

V. Histoire économique / Economische geschiedenis

GUY VANTHEMSCHE

«**La Sabena, l'aviation commerciale belge, 1923-2001. Des origines au crash**»

[Collection Pol-His]

Bruxelles, De Boeck, 2002, 341 p.

Het komt zelden voor dat het onderwerp van een wetenschappelijke historische studie de voorpagina's van de pers haalt. Nog zeldzamer is het dat een onderzoeker wordt gevraagd om als expert te worden gehoord door een Parlementaire onderzoekscommissie. De sociaal- economisch historicus Guy Vanthemsche overkwam beide. Zijn boek over de geschiedenis van Sabena verscheen vlak na de ondergang van de maatschappij. De parlementaire onderzoekscommissie die moest nagaan hoe het zo ver kon komen, riep hem als expert ter hulp.

Nochtans lag het niet in de bedoeling van de auteur op deze wijze voor het voetlicht te komen; hij had zijn studie immers al aangevat in 1998 toen Sabena nog zeer goed leek te draaien. Zijn oorspronkelijk opzet was de studie te laten stoppen in 1995 (voor het akkoord met Swissair), maar de onverwachte wending van het nieuwe partnerschap en de ondergang van de Belgische luchtvaartmaatschappij

nooten Vanthemsche er ten slotte toe ook de laatste jaren van Sabena te behandelen. De auteur had daarmee niet de bedoeling het laatste woord te spreken over de precieze oorzaken van een van de grootste faillissementen die ons land de laatste jaren heeft gekend. Veeleer gaat de auteur op zoek naar de structurele ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappij sinds haar oprichting in 1923. Centraal daarin staat de wisselwerking tussen de privé-sector en de overheid, die beiden lange tijd een belangrijke rol speelden in de besluitvorming en in het reilen en zeilen van Sabena.

Naast een persoonlijke interesse voor het bedrijf – familieleden van de auteur waren werkzaam bij Sabena – past deze geschiedenis in het veel bredere onderzoek van Vanthemsche. De rol van de overheid, haar invloed op de economische besluitvorming en het samenspel van overheid en privé-sector zijn immers zijn specialiteit geworden. Die zoektocht naar de structuren van wisselwerking tussen overheid en privé-sector, die zo kenmerkend zijn voor ons land, brachten hem via de uitbouw van de Belgische werkloosheidsvoorzieningen, het spaar- en bankwezen, de spoorwegen en de rol van de overheid in het economische bestel, tot de nationale luchtvaartmaatschappij. Steeds slaagde Vanthemsche erin om aan de hand van onderzoek van kilometers archief structuren bloot te leggen die een verhelderend en nieuw inzicht bieden in de Belgische overlegeconomie, met haar sterke maar ook zwakke kanten.

De studie over Sabena sluit hierbij aan. Het boek is geen technisch naslagwerk voor de evolutie van de Belgische luchtvaart –

hoewel de keuzes die werden gemaakt voor bepaalde types vliegtuigen, en de gevolgen die dit had voor de ontwikkeling van de maatschappij uitgebreid aan bod komen. Het is ook geen sociale geschiedenis van het bedrijf en van de vele mensen die er werkten. Vanthemsche gaat daarentegen op zoek naar de structuren en besluitvorming die de ontwikkeling van het bedrijf bepaald hebben.

In die zoektocht sneuvelen al snel een aantal clichébeelden. Voor velen leek Sabena immers een van de vele voorbeelden te zijn van een geldverslindend en weinig rendabel parastaal bedrijf, dat veeleer een rol had gekregen van openbare dienstverlening waarbij de staat opdraaide voor de tekorten. Met het aantreden van Swissair leek daarom voor het eerst een zekere privatisering van het bedrijf zich door te zetten. In werkelijkheid was het bedrijf niet alleen door privé-initiatief tot stand gekomen, maar stond de privé-sector gedurende lange tijd borg voor de helft van het aandelenkapitaal en het bestuur van de maatschappij. Gedurende vele jaren was Sabena wel degelijk een rendabele onderneming die winst maakte en die uitstekend stand wist te houden in de hevige concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen van landen met een veel grotere thuismarkt. De vraag dringt zich dan al snel op waar en waarom het uiteindelijk is misgelopen.

