

# Opkomst en ondergang van Anthony Fokker als internationaal vliegtuigbouwer, 1890-1939

MARC DIERIKX

My life has been paced by the airplane. Hurtling through space on what now seems a predestined course, I had no idea what that course was. Most of the time I merely hung on\*.

## 1 *Inleiding*

De vliegtuigbouw behoort van oudsher tot de bij uitstek internationaal georiënteerde economische sectoren. Met uitzondering van de Verenigde Staten en de voormalige Sovjet Unie, is de binnenlandse vraag naar luchtvaartmaterieel in geen enkel land blijvend groot genoeg geweest om een vliegtuigindustrie in stand te houden. De luchtvaart zelf heeft zich altijd afgespeeld in het volle licht van de publieke belangstelling en het is daarom niet verwonderlijk dat de vliegtuigbouw, zoals trouwens ook het geval was met de nationale luchtvaartmaatschappijen, spoedig een exponent werd van het nationaal prestige. In Nederland deed dit zich nog in 1992 gelden rondom de overname van Fokker door Deutsche Aerospace/Daimler Benz.

Al spoedig na de eerste wereldoorlog bleken de exportmogelijkheden van de nieuw ontstane industrietak, de vliegtuigbouw, nauw samen te hangen met de in haar Produkten geboden technologie. In de periode tussen 1919 en 1940, waarin de luchtvaart een bijzonder snelle ontwikkeling doormaakte, was het daarom voor de Nederlandse vliegtuigbouwer Fokker, opererend vanaf een uiterst kleine thuismarkt, van belang een technologische voorsprong te behouden op de concurrentie om te kunnen penetreren op buitenlandse afzetmarkten. In deze bijdrage zal worden nagegaan in hoeverre Fokker dit belang onderkende en wat de gevolgen daarvan waren voor zijn bedrijf.

Al wordt de Fokkerfabriek tot de grootste industriële concerns van Nederland gerekend<sup>1</sup>, toch is haar geschiedschrijving, zoals trouwens die van de gehele luchtvaartsector, tot dusverre beperkt. Weliswaar verschenen over Fokker meer dan een dozijn boeken, maar aan geen daarvan kunnen academische kwalificaties worden toegedicht; het gaat hier om journalistiek werk voor een breed publiek, dan wel om

\*Anthony Fokker, in: A. H. G. Fokker, B. Gould, *Flying Dutchman. The life of Anthony Fokker* (New York, 1931) 10.

<sup>1</sup>J. L. van Zanden, R. T. Griffith, *Economische geschiedenis van Nederland in de 20e eeuw* (Utrecht, 1989) 271.

geschriften voor een *inner circle* van luchtvaart-enthousiasten<sup>2</sup>. In deze en andere literatuur inzake de luchtvaartontwikkeling in Nederland wordt een tamelijk optimistisch beeld geschetst ten aanzien van de ontwikkeling van de Fokkerfabriek in het interbellum. Deze visie is vooral gebaseerd op een positieve beoordeling van het technisch kunnen van de voortgebrachte vliegtuigtypen en het sterk ontwikkeld zakenmanschap van Anthony Fokker, dat hem in de jaren dertig deed omschakelen op het importeren en verkopen van Amerikaanse Douglas-vliegtuigen<sup>3</sup>. Dieper gaande beschouwingen ten aanzien van de bedrijfsontwikkeling bij Fokker in deze periode— op basis van bewaard gebleven cijfermateriaal — bleven tot dusverre uit, bemoeilijkt door de fragmentarische aard van het archiefmateriaal<sup>4</sup>. Het navolgende is een eerste aanzet tot nadere analyse, waaruit zal blijken dat de ontwikkeling van de Fokkerfabriek tot 1939 aanmerkelijk minder gunstig verliep dan wel werd aangenomen.

## 2 Van Duitsland - snelle groei

Ofschoon de oprichting van Fokker Aviatik GmbH op 22 februari 1912 in Duitsland (Berlijn-Charlottenburg) plaats vond, waren Anthony Fokkers wortels wel degelijk Nederlands. Twee jaar tevoren had zijn vader, een gefortuneerd en rentenierend ex-koffieplanter, hem naar Duitsland laten vertrekken om zich in de autotechniek te bekwamen na een mislukte HBS-opleiding. Het werd echter vliegtuigbouw, waarvoor het benodigde geld kwam van vader Herman Fokker, die naar verluid tussen 1911 en 1913 maar liefst zo'n f60.000,- aan eigen middelen in Anthonys luchtvaart-aspiraties investeerde<sup>5</sup>.

