

* Het Laatste Nieuws/Waasland, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord

Zal Carsten Spohr (53), CEO van Lufthansa, 290 miljoen euro staatssteun voor Brussels Airlines aanvaarden als dat ook politieke inmenging betekent? Zijn staat van dienst doet anders vermoeden: de Duitser staat bekend als ijzervreter, verkleefd met zijn eigen visie en entourage. Al maakt dat van de man, zelf ook piloot, een topmanager.

Vraag aan iedereen die ooit met Carsten Spohr rond een onderhandelingstafel zat om de CEO van Lufthansa te omschrijven en de grootste gemene deler luidt: bikkelhard. Of het nu om plannen of personen gaat, wat niet past in de visie van Spohr moet wijken - en dat voor iemand die in de Duitse pers al eens omschreven wordt als de 'lieveling van de hostessen'. Of zoals een vakbondsafgevaardigde de man met de woeste wenkbrauwen en hageelwitte tanden neerzet: "Hij komt enorm charmant over, of toch bij vrouwen. Achter die façade schuilt harde, Duitse grondigheid." In een woelige sector als de luchtvaart is het volgens experts niet simpel om 6 jaar overeind te blijven als CEO, maar Spohr slaagt daar wonderwel in. De luchtvaart en het bedrijf zitten dan ook in elke vezel van zijn lijf. Spohr groeide op in het Ruhrgebied en al sinds hij als kind naar de rollende lettertjes in de vertrekhallen van de luchthaven staaarde, wist hij waar zijn toekomst lag. Na zijn studies handelsingenieur begon hij aan een pilotenopleiding bij Lufthansa, waardoor hij vandaag een vlieglicentie heeft voor een Airbus 320. Maar zijn echte kwaliteiten lagen elders: om ooit de top van het bedrijf te halen, moest hij onderaan beginnen, als assistent. Zo'n 20 jaar later nam hij in 2014 de scepter over van voormalig CEO Christoph Franz. Zijn jaarlijks loon wordt geschat op 3,2 miljoen euro.

Meteen is duidelijk wat voor manager Spohr is. Geprangd tussen de concurrentie van lagekostenmaatschappijen als Ryanair en Midden-Oosterse maatschappijen voor lange vluchten zijn besparingen onafwendbaar. In zijn eerste jaar aan het roer krijgt hij 12 stakingen van het luchtvaartpersoneel te slikken, die het bedrijf honderden miljoenen euro's kosten. Hield dat Spohr tegen? Integendeel. De jaren nadien doet hij alles om Lufthansa gezond te houden en keert hij zijn hand niet om voor een sanering of verkoop meer of minder. Het maakt van hem een gewiekste onderhandelaar - zo kon Lufthansa door een clause uit 2008 Brussels Airlines zes jaar later voor een peulenschil overnemen. Ook wanneer een piloot van dochterbedrijf Germanwings nog geen jaar na Spohrs aanstelling moedwillig 150 passagiers de dood in sleurt, bezweert hij die crisis. De communicatie pakt hij zelf in handen - hij noemt het de zwartste dag in de geschiedenis van Lufthansa - en hij laat het leed van de getroffen familieleden voorgaan op de financiële toekomst van het bedrijf. "Zorgen voor later", sprak hij.

Friends of Carsten

Maar in de zakenwereld koop je weinig met sympathie en Spohr heeft dat begrepen. De Duitser, getrouwd en vader van twee dochters, is erg gesteld op hiërarchie en voornamelijk op zijn eigen entourage. Naar verluidt grapt collega's ooit dat 'FOC' - de naam van het hoofdkwartier van Lufthansa - niet voor Flight Operation Center stond, maar wel voor 'Friends of Carsten'. Toen Lufthansa Brussels Airlines volledig overnam, werd niet veel later de Belg Bernard Gustin aan de kant geschoven als CEO. In de plaats kwam de Duitse vertrouweling Christina Foerster, recent vervangen door Belg Dieter Vranckx - ook een telg uit de Lufthansa-familie. "Hij kiest zijn mensen, zonder fossielen in de buurt die hem schade zouden kunnen berokkenen", zegt luchtvaartspecialist Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). "Hij duldt geen tegenspraak en met hem zijn er geen spelletjes te spelen. Maar met de mensen die begrijpen waar hij naartoe wil, werkt hij goed samen." Spohr gelooft dan ook in zijn businessmodel: "Een sterke holding, waarin hij verschillende spelers heeft geïntegreerd. Hij wil liefst de volledige koek, of niets. En vooral: zónder politieke inmenging, zoals vandaag op tafel ligt", aldus Van de Voorde. Ook al vaart de man een harde koers, zijn manier van werken levert hem ontzag op. Van het plan om van Eurowings een sterke lagekostenmaatschappij te maken en Brussels Airlines te integreren, zag hij af. Van de Voorde: "Een zwakke CEO zou niet toegeven dat hij gefaald heeft. Dát maakt van hem een topmanager. Ik zeg niet dat hij aangenaam is om mee te werken, maar iedereen die er ooit vertrok, heeft een grenzeloze bewondering voor de man. Hij kon het bedrijf naar zijn hand zetten en gelooft in Lufthansa. België is nodig - of denk je dat de Duitsers hier zijn voor onze schone ogen? Zonder voet in Brussel zouden heel wat passagiers op de trein naar Charles De Gaulle of Schiphol gesprongen zijn. Dat hij naar Brussel afzakt, zou ik positief bekijken. Ooit zal hij zich als leider moeten aanpassen, en niet halsstarrig vasthouden aan zijn businessmodel."

Eddy Van de Voorde

Copyright © 2020 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden