

Der letzte Textilbaron Fritz Schlumpf (1906-1992)

Autor(en): Jürg-Peter Lienhard

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1992

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/a8aae9e4-f5d3-4790-8378-c6719c0dafc7>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Der letzte Textilbaron Fritz Schlumpf

(1906–1992)

Der Tod von Fritz Schlumpf am 18. April 1992 in Basel hat den Schlussstrich gezogen unter eine Geschichte, die noch nicht geschrieben ist, aber deren Ende schon lange vor seinem Ableben eingetroffen war: Die Geschichte des letzten Patriarchen der gloriosen elsässischen Textilindustrie, dem seine Sammelleidenschaft für alte Autos zum Verhängnis wurde.

Der im Elsass aufgewachsene Schweizer Industrielle verursachte Anfang der siebziger Jahre im Elsass einen sozialen Skandal, der von der ganzen Weltpresse aufgegriffen wurde. Gepackt vom Sammelfieber, liess er seine Betriebe Konkurs gehen, derweil er eine riesige, private Automobilsammlung aufbaute. In seinen vier französischen Kammgarnfabriken, drei davon im Elsass, waren damals fast 2000 Arbeiter beschäftigt – zusammen mit den Angehörigen betraf der plötzliche Konkurs über 8000 Menschen. Während des Konkurses hatte sich Fritz Schlumpf nach Basel ins freiwillige Exil abgesetzt, wo er sich zunächst mit seinem zwei Jahre älteren Bruder Hans während Jahren im Hotel «Drei Könige» eingemietet hatte.

Eine im Februar 1977 heimlich im streng bewachten Privatmuseum von Fritz Schlumpf aufgenommene Photoreportage eines ausländischen Journalisten, die sofort von den angesehensten Medien Europas verbreitet wurde, belegte schlagartig die Gerüchte um das Ausmass des privaten Reichtums. Daraufhin besetzten die Arbeiter während zwei Jahren die Sammlung «als Pfand für die verlorenen Arbeitsplätze». Durch die Besetzung verschafften sich die Arbeiter Zutritt zu den Geschäfts- und Privaträumen und lieferten zentnerweise Belästigungsmaterial an die Staatsanwaltschaft Mülhausen. Es folgte die Anklage wegen betrügeri-

