



Kaart: Het vaargebied van Anthony Fokker met zijn woonplaatsen Alpine en Nyack aan de Hudson en de locatie van de Montauk Yacht Club. (Afbeelding van auteur op een antieke kaart)

onder: Spelevaren in de VS: Anthony met vrouwelijk gezelschap, met de *Honey Moon* op de achtergrond. (Bron: Biografie 'Een vervlogen leven', auteur Marc Dierikx)

Anthony Fokker, luchtvaartpionier met passie voor de zeilsport, deel 3

Na deel 1 en 2 over de watersportactiviteiten van Anthony Fokker in Nederland en Duitsland gaat deze aflevering over de periode in de Verenigde Staten, waar hij zich ontwikkelt tot de grootste vliegtuigbouwer ter wereld. Anthony beleeft ook weer de nodige avonturen op het water. Door: **Simon Schermerhorn**

Door zijn toekomstplannen in de Verenigde Staten wordt Anthony vanaf 1920 een oceaanreiziger. In totaal steekt Anthony per schip 43 keer de Atlantische Oceaan over en vaart hij met vrijwel iedere oceaanstomer heen of terug. Aan boord was er tijd voor ontspanning, nieuwe ideeën en contact met de 'happy few'. Hij weet privileges te regelen: Anthony en zijn vrouw stappen pas in IJmuiden aan boord van de *Nieuw Amsterdam* terwijl de andere passagiers stipt op tijd moeten inschepen in Amsterdam. Op het achterdek staat een Fokker-vliegtuig geparkeerd. 'A good name is a good key' verklaart Anthony met een knipoog. In Amerika woont Anthony na zijn tweede huwelijk met Violet Austman (in maart 1927) in Alpine (New Jersey) aan de Hudson, dichtbij New York, in de nabijheid van een jachthaven. Het vaargebied strekt zich dan uit van de Hudson, Long Island Sound tot aan Montauk, gelegen op de uiterste oostpunt van Long Island, waar de oceaan begint. Als lid van de Montauk Yacht Club valt hij op met zijn klassieke Hollandse motorboot *Honey Moon*, die met het ss *Wytheville* naar de VS is overgebracht. De schipper van de *Honey Moon*, Evert Lemstra, vergezelt het transport en verhuist naar Amerika om het schip te besturen met de Nederlandse KNZ&RV-vlag op de achterplecht.

Upper-ten

In november 1936 koopt Anthony Fokker een groot huis met 22 kamers in Nyack prachtig gelegen aan de Hudson-rivier met 7,7 hectare grond eromheen en 115 meter oever. Om zijn motorjacht te kunnen aanleggen aan de nieuwe steiger

laat hij de Hudson plaatselijk uitbaggeren. Hij verkeert in de VS in de allerhoogste kringen: 'business tycoons', bekende politici en sterren uit de muziek- en filmwereld. In 1922 wordt hij zelfs ontvangen door de Amerikaanse president Warren Harding. Hij presteert het om een half uur te laat te komen en domineert het gesprek met zijn uitgebreide visie op de luchtvaartwetgeving. In december 1923 staat Anthony op de voorpagina van het gezaghebbende tijdschrift *TIME*, met als ondertitel 'Once an enemy' (Eens een vijand), vanwege zijn leveringen aan het Duitse leger in de Eerste Wereldoorlog. Anthony is persoonlijk bevriend met filmster Charlie Chaplin (1889-1977) en tycoon Harold S. 'Mike' Vanderbilt (1884-1970). Met het Fokker F-11 'luchtjacht' van Vanderbilt vliegen ze samen

over de Long Island Sound om te laten zien dat je ook met harde wind best een vliegtocht kunt maken, schrijft de *New York Times* in mei 1927. Anthony heeft vast ook gevaren op de extravagante schepen van Harold Vanderbilt, als zeiler vooral beroemd als drievoudig winnaar van de America's Cup in de J-klasse met de *Enterprise* (1931), *Rainbow* (1934) en *Ranger* (1937). De ontwerper van deze drie J-klasse-zeiljachten is William Starling Burgess, die in 1939 voor Anthony een zeiljacht zou gaan ontwerpen. Dat komt in deel 4 nog uitgebreid aan de orde.

