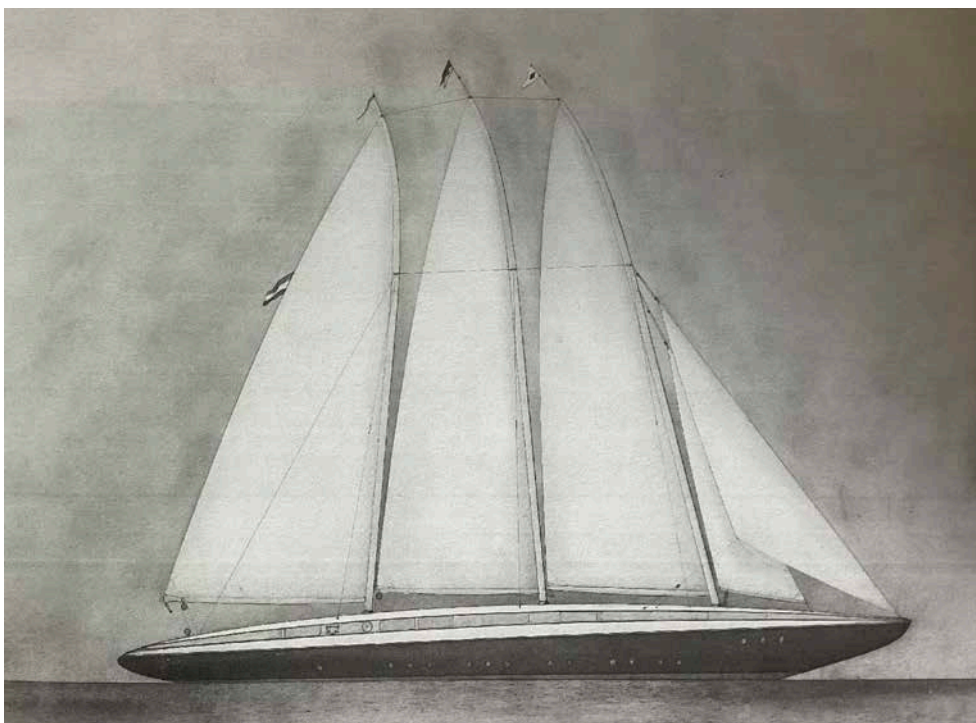




Anthony Fokker, luchtvaartpionier met passie voor de zeilsport, deel 4

In de vorige Spiegel zagen we dat Fokkers futuristische motorjacht *Q.E.D.* al na anderhalf jaar ten onder ging. Maar Anthony had plannen voor een futuristisch zeiljacht. Wat is er bekend over dit laatste project? Is er nog iets bewaard gebleven? En bestaan er blijvende herinneringen aan al die boten en jachten van de grote luchtvaartpionier? Door: **Simon Schermerhorn**

Na ruim vijftien jaar in de VS ziet Anthony Fokker zichzelf toch nog vooral als 'Dutchman'. Op de achterplecht van zijn jachten voert hij de Nederlandse KNZ&RV-vlag en op het achterschip van de *Q.E.D.* staat als thuishaven 'AMSTERDAM' en 'HOLLAND'.

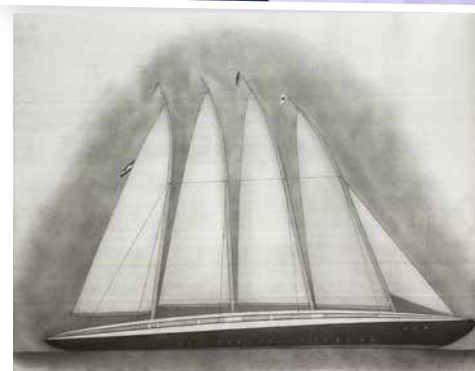
De *Haagsche Courant* van 9-10-1939 heeft uit betrouwbare bron vernomen dat 'De heer Fokker het plan heeft om in het voorjaar 1940 met de *Q.E.D.* naar Holland te komen. De vliegtuigmotoren op benzine wil hij daarom vervangen door dieselmotoren, fabricaat General Motors'. Maar door de brand op en het vergaan van de *Q.E.D.* gaan die plannen niet door.