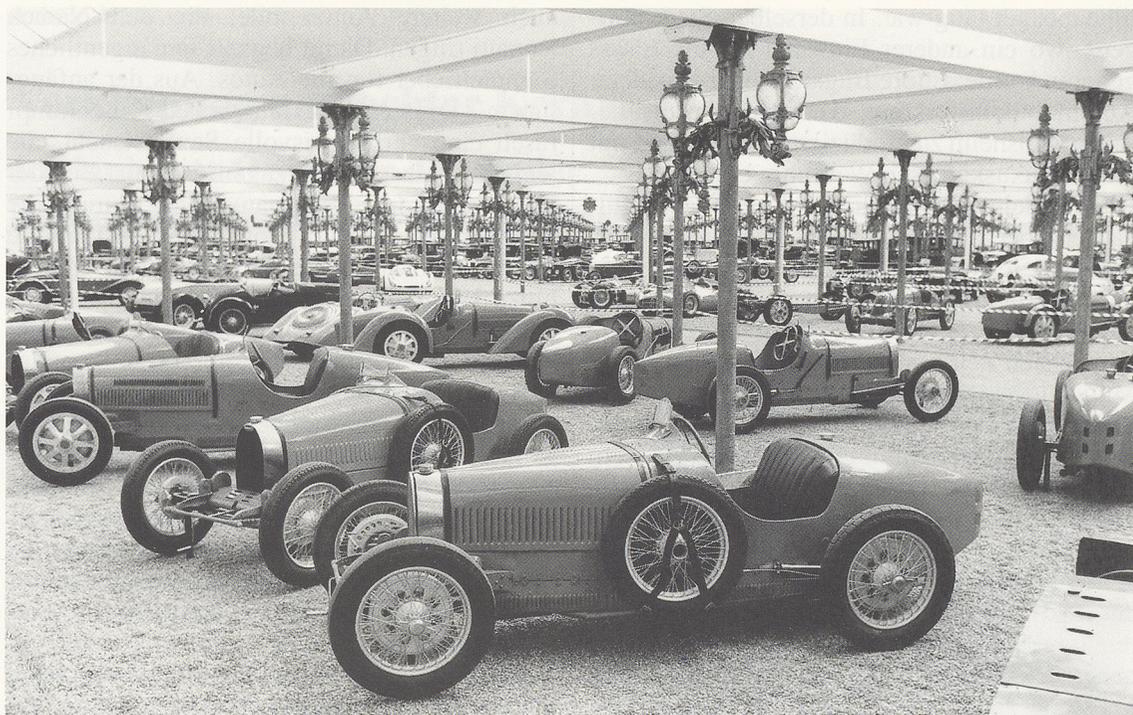


Hans und Fritz Schlumpf in Basel (1976).
◀

schem Konkurs und Veruntreuung von Betriebsvermögen sowie der Haftbefehl. Die Sammlung wurde zur Sicherstellung der Gläubigerforderungen beschlagnahmt und in die Konkursmasse der failliten Betriebe geführt. Danach wurde die Sammlung gesamthaft als nationales Denkmal eingestuft und durfte daher weder ins Ausland transferiert, noch geteilt werden. Eine öffentlich-rechtliche Gesellschaft mit Beteiligung der Stadt Mülhausen, des Departementes und des Autoindustriellen Panhard brachte den Kaufpreis in der Höhe der Gläubigerforderungen auf und führt heute die Sammlung Schlumpf als öffentliches, nationales Automobilmuseum.

Die aufsehenerregende Affäre blieb auch in der Schweiz nicht ohne Echo: so bezog der Schweizerische Bundesrat am 7. März 1978 in der Beantwortung einer Einfachen Anfrage von Jean Ziegler, Genf, klare Position zu dem von den französischen Strafverfolgungsbehörden

Die Automobilsammlung der Gebrüder Schlumpf in Mülhausen, Mitte der 1970er Jahre. ▷



gestellten Rechtshilfebegehren und kommentierte: «Im übrigen erachtet es der Bundesrat als mit der Verantwortung eines Unternehmers unvereinbar, bei Schwierigkeiten im Unternehmen ins Ausland abzureisen.»

Gegen sämtliche Urteile, die mehrjährige Zuchthausstrafen für Fritz und Hans Schlumpf vorsahen, rekurrten sie in absentia von ihrem Basler Exil aus, bis kurz vor dem Tod von Fritz Schlumpf die letzte Revisionsrunde vor dem Kassationsgerichtshof in Paris wegen seines inzwischen erheblich verschlechterten Gesundheitszustandes und wegen seines hohen Alters der Haftbefehl aufgehoben und die ursprünglich unbedingte vierjährige Zuchthausstrafe auf ein Jahr mit Bewährung verkürzt wurde.

Die Schlumpfsche Automobilsammlung kann nicht losgelöst werden von der Geschichte der elsässischen Textilindustrie. Wer Mülhausen nur als «Gastro-Tourist» kennt, mag sich vielleicht kaum vorstellen, dass die Stadt bis zum Ausbruch des deutsch-französischen Krieges von 1870 als Industrieort bedeutender war als Basel, ja wegen seiner 120 Kamine, respektive der entsprechenden Anzahl Textilfabriken gar

den berechtigten Übernamen «Manchester des Kontinents» trug.

Die häufig von Hugenotten abstammenden Industriepioniere – Mülhausen war bis zur französischen Revolution ein eidgenössisch zugewandter Ort, der den verfolgten französischen Protestanten Zuflucht bot – bildeten die vornehme «Société Industrielle de Mulhouse» – der Mülhauser «Daig». Er war übrigens nicht selten mit jenem von Basel verschwägert. Zumal sich in jener Zeit ein reger Kapital- und Technikaustausch zwischen dem Elsass und der Schweiz abspielte. Insbesondere auch zwischen den textilen Metropolen der Ostschweiz und des Zürichbietes mit seinen Maschinenfabriken, die Textilmaschinen, aber auch Wasser- und Dampfturbinen für deren Antrieb lieferten. Fritz Schlumpf und seine Geschichte sind vor diesem Hintergrund zu sehen. Sein Vater Karl, ein katholischer Textilingenieur aus dem sanktgallischen Neuhaus, vermählte sich mit Jeanne Becker, Tochter eines Mülhauser Industriellen. Ihre beiden Söhne, Hans und der jüngere Fritz, wurden im Abstand von zwei Jahren 1904 und 1906 in Omegna in der Nähe von Mailand geboren, wo der Vater in der italienischen Tex-

tilhauptstadt tätig war. In derselben Stadt übrigens, wo ein anderer Einwanderer ins Elsass geboren wurde: Ettore Bugatti – ein begnadeter Automobilkonstrukteur, der später im elsässischen Molsheim zu produzieren begann und mit seinen Luxuskarossen Weltruhm erntete.

