

Jacques Schoufour

Havenman van het Jaar 1987

Herkomst: <http://www.havenpersclubkyoto.nl/schoufoursans.htm> 22-10-2014



GEBOREN 1927 IN ROTTERDAM
1940-1945 ROTTERDAMSCH LYCEUM
1953 DIRECTEUR FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF
1976-1985 LID RAAD VAN BESTUUR THYSSEN-BORNEMISZA EUROPE NV RESP. DIRECTEUR
DIVISIE HAVEN EN TRANSPORT
1985-1987 VOORZITTER SVZ
1987 RIDDER IN DE ORDE VAN DE NEDERLANDSE LEEUW
1987 HAVENMAN VAN HET JAAR

J.S.C. Schoufour heeft een belangrijke rol gespeeld in de Rotterdamse bulkgoedsector. Hij was nauw betrokken bij de totstandkoming van het grote erts- en kolenoverslagbedrijf EMO op de Maasvlakte. Schoufours basis was Frans Swarttouw's Havenbedrijf. Daar doorliep hij alle rangen, om uiteindelijk hoofddirecteur te worden. In 1976 werd hij lid van de raad van bestuur van Thyssen-Bornemisza Europe, dat inmiddels een controlerend belang in Swarttouw had verworven. Daarnaast zat hij 30 jaar in het bestuur van de havenwerkgeversvereniging SVZ, waarvan de laatste twee jaar als voorzitter.

"IEDEREEN KENDE IEDEREEN"

Het Rotterdamse havencircuit leerde Schoufour al kennen als jongmaatje. Hij is zo ongeveer de enige Havenman die nog de gehele ontwikkeling van de Rotterdamse haven van na de oorlog heeft meegemaakt. Na een jaar in Londen als havenarbeider te hebben gewerkt ('Daar heb ik leren staken') kwam hij in 1947 bij het familiebedrijf. „In het begin was ik natuurlijk veel te jong om mee te tellen, maar mijn vader zag zeer slecht en nam mij vaak mee naar de vergaderingen van stuwadoors of de SVZ. Daardoor heb ik iedereen uit die tijd leren kennen”, vertelt hij. Enkele namen uit die na-oorlogse periode: D.G. van Beuningen (SHV), K.P. van der Mandele

(Kamer van Koophandel), Sir William van der Vorm (Holland-Amerika Lijn), de oude heer Backx (vader van Jan Backx, directeur van Thomsen's Havenbedrijf, later SVZ-voorzitter). Jacques Schoufour: „Het circuit in Rotterdam was maar klein, iedereen kende iedereen. Maar er is natuurlijk veel veranderd. Vroeger waren de Rotterdamse havenbedrijven Rotterdam-gebonden. Daarna zijn al die concentraties en consolidaties gekomen. Dat hield in dat niet langer de baas, maar de havendirecteur naar de SVZ kwam. Daardoor konden die kerels niet langer ja of nee zeggen, die moesten eerst naar hun raad van bestuur lopen. Ik heb nog meegemaakt dat Bernard Ruys in het bestuur van de SVZ zat, dat was toen dus totaal anders.”

De SVZ was, naast het familiebedrijf, Schoufours tweede tehuis. Na zijn pensionering was hij enkele jaren voorzitter van deze werkgeversclub, die hij omsmeedde tot een hechte belangenorganisatie. Schoufour heeft talloze Rotterdamse missies naar het voor- en achterland meegemaakt. „Vaak waren die missies trouwens belangrijker voor de mensen aan Nederlandse kant dan dat er werkelijk zaken werden gedaan. Missies scheppen een onderlinge band. Je leert elkaar beter kennen en je kunt nog eens vertrouwelijk praten.” Het gebeurde wel eens dat tijdens de bezoeken aan Japan of de VS de gastheren in de late uurtjes begonnen te zingen. „Dan moesten wij van onze kant ook iets doen. Omdat ik zo'n harde stem heb moest ik vaak de samenzang leiden. Eens hebben we dat lied gezongen: Er zat een ekster op het dak, dat beestje kon niet kakken, enz. Dat werd mooi gedragen gezongen. Ze dachten dat het ons Nederlandse volkslied was. We konden niet meer...” Het zal ongetwijfeld de onderlinge band hebben versterkt. (HL)