Vanthemsche poogt hier in een vijftal chronologische hoofdstukken enige helderheid te brengen in de zeer complexe structuur en ontwikkeling van het bedrijf. Achtereenvolgens worden behandeld de periode voorafgaand aan de oprichting van het bedrijf (1919-1923), de uitbouw

van het bedrijf tijdens het interbellum (1923-1940), de hoogtijdagen na de oorlog (1940-1960), de periode van toenemende problemen (1960-1981) en ten slotte de zoektocht naar structurele oplossingen (1982-1994).

Het begin van de luchtvaart in ons land wordt duidelijk gedragen door de privé-sector. Direct na de Eerste Wereldoorlog ziet men in kringen rond de machtige Generale Maatschappij een belangrijke toekomst voor dit nieuwe transportmiddel weggelegd in het verzorgen van de verbindingen in het uitgestrekte Kongo en tussen de Belgische kolonie en het moederland. Ook is men er zich van bewust dat met de ontwikkeling van het vliegtuig een heel nieuwe hoog technologische industrie is gemoeid en dat België deze ontwikkeling niet aan zich voorbij mag laten gaan. De grote financiële risico's en het door de Eerste Wereldoorlog aangetoonde militaire belang van de luchtvaart, leiden ertoe dat de overheid bij de oprichting van Sabena, in 1923, de helft van het benodigde kapitaal inbrengt. Het bestuur wordt evenwel in belangrijke mate overgelaten aan vertegenwoordigers uit de privé-sector. Met de intrede van de overheid wordt, zoals overigens in de meeste andere landen, wel een monopolie gecreëerd voor Sabena op reguliere vluchten tussen België en Belgisch Kongo. België bevindt zich duidelijk in het koppeloton van landen die de uitbouw van de commerciële luchtvaart ter harte nemen.

De inbreng van de staat en de verbinding met Kongo, het zijn twee elementen die meermaals terugkomen in het verhaal van Vanthemsche. De zeer succesvolle verbinding met de kolonie krijgt zelfs voor een

deel het karakter van de kip met de gouden eieren. De route is zeer winstgevend en draagt in niet onbelangrijke mate bij aan het bedrijfsresultaat van de maatschappij. België stelt dan ook alles in het werk om zijn monopolie op vluchten van en naar Kongo te behouden en veilig te stellen. Met de onafhankelijkheid van Kongo begint een moeilijk hoofdstuk voor de maatschappij. De inbreng van de kolonie in het kapitaal van de maatschappij wordt immers overgedragen aan het onafhankelijke Kongo en de maatschappij ondervindt al snel hinder van de gespannen relatie tussen België en zijn vroegere kolonie. Dit uit zich onder meer in de onmogelijkheid om de in Kongo uitstaande tegoeden en gemaakte winsten te repatriëren.

Vanthemsche benadrukt verder dat Sabena als gevolg van haar zo comfortabele verbinding met Kongo veel minder aandacht besteedt aan de uitbouw van een net van Europese en transatlantische verbindingen. In vergelijking met andere Europese luchtvaartmaatschappijen loopt Sabena op dit vlak een aanzienlijke achterstand op. Deze achterstand zal in toenemende mate drukken op haar financiële resultaten en mogelijkheden tot expansie. Een hypothese wordt daarmee gelegd op de overlevingskansen van Sabena wanneer in de jaren 1980 internationaal wordt overgegaan tot een deregulering van de markt.

De financiële structuur van de maatschappij groeit in de loop van de tijd uit tot een andere achilleshiel. Inflatie en vooral de sterk toenemende kost van steeds groter wordende vliegtuigen maken dat het maatschappelijk kapitaal van Sabena in belangrijke mate verhoogd moet worden. Inderdaad wordt een aantal keren over-

gegaan tot een kapitaalsverhoging. Maar het handhaven van een 50/50 verhouding tussen de overheid en de privé-sector bemoeilijkt de noodzakelijke kapitaalsinjecties. Uiteindelijk wordt ervoor gekozen om de uitbreiding van de luchtvloot voornamelijk te financieren via leningen in plaats van via verhogingen van het maatschappelijk kapitaal. Dit heeft belangrijke consequenties. De staat zal er toe overgaan borg te staan voor de toenemende interestlasten en zal ze uiteindelijk overnemen. Sabena wordt daardoor meer en meer geconfronteerd met een situatie die economen direct zullen herkennen als die van een “*soft budget constraint*”. Aangezien de overheid toch financieel bijspringt wanneer er verliezen worden gemaakt, is er te weinig druk op de directie en de sociale partners om de kosten te drukken en de efficiëntie en productiviteit van de maatschappij te verhogen. Vanthemsche laat zien dat Sabena op dat gebied dan ook minder goed scoort dan andere luchtvaartmaatschappijen.