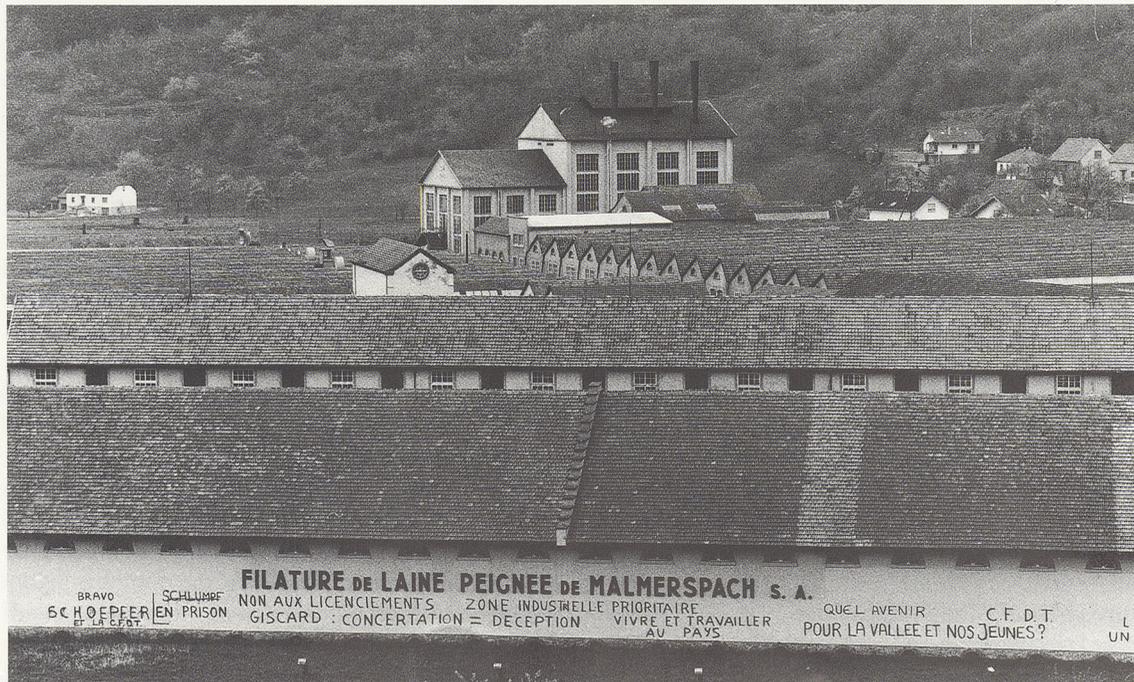
1908 siedelte die Familie Schlumpf nach Mülhausen über, aber kaum acht Jahre später starb der Vater. Jeanne Schlumpf übernahm die Organisation für die Ausbildung der Knaben, was beide stark geprägt hat. Insbesondere Fritz konnte sich Zeit seines Lebens nicht von seiner Mutter lösen. Davon zeugt das riesige Porträt der strickenden Mutter, welche die Eingangspartie zur Autosammlung dominiert. Einem Altar gleich, aber statt Kerzen von den Kinder-Tretautos ihrer beiden Söhne flankiert...

Als die Mutter im Jahr 1957 hochbetagt starb, waren ihre Söhne die einflussreichsten Patrons der Textilbranche geworden. Mit drei Spinnereien im Elsass und einer in Nordfrankreich beherrschten sie unbestritten den französischen Markt für gekämmte Garne.

Das war auch der Zeitpunkt, als die Molsheimer Bugatti-Fabrik aufgelöst wurde. Fritz entschloss sich das Erbe Bugattis zu retten und kaufte nicht nur die Produktionsreste, sondern

auch weitere Automobile, die den Namen Bugatti trugen. Damit begann sein eigentliches Sammelfieber für alte Autos. Aus der anfänglichen Leidenschaft entwickelte Schlumpf rasch eine verhängnisvolle Sammelsucht, die jegliches Mass zu sprengen begann. Bei der Besetzung der Privatsammlung durch die Arbeiter wurden 413 vollständig restaurierte Oldtimer gezählt. Damit aber nicht genug: hinzu kamen Motorräder, Fahrräder, Motoren, ja ein halbes Schiff, ein Ruderboot und sogar eine ausgeschlachtete zweimotorige Douglas DC 3. In der inzwischen geschlossenen Kammgarnspinnerei von Malmerspach, die Schlumpf gemäss Strafklage durch illegale Kapitaltransaktionen regelrecht ausgeblutet hatte, waren weitere Dutzende von unrestaurierten Autos gelagert. Die Ingenieure und Handwerker am Schlumpfschen Stammsitz arbeiteten statt für die Betriebe nur noch für die private Autosammlung.

Fritz Schlumpf war der letzte unumschränkte Patron der elsässischen Textilgeschichte. So wie er in den dreissiger Jahren an seinem späteren Stammsitz in der Vogesenortschaft Malmerspach ankam, so verliess er sie wieder: mit lediglich zwei Koffern in der Hand.



Die Kammgarnspinnerei im elsässischen Malmerspach.
◀

FILATURE DE LAINE PEIGNEE DE MALMERSPACH S. A.

BRAVO SCHLUMPF EN PRISON
ET LA C.F.P.T.

NON AUX LICENCIEMENTS ZONE INDUSTRIELLE PRIORITAIRE
GISCARD : CONCERTATION = DECEPTION VIVRE ET TRAVAILLER
AU PAYS

QUEL AVENIR C.F.D.T.
POUR LA VALLEE ET NOS JEUNES?

LE UN