Dank zij enkele fortuinlijke contacten in Duitse adellijke kringen, verliepen Fokkers zaken na 1912 tamelijk voorspoedig en wist hij de aandacht te trekken van de militaire autoriteiten. Zomer 1913 bestelde het Duitse leger 10 vliegtuigen, ter waarde van zo'n 300.000 Mark. Op aanwijzing van de autoriteiten verhuisde zijn bedrijfje enkele

2 Fokker, Gould, *Flying Dutchman* [in het Nederlands verschenen onder de titel *De Vliegende Hollander* (Amsterdam, 1931)]; E. Franquinet, *Fokker, een leven voor de luchtvaart* (Eindhoven, 1946); B. Graafland, *Fokker, zijn leven en carrière* (Hoorn, 1951); H. Hooftman, *Fokker. Bekende en onbekende vliegtuigtypen van A. H. G. Fokker, Neerlands grootste vliegtuigbouwer* (Alkmaar, 1959); H. Hegener, *Fokker - the man and the aircraft* (Letchworth, 1961); A. R. Weyl, *Fokker, the creative years* (Londen, 1965); B. van der Klaauw, *Fokker-verkeersvliegtuigen, 1920-1940* (Rotterdam, 1978); Th. Postma, *Fokker, bouwer aan de wereldluchtvaart* (Haarlem, 1979); A. Imrie, *Fokker fighters of World War One* (Londen, 1986); P. Alting, *Van Spin tot Fokker 100. Fokkers civiele vliegtuigen* (Sassenheim, 1988); P. Alting, *Fokkers in uniform. Driekwart eeuw militaire Fokkervliegtuigen* (Sassenheim, 1988); P. van de Noort, *Fokkers 'Roaring Twenties'. De vliegtuigen van de Amerikaanse Fokker-fabrieken* (Sassenheim, 1988); R. de Leeuw, *Fokker verkeersvliegtuigen. Van de F-1 uit 1918 tot de F-100 van nu* (Amsterdam, 1989).

3 Een tweetal willekeurige voorbeelden: Hegener, *Fokker*, 87; J. P. Nater, *De Uiver: glorie en tragiek in de Melbourne race. De geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart in de dertiger jaren* (Rotterdam, 1984) 57-58.

4 Het vooroorlogse archief van de Fokkerfabriek werd in 1947 verbrand.

5 E. Franquinet, *Fokker, een leven voor de luchtvaart* (Eindhoven, 1946) 70.

maanden later van Berlijn naar Schwerin in Mecklenburg, waar Fokker alle ruimte kreeg om verder te groeien.

Op 7 juli 1914 werd Fokker Aviatik omgevormd tot Fokker Aeroplanbau GmbH te Schwerin met een maatschappelijk kapitaal van 300.000 Mark. De financiering kwam andermaal uit familiekring. Ofschoon vader Fokker meende inmiddels genoeg geld geïnvesteerd te hebben in de dure avonturen van zijn zoon en niet thuis gaf, bleek oom Eduard Fokker uit Den Haag meer ontvankelijk. Deze zegde 60.000 Mark toe, waarop andere familieleden en verdere naaste bekenden eveneens intekenden. Gezien de aard van de onderneming een hoogst risicovolle deelneming. Anthony Fokker zelf investeerde de 90.000 Mark die hij aan de Duitse legerorder had overgehouden. Het uitbreken van de wereldoorlog en de ontdekking van de mogelijkheden van het luchtwapen maakten de bedreven knutselaar en piloot vervolgens binnen het jaar tot groot-ondernemer. Aan het einde van de oorlog werkten er naar Fokkers eigen zeggen in Schwerin en Travemünde (Fokker Aeroplanbau GmbH), Frankfurt (Motorenfabrik Oberursel AG), Berlijn-Reinickendorff (Fokker Flugzeug Waffen Fabrik AG), een slordige 6.000 mensen. Fokker had daarnaast nog een dochteronderneming in Budapest, de Hongaarse Allgemeine Maschinenfabrik AG. In een andere dochter werd, op last van de Duitse autoriteiten, sinds 1915 samengewerkt met de vliegtuigbouwer Junkers in de Junkers-Fokker Werke AG te Dessau, een poging Fokkers praktisch constructief inzicht te koppelen aan Hugo Junkers wetenschappelijke benaderingswijze. Tot aan de wapenstilstand verlieten in totaal zo'n 7.600 toestellen de Fokker-werkplaatsen. Daarmee behoorde Fokker Aeroplanbau in 1918 tot de top van het Duitse militair-industriële complex<sup>6</sup>. Waarop berustte dit opmerkelijk succes?

Bij de stand van de luchtvaarttechniek vond het ontwikkelen van nieuwe vliegtuigtypes plaats op basis van *trial and error*, ruw ontworpen vliegtuigen werden aan de hand van proefvluchten al dan niet verfijnd tot bruikbare machines. Aerodynamische berekeningen waren hierbij vaak van ondergeschikt belang; cruciaal was het vermogen van de testpiloot het gedrag van het vliegtuig te kunnen 'aanvoelen'. Fokker excelleerde daarin. Uit het grote aantal (ca. 110) verschillende prototypen dat hij met zijn technische staf tussen 1914 en 1918 voortbracht, wist hij de meest veelbelovende toestellen te selecteren voor serieuze productie. Zelf nog maar midden twintig, stond Anthony Fokker bovendien dicht bij zijn leeftijdsgenoten die zijn vliegtuigen bestuurden aan het front. Meerdere malen werd hij in zijn Duitse luitenantuniform — op zijn verzoek was Fokker op 6 april 1915 genaturaliseerd<sup>7</sup> — gesignaleerd op de Duitse vliegvelden in bezet Frankrijk om uit de eerste hand te vernemen wat er aan zijn toestellen nog te verbeteren viel. Mede door die aanpak waren zijn producten zo succesvol, dat zijn D-7 jachtvliegtuig het enige bij naam genoemde wapen was dat als

6 Fokker, Gould, *Flying Dutchman*, 215-221. Fokker zelf schatte zijn winst uit wereldoorlog I op ca. 30 miljoen Mark; hij slaagde er niet in meer dan een kwart daarvan uit Duitsland mee te nemen.

