

**CHRIS HOUTMAN**

NAAR HET SCENARIO VAN WINCHESTER MCFLY EN THOMAS VAN DER REE

**= VLIEGENDE =**  
**HOLLANDERS**

PIONIERS VAN DE NEDERLANDSE LUCHTVAART



HISTORISCHE ROMAN

## Proloog

*Anthony Fokker werd geboren op 6 april 1890 in Blitar op Java. Hij was de zoon van Herman Fokker, planter uit een welgesteld kooplieden- en redersgeslacht dat oorspronkelijk uit Zeeland stamde. Anthony's moeder was Anna Fokker-Diemont, een achternicht van Herman die maar liefst zestien jaar jonger was dan haar echtgenoot.*



*Toos en Tonnie Fokker als kind in een riksja, Singapore, 1894*

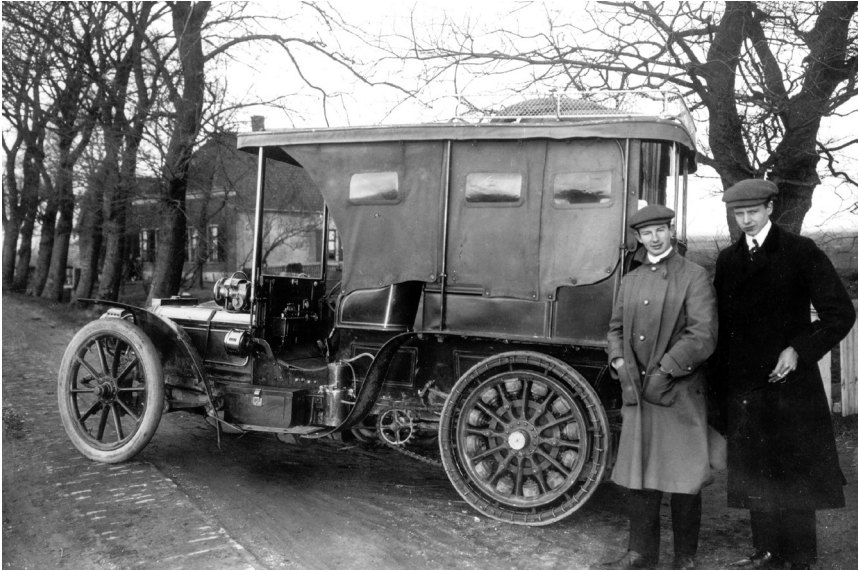
*De kleine Tonnie, zoals hij werd genoemd, was het tweede kind, nadat in 1889 al een dochter was geboren, genaamd Catharina, die onder de roepnaam Toos door het leven ging. Tot 1894 woonde het gezin in Njoenjoer op Java, maar na jaren van tegenvallende koffieogsten besloten Herman en Anna Fokker om Nederlands-Indië te verlaten en zich te vestigen in Haarlem. Ondanks de verliezen die ze moesten nemen, waren ze in goeden doen, mede dankzij een ruime erfenis die Herman enkele jaren daarvoor ten deel was gevallen.*

*Heel anders was het milieu waarin Albert Plesman op 7 september 1889 werd geboren. Hij was het zevende kind van Jan Plesman en Heintje Plesman-van Wessel. Vader Plesman was brood- en eierhandelaar, het gezin woonde in een bescheiden huis in de Haagse Balistraat. De Plesmannen waren Nederlands-hervormd en leidden een godsvruchtig, ingetogen bestaan. Een belangrijke handicap die de kleine Albert moest overwinnen was zijn spraakgebrek, want in zijn vroege jeugd stotterde hij behoorlijk. Misschien dat zijn frustratie hierover hem soms te veel werd, want uit zijn jonge jaren is ook van hem bekend dat hij een driftig karakter had en niet bepaald wegliep als er op straat gevochten werd. Een tragische gebeurtenis in Alberts leven was de dood van zijn moeder, hij was dertien toen ze overleed.*

