

Een boerenzoon uit Bussum, die toevallig Fokker heette, probeerde ruim vijftig jaar geleden te vliegen met een toestel, waarvan de propeller door pedalen werd aangedreven. Twee keer steeg hij op en twee keer viel hij naar beneden. Kort voor de derde proefneming bemerkte hij, dat de vliegfiets, waaraan hij tezamen met zijn broer twee jaar lang had gewerkt, moedwillig was vernield

**E**n ding: vraagt u nu alstublieft niet of de Bussumse boerenzoon Jan Fokker, over wie ik u ga vertellen, familie is van de grote luchtvaartpionier. Want er wonen in het Gooi zeker zo'n tien Fokkers, die zich maar vaagjes bewust zijn, dat er in ons land ooit een naamgenoot van deze allure heeft rondgelopen. Laat staan, dat er tussen hen en het aviatisch genie van „De Spin” en een aantal minder vreedzame vliegcreaties uit de jaren 1914-'18 enige verwantschap zou bestaan.

De Gooise Fokkers zijn altijd brave landbouwers, veehouders, loonmaaiers, grondwerkers, melkboeren, monteurs en transportondernemers geweest en over het algemeen timmerden zij niet zo duizelingwekkend verheven. Behalve dan in zekere zin voormelde vriend Jan. Hij was zozeggend de hoogvlieger van de familie. En al oefent hij thans als achtentwintigjarige het weinig adembenemende beroep van boswachter uit, de eerste helft van zijn leven was vol wilde sensaties.

Zesentwintig jaar terug, toen hij te paard zó woest over sloten en hekken sprong, dat het hele Gooi er schande van sprak, bracht hij het tot de voorpagina's van de dagbladpers. Niet door zijn hippische waaghalzerijen, maar omdat hij zich als eerste in den lande ging toelagen op de wielersport in de lucht. Dat moge vreemd klinken, maar het wás zo. Jan Fokker, de tweeëndertigjarige zuivelhandelaar uit Bussum, had een vliegfiets geconstrueerd. En hij zou weleens even laten zien, dat er in zijn op de carrier getrainde melkboerenbenen even veel pk's scholen als in dat ronktuig van de K.L.M.

Dat het niet waar was, heeft Jan tot twee keer aan den lijve ondervonden. Hij moet er nu, na een paar huiselijke aaitjes over zijn aanminning hondenduo Tanja I en Tanja II, nog even wrang om lachen. Goed — hij heeft zich er tenslotte bij neergelegd, dat vliegtuigpropellers altijd nét iets harder behoren te draaien dan pedalende voeten kunnen bijhouden. Maar het verlies van zijn aeronautisch rijwiel en de wijze waarop hij het verloor, vervult hem nog steeds met bitterheid.

„Dat ding had me binnen het jaar steénrijk kunnen maken,” zegt hij met het ontgoocheld gebaar van iemand, die de honderdduizend ziet vallen op een lot, dat hij zo juist in de kroeg heeft verkwaanseld. „Ook al vloog-t-ie niet, de mensen betaalden grif om 'm alleen maar te zien.

„t Was dan ook iets bijzonders. We hadden er op zijn minst de kermissen mee af kunnen reizen...”

Dat *we* is geen majesteitsmeervoud. Broer Cor, die in die dagen als zesentwintigjarige knaap nog bij pa Fokker op de boerderij werkte, was namelijk mede financieel bij de vliegfiets geïnteresseerd. Hij had trouwens ook bij het bouwen geholpen. En, naar Jan me in een recent onderhoud wel tien minuten lang heeft voorgehouden, toonde Cor zich toentertijd reeds een onvergelijklijk technicus.

Toch ben ik voor dit verhaal alleen maar met Jan gaan praten, omdat Jan de stuwende kracht is geweest en het lef heeft bezeten zijn hals en zijn boten te wagen. Cor heeft weliswaar in alle oprechtheid gepoogd de nodige moed op te brengen, maar op het beslissende moment bleek het hem toch niet te zijn gelukt.