In 1930 vertelt Anthony: 'Tegenwoordig vlieg ik niet meer voor m'n plezier of als sport, doch slechts om mij snel te verplaatsen. Als ik gauw naar mijn jacht wil, spring ik in een amphibie, omdat dat de vlugste manier is om er te komen'. Daarvoor gebruikt Anthony net als Vanderbilt een Fokker F-11. Op de foto zien we Anthony's 'luchtjacht', waarvan er zes gebouwd zijn. Daarmee vliegt hij snel van zijn huis in Nyack aan de Hudson naar zijn Yachtclub in Montauk op Long Island, een afstand van 165 km.

onder: De *Honey Moon* in de VS, met de vlag van de KNZ&RV op de achterplecht



Zeekadettenpret

Anthony kennende blijft het niet bij één schip. Naast de *Helga* (ex-*Honey Moon*) is Anthony eigenaar van de *Sonofa*, een speedboat met 400 pk-Liberty-motor, die 70 km/uur haalt. De uitrusting aan navigatie-instrumenten is summier: 'een zakkompassje, dat Fokker uit zijn broekzak opdiepte als er geen land meer in zicht was, of de lucht dik werd'.

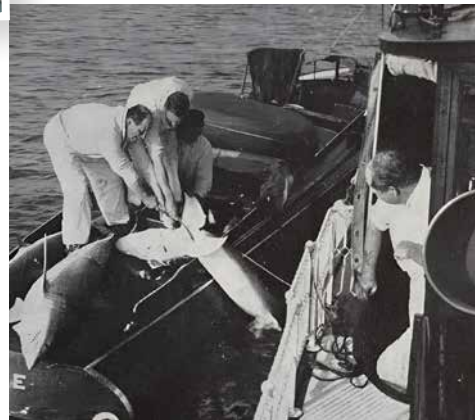
Op de speedboot vaart de Italiaanse monteur Berberino mee en de Hollandse matroos Jo met 'hoog-Haarlemmerdijs' accent, zo komen we te weten uit een artikel in *Trimvlak*, het Fokker bedrijfsblad, waarin luchtvaartjournalist Henri Hegener in 1963 schrijft over de watersportactiviteiten van Anthony. Als ze met de *Sonofa* met wat deining naar de jachthaven in Montauk scheuren, 'heb je geen droge draad meer aan je lichaam'. Voor gasten die bedanken voor deze 'zeekadettenpret' koopt Anthony een groter, zeewaardig schip, de *Yo-Ho-Ho II*, van de secretaris

van de Montauk Yacht Club. Maar hij heeft ook nog een aantal kleinere schepen om op de Hudson te varen, zoals de *Pirouette*. Henri Hegener arriveert samen met Fokker in de zomer van 1936 met de 80.000 ton metende oceaanstomer *Queen Mary* in New York. Hij schrijft: 'er kwam een motorjacht met de Hollandse vlag erop ons tegemoet varen, draaide bij en voer met de gigant mee.' Het bleek de goeie ouwe *Honey Moon* te zijn, 'het gastvrije jacht met zijn welvoorziene voorraad exquisite dranken en van die heel beste Hollandse sigaren, waarin nog geen papier verwerkt was'. De *Honey Moon* was jaren eerder omgedoopt tot *Helga*, de officiële voornaam van Anthony's tweede echtgenote, de Canadese actrice Violet Austman. 'Aan het stuur stond dezelfde schipper Lemstra, die jaren terug met deze boot de Hollandse wateren bevoer.' Met de *Helga* voeren ze van de pier van de Cunard Line naar Alpine aan de Hudson.