Anthony heeft de zeeverkenner, betrokken bij het redden van de opvarenden van

de *Q.E.D.*, beloond. Ze krijgen een nieuwe motor voor hun schip en iedere scout krijgt een gesigeneerde biografie met de titel *The Flying Dutchman*. Als dank wordt hij erelid van de Yonkers Sea Scouts. Fokker koopt wel direct een vervangend motorjacht voor de *Q.E.D.*, genaamd *Vixen*.

Subliem zeiljacht

Al voor de ramp met de *Q.E.D.* was Anthony bezig met de ontwikkeling van een subliem zeiljacht. De ontwerpsschetsen waren helaas ten ondergegaan in het gezonken motorjacht. Maar Fokker is vastbesloten om het zeilschip te ontwikkelen onder het motto 'Luctor et Emergo': 'n Goed Nederlander geeft zich toch niet gauw gewonnen'. Hoe dit uitpakt valt te



linksboven: Motor Sailer for A.H.G. Fokker. Driemaster. Ontwerp W. Starling Burgess. (Bron: Mystic Seaport, Burgess-Wolff Collection)

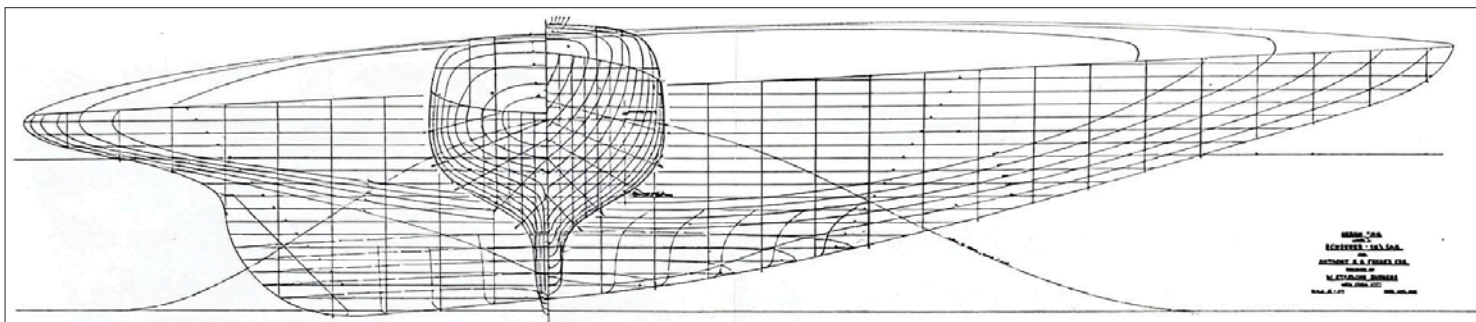
boven: Anthony Fokker, 'een ondeugend gezicht'

midden: De Motor Sailer als viermaster. Ontwerp W. Starling Burgess. (Bron: Mystic Seaport, Burgess-Wolff Collection)

onder: Lijnenplan met bijschrift 'Schooner 90% Sail for Anthony H.G. Fokker. W. Starling Burgess-New York'. (Bron: Biografie W. Starling Burgess)

lezen in een tijdschrift genaamd *World-War-I Aeroplanes* uit 1982.

In het artikel *'The Last Days of Anthony H.G. Fokker'* staat uitgebreide informatie uit een brief van de scheepsontwerper W. Starling Burgess (1878-1947). Hij is zeker niet de eerste



de beste, zoals in het kader valt te lezen. Starling Burgess wil zich aanbieden om Fokkers nieuwe zeilschip te ontwerpen. Dat is nogal ongebruikelijk en hij vindt het ook lastig, zo kort na de ondergang van de *Q.E.D.* Burgess realiseert zich dat de *Q.E.D.* net zo belangrijk was voor Fokker als het paard Silver voor 'The Lone Ranger' (toen een populair Amerikaans radio-hoorspel). Toch biedt hij Fokker met een brief zijn diensten aan.

Burgess schrijft: 'Een paar dagen later komt Fokker naar mijn kantoor. Een gedrongen figuur in een lange jas, kaal, een ondeugend gezicht en met een bijzondere parfümlucht. Het wordt al snel duidelijk dat we willen samenwerken, maar we draaien om de hoogte van het honorarium heen'.

