

ANTHONY FOKKER



**EEN DOCUMENTAIRE
VAN AB GIETELINK**

CHRONOLOGIE ANTHONY FOKKER

ONTWIKKELINGSFASE (1890-1924)

- 1890 Anthony Herman Gerardus wordt geboren op 6 April geboren als planterszoon in Blitar op Java, Nederlands-Indie
- 1894 Jongensjaren in Haarlem.
- 1908 Anthony verlaat voortijdig de HBS.
Eerste uitvinding. 'De autoband die niet lek kon'.
- 1910 Student bij het Technikum vliegtuigbouwkunde in Mainz
- 1911 Eerste Spin gebouwd met de Duitse luitenant von Daum.
- 1911 Koninginnedag 31 Aug. Vliegpresentatie met de Spin in Haarlem.
- 1912 Oprichting Fokker Aeroplanbau vliegveld Johannisthal, Berlijn
- 1912 Relatie met de Russische pilote Ljuba Galanschikoff
- 1913 Oprichting Fokker Flugzeug Werke in Schwerin, Noord-Duitsland

1E WERELDOORLOG IN DUITSLAND (1914-1918)

- 1914 28 Juli. Begin van 'De Groote Oorlog'.
- 1915 Fokker ontwikkelt de Mitrailleur synchronisator
Fokker wordt gedwongen genaturaliseerd tot Duitser.
- 1918 Fokker ontwikkelt het superieure jachtvliegtuig de DVII
- 1918 Op 21 April wordt Manfred von Richthoven dodelijk getroffen door een Canadese mitrailleur. De 'Rode baron' vloog vaak een Fokker 3-dekker en stond bovenaan de wereldranglijst met 80 overwinningen.
- 1918 Einde van de 1e Wereldoorlog, revolutie in Duitsland en gevangenschap in Schwerin.

DE NEDERLANDSE VLIEGTUIGENFABRIEK, FOKKER (1919-1996)

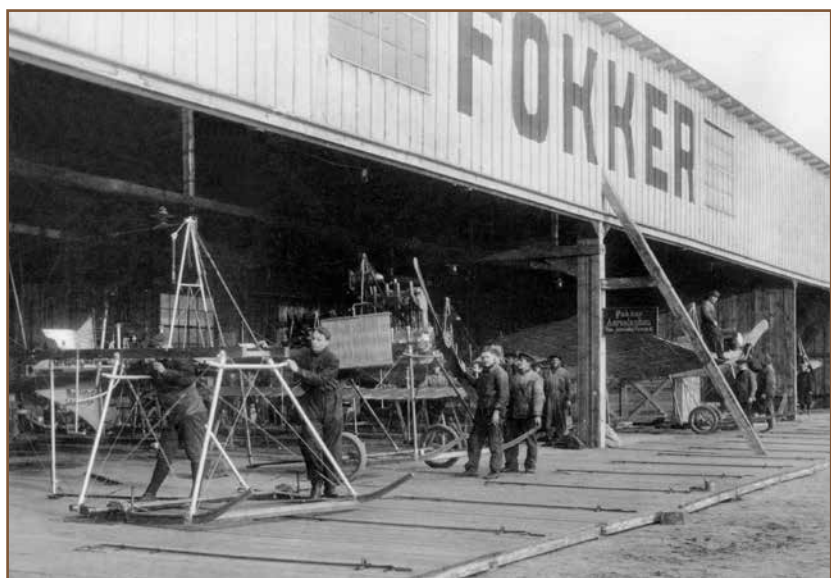
- 1919 Fokker vlucht uit Duitsland en smokkelt met hulp van zijn chef planning Heinrich Mahn honderden vliegtuigen en motoren van Schwerin naar Amsterdam.
- 1919 Anthony geeft succesvolle presentaties op de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam (ELTA). In 6 weken komen er een half miljoen bezoekers
- 1919 Oprichting van de 'Nederlandsche Vliegtuigen Fabriek Fokker' op ELTA-terrein in Amsterdam-Noord. Het bedrijf zal daar tot in de jaren 50 duizenden civiele vliegtuigen van tientallen typen bouwen.

- 1919 Anthony huwt de Duitse generaalsdochter Sofie von Morgen in Haarlem
- 1921 Bezoek aan de Salon Aeronautique, Parijs
- 1924 Koninklijk bezoek Fokker-fabrieken in Amsterdam-Noord
- 1924 1e vlucht Amsterdam-Batavia met een F VII

AMERIKA, ONBEGRENSEDE MOGELIJKHEDEN (1922-1939)

- 1922 Start met de oprichting van Fokker Aircraft in Amerika
- 1925 Anthony Fokker emigreert naar New York
- 1926 Byrds' 1e Noordpool vlucht met een 3-motorige Fokker
- 1927 Fokker Aircraft Corporation heeft 3 fabrieken en ontwikkelt de F32. Grootste vliegtuigbouwer ter wereld
- 1927 Charles Lindbergh maakt zijn eerste Trans Atlantische solovlucht.
- 1929 Zelfmoord van zijn Amerikaanse vrouw Violet Fokker.
- 1929 24 Oktober. Crisis op Wallstreet. Val Fokker-aandelen.
- 1930 Anthony en Ljuba ontmoeten elkaar op Roosevelt Field, New York
- 1934 Fokker gaat Amerikaanse Douglas (DCs) vliegtuigen in licentie verkopen.
- 1936 25 jarig Jubileum Anthony Fokker op Schiphol
- 1937 1e aandelen 'Nederlandsche Vliegtuigen Fabriek Fokker
- 1939 23 December. Anthony Fokker sterft in New York aan hersenvliesontsteking
- 1940 2 Februari Begrafenis Westerveld, Haarlem





Voorwoord

HOE BOUWEN WIJ EEN FOKKERPROJECT?

Anthony Fokker stond al bijna tien jaar op mijn lijst van te realiseren theaterproducties en documentaires. Het verhaal van de jongen die wilde vliegen, zijn eigen vliegtuig bouwde en rond de St. Bavokerk in Haarlem vloog, appelleerde bij mij aan een diep romantisch gevoel van verbeeldingsvol ondernemerschap. Natuurlijk een ondernemerschap in een rauw ongereguleerd kapitalisme, dat bovendien verstrengeld was met een expanderend militair-industrieel complex. Dat leverde interessante morele vragen op. Anthony hield niet van de militaire moraal en de oorlog, maar greep wel zijn kans er vliegtuigen voor te bouwen. Een man met een enorme charme, maar door zijn ADHD-persoonlijkheid grillig en soms ongenietbaar. Anthony was van de leeftijd van mijn grootvader – de enige mens die ik kende die sprak over de Eerste Wereldoorlog als ‘de oorlog’. Een man, die liedjes van Dirk Witte zong en nog levende herinneringen had uit het Europa van voor 1914. Het tijdperk, waarin het oude Europa in een fascinerende stroomversnelling van technologische vernieuwing kwam en daarmee twee wereldoorlogen tegemoet ging.

