

Een maand geleden werden de Zwitserse textielfabrikanten Fritz en Hans Schlumpf in Mulhouse bij verstek veroordeeld tot respectievelijk vier en twee jaar gevangenisstraf en betaling van hoge geldboetes. Slechts een paar dagen voor de gerechtelijke uitspraak gelukte het onze Zwitserse medewerkers Fritz Schlumpf tot een interview te bewegen, een gesprek waarin het merkwaardige ontstaan van de interessantste Europese automobielfcollectie uit de doeken werd gedaan.

Fritz Schlumpf was 17½ jaar toen hij in 1924 in de textiel terecht kwam. Tien jaar later kregen hij en zijn broer Hans de eerste aandelen in handen van de wolspinnerij van Malmerspach in de Elzas, waarvan Fritz op 1 oktober 1938 directeur werd.

„Een jaar later al volgde mijn benoeming tot PDG (algemeen president-directeur) van deze onderneming, die ik samen met mijn broer tot eind juni 1976 heb geleid. Op 28 juni van dat jaar hebben wij onze posten verlaten”, zo begint de 77-jarige Fritz Schlumpf met zijn karakteristieke, sneeuw witte bakkebaarden.

De moeilijkheden binnen het Elzasser textiel-imperium van de beide Zwitsers begonnen al veel eerder. Succes in Malmerspach leidde de overname in van andere textielbedrijven, zoals spinnerijen in Erstein en Mulhouse (de voormalige fabriek van Heilmann, Koehlin & Desaulles), alsmede de weverij van Defrenne in Roubaix. In 1971 kwam daarbij de firma Glück & Cie. in Mulhouse.

„In 1973 stond ik aldus aan het hoofd van een tamelijk omvangrijke onderneming, waarin al met al zo’n 2200 arbeiders werkzaam waren. Alles ging toen naar wens — fabriekshallen en kantoren, grond, de rond vierhonderd woningen en andere onderkomens niet meegerekend — en na aftrek van alle schulden vertegenwoordigden onze bezittin-

gen een waarde van ongeveer 42 miljoen Zwitserse franken (bijna 57 miljoen gulden). Een jaar later zaten we midden in de wereldcrisis en u weet zelf wel dat niet alleen de textielindustrie daarvan het slachtoffer werd. De steeds maar stijgende loonkosten konden niet worden opgevangen in de produktiekosten, mede door de toenemende concurrentie uit West-Duitsland en Italië, om nog maar te zwijgen over de prijzen waarvoor de produkten uit het Midden- en verre Oosten op onze markten werden gedumpt!”

De problemen voor de textiel-gnomen werden steeds groter; de oude Schlumpf betoogt daarbij bitter tegen zijn ex-bedrijfsleider in Roubaix, zonder overigens te verklaren wat de man misdaan zou hebben. „Toen het duidelijk werd dat we al onze eigendommen zo’n beetje hadden opgesnoept ten behoeve van het bedrijf, besloten we afstand te doen van onze directieposities, voordat we te diep in de schulden zouden raken. Ik verzocht bij de rechtbank in Mulhouse om de samenstelling van een provisorische directie, die het schip weer op de juiste koers kon brengen. Onder dit voorlopige leiderschap echter werd het faillissement aangevraagd van mijn onderneming; ze voerden alle „cijfers” op voor de rechtbank en ontsloegen al het personeel! Nog twee jaar lang ontvingen de arbeiders een uitkering, terwijl ze toch de mogelijkheid hadden gehad om een andere baan te vinden. Ik heb ge-



Fritz Schlumpf:

**„HET MUSEUM
IS NOG STEEDS**



VAN MIJ

hoord dat er nog steeds twintig à dertig van mijn voormalige werknemers zonder broodwinning zijn. Ik heb meteen mijn hulp toegezegd, maar tot op de dag van vandaag heb ik daar nog geen respons op gehad."

