

- MAGAZINE -
n°5

Pipelette

PARIS

aux
enfers



INTRODUCTION



Voyage au bout de l'enfer

Il fait nuit noire. Seuls des braseros allumés au loin marquent la limite entre le ciel et l'eau. Une jonque glisse sur les eaux calmes du fleuve. Comme la barque de Caron transportant les morts d'une rive à l'autre du Styx, elle s'enfonce vers un lieu d'où l'on ne revient jamais : l'enfer. En l'occurrence, celui de tripots clandestins où des parieurs misent sur la roulette russe.

Cette scène se situe aux trois quarts du film "Voyage au bout de l'enfer" de Michael Cimino et fait écho à celle du début où, dans la sombre atmosphère d'un haut fourneau, une coulée d'acier en fusion constitue la seule source de lumière. Les ouvriers sidérurgistes de Clairton sont au cœur d'un autre enfer, celui du travail accompli dans des conditions harassantes. Le cinéaste semble nous indiquer par là que l'enfer est partout sur terre, en Amérique comme à l'autre bout du monde.

La collection peut aussi, pour certains, se transformer en enfer. A force de ne pas savoir apprécier ce que l'on a dans ses vitrines, de toujours regarder vers le modèle qui manque, de jalouser les acquisitions des autres, l'esprit humain peut transformer un paisible passe-temps en passion infernale. A chacun d'éviter les pièges d'une quête déraisonnable pour se construire son petit paradis, au milieu des miniatures.



L'enfer de la mine



Quand Richard Wagner arrive à Dresde en 1843, il a déjà connu des conditions de vie très difficiles, notamment à Paris. Eprouvant un fort ressentiment à l'encontre de la bourgeoisie, il s'associe aux idées progressistes et collabore à des journaux qui prônent la révolution. Sa sympathie pour les idées révolutionnaires et anarchistes se renforce au contact de Bakounine. Il participe à la révolte de 1849, à Dresde, mais par ses écrits, sans implication directe dans l'action de rue. Recherché après l'échec du soulèvement, il doit fuir en Suisse pour éviter l'incarcération. Il y publie "L'Art et la révolution". Ses convictions politiques fonderont sa Tétralogie où les Nibelungen symbolisent l'aliénation des travailleurs.

Lorsque Günter Krämer met en scène "L'Or du Rhin" à l'Opéra Bastille en 2011, il situe l'action dans une mine de charbon. Alberich, qui s'est approprié par ruse l'or du Rhin, règne sur ce monde souterrain grâce au pouvoir magique que lui confère l'anneau – le fameux "ring" – forgé à partir de cet or.

Au milieu du 19^e siècle, le charbon, est une matière première vitale, étroitement liée à la croissance économique. Son utilisation va de pair avec la révolution industrielle. Un siècle plus tard, en 1950, il a perdu de sa superbe. Le pétrole l'a supplanté et les charbonniers se voient désormais remplacés par les pétroliers. Il en sera de même pour les jouets, reflet fidèle de la vie de tous les jours. Au début des années cinquante, peu de jouets représentent encore des "charbonniers". Deux pays se démarquent pourtant. La Grande-Bretagne, au premier chef. Berceau de la révolution industrielle, elle reste fort logiquement marquée par son passé : le nombre de jouets représentant des véhicules à vapeur ou transportant le minerai est bien plus important qu'ailleurs. Comme par reconnaissance, les Anglais semblent très attachés à cette matière première qui leur a permis de bénéficier d'une croissance économique sans pareille. Attelages hippomobiles chargés de sacs ou de vrac, surprenants camions à vapeur ou simples camions charbonniers, les exemples sont légion.



Dinky Toys - Bedford

Un autre pays européen a également connu, dans les années cinquante, de nombreuses reproductions de camions charbonniers. Le Danemark n'était pas un pays minier mais c'est probablement le déchargement du précieux combustible sur les quais de Copenhague ou d'Aalborg qui a inspiré Tekno, Lego et Birk. Il symbolisait sans doute pour ce pays nordique la promesse d'un hiver plus confortable.