7 Brief Anthony Fokker aan het Grossherzoglich Mecklenburgische Kontingent-Kommando te Schwerin, 22-12-1914. Op 6 april 1915 werd zijn verzoek toegewezen. (Archief Fokker, Amsterdam - ongenummerd).

direct aan de geallieerden over te dragen krijgsmaterieel in de wapenstilstandsovereenkomst van 11 november 1918 werd vernoemd. Artikel 4 luidde:

Abandon par les Armées Allemandes du matériel de guerre suivant en bon état: 5.000 canons (dont 2.500 lourds et 2.500 de campagne), 25.000 mitrailleuses, 3.000 minenwerfer, 1.700 avions de chasse et de bombardement, *en premier lieu tous les D-7* et tous les avions de bombardement de nuit, à livrer sur place aux troupes des Alliés et des Etats Unis, — dans les conditions de détail fixées par la Note Annexe n° I<sup>1</sup>), arrêtée au moment de la signature de l'Armistice<sup>8</sup>.

Betere reclame voor zijn machines kon Fokker zich niet wensen, maar de unieke vermelding in de wapenstilstandsovereenkomst maakte tevens duidelijk dat er voor Fokker Aeroplanbau zwaar weer op komst was. Terwijl de strekking van de geallieerde vredesvoorwaarden in Duitsland langzaam begon door te dringen, nam Fokker een dramatische beslissing: hij zou zijn bedrijf overbrengen naar Nederland! Fokkers beslissing, hoe opmerkelijk ook, was niet uniek. Het overplaatsen van gedeelten van strategisch belangrijke industrieën — en dan met name de vliegtuigbouw — uit Duitsland naar neutrale buurlanden maakte onderdeel uit van Duitse pogingen de geallieerde ontmanteling van het Duitse militair-industriële complex tegen te gaan<sup>9</sup>. In januari-februari 1919 zette Fokker zo'n 220 vliegtuigen, 400 vliegtuigmotoren en een belangrijk deel van zijn fabrieksinventaris op een zestal treinen, die bij Oldenzaal over de grens werden gereden. Nederlandse douaniers wisten niets beters te doen dan de transporten te laten passeren<sup>10</sup>.

### 3 Via Nederland - nieuw blad

Blij op die manier voor het neutrale Nederland een eigen leverancier van hoogwaardig defensie-materieel in huis te halen, verwelkomde de regering Fokker met open armen. Nog in februari 1919 werd hij in staat gesteld een contract voor de levering van 98 jacht- en 118 verkenningsvliegtuigen aan de Luchtvaart-Afdeeling (L-A) van het Nederlandse leger over te nemen van de noodlijdende auto- en vliegtuigfabriek Trompenburg te Amsterdam. Uiteindelijk zouden er door de L-A echter niet meer dan 20 D-7 jagers en 60 C-1 verkenners worden afgenomen.

8 Officiële Franse tekst van de wapenstilstandsovereenkomst van 11-11-1918: *Der Waffenstilstand 1918-1919. Das Dokumenten-Material der Waffenstilstandsverhandlungen von Compiègne, Spa, Trier und Brussel, herausgegeben im Auftrag der Deutsche Waffenstilstands-Kommission* (Berlijn, 1928) Band I, 75 [cursivering: MD].

9 Zo verdwenen gedeelten van Rohrbach naar Denemarken, Dornier naar Zwitserland en Italië, Junkers naar Rusland en Zweden, Heinkel naar Zweden en naar Finland, evenals Hansa-Brandenburg. Het fenomeen beperkte zich niet tot de vliegtuigbouw, maar strekte zich uit over het gehele terrein van de wapenproductie en daarmee geaffilieerde bedrijvigheid. Zie voor wat Nederland betreft o. a. Ch. Verkuylen, 'Brandpunt Venlo. De instrumentenfabriek 'Nedinsco' als centrum van internationale wapenhandel 1921-1945' in: *Venlo's Mozaiek. Hoofdstukken uit zeven eeuwen stadsgeschiedenis* (Maastricht, 1990) 325-370 en J. Enklaar, 'Nederlandse hulp bij de illegale Duitse herbewapening na 1920', *Spiegel Historiaal*, XXV(1990) 178-184.

