

Mitarbeiter als alberne, zwitschernde Teenager betrachtet; jetzt erschienen sie mir anders, sehr erwachsen. Ich war stolz auf das aufmerksame, tüchtige Hilfspersonal unseres Krankenhauses.

Gegen Ende der ersten Woche wird man fast mit Sicherheit von einer Depression befallen. Die kann zwei oder drei Wochen dauern; in meinem Falle waren es nur fünf oder sechs Tage, und sie verging ohne besondere Behandlung. Das Problem rührt vielleicht daher, daß man sich plötzlich nicht mehr vollkommen und ganz intakt fühlt. Man verliert das Vertrauen in die eigene Unsterblichkeit und erkennt, daß das Leben in Jahren gemessen wird.

Es ist wichtig, daß man dann mit einem körperlichen Trainingsprogramm beginnt, nicht nur wegen der Kondition, sondern auch, um die Gewißheit zu erlangen, daß es einem wirklich wieder gutgeht. Es ist kein Ersatz dafür, sich unsterblich zu fühlen, aber es macht das Leben erträglicher.

Die körperliche Rehabilitation ist absolut entscheidend. Sie kostet erhebliche Anstrengungen; Oberarmgymnastik, um die Schulter wieder zurück in Form zu bringen und die Schnittschmerzen zu erleichtern. Dann folgt ein Programm mit Fußmärschen über eine Entfernung von drei bis fünf Kilometern täglich. Sechs Wochen nach der Operation begann ich mit Fußmärschen, und nach drei Monaten fing ich an, auf einem Laufband zu trainieren.

Innerhalb von zwei Jahren lief ich drei bis fünf Kilometer täglich mit einer Geschwindigkeit von fünf bis sechs Minuten pro Kilometer. Jedes

Vierteljahr unterziehe ich mich jetzt einem Streßtest.

Nach der Operation wurde ich zum Jogger. Ich erkannte, daß es ein Fehler war, das körperliche Training zu vernachlässigen. Jeder, der Pferde trainiert hat, weiß, daß man sie aus dem Stall holen und täglich 15 oder 20 Minuten bewegen muß; sonst werden sie fett und faul. Die einzige Möglichkeit, eine adäquate Kondition zu erreichen, besteht in einem festumrissenen täglichen Fitneß-Trainingsprogramm.

Meine eigene Operation hatte einen entscheidenden Einfluß auf die Bereitswilligkeit meiner Patienten, diese Operation zu akzeptieren. Wenn ich in guter Gesundheit ihr Zimmer stürme, kann ich sehen, wie sie sich entspannen und das Gefühl haben, daß sie einen ehrlichen Rat erhalten.

AUTOMOBILE

Jede Summe

Das Zusammenraffen von Oldtimer-Autos führte zum Ruin eines Unternehmens: Eine Buchdokumentation beleuchtet die Hintergründe der Schlumpf-Pleite von Mülhausen.

Tagelang harrten die beiden Brüder auf gepackten Koffern in ihrer belagerten Villa im elsässischen Thann-Tal aus. Als knüppelschwingende Gendarmen am dritten Tag ihnen den Fluchtweg bahnten, schrie die aufgebrauchte Menge: „Laßt euch hier nie wieder blicken!“