Ik wist niet veel over Fokker. Ergens schemerde in mijn hoofd nog iets van Fokker als vliegtuigbouwer in het Duitsland van de Eerste Wereldoorlog. Werd Fokker niet de grootste vliegtuigbouwer ter wereld in Amerika? En natuurlijk stond het tragische faillissement van het Fokkerconcern in 1996 met 4000 ontslagen nog in mijn geheugen gegrift. Had dat toen niet anders gekund? Waarom heeft Nederland eigenlijk geen industriebeleid? Fokker-onderdelen hadden toen toch een doorstart gemaakt onder Stork? Wat was daar eigenlijk van geworden?

Toen ik met musicus Gottfrid van Eck bij het Eye filmmuseum in gesprek was en op zoek ging naar een stomme film kwam het oude Fokker-idee weer naar boven. Was Fokker geen fascinerend onderwerp voor een voorstelling? Hoeveel vooroorlogse zwart-wit beelden waren er eigenlijk? We gingen op zoek in de archieven en vonden anderhalf uur Fokker filmmateriaal, veelal door Anthony Fokker zelf geschoten. Na onderzoek bleken er bovendien honderden prachtige zwart-wit fotobeelden te bestaan, die ik via verschillende contacten in goede kwaliteit wist te verkrijgen. En natuurlijk de ontdekking van Fokkers’

autobiografie *'De Vliegende Hollander'*. Meeslepend en gedetailleerd verteld. Artistiek zag ik de potentie. Maar een fascinerend en dramatisch verhaal is nog geen haalbaar kunstproject. Zouden de theaters willen boeken? Zou er publiek voor zijn? Zijn er mogelijkheden voor samenwerking met de vliegtuigwereld? Ieder theaterproject is een riskante vlucht, waarvan je maar moet afwachten of de kunstenaar de rol van Icarus of die van Daedalus krijgt.

In maart 2013 zat ik tegenover mijn impresario Ruud de Graaf van Impact Entertainment. 'Zeg het maar, wat wil je doen volgend jaar?' Ik keek hem aan en zei het in één woord 'Fokker'. Hij reageerde direct enthousiast. 'Yes'. Dit moest lukken. Zijn vader maakte in zijn jeugd de Fokker kalenders. Die hingen in zijn ouderlijk huis aan de muur. Fokker was een meeslepend verhaal over Hollands erfgoed en industrieel heldendom.

Ik besloot Fokker op het repertoire te zetten en ging aan het werk. Ik deed onderzoek in de archieven, schreef het scenario en legde contacten met partners in de luchtvaartwereld. Gert van Kalsbeek van Fokker Centennial 2011 trad toe tot het project, evenals Hisco Baas, die een exclusieve reis naar de oude Fokker-loodsen in Schwerin organiseerde. Mark Dierikx, de belangrijkste biograaf over Fokker, adviseerde mij in het scenario. Het netwerk groeide snel. Talloze organisaties waaronder vliegtuigbouwer Fokker zelf zouden gaan participeren. Vanuit het muziektheaterproject ontwikkelde ik speciale Fokker-projecten. Bijvoorbeeld het project *'Anthony Fokker in het Cultuurgebouw'* in Haarlemmermeer, met een complete expositie en een nagebouwde Spin uit het Texels Luchtvaart Museum als pronkstuk. Het film- en fotomateriaal werd tevens de 'footage' voor de Anthony Fokker-documentaire.

Ik selecteerde de bewegende beelden in de Eye filmarchieven en construeerde met editor Ludger Hurts de filmbeelden voor theater en televisiedocumentaire. Ik koos Maarten Hutten tot de jonge Fokker en via saxofonist Gottfrid van Eck werd ook toetsenist en percussionist Michiel Ockeloen toegevoegd aan de bemanning. Het project Anthony Fokker werd op ons vertrouwde adres Studio 239 aan de Prinsengracht in Amsterdam ontwikkeld. *'Anthony Fokker'* zal najaar 2014 tientallen theatervluchten door Nederland gaan maken. Wij hopen en verwachten dat onze Fokker-'vliegmachine' in reprise kan doorvliegen.

Ab Gietelink

ANTHONY FOKKER, PIONIER IN DE LUCHTVAART

Anthony Fokker (1890–1939) is hét pionierssymbool van de Nederlandse luchtvaart geworden. Een onwaarschijnlijk dramatisch levensverhaal dat zich afspeelt op de roerige bakermat van de internationale luchtvaart aan het begin van de 20^e eeuw.

Fokker was een man die op 21-jarige leeftijd in een zelfgemaakt vliegtuigje van linnen en hout reeds in 1911 rond de Bavokerk in Haarlem vloog. Het vliegtuigje ging de geschiedenis in als de Fokker Spin. Hij maakte deel uit van de vliegeniersgemeenschap op het Berlijnse vliegveld Johannisthal. Anthony Fokker was niet alleen ‘aviateur’ en ontwerper, hij bleek ook een zakelijk genie. Hij werd de grondlegger van grote vliegtuigfabrieken in Duitsland, Nederland en Amerika. Hij produceerde tijdens zijn leven (1890-1939) duizenden vliegtuigen.

Politiek gevoelig lag zijn bijdrage aan de Duitse oorlogsindustrie tijdens de 1^e Wereldoorlog. Zijn vliegtuigfabriek in het Duitse Schwerin produceerde honderden kleine jagers, die werden ingezet aan het front. Anthony Fokker onderhield in die tijd vriendschappelijke relaties met diverse oorlogsvliegers, waaronder de fameuze ‘Rode Baron’, Manfred von Richthofen.

Na de oorlog in 1918 legden de geallieerden beslag op de Duitse oorlogsindustrie. In een onwaarschijnlijke operatie smokkelde Fokker in 6 treinen met ieder 60 wagons de restanten van zijn fabriek met honderden vliegtuigen over de grens naar Nederland, waar hij in Amsterdam-Noord een nieuwe (civiele) vliegtuigfabriek stichtte, de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, Fokker. Het bedrijf is tot het faillissement in 1996 een icoon van de Nederlandse luchtvaart gebleven. Na de doorstart werken er nog steeds 4500 man bij Fokker. In 1921 breidde hij uit naar Amerika, en ontwikkelde en bouwde daar nieuwe generaties verkeersvliegtuigen. Zo werd hij eind jaren 20 de grootste vliegtuigbouwer van de wereld, voordat hij na de beurscrisis van 1929 voorbij werd gestreefd. Fokker vliegtuigen zijn prominent aanwezig op de recordlijst van de internationale luchtvaart. In 1924 bijvoorbeeld maakte een Fokker F7 de eerste postvlucht van Amsterdam naar Batavia. In 1926 vloog Bird met een Fokker als eerste over de Noordpool.

