

Hans et Fritz SCHLUMPF

Hans : 1904-1989 / Fritz : 1906-1992

Industriels



Éléments biographiques

Les frères franco-suisses Hans et Fritz Schlumpf ont fondé un empire du textile entre 1935 et 1976 autour de Mulhouse.

Nés près de Milan d'un père suisse négociant en textile. Lorsqu'il décéda en 1919, sa veuve Jeanne revint à Mulhouse, sa ville d'origine, pour élever ses deux fils.

Fritz et Hans Schlumpf se sont lancés dans la finance sous l'impulsion de Fritz ; son frère aîné Hans le suit en toute chose. Habiles spéculateurs, ils font vite fortune.

À la fin de la Grande Dépression de 1929, ils faisaient partie de l'élite de la finance.

En 1935, les deux frères investissent leur fortune dans le textile alsacien et fondent une filature à Malmerspach, dans la vallée de Thann. Puis ils rachetèrent systématiquement des filatures et industries lainières autour de Mulhouse, dont la Filature mulhousienne de laine peignée Gluck, avenue de Colmar.

Les affaires étant prospères, ils étendirent leur empire dans l'immobilier et ses domaines viticoles en Champagne.

Après la Seconde Guerre mondiale, les rachats se succèdent jusqu'en 1971, faisant d'eux les maîtres incontestés de l'industrie textile et lainière en Alsace.

Mais au début des années 1970, la crise du textile précipite l'empire Schlumpf vers la faillite.

Leur passion pour les automobiles de collection les a conduits à réunir l'une des plus importantes collections privées du monde, débutée au début des années 1960, Fritz Schlumpf se lance dans la passion de sa vie : les voitures de collection pionnières de l'automobile. Il a personnellement côtoyé Ettore Bugatti vers 1930 et se lie avec des pilotes comme Maurice Trintignant ou des constructeurs comme Mercedes-Benz, afin de mettre la main sur des voitures « à palmarès ». En l'espace de six ans, de 1961 à 1967, il accumule une collection de 560 voitures soit près de 100 par an.

Fritz est particulièrement passionné par les Bugatti, dont il achète même des modèles aux États-Unis. À partir de 1967 il commence à faire restaurer les voitures qu'il a acquises dans les usines Bugatti à Molsheim.

Supervisant tout, il cherchait à retrouver les teintes, les matériaux et les pièces d'origine. Il bénéficiait d'un accord avec les usines Bugatti, qui lui accordaient des conditions très avantageuses. En 1963, Bugatti est revendu au constructeur français Hispano Suiza. Fritz acquiert alors certains documents de la marque, quelques machines de l'usine, plusieurs voitures et prototypes, des pièces détachées, ainsi que la fameuse Bugatti Royale personnelle d'Ettore Bugatti rachetée à la famille.

En 1964, il achète l'ensemble de la collection Shakespeare, soit 30 Bugatti, dont une autre des six Bugatti Royale appartenant à l'américain John W. Shakespeare. Dorénavant, Fritz et Hans Schlumpf possèdent la plus grande collection de Bugatti au monde. Ils installent leur importante collection dans trois anciennes filatures de Mulhouse (dont Gluck, qui deviendra le musée actuel).

En 1966, Ils emploient à plein temps une trentaine d'ouvriers spécialisés (carrossiers, mécaniciens, ébénistes, maroquiniers) pour restaurer les pièces de la collection dont certaines sont à l'état d'épaves.

Le Musée Schlumpf est créé ; il est éclairé par 500 luxueuses reproductions de candélabres du Pont Alexandre III à Paris.

Mais à partir de 1971, la crise textile touche toutes les entreprises de la région. Celles des Schlumpf, malgré leur gestion exemplaire, ne résistèrent pas longtemps. Les frères Schlumpf, très attachés à leur personnel, se refusent à licencier, bien que le contexte l'exigerait.

Néanmoins en octobre 1976, l'usine textile de Malmerspach licencie à la surprise générale. Un grave conflit social éclate. Les frères Schlumpf sont séquestrés pendant trois jours dans leur villa. Ils fuient sous la protection de la police et vont se réfugier à Bâle, abandonnant, momentanément pensent-ils, leurs usines et la collection de voitures.

Le 7 mars 1977, des syndicalistes et des ouvriers forment un commando et pénètrent sans autorisation dans les entrepôts. Le syndicat CFDT baptise le lieu « Musée des travailleurs » et les employés occupent le site pendant deux ans. Les ouvriers réclament de vendre la collection pour combler le déficit de leur employeur. Le procès de la faillite est interminable. « L'affaire Schlumpf » fait la une des médias mondiaux. Fritz Schlumpf devra subir un procès pour abus de biens sociaux et fraude fiscale, lequel mènera à la confiscation de l'extraordinaire collection de voitures.

Pour éviter la dispersion de la collection, le Conseil d'Etat fait classer le 14 avril 1978 la collection Schlumpf à l'inventaire des Monuments historiques. En 1980, la justice autorise la vente de l'ensemble de la collection, cédée avec terrains et bâtiments le 26 mars 1981 pour 44 millions de francs à l'Association du Musée national de l'automobile, créée à cette occasion. La collection fût estimée par Christie's à Londres 325 millions de francs si elle avait été vendue aux enchères.

L'Association du Musée national de l'automobile fut fondée avec la Ville de Mulhouse, le département du Haut-Rhin, la Région Alsace, La Chambre de Commerce Sud Alsace et l'Automobile Club de France présidé par Jean Panhard pour sauver cet exceptionnel patrimoine national et le maintenir à Mulhouse.

Le 10 juillet 1982, le musée ouvre au public. En 1989, sur décision de justice le musée est rebaptisé « Musée national de l'automobile - Collection Schlumpf » puis Cité de l'Automobile - Musée national - Collection Schlumpf.

Hans Schlumpf est décédé en 1989 sans être retourné en Alsace, où il risquait l'arrestation. Fritz mourut en 1992 en Suisse après avoir effectué en 1990 une ultime visite à la collection. Après la mort de Fritz, sa veuve Arlette Schlumpf s'attacha à restaurer la mémoire de son mari et poursuivit la bataille juridique. En 1998, la justice française ferma le dossier Schlumpf et lui restitua soixante voitures.