*Wat Fokker en Plesman gemeen hadden, was het feit dat beiden bepaald geen uitblinkers waren op school, alhoewel Albert wel goed was in rekenen en wiskunde. De schooltijd van Anthony laat zich kenmerken door absolute ledigheid en desinteresse. Zijn gedrag en rapportcijfers waren in negatieve zin opzienbarend. In de tweede klas van hbs-b had hij maar liefst zes onvoldoendes, hij werd regelmatig de klas uit gestuurd en was een kei in het bedenken van smoezen als hij wilde spijbelen. Het dieptepunt bereikte hij in 4 hbs, toen hij zelfs tien onvoldoendes wist te scoren en bleef zitten. In december 1908, terwijl hij voor de tweede keer in de vierde klas zat, besloot Herman Fokker zijn zoon van school te halen. Anthony stortte zich de rest van het jaar op zijn grote liefde: de watersport. Hij was een actief lid van de Haarlemse Roei- en Zeilvereniging Het Spaarne, waar hij bekendstond onder de bijnaam Fokkie en bij verschillende wedstrijden in de prijzen viel. Zo slecht als hij was op school, zo behendig bleek hij te zijn als knutselaar en amateuruitvinder. Samen met zijn jeugdvriend Frits Cremer, even-*



eens van gegoeden huize, ontwikkelde Fokker een autoband die niet lek kon gaan. Zelfs vader Herman geloofde erin en legde het geld voor de patentaanvraag op tafel, maar helaas bleek dat een soortgelijke uitvinding kort daarvoor al in Frankrijk met een octrooi was gehonoreerd. In 1920 moest Fokker in het bedompte vestingstadje Naarden opkomen voor zijn nummer. Na maanden van het simuleren van allerlei lichamelijke kwalen werd hij uiteindelijk afgekeurd en kon hij de militaire dienst verlaten.



*Anthony Fokker (links) en Frits Cremer poserend bij een auto met de door hen ontwikkelde banden die niet lek konden raken.*

Albert Plesman ging ook in het leger, maar deed dat vrijwillig. In 1909 belandde op de Alkmaarse Cadettenschool. Hij had gehoopt ingeloot te worden voor het Indische leger, maar helaas: het werd de Nederlandse wapenrok en dus vervolgde hij zijn opleiding aan de Koninklijke Militaire Academie in Breda.

Wat het leven van de jonge Plesman radicaal veranderde, was een gebeurtenis die in de zomer van 1909 plaatsvond. Hij heeft het zelf misschien wel het mooiste onder woorden gebracht:

‘Op een prachtige zomeravond zag ik, terwijl de zon laag aan de kim stond, een grote vogel in de lucht, waarvan ik begreep dat het een vliegtuig moest zijn. Ik kon m’n gevoelens van enthousiasme nauwelijks beheersen, toen ik me op hetzelfde ogenblik realiseerde, dat zich daar hoog in de lucht een mens in een machine voortbewoog. Een machine, die door hem zelf naar willekeur kon worden bestuurd. (...) Het schouwspel maakte een diepe indruk op me.<sup>1</sup>

*De eerste ervaringen van Anthony Fokker met de vliegerij in Nederland dateert uit diezelfde periode, waarschijnlijk van 29 juni 1909, toen hij in het Haarlems Dagblad<sup>2</sup> een verslag las van het eerste vliegtuig dat ooit vanaf Nederlandse bodem was opgestegen. Het betrof een demonstratievlucht van de Franse luchtvaartpionier de graaf de Lambert, die op uitnodiging van de Brabantse suikerfabrikant Sybrand Heerma van Voss naar Etten-Leur was afgereisd ter opluistering van het veertigjarig bestaan van de plaatselijke suikerfabriek. Op zondag 28 juni vond het spektakel plaats, waarover in alle dagbladen in Nederland een dag later werd bericht. Anthony Fokker zal waarschijnlijk de volgende passages hebben gelezen:*

‘Ook binnen onze landpalen is thans door een menselijk wezen met behulp van mechanische kracht een tocht door het luchtruim volbracht. (...) De vliegmachine (...) bestaat uit een geraamte van hout, overtrokken met geolied linnen. De beide schroeven maken 1700 slagen in de minuut. De luchtreiziger of luchtreizigers nemen plaats op een tweetal stoeltjes, naast elkander, die van de pooten zijn ontdaan. Het geheele toestel weegt 600 k.G. De Lambert (de vlieger) is een blonde, tengere jongeling met een gebruind gelaat van zeer ernstige uitdrukking. Na lang wachten verklaarde hij zich, hoewel de wind zeer ongunstig was, kalm tot vliegen bereid. Zijn hals zou hij toch eens breken en of dat van daag of morgen geschiedde was hem hetzelfde. (...) Tien minuten voor half negen. De Lambert trekt de klep van zijn pet omlaag en neemt op een der stoeltjes met de afgezaagde pooten van zijn machine plaats. De regen viel bij stroommen. Pang. Daar valt het gewicht. De machine glijdt vooruit. Welk een magnifiek schouwspel. Aan het einde van de rail is hij ongeveer een ½ meter opgevlagen. De weinige aanwezigen worden enthousiast. Statisch beweegt de machine zich dan naar het zuiden. Ze keert.

Men juicht den koenen reiziger toe. De machine gaat achter den hangar om, vliegt weer naar het zuiden. Daar ziet men ze onverwacht dalen, naar schatting op 1 к.м. van de plaats van opstijging. De vlucht heeft 4 minuten geduurd.’

*Ook Albert Plesman zal over deze eerste vlucht, die uiteindelijk een hoogte bereikte van enkele tientallen meters, hebben gelezen. Misschien in Het Volk, het dagblad van de arbeidersbeweging waarvan een enthousiaste verslaggever zich afvroeg of hij wel bij deze vliegdemostratie in Etten-Leur aanwezig moest zijn:*

‘Wel wis en zeker. (...) Want de vliegmachine is voorbestemd om binnen korter of langer tijd een ware revolutie te brengen in het verkeer. Voor haar bestaan geen grenzen en ‘verboden toegangen’. Zij zal eenmaal de menschheid maken tot één groot geheel. En daarom moest één onzer redactie dat historische moment meebelevén.’<sup>3</sup>

*Vanaf 1909 experimenteerde Fokker op zolder met schaalmodellen van vliegtuigjes die hij uit het raam gooide om te zien hoe ze zich in de lucht zouden gedragen. De technische kennis die was vereist om een vliegma-chine te bouwen ontbrak hem, sowieso was er op de hele wereld slechts een beperkt aantal mensen die over deze vaardigheden beschikten, maar het fascineerde hem mateloos.*

*Om hem toch een schoolopleiding te laten volgen, werd Anthony door zijn vader in 1910 naar het Rheinisches Technikum in Bingen gestuurd voor een automobiëlchauffeurscursus. Dat je hiervoor technische kennis nodig had, lag besloten in het feit dat er geen garages waren en de chauffeurs in staat moesten zijn om zelf de reparaties aan hun voertuigen uit te voeren. Datzelfde principe gold overigens ook voor de aviateurs van het eerste uur. De cursus in Bingen was geen succes, hetgeen ertoe leidde dat Fokker overstapte naar de Automobil-Fachschule in Aschaffenburg, zestig kilometer ten oosten van Mainz. Hier was men in oktober 1909 begonnen met een Fachschule für Flugwesen. Het was niet de allerbeste cursus die er bestond, het hele traject duurde niet langer dan enkele weken waarin men werd onderwezen in de basisprincipes van de vliegtuigbouw en de cursisten uiteindelijk zelfstandig een toestel in elkaar moesten schroeven. Door onvoorziene omstandigheden werd de opleiding al*