Maar laat ik de gebeurtenissen uit de jaren dertig vertellen in de volgorde, zoals Jan die tijdens ons gesprek in zijn woning aan de Landstraat te Bussum heeft aangehouden. Wij zaten rond de tafel, waarop Tanja II zich hautain een zetel had gekozen en mevrouw Fokker schonk stevige koppen koffie. In dit milieu, waarvan de degelijkheid als het ware van het old finish afstraalde, klonk het allemaal nogal onwezenlijk. Jan haalde echter oude dagbladen van zolder om zijn bouwste beweringen te staven.

Op een stille wei aan de Brediusweg, zo vertelde hij, stond de hangar. Een fikse loods, waarbinnen zich geheimzinnige handelingen voltrokken. Niemand, behalve hij, Cor en een derde broer, die ook de kunst van het lassen verstond, had er enige notie van, waarmee de nachtelijke klop- en siggeluiden in dit afgelegen domein waren te rijmen.

Noch het ouderpaar Fokker, noch de andere vier zonen des huizes werden ingewijd in de geheimen van deze merkwaardige vrijetijdsbesteding. En als zij ernaar vroegen, dan zeiden de jongelui onverschillig: „Och, een dingetje voor Koninginnedag.” Of: „Och, een reclamewagen voor het corso.” En openbaarde de nieuwsgierigheid zich later in het jaar nog eens, dan was het: „Och, een dingetje voor Sinterklaas.”

Twee jaar lang bleven Jan en Cor aldus dingetjes maken voor Oranje-feesten, optochten en 5 december.



Zodra ze weer eens geld hadden voor een nieuwe zuurstofcylinder, inviteerden ze broer Bertus, de lasexpert. Dan groeide het skelet van metalen buizen, de vleugelsteunen en het frame voor het landingsgestel. Nauwkeurig hielden ze voor het draagvlak de berekeningen aan, welke zekere ir. Simons, een in Amerika werkzaam vliegtuig-expert, tijdens een bezoek aan Bussum had achtergelaten.

### Ondergrondse activiteit

Niet alleen in de hangar, maar ook op het erf van de oude Fokker aan de Veldheimerlaan werd clandestien aan onderdelen voor de vliegfiets gewerkt. In de schuur van pa ontplooiden de jongemannen een verbijsterende ondergrondse activiteit en zij verborgen de triplex vleugelklappen en hoogteroeren in een nabije timmermanswerkplaats. Van het vliegveld Soesterberg lieten zij geprepareerd zeildoek komen en daarmee begonnen ze het vleugelgeraamte te overtrekken.

De jonge Fokkers betimmerden de teakhouten spanten van de romp met lange repen aluminium en ze verwerkten in hun toestel duizenden spijkertjes en honderdvijf meter ijzerdraad. Ze maakten een deurtje, een neus van mica en een landingsgestel op luchtbanden. Ze kochten een kettingloze Belgische racefiets, monteerden die in zijn geheel binnen het zilvergrijze omhulsel en zorgden voor een ingenieuze overbrenging van het kamrad op de propeller. En toen alles in de hangar aan elkaar was geslagen, gelast en geschroefd, gingen de deuren wijd open.

Op de wallen van het oude fort aan de Voormeulenweg stond op donderdagmiddag 11 december 1930 het wonder voor een deel van de burgerij te kijk. Kleumende jochies spuiden hun luchtvaarttechnische wijsheid en hielden bespiegelingen omtrent het motorisch vermogen. Oude heren wreven de wasem van hun brillen en gisten minder overtuigd naar herkomst en fabrikaat.

Zodra echter het toestel naderbij werd gereden, ging er een verrast gemompel door de rijen, want op de peervormige romp stond in vierkante



Op de wallen van het oude fort aan de Voormeulenweg stond op donderdagmiddag 11 december 1930 het wonder voor een deel van de burgerij te kijk

kapitalen: FOKKER I. Het was wat misleidend, maar zelfs toen men in deze opzienbarende vertoning een nieuw stuntje van de melkleverancier begon te ontdekken, bleef de spanning erin. Een motorloos vliegtuig, dat was nog eens wat.

Jan Fokker sprak het niet tegen. Hij huurde een stapel tentzeil, schoot er een stuk land mee af en begon twee kwartjes entree te heffen, samen met broer Cor. Aan de kassa zat als een boekmaker, de hoed achterover, zekere heer Postma de kaartjes af te scheuren. Tussen het inderhaast gemobiliseerde politiekorps stond half Bussum te dringen. En Postma riep: „Komt dat zien, komt dat zien — een vliegtuig door mankracht gedreven.”