Sans exception, tous les camions proposés par les fabricants danois représentent des bennes charbonnières. Autre point commun, ils reproduisent des véhicules d'origine américaine : Graham, Buick, Dodge et Chevrolet. Chaque fabricant s'est senti obligé d'en inscrire un à son catalogue. Bien souvent, il s'est contenté d'utiliser une carrosserie de benne basculante mais équipée de ridelles hautes, effectivement plus plausibles pour le transport du charbon que pour celui des gravats. Enfin, dernier point commun à tous ces véhicules, leur couleur noire. Quand vous verrez désormais sur ce fond l'inscription "Kul & Koks", vous saurez que c'est de charbon qu'il s'agit ! Tekno a été très prolifique en créant



Budgie - Leyland



Tekno - Buick



Tekno - Dodge

également des versions publicitaires bicolores des plus réussies. Les versions "Buick" sont les premières sorties. Les modèles évolueront ensuite, en portant sur leurs enjoliveurs le logo "Dodge". Tekno produira une version "exportation" reprenant les mêmes combinaisons de couleurs mais avec une décalcomanie en anglais "Coal & Coke". Cette carrosserie étant à la mode, la firme l'utilisera également dans sa série de camions Dodge à plus petite échelle (proche du 1/75^e) mais sans décalcomanie.



Tekno - Variantes de Dodge et Buick





Tekno - Dodge versions "exportation"

Lego apposera une décalcomanie en danois sur son Dodge charbonnier. Si Lego est aujourd'hui numéro un des fabricants de jouets dans le monde, sa notoriété à l'époque ne dépassait pas le Danemark. Quant au modèle réalisé par Birk, il est tout simplement magique. Le fabricant ne s'est pas contenté de retoucher une simple benne mais a créé une véritable benne charbonnière pour son Graham. À l'évidence, ce que Birk recherchait avant tout, c'était des idées de carrosseries originales adaptables à son châssis cabine standard, trouvant même le moyen de concevoir un joli car sur le châssis en tôle commun à toute sa gamme de camions Graham... On avait du talent chez Birk !

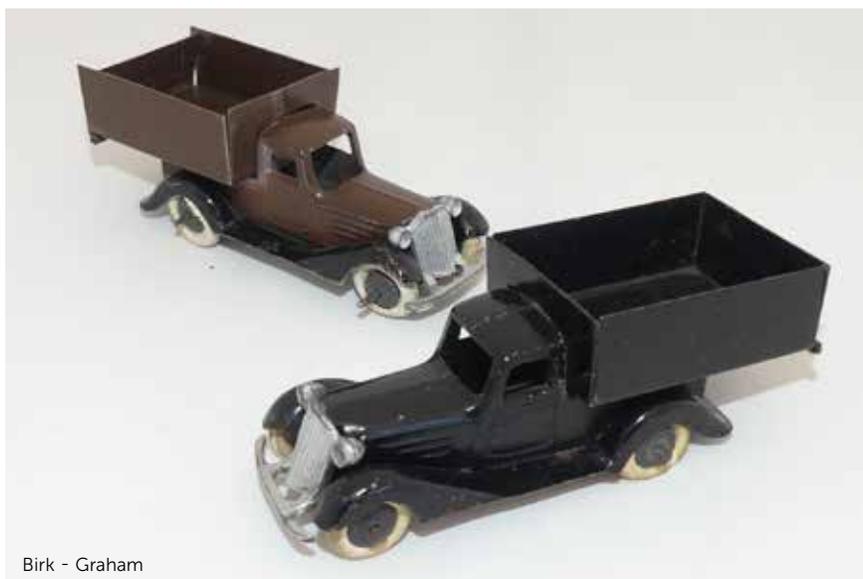
Si l'on met de côté ce cas particulier, toutes ces reproductions d'origine danoise suscitent l'interrogation. Il semble bien que les fabricants s'épiaient et se copiaient les uns les autres.



Tobi Toys - Chevrolet



Lego - Chevrolet



Birk - Graham

Le Buick de chez Tekno, qui deviendra un Dodge par un simple tour de passe-passe, a inspiré toute la production danoise à partir de l'après-guerre et jusqu'au milieu des années cinquante. En plagiant Tekno, les autres fabricants ont cru pouvoir bénéficier du même succès. Or il n'y avait sûrement pas la place pour autant de miniatures similaires.