GENIAAL

Vanaf 1922 ontwikkelt Anthony Fokker zich in Amerika tot de grootste vliegtuigbouwer ter wereld met een aantal fabrieken. In 1929 zijn Fokkervliegtuigen in gebruik in dertig landen en bij 35 luchtvaartmaatschappijen is Fokker de standaard. De Fokker Aircraft Corporation of America heeft wereldwijd een belangrijk marktaandeel. In 1930 verkoopt Fokker 40 procent van het bedrijf aan General Motors voor, omgerekend naar nu 150 miljoen dollar. General Motors roemt Fokker in een advertentie als een genie. Maar er ontstaat al snel wrijving en onenigheid. Anthony verdwijnt uiteindelijk zowel in de VS als in Nederland meer op de achtergrond. De teruggang wordt nog versterkt door de crisis van de jaren dertig. Hij is meer dan schatrijk en krijgt tijd om van het leven te genieten en zich op de watersport te richten.



Haaienjacht

Anthony gaat regelmatig met zijn gasten het water op. Voor de kust vaart hij in een kudde walvissen, brutaal filmend, zich niet realiserend waarom de beroepsvissers op gepaste afstand blijven van de machtige beesten. Op de *Sonofa* is gelukkig wel aan veiligheid gedacht met een dwars op het dek liggende rubberboot, zwemvesten en een 'heleboel zware rubber ballons, als

boven: Anthony Fokker (r) op de speedboot *Sonofa*, goed voor 70 km/h.

(Bron foto: Aviodrome Lelystad)

midden: Anthony richt zijn harpoen op een haai op het voordek van de speedboot *Sonofa*.

(Bron: *Trimvlak*, het bedrijfsblad van Fokker, 1963)

onder: Anthony Fokker (r) op zijn vliegboot, ook wel luchtjacht genoemd. In Nederland ontwikkeld als de Fokker B.IV, in de VS te koop als type Fokker F-11

links: Anthony, zijn vriend Wim van Neyenhoff en Berberino op de *Sonofa*. De Deense kok Harry kijkt vanaf de *Helga* toe.

(Bron: *Trimvlak*, Bedrijfsblad Fokker, 1963)

reserve drijfvermogen. Men gaat op haaienjacht. Op de foto staat Anthony met een lange harpoen op het voordek van de *Sonofa*. Als zijn vriend Wim van Neyenhoff in gevecht met een haai overboord slaat, 'duikt Fokker in de 'cockpit', naar het scheen om een reddingsboei te pakken, maar hij kwam terug met zijn filmcamera en hij zegt: 'Wim en een haai op één plaatje, die foto ontbreekt nog aan mijn collectie', schrijft Henri Hegener.

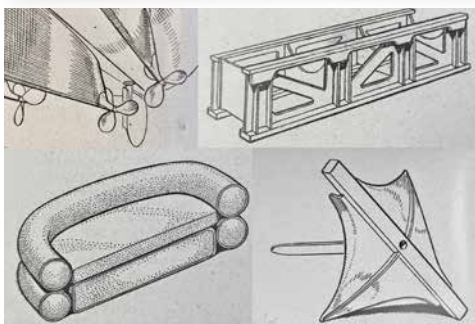


Het futuristische motorjacht *Q.E.D.* waarin Fokker meer investeerde dan in welk vliegtuig ooit

inzet: Illustratie op de uitnodiging van de doopplechtigheid voor de *Q.E.D.* op 20 juni 1938. Links de eigenaarsvlag van Fokker, rechts de vlag van de 'Koninklijke'

stuk gaat, prachtig, dan maken we het weer nieuw en sterker'. Het volgens Fokker te zware teakdek wordt van onderaf gedeeltelijk weggeboord. Wekenlang werk, door Anthony gevolgd vanuit een speciaal voor hem ingericht kantoor op de werf, waar hij eigen boekhouders, *engineers* en een secretaresse heeft aangesteld.