Anthony's privéleven was al niet minder dramatisch. Zijn tweede vrouw pleegde zelfmoord na een val uit hun appartement in New York. Fokker zelf stierf reeds in 1939 in New York aan de complicaties van een neusontsteking. De Tweede Wereldoorlog wierp haar schaduw vooruit, en de pioniersjaren van de luchtvaart waren voorbij.

Literatuur

Anthony Fokker en Bruce Gould, *De Vliegende Hollander*, Amsterdam 1931

Thijs Postma, *Fokker. Bouwer aan de wereldluchtvaart*, Amsterdam 1979

Marc Dierikx, *Dwarswind. Een biografie van Anthony Fokker*, Den Haag 1997

Rob Mulder, *ELTA, The first Aviation Exhibition Amsterdam*, Spikkestad 2009

Frank van Dalen, *Anthony Fokker en zijn vliegtuigenfabriek*, Papendrecht 2014



DOCUMENTAIRE ANTHONY FOKKER

De gehele commentaartekst is in 36 hoofdstukken op de DVD en hieronder opgenomen. Tekstborden zijn vetgedrukt. Citaten van Anthony Fokker zijn schuin gedrukt en komen grotendeels uit zijn autobiografie 'De Vliegende Hollander'.
Totale duur film: 53 min.

1. PROLOOG: 1936

25-JARIG JUBILEUM OP SCHIPHOL

En nu sta ik weer voor die oude Spin die ik 25 jaar geleden gebouwd heb. Toen zat ik helemaal open op twee balkjes met 50 paardenkracht en nu zitten we met 36 passagiers in een gesloten cabine met het grootste comfort met enige duizenden paardenkrachten.

ANTHONY FOKKER

Een documentaire van Ab Gietelink

Deze film over het leven van Anthony Fokker (1890-1939) bevat niet eerder vertoond archiefmateriaal. De muziek is gecomponeerd in dezelfde periode.

2. 1890-1910

GEBOORTE OP JAVA EN JEUGD IN HAARLEM

1890, Oost-Java, Nederlands-Indië.

Anthony Fokker wordt geboren als de zoon van een offieplantagehouder.

Vader Herman Fokker verkoopt zijn plantage. De familie vestigt zich in 1894 in Haarlem en op de zolder van dit huis bouwt de jonge Anthony zijn eerste modelvliegtuigjes.

De school is aan Anthony niet besteed.

'Het zitten in de klas is gruwelijk vervelend.

De onderwijzers zijn idioten en ik leer letterlijk niets'.

3. 1908

EERSTE UITVINDING: DE AUTOBAND, DIE NIET LEK KAN

Europa treedt een tijdperk van grote uitvindingen binnen.

Auto, telefoon en het vliegtuig beloven een nieuw modern leven

Anthony verlaat het klaslokaal om ‘nieuwe uitvindingen’ te doen. Met zijn vriend, Frits Cremers, ontwikkelt hij een ‘een autoband die niet lek kan’.

4. 1910

ANTHONY WORDT AVIATEUR IN MAINZ

‘Heel Europa is dol op vliegtuigen’ schrijft Anthony en vertrekt naar Mainz om zich te bekwamen in de aviatiek. De studenten van het Technicum construeren hier een propeller. Op de voorgrond rechts de jonge Anthony Fokker. Men bouwt een vliegtuig en enen Buechner mag als eerste opstijgen.

5. 1911

DE SPIN, MIJN EERSTE EIGEN VLIEGTUIG

Maar Anthony was nog maar net begonnen. In zijn autobiografie ‘De Vliegende Hollander’ uit 1931 beschrijft Fokker hoe hij met de Duitse luitenant von Daum zijn eerste eigen vliegtuig ‘De Spin’ bouwt. Wanneer hij voor het eerst vliegt staat het publiek te dringen. Hij krijgt diverse aanbiedingen en reist door Duitsland om vliegshows te geven. Vader Herman Fokker zit in het Haarlemse feest comité Koninginnedag 1911. Anthony wordt als aviateur uitgenodigd om met zijn eigen gemaakte vliegtuig, ‘De Spin’ als eerste in Haarlem op te stijgen en rond de BAVO kerk te laten vliegen.

6. 1911

KONINGINNEDAG IN HAARLEM

Het filmfragment is niet van 1911, maar komt uit de speelfilm over Fokker ‘De Vliegende Hollander’ van 1957. Dat feestterrein dat lag ongeveer hier en dat zag er ook zo uit. Weilanden met sloten, die op verzoek van Anthony werden gedempt waardoor er een landingsbaan ontstond.

Toen mijn vliegtuig over de stad vloog, schreef den Haarlemschem courant: “dat de keukenmeiden de biefstuk hadden laten verbranden, de trams hadden stilgestaan. Ieder had het ongelooflijke willen zien. Die Jongen bij ons vandaan, die lapt het dan toch maar weer”

7. 1912

VLIEGDEMONSTRATIES OP JOHANNISTHAL, BERLIJN

Vliegveld Johannisthal bij Berlijn.

De jonge Anthony voegt zich bij de pioniers van de Duitse luchtvaart. De aviateurs, meestal uit rijke families, zijn daar ware helden. Er zijn mooie actrices en dames uit het Berlijnse nachtleven die voor hun helden van de dag met hun gunsten niet karig zijn. Anthony begint zijn eigen bedrijfje 'Fokker Aeroplanbau' en geeft demonstraties. Hij dwingt door zijn roekeloze kunststukjes de bewondering van het Berlijnse publiek af. Hij is onder meer de eerste in Duitsland, die een looping durft te maken. Het publiek stroomt toe.

*De kranten schreven fabelachtige verhalen over onze bravoure stukjes,
We leefden van het gevaar.*

Alleen mijn vader schreef een briefkaart:

'Je hebt je zin.

Je bent beroemd. Schei er nu uit!

Je kunt nu alleen je nek nog maar breken'

8. 1912

ZWEVEND TUSSEN LEVEN EN DOOD

'Mijn noodlottige val op Johannisthal was het dieptepunt in mijn carrière.