Uiteindelijk worden ze het eens over duizend dollar voor enkele schetsen, maar binnen veertien dagen was de opdracht uitgebreid tot 25.000 dollar en spreken ze over een samenwerking bij de ontwikkeling van andere ideeën. Tony garandeert Starling een inkomen zolang ze beide leven. Dat komt goed uit, want de jachtontwerper 'hunkert' naar geld aan het einde van de crisisperiode.

Motor-sailer

De eerste bijeenkomst duurt tot in de avond en Anthony staat erop dat ze samen gaan dineren, inclusief Marjorie, de secretaresse van Starling Burgess. Tot verbazing van Burgess heeft Fokker in het dure restaurant totaal geen belangstelling voor de wijnkaart. Hij is geheelonthouder, maar komt wel in hogere

rechts: Het Fokker-logo bleef tot het einde gebaseerd op het handschrift van Anthony.

(Bron Foto/afbeelding: auteur)

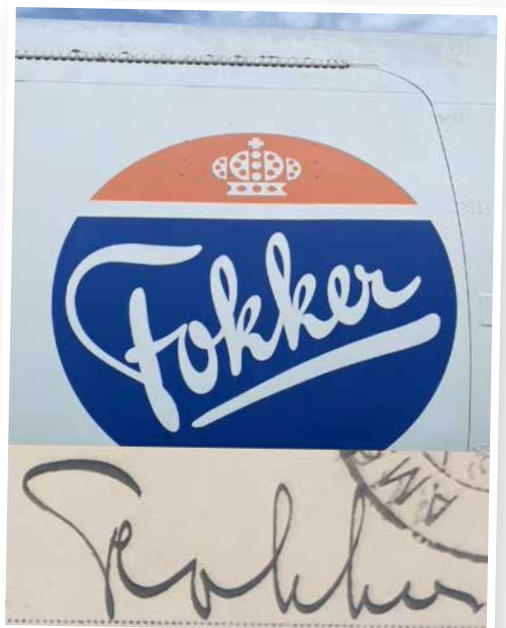
onder: In dure restaurants illustreerde Fokker zijn ideeën met tekeningen op het damasten tafellaken.

(Foto gemaakt met behulp van AI door auteur)

sferen door de uitwerking van zijn uitzonderlijke verhalen. Voordat de maaltijd is genuttigd heeft Fokker met een grafiet potlood het damasten tafelkleed volgetekend met illustraties van zijn ideeën. Het komt erop neer dat hij een ideale combinatie wil van een zeil- en motorschip: een motor-sailer, maar net zo goed zeilend als een honderd procent zeilschip. De zeilen moeten kunnen in- en uitrollen met een druk op de knop. De passagiersaccommodatie moet comfortabel en luxe worden.

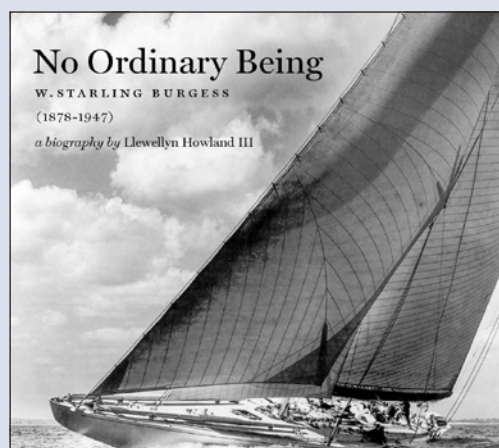
Aan de slag

Starling Burgess gaat aan de slag en beschrijft drie opties: Het eerste ontwerp is een prachtig gelijkende schoener (26,5 meter op de waterlijn) getuigd als driemaster. De romp is afgeleid van de J-klasse *Ranger*. Het schip is ook als viermaster getekend. Het tweede ontwerp is een schip (40 meter op de waterlijn) met beperkte tuigage en minder diepgang, maar wel met een midzwaard en motoren met een vermogen van niet minder dan 1000 pk voor een topsnelheid van 18 zeemijl/uur. Ontwerp drie is een combinatie van de eerste twee ontwerpen. Fokker is enthousiast. Ze spreken af dat de drie ontwerpen worden uitgewerkt