Comme nous l'avons remarqué plus haut, les modèles de véhicules reproduits sont tous d'origine américaine, prouvant bien qu'à cette époque l'industrie automobile des Etats-Unis dominait le marché mondial. C'est pourquoi je vais également vous présenter une miniature originaire d'Outre-Atlantique, représentant un camion charbonnier. C'est un Ford V8. Le traitement de la caisse, très typé charbonnier américain, me plaît particulièrement. Erie, le fabricant, est facile à localiser pour qui a des notions de géographie : dans le nord des Etats-Unis, à proximité du lac du même nom, vers la frontière du Canada. Et justement, cette

firme a deux origines : américaine et canadienne. Le véhicule étant moulé d'une seule pièce, le moule ne peut donc avoir qu'une utilisation limitée. Il existe une version distribuée dans le commerce avec ou sans inscription "Coal" au tampon mais dont l'intérêt ne saurait rivaliser avec celui de cette version promotionnelle qui m'a fait rêver, tant je trouvais la thématique intéressante et les couleurs harmonieuses. C'est la société Champion qui a commandé ce modèle. Il est somptueux et je ne l'ai plus jamais recroisé.



Birk - Graham



Jouets Citroën - Citroën Heuliez



Danemark - Chevrolet



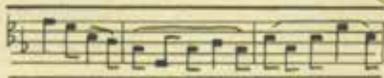
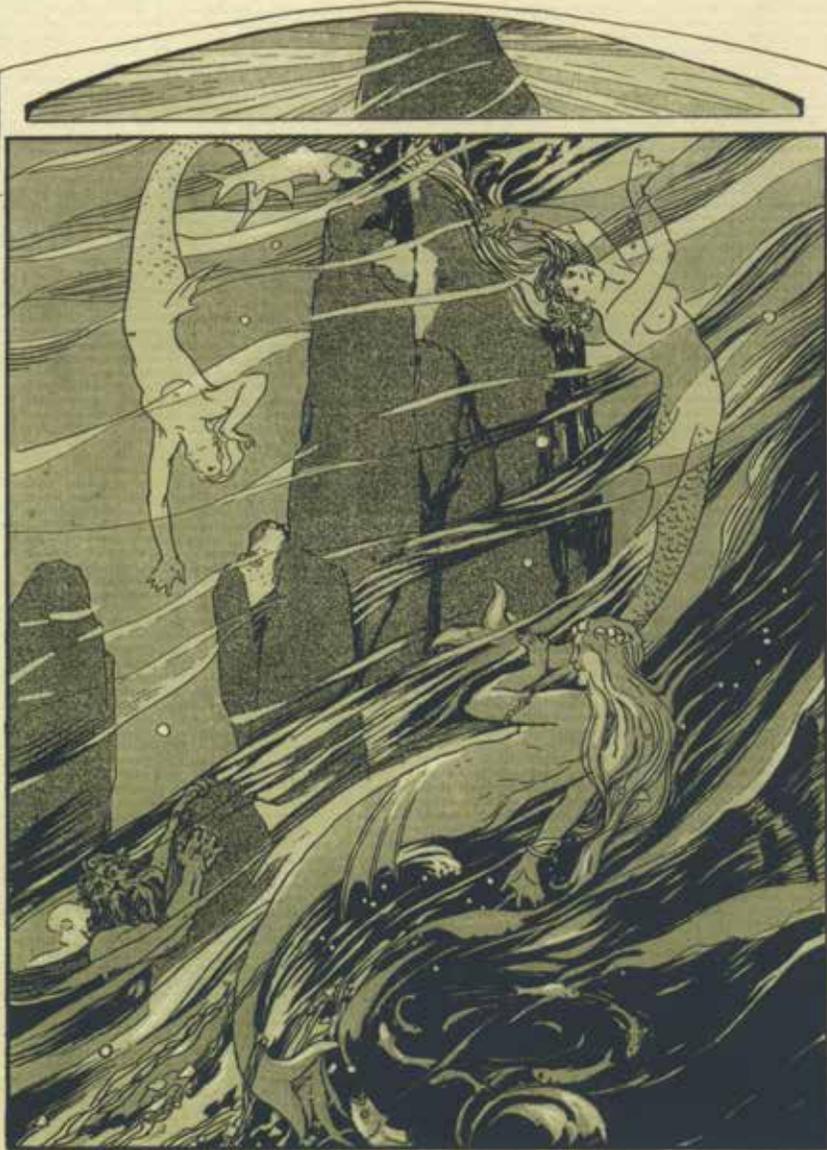