In Nederland werd in die periode het toepassen van watervast hechthout voor de Valkenklasse als revolutionair beschouwd. Bij de toepassing op het onderwaterschip van de *Q.E.D.* zijn de krachten met in totaal 2000 pk motorgeweld natuurlijk wel van een heel andere orde...



midden links: Fokker met Violet Austman, zijn tweede echtgenote en rechts: Jojo de Leuw, Anthony's laatste liefde. (Bron: Marc Dierikx)

midden rechts: De bemanning van de *Q.E.D.* met twee gasten. Tweede van links Anthony Fokker zelf. Er waren twee speciale monteurs aan boord voor de Wright vliegtuigmotoren. (Bron foto: Aviodrome Lelystad)

onder: Vier voorbeelden van innovaties op de *Q.E.D.*, met de klok mee: met multiplex gestroomlijnde schroefassen; een lichtgewicht multiplex motorfundatie (25 kg i.p.v. 450 kg/stuk); het anker in de vorm van het voorschip onder water; een deksofa die uitgeklapt kan worden tot reddingsvlot. (Bron: *Waterkampioen*, 1938)

Q.E.D.

Nadat de betrokkenheid bij zijn vliegtuigfabrieken grotendeels is afgelopen kan Anthony, meer dan schatrijk, zijn creativiteit vooral richten op de watersport. In 1937 begint hij met het ontwerp van een revolutionair motorjacht, gebaseerd op technieken uit de luchtvaart. Lengte 34 meter, 75 ton waterverplaatsing, een 800 pk 'Vimalert Packard' hoofdmotor midscheeps en twee 600 pk Wright Typhoon vliegtuigmotoren op de zijschroeven.

Omdat er door de buitenwacht kritisch wordt gekeken naar de innovaties kiest hij voor de bijzondere scheepsnaam *Q.E.D.*, de afkorting van de Latijnse spreuk '*Quod Erat Demonstrandum*' (Wat te bewijzen is). Enkele van de innovaties op de *Q.E.D.*: een stabilisatiesysteem, een optrekbaar roer om op hoge snelheid de weerstand te beperken, lichtgewicht motorfundatie van multiplex (met bakeliet als kleefstof). Ook het onderwaterschip wordt met multiplex gestroomlijnd. Tijdens de bouw eist Anthony nog extra aanpassingen om gewicht te besparen. Als de bouwers tegensputteren stelt Anthony ze gerust: 'als het

De *Q.E.D.* wordt te water gelaten op 20 juni 1938 op de werf Consolidated Shipbuilding Corporation in New York. Anthony's moeder (73) verricht de doop via een telefoonverbinding vanuit Nederland, in haar huis in Bergen.

Personeel

Anthony Fokker was zijn hele leven gewend aan veel personeel. Ook op zijn schepen was er altijd betaalde bemanning. Evert Lemstra (1874-1965) uit Zaandam is als kapitein twintig jaar bij hem in dienst geweest. Het transport van de *Honey Moon* naar de VS veranderde dat niet. Evert ging 'gewoon' mee met het transport naar Amerika. Kinderen en zijn vrouw volgden. Zoon Auke werkte daar in een Fokkerfabriek. In de winter ging Evert wel naar Nederland. Zo vertrok hij in november 1927 uit New York met de *Volendam*, tegelijk met Anthony's zus Toos. Evert 2e klasse, Toos 1e klasse, verschil moest er zijn. Op de *Q.E.D.* waren elf bemanningsleden actief, waaronder twee gespecialiseerde monteurs voor de Wright vliegtuigmotoren. Op de foto boven zien we de voltallige bemanning van het futuris-



NIET ALLEEN 'UPPER TEN'

Het siert Anthony Fokker dat hij ook belangstelling heeft voor minder gefortuneerde of beroemde relaties, zoals voor Hollandse zeezeilers die in New York aanmeren.

In 1928 is Jaap Schuttevaer (nazaat van de oprichter van de schipperskrant *Schuttevaer*) van plan om met een kleine reddingboot 'type Schuttevaer', gebouwd bij Scheepswerf Tans, naar Amerika te varen om de zeewaardigheid te bewijzen. De KLM is geïnteresseerd in deze 'notendop' als een mogelijk reddingsmiddel bij toekomstige trans-Atlantische vluchten. Anthony Fokker is ook betrokken en heeft zich bereid verklaard om de reddingboot in New York tegemoet te varen en interesse van de Amerikaanse pers te regelen. De reddingboot wordt na een dramatische tocht door een zeeschip opgepikt en naar New York gebracht. Anthony komt naar de haven, zorgt voor zakgeld en geeft het jongste bemanningslid Pieter Meijer een baan als hofmeester op zijn *Honey Moon*. In 1938 komt schipper Ko Kuyt (1878-1942) zeilend met zijn voormalige Noorse loodsboot

De Schuttevaer in de haven van Den Helder. (Bron: Regionaal Archief Alkmaar)

Fokker is op een meerpaal geklommen om de bemanning van de *Schuttevaer* in New York te begroeten. (Bron: *Algemeen Handelsblad* 20-4-1929)

rechts onder: De *Holland* tijdens een technische proefvaart. (Bron: Collectie J.G. Kuyt)

Holland in New York aan. Hij krijgt via het consulaat een uitnodiging om op 20 juni 1938 naar de doop van Anthony's motorschip *Q.E.D.* te gaan. Anthony heeft het te druk met de tweehonderd gasten, maar geeft aan Ko zijn telefoonnummer 'Nyac 840'. Zo komt er een vervolg. Anthony vindt het leuk om zich te ontfemen over de brodeloze schepelingen, concludeert Marc Dierikx in de Fokker-biografie *Een vervlogen leven*. De *Holland* van Kuyt wordt naar Anthony's woonplaats Nyac gesleept met de *Helga* en wordt op de scheepswerf nagekeken op kosten van Fokker, terwijl Ko Kuyt bij hem logeert. Het avontuurlijke verhaal van Kuyt spreekt hem bijzonder aan. Ze zijn immers allebei begonnen met een zelfgebouwde (zeil-)kano.



Anthony stelt Ko Kuyt voor om naar de Montauk Yacht Club te varen, waar Fokker de *Holland* heeft gefilmd vanaf zijn *Jo-Jo*. In de jachthaven konden eigenaren van de 'miljoen-dollar-jachten' eerst niet geloven dat Ko Kuyt met zo'n tobbe helemaal naar Holland terug zou gaan varen.

tische motorjacht samen met twee gasten. Geld speelt kennelijk geen enkele rol.

'Everyday another thrill'

Met de *Q.E.D.* wordt in 1939 een tocht van een maand langs de oostkust gemaakt tot aan Bar Harbor in Maine. De gasten uit Nederland stappen in New York met toestemming van de immigratiedienst rechtstreeks over van de oceaanstomer op de *Q.E.D.* die demonstratief langs zij ligt aangemeerd. 'Everyday another thrill' is Anthony's motto: 'kanoën, vissen, zwemmen, roeien, onderwaterexcursies met zijn duikklok, jagen op zeearenden, paardrijden en picknicken

op het strand en bezoeken aan de superjachten van Anthony's zeer welgestelde kennissenkring'. Anthony voorspelt dat de *Q.E.D.* binnen enkele jaren achterhaald zal zijn, doordat nieuwe technieken in de scheepvaart een toepassing krijgen. Het verhaal van Fokkers futuristische jacht krijgt echter een dramatische wending. Op 7 oktober 1939, nog geen anderhalf jaar na de doop, raakt de *Q.E.D.* op de Hudsonrivier in brand en zinkt. Anthony had het schip inclusief de vaste bemanning uitgeleend aan een bruidspaar. Bij de ramp komt een bemanningslid om het leven. Wat van de *Q.E.D.* rest is ruim een minuut aan filmbeeld te zien bij Getty Images.

De eerste schetsen voor een volgend project, een revolutionair zeiljacht, lagen in de *Q.E.D.* en gingen verloren. Maar Anthony is vast van plan het project uit te voeren en begint opnieuw te schetsen. In de volgende Spiegel lezen we hoe de topontwerper William Starling Burgess wordt ingeschakeld om voor Anthony zijn ultieme zeiljacht te ontwerpen.

Met dank aan Marc Dierikx, auteur van de biografie 'Anthony Fokker: een vervlogen leven'

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