W. STARLING BURGESS (1878-1947)

William 'Starling' Burgess was een Amerikaanse jachtontwerper, vooral bekend vanwege de drie J-klassers die de America's Cup veroverden: *Enterprise* (1930), *Rainbow* (1934) en *Ranger* (1937). Hij was een zoon van Edward Burgess (1848-1891), ook een succesvolle jachtontwerper. Starling Burgess was vanaf 1908 tot 1917 een luchtvaartpionier: ontwerper, bouwer en vliegenier. Dat zorgde voor belangrijke raakvlakken met Anthony Fokker. Vanaf 1918 concentreerde Burgess zich met veel succes op het ontwerpen van schepen. In totaal heeft hij tweehonderd schepen ontworpen, van klein tot zeer groot. Diverse door Burgess ontworpen schepen zijn legendarisch. Zijn veelzijdigheid komt ook tot uiting in zijn werk als dichter en zijn mogelijk aandeel in het ontwerp van het lettertype Times New Roman. Ook privé was Starling Burgess spraakmakend door vijf huwelijken, een faillissement door ontbrekend zakelijk inzicht, en een overwonnen verslaving aan



links: Omslagfoto van de biografie van W. Starling Burgess met foto van de J-klasse *Ranger*, winnaar van de America's Cup in 1937. (Foto: Mystic Seaport, Rosenfeld Collection) • rechts: Starling Burgess in zijn kantoor in 1933. (Bron: Biografie 'No Ordinary Being')



heroïne na een medisch traject. Het leven en werk van W. Starling Burgess is beschreven door Llewellyn Howland III (1937-2019) in de biografie *No Ordinary Being* (2015)

W. Starling Burgess en zijn succesvolle ontwerpen verdienen en krijgen speciale aandacht in een volgende Spiegel der Zeilvaart.



linksboven: In 1939 beschikt Fokker over de 16-voets *Pirouette* bij zijn huis in Nyack aan de Hudson. Ontwerp: W. Starling Burgess. Het wordt beschouwd als de allereerste open boot van aluminium. (Bron: Biografie 'No Ordinary Being', ingekleurd door auteur)

rechtsboven: Anthony in zijn element. Zo'n racebootje gaf dezelfde kick als zijn eerste vliegavonturen. (Foto waarschijnlijk gemaakt in de VS, datering onbekend)

links: *Swiftsure Commodore*, ontwerp Philip Rhodes, werd vanaf 1961 gebouwd in de Fokkervestiging Aviodiepen. (Bron foto: G.L.W. Oppenheim)

vliegtuig, gemaakt van vast materiaal waar de passagiers in kunnen zitten. Al te woeste ideeën van Fokker weet Burgess te relativiseren.

'Breaking News'

De Fokker-Burgess-samenwerking is echter van korte duur. Ongeveer tien weken na de eerste ontmoeting overlijdt Anthony Fokker op 23 december 1939 na een ogenschijnlijk onschuldige medische behandeling. Nadat Starling Burgess het als 'breaking news' op de radio uitgezonden bericht hoort over het overlijden van Anthony Fokker, schrijft hij: 'Ik kan je niet vertellen hoe plezierig het was om met deze man te werken... Ik heb me qua creatief begrip met niemand anders zo verbonden gevoeld. We vulden elkaar op een buitengewone manier aan. Hij was geen technicus, maar zat boordevol ideeën. Het is een vreselijk verlies voor mij! Door die paar maanden vriendschap en samenwerking beschouw ik hem als een vriend voor het leven. Zijn waardering voor ons werk is een troost, maar de gedachte dat de ontwerpen voor het zeiljacht nu levenloos, als doodgeboren kinderen, op

onze tafels liggen is extra bitter.'