Erie - Ford V8 Champion



Smer - Tchécoslovaquie







L'Or du Rhin



Nous sommes en septembre et c'est sous un chaud soleil automnal que je traverse le Rhin. Je viens de Mulhouse et me rends à Karlsruhe, distant de quelques 180 km, pour participer à une bourse consacrée à ces "jouets anciens" dont les collectionneurs allemands sont friands. Autos 1900, poupées de porcelaine, trains à vapeur vive emplissent les tables et les vitrines. Les allées ressemblent au rayon jouets d'un grand magasin parisien lors des étrennes, au début du siècle dernier. L'émerveillement est partout.

C'est le franchissement du fleuve qui marque l'entrée en Allemagne. Je ne peux m'empêcher, à chaque fois, de penser aux sirènes qui hantent "L'Or du Rhin", prologue de l'Anneau du Nibelung.

Le lendemain, j'ai rendez-vous avec un confrère berlinois. C'est un rituel. Nous nous voyons une fois par an lors de cette manifestation qui se tient le second week-end de septembre. A cette occasion, il me réserve quelques pièces entrant dans mon champ de recherche : des jouets de fabrication allemande du début du siècle, réduits à des échelles qui vont du 1/40^e au 1/60^e. Depuis une vingtaine d'années,

je suis un incondicional de ce type de miniatures. C'est l'histoire qui défile à travers elles et ce point de départ suffit à libérer mon imagination.

Pour cette édition 2018, il m'a préparé un petit assortiment qui, d'emblée, me semble de bonne tenue. C'est un des moments préférés de l'amateur : celui de la découverte. La couleur jaune et la forme torturée d'un objet attirent immédiatement mon regard. Au premier abord, je crois reconnaître un véhicule publicitaire décoré d'un ustensile de cuisine, peut-être une cafetière. Ce qui est sûr, c'est que je suis en présence d'un modèle réalisé par Erzgebirge. Aucun doute sur ce point. On repère vite la patte de ce petit fabricant de jouets en bois peint. Mon ami berlinois m'a déjà



Erzgebirge

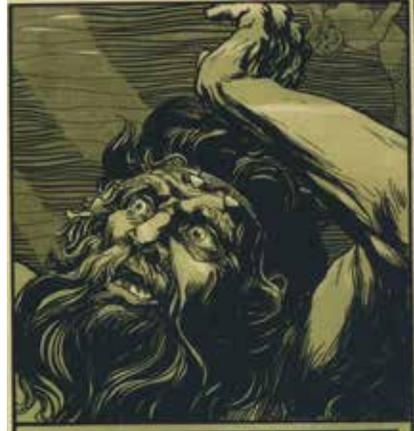


Erzgebirge - Véhicules publicitaires

fourni un certain nombre de modèles publicitaires arborant des décorations hautes en couleurs, très représentatives des véhicules berlinois des années 20. J'ai de très vagues notions d'allemand mais l'inscription au tampon va quand même m'aider à identifier la fonction de ce petit engin : "Geld..." Mais oui, c'est un transport de fonds et plus particulièrement de chargements d'or. Mon imagination s'emballa aussitôt et je fais le rapprochement avec le franchissement du fleuve la veille et la légende de l'or du Rhin. Je vois là un véhicule que n'aurait pas renié le nain Alberich, lui qui renonça à l'amour pour dérober leur or aux sirènes ! Pour les non-wagnériens, je me permets une petite mise au point : "L'Or du Rhin" (Rheingold) est le prologue d'un cycle opératique monumental. Richard Wagner y ajoutera trois "journées", constituant ainsi sa Tétralogie, "L'Anneau du Nibelung", fruit d'une trentaine d'années de gestation. Au bas mot, vous êtes partis pour près de

14 heures d'opéra et c'est un voyage qu'il ne faut entreprendre qu'après une bonne préparation. Mais si vous en revenez, comme moi, vous ne passerez plus le Rhin sans scruter les reflets de l'eau pour chercher à apercevoir l'anneau d'or retourné au fond du fleuve à l'issue du dernier épisode, "Le Crépuscule des Dieux".

