in Duitsland worden door buitenlanders opgekocht voor waanzinnig lage prijzen. Nieuwe jachten kunnen niet gebouwd worden door materiaalgebrek'.

Alleen de kiel van het jacht is volgens Anthony al 24.000 mark waard en hij kan het met 30.000 Mark winst verkopen aan een expert, zodat 'ik mijn heele zeilerij gratis heb, maar verkopen doe ik niet, want met geld kan ik niet zeilen... Zoo'n jacht is een duur houeestje, maar daarvoor ben ik nu eenmaal zoover gekomen dat dat geen bezwaar is'



In het digitale Yachtsport Museum (yachtsportmuseum.de) is het zeilplan van de *Senta* te vinden in twee uitvoeringen: de wedstrijd-uitvoering (*Regattabeseglung*) met één mast en als toerschip (*Reisebeseglung*) met twee masten. Interessante verschillen met respectievelijk een langere boegspriet met waterstag/stampstok en een papegaaiastok om de yawl-tuigage mogelijk te maken. Anthony Fokker heeft met de *Hana* als tweemaster gevaren, zo is te zien op de foto en op zijn filmopnames, die hij maakte vanuit de mast. 🚩

In de volgende Spiegel lezen we hoe Anthony Fokker actief is in de Nederlandse watersport met zijn motorjacht Honey Moon, zijn twee 75 m²-zeiljachten Tetta en Catch Me en de Zesmeter Puzzle, om enkele jaren later te verhuizen naar de Verenigde Staten.

Dank aan Marc Dierikx, Aviodrome Lelystad, Huize Doorn, Schweriner Segler-Verein von 1894, Seglerhaus am Wannsee en het Mystic Seaport Museum.

*Aanvullende informatie en foto's: www.moente.nl/fokker
Reacties graag naar: s.schermerhorn@planet.nl*