Marc Dierikx

Een leven in looping

Biografische schets van vliegtuigbouwer Anthony Fokker

In de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart zijn Albert Plesman en Anthony Fokker bijna legendarische figuren. Maar voor iemand die zich niet zo interesseert voor de beginperiode van 'onze' luchtvaart zeggen deze namen niet zoveel meer. Als 'captains of industry' in een opkomende bedrijfstak zijn zij zeker nadere studie waard. In dit artikel gaat de auteur in op het zakelijk wel en wee en de persoon van Anthony Fokker.

Dr. M.L.J. Dierikx promoveerde op het proefschrift *Begrensde horizonten. De internationale burgerluchtvaartpolitiek van Nederland in het interbellum* (Zwolle 1988). Thans voert hij als KNAW-fellow een comparatieve studie uit over de positie van Nederland in de internationale luchtvaart na 1945.

De biografie is in de Nederlandse geschiedschrijving nog steeds ondervertegenwoordigd. De incidentele biografen beperken hun aandacht bovendien bij voorkeur tot leden van het Koninklijk Huis, vooraanstaande politici, literatoren en kunstenaars. Historische studies naar de levens van Nederlandse captains of industry zijn zeldzaam. Dit geldt met name voor de twintigste eeuw.
Het lijkt wel alsof de Nederlandse geschiedbeoefenaren zich blijvend tevreden willen stellen met Ernst Heldrings oordelen over zijn industriële tijdgenoten in diens *Herinneringen* en dagboek. De vele onbecommentarieerde verwijzingen naar Heldrings reflecties in geschriften van historici getuigen daarvan. Dat is jammer, want zo gaat men voorbij aan de belangrijke rol die kopstukken uit het bedrijfsleven speelden en spelen bij de vormgeving van de Nederlandse samenleving.

Zo beschouwd is Anthony Fokker niet de meest voor de hand liggende keus voor de hier volgende biografische schets. In de industriële ontwikkeling van Nederland speelde Fokker slechts een bescheiden rol. Anderzijds vormt Fokkers vliegtuigfabriek sinds 1919 onmiskenbaar een deel van het Nederlands nationaal erfgoed. Bij de ondertekening van de officiële akte van oprichting van de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, 21 juli 1919 te Amsterdam, waren kopstukken aanwezig als Frits Fentener van Vlissingen, in de AGN door De Vries aangeduid als '*de knapste industrieel van het Interbellum*', de gepensioneerde vice-president van de Raad van Indië Johan van den Houven van Oordt en voormalig gouverneur-generaal



Schiphol in 1931: allerlei types Fokkervliegtuigen uit verschillende landen.

kleio
nummer 4/91
pagina's 6 en 7

van Nederlands-Indië J.B. van Heutz. De laatste werd president-commissaris van het bedrijf.
Maar ook los van de nationale uitstraling als technologische speerpunt-industrie en de betrokkenheid van prominenten uit het politiek-bestuurlijk circuit bij de oprichting van de NV, schreeuwt de levenswandel van haar naamgever als het ware om serieuze aandacht. Als onderwerp voor een historische biografie is Fokkers leven te intrigerend om te laten liggen. De opeenvolgende gebeurtenissen verplaatsen zich van de koloniale samenleving op Java in het laatste decennium van de vorige eeuw via een geflopte schooltijd in Holland naar de top van het Duitse militair-industriële establishment tijdens de Eerste Wereldoorlog; van een verzameling houten schuren op een drassig weiland buiten Amsterdam in 1919 via het winterse Sankt Moritz in Zwitserland naar de beurs van Wall Street in 1929; van een luxueus appartement aan de New Yorkse Riverside Drive in datzelfde jaar via Fokkers bijna failliete boedel in Amsterdam naar een stil en somber huis in het dorpje Nyack-on-Hudson in december 1939. Vandaar keerde een maand later nog slechts Fokkers as naar Nederland terug om 3 februari 1940 ter aarde te worden besteld.