Une chose est sûre : avec son canon, mon petit camion est puissamment armé. Alberich n'aurait pu rêver mieux pour défendre son trésor. Un système astucieux et poétique actionne l'ouverture de la tourelle. Tel un coucou suisse, un petit personnage en sort pour veiller sur le précieux chargement. Je ne connais pas de représentation miniature plus ancienne de ce type de véhicule chargé de transporter des fonds.



Erzgebirge - Camion de transport de fonds



Erzgebirge - Char à bancs Deutsche Reichspost

Mon vendeur berlinois me ramène sur terre. Il me fait remarquer qu'à cette époque, le début des années vingt, son pays connaissait une très forte instabilité financière. Nous avons tous appris à l'école la forte dévaluation du mark qui a suivi la fin du premier conflit mondial. Ce fourgon armé et blindé destiné à acheminer les précieuses cargaisons d'or de la Reichsbank est donc tout à fait représentatif de la République de Weimar et de son hyperinflation.

C'est alors qu'en reposant le petit objet dans son carton je repère un autre véhicule, franchement majestueux. Sa taille imposante et ses couleurs sautent à l'œil. Il reproduit un char à bancs postal – un autocar torpédo, si vous préférez. Ces cars ont connu un certain succès dans la première moitié du 20^e siècle. Ils étaient plutôt destinés aux régions alpines : la carrosserie ouverte permettait de profiter pleinement du panorama montagnard. Les couleurs rouge et noir sont celles de la "Reichspost" et la présence d'une croix gammée sur les flancs du car m'indique instantanément sa période de fabrication. Sombres années...



Erzgebirge - Char à bancs Deutsche Reichspost



Erzgebirge - Véhicules postaux

Même les jouets n'ont pas échappé à cette terrible marque, symbole d'un voyage au bout de la haine et de l'horreur.

