

Informacja

Strona znajduje się w archiwum.

Traktat wersalski nie przewidywał sprytu Fokkera

Anthony Fokker (1890-1939) był holenderskim pilotem i konstruktorem samolotów. W 1913 roku założył w Schwerinie (Meklemburgia, Niemcy) wytwórnię samolotów Flugzeug Werke GmbH, specjalizującą się głównie w produkcji samolotów wojskowych.

21 lipca 1919 roku, po brawurowym przemyśle części zdemontowanej fabryki, jak i samych samolotów, przeniósł produkcję do Amsterdamu.

Udało mu się to dzięki łapówkom i innym wybiegom. Przeniesienie produkcji poza Niemcy było podyktowane również kłopotami finansowymi, zalegał on bowiem z 14,25 miliona marek podatku.

Fokker, z pochodzenia Holender, w 1916 roku otrzymał niemieckie obywatelstwo, głównie dlatego, że Niemcy zdawały sobie sprawę z korzyści, jakie dla przemysłu wojennego mogą przynieść jego pomysły. Był on na tyle cenny dla gospodarki, że zakazano mu opuszczania kraju. Do końca pierwszej wojny światowej unowocześniał on samoloty bojowe, w tym Dreidecker i D.VII, pierwszy samolot, który był zaprojektowany specjalnie, jako samolot bojowy i jedyny, który na mocy traktatu wersalskiego miał zostać unicestwiony.

Krótko po zawieszeniu broni, Generał Armii, von Seeckt, uznał, za rzecz kluczową, zabezpieczenie fabryki samolotów należących do Fokkera. On sam zdawał już sobie pod koniec I wojny światowej, sprawę, że alianci będą chcieli doprowadzić do zniszczenia sił zbrojnych Niemiec, co oznaczało pozbawienie go fortuny. Postanowił więc uciec do Holandii, gdzie miał skupić się na budowie samolotów cywilnych. Za przyzwoleniem rządu, konstruktor rozpoczął przygotowania do ocalenia swojego majątku. Osobiście nadzorował demontaż linii produkcyjnej, zostawiając co nieco dla inspekcji zwycięzców tzw. Komisji Kontrolnej. Jej oficerowie, gdy przybyli do fabryki, spełniając

postanowienia traktatu wersalskiego, nie spostrzegli niczego niepokojącego. Teraz na głowie Fokkera pozostało przemycenie samolotów i części za granicę. Potrzebował do tego pozwolenia na eksport i odpowiedniego transportu.

W tym celu, jeden z jego przedstawicieli udał się do Berlina, by przekonać ministerstwo, że ulokowanie maszyn w Holandii, państwie neutralnym, leży w interesie Niemiec. Ministerstwo Handlu się zgodziło i wydało stosowne pozwolenia. Podczas transportu posłużono się jednak łapówkami. W ten sposób pomocnik Fokkera - Wilhelm Hanh przekonał do współpracy kolejową straż graniczną, jak podają w książce „Strategic denial and deception” autorzy Godson i Witz, trochę poprzez odwołanie się do patriotyzmu, po części ze względu na dawne przysługi, jak i pieniądze w najczystszej postaci. Pierwsza część transportu, czyli 1/6 zasobów, została zapakowana na ciężarówki przez zaufanych pracowników Fokkera, którzy przewieźli części do podstawionych wagonów. W podróż do Holandii razem ze składem udał się Hanh. Skład liczył 60 wagonów. Taką liczbę wagonów według autorów sugerował przekupiony niemiecki celnik, który twierdził, że skład bez przeszkód opuści Niemcy. W przeciągu 5 tygodni - 5 kolejnych transportów opuściło kraj. Najcenniejsze części były przewożone w ostatnich, odkrytych wagonach, obłożone drewnianymi belami. W sumie Fokker przemycił przez granicę 220 samolotów, w tym 120 myśliwców, 400 silników i inne części o łącznej wartości ośmiu milionów dolarów. To wystarczyło, by na nowo otworzyć fabrykę w Holandii, obchodząc przez Niemcy postanowienia traktatu wersalskiego.

Fokker w swoich wspomnieniach, zatytułowanych „Latający Holender” przyznał:

„Szczęśliwie dla nas Rewolucja i spadek wartości pieniądza zmienił okoliczności, okazało się, że celnicy są bardziej skorumpowani niż zazwyczaj”.

W innym miejscu książki przytacza: „Konduktorzy przez całą podróż byli „widoczni”, oczywiście po to, by tory z zamówieniem były dobrze naoliwione”.

W 1995 roku w filmie „ Młody Indiana Jones i atak Jastrzębia” główny bohater ma za zadanie przybyć do Berlina z misją przekupienia Anthony’ego Fokkera, by zgodził się pracować dla Francuzów. Bez powodzenia.

Źródła: *flightglobal.com*; *letletlet-warplanes.com*; *fiddlersgreen.net*; „Strategic denial and Deception”. Roy Godson i James J. Wirtz “Military deception and strategic surprise” Jogn Gooch, Amos Perlmutter, 1982