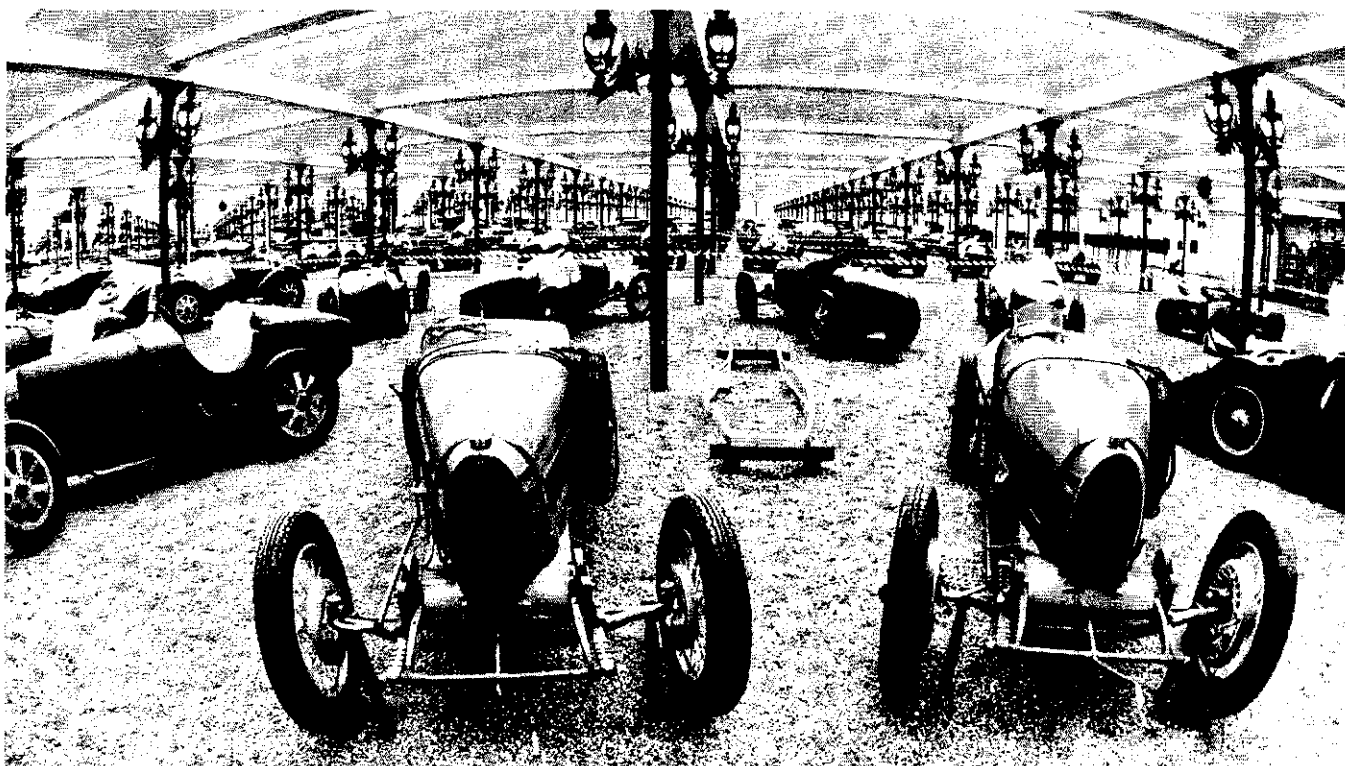
Kleinlaut machten sich die beiden verbiestert blickenden, weißhaarigen alten Herren davon — nicht „ins Gefängnis“, wie die Belagerer gefordert hatten, sondern nach dem sicheren Basel, um sich dort hinter ihrer schweizerischen Staatsbürgerschaft zu verschanzen.

Verfolgt von den eigenen Arbeitern, lösten sich die Brüder Fritz und Hans Schlumpf von einer seltsamen Hinterlassenschaft. Zurück blieben, im Oktober letzten Jahres, eine 100-Millionen-Pleite durch den Zusammenbruch der Schlumpfschen Textilfabriken bei Mülhausen und im nordfranzösischen Roubaix, rund 6000 Arbeitslose als unmittelbare Folge, und 427 Oldtimer- und Klassiker-Autos als zumindest mittelbare Ursache des unternehmerischen Desasters.

Heute, ein Jahr nach der Flucht der beiden Industriellen, mutet die Schlumpf-Pleite fast noch grotesker an als zu Beginn. Die Brüder, bedroht von einem in Frankreich erlassenen Haftbefehl, „trauen sich nicht aus der Schweiz raus“, denn — so der deutsche Automobil-Historiker Halwart Schrader — „der Vorwurf des betrügerischen Bankrotts wird nach wie vor erhoben“.

