F.H. Fentener Van Vlissingen

Amsterdam, 20 juli 1882 - Vught, 30 juli 1962

In de stilte van zijn buitenplaats bij Vught is op 30 juli 1962 overleden Dr. Frederik Hendrik Fentener Van Vlissingen, enkele dagen na het voleinden van zijn tachtigste levensjaar. Een langdurige ziekte had langzaamaan zijn krachten gesloopt en zo is hij stil uit dit leven weggegleden; hij is door zijn familie in alle stilte ten grave gedragen. Van Vlissingen was begaafd met een uitnemend helder verstand dat hem de mogelijkheid bood ook de moeilijkste situaties te overzien en te doorzien. Daarnaast was hij bezield van een sterke stuwkracht en scheppingsdrang. Door het samengaan van deze eigenschappen was hij niet alleen in staat bestaande verhoudingen te analyseren en nieuwe mogelijkheden te onderkennen, doch ook om zulke kansen aan te vatten en te verwezenlijken in nieuwe scheppingen. Zo is hij in ons land geworden tot de grote scheppende industrieel bij uitnemendheid en vele zijn de zaken die hij heeft tot stand gebracht en waaraan hij in vooraanstaande positie blijvend leiding heeft gegeven. Reeds in zijn Delftse studententijd viel de aandacht zijner tijdgenoten op hem - hij was president van de Sociëteit Phoenix en droeg als hoofdpersoon der maskerade, met zijn aanstaande vrouw, in 1903 bij tot de luister van het D.S.C. Hij kon echter zijn studie niet voltooien omdat zijn vader zijn medewerking nodig had in de leiding der Steenkolen-Handelsvereniging (SHV), waarvan hij in 1911 directeur werd. Deze werkzaamheid gaf hem, behalve een intensief contact met de meeste industrieën in ons land, ook een grote bekendheid met de Ruhrindustrieën, en zo vestigde hij reeds vroeg talloze internationale relaties. Hij is een man geweest die een diepgaande invloed heeft uitgeoefend op de ontwikkeling van het Nederlandse bedrijfsleven. De S.H.V. bracht hij tot grote bloei. Onder andere ging zij zelf over tot het kolenvervoer en bouwde daartoe een eigen Rijnvloot. In de steeds groeiende kolenbehoefte van Nederland wilde Van Vlissingen ons eigen land een groter deel doen nemen en daartoe verwierf hij voor Nederlandse belangen een mijn vlak langs de Limburgse grens doch op Duits grondgebied: de "Sophia Jacoba", welke sindsdien in exploitatie is en ook onder Nederlandse leiding staat. Al spoedig breidden Van Vlissingen's werkzaamheden zich buiten het oorspronkelijke kolengebied uit en uitte zijn ondernemingsdrang zich in de medewerking aan nieuwe zaken. Mensen met werkelijk nieuwe ideeën vonden bij hem gehoor. Zo kwam hij in contact met de oprichters van de eerste Nederlandse automobielfabriek Spijker en hij was bereid dit geheel nieuwe terrein van Nederlandse industrie te bevorderen. De Spijkerfabriek werd te Amsterdam gebouwd en zij heeft auto's van voortreffelijke kwaliteit afgeleverd, zoals onder andere blijkt uit de succesvolle deelneming aan de legendarische autotocht Peking-Parijs.
Helaas eindigde deze industrie haar bestaan in een verdrietige déconfiture, waarvan echter de schadelijke gevolgen voor anderen geheel door Van Vlissingen werden opgevangen. Kort na de eerste wereldoorlog kwam Van Vlissingen in contact met twee andere jonge pioniers, die al ras zeer veel van zich deden horen, beiden bruisend van denkbeelden: Fokker en Plesman. Zij wisten hun geloof in de toekomst van de luchtvaart op hem over te dragen en Van Vlissingen nam deel in de oprichting der Fokkerfabrieken, die te Amsterdam werden gevestigd en die in verschillende vormen en in een vaak moeilijk bestaan nog steeds, en thans gelukkig bloeiend, bestaan als de Fokker-fabrieken op Schiphol. Ook werd Van Vlissingen geboeid door de stuwende denkbeelden van Plesman en hij zette zich mede achter de oprichting van de KLM, welks eerste passagier hij was in de historische vlucht in 1919 in één dag op en neer van Soesterberg naar Londen. In de leiding van de KLM heeft Van Vlissingen voortdurend een grote rol gespeeld. Haar enorme uitbreiding over de gehele wereld heeft hij van harte gesteund en Plesman heeft bij zijn enorme opstuwing van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij in Van Vlissingen de zakelijke leider gevonden, die deze denkbeelden mede verwezenlijkte en zo tot de grote reputatie van de KLM over de gehele wereld heeft bijgedragen. Een geheel andere werkzaamheid van grote omvang opende zich voor Van