10 Fokker, *Flying Dutchman*, 221 -226.

In de zomer van 1919 richtte Fokker vervolgens in Amsterdam zijn NV Nederlandse Vliegtuigenfabriek op, waarvan de akte op 21 juli 1919 werd verleden. Om politieke redenen nam Anthony Fokker niet zelf aan de oprichting deel, zodat de akte enkel de Unie Bank voor Nederland en Koloniën en de firma Patijn, Van Notten & Co., commissieairs in effecten, vermeldde. Anthony Fokker bezat bijna alle van de f550.000,- volgestorte aandelen<sup>11</sup>. Al was het bedrijf daarmee naar buiten toe Nederlands, niettemin bleef Fokkers Duitse verleden herkenbaar in het feit dat Fokker een belangrijk deel van zijn staf uit Duitsland meenam. Zo kwamen bedrijfsleider Wilhelm Horter van Fokkers Zentralbüro in Berlijn, chef-constructeur Reinhold Platz uit Schwerin en verkoopleider Friedrich Seekatz van Fokkers Hongaarse dochteronderneming. Met dat al had Fokker zich in juli 1919 gedwongen gezien het Berlijnse Fokker Zentralbüro te sluiten en zijn resterende Duitse belangen onder te brengen in een sterfhuisconstructie, die de neutrale naam *Schweriner Industrie Werke* mee kreeg. Ondanks 'Versailles' werden hier nog wel de F-2 en (tien) F-3 verkeersvliegtuigen gebouwd die Fokker aan de KLM en andere maatschappijen leverde, maar juli 1921 dwongen de geallieerde controlemaatregelen ten aanzien van de Duitse vliegtuigbouw het bedrijf uit te wijken naar andere produkten. Fokker, typisch een korte-termijn planner, koos ervoor de Schweriner Industrie Werke voornamelijk te gebruiken als een lege huls ter ontwijking van achterstallige Duitse belastingen en uit kwesties rond patenten gerechtelijk opgelegde schadeloosstellingen tot de economische crisis in Duitsland van 1923 de nekslag en liquidatie bracht.

In de vreedzame verhoudingen van de jaren twintig was het begrijpelijk dat Fokkers naamsbekendheid vooral gekoppeld werd aan zijn succesvolle serie verkeersvliegtuigen. Met de KLM als min of meer vaste afnemer en *launching customer*, verwierven zijn civiele produkten wereldfaam. Voor tal van spraakmakende recordvluchten leverde Fokker de vliegtuigen. Niettemin lagen de produktieaantallen van militaire toestellen beduidend hoger: in de eerste tien jaar na de oorlog bouwde Fokker er in Amsterdam circa 700, tegenover 170 verkeersvliegtuigen<sup>12</sup>. Het merendeel van deze machines ging naar het buitenland, waar in vele gevallen ook nog aanvullende licentieproductie plaats vond. En hoewel aan sommige militaire exporten een luchtje zat, legde de Nederlandse overheid Fokker geen strobreed in de weg<sup>13</sup>.

11 *Nederlandsche Staatscourant* van donderdag 9 oktober 1919, nr. 216, Bijvoegsel nr. 1548: Akte van Oprichting N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek, dd. 21 juli 1919. Het maatschappelijk kapitaal van de NV bedroeg f1.500.000,-.

12 Statistiek Fokkerproductie, opgesteld door het ministerie van koloniën (Schulman), 5-4-1934: Archief ministerie van financiën, doss. nr. 1330-7 (33) [behorende tot de stukken van de cie. bevordering vliegtuigindustrie]. Deze cijfers hebben betrekking op de periode 1924-1934. Zij werden voor de periode 1919-1923 aangevuld aan de hand van gegevens in Hegener, *Fokker, Alting, Van Spin tot Fokker 100 en idem, Fokkers in uniform*. Aan de Nederlandse Luchtvaart-Afdeling werden door Fokker tussen 1919 en 1940 368 vliegtuigen geleverd (waarvan 215 vóór tot 1930): *Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten, 1988) 420-421.

13 Zo zag Fokker er geen been in een contract te tekenen voor de levering van 100 gevechtsvliegtuigen aan de in het Sovjet-Russische Lipetzki gelegerde clandestine Duitse luchtmacht. Dat hij daarmee het verdrag van Versailles ontdukte, deerde hem niet. De machines werden door Fokker geleverd aan het Duitse Stinnes Konzern, dat 50 van de 100 toestellen uiteindelijk in Lipetzki afleverde; de rest van de machines werd door Stinnes doorverkocht aan Roemenië.

Binnen vijfjaar groeide Fokkers Nederlandsche Vliegtuigenfabriek uit tot Europa's leidende vliegtuigindustrie. Het succes was evenwel kortstondig. Medio jaren twintig waren Fokkers hoogtijdagen alweer goeddeels voorbij. In de twee jaren tussen eind 1923 en begin 1926 liep het Amsterdamse personeelsbestand terug van 1200 naar 385 werknemers<sup>14</sup>. De productie stagneerde en technische innovaties bleven uit.

#### 4 Naar Amerika - korte bloei

Fokkers belangstelling lag elders. Initiële contacten in september 1920 met de Amerikaanse ambassade in Den Haag, hadden geresulteerd in een Amerikaanse bestelling voor één C-1 verkenner en twee D-7 jachtvliegtuigen. Een en ander bracht Fokker ertoe in oktober 1920 naar de Verenigde Staten te reizen om te bezien of hier wellicht expansiemogelijkheden zouden liggen. Gegeven de Amerikaanse militaire belangstelling waren de voortekenen gunstig. Een tweede order werd kort daarop binnen gehaald: twee aangepaste F-4 ambulancevliegtuigen voor het US Army Air Corps. Daardoor aangemoedigd opende Fokker in januari 1922 een eigen verkoopkantoor in New York onder de naam Netherlands Aircraft Manufacturing Company of Amsterdam. Als hoofd trok hij Robert Noorduyt aan, een geëmigreerd Nederlands werktuigbouwkundige.