Tienduizenden Berlijners zijn getuige:

Er staat een stevige wind, wanneer Luitenant Schlichting met mij opstijgt.

Op 300 meter hoogte breekt er een spandraad.

Ik verwacht niet het leven ervan af te brengen.

Ik heb al te veel aviateurs zien doodvallen.

Ik planeer zo voorzichtig mogelijk naar beneden.

*De vleugel breekt een paar meter boven de grond af en ik verlies mijn
bewustzijn.*

Wanneer ik bijkom staan er veel mensen om mij heen.

Luitenant Schlichting had minder geluk'

9. 1913

ZIJN BEMINDE LJUBA GALANSCHIKOFF VLIEGT FOKKER!

In Rusland maakte Anthony kennis met de 19-jarige Ljuba Galanschikoff. Een vaudeville danseres met het talent en het lef om te vliegen Anthony wordt direct verliefd en laat haar zijn eigen vliegtuig vliegen.

Hier is de originele kerstkaart van 1912 van Ljuba aan Vader Herman Fokker. Zij is een sensatie op Johannisthal en ze kreeg een bijnaam. De Russische bijnaam voor kanon, de Pushka. De liefdesrelatie had alleen geen lang leven *'Jammer genoeg val ik niet genoeg in de smaak, daar ik over niets anders denken of praten kan dan over vliegtuigen'*.

10. 1913

FOKKER AEROPLANBAU IS EEN GELDVERSLINDENDE HOBBY.

Fokkers Aeroplanbau was ondertussen zwaar verliesgevend. In 4 jaar tijd zal zijn vader 183.000 gulden in zijn onderneming investeren. Tot het Duitse leger een enorme order plaatste.

11. 1913-1918

FOKKER FLUGZEUGWERKE IN SCHWERIN

Zijn nieuwe bedrijf, Fokker Flugzeugwerke, wordt opricht in het Noord-Duitse Schwerin. Het bedrijf expandeert in korte tijd tot een onderneming met 3000 werknemers dat gedurende de 1^e wereldoorlog 4300 vliegtuigen zal bouwen.

Fokker bouwde zijn vliegtuigen met een romp van gelaste staalbuis en houten vleugels overtrokken met linnen. De draagkracht van de vleugels werd gemeten door er zand op te storten en dan de schragen weg te trekken. 5095 Kg aan zand en ...daar knapt de vleugel af.

De jonge directeur in zijn kantoor. Hij regisseert niet alleen het bedrijf, maar ook de cameraman. En echte directeuren krijgen de documenten door secretaresses aangereikt.

12. 1914

EUROPA MARCHEERT ENTHOUSIAST DE GROOTE OORLOG TEGEMOET

In de vredige zomer van 1914 barst de bom van de Wereldoorlog. Anthony schrijft:

'De opwinding is groot en ieder wordt soldaat.

Vredelievende mensen grijpen naar hun geweer en steken zich in uniform

Vrouwen horen de militaire muziekkorpsen spelen en voelen zich tot tranen toe geroerd. Er is oorlog in het land en iedereen verheugt zich erop

Voor kerstmis 1914 zal men wel in Parijs zijn.

Meer dan een paar maanden kan het niet duren'.

1914-1918

NEDERLAND BLEEF NEUTRAAL, MAAR WAS HEIMELIJK PRO-DUIJTS

De moord op de Oostenrijks-Hongaarse kroonprins wordt gevolgd door een oorlogsverklaring aan Servië. Rusland steunt Servië. Duitsland steunt Oostenrijk-Hongarije. Rusland mobiliseert. Frankrijk en Engeland mobiliseren. Duitsland valt België binnen. Nederland is formeel neutraal, maar had heimelijk warme gevoelens voor de Duitse zijde. De Hollandse bevolking koestert in die jaren pure haat tegen de Engelsen, die in Zuid-Afrika onze dappere boeren hebben afgeslacht. Britten en Fransen waren bovendien de koloniale grootmachten, die het op 'Ons-Indië' hadden gemunt.

Met Duitsland daarentegen waren de relaties goed. Wilhelminas' echtgenoot Prins Hendrik is Duits. De militaire staf onder generaal Snijders spreekt zich in het geheim pro-Duits uit. De Duitse keizer Wilhelm II en zijn familie kregen na de oorlog politiek asiel. Hier in het Utrechtse Huis Doorn.

13. 1915

FOKKER ONTWERPT EEN MITRAILLEURSYNCHRONISATOR

Fokker ontwikkelt een mitrailleur-synchronisator. Door een blokkademechanisme schieten de kogels precies tussen de bladen van de propeller door. De militaire staf vertrouwt het niet en staat erop dat hij naar het front in Noord-Frankrijk komt om zijn vinding in de praktijk te demonstreren. Hij gaat met de trein. Daar wordt Anthony voorgesteld aan de Duitse kroonprins.

14. 1915

FOKKERS' GEDWONGEN NATURALISATIE TOT DUITSER

Maar Fokker betaalt de prijs voor zijn eigen succes.

'De Duitse militaire leiding besluit dat ik tot Duitscher genaturaliseerd moet worden. En wanneer ik aangeef dat ik mijn bedrijf wil verkopen en vertrekken krijg ik een brief thuis dat ik op militair bevel ben genaturaliseerd en ingedeeld bij de 'Landsturm ohne Waffen'.

Ofwel als ik vertrek wordt ik als Duitsch soldaat naar de loopgraven gestuurd''.

Anthony wordt in Duitsland schatrijk, maar staat wel onder curatele.

'Na de oorlog verneem ik dat de Engelschen hebben getracht mij € 2.000.000 pond aan te bieden als ik Duitsland zou verlaten. Het aanbod heeft mij nooit bereikt. De Duitse geheime dienst, die mij zorgvuldig bewaakt, onderschepte het'.

15. 1916

SCHWERIN: WIJ VERVOEREN ONS VLIEGTUIG PER AUTOMOBIEL.

Anthony gefilmd met zijn honden bij zijn huis in Schwerin. Ja, je moet natuurlijk wel even je automobiel aanzwengelen, want anders dan doet hij het niet. En je kunt er natuurlijk ook je vliegtuig mee vervoeren.

16. 1917

DE RODE BARON

Anthony staat op goede voet met de aviateurs van zijn Fokkers, waaronder de fameuze Manfred van Richthofen, beter bekend als de Rode Baron. Der Rote Baron geeft leiding aan een illustre en succesvol squadron Fokkervliegers, dat streed voor de eer en bekend stond als Circus Von Richthofen.