*binnen enkele weken na aanvang gestopt, waarna Fokker, met financiële steun van zijn vader de onderdelen van het vliegtuig waaraan tijdens de lessen was gewerkt, overnam en met enkele andere jonge aviateurs een poging waagde om het toestel af te bouwen en vliegklaar te maken. In januari 1911 was het zover, Fokker maakte zijn eerste tocht als aankomend piloot. Hij kwam niet ver, enkele tientallen meters slechts, maar hij was losgekomen van de grond en in die tijd waren er nog maar weinig mensen die hem dat konden nazeggen. Fokker bleef net zo lang aan zijn toestel sleutelen totdat hij op 16 mei in dit eigenhandig geknutseld vliegtuig mocht opgaan voor zijn officiële pilotenbrevet. Hij was in Duitsland de 88ste man die dit felbegeerde papiertje wist te behalen.*

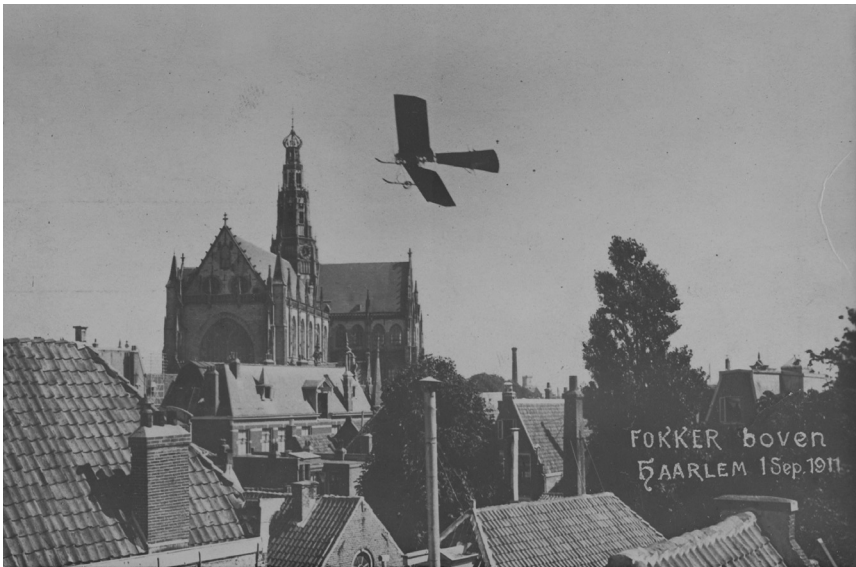
*In augustus 1911 werd Plesman beëdigd tot tweede luitenant en kwam hij terecht bij de infanterie in Amersfoort. Na als officier ingedeeld te zijn geweest bij de wielrijders bezocht hij in 1915 Vliegkamp Soesterberg, alwaar hij met ene luitenant Versteegh mee mocht vliegen in een Farman. F.20. Er bestaat een aardig verslag van deze piloot die werd verzocht om de jonge luitenant Plesman kennis te laten maken met de vliegerij.*



*Eerste luitenant-vlieger Albert Plesman (1917)*

‘Het was op een bewolkte, winderige namiddag in oktober 1915, dat ik werd voorgesteld aan een zekere luitenant Plesman. De commandant verzocht me deze officier voor een vlucht boven het terrein mee

te nemen. De luitenant had namelijk het plan zich voor de vliegerij op te geven. Eigenlijk had ik voor die dag m'n bekomst van vliegen. Ik kwam van Vlissingen en had de hele weg moeten "roeien" om het toestel enigszins recht te houden. Ik had het koud; de Farmans, waarin je in de open lucht zat, waren namelijk meer op menselijk uithoudingsvermogen dan op comfort gebouwd. Ik maakte dus uitvluchten: geen gunstig weer voor een eerste vlucht, niet voldoende benzine en olie. Niets hielp. Het benzinevat op wielen plus handpomp stonden al klaar en men was al bezig wonderolie uit de kannen in de olietank te mikken. (...) Tenslotte was de boel voor elkaar. De passagier werd met veel aanwijzingen, waar hij wel, en waar hij niet zijn voeten mocht zetten in de zitplaats gecoached, het twee centimeter brede leren riempje op maat en met de bierflessluiting over de dijbenen gesespt. De motor aangemept, de mecaniciens onder de staartbuizen verdwenen, blokken weg, een beetje rollen, klaar voor de start en voor de vlucht!' 4