Maart 1922 werden de beide F-4 machines geleverd. Met één ervan volbrachten de luitenants John McCready en Oakley Kelly vervolgens ten overstaan van veel publiciteit de eerste non-stop *coast-to-coast* vlucht in de VS (2-3 mei 1923). Die publiciteit kwam Fokker bijzonder goed uit, want het was vooral daarvan dat hij het moest hebben in Amerika. Ondanks zijn gebrekkige Engels was Fokker daar hard op weg een *media personality* te worden, die zich graag en vaak door de schrijvende pers liet interviewen. Fokkers *marketing* strategie was dan ook gebaseerd op het exploiteren van zijn tijdens de eerste wereldoorlog verworven roem als vliegtuigconstructeur en op het aanknopen van persoonlijke vriendschappen met luchtvaart-prominenten. Aan relaties met het War Department en het Department of Commerce, liet Fokker zich uiteindelijk weinig gelegen liggen.

December 1923 richtte Fokker te New York de Atlantic Aircraft Company op, van kapitaal voorzien door hemzelf en een aantal New Yorkse zakenvrienden, in een poging de toegang tot de Amerikaanse markt te vereenvoudigen door middel van een eigen Amerikaanse fabriek. Tot 1929 bouwde Atlantic circa 280 Fokker-toestellen, meest verkeersvliegtuigen<sup>15</sup>. Daarnaast bleef de Netherlands Aircraft Manufacturing Company bestaan als Amerikaanse verkooporganisatie van in Nederland gebouwde Fokkers, tot deze in 1926 met Atlantic werd samengebracht in de overkoepelende houdster-maatschappij Fokker Aircraft Corporation of America. Er werden geen

14 Ministère de la guerre-ministère des travaux publics, *Les Aéronautiques Etrangères. Allemagne*. Rapporten uit 1924 en 1926 (Parijs, Archives Nationales). In een interview met de Amerikaanse krant *New York Times* schetste Anthony Fokker eenzelfde beeld (*New York Times*, 30-5-1926).

15 Zie P. M. Bowers, 'The American Fokkers', V, *American Aviation Historical Society Journal* (1971) iv, 252-262.

aandelen op de beurs gebracht; ook ditmaal geschiedde de financiering uit Fokkers privé-vermogen en met behulp van investeringen van vrienden en bekenden. Dit waren Fokkers Amerikaanse hoogtijdagen. Hij had de tijd mee, want in de Verenigde Staten begon het luchtverkeer pas tot ontwikkeling te komen nadat de Kelly Act (1925) via het toekennen van postcontracten subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen mogelijk had gemaakt. In de tweede helft van de jaren twintig vertegenwoordigden Fokkers vliegtuigen het uiterste dat op basis van tijdens de eerste wereldoorlog ontwikkelde bouwwijzen en ervaringsgegevens kon worden bereikt en bezat Fokker circa 40% van de wereldmarkt voor verkeersvliegtuigen.

Fokkers Amerikaanse bloeiperiode zou van korte duur zijn. De oorzaken daarvan waren voornamelijk van technische aard. Medio jaren twintig zag Fokker zich zowel in de Verenigde Staten als in Nederland genoodzaakt technisch geschoolde ontwerpers in dienst te nemen om zijn producten te vervolmaken. Ondernemer, constructeur en financier Fokker, bond zijn medewerkers echter vast aan de door hemzelf sinds de oorlog gebezigde constructieconcepten. Dit hield in dat Fokkervliegtuigen dienden te bestaan uit een romp van gelaste staalbuizen, bekleed met linnen en voorzien van houten vleugels. Werkelijk innovierend onderzoek bleef zo achterwege, wat zich weerspiegelde in extreem lage investeringen in *research* en *development* voor Fokkers diverse succesvolle driemotorige vliegtuigen, waarmee tussen 1925 en 1933 aan beide zijden van de oceaan opmerkelijke successen werden geboekt<sup>16</sup>. Deze successen verhulden evenwel dat Fokker juist in deze periode de aansluiting met de internationale technische ontwikkelingen in de vliegtuigbouw volledig mis liep. Nieuwe constructiewijzen, die veel theoretisch vooronderzoek vroegen, zoals de eind jaren twintig in zwang komende metaalbouw, gingen zijn technische kennis (en derhalve zijn mogelijkheid greep te houden op de producten die zijn naam droegen) te boven. Bovendien waren ze duur in ontwikkeling. Fokker voerde, aldus ook de latere directie-secretaris C. C. Küpfer, in het algemeen een uiterst conservatief financieel beleid. Zo bedroeg de vrije investeringsruimte van de Nederlandse onderneming in 1929 3,5 miljoen gulden bij een aandelenkapitaal van nog steeds f550.000,-<sup>17</sup>. Deze financiële speelruimte bleef onbenut, terwijl anderzijds investeringen in vliegtuigontwikkeling uit 1924 tien jaar later nog altijd niet waren afgeschreven<sup>18</sup>. Fokkers werkwijze had evenwel ook voordelen: op die manier was het mogelijk relatief kleine series vliegtuigen te bouwen. Fokker werkte voor de korte termijn, voor de noden van de dag, niet voor die van overmorgen.

16 De laatste grotere stap die Fokker waagde, was de ontwikkeling van zijn succesvolste verkeersvliegtuig, de F-7, in 1924-1925. Hiermee was in totaal f57.338,- aan ontwikkelingskosten gemoed. De F-7 stond vervolgens model voor de F-8 uit 1927, de grotere F-9 uit 1929-1930 en de F-12 uit 1930, die respectievelijk f6.379,-, f29.144,- en f10.957,- aan *research & development* kostten, terwijl in de F-18 uit 1932 niet meer dan luttel f794,- hoefde te worden geïnvesteerd. Vertrouwelijk rapport rijksaccountant A. H. J. Schmitz aan de commissie Van Doorninck, 13-5-1935: Archief ministerie van financiën, doss. nr. 1330-5 (19).

17 C. C. Küpfer, 'Gedenkboek' (ongepubliceerd typescript in Archief Fokkerfabriek).

18 Vertrouwelijk rapport rijksaccountant A. H. J. Schmitz aan de commissie Van Doorninck, 13-5-1935: Archief ministerie van financiën, doss. nr. 1330-5 (19).

Het kon niet uitblijven of Fokkers houding ten aanzien van grotere investeringen moest tot problemen leiden. Het eerst deden deze zich gelden in de Verenigde Staten. In mei 1927 slaagde Charles Lindbergh, een tot dan toe onbekende piloot van de Amerikaanse posterijen, er als eerste in een solovlucht over de Atlantische Oceaan te maken. Een lawine aan publiciteit volgde; in Amerikaanse kranten was luchtvaart maandenlang voorpaginanieuws. Op de toch al gespannen beurs van Wall Street ontstond een *boom* in luchtvaart-aandelen. Er op uit hiervan een graantje mee te pikken, sloot Fokker december 1927 een overeenkomst met een groep investeerders uit de staat West Virginia, die bereid waren vier miljoen dollar op tafel te leggen als kapitaalsuitbreiding voor Atlantic, in ruil voor de toezegging dat Fokker een deel van zijn productie zou overhevelen naar een nieuw te bouwen fabriek in Glendale bij de stad Wheeling in West Virginia. Tot dan toe was de productie van Atlantic geconcentreerd op twee vliegveldjes onder de rook van New York, Hasbrouck Heights en Passaic. Weliswaar zou Fokker nu niet langer directeur en meerderheidsaandeelhouder zijn — zijn aandeel werd teruggebracht tot 20% — maar diens verminderde zeggenschap over het bedrijf zou worden gecamoufleerd door de naam Atlantic nu geheel te laten vallen ten gunste van Fokker Aircraft Corporation of America.

Het grote geld had echter voor Fokker grote consequenties. Nog geen tien maanden later raakte hij de controle over zijn Amerikaanse onderneming kwijt, toen de meerderheid van de aandelen Fokker Aircraft via een aantal ondershandse transacties in handen kwam van de Richfield Oil Company en de daarmee geaffilieerde luchtvaart-holding Western Air Express. De Richfield/Western combinatie introduceerde de aandelen vervolgens op de snel stijgende *curb exchange* van Wall Street. De gevolgen lieten niet lang op zich wachten. In de week van 10-17 mei 1929 viel Fokker Aircraft, inmiddels een van Amerika's grootste vliegtuigbouw-concerns en op het hoogtepunt van zijn industriële ontwikkeling aangeland, ten prooi aan een vijandige overname door automobielgigant General Motors, zelf een van de snelst stijgende fondsen op de beurs.

Anthony Fokkers rol in de Amerikaanse vliegtuigbouw was daarmee nagenoeg uitgespeeld. General Motors ontzegde hem alle directe bemoeienis met de ontwikkeling van het bedrijf en wenste hem alleen nog te houden als titulair 'technisch directeur'. Meer dan een vijfjarig afkoopcontract voor een mager ogend salaris van \$50.000,- per jaar zat er voor Fokker niet in. Iets meer dan een jaar later, op 18 juni 1930 temidden van een inzakkende economie, verdween zelfs Fokkers naam uit het bedrijf. Teneinde de broodnodige ervaring met de in de luchtvaart snel opgang makende metaalbouw in huis te halen, liet General Motors Fokker Aircraft fuseren met de Amerikaanse tak van de Duitse vliegtuigbouwer Dornier tot General Aviation Corporation. De samensmelting was echter weinig gelukkig en kon niet verhinderen dat General Aviation verliezen boekte van zo'n twee miljoen dollar per jaar. Na een veelbesproken ongeluk in mei 1931 met een Amerikaanse Fokker F-10, als gevolg waarvan de veiligheid van Fokkers constructiemethoden publiekelijk in twijfel werd getrokken en alle Fokker-machines in de Verenigde Staten een lijdelijk vliegverbod



kregen opgelegd, trok Anthony Fokker in juli van dat jaar de onvermijdelijke conclusie dat hij niet langer gewenst was en stapte op. Fokkers Amerikaanse avontuur eindigde daarmee in complete frustratie. General Motors verkocht zijn luchtvaartdivisie in 1934 aan de nieuw gevormde North American Aviation groep.

### *5 En terug - snoei*

In Nederland stond de zaak er niet veel beter voor. Achterdochtig geworden door het Amerikaanse debacle, wees Anthony Fokker een aanbod af van de bekende industrieel en financier Frits Fentener van Vlissingen om voor de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek tot kapitaalsuitbreiding te komen. De economische crisis en een internationaal-politiek klimaat dat in de jaren 1929-1934 beheerst werd door discussies inzake ontwapening, hadden Fokkers Europese afzetmarkten doen instorten. Vanaf 1930 werd er met verlies gewerkt; het personeelsbestand liep terug van ca. 600 in 1929 tot een absoluut dieptepunt van 62 in december 1932<sup>19</sup>. De behoefte aan militaire vliegtuigen was miniem, terwijl er van Fokkers achtereenvolgende civiele typen F-9, F-11, F-12, F-14, F-18 en F-20, in totaal niet meer dan zo'n 30 werden verkocht (waaronder licenties). Ter voorkoming van een dreigende sluiting van de fabriek besloot de Nederlandse legerleiding in 1932 Fokker een nieuw jachtvliegtuig te laten bouwen '... om hem wat te doen te geven'<sup>20</sup>. Uiteindelijk werden 12 vliegtuigen afgenomen, wat Fokker nauwelijks soulaas bood. Bij Fokker vestigde men alle hoop op het met de vertrouwde constructietechnieken ontwikkelen van een groot viermotorig vliegtuig voor het luchtverkeer naar Nederlands-Indië, de F-36. De stap die men daarmee had willen zetten kwam echter te laat en was voor het bedrijf technisch amper te behappen.

Op de civiele markt kwam de doodklap met het verschijnen van het revolutionaire Douglas DC-2 verkeersvliegtuig in de Verenigde Staten, eind 1933. Hierin werden wetenschappelijke ontwikkelingsmethoden gepaard aan een moderne constructie uit duraluminium. Binnen een jaar droogde de gehele markt voor Fokkervliegtuigen op. De KLM, al langer ontevreden over de gang van zaken bij Fokker, was de eerste om hem te laten vallen en bestelde in 1934 maar liefst 14 Douglas-machines. Fokker had als vliegtuigbouwer afgedaan. Wel slaagde hij er nog in zich in een positie van tussenverkoper te wringen voor de contacten tussen Douglas, de KLM en andere Europese afnemers. Het leverde financieel gewin op, maar ging wel ten koste van het laatste restje vertrouwen tussen Fokker en de KLM. De Nederlandse regering, bevreesd om het voortbestaan van een vliegtuigproducent van eigen bodem, zag deze ontwikkeling met lede ogen aan, maar was, gegeven het economische klimaat van die tijd, niet bij machte iets te ondernemen. Een in 1933 van rijkswege benoemde 'Commissie Bevordering Vliegtuigindustrie' onder leiding van mr. dr. Anton van

19 Brief Anthony Fokker aan Van Doorninck, 6-9-1934: Archief financiën 1330-6 (26).

20 L-A commandant Oudendijk tegen de commissie bevordering vliegtuigindustrie - notulen 12e vergadering van de commissie, 24-1-1935: Archief financiën, 1330-4 (16).

Doorninck, oud thesaurier-generaal bij het ministerie van financiën, zag uiteindelijk geen andere uitweg dan dat Anthony Fokker als directeur zou verdwijnen. Van Doorninck:

Fokker moet zijn tegenwoordigen fabriek uit... omdat Fokker niet geschikt is voor directeur. ... Wij hoorden van alle kanten dat hij daarvoor niet deugt. Niemand is over hem tevreden<sup>21</sup>.

Pas met de komst van een nieuwe, professionele onderdirecteur in november 1935, J. E. van Tijen, en een zich steeds verder terugtrekken van Anthony Fokker zelf, kwam er weer wat beweging in het bedrijf, ook op constructief vlak. Toch zou de broodnodig bevonden kapitaalsuitbreiding niet worden gerealiseerd. In tegendeel, Anthony Fokker hevelde in 1935 drie miljoen gulden aan reële bedrijf reserves over naar zijn privé-vermogen in een poging de overheid aan te zetten tot steunverlening aan zijn noodlijdende fabriek<sup>22</sup>. De regering waakte er echter voor afstand te bewaren. Thesaurier-generaal Ries waarschuwde het kabinet in februari 1936:

De vraag is of voldoende waarborgen aanwezig zijn, dat de ... fabriek in haar constructief vermogen met de beste buitenlandse fabrieken zal kunnen wedijveren<sup>23</sup>.

Op 22 februari 1936 besloot de ministerraad unaniem dat Fokker zijn eigen weg moest zien te vinden. Het was eind jaren dertig aan de oplopende internationale spanningen te danken dat Fokker toch nog enigszins uit het slop geraakte door nieuwe militaire orders. Anthony Fokker zelf speelde daarbij enkel nog een bescheiden rol. Op 23 december 1939 overleed hij, als Amerikaans staatsburger, in New York.

## 6 Conclusie

Wat ging er mis? Een antwoord op die vraag moet vooral gezocht worden in Fokkers bedrijfsvoering, die beheerst werd door korte-termijn beslissingen. Fokkers kapitaalsbasis was bovendien smal. Als directeur en tegelijkertijd vrijwel enig aandeelhouder ging hij grotere investeringen, of die nu de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen of vaste kapitaalgoederen betroffen, zoveel mogelijk uit de weg. Liever bouwde hij voort op basis van opgedane praktische ervaring. Ingrijpende constructieve vernieuwingen bleven op die manier uit, waardoor Fokkers aanvankelijke technologische voorsprong teniet werd gedaan en hij de aansluiting met de ontwikkelingen in de internationale vliegtuigbouw mis liep. Het gevolg was dat Fokker begin jaren dertig zijn leidende internationale marktpositie kwijt raakte.