Fokkers eigen, helaas vroegtijdige autobiografie *Flying Dutchman. The life of Anthony Fokker* - in 1931 uit zijn mond opgetekend door de Amerikaanse journalist Bruce Gould, die rijk werd van de auteursrechten - laat zich lezen als een spannend jongensboek en kende tot in de jaren 60 herdukken in diverse talen. Het werk vormde in 1957 zelfs de basis voor een heuse speelfilm (al werd die een kwarteeuw later in de *Volkskrant* door Jan Blokker omschreven als '*de truttigste Hollandse rolprent sinds Mooi Juultje van Volendam*').

Jeugd

Anthony Herman Gerard Fokker, zoals hij naar familietraditie voluit heette, kwam uit een geslacht van vermogende reders en handelaren, die al generaties deel uitmaakten van de Middelburgse sociaal-culturele elite. Toch slaagden niet alle Fokkers erin zich een plaats te verwerven in het Zeeuwse. Met zijn uitgesproken afkeer van studie en 'hoofdarbeid', was Anthony's vader, Herman Fokker (1851-1924), een van de buitenbeentjes in de familie. Na de dood van zijn vader eerder dat jaar, vertrok Herman Fokker in 1874 naar Indië. Daar investeerde hij via tussenkomst van een oudere broer, een hoge functionaris bij de Nederlandsche Handel Maatschappij in Batavia, zijn erfdeel in een koffieplantage te Blitar, zuidoost-Java. In het bijbehorende plantershuis werd Anthony op 6 april 1890 geboren als jongste van twee kinderen. Zijn zusje Catharina was een jaar ouder.



Anthony Fokker in zijn 'Spin', 1911.

Vier jaar later keerde het gezin terug naar Nederland om zich in Haarlem te vestigen. Twintig tropenjaren in de koffie hadden Herman Fokker de waarde van goede scholing doen inzien en de reden voor de terugkeer van het gezin lag dan ook daarin besloten.
Zoon Anthony aardde evenwel naar pa in zijn afkeer van scholing en zijn dadendrang. Hij had geluk, want ofschoon op zijn twintigste nog altijd niet verder gevorderd dan de vierde klas van de HBS, was Herman Fokker financieel in staat hem een dure privé-opleiding in de autotechniek te laten volgen in Duitsland. Anthony was immers bezeten van techniek; knutselen was zijn lust en zijn leven.

Het bleef niet bij auto's. Tegen het einde van het eerste decennium van deze eeuw, had de auto als object van technische fascinatie hevige concurrentie gekregen van de vliegerij. In de jaren 1909 en 1910 zorgden vliegtuigen in vrijwel alle Europese landen voor tot de verbeelding sprekende primeurs, die geen van de toeschouwers bij dergelijke evenementen onberoerd lieten. Nadat de Franse piloot Louis Blériot in juli 1909 met zijn machine de eerste succesvolle oversteek over het Kanaal had gemaakt, kon men zelfs spreken van een regelrechte vliegkoorts.
De jonge Fokker raakte geobsedeerd door de uitdaging van het luchtruim. Hij zette alles op alles om zijn vader te bewegen geld te steken in de bouw van een door hem en zijn schoolkameraden te ontwerpen vliegtuig. Het werkte. Nog geen jaar later, op 31 augustus 1911, vloog Anthony Fokker met een eigen bouwsel rond de toren van de Haarlemse St. Bavo kathedraal als hoofdattractie van de viering van koninginnedag. Dat succes was vooral te danken aan Fokkers intuïtieve handigheid in het bouwen van vliegtuigen, een handigheid die hij combineerde met een zich allengs ontwikkelend zesde zintuig voor het vliegen. Tezamen vormden zij de kern van zijn succes in de luchtvaart.

Lift off in Duitsland

Fokkers ster was rijzende, al vertaalde zich dat vooralsnog niet in orders van enige omvang. Min of meer van de hand in de tand levend en terend op zijn vaders vrijgevigheid, rommelde hij wat aan in de marge van het luchtvaartgebeuren in Duitsland. Voor zijn weinige eigen inkomsten was hij afhankelijk van het geven van vlieglessen aan vermogende particulieren, hetgeen weer incidentele bestellingen opleverde.

