

Dierikx, M., *Uit de lucht gegrepen. Fokker als Nederlandse droom, 1945-1996* (Amsterdam: Boom, 2004, 324 blz., €19,50, ISBN 90 5352 889 X).

De geschiedenis van de vliegtuigfabriek Fokker heeft veel weg van het leven van Calimero, het zwarte kuikentje dat altijd zei: 'Want zij zijn groot en ik is klein en dat is niet eerlijk!' Dit was precies het probleem van onze vaderlandse vliegtuigfabriek: ze was te klein om zelfstandig te kunnen concurreren met de grote jongens, zoals Boeing en later Airbus.

Snel na de Tweede Wereldoorlog was, in weerwil van vele commissies en rapporten die anders beweerden, bij sommige scherpe geesten al duidelijk dat Nederland te klein was voor een 'zelfscheppende' vliegtuigindustrie. In 1949 schreven twee militaire leden van de Kleine Vliegtuigcommissie als reactie op een officieel rapport: 'Het door de staat beschikbaar stellen van grote bedragen voor de stichting van een modern geoutilleerde *zelfontwikkellende* vliegtuigindustrie is onder de huidige omstandigheden *niet* economisch verantwoord.' (65) Desondanks zou de Nederlandse overheid tot 1996 meer dan 4,2 miljard gulden in de bodemloze Fokkerput storten. Hiervoor waren twee redenen. De technische *know how* van Fokker kon nuttig zijn bij het opstarten van de economische bedrijvigheid na de Tweede Wereldoorlog en een eigen vliegtuigindustrie zou Nederland op militair gebied minder afhankelijk maken van het buitenland.

Fokkers financiële lijdensweg, de bemoeienissen van de overheid en dan vooral de vraag waarom het Rijk in 1996 stopte met haar financiële steun, zijn de thema's van dit boek. De auteur, Marc Dierikx (1957), momenteel werkzaam bij het Instituut Nederlandse Geschiedenis, heeft verscheidene publicaties over de Nederlandse luchtvaart en luchtmacht op zijn naam staan. In 1997 verscheen van zijn hand een biografie over Anthony Fokker, een man die in dit boek nauwelijks een rol speelt.

Dierikx onderscheidt in de naoorlogse geschiedenis van Fokker vijf perioden. Tussen 1945 en 1949 vecht Fokker voor haar voortbestaan. De vraag was namelijk of Nederland wel of niet verder moest gaan met haar vliegtuigindustrie. Toen dat besluit eenmaal door de overheid genomen was, ging Fokker de daaropvolgende tien jaar verder als nationale vliegtuigproducent. Vanwege de hoge ontwikkelingskosten van de F27 en vooral de F28, die elke begroting ruim overschreden, dwong de overheid Fokker te zoeken naar een internationale partner (1959-1969). Na een blauwtje te hebben gelopen bij McDonnell-Douglas eindigde de zoektocht naar een partner in een mislukte fusie met de Duitse Vereenigde Flugtechnische Werke (VFW), die in 1980 weer werd ontbonden. Na 1970 drong de vraag zich op of Fokker zich bij Airbus moest aansluiten. Vanwege de ongewisse toekomst van deze samenwerking nam Fokker slechts halfhartig deel. Tijdens de laatste periode (1979-1996) diende zich een nieuwe partner aan voor Fokker: Dasa. De overname van Fokker door de Duitsers in 1992 was bittere noodzaak, want de vliegtuigfabrikant overleefde in 1987 ternauwernood een faillissement. De afloop van de overname is bekend.

Dierikx is duidelijk over de oorzaak van het faillissement van Fokker. De Koninklijke Vliegtuigfabriek was te klein en heeft altijd met financiële problemen gekampt. Hoe precair die was, laat het volgende voorbeeld zien. Als Fokker aan een luchtvaartmaatschappij vliegtuigen had verkocht, ontstonden er problemen omdat de productiecapaciteit dan moest worden uitgebreid en daarvoor had Fokker geen geld. De slechte relatie met de KLM (al sinds de tijd van Plesman), bevorderde de verkopen ook niet. Net als de Koninklijke Luchtmacht (Klu) gaf de KLM de voorkeur aan Amerikaans materieel. De Nederlandse voorliefde voor Amerikaanse vliegtuigen had tot gevolg dat Europese luchtvaartmaatschappijen zich ook niet geroepen voelden om bij Fokker bestellingen te plaatsen. Overigens heeft Fokker alleen winst gemaakt met de licentiebouw van de Gloster Meteor, de Lockheed Starfighter en de General Dynamics F16 voor de Luchtmacht.

