

# De moord op Sabena

Het failliet van Sabena is een sociale catastrofe. De Belgische overheid draagt een verpletterende verantwoordelijkheid. Ze heeft de maatschappij bewust laten failliet gaan om ze te kunnen privatiseren en om de statuten en de lonen van duizenden werknemers te kunnen ontmantelen. Via de privatisering wil ze ook de collectieve verzetsmogelijkheden van het personeel breken. Eens deze vuile klus geklaard, heeft ze wat er nog overbleef van de onderneming overgeleverd aan de winsthonger van de Belgische patroons.

## ***Alain Tondeur***

Niet minder dan 7.737 personen worden direct getroffen door het failliet van Sabena. Dertien duizend jobs worden bedreigd als we er de filialen bij rekenen (1). De nieuwe maatschappij die nu gecreëerd wordt vanuit het DAT-filiaal zou hoogstens 2000 tot 2.500 mensen tewerkstellen. Dat betekent dat 1.000 tot 1.500 Sabéniens er een job zouden kunnen vinden. Voor 6200 tot 6700 is er dus geen oplossing. En dit in het geval dat 'New Sabena' zou slagen, wat verre van zeker is...

Bij deze cijfers moeten we dan nog eens de indirecte impact van het faillissement toevoegen. Volgens een eerste berekening, schat het planbureau deze impact op een daling van het Bruto Nationaal Product van 0,53% (hetgeen ongeveer overeenkomt met 53 miljard frank). Tengevolge van deze repercussies op de economie zouden minstens 12.000 mensen hun job verliezen. Dit staat gelijk aan een verhoging van de werkloosheid van 2%. Gegeven de context van algemene achteruitgang op conjunctureel vlak, rekenen een aantal analisten ons zelfs voor dat er in totaal 30.000 jobs zouden sneuvelen. En dan hebben we nog geen rekening gehouden met de vermindering van de fiscale inkomsten en de afname consumptie.

## **Buiten elke verdenking**

Het drama van Sabena neemt een plaatsje in tussen de grote catastrofes uit de Belgische sociale geschiedenis, als daar zijn de sluitingen van de mijnen, de staalnijverheid, de scheepswerf van Boel, Clabecq en Renault. Maar in dit geval kunnen we minder dan ooit van een fataliteit spreken. Dit drama had meer dan welk ander dan ook kunnen vermeden worden. De meerderheidsaandeelhouder van de onderneming, de Belgische staat (50,5% van de aandelen) benoemde in feite de leden van de beheerraad. Het is ondenkbaar dat de catastrofe niet zouden hebben zien aankomen en de politieke wereld niet zouden gewaarschuwd hebben. In een vergeefse poging om zichzelf te redden, heeft Swiss-Air Sabena systematisch geplunderd.

Zo wisten de piloten te bewijzen dat de prijzenpolitiek tot doel had Swiss-Air systematisch een stapje voor te geven op Sabena. Swiss-Air verplichtte Sabena een informatica-systeem aan te kopen dat 25% duurder is dan dat van de concurrentie. Als kroon op het werk ging Swiss-Air over tot een bestelling van 34 Airbus-vliegtuigen (terwijl Sabena er slechts 15 nodig had). Deze bestelling zadelde Sabena in een wip met 100 miljard schulden op.

Hoe groot het vertrouwen van de Belgische beheerders in de "Zwitserse kwaliteit" ook was, een dergelijke beschamende plundering kan toch niet zo maar ongemerkt voorbij gaan. Zoals een ex-ondervoorzitter van de maatschappij het zegt: "klaarblijkelijk de overheidsbeheerders van Sabena de zaak laten betijen."

Waarom? Hebben ze hun job niet goed gedaan of is er misschien smeergeld mee gemoeid? Dat is alleszins een legitieme vraag. 150 werknemers hebben er over een klacht ingediend, het gerecht zal klaarheid moeten brengen. Een onderneming waarvan de overheid meerderheidsaandeelhouder is, heeft aan haar personeel meerdere opeenvolgende loonsverminderingen opgelegd (samengeteld komen al die inspanningen van het personeel neer op 30 miljoen frank)... om zich zo nog beter te laten pluimen door een privé-minderheidsaandeelhouder.

### **Politiek van het ergste**

In elk geval, is één zaak duidelijk: dit faillissement had kunnen vermeden worden. Oud vice-voorzitter van de onderneming tussen 1978 en 1995 André Pahaut zegt 'verstomd' te zijn over het feit men niet de lessen heeft getrokken uit de mislukking met Swiss-Air van tijdens de eerste maanden van het jaar 2000. "De Belgen hadden hun lot terug in eigen handen kunnen nemen." (La Libre Belgique, 10/11/01). Op de vraag of daar dan middelen voor waren antwoordt hij : "Van één zaak ben ik zeker, we hadden beter gekund dan vandaag". De Belgische regering daarentegen koos doelbewust voor het catastrofescenario, voor de slechts mogelijke politiek. En dat alles op de rug van de werknemers en hun families, die nooit als 'eerste schuldeisers' erkend worden bij een failliet en op kosten van de hele gemeenschap.