Die vlieglessen en het vooruitzicht van potentiële cliëntèle brachten hem begin 1912 naar het Berlijnse vliegterrein Johannisthal, het centrum van de vliegerij in Duitsland. Hier richtte hij, opnieuw met geld van zijn vader, een eigen bedrijfje op: Fokker Aviatik GmbH.

Het idee was een gooi te doen naar orders van het tsaristische leger in Rusland. Vliegdemonstraties te St.Petersburg bleven echter zonder succes. Soortgelijke evenementen in Duitsland pakten gunstiger uit. Met zijn uitzonderlijke vaardigheid in het besturen van vliegtuigen, wist Fokker de aandacht te trekken van de Duitse militaire autoriteiten. Zomer 1913 bestelde het Duitse leger tien toestellen, ter waarde van zo'n 300.000 Mark. Met medewerking van de autoriteiten verhuisde zijn bedrijfje van Berlijn naar Schwerin in Mecklenburg. Hier kreeg Fokker alle ruimte om verder te groeien.

Opnieuw werden de benodigde financiële middelen daartoe gefourneerd door vader Herman Fokker, ditmaal met steun van de familie en enkele bekenden. Op 7 juli 1914 resulteerde dat in de oprichting van de Fokker Aeroplanbau GmbH. te Schwerin met een maatschappelijk kapitaal van 300.000 Mark, het totaalbedrag van de orderportefeuille. Gezien de aard van de onderneming was dat niettemin een hoogst risicovolle deelname.



De Fokker D-7.

Maar terwijl het geluk een maand later tallozen in de steek zou laten, bracht het uitbreken van de wereldoorlog voor Fokker de definitieve doorbraak. De ontdekking van de mogelijkheden van het nieuwe luchtwapen maakte de bedreven knutselaar binnen het jaar tot groot-ondernemer. Aan het einde van de oorlog werkten er bij Fokker in Schwerin (vliegtuigen), Frankfurt (vliegtuigmotoren), Berlijn-Reinickendorff (vliegtuigbewapening) en Travemünde (watervliegtuigen) zo'n slordige 6000 mensen. Fokker had daarnaast nog een dochteronderneming in Boedapest.
Tot aan de wapenstilstand verlieten in totaal zo'n 7600 toestellen de Fokker-werkplaatsen. Daarmee behoorde Fokker Aeroplanbau in 1918 tot de top van het Duitse militair-industriële complex.

Waarop berustte dit opmerkelijk succes?
Bij de stand van de luchtvaarttechniek vond het ontwikkelen van nieuwe vliegtuigtypes plaats op basis van een trial and error systeem: ruw ontworpen vliegtuigen werden aan de hand van proefvluchten verfijnd tot bruikbare machines. Aerodynamische berekeningen waren hierbij meestal van ondergeschikt belang; het vermogen van de testpiloot om het gedrag van het vliegtuig te kunnen 'aanvoelen' was cruciaal. Fokker, geboren testvlieger, 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 serieproductie. Zelf nog maar midden twintig, stond Anthony Fokker bovendien dicht bij de leeftijdgenoten aan het front die zijn vliegtuigen bestuurden. Meermalen werd hij in zijn luitenantsuniform 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 zó succesvol, dat zijn D.VII- jachtvliegtuig het enige bij name genoemde wapen was dat als direct aan de geallieerden over te dragen krijgsmaterieel in de wapenstilstandsovereenkomst van 11 november 1918 werd genoemd.

Artikel IV 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.VII 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 nº 1 arrêtée au moment de la signature de l'Armistice.'

Held in Nederland

Betere reclame voor zijn machines kon Fokker zich niet wensen, maar de vermelding in de wapenstilstandsovereenkomst maakte ook 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! Nog voordat de geallieerde controlecommissie die op de ontmanteling van de Duitse oorlogsindustrie moest toezien Schwerin bereikte, had Fokker voorbereidingen getroffen die hem in januari en februari 1919 in staat stelden om zo'n 280 gevechtsvliegtuigen, 400 vliegtuigmotoren en een belangrijk deel van zijn fabrieksinventaris op een zestal treinen te zetten en bij Oldenzaal over de grens te rijden. Met stomheid geslagen Nederlandse grenswachten wisten niets beters te doen dan de transporten te laten passeren.