(NHS-persbericht 08 mei 2000)

De heer J.S.C. Schoufour, oud-voorzitter van het CHIO Rotterdam, is benoemd tot persoon van verdienste van de Vereniging Nederlandse Hippische Sportbond. Hij verkreeg deze hoogste onderscheiding van de landelijke sportbond voor het vele werk dat hij gedurende bijna 30 jaar voor de Nederlandse hippische sport heeft gedaan bij de Federation Equestre International (FEI). Al deze jaren maakte hij deel uit van de Nederlandse (NHS) delegatie bij de ledenvergadering van deze wereldorganisatie en vertegenwoordigde hij tevens de belangen van de internationale concours organisaties.

De NHS spreekt met deze benoeming ook haar erkentelijkheid uit voor het vele werk dat de heer Schoufour in deze lange reeks van jaren heeft verricht ter bevordering van de paardensport in Nederland in het algemeen en in het bijzonder in zijn functie als voorzitter van het CHIO Rotterdam, een functie die hij recent heeft neergelegd.

De aankondiging van de benoeming van Jacques Schoufour tot persoon van verdienste van de NHS geschiedde door NHS-voorzitter F.H. Schreve, op vrijdag 5 mei jl tijdens een bijeenkomst van de Vrijdagavondclub in de Rotterdamse Manege.

De heer Schoufour is de vierde persoon die deze hoge NHS-onderscheiding ooit ten deel viel.

<http://www.digibron.nl/search/detail/012e94fa8380aaa9de117c30/svz-voorzitter-schoufour-laatste-rdamse-havenbaron-vertrekt>

- Gepubliceerd op: 24 september 1987
- zijn werkkamer op de
- [Meer informatie](#)

SVZ-voorzitter Schoufour —laatste R'damse 'havenbaron' — vertrekt

ROTTERDAM - „De winst van het acht maanden durende conflict in het stukgoed is dat het front van werkgevers zich ook een keer gerealiseerd heeft dat het geen zin had opnieuw zijn eisen af te zwakken. De hoofdpunten zijn overeind gebleven: er moet een oplossing komen voor het te grote aantal werknemers in deze teruglopende sector en de werknemers moeten flexibeler kunnen worden ingezet". Zo reageert de scheidende voorzitter van de Rotterdamse haven werkgeversvereniging, J. S. C. Schoufour, op de meest turbulente periode van zijn voorzitterschap. De vertrekkende SVZ-voorzitter houdt er aan het eind van het jaar definitief mee op.

Vanuit zijn werkkamer op de twaalfde verdieping van het Adriaan Volkerhuis aan de Rotterdamse Maasboulevard, ligt het gebied waar Schoufour meer dan veertig jaar heeft gewerkt aan zijn voeten. De laatste "havenbaron" schetst de problemen en toekomstige ontwikkelingen van de nog steeds grootste haven ter wereld zoals hij die ziet.

Zich al enigszins losmakend van zijn rol als aanvoerder van de Rotterdamse havenwerkgever[^], spaart Schoufour zo vlak voor zijn pensionering zijn achterban de kritiek niet. Een van de zwakke punten van de stukgoedbedrijven vindt Schoufour dat ze in het verleden vaak veel te snel hebben toegegeven aan eisen van de vakbeweging. „De werkgevers in Rotterdam zijn vrij snel geneigd toe te geven aan vakbondseisen. Ze maken een simpele rekensom wat het kost om toe te geven en wat het kost om een staking te hebben. Ze kwamen dan vrij snel tot de conclusie dat de kosten van toegeven minder groot zouden zijn dan de kosten van volhouden. Ik heb dat altijd een verkeerde policy gevonden, want aan het einde van de rit betaal je toch de rekening".

Informeel overleg

Die opstelling heeft ertoe geleid dat met name de arbeidsintensieve stukgoed-overslag een starre sector is geworden, met duurbetaalde havenwerkers, die zelden elders aan de slag gaan, omdat de lonen daar veel lager zijn. Het meest recente conflict is volgens Schoufour zo verbitterd geweest, omdat ook het bestuur van de Vervoersbond FNV, verreweg de grootste bond in de haven, een verandering heeft doorgemaakt.

„Er is nu een andere groep vakbondsleiders; meer opgeleide mensen dan degenen die afkomstig waren uit de directe havenpraktijk. Die hebben gezegd: We moeten weer de confrontatie in. Ze wilden met informeel overleg absoluut niets te maken hebben. Ik geloof dat het voor Rosenmüller (de eerste onderhandelaar van de Vervoersbond FNV, red.) nog

steeds moeilijk is om informeel te overleggen, maar je kunt er niet buiten. Dat is in juni gebleken toen er in het informele overleg binnen drie weken een akkoord op tafel lag".

Strijdbaarder

Schoufour vindt overigens niet dat de verhoudingen tussen werkgevers en werknemers in Rotterdam slechter zijn dan in andere grote havens. „Je ziet over de hele wereld dat werknemers in havens in doorsnee strijdbaarder zijn dan in andere takken van industrie. Dat komt doordat een haven die stilligt zo'n enorme uitstraling heeft op de economie. De industrieën beginnen onmiddellijk te griepen als er in de haven gestaakt wordt en dat weten de Jannen en de Pieten in de haven heel goed. De overheid bemoeit zich ook tien keer sneller met een staking in de haven dan met een staking in een fietsenfabriek".

De 60-jarige Schoufour kent de haven van haver tot gort. Kort na de oorlog begon hij als jongste bediende in de Rotterdamse haven. Ook werkte hij een jaar als havenarbeider in Londen. Het grootste gedeelte van zijn loopbaan speelde zich af bij het overslagbedrijf Frans Swarttouw (massagoed), waar de familie van Schoufour grote financiële belangen in had. Na zijn vervroegde pensionering werd hij twee jaar geleden voorzitter van de SVZ.

Overcapaciteit

Schoufour vindt dat de veelgeplaaide stukgoedbedrijven in het verleden niet alert genoeg hebben gereageerd op de toenemende containerisatie, die ertoe leidde dat het traditionele stukgoed snel in belang terugliep. „Door het toenemend gebruik van containers wordt nu door één man gedaan waar vroeger tien voor nodig waren. We hebben in Rotterdam met ECT wel de grootste containerterminal ter wereld opgezet, maar de stukgoedbedrijven hebben hun organisatie gewoon in stand gehouden. In plaats van gezamenlijk de ontstane overcapaciteit af te bouwen, is er geredeneerd van: Ik overleef wel en de anderen gaan eerder kapot. Dat is altijd een heel gevaarlijke situatie".

Schoufour is er echter tevreden over dat er nu wel een gezamenlijke poging wordt gedaan de bestaande overcapaciteit in de haven terug te dringen. „Onder de hoede van de SVZ is geïnventariseerd hoe groot de overcapaciteit in de containers en in het stukgoed is. Er ligt een eerste rapport bij het Gemeentelijk Havenbedrijf ter bestudering en daaruit blijkt dat wij een vrij grote overcapaciteit hebben in kadellengte en ook in vierkante meters terrein. We moeten nu vaststellen waar dat is en hoe we de bestaande bedrijven beter kunnen concentreren".

