

# Fokker en Plesman:

*Vliegende  
Hollanders met  
botsende karakters*

***Vliegtuigbouwer Anthony Fokker en directeur van de KLM Albert Plesman waren als luchtvaartpioniers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Hoewel hun karakters enorm van elkaar verschilden en ze vaak botsten, slaagden ze erin om Nederland tijdens het interbellum tot een belangrijke speler te maken op het wereldtoneel van de opkomende luchtvaart. Voldoende stof dus voor een historische dramaserie, die dit najaar bij de AVROTROS wordt uitgezonden. De serie wordt geproduceerd door Topkapi Films.***

tekst

**ARNO VAN DER HOLST**



Bram Suijker en Fedja van Huêt spelen de jongere en de oudere Anthony Fokker, een excentrieke rijkeluiwzoon die altijd zijn eigen dingen deed. Financieel werd hij vooral in het begin veelvuldig ondersteund door zijn vader. Hij kon een luxeleven leiden. Fokker was klein van postuur, een beruchte playboy en 'womanizer', die het niet zo nauw nam met de regels. Een 'bon vivant', elitair en gewend altijd zijn zin te krijgen. Fokker liet zich tijdens de Eerste Wereldoorlog tot Duitser naturaliseren, zodat hij er zaken kon doen.

#### **Voor de Duitse luchtmacht**

Fokker kende vele Duitse luchthelden, was zelf ook een kundig vlieger en bovendien was hij een handig zakenman. Hij richtte een vliegtuigfabriek op, bouwde honderden gevechtsvliegtuigen voor de Duitse luchtmacht en verdiende hier tientallen miljoenen mee. Na afloop van de oorlog startte hij een nieuwe vliegtuigfabriek in Nederland. Hij liet zich toen ook weer naturaliseren tot Nederlander.



### Onervaren Plesman

Albert Plesman wordt gespeeld door Steef de Bot en Daan Schuurmans. Hij was van eenvoudige komaf, fysiek imposant en een calvinistische familieman met een gelukkig huwelijk. Plesman was gewend hard te werken om het hoofd boven water te houden. Hij was heetgebakerd en eiste absolute gehoorzaamheid van zijn ondergeschikten. Het succes van de ELTA (de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam in 1919) leidde direct tot de oprichting van de 'Koninklijke Luchtvaart Maatschappij' (KLM), waar de onervaren Plesman de leiding over kreeg.

### Botsende karakters

Plesman en Fokker ontmoetten elkaar voor het eerst op de ELTA. Met hun botsende karakters kwam hun relatie meteen al onder druk te staan. Het bleek dat Fokker zijn Duitse vliegtuigen simpelweg had overgeschilderd: de Duitse kruisen schenen er nog doorheen. Plesman had goede redenen om zich



zorgen te maken over Fokkers verleden. Dat lag zo vlak na de oorlog erg gevoelig. Dat zou Plesman ook merken toen hij van zijn investeerders te horen kreeg dat zijn in 1919 opgerichte KLM verplicht met vliegtuigen van Nederlandse makelij zou moeten vliegen.

### De bedrijven

Het ging Fokker in die eerste jaren in Nederland voor de wind. Nu hij aan de KLM verkocht, durfden meer landen het aan om Fokkers te bestellen; de 'F.VII', zijn meest succesvolle toestel, verkocht hij over de hele wereld. Dat zijn eerste huwelijk strandde, kon hem ogenschijnlijk weinig schelen; hij was alleen maar bezig met zijn vliegtuigen. Toen hij kans zag zich in Amerika te vestigen, greep hij die met beide handen aan. Voor de tweede keer in zijn leven ontvluchtte hij zijn moederland om zijn succes elders te vinden. In Amerika trouwde hij opnieuw en liet hij zich weer naturaliseren.

**Links: Fedja van Huêt (links) als vliegtuigbouwer Fokker en Daan Schuurmans als KLM directeur Plesman [foto: Topkapi Films].**

**De 'echte' Anthony Fokker' [foto: Wikimedia Commons, Fritz Heuschkel].**



Maar in 1929, na de beurscrash en de tragische zelfgekozen dood van zijn vrouw, keerde Fokker noodgedwongen weer terug naar Nederland en naar Plesman. Met Plesman en zijn KLM ging het in die tijd juist steeds beter. Ondanks de crisis stegen de inkomsten en de geslaagde overzeese vluchten op Nederlands-Indië stemden de regering zeer gelukkig.

#### Douglas DC-2

Begin jaren 1930 vond de KLM dat de technische innovatie bij Fokker te traag verliep. Toen de Amerikaanse vliegtuigbouwer Donald Douglas zijn volledig metalen DC-2 presenteerde (terwijl Fokker nog met staalbuis, hout en linnen bouwde), zag Plesman kans om zich van Fokker te verlossen. Plesman vroeg zijn Raad van Bestuur toestemming voor de aanschaf van een Douglas DC-2 om de mogelijkheden van het toestel te onderzoeken. Die toestemming kreeg hij.

#### Exclusieve rechten

Wel vroeg Plesman aan Fokker om als tussenpersoon te fungeren bij de aanschaf van dit Amerikaanse toestel daar hij geen ervaring had met zaken doen in de Verenigde Staten. Fokker stemde hierin graag toe. Hij reisde af naar Amerika waar hij de exclusieve licentierechten voor de DC-2 voor heel Europa wist te bemachtigen. En dat deed Plesman weer ontploffen. De sfeer van spanning en wederzijdse achterdocht leidde tot felle ruzies tussen beide heren over de prijs en voorwaarden voor de aanschaf en levering van deze toestellen.

#### Verzoening

Tijdens een trans-Atlantische boottocht bevonden de twee mannen zich onverwacht op hetzelfde schip. Op kerstavond 1935 kwamen ze nader tot elkaar in hun gedeelde pijn over het verlies van hun dierbaren en idealen. Hangend over de reling kwamen ze tot de

**Links: Plesman en Fokker ontmoeten elkaar voor het eerst op de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam in 1919, die werd geopend door Koningin Wilhelmina [foto: Collectie Aviodrome].**

**Rechts: Anthony Fokker [foto: Collectie Thijs Postma].**



**Boven: Een Fokker F.VII in aanbouw [foto: Collectie Theo Wesselink]**

**Links: De Fokker F.VII, het succesvolste product van de Fokker-fabriek. [foto: Collectie Theo Wesselink].**

conclusie dat ze in een ander leven misschien best goede vrienden hadden kunnen zijn.

In december 1939 stierf Fokker op slechts 49-jarige leeftijd aan de complicaties van een routineoperatie. Het raakte Plesman hard: ze konden vrijwel nooit door één deur, maar aan het begin en het einde van hun gezamenlijke reis stonden ze beiden aan dezelfde kant. Plesman overleed op 31 december 1953, een succesvol KLM achterlatend. Fokker en Plesman: twee markante luchtvaartpioniers die van onschatbare betekenis bleken voor de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis.

Over de auteur:

**ARNO VAN DER HOLST is directeur van het Nederlands Transport Museum en medeoprichter en bestuurslid van de stichting Mobiele Collectie Nederland.**



**Rechts: De 'nieuwe' F.VII werd gebouwd door de Delware Company in samenwerking met het Nederlands Transport Museum met een flinke bijdrage van het Mondriaan Fonds [foto: Gert van Kalsbeek].**