

NDB-Artikel

Fokker, *Anthony* Hermann Gerard Flugzeugkonstrukteur, * 6.4.1890 Kediri (Java), † 23.12.1939 New York.

Genealogie

V holländ. Pflanzler;

⊙ 1) Haarlem 1919 (∞ 1923) Elisabeth (* 1895), T d. →Curt v. Morgen (1858–1928), preuß. Gen. d. Inf. (s. Wi. 1922), u. d. Else Guthmann, 2) 1929 Viola Lawrence († 1929).

Leben

F. ging – noch ganz ohne technische Vorbildung – 1911 nach Deutschland, um sich der Fliegerei zu widmen, wozu ihm die Heimat keinerlei Gelegenheit bot. Zusammen mit Jakob Goedecker baute er zunächst in Salbach (Flugplatz „Mainzer Großer Sand“) seinen ersten Eindecker, die „Spinne“ mit 50-PS-Argus-Motor. Auf seiner Konstruktion lernte er zugleich fliegen und legte 1911 – 7 Jahre nach den Wrights – seine Pilotenprüfung ab (Nummer 88). Von da ab hat F. alle seine folgenden Konstruktionen grundsätzlich selbst eingeflogen, wie die damaligen Pioniere stets Konstrukteure und Flieger waren.

Mit Hilfe der zu dieser Zeit schon gewonnenen physikalischen und flugtechnischen Erkenntnisse konnten selbst reine Praktiker wie F., allerdings mühsam und meist unter großen persönlichen Opfern, Form und Gestaltung des Fluggeräts langsam aber stetig weiterentwickeln. Das Kernproblem war ausreichende Stabilität und Steuerbarkeit des Flugzeugs um alle Achsen und das Ringen um die Erkenntnis nach günstiger Gestaltung. Es wurde dank des mutigen fliegerischen Einsatzes dieser Pioniere der für die damalige Zeit optimalen Lösung durch fortschrittliche Holz-Stahlrohr-Konstruktionen nähergebracht, die auch in Serie gebaut wurden. Nach einem kurzen Gastspiel („Fokker-Aeroplanbau“) in Berlin-Johannisthal, damals Sammelpunkt der nationalen und internationalen Fliegerwelt, errichtete F. im Mai 1914 seine erste Fliegerschule in Schwerin (Mecklenburg). Sie sollte, als bald danach der Weltkrieg 1914/18 ausbrach, dank der weitsichtigen Unterstützung der Stadtverwaltung, die Basis einer großen Flugzeugproduktionsstätte werden. Der ersten M-Serie von ein- und zweisitzigen Fokkerflugzeugen mit Rotations-Sternmotoren (Gnôme-Rhône-Maschinenbau in Oberursel/Taunus) von 110 bis 160 PS folgten, nachdem die deutsche Heeresleitung die Bedeutung dieser Klasse von Flugzeugen für Kriegszwecke erkannt hatte, die schnellen und besonders wendigen Jagdeinsitzer der V-, E- und D-Serie, die den Grundtyp der deutschen Kampfflugzeuge bildeten. Darunter waren die berühmten D VII-Doppeldecker und Dr.-Dreidecker, mit denen unter anderem Richthofen, Immelmann, Boelcke, Udet flogen. Der damalige Chefkonstrukteur,

Reinhold Platz, hatte an dieser Entwicklung maßgebenden Anteil. – In der Nachkriegszeit baute F. – nachdem er 1919 die Fabrikeinrichtungen, fertige und halbfertige Flugzeuge und Materialien im Werte von vielen Millionen Gulden nach Amsterdam heimlich überführt hatte – in den 20er Jahren neben weiter bewährten Kampfflugzeugen (zum Beispiel D XIII, D XVII, D 21 und D 23) ein- und mehrmotorige Verkehrsflugzeuge (zum Beispiel Fokker F II, F VII, F VII/3m, F VIII, F X, F-22, F-36), mit denen vor allem die holländische Luftverkehrsgesellschaft KLM bis 1936 große und international anerkannte Luftverkehrsleistungen erfliegen konnte.

Werke

Der fliegende Holländer, 1933.

Literatur

E. Franquinet, F., 1946;

P. Supf, Das Buch d. dt. Fluggesch., 2 Bde., 1956, bes. S. 503-06 (P).

Autor

Wilhelm Pleines

Empfohlene Zitierweise

, „Fokker, Anthony“, in: Neue Deutsche Biographie 5 (1961), S. 285
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