### **Paars-groen in het voetspoor van Reagan**

De 'minister van overheidsparticipatie' Rik Daems, draagt een verpletterende verantwoordelijkheid. Het gaat hier immers om een ideologische keuze, die te maken heeft met zijn neoliberale overtuiging. Want als we de vele paars-groene eufemismen even laten voor wat ze zijn, zou Rik Daems in werkelijkheid beter 'minister van privatiseringen' worden genoemd. Net na de vorming van de paarsgroene club omschreef hij zijn opdracht als volgt: "Mijn doelstelling bestaat erin om mijn ministerpost in feite overbodig te maken". Daems wordt hierin volledig gesteund door premier Verhofstadt. Terwijl hij toch het woord voert namens de regering, doet hij niet de minste moeite om zijn enorme tevredenheid over het feit dat 'New Sabena' dan eindelijk een volledig private en 'ontvette' onderneming zal zijn. De SP.A hult zich in stilte. De PS grommelt een beetje maar laat wel begaan. De groenen kijken naar hun schoenen en wanneer ze niet meer anders kunnen, geven ze de schuld aan... Bin Laden, Swiss-Air en de piloten (Metro 06/11/01).

Ondertussen neemt Verhofstadt Davignon en Lippens onder de arm en zetten ze via DAT een nieuwe luchtvaartmaatschappij op poten. De twee grijze steunpilaren van het Belgisch kapitalisme komen aan het hoofd te staan van een consortium van investeerders. Men kan zich terecht de vraag stellen of dit alles inderdaad zo geïmproviseerd is verlopen.

Wat er ook van zij, de patroons lachen in hun vuistje. Nog vooraleer ze één frank hebben uitgegeven, worden ze al voorgesteld als de grote redders, de patriotten. De paars-groene regering knapte het vuile werk voor hen op. Eerst smijt de regering duizenden mensen op de dop, zoals je papieren zakdoekjes in een vuilbak keilt, vervolgens zijn de omstandigheden voor deze patroons ideaal om een brutale sociale achteruitgang door te drukken... En toch moet iedereen dank u zeggen tegen deze vaderlandslievende heren. Komaan zeg! De low-cost maatschappij Ryan Air, die vliegt op kosten van het Waals Gewest, zal ongetwijfeld als voorbeeld dienen voor de nieuwe Sabena.

Europees commissaris Loyola de Palacio werpt bloemetjes naar die low cost-maatschappijen. Eens te meer dient Europa als alibi. 'Overheidssteun is verboden', zo herinneren enkele politici ons. Vooral de sociaal-democraten en de groenen zijn hierin kampioenen. De eersten vergeten er echter bij te zeggen dat ze Europese wetgeving zelf mee hebben opgesteld. De tweeden vergeten dan weer te melden dat ze altijd tegen die wetgeving waren en dat ze dus wisten waar ze aan begonnen toen ze deze liberale regeringsploeg vormden. Mocht de politieke wil er zijn, legde men deze Europese wetgeving naast zich neer. Maar daar wringt het schoentje natuurlijk.

De moord op Sabena is een anti-sociale misdaad zonder voorgaande in ons land. Het beste recente vergelijkingspunt is zonder twijfel het sociaal terrorisme van Ronald Reagan, die in het begin van de jaren tachtig alle luchtvaartcontroleurs in één smak ontsloeg, om ze vervolgens gedeeltelijk terug aan te werven aan vele lagere lonen. Hun syndicale kracht was gebroken. Dat Rik Daems en Guy Verhofstadt zich laten inspireren door dit voorbeeld, mag ons niet verbazen. Dat ze deze misdaad uitvoeren in het kader van een coalitie met de sociaal-democraten en de groenen toont enkel maar aan dat deze coalitie in werkelijkheid zo blauw is als de hemel aan de Azurenkust. Dat de syndicale leidingen zomaar laten passeren, en dat ze nauwelijks in staat bleken om achteraf een betoging-begraffenis te organiseren, is bijzonder verontrustend. We komen hierop terug.

(1) Sobelair, Delta Air Transport, Technics, Snecma sabena Engine Services, Atraxis Belgium, Sabena Hotels, Sabena Flight Academy, Sabena Interservices Center, BFSC

Kadertekstje

### *De drie etappes van de melkkoe*

Meer dan tien jaar horen we gezeik vanuit het politiek kamp over het feit dat de overheid nooit in staat kan zijn om een onderneming zoals Sabena correct te beheren. De waarheid is wel even anders. Sabena is een overheidsonderneming die gecreëerd werd en steeds gefunctioneerd heeft als een melkkoe ten dienste van de privé-sector. Alle traditionele politieke families zijn hier medeplichtig aan. De drie grote etappes in de ontwikkeling van de maatschappij laten daarover geen twijfel bestaan. Eerste etappe: het koloniale tijdperk. Sabena werd opgericht omwille van nieuwe behoeften die ontstonden tijdens het Congolees avontuur. Toen was 25% van de aandelen in handen van de Belgische staat, 25% in handen van

Belgische Congo en de privé-sector beschikte over 50% van de aandelen. De onderneming leverde diensten aan de privé-sector voor een appel en een ei.

Tweede etappe: 1960. De Société Générale trekt zich terug uit Sabena omdat ze vreest dat de onafhankelijkheidsgolf in Afrika zware financiële verliezen met zich zal meebrengen. Bovendien doet ze een mooi zaakje want de Belgische staat koopt de aandelen terug over... aan de prijs van in de bloeiende koloniale tijd.

Derde etappe: de neoliberale mondialisering. De werkingsmiddelen van Sabena zijn te mager om zich staande te houden in de nieuwe context van bikkelharde concurrentie en deregulering. In plaats van méér geld te investeren, kiest de Belgische staat voor een samenwerking met andere partners: eerst met British Airways en KLM, dan met Air-France en uiteindelijk met Swiss-Air. De afloop is inmiddels gekend.