Tezelfdertijd wordt het meer en meer de overheid die het beleid van de maatschappij bepaalt. Omdat de uitbreiding of vervanging van de luchtvloot grotendeels via leningen geschiedt, wordt de beslissing daarover meer en meer een zaak van de politiek. De greep van de politiek op het bedrijf wordt nog versterkt door de politisering van de raad van bestuur. Hoewel de Belgische overheid in de loop van de jaren 1960 een steeds groter deel van het kapitaal voor haar rekening neemt (65 procent in 1960, 90 procent in 1968) gaat zij niet over tot een doortastend strategisch en toekomstgericht beleid voor de luchtvaartmaatschappij. Persoonlijke rivaliteit tussen bestuurders

van Sabena maakt de situatie er al niet beter op.

De sterke stijging van de brandstofkosten en de daaropvolgende economische recessie van de jaren 1970 leiden uiteraard tot een sterke verslechtering van de financiële toestand van de luchtvaartmaatschappij. In toenemende mate wordt de overheid gedwongen financieel bij te springen om voor vers kapitaal te zorgen en de schulden van Sabena over te nemen. Maar als ook de overheid in de jaren 1980 het roer moet omgooien, wordt uitgekeken naar een buitenlandse partner om het voortbestaan van Sabena te waarborgen. Want hoewel uit de vergelijkingen met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen blijkt dat Sabena bij lange na niet de enige maatschappij was die met structurele problemen te kampen had, stond zij er verhoudingsgewijs slechter voor dan de meeste andere. Na aarzelende allianties met onder meer Air France wordt in 1995 gekozen voor een alliantie met het Zwitserse Swissair.

Vanthsche is er in geslaagd om uit een veelheid van bronnenmateriaal, interviews en archiefonderzoek de onderliggende structuren bloot te leggen van het succes en vervolgens van de neergang van de nationale luchtvaartmaatschappij Sabena. Hiermee schrijft hij tevens een nieuw hoofdstuk in zijn grote onderzoek over de rol van de overheid in de overlegeconomie die zo karakteristiek kan genoemd worden voor de naoorlogse ontwikkeling van België. Aan de hand van het cijfermateriaal dat Vanthsche de lezer biedt, is het bovendien mogelijk de ontwikkeling van Sabena in een internationaal perspectief te plaatsen. Het is daarom wat

jammer dat de auteur zich beperkt heeft tot voornamelijk nationaal bronnenmateriaal. Het zou interessant geweest zijn om het nationale bronnenmateriaal te confronteren met buitenlands materiaal en de visie en analyse te horen van buitenlandse waarnemers en van concurrerende maatschappijen op de successen en handicaps van Sabena. Dit zou ons bovendien meer kunnen leren over mogelijke alternatieven voor de keuzes die de overheid en de bestuurders van de maatschappij hebben gemaakt.

Vanthsche stelt duidelijk dat het niet zijn bedoeling is om in dit boek in te gaan op de precieze toedracht van de uiteindelijke ondergang van Sabena. Dit zou in het licht van de verhoren en het onderzoek van de Parlementaire onderzoekscommissie ook voorbarig zijn geweest. De kracht van het boek ligt duidelijk in het aanwijzen van de structurele componenten die de ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappij sinds haar oprichting in 1923 hebben beïnvloed. Daartegenover staat dat de lezer maar weinig zicht krijgt op de rol en de verantwoordelijkheid van de overheid, de directie en de vakbonden in het debacle van Sabena. Dit kan wellicht het onderwerp zijn van een aparte studie over de laatste jaren van het bestaan van onze nationale luchtvaartmaatschappij.

Michelangelo van Meerten