In de entreeprijs was volledige explicatie verdisconteerd en de gapende menigte liet zich geduldig onderwijzen. Totale hoogte drie en een halve meter. Spanwijdte zeven en een halve meter. Lengte van de romp vijf meter. Inhoud daarvan 1500 liter. Gewicht bij totale belasting 350 pond. Vliegt — na door een auto bij een vaartje van veertig kilometer te zijn opgetrokken — uitsluitend op spierkracht. Stijgvermogen, kruissnelheid en vliegduur dus naar constitutie van de piloot.

Hoe hard de Fokker bij het aantappen van de propeller vooruitging werd gedemonstreerd door een paars aanlopend kereltje in de cabine. Dat was neef Heintje, voor wiens afmatend benenwerk Jan een honorarium van enige flessen bier had uitgetrokken, die in deze menselijke motor werden leeggegoten. Aan de staart van het vliegtuig zat een sterke veer, die telkens strak kwam te staan door de voorwaartse beweging, welke dank zij Heintjes pedalende voeten werd veroorzaakt. En dat was het bewijs. „Trappen!” riepen de Fokkers en de zestienjarige knaap overtrof Jan Pijnenburg.

### Bouwkosten eruit

Toen die avond het bewonderde monster weer in de hangar stond en het tentzeil werd opgerold, hadden Jan en Cor hun kosten er dik en dik uit. De achthonderd gulden, die zij bij de bouw van hun vliegfiets in twee jaar tijds geleidelijk aan hadden zien verdwijnen, waren in één slag weer teruggerold en het toestel had nog niet eens gevlogen. Dat evenement moest nog komen.

Om geen hinder van het publiek te hebben kozen zij voor hun eerste proefnemingsnacht van vrijdag op zaterdag. Bij het licht van de volle maan haalden de Fokkers hun vogel van stal en spanden hem op de Franse Kampheide aan een tachtig meter lang hooiwagentouw achter de Overlandauto van de boerderij.

Broer Gerrit chauffeerde en hij had er op de goede afloop maar vast eentje genomen. Cor trouwens ook, maar het bleek hem niet tot heldendaden aan te zetten en daarom kroop Jan, de onthouder, in een even dappere als lankmoedige bui in de kist. Hij had zich tóch pas laten verzekeren tegen invaliditeit en overlijden. En al was er in de polis een wettelijke clause opgenomen betreffende vliegongevallen, het raakte hem niet, aangezien zij slechts betrekking had op ongelukken met motortoestellen. En daar vielen vliegfietsen vooralsnog niet onder.

Volgens afspraak zou de auto niet harder rijden dan veertig. Pas op een sein uit de cockpit kon de snelheid een streepje worden opgevoerd en hoewel dat een duidelijke zaak leek, moet de wagen vlak na de start zonder ruggespraak met de piloot snel zijn overgegaan van veertig op zeventig. Hoe dan ook, het gevleugelde rijwiel zweefde na een korte aanloop ineens een heel stuk boven de grond. Jan

Fokker schatte het wel op een meter of dertig, maar de kranten schreven, dat het er acht waren geweest.

Door de plotselinge ruk werd de verbinding met de auto verbroken en daar zat Jan in de lucht zich buiten adem te trappen. Om hoogte te winnen

begon hij de bedieningshandel te gebruiken, maar hij drukte het ding precies naar de verkeerde kant, zodat hij met de neus pal naar de grond dook. Dwars door het mica en de draaiende propeller heen zag hij een groep sparrebomen naderen. Hij rukte aan het stuur en miste rakelings de toppen, maar net niet het laatste boompje, dat een eindje verderop stond.

Toen de rechtervleugel de takken raakte, kantelde het toestel een slag om en viel op de grond. Het lag daar als een neergeschoten stuk wild — afgeknapt linkerviel, kapotte propelleras, beschadigde romp, verbogen stangen. Jan zat met de rug tegen de vleugel na te hijgen van zijn sprint op de trappers. Hij kon van vermoeidheid niet spreken, maar hij was ongedeerd, zodat de politie voornamelijk proces-verbaal opmaakte met betrekking tot het geknakte sparreboompje. Dat kostte hem zeven gulden vijftig.