Die Hintergründe der Affäre beleuchtet eine jetzt erschienene Bilddokumentation über „Die Automobile der Gebrüder Schlumpf“*. Autor Schrader legte laut Verlagsmitteilung dar, wie die Schlumpf-Brothers „ihre Fabriken bankrott gehen“ ließen, „weil sämtliche

* Halwart Schrader: „Die Automobile der Gebrüder Schlumpf“. Schrader & Partner GmbH. München: 184 Seiten; 49,50 Mark.



Oldtimer-Museum der Brüder Schlumpf in Mülhausen: 6000 Arbeitslose durch Sammelwut auf Blechgreise

Alarm-Aktuell:

Der Coupon gegen Einbrecher.

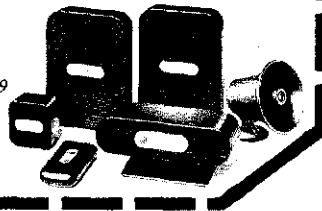
Informieren Sie sich über **VICOM**,
die installationsfreie, drahtlose
Elektronic-Alarmanlage.

○ Bitte kostenlose Informationen ○ Bitte um Ihren unverbindlichen Besuch

Name _____ Straße _____
Ort _____ Telefon _____

VSp 14 

VICOM® ITT-Regelungstechnik,
Westendhof 8, 4300 Essen 1,
Telefon (0201) 2401, Telex 08-57309
Ein Produkt der ITT-Regelungstechnik
ITT



Die Harmonie von Körper und Geist war noch nie so wichtig wie heute. Noch nie aber war sie so gestört.

Geistige und körperliche Erschöpfung, Nachlassen der Leistungsfähigkeit, zeitweilige Potenzschwäche und eine Abnahme der Libido sind ernste Probleme unserer Zeit.

puamin®

...gezielt die Leistung des Mannes

puamin® enthält Wirkstoffe, die positiv die Sexualzentren im Gehirn und im Rückenmark beeinflussen, die Durchblutung des Beckenraumes anregen und die körpereigene Hormonproduktion fördern. Durch die ausgewogene Kombination der Wirkstoffe ist puamin® besonders gut verträglich.

puamin®- aktiviert
den Mann im Mann

puamin® erhalten Sie in allen Apotheken

»David«
von
Michelangelo



Fabrikanten Hans, Fritz Schlumpf: „Alle

Konzern-Erträge“ in eine Sammlung alter Autos gesteckt wurden. Die „Oldtimer-Besessenheit zweier Exzentriker“ sei „zum Politikum für ein ganzes Land“ geworden.

Just die mühsam gesammelten Autoraritäten aber, darunter 122 besonders wertvolle Bugattis, sind dauernd in Gefahr, als Konkursmasse wieder in alle Winde verstreut zu werden. Rund 100 Millionen Franc verlangen die Gläubiger. Auf zumindest 80 Millionen schätzen Fachleute die blechernen Greise.

Vor allem die Autos des — 1947 verstorbenen — Automobilkonstruktors Ettore Bugatti hatten bei den Schlumpfs, insbesondere Bruder Fritz, die Sammelwut entfacht. Fritz Schlumpf über die Bugatti-Wagen: „Diese Autos sind alle im Elsaß gebaut worden. Dahin müssen sie auch wieder zurück.“ Die im elsässischen Molsheim in kleinsten Auflagen montierten Renn-, Sport- und Tourenwagen Ettore Bugattis bildeten von jeher begehrte Objekte der Sammler aus aller Welt. Die Gebrüder Schlumpf blieben bei ihnen freilich bis vor 20 Jahren unbekannt.