21 Notulen 11e vergadering commissie bevordering vliegtuigindustrie, 12-12-1934: Archief financiën, 1330-4(16).

22 Rapport commissie bevordering vliegtuigindustrie, 21-6-1935: Archief ministerie van verkeer en waterstaat, RLD, 14-III.

23 Nota Ries aan minister van financiën, 12-2-1936: Archief financiën, 1330-2 (6).

Het was een ontwikkeling die niet onverwacht kwam, maar die Fokker als ondernemer merkwaardig onberoerd liet. De noodzaak van het veiligstellen van de technologische spitspositie—en het daarmee bewaken van de eigen exportmarkt—werd door Fokker niet of nauwelijks onderkend. Fokker was er als constructeur op gebrand greep te houden op de ontwikkeling van de produkten die zijn naam droegen, waarvoor zijn technische kennis in toenemende mate ontoerijkend was. Deze omstandigheden lagen eveneens ten grondslag aan de ondergang van Fokker in de Verenigde Staten, waar bovendien het experiment met verbreding van de financiële grondslag voor Fokker persoonlijk desastreus uitpakte. Liever dan investeren in het wegwerken van de ontstane technologische achterstand via het aankopen van buitenlandse *know-how*, koos Fokker ervoor zich te richten op de lucratieve verkoop van Amerikaanse Douglas-vliegtuigen in Europa. Op die manier werd een flinke stap gezet op weg naar Amerikaanse dominantie in de internationale vliegtuigbouw.

De geschiedenis van Anthony Fokker als vliegtuigconstructeur is dan ook een voorbeeld van hoe eigendomsverhoudingen en gebrekkig management een riant internationale marktpositie binnen korte tijd verloren kunnen doen gaan: Fokker ontwikkelde zich tot een obstakel voor de vooruitgang van zijn eigen onderneming. Dat het Nederlandse bedrijf dit overleefde, was vooral te danken aan de op gang komende Europese herbewapening.

## DISCUSSIEDOSSIER ARCHIEFVERNIETIGING

Het bestuur van het Nederlands Historisch Genootschap (NHG) heeft op 24 september 1993 een discussiebijeenkomst gewijd aan het probleem van de selectie en vernietiging van overheidsarchieven. Aanleiding hiertoe was een schrijven van de rijkscommissie voor de archieven (RCA) dat vergezeld ging van de nota *Archieven bewaren. Cultureel investeren in de toekomst*.

Deze nota kan men opvatten als een fundamentele kritiek op recente ontwikkelingen in het denken over archiefvernieting bij de rijksarchiefdienst en het ministerie van binnenlandse zaken. Recent ontwikkelde strategieën inzake de zogenaamde macro-selectie van grote archiefbestanden worden in deze nota als eenzijdig gekwalificeerd en door hun onevenwichtigheid als schadelijk beschouwd voor het toekomstig historisch onderzoek. De nota tracht een aanzet te geven tot een meer evenwichtige selectiemethodiek door aandacht te schenken aan de ontwikkeling van een cultuur-historische selectiemethodiek.

De organisatoren hebben gekozen voor een opzet van de discussie die zoveel mogelijk de bespreking van eventuele ongelukken betreffende vernietigingen zou vermijden. Zij hebben beoogd het debat zoveel mogelijk op het niveau van uitgangspunten, theorievorming en procedures te laten verlopen. De inleiders zijn gekozen met het oog op het verkrijgen van een zo scherp mogelijk beeld van de selectie- en vernietigingsproblematiek en van de recent aan de dag getreden verschillen van mening ter zake.

Het discussiedossier bestaat uit de volgende onderdelen:

- I Een schets van de vernietigingsproblematiek (die gebaseerd is op de tekst die aan de deelnemers aan de discussiedag te samen met de nota van tevoren is toegezonden<sup>1</sup>), 723-729
  - II Inleiding op de zeven discussiebijdragen, door P. M. M. Klep, historicus, 730-736
  - III Praktijkervaringen van een gemeentearchivaris, door W. Chr. Pieterse, archivaris van de stad Amsterdam, 737-739
  - IV Bewaren in niveaus, door A. J. M. den Teuling, archiefinspecteur, 740-743
  - V Keurend gekozen. De selectie van archieven van de rijksoverheid van na 1945, door R. C. Hol, archivaris van de rijksarchiefdienst, 744-753
  - VI Archiefselectie: een zaak van meer dan alleen beleid, door B. de Graaff, historicus, 754-763
  - VII Een complementaire informatiegerichte archiefselectie, door P. M. M. Klep, 764-771
  - VIII Archiefselectie en vernietiging. Een visie vanuit de economische en sociale geschiedenis, door P. Kooij, historicus, 772-776
  - IX De journalist en archiefvernieting, door G. Mulder, journalist, 777-782
  - X De tekst van het door het bestuur van het NHG uitgebrachte advies, 783-785
- 1 De nota is nog verkrijgbaar bij het secretariaat van het NHG, tel. 070 3140363.