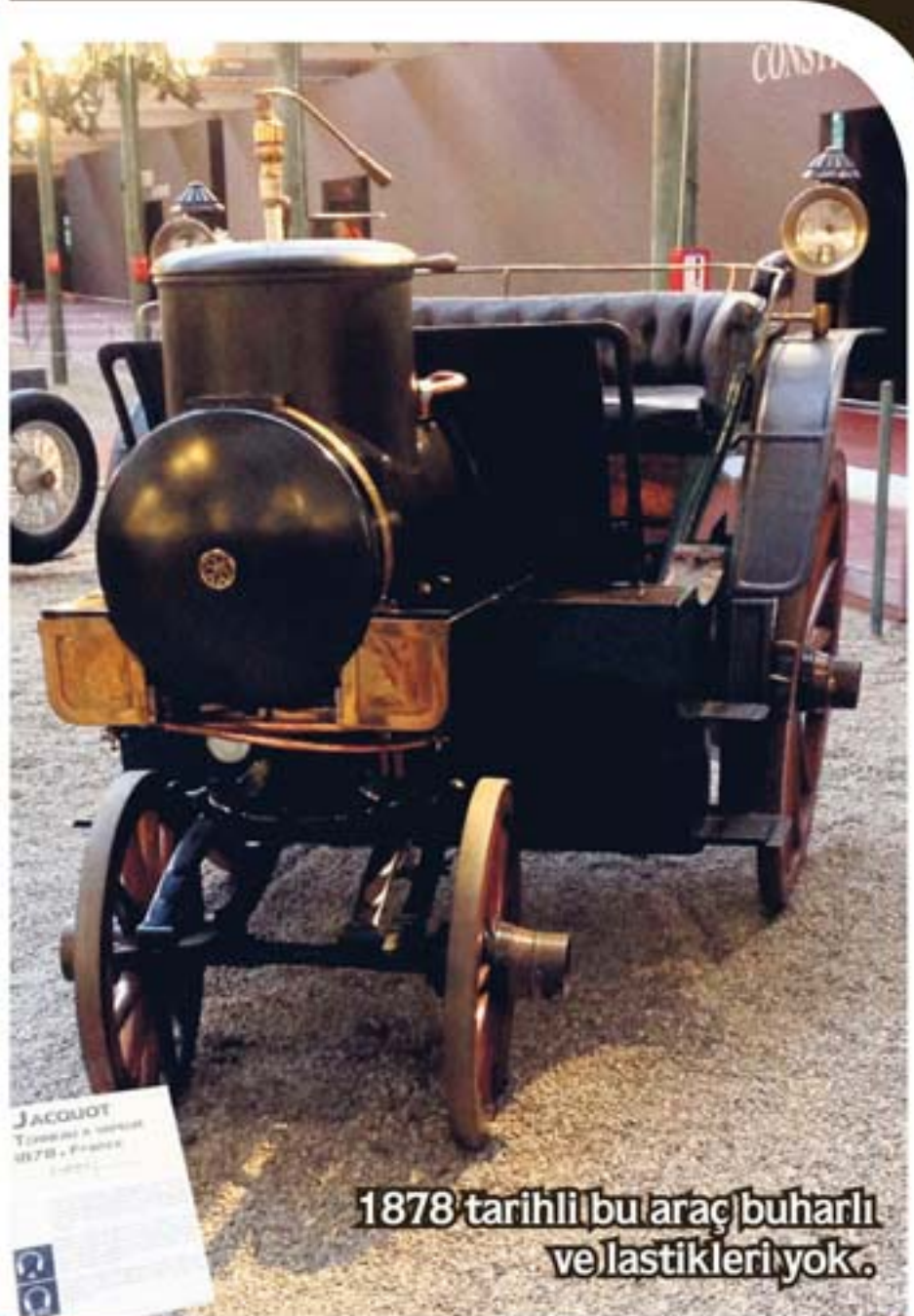


Fritz Schlumpf müze için bir ömür harcadı ancak bir kez bile gezemedi.

# Grevde fabrika işgal edildi koleksiyon ortaya çıktı

Fabrikatör Fritz Schlumpf servetini antika otomobillere harcadı. Ancak müzesini açmadan iflas etti. Önce işçilerin sonra da devletin kontrolüne geçen müzeyi her yıl 2 milyon kişi ziyaret ediyor. Fransa Mulhouse'da en eskisi 1878 tarihli olan 400 aracın bulunduğu müze onun da adını taşıyor



1878 tarihli bu araç buharlı ve lastikleri yok.



Fritz'in aldığı ilk araba Bugatti.



Mercedes'in 1909 modeli.



81 yaşındaki bir Alfa Romeo.



Citroën'i bildiniz mi, hani stop edince aşağıya inerdi.

## GÖZÜNÜZÜ

fotoğraflardan ayırabildiniz mi bilmiyorum ama geldinizse kalın çünkü bu paha biçilmez klasiklere ev sahipliği yapan müzenin hikayesi de araçlar kadar şaşırtıcı ve ilginç. Burası Mulhouse'daki Ulusal Motor Müzesi-Schlumpf Koleksiyonu. Bölge Fransa'ya ait ancak İsviçre ve Almanya'ya da sınır olduğu için üç ülkenin kültürleriyle beslenen bir kent. Hikayemiz de İsviçre'de başlıyor. 1900'lü yılların başında doğan Schlumpf kardeşler Fritz ve Hans babaları öncülükte Mulhouse'lu anneleriyle Fransa'ya göç eder. Hans bankacı Fritz ise tekstil komisyonculuğuyla hayata atılır. Daha sonra 1929'da kendi işlerini kurup tekstil işinde yoğunlaşırlar. Savaşın Avrupa'ya adım adım yaklaştığı 1930'lu yılların sonuna doğru bir işletme sahibi olur Schlumpf. Ve yeni satın almalarla işlerini ve sermayelerini gün geçtikçe biraz daha büyütürler.