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. Zijn Nederlandsche Vliegtuigenfabriek - om voor de hand liggende politieke redenen werd de naam Fokker buiten de oprichtingsakte gehouden, al bezat Anthony Fokker zelf bijna alle aandelen - maakte in de nazomer van 1919 een begin met de assemblage van de uit Duitsland meegevoerde vliegtuigen; ze werden geleverd aan de Luchtvaart-Afdeeling van het Nederlandse leger. Leveranties - aanvankelijk vanuit Schwerin - van verkeersvliegtuigen aan de pas opgerichte KLM volgden. De verbinding Fokker/KLM werd vervolgens publiekelijk geparadeerd als gulden combinatie van technologisch kunnen en nationaal prestige.

Fokker zelf, die zich tijdens de oorlog gemakshalve tot Duitser had laten naturaliseren (en in 1939 als Amerikaans staatsburger zou overlijden), deed ook nadrukkelijk zijn best als Nederlander voor het voetlicht te treden. Samen met KLM-directeur Albert Plesman groeide hij uit tot een nationale held. Dat er tussen beide bedrijven en personen onder de oppervlakte een schier eindeloze reeks conflicten werd uitgevochten, bleef voor het publiek onbekend.

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 producten wereldfaam. Voor tal van recordvluchten leverde Fokker de vliegtuigen. Niettemin waren de productieaantallen van militaire toestellen beduidend hoger. In de eerste tien jaar na de oorlog bouwde Fokker er in Amsterdam ruim 800, tegen zo'n 250 verkeersvliegtuigen. Het overgrote deel van deze machines ging naar het buitenland, waar in vele gevallen ook nog aanvullende licentie-productie plaats vond.
Lang niet alle militaire orders waren evenwel legaal. Zo zag Fokker er geen been in om de in het Sovjet-Russische Lipetzk gelegerde clandestiene Duitse luchtmacht te voorzien van meer dan 100 gevechtsvliegtuigen, daarmee het Verdrag van Versailles ontduikend. De Duitsers, immers, hadden meegewerkt aan de verhuizing van zijn bedrijf naar Nederland. Fokker had nog wat goed te maken!

Amerika!

Dergelijke grote leveranties stelden Fokker in staat het Amsterdamse bedrijf binnen vijf jaar uit te laten groeien tot Europa's leidende vliegtuigindustrie. Zijn blik reikte echter verder.
Ofschoon hij zich gedwongen zag zijn Duitse bedrijf - na de militaire ineenstorting omgedoopt tot het neutraal klinkende Schweriner Industrie Werke - onder te brengen in een sterfhuisconstructie (in 1923 in liquidatie uitmondend), bracht Amerikaanse militaire belangstelling voor zijn vliegtuigen hem ertoe de bakens te verzetten en deze nieuwe markt aan te boren. Begin 1922 resulteerde dit in de oprichting van de Netherlands Aircraft Manufacturing Company te New York. Deze kwam onder leiding te staan van Robert Noorduyn, een geëmigreerde Nederlandse werktuigbouwkundig ingenieur.

Fokker ging aldus behoren tot het selecte rijtje Nederlandse bedrijven, aangevoerd door Shell, Philips en AKU, met internationale vestigingen.

Twee jaar later, in mei 1924, werd de Netherlands Aircraft Manufacturing Company omgevormd tot Atlantic Aircraft Corporation en van nieuw kapitaal voorzien door Fokker en een aantal New Yorkse zakenlieden.
Hiermee begonnen Fokkers hoogtijdagen. 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. Business was booming. Niettemin zag Fokker zich rond 1925 zowel in Nederland als in de Verenigde Staten genoodzaakt technisch hoog-geschoolde ontwerpers in dienst te nemen om zijn producten technisch te vervolmaken. Dit leidde aan beide zijden van de Atlantische Oceaan tot opmerkelijke commerciële successen, met name voor Fokkers verkeersvliegtuigen.