De oude textielmagnaat blikt toornig als ik hem op de man af vraag hoe het dan mogelijk was dat aan de ene kant zijn bedrijf ten onder ging, terwijl tegelijkertijd 's werelds meest exclusieve autoverzameling gestalte kreeg. Heeft Schlumpf dan geen enkele bekentenis af te leggen; zijn er dan helemaal geen bedenkelijke zaken gedaan? Hij moet toch toegeven dat er sprake is van een twijfelachtige tegenstelling! „Nee, u moet hier twee dingen niet met elkaar verwarren! Ik was zakenman en collectionneur, beide met dezelfde hartstocht. Het is waar dat ik gedurende de laatste vijftig jaren een prachtige automobielerverzameling heb opgebouwd, met een aantal zeer zeldzame exemplaren. Maar ik verzeker u dat ik niet één model heb gefinancierd met geld afkomstig uit de firma's, ofschoon dat telkens weer wordt beweerd. De auto's werden met eigen kapitaal aangekocht en, zo nodig, gerestaureerd. Slechts kleine, echt onbeduidende bedragen zijn betrokken uit de bedrijfskas, te beschouwen als onderdeel van het reclamebudget, want de naam van het museum moest ook de firma ten goede komen."

Werd die bijdrage van de textielonderneming dan gedaan toen de zaken nog goed gingen? „Niemand zal het met me oneens zijn als ik beweer dat het in een lang mensenleven mogelijk is om iets opzij te leggen. Dat is nou precies wat ik heb gedaan en niet anders. Ik kon me de luxe veroorloven auto's te kopen die me bevielen. Men moet echter niet vergeten dat ik de meeste exemplaren heb aangeschaft in de jaren '60-'65. In die dagen lagen de prijzen van zulke old-timers nog heel gunstig. Trouwens, er bestaat voldoende documentatie over al onze transacties: verkoper, verkoopdatum en -prijs, alles staat op papier. Geen enkele onregelmatigheid is daaruit af te leiden."

Beschouwt Fritz Schlumpf zichzelf dan als een slachtoffer van de omstandigheden? Hij onderstreept nogmaals dat hij niets heeft gedaan wat tegen de wet indruist. Schlumpf: „Men heeft me ervan beschuldigd dat ik „goederen toebehorend aan de gemeenschap" heb verduisterd, en dat is volkomen uit de lucht gegrepen." De naar zijn vaderland gevluchte fabrikant-verzamelaar klinkt oprecht verbitterd als hij verder betoogt dat men hem de mogelijkheid had moeten geven naar Mulhouse te komen om zich vrij te kunnen verdedigen. „Maar in 1977 hebben de Fransen een arrestatiebevel tegen mij uitgevaardigd en dat is nog steeds van kracht, dus ik kan me niet verantwoorden tegenover de rechter."

Heeft de familie Schlumpf, ervan uitgaande dat het museum nog aan hen

toebehoort, momenteel andere onroerende goederen in Frankrijk? „Mijn spaargeld en hele vermogen zijn in de onderneming en de collectie gestoken. Daarentegen heb ik bij voorbeeld nooit een appartement of villa of zelfs een jacht in Frankrijk bezeten. Mijn leven bestond in feite uit niets anders dan arbeid!”

In wezen is de combinatie textielfabrikant-autoliefhebber op zichzelf niets vreemds. Er zijn wel gekkere zaak-hobby combinaties te bedenken. Dat neemt niet weg dat je wel een uitgesproken enthousiasme aan de dag moet leggen, wil je een verzameling als de Schlumpf-collectie aanleggen. De bezorgde blik maakt plaats voor een glimlach en de tot dan toe tamelijk terughoudende ondernemer laat zijn gereserveerde houding varen bij de gedachte aan zijn passie. „Zoals anderen voorkeur hebben voor kunst of de jacht, zo heb ik altijd een zwak voor auto's gehad. Dat heeft alles te maken met Bugatti en zijn modellen. Ik kende Ettore Bugatti namelijk persoonlijk en was met zijn familie bevriend. Een van mijn eerste auto's was de Bugatti racewagen van het type 35 B. Al mijn Bugatti's zijn in de „ateliers” van Ettore, die nu niet meer bestaan, gerestaureerd. Tja, wat heeft me bewogen een dergelijke verzameling op te bouwen? Ik denk dat het net zo gaat als bij een postzegelverzamelaar. Je begint in 't klein en dan groeit de collectie eigenlijk automatisch. De passie wordt groter naarmate de collectie zich uitbreidt, en andersom. Zo verging het mij althans — ik werd gedreven naar een uitbreiding van mijn bezit. Ik heb me overigens beperkt tot Europese merken. Daaronder bevinden zich alle Bugatti-modellen en 48 Daimler-Benz-typen, inclusief Grand Prix-wagens. In totaal 560 voertuigen.” Dat met de verzameling een behoorlijke organisatie gemoeid was, blijkt uit het feit dat „ik in de hele wereld tussenpersonen had, die me voortdurend op de hoogte hielden en die zich bleven oriënteren op het gebied van de veteranen.” Heeft Schlumpf het gevoel dat de huidige beheerders van het museum deze imposante collectie niet met het respect van „een Schlumpf” behandelen? „Het mag u bekend zijn dat het museum van 1977 tot in '79 werd bezet op instigatie van de vakbonden en hun leden hebben zich schandalig gedragen in die tijd. Toen hebben een miljoen bezoekers meer dan een tientje entree betaald en de toenmalige burgemeester van Mulhouse heeft een verklaring van de bonden ondertekend waarin gesteld was dat zij die inkomsten niet hoefden af te dragen! Die hele zaak heb ik bij de gerechtelijke instanties in Mulhouse aangekaart, maar het enige antwoord dat ik kreeg, luidde: „de arbeiders hebben weliswaar het museum bezet gehouden, maar ze hebben niets kapot gemaakt.” Ook aan het hof van appel in Colmar kreeg ik niets gedaan en ten slotte be-

landde mijn zaak bij het hof van cassatie in Parijs. Daar kwam men tot de opmerkelijke uitspraak dat de arbeiders het museum moesten ontruimen en dat is dan ook gebeurd.”

De grimmige trekken keren terug op het gezicht van de oude „banneling” als ik de eis van de vakorganisaties aanhaal dat de museumstukken moesten worden verkocht om de opgelopen schulden te kunnen voldoen, toen een bedrag van ongeveer 60 miljoen gulden...

„Nee, op de dag dat wij „afstand deden van de troon”, dus 28 juni 1976, was onze balans volkomen in evenwicht — een expertise wees zelfs uit dat er sprake was van een batig saldo! Mijn fabrieken werden nadien domweg verkwanseld, ik heb er geen andere woorden voor. Een voorbeeld: de spinnerij Glück in Mulhouse werd voor 1,35 miljoen van de hand gedaan, hoewel de voorraad alleen al op 16 miljoen was getaxeerd. De waarde van de complete boedel was na de verkoop inmiddels tot 25,5 miljoen gestegen...

Het eind van het liedje was dat alle museumstukken moesten worden verkocht, maar de zogenaamde experts bleken non-valeurs, want ze wilden de hele verzameling voor nog geen zeventig miljoen gulden verpatsen. Een andere expert bleek van auto's nog minder verstand te hebben: hij verlangde op een gegeven ogenblik dat de motorkap van een der mooiste automobielen op aarde, een Bugatti Royale Coupé Napoléon,

„MIJN FABRIEKEN WERDEN DOMWEG VERKWANSELD”

werd geopend. Toen hij zag dat de lengte van de motor niet meer en niet minder dan één meter bedroeg, was hij daarover zo verbaasd, dat hij het aantal cilinders gelijkstelde aan het aantal bougies — zestien in totaal. Dus noteerde de „weetniet” in het taxatierapport: „16-cilinder”. En dat terwijl het om een 8-cilinder ging met dubbele ontsteking!”

Gevraagd of Fritz Schlumpf ook maar de geringste hoop heeft dat het museum op een dag weer in zijn bezit zal zijn, onderbreekt hij op ferme toon: „Het museum behoort niet aan de Franse staat! Het is nog altijd van mij, ook al heeft men het mij voorlopig afgenomen. De uitspraak van het hof van appel in Colmar, 8 juni '82, is daarom van nul en generlei waarde.