Voor dit artikel begint dan een zoektocht naar ontwerptekeningen van Fokkers futuristische zeiljacht. Het archief van W. Starling Burgess is ondergebracht bij het Mystic Seaport Museum in de VS. Er komt wel informatie boven tafel, maar helaas geen afbeeldingen. Hoe krijgen we dan toch een goede indruk van Anthony's zeilende droomjacht? Als Fokker anno 2024 een ontwerper ging kiezen zou hij waarschijnlijk bij Gerard Dijkstra uitkomen. Een directe link tussen de twee topontwerpers en 'innovators' is de Super-J-klasse *Ranger*: in 1936 ontworpen door Starling Burgess, terwijl Dykstra Naval Architects (DNA) in 1999 een uitgebreid refit-ontwerp maakte voor de in Denemarken gebouwde *Ranger* replica. En in het uitgebreide portfolio van Dykstra Naval Architects staan enkele exemplaren die heel goed in aanmerking zouden komen voor

WUNDERSCHÖNE 75M²

De schepen van Fokker zijn vrijwel allemaal verdwenen: zijn (zelfgebouwde) kano, zijn schepen *Fok I t/m V*, *Puschka*, *Hana*, *Vliegfolk*, *Catch Me*, *Helga* (ex-Honey Moon), *Puzzle*, *Sonofa*, *JoJo*, *Q.E.D.* en *Vixen*. De 75 m²-kruiser *Tetta*, die Anthony in 1919 meenam uit Duitsland bestaat nog wel. Na diverse eigenaren, zoals de Koninklijke Marine Jacht Club (KMJC) van 1925 tot 1957, stond deze 75m² jarenlang onbeschermd buiten in Amsterdam. Het schip heet nu *Astrea* en is niet lang geleden in zeer slechte conditie naar een loods in Duitsland gebracht. Het staat te wachten op iemand met 'Interesse, dieses wunderschöne Schiff zu retten'.

Anthony's droomjacht, zoals *Maltese Falcon*, *Lotus* en *Sea Eagle*. (Zie kader)

Gebaseerd op Ranger

Dan komen er gelukkig toch twee ontwerp-schetsen en een lijnenplan van Fokkers zeiljacht boven water. In de biografie *No Ordinary Being*, W. Starling Burgess van auteur Llewellyn Howard III zijn vijf pagina's gewijd aan de samenwerking met Fokker. Zowel de drie- als de viermaster staan paginagroot afgebeeld. Gerard Dijkstra bestudeert de afbeeldingen en ziet de details: de gekromde masten die werden toegepast om een gunstige zeilstand 'aandewind' te realiseren zoals bij de Schrenkruisers. De tuigage doet hem ook denken aan het droomschip dat de innovatieve scheepsontwerper Uffa Fox (1898-1972) heeft beschreven. De vorm van de romp lijkt ook wel op de *Lotus*. Dijkstra kan zich voorstellen dat de romp is gebaseerd op de Super-J-klasse *Ranger*, die twee jaar voor dit ontwerp in 1937 de America's Cup heeft gewonnen. Met dit lijnenplan kun je goed zeilen en er is weinig motorvermogen nodig. Bij zwaardere motoren is dit lijnenplan niet effectief. Maar hij is niet enthousiast over de optie als viermaster: de vierde mast doet aandewind niet veel of werkt zelfs averechts. De afbeeldingen zijn duidelijk uit het concept/schets stadium. Op het gebied van het ontwerp van de tuigage is er nog veel uitwerking nodig.

We kunnen alleen gissen wat een jarenlange samenwerking Fokker-Burgess met Anthony's vrijwel onbeperkt budget had kunnen opleveren. Het heeft niet zo mogen zijn. Na 49 kalenderjaren kwam er een einde aan het leven van Anthony Fokker. Maar als je zijn biografie leest, heeft hij geleefd en gepresteerd alsof hij 80 is geworden, volop gebruik makend van zijn brede scala aan talenten en eigenschappen.