Zielstrebig waren Hans Schlumpf, der 1904 geborene Banker, und Fritz Schlumpf, der 1906 geborene Makler, zunächst mit dem Aufbau ihres Firmen-Imperiums beschäftigt. Durch geschicktes Operieren an der Börse gelang es ihnen, im Jahre 1938 die Kammgarnspinnerei in Malmerspach zu erwerben. Mit den Besetzern aus dem Osten kamen sie offenbar gut klar. „Noch heute“, schrieb Schrader, werde es den Schlumpfs übel vermerkt, „daß sie während der Besatzungszeit sowohl die Schweizer als auch die Hakenkreuz-Fahne“ zeigten.



Bugattis zurück ins Elsaß"

Ein Jahr nach der Befreiung geriet der Name Schlumpf wegen eines blutigen Skandals in die Schlagzeilen. Fritz Schlumpfs Ehefrau Paula, damals 40, wurde zu acht Jahren Haft verurteilt: In ihrer Pariser Wohnung hatte sie ihren Liebhaber — einen griechischen Finanzmakler — erschossen.

Den gehörnten Ehemann irritierte das alles kaum. Er scheffelte weiter Geld mit Bruder Hans. Innerhalb weniger Jahre brachten die beiden die Spinnereien Erstein, Glück & Cie. in Mülhausen, eine Weberei bei Roubaix, ein Hotel und eine Sektkellerei in ihren Besitz.

Die Sammelleidenschaft des Autofans und Ex-Rennfahrers Fritz Schlumpf erwachte offenbar erst um das Jahr 1956, dann freilich um so heftiger. Der Elsässer erregte, wie Schrader notiert, bald den Neid „engagierter Bugattisten“, denn „er kaufte ganze Autosammlungen — wenn es sein mußte, per Blankoscheck —, sofern sich nur ein paar Bugattis darunter befanden“.

Bugatti-Besitzer trafen Absprachen, um wenigstens einige Exemplare vor dem Verschwinden in Schlumpfs geheimen Privat-Museumssälen zu bewahren. Vergebens — Schlumpfs Agenten schlugen überall zu.

„In seiner Sammelwut“, klagte der Straßburger Automobil-Historiker und Bugatti-Experte Paul Kestler über Schlumpf, „zahlte er jede Summe und trieb damit die Preise hoch!“ Als die Bugatti-Fabrik im Jahre 1963 an den Industriekonzern Hispano-Suiza fiel, erwarben die Schlumpf-Brüder das Inventar. Dazu zählten Schraubstücke

Der letzte deutsche Sieg im II. Weltkrieg. Eine der größten Niederlagen der Alliierten.

Joseph E. Levine zeigt

Die Brücke von Arnheim



Joseph E. Levine zeigt **DIE BRÜCKE VON ARNHEIM**

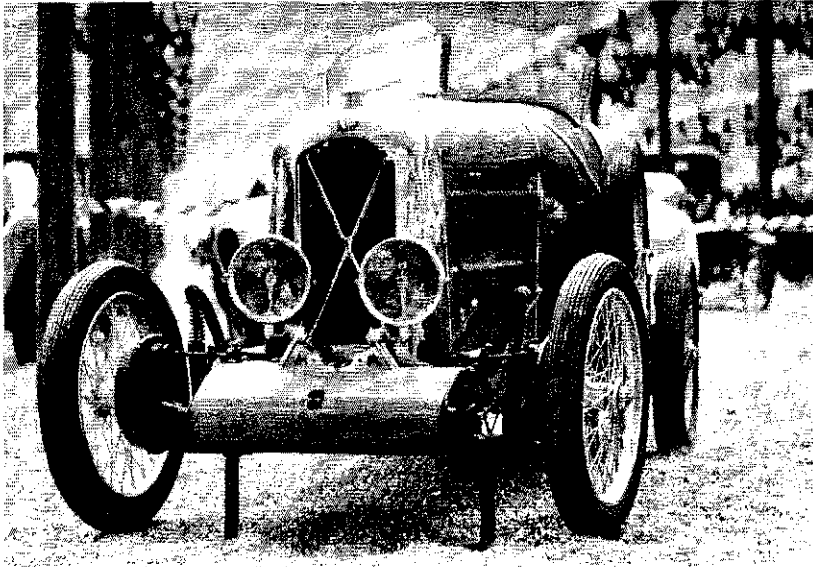
Darsteller: (in alphabetischer Reihenfolge)