Tarievenoorlog

De sterke concurrentie tussen de Westeuropese havens . wordt volgens Schoufour • veroorzaakt door het feit dat alle havens met overcapaciteit te kampen hebben. „Al die havens hebben overcapaciteit en allemaal proberen ze een deel van de koek te krijgen. Rotterdam ondervindt concurrentie van Antwerpen, maar Antwerpen is weer beducht voor Zeebrugge en Gent". Wat volgens Schoufour absoluut voorkomen moet worden, is een tarievenoorlog tussen de verschillende havens.

Zo aast Antwerpen op het contract met de Amerikaanse rederij Sea-Land, waarvan de 500.000 containers per jaar nu nog worden overgeslagen bij ECT in Rotterdam, ongeveer de helft van de omzet van ECT. „Antwerpen moet heel goed bedenken dat wanneer ze dat pakket door prijsonderbieding en hulp van de overheid uit Rotterdam weghaalt, er dan hier in Rotterdam

weer dingen gaan gebeuren die voor Antwerpen of andere Belgische havens de grootst mogelijke consequenties met zich meebrengen".

Schoufour zou dan ook graag zien dat er een veel grotere uitwisseling van informatie komt tussen Rotterdam en Antwerpen, haar grootste concurrent. „Al zou het alleen rhaar zijn om te voorkomen dat er rare dingen worden uitgehaald. Als je met elkaar" aan tafel zit, moet je geen prijsafspraken maken, want dat is tegen de EG-regels. Maar je moet elkaar v

Spoorweghaven

Voor de toekomst van de Rotterdamse haven vindt Schoufour het van het grootste belang dat de transportlijnen vanuit Rotterdam veel beter doordringen in het achterland, met name in de Bondsrepubliek Duitsland en Oostenrijk. Het van oudsher grote belang dat de zware industrie in het Ruhrgebied vormt voor de haven, begint namelijk geleidelijk aan minder te worden, terwijl de industriële ontwikkeling in het zuidelijke deel van de Bondsrepubliek voor Rotterdam van groot belang is. De SVZ is daarom besprekingen begonnen met de Duitse spoorwegen, de Bundesbahn, om te bereiken dat Rotterdam vanuit Duitsland per spoor even goed bediend kan worden als de havens van Hamburg en Bremen.

„Als een bedrijf in München goederen v\l verschepen, denken ze dat ze via het spoor naar Hamburg of Bremen moeten. Maar nee, Rotterdam is ook een spoorweghaven". Schoufour vindt dat er bereikt moet worden dat goederen die in Rotterdam worden aangevoerd, zonder al te veel rompslomp -zoals momenteel nog het geval is- per spoor naar Duitsland kunnen worden doorgevoerd Bij het bundelen van goederen voor dezelfde bestemming zal het toekomstige goederendistributiecentrum in de gemeente Albrandswaard een vitale rol gaan spelen.

Deze tekst is geautomatiseerd gemaakt en kan nog fouten bevatten. Digibron werkt voortdurend aan correctie. Klik voor het origineel door naar de pdf. Voor opmerkingen, vragen, informatie: [contact](#).

Op Digibron -en alle daarin opgenomen content- is het databankrecht van toepassing. Gebruiksvoorwaarden. Data protection law applies to Digibron and the content of this database. Terms of use.

From:

Sent: Friday 17 October 2014 22:15

To:

Subject: RE: penningen

Wat fijn dat u zich wilt ontfermen over de drie (*correctie: vijf; HG*) penningen die aan de heer J.S.C. Schoufour zijn uitgereikt. De executeur-testamentair van de boedel Schoufour constateerde dat de familie (geen echtgenote meer. geen kinderen, alleen een zuster) de penningen niet wilde behouden en hij kwam ermee bij mij "of ik er een bestemming voor wist". Dat is nu dus in orde en ze worden u met plezier geschonken. U vindt een aantal gegevens over de heer Jacques C.S. Schoufour op google. Ik ken hem o.a. via zijn bestuursfunctie bij de K.vK. Rotterdam (waar ik werkte), via het CHIO en via zijn voorzitterschap van het bestuur van Diergaarde Blijdorp (..). Met groet, xx