Epiloog

Nadat Anthony in 1939 is overleden blijft zijn naam nog lang in beeld door de 'Koninklijke' Fokkerfabrieken in Nederland. De binding met de zeilsport krijgt ook een vervolg. Bij Fokker begint men al in 1949 met de toepassing van 'gewapend' polyester in vliegtuigonderdelen. Deze *know-how* wordt door de Fokker-vestiging Aviodiepen in 1961 ook gebruikt voor jachtbouw. In samenwerking met de Amsterdamsche Scheepswerf G. De Vries Lentsch Jr. worden de polyester Swiftsure kajuitzeiljachten gebouwd, een ontwerp van Philip Rhodes. De 'Fokker-De Vries Lentsch Handelmaatschappij' wordt opgericht, om de zeiljachten vooral in de VS te verkopen. De Fokker-vliegtuigfabrieken blijven in



OVEREENKOMSTIGE MOTORSAILERS

Gerard Dijkstra zelf ziet ook wel overeenkomsten in de ideeën achter Anthony's zeiljacht en de ontwerpen van *Maltese Falcon*, *Lotus* en *Sea Eagle* uit het portfolio van Dykstra Naval Architects (DNA). Gerard legt uit: 'De *Maltese Falcon* is in feite ook een motorsailer. Door de slanke romp vaart het schip ook uitstekend en energiezuinig op de motor. Opdrachtgever Tom Perkins was net als Anthony Fokker zeer geïnteresseerd in technische innovatie en durfde het aan om vier jaar te investeren in de ontwikkeling van de Dynarig-tuigage'. Tom Perkins schrijft zelf (in dit verband heel toepasselijk) over de revolutionaire tuigage: 'Het was alsof de luchtvaartpioniers, de 'Wright-brothers' hadden gezegd "Laten we al die eerste vliegtuigen overslaan en gelijk een 747 Jet ontwikkelen".' Het contact tussen Gerard Dijkstra en Tom Perkins was ook vergelijkbaar

Maltese Falcon, qua concept vergelijkbaar met Anthony's droom. De Dynarig-tuigage sluit aan bij de idee van Fokker en Burgess dat het dwarstuig nog lang niet uitontwikkeld was. (Bron foto: Dykstra Naval Architects)

met de uitstekende relatie tussen Starling Burgess en Anthony Fokker. Ook de driemastschoener *Sea Eagle* is een prachtig voorbeeld, met meer traditionele tuigage, dat qua concept van de tekentafel van Starling Burgess had kunnen komen. De Dynarig-tuigage van de *Maltese Falcon* sluit aan bij het idee van Burgess en Fokker, zestig jaar eerder, dat de ontwikkeling van dwarsgetuigde schepen een verdere ontwikkeling verdiende. Dynarig is een idee uit de jaren zestig, dat door Dykstra Naval Architects operationeel is gemaakt in 2006. De zeilen kunnen ingenieus in de mast verdwijnen na een druk op de knop. De stand van de zeilen wordt geregeld door een draaibare mast.

Nederland bestaan tot het faillissement in 1969. Tot en met het einde is het Fokker-logo gebaseerd op Anthony's handschrift. Met de bekende types Fokker Friendship (later Fokker 50) en Fokker Fellowship (later Fokker 100) wordt nog wel gevlogen, maar ze worden langzamerhand zeldzaam. In het Aviodrome zijn meerdere Fokker vliegtuigen te bewonderen: van Anthony's eerste type *Spin*, tot en met de laatste, de Fokker 100. Van de zeer succesvolle Fokker Friendship staan er zelfs twee exemplaren, waarvan het NLM-toestel met de naam *Anthony H.G. Fokker*.

Na de ondergang van de vliegtuigfabriek Fokker zijn enkele bedrijfsonderdelen blijven bestaan. Zo stond recent bij het afscheid van de F16 op een gepimpte versie: 'Assembled by

Fokker'. Anthony Fokker leeft ook voort in meer dan tien straatnamen, van Amsterdam tot Zwolle. De film over Anthony Fokker uit 1957 was geen succes, maar de tv-serie 'Vliegende Hollanders' over Anthony Fokker en Albert Plesman is nog te zien bij Videoland. Zijn werk en leven is nauwkeurig beschreven in de biografieën *Dwarswind* en *Een vervlogen leven* van auteur Marc Dierikx. Met deze vierdelige serie is daar het resultaat van onderzoek naar zijn passie voor de water- en zeilsport aan toegevoegd.

Aanvullende informatie en foto's:

www.moente.nl/fokker

Reacties graag naar:

s.schermerhorn@planet.nl 