Dat de prijs die de Franse staat voor de

„IK KENDE ETTORE BUGATTI PERSOONLIJK”



Fritz Schlumpf aan het stuur van zijn eigen Bugatti 35B, tijdens de bergklim van Goldbach (Vogezes) in 1951. Let op het meisje dat, gezeten op het muurtje langs de weg, haar oren sluit voor de Bugatti „sound”.

auto's heeft betaald, zo laag was, komt doordat men mij voor de voeten heeft geworpen dat ik geen officiële papieren bij iedere auto kon overleggen. Sinds wanneer tonen die dan aan dat een auto „echt” is? Afgezien van mijn oordeel dat dit soort papieren sowieso geen betekenis heeft, bestonden ze niet eens voor auto's van vóór 1915! In Colmar werd gezegd dat het onmogelijk was de waarde van de auto's te becijferen, ofschoon voor ieder exemplaar afzonderlijk een expertise was gemaakt. Bovendien is de collectie in zijn totaliteit veel meer waard dan alle modellen in een optelsommetje.” Schlumpf benadrukt nog eens dat het museum van hem is en van niemand anders. „Ik ben na het besluit van Colmar bij Parijs in hoger beroep gegaan. Zo is de stand van zaken momenteel. Mijn

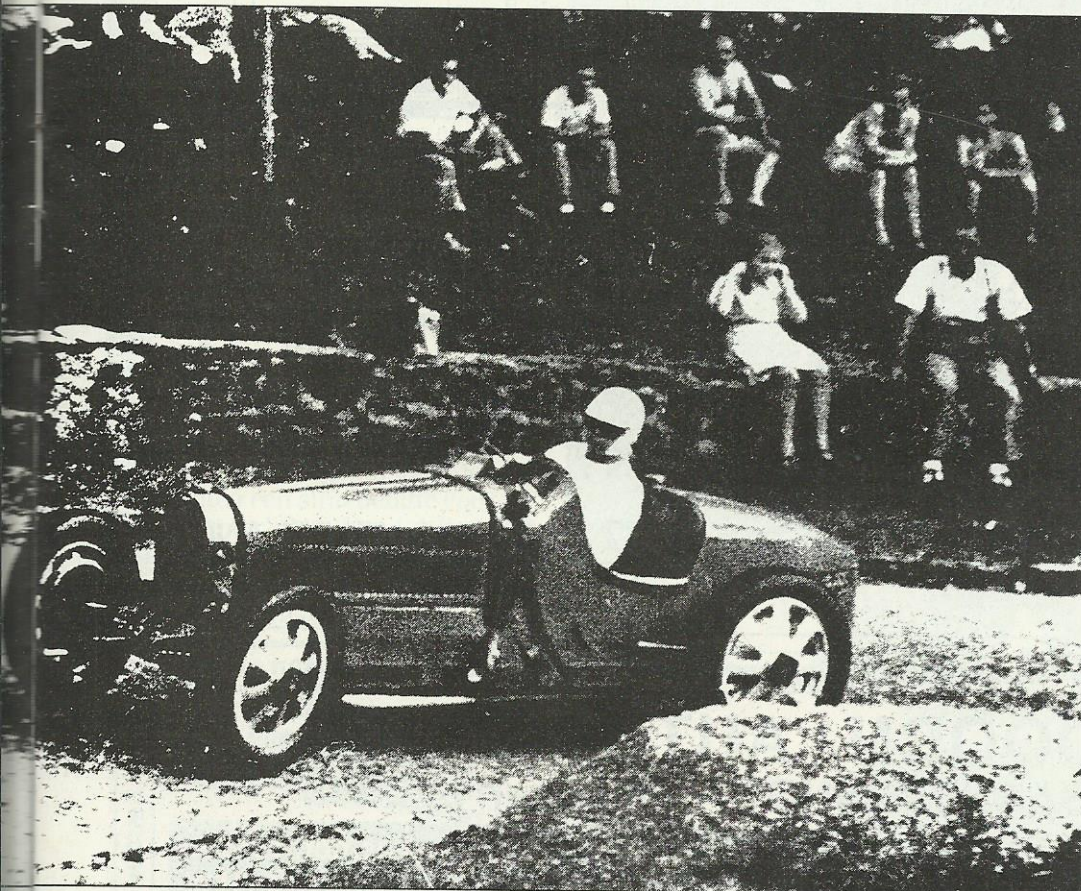
advocaten zeggen dat het een kwestie van een paar maanden is — dan win ik het proces. Is dat niet het geval, dan stap ik naar het Europese Gerechtshof voor de Mensenrechten in Straatsburg. Ik ben er gewoon zeker van dat mij recht zal geschieden en dat ik weer in het bezit van mijn museum kom.” Van dit „rechtsherstel” is tot nu toe weinig terecht gekomen. Is er misschien ook nijd en afgunst in het spel? Fritz Schlumpf laat het aan anderen over te veronderstellen dat alle beslissingen in zijn nadeel zijn genomen met een