Het mag een cynische speling van het lot worden genoemd dat deze successen tegelijkertijd het begin inluidden van zijn ondergang als vliegtuigconstructeur.
Twee oorzaken lagen hieraan ten grondslag. Enerzijds bond de ondernemer-financier-constructeur Fokker, deels uit vrees om zijn greep te verliezen op de producten die zijn naam droegen, deels uit koppige weerbarstigheid en verzet tegen het onbekende, zijn medewerkers vast aan de door hemzelf tijdens de oorlog beproefde constructieconcepten. Dit hield in dat Fokkervliegtuigen dienden te bestaan uit een romp van gelaste staalbuizen, bekleed met linnen en voorzien van houten vleugels. Andere constructiewijzen, die veel theoretisch vooronderzoek vroegen, zoals de rond 1930 in zwang komende metaalbouw, gingen zijn technische kennis te boven en werden derhalve consequent buiten de deur gehouden.
Anderzijds maakte het commercieel suc-



American adventure 1929.

LITERATUUR

Jan Blokker, Als de dag van gisteren: 'Ongeschikt voor film of strip', *De Volkskrant* 13 maart 1982.

Marc Dierikx, *Bevlogen jaren. Nederlandse burgerluchtvaart tussen de wereldoorlogen* (Houten 1986).

Anthony H.G. Fokker & Bruce Gould, *The Flying Dutchman. The life of Anthony Fokker* (New York 1931).

Elsbeth E. Freudenthal, *The aviation business. From Kitty Hawk to Wall Street* (New York 1940).

Henri Hegener, *Fokker - The man and the aircraft* (Letchworth 1961).

Herinneringen en Dagboek van Ernst Heldring, 1871-1954, uitgegeven door Joh. de Vries (Groningen 1970).

Joh. de Vries, 'Het economische leven in Nederland, 1918-1940', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden, dl. 14* (Haarlem 1979).

ces in de Verenigde Staten van Fokkers Atlantic Aircraft Corporation het bedrijf tot een doelwit voor corporate raiders.

Een en ander raakte in een stroomversnelling nadat Charles Lindbergh, een totdantoe onbekende jonge piloot van de Amerikaanse posterijen, er in mei 1927 als eerste in was geslaagd een solovlucht over de Atlantische Oceaan te voltooien. De lawine aan publiciteit die hierop volgde, maakte de luchtvaart voor Amerikaanse kranten maandenlang tot voorpaginanieuws. Lindbergh zelf werd op slag gebombardeerd tot een volksheld van welhaast mythische proporties. Op de toch al gespannen beurs van Wall Street ontstond een boom in luchtvaart-aandelen. Ook Fokker leek hiervan te gaan profiteren.
In december 1927 sloot hij een overeenkomst met een groep investeerders uit de staat West Virginia. Ze waren bereid om $4.000.000 op tafel te leggen als kapitaaluitbreiding voor Atlantic, zulks in ruil voor toezeggingen van Fokker een deel van zijn productie over te hevelen naar een nieuw te bouwen fabriek bij de stad Wheeling (W. Virginia). Anthony Fokker ging accoord op voorwaarde dat zijn verminderde zeggenschap over het bedrijf - totdantoe was Fokker zelf behalve directeur ook steeds meerderheidsaandeelhouder geweest - gecamoufleerd zou worden door Atlantic om te dopen tot Fokker Aircraft Corporation of America.



Dr. A. Plesman en Anthony H.G.Fokker in 1925(?)

Maar wat goed was voor het bedrijf, was daarom nog niet goed voor Fokker persoonlijk. Nog geen tien maanden later raakte hij de controle over zijn Amerikaanse onderneming kwijt - definitief, naar zou blijken. Via een aantal onderhandse transacties kwam de meerderheid van de aandelen Fokker Aircraft in handen van de Richfield Oil Company en de daarmee geaffilieerde luchtvaart-holding Western Air Express. (Anthony Fokker zelf bezat 20%). De Richfield/Western combinatie introduceerde de aandelen Fokker enkele maanden later 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 uitgegroeid tot een van Amerika's grootste vliegtuigbouw concerns en op het hoogtepunt van zijn industriële ontwikkeling, ten prooi aan een vijandige overname door automobielgigant General Motors.