'Als er in de moderne oorlogsvoering nog iets ridderlijks is overgebleven dan zijn vliegers als von Richthofen, Boelcke en Udet. wel de Ridders zonder Vrees of Blaam. Zij zijn kloekmoediger dan ik. Als alle menschen zouden zijn zoo als ik, dan zou de wereldvrede lang duren'.

Anthony in een filmopname met de fameuze vliegenier Werner Voss. Luitenant Voss zou op 23 September 1917 tegen een geallieerde overmacht ten onder gaan. Manfred van Richthofen vliegt in een Fokker 3-dekker, die knalrood is geverfd. Hij staat bovenaan op de wereldranglijst met 80 overwinningen op zijn naam. Maar helden hebben niet het eeuwige leven. Op 21 April 1918 wordt de Rode Baron dodelijk getroffen door een Canadese mitrailleur.

17. 1918

DE FOKKER D VII VERSCHIJNT AAN HET FRONT

Fokker ontwikkelt de superieure DVII die aan het front in Noord Frankrijk wordt ingezet.

Hier een Duitse legeroefening in de buurt van het Vlaamse Kortrijk door Anthony Fokker zelf gefilmd.

18. 1918

DE ONDERGANG VAN HET DUITSE KEIZERRIJK. FOKKER WORDT GEVANGEN GEZET

‘Het einde van de oorlog voltrekt zich als een dramatisch filmscenario.

De geallieerden nemen eind 1918 bezit van Duitsland en verordonneren dat alle vliegtuigen moeten worden vernietigd’,

Anthony laat zijn vliegtuigen in boerenschuren in de omgeving van Schwerin verbergen.

‘Op de achtergrond wachten de voormannen van de revolutie om hun rol te spelen. Het land is voor hen rijp’ schrijft hij.

De banken storten in. Er ontstaat een financiële chaos.

Fokker wordt als industrieel onder huisarrest geplaatst.

19. 1919

DE GROTE VLIEGTUIGSMOKKEL VAN SCHWERIN NAAR NEDERLAND

‘Ik ontsnap aan mijn bewakers in Schwerin en kruip s ’nachts in een goederentrein naar Berlijn. Ik neem mijn intrek in Hotel Bristol in afwachting van mijn vertrek uit Duitsland. Mijn hoofd expeditie Heinrich Mahn komt met het plan om al de verborgen vliegtuigen in 6 treinen vanuit Schwerin de Hollandse grens bij Hengelo over te brengen. We schenden daarmee het geallieerde uitvoerverbod. Hij slaagt tot mijn verbazing. In 350 treinwagons worden 400 motoren, 200 vliegtuigen en 100 parachutes naar Nederland gesmokkeld’.

20. 1919

ELTA EN VIEGLIED

Het tijdperk van de civiele luchtvaart breekt aan. In Amsterdam-Noord vind in 1919 de ‘Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam’,

beter bekend als ELTA, plaats Albert Plesman (op de film rechts) is

de organisator. Anthony (links op de film) geeft indrukwekkende

vliegdemostraties. Hij is de held van pers en publiek. Een soort BNeer

avant-la lettre. De ELTA krijgt in 6 weken een half miljoen bezoekers

4000 Nederlanders maken boven Amsterdam hun eerste vlucht.

Nog datzelfde jaar wordt de KLM opgericht. Albert Plesman wordt de

eerste directeur.

ELTA- Vlieg lied (Lied: Albert Bol)

Wij leven tegenwoordig in den moderne eeuw

't Is niet meer zoo als vroeger: weinig wol en veel geschreeuw

Wie heeft ooit kunnen droomen dat je in een vlieg machien

Voor vijfentwintig popjes heel Amsterdam kon zien!

(Refrein)

Wij gaan vliegen, vliegen, vliegen over 't Tolhuis en het IJ.

Laat je wiegen, wiegen, wiegen, met je meisje aan je zij.

Menig aardig vliegeniertje doet zijn meisje een pleziertje

Met 'n toertje door de lucht: Amsterdam in vogelvlucht.

21. 1919

OPRICHTING 'NEDERLANDSCHE VLIEGTUIGEN FABRIEK FOKKER' IN AMSTERDAM-NOORD

In 1919 neemt Anthony Fokker de expositiehallen van de ELTA over en stichtte hier aan de overkant van het kanaal de 'Nederlandsche Vliegtuigen Fabriek, Fokker'.

Vliegtuigvleugels werden tot in de jaren 30 gebouwd van hout met linnen. De romp bestond uit een gelaste metaalconstructie.

Naaien deden we nog gewoon met naald en draad en de benzinetanks passen daar precies in. Anthony testte altijd zelf de gemaakte vliegtuigen. Ja, het hoogteroer doet het en ook de rolroeren

functioneren. Hier wordt de romp van een Fokker over de Dam vervoert. Op de achtergrond de Nieuwe Kerk.

Andere vliegtuigrompen gaan op dekschuiten bij de molen in Havens-Oost. Vervoer van watervliegtuigen over het IJ.

Later worden de vliegtuigonderdelen per schip naar het in 1916 geopende vliegveld Schiphol getransporteerd en daar in elkaar gemonteerd.

22. 1919

HUWELIJK MET SOPHIE IN HAARLEM

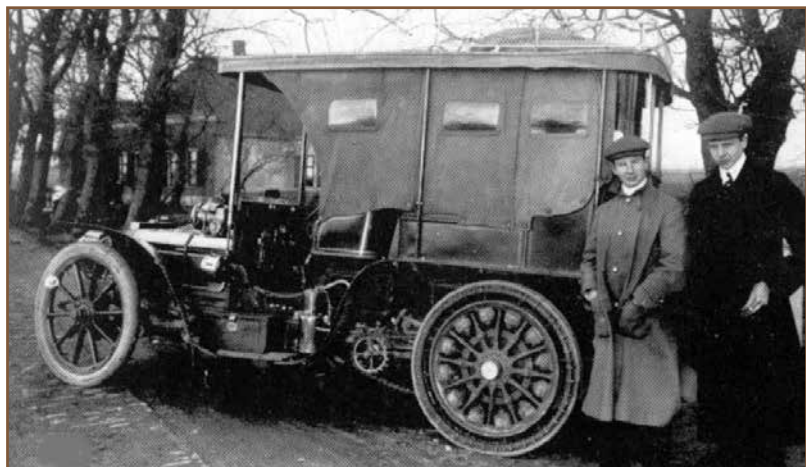
Een bijzondere huwelijksplechtigheid op het stadhuis in Haarlem.