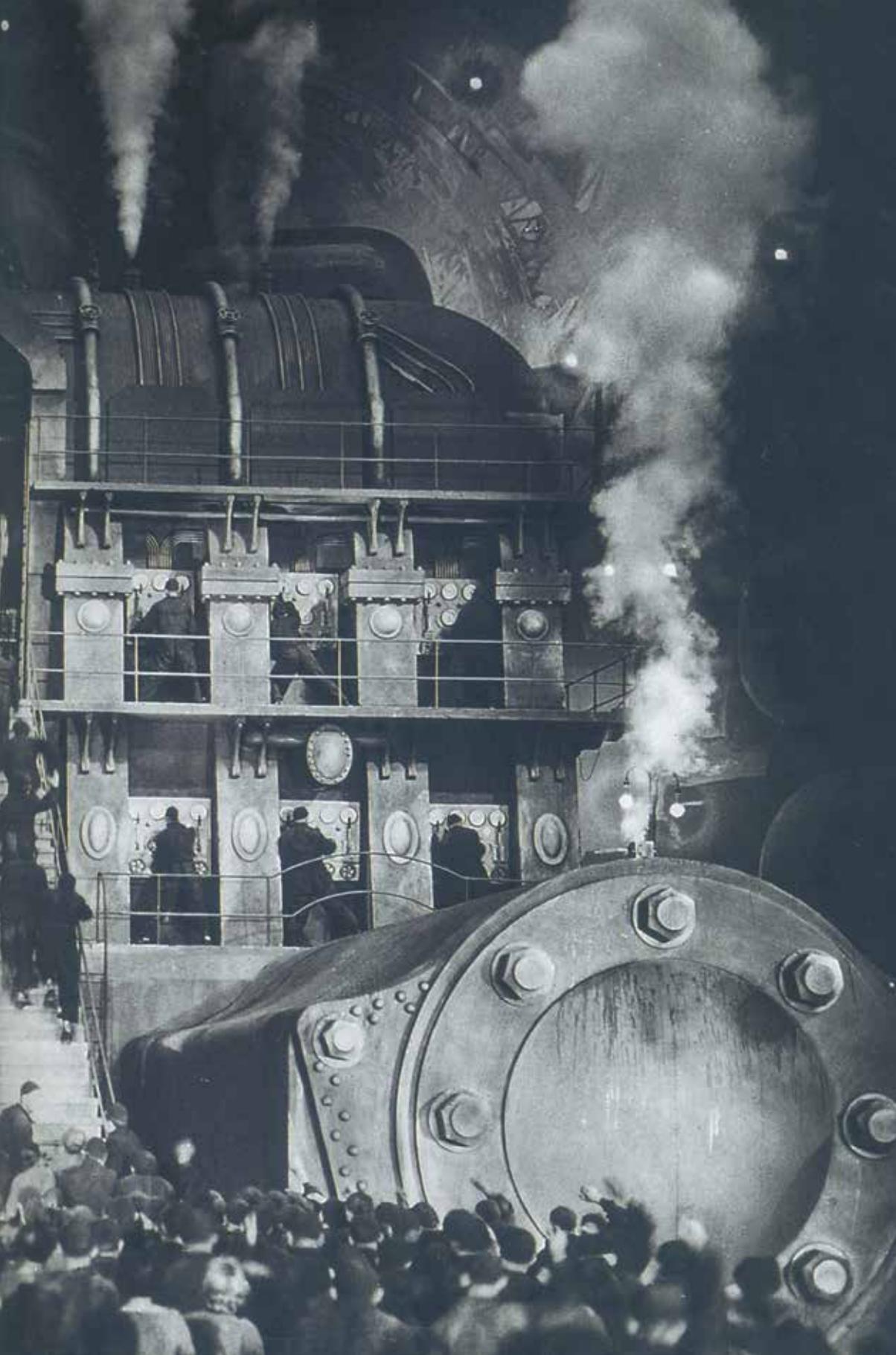


Erzgebirge - Camion postal

Deux jouets, un même fabricant. Mais aussi deux objets liés par l'histoire d'une nation. Le premier annonçait le second car la période instable des années vingt, en Allemagne, a été le terreau qui a favorisé la poussée du nazisme. Ils constituent le raccourci d'un pan entier de la vie d'un pays dont le "guide" sema la terreur et la destruction pendant les 12 ans de son maintien au pouvoir. L'enfer était alors sur terre.



Erzgebirge - Transport de soldats SA



En fer !



Fisher - Auto 1900 (tôle)

- Bonjour, j'ai une collection que j'ai constituée dans le milieu des années cinquante...

- Très bien. Est-ce que vous vous souvenez de la marque des miniatures ? De leur matériau ?

- Ah mais Monsieur, elles sont en fer ! Toutes ! Je n'aime que le beau. Je n'aurais jamais acheté des modèles en plastique ou de mauvaise qualité. Il n'y a que des Dinky Toys, je n'achetais que ça."

Ce type de réflexion, je l'ai entendu plus d'une fois durant ma carrière professionnelle. Il est fréquent que les profanes distinguent les autos "en fer" des autres. Il faut avouer que peu de gens connaissent le matériau (le zamac) dans lequel sont injectées les miniatures... Jamais je n'ai repris mes interlocuteurs. Je trouve touchante cette confiance inconditionnelle dans une marque et dans un matériau, comme si les modèles qui y dérogeaient étaient dépourvus d'atouts ou de qualités.

Mais au fait, cinquante ans auparavant, à l'orée du siècle, quel aurait été le matériau noble pour une reproduction "de qualité" susceptible de n'être pas dénigrée par notre amateur de modèles "en fer" ?

Au début du siècle dernier, les fabricants de jouets s'intéressent tout juste à l'automobile. Et pour cause : elle vient d'apparaître. Les maisons Pinard, Carette et Märklin proposent de splendides jouets automobiles, à des échelles proches du 1/15^e. Comme les modèles qu'ils reproduisent, ce sont des produits rares, destinés à une clientèle restreinte, celle de la haute bourgeoisie. À côté, on trouve de petits jouets proches du 1/43^e. Aux Etats-Unis, on les appelle "pocket toys", pour la simple raison que le gamin peut aisément les glisser dans sa poche. Ils sont réalisés en fonte (cast iron). En Europe, et notamment en Allemagne où la ferblanterie jouit d'une grande tradition, on utilise la tôle pour ce type de jouets. Lithographiées, ou plus rarement peintes, ces petites autos n'auraient pas contenté notre amateur de "beaux jouets". En effet, leur diffusion pléthorique par les camelots des grands boulevards leur vaudra chez nous le sobriquet de "jouets de quatre sous" – "penny toys" en Grande-Bretagne. Aujourd'hui, ces joujoux, équipés ou non d'un petit volant à inertie, sont prisés par de nombreux amateurs sensibles à ces témoins du passé.



