

HISTOIRE LOCALE

NOUVELLE SERIE

**Pour que
« l'esprit Malmerspach »
survive**

L'ouvrage présenté ici est publié dans la collection *Des faits et des hommes*, dirigée par M.-G. Micberth. « Ce livre relate l'aventure humaine du témoin, ainsi que celle du personnel de l'usine de Malmerspach, écrit Pierre Schoepfer dans son avant-propos. Il tend à établir et surtout à expliquer l'importance de la « participation » de la filature dans l'édification du musée automobile. Il souligne l'évolution des frères Schlumpf vers un conflit qui devint inéluctable à partir du moment où Fritz Schlumpf décida de se consacrer à la réalisation d'un musée destiné à pérenniser son nom. Il lui fallut

pour cela des moyens financiers exceptionnels qu'il ne put trouver qu'au moyen d'artifices, bien souvent illégaux, effectués au détriment de ses entreprises. Ce récit n'est donc pas consacré à la gloire des voitures anciennes, mais à l'aspect social et aux conséquences des agissements des frères Schlumpf. J'espère parvenir à bien rapporter notre vécu, afin de laisser une trace véridique où les anciens de la filature se reconnaîtront et qu'ils pourront transmettre à la nouvelle génération pour que « l'esprit Malmerspach » survive. »

FEUILLE QUOTIDIENNE D'INFORMATION - N° 50 –9 mars 2004

À paraître

HISTOIRE AU PRÉSENT :
UN DOCUMENT EXCEPTIONNEL

MON « AFFAIRE SCHLUMPF »

Une somptueuse collection, classée monument historique

par Pierre
SCHOEPFER

Événement à la fois historique et « grand public », la constitution de la collection Schlumpf, exposée au Musée national de l'automobile de Mulhouse, a été le fruit d'une passion extravagante, vécue pendant les années 1960-1970 par deux chefs d'entreprise de l'industrie textile, les frères Schlumpf, Hans (mort le 1^{er} janvier 1989) et surtout Fritz (décédé, lui, le 18 avril 1992) ; c'est en utilisant leur usine de Malmerspach, l'une des plus anciennes filatures de France (fondation le 7 juin

1844) et en détournant des sommes considérables qu'ils parvinrent à réunir cette somptueuse collection, classée monument historique en 1978 (la plus grande d'Europe) : 462 véhicules, dont 112 Bugatti de 1911-1955, y compris la Bugatti 41 Royale coupé Napoléon de 1930, construite à 6 exemplaires, 30 voitures uniques au monde, 102 marques exposées le long de 2 km d'avenues, éclairées par 900 lampadaires (copies de ceux du pont Alexandre III à Paris). Pour la première fois, cette affaire qui défraya la chronique est relatée par « quelqu'un du cru », un membre du personnel de l'usine de Malmerspach, placé au cœur même de ce qui fut, avant tout, une tragédie sociale.



Un train entier de vieux tacots

Précédé d'un aperçu historique sur la filature de laine peignée de Malmerspach et sur le groupe Schlumpf, le témoignage de Pierre Schoepfer, écrit avec une passion communicative, se lit d'une traite, comme tous les récits qui relatent le combat d'une vie. Il nous raconte comment, embauché à l'âge de 14 ans (en 1949) par « monsieur Hans », il se familiarise peu à peu avec l'entreprise, très impressionné, au début, par « monsieur Fritz, raide comme un officier prussien, les bras ballants collés au corps ». Très tôt, il refuse d'effectuer une besogne de basse police qu'on voulait lui confier : « Je ne le savais pas encore, mais je venais de choisir mon camp. » Mis en contact avec le personnel de tous les ateliers, il apprend vite tout ce qui se passe dans cette usine immense. Il est confronté à la gestion brutale de Fritz et au début des années 60, il assiste au déchargement d'un « train entier de vieux tacots ». La rumeur se répand comme une traînée de poudre : Fritz veut se constituer un musée ! Une section syndicale s'est créée en 1960 (elle s'est opposée aux licenciements de 1962), mais en même temps les Schlumpf recrutent de plus en plus comme contremaîtres d'anciens militaires ou d'anciens gendarmes. La situation se durcit, Pierre Schoepfer adhère au syndicat, bientôt il sera délégué du personnel. Au début des années 70, de l'argent doit être impérativement trouvé pour financer les 50 personnes nécessaires à la réfection des voitures anciennes... Une grève éclate en avril 1971 : la situation est de plus en plus tendue...

**Monographies des villes
et villages de France**

**UNE COLLECTION
UNIQUE EN FRANCE DE
2104 TITRES**

**19 TITRES SUR
LE HAUT-RHIN**

**Renseignements au
03 23 20 32 19**