**Dirk Bogarde James Caan Michael Caine Sean Connery
Edward Fox Elliott Gould Gene Hackman Anthony Hopkins
Hardy Krüger Laurence Olivier Ryan O'Neal Robert Redford**

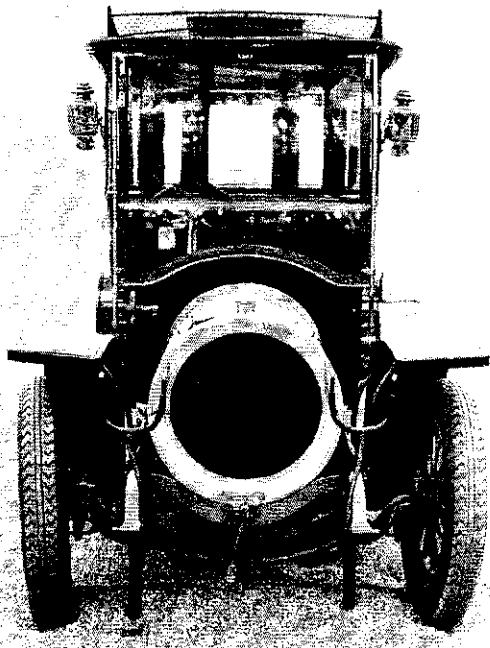
Nach einem Buch von Drehbuch:
Maximilian Schell Liv Ullmann Cornelius Ryan William Goldman

Produktion und Regie:
Joseph E. Levine Richard P. Levine Richard Attenborough Panavision® United Artists
A Transamerica Company

Ab 21. Oktober im Kino



Schlumpf-Museumsstück Salmson (1926): „Notfalls per Blankoscheck“



Schlumpf-Museumsstück Delaunay (1907)
„Laßt euch nie wieder blicken“

mit dem Bugatti-Emblem, rund 20 Wagen, darunter Bugattis persönliches Luxus-Gefährt, eine „Royale“. Mit diesem Prunkauto war der Konstrukteur im Jahre 1944, nach dem Abzug der Deutschen, in Paris eingezogen.

Als 1964 die 30 Bugattis der berühmten Shakespeare-Sammlung in den USA zu kaufen waren, duldete Schlumpf selbstverständlich keinen Konkurrenz-Bieter. Mit dieser Beute, die er per Sonderzug von Marseille in seinen Restaurationsbetrieb nach Mühlhausen transportieren ließ, hatte Fritz Schlumpf die wertvollste Bugatti-Sammlung der Welt zusammengerafft.

Sogar einzelnen Bugatti-Besitzern in den Ostblockstaaten setzte Schlumpf

erfolgreich zu. Einmal, in Prag, konnte er einen „Bugatti 46“ nicht gegen Bargeld erwerben. Aber als Schlumpf dem tschechischen Besitzer seinen neuen Mercedes-Benz 300 vor die Tür stellte, war das Geschäft perfekt.

Das Textilgeschäft der Brüder zerfaserte unterdes. Der Maschinenpark veraltete, die Schlumpf-Spinner wurden allmählich von der Konkurrenz überrundet. Bald mußten sich die Arbeiter mit kargen Löhnen als ihre Kollegen bei anderen Firmen bescheiden.

Obwohl sich der Konkurs der ausgehöhlten Firma bereits abzeichnete, stellte Fritz Schlumpf, der sich von seinem Bruder hauptsächlich durch überdimensionale „Koteletten“ abhob, noch rund 100 Arbeiter ein — für den Ausbau seines Museums. Die kostbaren Autos ließ er durch bewaffnete Wächter hüten.