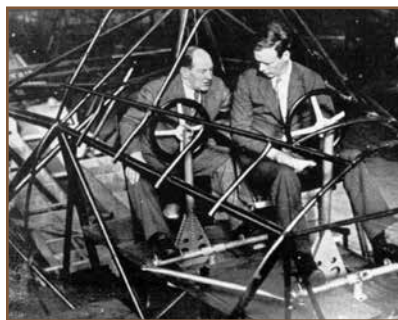
Anthony Fokker en zijn vrouw Sofie von Morgen dalen van het bordes.

De automobielen staan gereed. Familie en vrienden komen met de

felicities. Hier vader Herman Fokker met zijn karakteristieke sigaar.

Een tochtje buiten de stad. Het stuurwiel zat in die tijd nog steeds rechts. Stapt U maar uit, mevrouw.





Men maakt een boottochtje op het Spaarne.
De dames en heren vermaken zich.
In die tijd droegen veel Nederlandse vrouwen een hoofddoek
Dat mocht toen nog gewoon.
Anthony hield van schepen en had een eigen jacht
dat hij 'Honey Moon' had gedoopt.
Hier vader Herman met Anthonys' vrouw Sophie.
De pas gehuwden aan de ontbijttafel, in hun woning in Amsterdam-
Zuid.

23. 1921

EEN ZAKENMAN NEEMT EEN FOKKER NAAR LONDEN!

De KLM maakt reclame voor haar nieuwe luchtlijn naar Londen.
Het Centraal Station in Amsterdam.
De autobus naar Schiphol staat al gereed.
Een zakenman arriveert op het station.
Hij mist de trein naar New York.
Wij bedoelen natuurlijk de trein naar Rotterdam,
vanwaar hij naar New York kan varen.
Maar sinds kort is er een oplossing.
Sapristie waar is dat boekje van de luchtvaart!
Precies. Als ik de 2 uur vliegmail haal,
dan pikken we daar de boot op in Plymouth
en dan heb ik nog een dag en nacht in London over!
Naar Schiphol, alstublieft.

De autobus arriveert al op Schiphol-weiland
Ja komt U maar achteruit.

In de Leidsestraat staat onze zakenman bijna stil.
'Agent schiet het niet een beetje op?'
'Nou, U mag hier maar 12 km per uur.
Daar mag U nog blij mee zijn.
Einde deze eeuw mag U hier helemaal niet meer rijden
U mag hier dan niet meer fietsen
Wij geven U dan een forse boete'.
Drommelsch in New York gaat het sneller
Nou ja, dat valt natuurlijk altijd tegen.

Wat een druk verkeer in die Leidsestraat.
Wat gaat dat allemaal langzaam.

De dames en heren verlaten de autobus.
Past U op het afstapje!
Nog even afscheid nemen voor de camera.
En dan: Instappen maar!

Over de Laïressestraat gaat het snel
Maar ach, bij de Kostverlorenvaart gaat de brug net open.

Bruggen in Nederland gaan altijd open.
Daarom komen onze zakenlieden altijd te laat.

Allemaal achteruit dames en heren.
We gaan opstijgen!

Gelukkig. De taxi kan weer door.
Op de Amstelveenseweg betalen we tol.

Ja, dat valt niet mee met die propeller
En nog meer tol. Gelukkig. De propeller draait. Goede reis.

Bij overmaat van ramp schuift de brug over de Ringvaart ook nog open.
Wat is dit toch een moeilijk land! Te laat.

Nee. Die Fokker F3 wacht niet. Die stijgt op.

Tenslotte arriveert onze zakenman op Schiphol

Ik kom voor het vliegtuig naar Londen!
U bent te laat. Kijk daar vliegt hij.
Maar man ik moet mee!
Tja, meneer daar kan ik dan ook niets aan doen.
Maar kunt U hem niet terugroepen?
Terugroepen? Nou met de 'draadloze' moet het lukken.

Op naar het telefoonstation. Voor de draadloze!

De piloot krijgt de boodschap
en maakt natuurlijk direct rechtsomkeert.

Het vliegtuig komt al in zicht en land veilig en wel op Schiphol-weiland.
Onze zakenman gaat er direct met de taxi achteraan.

Instappen maar. Neemt U wel uw valies mee? En weg is het vliegtuig.
Dat ging in die tijd nog snel. Geen procedures.

De passagiers zwaaien,
Waarheen is niet helemaal duidelijk. Hangars.
De ringvaart over. Hollandse plassen.
Niets verandert al die jaren. Daar gaan we.
Op naar Londen!

24. 1924

DE FOKKER FABRIEK KRIJGT KONINKLIJK BEZOEK.

Hare Majesteit koningin Wilhelmina brengt een bezoek aan de
Nederlandsche Vliegtuigen Fabriek Fokker in Amsterdam Noord.
Het gezelschap voorzien van heren met hoge hoed en steek worden
aldaar welkom geheten door de heer AHG Fokker.

Wij bezoeken de grote hal waar verschillende vliegmachines staan
opgesteld. De heer Fokker begeleid hier de majesteit.
Speciale aandacht is er voor de nieuwe F VII. Een gerieflijk
passagiersvliegtuig. Prinses Juliana heeft in de cockpit plaatsgenomen
en de heer Fokker geeft vliegles. Onze prinses zal binnenkort haar
vleugels gaan uitslaan en 'jong geleerd is oud gedaan'.

Er is veel te zien en de dames en heren nemen de tijd
Het gezelschap doet nog een drankje alvorens de terugreis aan te vangen
Het personeel doet de majesteit natuurlijk uitgeleide.

En dan begeven we ons aan boord.
Ook de burgemeester van Amsterdam, de heer van der Vlugt, hier met
ambtsketting, voegt zich bij de Majesteit.
En daar is ook prinses Juliana. Met de bloemen.
En daar gaan we met de koninklijke sloep het IJ over.
Al met al, toch een leerzaam bezoek.

25. 1924

EEN FOKKER MAAKT DE EERSTE VLUCHT AMSTERDAM-BATAVIA

Schiphol 1924.

Een Fokker F7 van de KLM maakt de 1e vliegreis Amsterdam-Batavia. De heer Fokker zelf, rechts in beeld, wenst de vliegers succes toe. Het aanwezige publiek is enthousiast en doet de aviateurs uitgeleide

De reis is geen sinecure. Het vliegtuig maakt de 12.000 kilometer overtocht in 55 dagen. Het stond een maand stil met kapotte motor nabij Belgrado. In Batavia staan de dames en heren al te wachten.

De Gouverneur-Generaal is van de partij.

Kijk daar komt het vliegtuig in zicht.

Een esquadron verwelkomt de Fokker F VII.