Vlissingen op het gebied van de kunstzijde. Eveneens kort na de eerste wereldoorlog kwam tot hem dr. Hartogs, een toen haast onbekend chemicus, die hem zijn denkbeelden op het gebied van het spinnen van kunstzijde voordroeg. Van Vlissingen stelde hem in staat zijn denkbeelden door proefnemingen te bewijzen en verschafte het kapitaal voor de stichting van de eerste fabriek, waardoor de Enka te Arnhem tot stand kwam. De groei en de bloei van deze fabriek, gevolgd door de stichting van diverse dochterfabrieken in Nederland, werd door Van Vlissingen als president-commissaris daadkrachtig geleid; zijn visie en ook zijn bekendheid op het internationale terrein brachten hem er toe, de Nederlandse kunstzijdefabriek met buitenlandse relaties in contact te brengen, allereerst met de Vereinigte Glanzstoff Fabriken, waardoor de AKU werd gesticht en dit Nederlandse concern zich over steeds meer landen ter wereld heeft uitgebreid, o.a. door belangrijke nederzettingen in de Verenigde Staten. Ook hier was Van Vlissingen de man, die steeds vooraan stond en leiding bij de uitbreidingen gaf. Toen H. J. E. Wenckebach in 1917 begon aan de uitvoering van zijn denkbeelden over de oprichting van "een hoogoven-, staal- en walswerk" in Nederland was Van Vlissingen een der eersten tot wie hij zich wendde, en van wie hij terstond warme en daadkrachtige steun ontving. Van Vlissingen werd lid van het Comité van oprichting en die medewerking was een belangrijke factor voor het slagen van het plan en het bijeenbrengen van het kapitaal. Hij nam in de beraadslagingen steeds een actief deel. Vele moeilijkheden moesten worden overwonnen - en als die in een vergadering onder ogen werden gezien, was het vaak alsof men er op wachtte dat Van Vlissingen het woord zou nemen - en als hij dat dan deed, dan sprak hij ook meestal het verlossende woord. De oprichters hadden op goede gronden gehoopt dat met een kapitaal van 30 miljoen gulden - in die dagen een enorm bedrag en nog nooit voor een nieuwe onderneming bijeengebracht - de fabriek tot en met de vervaardiging van enige walsproducten zou kunnen worden gebouwd.

De enorme prijsstijgingen na de oorlog maakten alras duidelijk, dat dit onmogelijk zou zijn en dat hoogstens de eerste etappe (de hoogovens) zou kunnen worden volbracht. Door een geniale gedachten-combinatie rijpte bij Van Vlissingen het plan dat door aankoop van een belangrijk pakket aandelen in een Duitse staalfabriek (toen door de fantastische inflatie in Duitsland relatief goedkoop te verwerven) de mogelijkheid kon ontstaan met zulk een fabriek een ruilcontract te sluiten, waardoor deze tegen leveringen van ruwijzer door de nieuwe Nederlandse fabriek walsprodukten zou kunnen terugleveren in veredelingsverkeer, zodat aldus de nieuwe fabriek toch reeds walsprodukten op de Nederlandse markt zou kunnen leveren. Zo vond in februari 1920 (nog voordat met de bouw was aangevangen) de aankoop van een groot pakket Phoenix A.G. aandelen plaats, later omgezet in Ver. Stahlwerke en die weer in Dortmund Hoerder Hütten-Union, welke nog steeds een belangrijk bezit van Hoogovens uitmaken. Van Vlissingen was van het begin af gedelegeerd Commissaris van Hoogovens, later lange jaren President-Commissaris en hij vertegenwoordigde het Nederlandse bedrijf ook in de Aufsichtsrat van eerstgenoemde Duitse ondernemingen. Door zijn diepgaande kennis van de industrietak heeft hij aan Hoogovens onschatbare diensten bewezen. Men kon zich op zijn wijze raad altijd met gerustheid verlaten. Wij willen het bij de vermelding van deze industriële voorbeelden laten, hoewel er nog meer zouden zijn te noemen. Honderden ingenieurs vinden hun levenstaak in de door Van Vlissingen gecreëerde ondernemingen. Naast zijn bereidheid om talloze zakelijke belangen te dienen, heeft Van Vlissingen altijd klaar gestaan om het algemeen belang te steunen. De regering heeft in vele commissies en conferenties van zijn ervaring en inzicht profijt getrokken. Zijn vaderstad Utrecht heeft hij altijd in ruime mate gediend. Bekend zijn zijn schenkingen aan haar kunstbezit en haar culturele instellingen. Het totstandkomen van de door Dudok gebouwde schouwburg was grotendeels zijn werk. Aan de bloei van de Jaarbeurs heeft hij door zijn voorzitterschap van de Raad van beheer in hoge mate bijgedragen. De Utrechtse Kamer van Koophandel heeft hij lange jaren op voortreffelijke wijze geleid. Op dit domein verwierf hij echter ook internationale faam door zijn voorzitterschap van de Internationale Kamer - een voorzitterschap dat hij zo briljant

bekleedde, dat hij tot een tweede termijn werd uitgenodigd - een feit dat zich in de annalen der I.K.K. nog nooit had voorgedaan en zich ook niet heeft herhaald.
Het eredoctoraat in de rechten, hem door de Utrechtse Universiteit verleend, vormde een waardige Nederlandse erkenning van zijn uitzonderlijke bekwaamheden. Zo is in hem heengegaan een groot Nederlander, een man die met volledige toewijding ons land, en daarvan in het bijzonder ons bedrijfsleven, op voortreffelijke wijze heeft geleid en gediend, en die op ontelbare plaatsen zijn sporen nalaat 1).

AH. Ingen Housz

Bron: *Economisch-Historisch Jaarboek* 29 (1963) 347-350.

1) Met toestemming van de auteur en van de redactie overgenomen uit het tijdschrift *De Ingenieur* van 14 september 1962.