*Fokker in de Spin vliendend boven Haarlem (1911)*

*Fokkers eerste grote moment als aviateur in Nederland vond enkele maanden daarvoor plaats, op Koninginnedag 31 augustus 1911 in Haarlem, toen hij met zijn eigen toestel de Spin op uitnodiging van het*



*Oranjecomité de feestelijkheden luister bij mocht zetten door een vlieg-demonstratie te verzorgen. Het maakte van hem in één klap een bekende Nederlander en wat vooral ook belangrijk was: zijn ouders waren apetrots, hetgeen de kans op de financiële steun die hij van zijn vader nodig had om zijn vliegersdromen te verwezenlijken aanmerkelijk vergrootte. Zeker toen hij de dag erna, op 1 september, de show stal door een rondje om de Grote Kerk van Haarlem te vliegen, op een hoogte van vierhonderd meter! Fokker maakte indruk, getuige het volgende commentaar dat een plaatselijke journalist in de krant schreef:*

*‘Fokkers monoplane drijft kalm voort in de lucht, maakt geen onzekere zijwaartse hobbelingen. Merkwaardig is na het nemen van een bocht, waarin het toestel sterk overhelde, dat de breede vleugels als ’t ware met een korten schok weer in hunne horizontale positie komen. Dit toestel is buitengewoon stabiel. Fokker zelf heeft z’n machine volledig in zijn macht. Hij is zeker van zijn zaak, doet niet onnoodig waaghalzerig zoals bv Legagneux met zijn gevaarlijke acrobatische toeren, maar toont duidelijk zijn meesterschap over zijn toestel dat hij kalm met één hand bestuurt, met de andere telkens het publiek toewuivend.’<sup>5</sup>*

*Fokker vestigde zich in Duitsland en begon een goedlopende vliegtuig-fabriek in het Noord-Duitse Schwerin in het hertogdom Mecklenburg. Hij bouwde succesvolle gevechtstoestellen die hij leverde aan de Duitse luchtmacht, met als noviteit een synchronisatie tussen de ronddraaiende propellers van het vliegtuig en het mitrailleurvuur dat daar pal tussendoor moest worden afgevuurd, zonder de propellers te raken. Het was een superieure techniek die heel wat geallieerde vliegers het leven kostte. Na de Grote Oorlog stortte het Duitse keizerrijk als een kaartenhuis in elkaar. De geallieerden legden Duitsland zware sancties op, waaronder het overdragen van al hun militaire materieel en voertuigen, waartoe ook de enorme vloot aan gevechtsvliegtuigen behoorde die ze tijdens de oorlog van Fokker hadden gekocht evenals de vele honderden toestellen die in de fabriek in Schwerin nog klaarstonden. In februari 1919 probeerde de steenrijke, inmiddels tot Duitser genationaliseerde Fokker samen met zijn verloofde Tetta von Morgen Duitsland uit te komen. De vraag was niet alleen of de vluchtpoging wel veilig was,*

*maar ook hoeveel van zijn kapitaal en goederen hij over de grens kon smokkelen...*

\*



*Het beruchte Fokker D.VII-gevechtsvliegtuig, superieur aan de geallieerde toestellen tijdens de Grote Oorlog. Hermann Göring maakte in deze jager furore als gevechtspiloot, voordat hij na de ineenstorting van het Duitse keizerrijk testvlieger werd bij Fokker.*