contacten met mijn vrienden en de Elzasser gemeenschap in het algemeen. Ik krijg ook dagelijks sympathiebetuigingen, niet alleen van voormalige medewerkers, maar vanuit de hele wereld.” De gewezen industrieel is er trots op

teit gehad.”

Het mag duidelijk zijn dat de beide broers een zeer bewogen leven hebben gekend, waarin zij al maar hebben geknokt voor een zaak die nu hopeloos verloren lijkt. Waarom blijven vechten

“VAN MIJN TEXTIELIMPERIUM IS NIETS BEHOUDEN GEBLEVEN”



als er niets is overgebleven om voor te vechten? „Van mijn textielimperium is niets behouden gebleven. Het geldt dat ik in de zaak heb geïnvesteerd is van de zaak! Het spreekt vanzelf dat ik mettertijd een bepaald vermogen heb verworven en dat is mijn enige bezit. Ik heb een rijk leven gehad, maar ik voel me nog even strijdbaar. Alles wat ik heb gedaan, geschiedde met hartstocht. Ik zal me blijven verzetten tegen alle onrecht dat ons is aangedaan, tot mijn dood. Ik heb zestien advocaten en drie hoogleraren in de rechten ter beschikking. Bovendien heb ik me verzekerd van de steun van Me Poncet, een prof op het gebied van internationaal recht. Gezamenlijk hebben we de strijd aangebonden met de Franse „jurisprudentie”.”

Als Fritz Schlumpf zijn leven zou kun-

„knipoog naar de politiek”, maar hij betreft wel zelf zijn Zwitserse staatsburgerschap in de discussie. „In Frankrijk beschouwt men ons als vervloekte kapitalisten, vijandige gevoelens jegens vreemdelingen hebben in dat land heel afkeurenswaardige vormen aangenomen”. In dat verband beziet de Zwitser ook de keuze van Basel als nieuwe verblijfplaats van hemzelf en zijn broer. Hij vindt dat die verhuizing niets te maken heeft met het „zich onttrekken aan de lange arm van de Franse justitie. Beschuldigingen als zouden wij gevlucht zijn, lap ik aan mijn laars. Wij hebben ons op correcte wijze in Malmerspach uitgeschreven en ons in Basel aangemeld. U moet niet vergeten dat wij 72 uur lang min of meer zijn vastgehouden. Na onze bevrijding bleef alleen nog een uitweg naar het buitenland over, om uit handen van de georganiseerde arbeiders te blijven. We hebben ons in Basel gevestigd, omdat die stad maar dertig kilometer van Mulhouse ligt. Dat vergemakkelijkt de dagelijkse

“WIE IN FRANKRIJK ALS 'PATRON' WINST BOEKT, IS EEN SCHOFT: WIE VERLIES MAAKT, EEN DOMKOP”

Zwitser te zijn, ook al was zijn moeder van Franse afkomst en heeft hijzelf 65 jaar in Frankrijk geleefd. „Ook mijn levensgezellin is Française en ik heb uiteraard een grote binding met dat land, nog steeds. De Schlumpfs komen oorspronkelijk het kanton Sankt Gallen en hebben altijd de Zwitserse nationali-

ten herleven, zou hij het dan op dezelfde wijze doen? „Ik zou alles op precies dezelfde manier doen. Eigenlijk heb ik maar van één ding spijt en dat is, dat ik niet echt geleefd, maar altijd gezwogen heb.”