Natuurlijk zwaaien wij met onze hoed.

De aviateurs worden als helden ingehaald.

In een versierde auto worden ze naar Batavia gereden.

Ook op Schiphol heeft men enkele maanden later voor de vliegers een warm welkom. De heren van der Hoop, Poelman en van de Broecke gaan op de schouders. Het publiek geeft de heren een heldenwelkom en dat is wel verdiend. De aviateurs worden in de bloemen gezet. Natuurlijk is ook de heer Fokker van de partij.

26. 1929

VOLENDAMSE KINDEREN MAKEN EEN VliegTOCHTJE MET EEN FOKKER F VIII

Volendamse kinderen maken een rondvlucht met een Fokker F 7.

Eerst legt de piloot nog het een en ander uit en dan het vliegtuig in.

En maar zwaaien. En daar gaan we!

Het vliegveld. Tegenwoordig Schiphol-Oost met de Fokker montagehal Ja. De heer Fokker hanteert moderne reclametechnieken.

27. 1922

MET HET SCHIP NAAR AMERIKA

Nederland en Europa zijn voor Anthony Fokker te klein. In 1922 reist hij naar Amerika op uitnodiging van de achterlopende Amerikaanse vliegtuigindustrie. Hij zal er de grootste vliegtuigbouwer ter wereld worden.

Anthony is een van de eerste moderne globetrotters.
Hij reist geregeld over de Atlantische oceaan, toen nog met een
oceanstomer van de Holland-Amerika Lijn.
De dames en heren vermaken zich voor de camera.
Beelden komen grotendeels uit Fokkers eigen filmarchief.
Anthony was immers een verwoed filmer.

Fokkers' vrouw Sophie is nogal geïmponeerd van de kapitein.
Een uniform maakte indruk in die dagen.
De vrolijke kalende man rechts is Anthony Fokker.
De dames en heren spelen hier Shuffle board aan het dek,
Een geliefde bezigheid op de oceanstomers van de jaren 20 en 30.

En dan New York, toen nog een wat vervallen stad. De fotografen
ontvangen de Nederlandse vliegtuigbouwer. De Manhattan Bridge stond
er ook al. U herkent de binnenlopende passagiersschepen.
De veerboot van Staten Island en natuurlijk het Vrijheidsbeeld.
Maar het vliegtuig heeft de toekomst.
De gondels aan de draaimolen op Long Island hebben de vorm van een
vliegtuig.

28. 1926

BYRD VLIEGT MET EEN FOKKER ALS EERSTE OVER DE NOORDPOOL

Fokker vliegtuigen vestigen wereldrecords.
In 1926 wil de Amerikaanse ontdekkingsreiziger Byrd met een
3-motorige Fokker als eerste vlieger naar de Noordpool.
Het vliegtuig wordt hier uitgeladen op Spitsbergen.
Fokker zorgde voor zijn merknaam op de boeg. Daar prijkt ook de naam
van de dochter van Byrds' sponsor: Josephine Ford. Het vliegtuig wordt
op ski's geplaatst en stijgt hier op richting de Noordpool.

29. 1927

HOE AMERIKA CHARLES LINDBERGH TOT WERELDSTER MAAKTE.

Charles Lindbergh wordt de beroemdste vlieger uit de
wereldgeschiedenis. Waarom eigenlijk? De Amerikaan Lindbergh
maakte weliswaar de eerste solovlucht New York-Parijs, maar voor hem
waren meerdere vliegtuigen de Atlantische oceaan overgevlogen.

De 1^e Noordpoolvlucht, de 1^e Postreis Batavia en de 1^e Europa-Tokyo waren reeds in de recordboeken van Fokker bijgeschreven. Misschien omdat Lindbergh een Amerikaan was, die rechtstreeks het oude Europa bereikte. De moderne blik op de wereld werd vanaf eind jaren 20 toch steeds meer beperkt door een Amerikaanse bril. Na Lindbergh is de luchtvaart in Amerika pas echt populair geworden bij publiek en investeerders. Een Amerikaanse luchtvaartrevolutie was het gevolg.

30. 1927

FOKKER WORDT DE GROOTSTE VLIEGTUIGBOUWER TER WERELD

Zijn Amerikaanse bedrijf Fokker Aircraft Corporation expandeert snel. Fokker wordt de grootste vliegtuigbouwer ter wereld. Maar in zijn Icarische vlucht om Amerika te veroveren ligt zijn volgende val besloten. Fokker zet alles in op het ontwikkelen van de F32. Met 32 passagiers, 's werelds grootste vliegtuig. Maar het vliegtuig wordt te weinig verkocht en dan komt de mondiale beurscrisis.

31. 1929

WALLSTREET. HET FOKKERIMPERIUM VALT!

Op 24 Oktober 1929 vallen de koersen op Wall Street.

Het aandeel Fokker verliest tenslotte 63 %.

Autoproducent General Motors zoekt uitbreiding in de vliegtuigindustrie en neemt in een aantal aandelentransacties de vliegtuigfabriek over.

GM wordt zelf speelbal van speculatie en verliest 90% van haar beurswaarde, maar overleeft.

32. 1929

VIOLET FOKKER BEEINDIGT HAAR LEVEN

Tegenslag treft ook zijn privéleven.

Anthony trouwt voor een tweede keer in juli 1927 te New York met Violet Austman. Zij komt op een dag, na een psychose, uit het hospitaal.

Haar echtgenoot komt diezelfde dag doodmoe thuis en gaat direct naar bed. Violet springt uit het raam en is 15 verdiepingen lager op slag dood. Anthony heeft jarenlang wroeging over deze dramatische gebeurtenis.

Ik heb altijd vliegtuigen beter begrepen dan vrouwen.

Ik denk te egoïstisch.

Ik geef geen uitdrukking aan mijn gevoelens in het naïeve idee dat het bestaan ervan bij intuïtie begrepen moet worden.

Ervaring toont mij nu dat dat niet opgaat'

33. JAREN 30 SCHIPHOL GROEIT!

Schiphol ontstond op de plaats waar nu Schiphol-Oost is en Fokker bouwde hier al in de jaren 20 zijn eerste hangars.

'Zie hier onze nieuwste creatie, het grootste Fokker vliegtuig dat ik ooit gebouwd heb. Het heeft 4 motoren van 700 paardenkracht en is bestemd voor de Indië lijn om te vliegen met 32 passagiers of met 16 passagiers, die dan ieder een bed hebben'

Fokker is op de Amerikaanse markt voorbij gestreefd, maar verkoopt nog Douglas vliegtuigen in Europa. Toen ook KLM directeur Plesman geen Fokkers meer wilde kopen bekoelde de relatie.

34. 1936 DE HEER PLESMAN VAN DE KLM MAAKT VAN ZIJN HART GEEN MOORDKUIL

'Het is een schandaal hoe er met onze belangen wordt omgesprongen door iemand die half Duitscher, half Nederlander, half Amerikaan is. De vliegtuigindustrie moet aan den Nederlandsche bodem worden vastgehecht. Het moet niet kunnen dat de heer Fokker naar Amerika kan gaan en 'de tent sluiten' zoals hij het noemt'.

'Fokker heeft een fabriek van niets.

Ik heb hem al lang gewaarschuwd. De vliegtuigen moeten vanaf het ELTA terrein per boot naar Schiphol worden vervoerd en daar gemonteerd.

Ook is de fabriek veel te klein. Het lijkt naar niets,

De fabriek hoort aan een groot vliegterrein te liggen.

Fokker heeft een prulgebouw'. (Citaat: Albert Plesman)

35.

WIE IS ANTHONY FOKKER?

Anthony was een excentriek personage door zijn biograaf als volgt beschreven:

‘Een man wiens dagelijkse maaltijd bestond uit bouillon, twee soorten gebak, vier soorten ijs en een toetje. Zijn kantoor bestond uit stapels papier en rondslingerende personalia. Hij boog zich het liefst persoonlijk over een vliegtuigmotor om zich dan in zijn dure pak onder de olievlekken door zijn chauffeur in zijn 16-cilinderige Cadillac over 5th Avenue te laten thuisbrengen, terwijl hij een dutje doet op de achterbank’.

Anthony is dan wereldberoemd.

Hier met Charles Lindbergh.

Met de latere vliegtuiglegende Howard Hughes.

Of met Charley Chaplin in zijn huis in St. Moritz

Of met zijn moeder in Haarlem.

In 1936 viert hij zijn 25 jarig jubileum op Schiphol.

‘En ik ben bijzonder trots op dit jubileum. Niet alleen omdat ik 25 jaar geleden leerde vliegen, maar omdat ik in die 25 jaar een industrie heb kunnen opbouwen die naar mijn opvatting nog maar aan het begin staat van wat wij kunnen verwachten. En ik hoop dit in het belang zal zijn voor de Nederlandse welvaart’.

36.1939

FOKKER STERFT OP 23 DECEMBER IN NEW YORK

Wanneer Fokker in December 1939 in New York arriveert speelt zijn chronische voorhoofdsholteontsteking weer op.

Hij sterft op 49 jarige leeftijd aan de combinatie van narcose en hersenvliesontsteking.

Zijn as wordt bijgezet op begraafplaats Westerveld bij Haarlem,

De 2^e Wereldoorlog werpt zijn schaduw vooruit.

De pionierstijd van de luchtvaart is voorbij.



OVER THEATERMAKER EN PRODUCENT

Auteur, regisseur, acteur en producent Ab Gietelink presenteert zijn theaterwerk bijna 30 jaar in zeer diverse theatercircuits. Tussen 1999 en 2011 realiseerde hij met Theater Nomade honderden historisch geënceneerde theatervoorstellingen op tientallen monumentale locaties. In het najaar van 2012 kwam Nomade met de geautoriseerde Nederlandse versie van The Kings Speech in een schouwburgtournee. www.theaternomade.nl

MUZIEKTHEATERPROJECT ANTHONY FOKKER

**Een project met film, levende muziek
en diverse randprogrammering**

BEZETTING

Oudere Anthony Fokker en explicateur Ab Gietelink
Jongere Anthony Fokker, diverse rollen Maarten Hutten

Muzikant- Klarinet Gottfrid van Eck
Muzikant- Accordeon Michiel Ockeloen

Scenario Ab Gietelink
Regie Ab Gietelink

Regieadviezen Peter Pluymaeckers
Scenario-advies Marc Dierikxs

Audio/Video montage Ludger Hurts
Toneelbeeld Ab Gietelink
Techniek Hobbe Faber

Grafisch ontwerp Aart Jan Bergshoeff
Fotografie Maria Bergshoeff
Website Heinerich Kaegi
Educatied medewerker Irene Hulst
Management & sponsoring Gert van Kalsbeek
Ondersteuning Hisco Baas, Peter Andriess

Impresario Impact Entertainment & Ruud de Graaf
Producent Ab Gietelink & Theater Nomade



DOCUMENTAIRE

SCENARIO, REGIE & PRESENTATIE

Ab Gietelink

MONTAGE & MULTIMEDIA

Ludger Hurts

MEDEWERKERS

Biograaf Fokker	Marc Dierikx
Muziekadvies	Gottfrid van Eck
Camera	Heinerich Kaegi
Geluid	Robert Broekhof
Grafisch ontwerp	Aart Jan Bergshoeff
Uitgever	Rene Mendel

MET DANK

Eye Filmmuseum
Fokker Heritage Trust (FHT)
NLR
Aviodrome
Edwin Rutten

PRODUCENT EN UITGEVER

Nomade Producties

OZ Achtburgwal 203D, 1012 DL Amsterdam.
Tel. 020-6941082
E-mail: info@theaternomade.nl.
www.theaternomade.nl

Interakt. Film Televisie Multimedia

Singel 360, 1016 AG Amsterdam
T. 020-6237982
E: interakt@interakt.nl
www.interakt.nl

Copyright © 2014 Ab Gietelink
Alle rechten voorbehouden



Theater Nomade Project

ANTHONY FOKKER

Stichting Nomade opgericht bij Akte op 12 november 1984

Gevestigd te Amsterdam

Cultureel Projectkapitaal € 250.025,-

Verdeeld in 1 preferent aandeel en 10.000 gewone aandelen van elk € 25,-

De Stichting Nomade blijft bij aandelenuitgifte in het bezit van 1 preferent aandeel.

BEWIJS VAN GEWOON AANDEEL

Aantal No Op naam:

ELK GROOT VIJFENTWINTIG EURO

In het project Anthony Fokker, de Vliegende Hollander

Haarlem, 28 oktober 2013

Stichting Nomade

Drs. A.C. Gietelink
Algemeen Directeur

Ing. G. van Kalsbeek
Zakelijk Manager

Ieder aandeel op naam geeft recht op inschrijving in het aandelenregister, een toegangs-
bijjet voor een theatervoorstelling, een 50% DVD-Boek Fokker en uitnodigingen voor
het randprogramma. Een toelichting staat op de achterzijde van dit document.

Aandeel is alleen geldig bij ondertekening.



THEATER NOMADE