Anthony Fokkers rol in de Amerikaanse vliegtuigbouw was daarmee nagenoeg uitgespeeld. General Motors 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 hem niet meer in. Iets meer dan een jaar later, op 18 juni 1930 en temidden van een inzakkende economie, verdween ook Fokkers naam uit het bedrijf. Teneinde de broodnodige ervaring in huis te halen met de in de luchtvaart snel opgang makende metaalbouw, liet General Motors Fokker Aircraft fuseren met de Amerikaanse tak van de Duitse vliegtuigbouwer Dornier tot de General Aviation Corporation.
Weer een jaar later - General Aviation boekte inmiddels verliezen van zo'n twee miljoen dollar per jaar - trok Anthony Fokker na een fikse rel de onvermijdelijke conclusie dat hij niet langer gewenst was en stapte op. Voor de vliegtuigbouwer Fokker eindigde het Amerikaanse avontuur daarmee in complete frustratie.

Malaise in Nederland

In Nederland stond de zaak er niet veel beter voor. Ook hier liep Fokker na 1930 op tegen de limieten van wat met zijn bouwwijze mogelijk was. In het internationaal-politieke klimaat dat in de jaren 1929-1934 beheerst werd door ideeën en discussies inzake ontwapening, was de markt voor militaire vliegtuigen miniem. Van zijn civiele typen F.IX, F.XII en F.XVIII werden er in totaal niet meer dan zo'n 25 verkocht (waaronder licenties).

Terwijl men bij Fokker alle hoop vestigde op het zoveel mogelijk met bestaande technieken ontwikkelen van een grote machine voor lange-afstands luchtverkeer naar Nederlands-Indië, zakte de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek steeds verder in het moeras. 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.

De doodklap kwam met het verschijnen van het revolutionaire, geheel uit metaal geconstrueerde Douglas DC-2 verkeersvliegtuig in de Verenigde Staten, eind 1933. Binnen een jaar droogde de gehele markt voor Fokkervliegtuigen op. De KLM, het eeuwige geruzie met Fokker beu, was de eerste om hem te laten vallen en bestelde in 1934 maar liefst 14 Douglas-machines. Anthony Fokker, die zich altijd meer thuis had gevoeld tussen mechaniciens die met de handen vol olie het 'echte' werk deden dan tussen met de rekenlineaal over een tafel gebogen constructeurs, had als vliegtuigbouwer afgedaan.
Wél slaagde hij er nog in zich in een positie van tussenverkoper te wringen voor de contacten tussen de KLM en Douglas. Het leverde hem bepaald geen windeieren op, maar ging wel ten koste van het laatste restje vertrouwen tussen hem 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 zag uiteindelijk ook geen duidelijke uitweg voor het bedrijf.
Pas met de komst van een nieuwe, energieke onderdirecteur in november 1935, J.E. van Tijen, en het zich steeds meer terugtrekken van Anthony Fokker zelf, kwam er weer wat beweging in het bedrijf. De oplopende internationale spanningen en de op gang komende Europese herbewapening in de tweede helft van de jaren dertig haalden Fokker toch nog uit het slop.