Kardeşlerden arabalara tutkun olanı Fritz'dir. İlk arabasını da tam o dönem alır. Her zaman gözdesi olacak Bugatti'nin birkaç yarışa da katılmış 1938 model 35b'sidir bu... (yanda ikinci sırada mavi renkli olan ve müzede tek başına sergilenen en değerli parçalardan biri). İnsanoğlunun başına gelen en büyük yıkım olan II. Dünya Savaşı yeni bitmiştir. Ekonomi toparlanmaktadır ve savaş özellikle otomobil sanayisinde büyük devrimler yapıldığı bir dönemdir aynı zamanda. Özellikle Almanlar savaşta kazanmak ve üstünlük sağlamak için çağır açacak yeniliklere imza atmıştır. Otomobil devleri de savaş sonrası artan refahla birlikte yeni modeller üretmektedir.

İplik fabrikalarının sayısını dörde çıkartan kardeşler emlak işiyle de sermayelerini iyice büyütürler. Mulhouse'daki bir fabrikayı aldıklarında yıl 1957'dir. Bize ne



FIKRET ESER

yünden, tekstilden arabalara ne zaman sıra gelecek demeyin çünkü kardeşlerin satın aldığı bu fabrika her şeyin başlangıcı. Çünkü araba koleksiyonlarını oluşturma çılgınlığına bu fabrika sayesinde fabrika sayesinde Fritz'in gizlice klasikleri toplamaya

başlaması da bu döneme rastlar. Mulhouse'daki fabrikasının bir bölümünü restore ettirecek hayalindeki müzeyi açmak için ilk adımı atar. Burayı çok yakın dostları dışında üreticilerle bağlantı kurarak 200 otomobil alır. Aralarında Formula 1'e ilham kaynağı olacak 1920 ve 1930'lu yıllardaki Avrupa Grand Prix'in de yarışan araçlar da vardır. 1965'te yerel *Alsaz* gazetesinde koleksiyonla ilgili bir haber çıkar ancak gerisi gelmez. Ertesi yıl Fritz Schlumpf fabrikasının depolama alanında restore çalışması yaptırarak 17 bin metrekarelik bir alanda müzenin temellerini atar. Sergileme salonu 23 ayrı bölgeden oluşmaktadır ve aralarda yürüyüş yolları oluşturulur.

## İFLAS VE OTOMOBİLLER

Ancak Asya'daki ucuz tekstil ürünlerinin pazara girmesi ve işçi sınıfının emeğinin hakkını arama-sıyla Fritz kardeşler için zor günler başlar. Haziran 1976'da kriz patlar ve çalışanlar greve gider. Schlumpf kardeşler ise rest çekerek fabrikalarını satışı çıkarır. Ancak fabrikalar satılmaz ve mühürlenir. İşte müzenin kaderi de o an değişmeye başlar. Grev sırasında ortaya çıkan klasik otomobiller öfkeli çalışanlar tarafından kısmen tahrip edilir ancak yine onlar tarafından elden geçirilerek ücretsiz olarak halka açılır. Adım da İşçi Müzesi koyar-

lar. "Alacaklarımız verildiği zaman geri vereceğiz" derler.

İki yıl süren grev sonunda iflaslarını ilan eden iki kardeş doğdukları yer Basel'e döner...

Ancak koleksiyonun kaderi ise kardeşlerinkinden farklıdır.

1979'da mahkeme süreci ve tasfiye işleri yapıldıktan sonra devlet duruma el koyar. Sendika müzeyi teslim eder. Koleksiyonun dökümü yapıldıktan sonra satışa çıkarılır. 1981 yılında bünyesinde birçok kamu ve özel şirketi barındıran Ulusal Otomobil Müzesi Derneği tarafından satın alınır.

## MÜZEYİ GÖRMEDEN ÖLDÜ

1982'de Ulusal Motor Müzesi adını alır. 1989'da Paris Temyiz Mahkemesi kararıyla, adına ve koleksiyonun parçası tüm belgelere 'Schlumpf Collection' adı eklenir. Fritz Schlumpf ise üstüne titredığı müzesiyle ilgili gelişmeleri Mulhouse'un az ötesindeki Basel'den izler ve 1992 yılında da hayata veda eder...

Müze 2000 yılında önemli yenileme ve modernizasyon çalışmaları sonrasında, dünyanın en büyük otomobil müzesi olarak yeniden tasarlanır.

Müze 2006'da bu kez en yeni teknolojiyle yeniden elden geçirilir. Müze girişinde (ön avlu, yaya, atrium, projeksiyon duvarı) ve tur sonunda üç sergi alanı bulunmaktadır. 2011'den bu yana arka tarafa yapılan pistte beğendiğiniz bir aracı kullanmak da mümkün. Her yıl milyonlarca ziyaretçiyi ağırlayan müze 25 bin metrekare alana yayılıyor, ışıklandırılmalar bile 1900'lü yıllarda Paris'te kullanılan klasik aydınlatma direklerinden oluşuyor. Paha biçilmez koleksiyonun en eskisinin üretim tarihi 1878'e kadar gidiyor. Ağırlıklı olarak Fritz Schlumpf'un Bugattileri olmak üzere Formula 1 araçlarının da bulunduğu klasik olan 400 otomobil arasında lastiksizler, buharlılar bile var. Bugünün milyon dolarlık araçları da sergileniyor. Araba deyip geçmeyin müzeyi gezerken insanlık tarihine de tanıklık ediyorsunuz.



Formula 1 köşesi