Overigens was de Fokker I dusdanig ontwricht, dat het voorjaar werd eer het toestel de hangar weer kon verlaten. De volgende opstijging, op tweede Paasdag van het jaar 1931, trok duizenden kijkers naar het vakantiecentrum Utrecht tussen Huizen en Valkeveen. Zonder hulp van een auto zou Jan-de-trapper op de top van een helling starten om daarop, na een sierlijke lus boven de Zuiderzee te hebben beschreven, een landing uit te voeren op het strand.

Overmoedig zwaaide hij naar het publiek en zodra de luchtbanden over het gras van het glooiende terrein begonnen te zoeven, klom de aviateur in zijn pedalen om aan de propeller een heftige wervelwind te ontlokken. Als een projectiel schoot de gevleugelde peer-op-wielen vooruit. Steeds sneller wentelde de schroef op het gejaagde ritme van Jans voeten en wat vrijwel niemand voor mogelijk had gehouden, gebeurde in de eerste minuut. Na een aanloop van dik honderd meter kwam het vliegtuig los van de grond.

Beneden zich zag Jan Fokker zand, gras, mensen, auto's en water, maar tegelijkertijd begon hij zijn kuitspieren te voelen. Hij hield de krachttoer niet vol en naarmate het tempo van zijn op en neer gaande benen daalde, werd de afstand tussen hem en het zee-oppervlak kleiner. Het hoogteroer reageerde niet meer en daarom gaf hij het na een paar minuten maar op.

Bijna horizontaal schoof de vliegfiets door het ondiepe water, totdat het landingsgestel werd vastgezogen door de weke grond. Er was niets aan de hand. Alleen moest Jan later voor de interessantheid tegenover pers en publiek verklaren, dat zijn neus behoorlijk had gebleed. Ze kwamen hem met een bootje van het Rode Kruis halen en de *Fokker I* kon geheel schadevrij naar het strand worden getrokken, omdat de zee bij de landing als een uitstekend opvangkussen had gediend.

### Derde poging werd door sabotage verhinderd

Zo eindigde Jan Fokkers laatste vliegtocht, want nooit in zijn leven is hij meer in de gelegenheid geweest om de lucht in te gaan. Op een zomermiddag in 1931, toen dertigduizend mensen op de Crailloose hei tussen Hilversum en Bussum feestelijk zijn derde opstijging stonden te verbeiden, vonden hij en Cor het toestel vernield in de hangar. Het was die morgen moedwillig in stukken gezaagd door enkele hun niet gunstig gezinde lieden.

In het zoëven nog gladde gezicht tegenover mij heeft een onzichtbaar pennemes plotseling twee diepe groeven gekerfd. Naast de strakke ogen zijn kraaipeootjes en twee handen wrijven op het tafelkleed denkbeeldige kruimels weg. Jan Fokker, sinds elf jaar boswachter van Bussum, ziet er voor het eerst werkelijk uit als een man van achtenvijftig. Want het zit hem plotseling weer dwars, dat zijn kortstondige roem hem door anderen werd misgund.

# 'T WORDT ELKE ZONDAG EEN FEESTELIJKE FAMILIEDAG. TYPISCH JAN TABAK.

Elke zondag is bij Golden Tulip Jan Tabak familiedag. U kunt dan genieten van een uitgebreide **brunch** à f 49,50. Met ruime keus uit koude en warme gerechten, incl. mousserende wijn. En voor kinderen tot 12 jaar betaalt u slechts een kwartje per cm lengte. Bovendien is er kinderopvang met spelletjes en tekenfilms bij het zwembad.

Daarnaast is er elke 2e en 4e zondag van de maand, tussen 15.30 en 17.30, een **Afternoon Tea** met sandwiches, scones, cakes en diverse theesoorten. Evenals tijdens de brunch omlijst met live muziek. Zondag wordt de gezelligste familiedag.



**GOLDEN TULIP JAN TABAK**

IN THE GARDEN OF AMSTERDAM

Amersfoortsestraatweg 27, 1401 CV Bussum, tel. 02159-59911