Fokker als persoon

De zes jaren tussen 1929 en 1935 moeten voor Anthony Fokker zelf de zwaarste uit zijn leven zijn geweest. Zijn professionele ondergang stapelde zich bovenop rampspoed in de persoonlijke sfeer.
Fokker was gemankeerd in zijn omgang met anderen. Dat gold in het bijzonder op het persoonlijk vlak. Zijn eerste huwelijk, maart 1919, met de Duitse generaalsdochter Elisabeth von Morgen, die hij enkele jaren tevoren bij het zeilen op de Berlijnse Wannsee had leren kennen, liep oktober 1925 op een scheiding uit. De echtelieden waren toen al ver van elkaar vervreemd. De 'workaholic' Fokker, die zich monomaan wierp op alles wat met vliegen van doen had, was - ook naar eigen zeggen - ongeschikt voor het huwelijk. Het had er beslist de schijn van dat hij het gezelschap van zijn echtgenote meed. Alleen op zijn eerste Amerikaanse reis, 10 november 1920 tot 8 januari 1921, nam Fokker zijn vrouw mee.
En zijn onvermogen (of was het onwil?) tot huiselijkheid uitte zich in meer zaken. Fokker placht op alle uren van de dag of de nacht thuis te komen, te werken, te eten of te slapen. Zijn conversatie beperkte zich bij voorkeur tot technische aspecten van vliegtuigen en boten. Schepen vormden zijn tweede liefde. Varen was zijn voornaamste bron van ontspanning. Bij gespreksonderwerpen die hem niet boeiden placht hij zijn desinteresse te demonstreren door botweg de ogen te sluiten en in te slapen. Alleen met zijn moeder had hij gedurende zijn hele leven een hechte band.
Nadat Fokker zich september 1925 metterwoon in de Verenigde Staten vestigde, onderhield hij die band per telefoon. Schrijven ging hem slecht af.

Zijn tweede vrouw, de Canadese Viola Austman, een fervent luchtvaartenthousiaste, met wie hij in het voorjaar van 1927 in alle stilte in het huwelijk trad, dreef hij met zijn gedrag tot ernstige depressies, die haar anderhalf jaar later in een psychiatrisch ziekenhuis deden belanden. En toen ze daarvan op 8 februari 1929 terugkeerde, presteerde Fokker het die dag bijzonder laat thuis te komen, het klaargemaakte herenigingsdiner te negeren en als een blok op bed in slaap te vallen. In haar wanhoop sprong Viola uit het raam van hun New Yorkse flat en werd even later dood op het trottoir gevonden.
Viola's wanhoopsdaad moet Anthony Fokker diep hebben getroffen. Een liefdevol-ingetogen grafmonument kon het gebeurde niet ongedaan maken.

Haar dood luidde een ommekeer in in zijn leven. Luttele maanden later verdween zijn naam uit de Amerikaanse luchtvaart, doordat General Motors zijn Fokker Aircraft Corporation overnam. Fokker verzette zich er niet tegen. Machteloos moest hij vervolgens toezien hoe hij door de automobielgigant meer en meer op een zijspoor werd gerangeerd.
Juli 1931 trok hij daaruit de uiterste consequentie. Moegestreden en gefrustreerd stapte hij op.

Zijn vitaliteit was tanende. Zijn Nederlandse bedrijf, waar hij als eigenaar-directeur kon doen en laten wat hem goeddacht, verwaarloosde hij. Ook zijn gezondheid ging hem parten spelen: een chronische sinesitus, teweeg gebracht door twintig jaar vliegen in open cockpits, ontnam hem steeds meer het plezier in het besturen van vliegmachines; zijn constante snoeplust - Fokker was verder geheelonthouder - leidde duidelijk zichtbaar tot gewichtstoename. Langzaam maar zeker ontglipte hem zijn kwajongensachtige bravour. Fokker, die er ondanks zijn zonderlinge omgangsvormen bijzonder van genoot om luchtvaartvrienden te onderhouden, werd gaandeweg een teruggetrokken, wat vereenzaamd persoon. Dat reflecteerde zich in het feit dat hij steeds verder buiten New York ging wonen en meer tijd doorbracht in zijn Zwitserse winterchalet te St. Moritz. Toepasselijk stond zijn laatste huis, in Nyack-on-Hudson en Undercliff Manor geheten, aan het einde van een doodlopende weg.

Hier was het dat hij op 1 december 1939 onwel werd. Na drie weken in semi-comateuse toestand te zijn verpleegd in het Murray Hill Hospital te New York, overleed Anthony Fokker in de vroege morgenuren van 23 december. Zijn stoffelijk overschot werd gecremeerd; de as in januari 1940 naar Nederland overgebracht en 3 februari 1940 op de begraafplaats Driehuis-Westerveld bij Haarlem ter aarde besteld.