De persoon van Fokker-topman Frans Swarttouw was ook debet aan de slechte positie van het bedrijf. Swarttouw wilde Fokker uitbouwen tot een grote speler op het gebied van kleine vliegtuigen. In feite joeg hij Fokker over de kop en ondertussen vervreemde hij zich van het personeel en zijn collega's. In 1987 volgde een bijna-faillissement. Fokker werd gered door het Rijk, dat uit de angst voor het verdwijnen van duizenden banen weer met geld over de brug kwam. Ook wilde geen minister van Economische Zaken, tot Hans Wijers, de verantwoording nemen voor het einde van Fokker. Hierin vergiste Dasa zich uiteindelijk. De Duitsers rekenden in 1996 op de steun van de Nederlandse overheid, maar die kwam niet meer. Een verstandige keuze, zo proef je uit het boek.

Met *Uit de lucht gegrepen* heeft Dierikx een boek voor een gespecialiseerd publiek geschreven. De auteur reconstrueert tot in de details de financiële perikelen bij de vliegtuigbouwer. Zo ongeveer elke commissie, elk rapport en elke bestuursvergadering wordt in het boek behandeld. Er is nauwelijks plaats voor wetenswaardigheden over de mensen bij Fokker en, belangrijker nog, over de producten van Fokker, de vliegtuigen. De vraag waarom een vliegtuig succesvol was en wie het kochten, wordt niet beantwoord. Door de gekozen aanpak is het boek niet het spannendste dat over Fokker is geschreven. Dat is jammer, want de stukken over de persoon van Swarttouw en de ontknoping van het Fokkerdrama in 1996 laten zien dat het wel kan.

Jaap de Haan

Dijk, S. van, Cossy, V., Moser-Verrey, M, *Belle de Zuylen/Isabelle de Charrière. Education, creation, reception* (Faux titre CCLXXVI; Amsterdam, New York, NY: Rodopi, 2006, 343 blz., €70,-, ISBN 90 420 1998 0).

Deze bundel is een van de resultaten van een internationaal congres, gewijd aan Belle van Zuylen, dat in het voorjaar van 2005 plaatsvond aan de Universiteit Utrecht. Elf bijdragen zijn in het Frans gesteld, zes in het Engels. Elke bijdrage wordt voorafgegaan door een degelijke samenvatting in beide talen en gevolgd door een uitvoerig notenapparaat. Het boek, dat spaarzaam geïllustreerd is, bevat ook een lijst met gegevens omtrent de auteurs, een personenregister en een register met verwijzingen naar geschriften van Belle van Zuylen waaruit is geciteerd. Het voorwoord — zowel in een Franse als Engelse versie — is zeer informatief over de opzet en de samenhang van de bijdragen in de bundel. De auteur ervan is Valérie Cossy, die momenteel het voorzitterschap van het Zwitserse Isabelle de Charrièregenootschap deelt met Marieke Frenkel.

Na een meer algemeen verhaal over Belle en haar opvattingen omtrent een betere wereld van de hand van de Canadese Monique Moser-Verrey, die onlangs de Belle van Zuylenleerstoel in Utrecht bekleedde, zijn de overige bijdragen gegroepeerd rond thema's als respectievelijk opvoeding, specifieke geschriften van Belle van Zuylen en de receptie van haar werk. Dankzij zorgvuldige verwijzingen en de goed gekozen citaten, wordt ook de lezer die niet zeer bekend is met deze materie, ertoe aangezet om naar de primaire teksten van Belle van Zuylen te grijpen. Uit het hele boek blijkt dat de Belle van Zuylenstudie pas goed van de grond is gekomen sinds de publicatie van de *Œuvres complètes* (1979-1984), die voornamelijk te danken was aan uitgever G. A. van Oorschot en aan het echtpaar Simone en Pierre Dubois. Zonder die was er niet of nauwelijks vervolgonderzoek geweest. Pas toen Belle's teksten eenmaal toegankelijk waren, kon het grote becommentariëren (veelal in het kader van Vrouwenstudies) aan Amerikaanse universiteiten op gang komen. In een aantal bijdragen zullen liefhebbers van de *gender*benadering dan ook veel van hun gading vinden.

Aan het taalgevoel van Belle van Zuylen is nooit getwijfeld, maar haar meertaligheid werd nooit benadrukt. Deze 'auteure' of 'écrivaine' las en sprak meerdere talen, maar ze was tegelijk een Nederlands-Zwitserse schrijfster die in het Frans publiceerde. Dit vormt meteen een 'eeuwig' probleem dat ook de kop opsteekt in enkele bijdragen en dat daarin vrij omzichtig wordt behandeld. Het lijkt alsof men niet wil weten dat Belle wel eens met veel plezier een Nederlandse roman las (de *Sara Burgerhart* bijvoorbeeld) en dat ze tot op hoge leeftijd sommige brieven doorspekte met een Nederlands dat getuigt van veel gevoel voor de toenmalige levende en natuurlijke taal die we zo goed kennen van Wolff en Deken. Isabelle Vissière citeert Frederik de Grote die zou gezegd hebben dat zijn moedertaal er was 'pour ses domestiques, ses chevaux et ses chiens.' (275) Deze uitspraak lijkt niet alleen iets voor aristocratische kringen te zijn geweest, want Boswell tekende ze ook op uit de mond van de