Als die Schlumpf-Arbeiter Anfang Oktober 1976 mit Streiks und Demonstrationen eine „regelrechte Schlumpf-Revolution“ (Schrader) entfachten, den Werksherren in ihrer Villa gar Strom und Wasser absperren, war der Konzern schon längst nicht mehr zu retten. Nun erst durften Reporter — als erstes ein Dreierteam der „Autozeitung“, Köln — die bis dahin verschlossene Gruft der Bugatti-Hinterlassenschaft in Augenschein nehmen. Die Kölner Redakteure fotografierten, Stück für Stück, als einzige alle Automobile der Gebrüder Schlumpf. Die Gewerkschaft hatte es erlaubt.

„Die Schlumpfs“, so meinte jüngst Autor Halwart Schrader, „können von Glück sagen, daß die Gewerkschaftler auf die Autos aufpassen und den Nachtwächter spielen.“ Die Gewerkschaftler halten eine Bugatti-Sammlung zusammen, von der die Schlumpf-Arbeitslosen behaupten: „Die Autos gehören uns.“

ANTIQUITÄTEN

Schutz vor Pannen

Ein neues Vademecum für Antiquitätenkäufer hilft bei Preisvergleichen und vermittelt Know-how über den Markt.

Wenn eine Commode française in Mannheim 3000 Mark kostet und in München mit 8000 Mark gehandelt wird, dann muß das nicht an der Qualität der Möbelstücke liegen. Schuld daran kann auch das unterschiedlich ausgeprägte Gewinnstreben der Antiquitätenhändler sein.

Dagegen ist nun ein Kraut gewachsen. Rechtzeitig zur Münchner Kunst- und Antiquitätenmesse (28. Oktober bis 6. November) startete der Münchner Battenberg-Verlag, bekannt für Münz- und Papiergeld-Kataloge, eine neue Reihe von Antiquitäten-Katalogen, die den Käufer vor derartigen Pannen schützen sollen.

Sie ist nach den klassischen Sammelgebieten geordnet und vermittelt auch dem marktunkundigen Antiquitäten-Neuling sozusagen im Schnellkurs das nötige Know-how, um beispielsweise einen nubbaumfurnierten Schrank auf Kugelfüßen stilistisch als Arbeit eines Barock-Ebenisten einzuordnen, seine Herkunft zu bestimmen und seinen derzeitigen Marktwert wenigstens annähernd zu taxieren. Die ersten Bände über „Möbel“ und „Zinn“ liegen bereits vor: „Fayencen“ und „Bauernmöbel“ folgen noch vor Weihnachten*.

Die Sammler-Kataloge beginnen jeweils mit einer knappen Einführung in das Sammelgebiet (historischer Aufbau, wichtigste Stilm Merkmale, Technik), mit Tips für den Aufbau einer Sammlung, mit Ratschlägen für den Auf- oder den Verkauf einzelner Stücke.

So kann der Liebhaber alter Möbel einem Stichwortverzeichnis entnehmen, was beispielsweise eine „Accdikule“ („Nische, die von Gesims tragenden Säulen flankiert wird“) oder eine „Encoignure“ („Halbhohes Eckschränkchen, vorwiegend in der 2. Hälfte des 18. Jhs. gebräuchlich“) ist.

Er lernt auch, einen Hamburger Schapp von einem Bodenseeschrank zu unterscheiden, und erfährt, daß Furnierstärken von weniger als einem Millimeter auf maschinell gefertigte Schäl-furniere hindeuten — die sogenannte Antiquität wahrscheinlich ein sogenanntes Stilmöbel ist, das allenfalls in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts getischelt worden sein kann.

Im eigentlichen Katalogteil sind zwischen 230 und 500 Sammlerstücke abgebildet und genau beschrieben, die im

* Gert Nagel: „Möbel“. Battenberg Verlag, München: 232 Seiten, 504 Abbildungen, 29,80 Mark. — Frieder Aichele: „Zinn“. Battenberg Verlag, München: 152 Seiten, 267 Abbildungen, 29,80 Mark.