Ernst Plank (plomb)



Erzgebirge (bois)

Il faut donc attendre un peu pour pouvoir satisfaire l'amateur exigeant, celui qui veut transmettre le goût du beau à sa progéniture en lui offrant des modèles réduits d'automobiles de qualité. Ernst Plank va répondre à cette demande en proposant toute une gamme de miniatures composées d'un châssis et d'une carrosserie en tôle épaisse peinte, avec un capot moteur injecté en plomb. Ces produits, à une échelle proche du 1/60^e, n'ont rien à envier aux beaux jouets à grande échelle du début du siècle. À la même époque, dans les années vingt et toujours en Allemagne, un autre fabricant, Erzgebirge, proposera un vaste éventail de miniatures très poétiques, en utilisant le bois, matériau peu commun dans le monde du jouet automobile. Et dans les années cinquante, avant de lancer sa fameuse brique en plastique, Lego commercialisera également une gamme de miniatures comptant de nombreux accessoires en bois.

Et chez nous, en France ? Je passe brièvement sur les "SR" en plomb injecté qui supplanteront les jouets en tôle de quatre sous. Il est évident

que ce type de produit destiné à être vendu à très bas prix n'aurait pas non plus contenté notre amateur. À l'instar de ce qui se passe aux Etats-Unis, CD puis AR vont proposer des reproductions de voitures "fidèles". CD n'hésitera pas à estampiller "Delahaye" ou "Chenard & Walcker" les châssis de ses belles miniatures. Tootsietoy's le fera également sur les calandres des modèles de sa série GM.

D'autres matériaux vont apparaître dans les années trente. Les fabricants s'efforcent de trouver des techniques permettant de reproduire fidèlement les autos que les gamins croisent dans la rue et pourront identifier dans la vitrine du marchand de jouets. La plastiline connaîtra chez nous un certain succès. En moulage monobloc ou associées à un châssis en tôle, ces miniatures typiquement françaises se feront connaître dans un premier temps grâce aux Jouets Citroën puis Renault, et enfin par le biais des légendaires Peugeot 402. Ces jouets semblent avoir bénéficié d'une distribution de masse. Le père d'un de mes amis se souvient que, dans les années trente, on pouvait les acquérir dans un distributeur :



Erzgebirge (bois)



SR - Ford T (plomb)



AR - Peugeot 601 (plomb) et CD - Renault 40 CV Torpédo (plomb)



CD - Renault 40 CV Torpédo (plomb)



JRD - Peugeot 402 (plastiline)

il suffisait d'introduire 1 franc dans la fente et d'ouvrir le petit tiroir en acier. Voilà donc encore un jouet populaire qui n'aurait pas ravi notre exigeant consommateur... Mais il n'aurait sans doute pas renié les Peugeot reproduites par AR. Un véritable sommet ! Les Märklin elles-mêmes, bien qu'elles soient injectées en "fer" (zamac...), n'arrivaient pas à la cheville de la marque française. Ces AR sont moulées en plomb. Ce fut d'ailleurs le chant du cygne pour ce matériau qui avait bénéficié des progrès effectués grâce à l'injection du zamac. Avec les Peugeot 601 et 402, nous sommes arrivés aux limites des possibilités offertes par le plomb. Le zamac, qui a fait son apparition à la fin des années vingt, va désormais le supplanter. On constate en effet souvent des défauts d'injection ou des bulles sur les dernières AR en plomb. Arrivé en 1926 aux Etats-Unis, le zamac sera rapidement adopté par l'industrie du jouet, notamment chez Tootsietoys. Livré en barres, comme l'or, puis fondu, il permet une injection bien plus fluide que les matériaux utilisés auparavant.

Après une courte période de fabrication en plomb, de 1933 à 1934, les

Dinky Toys seront vite injectées en zamac, comme les jouets de toutes les grandes firmes de l'époque, notamment Märklin et Solido. La seconde guerre mondiale verra l'emploi de matériaux de substitution que l'on avait un peu oubliés : bois, tôle, caoutchouc, plastiline, avec pour point commun une qualité de réalisation médiocre.

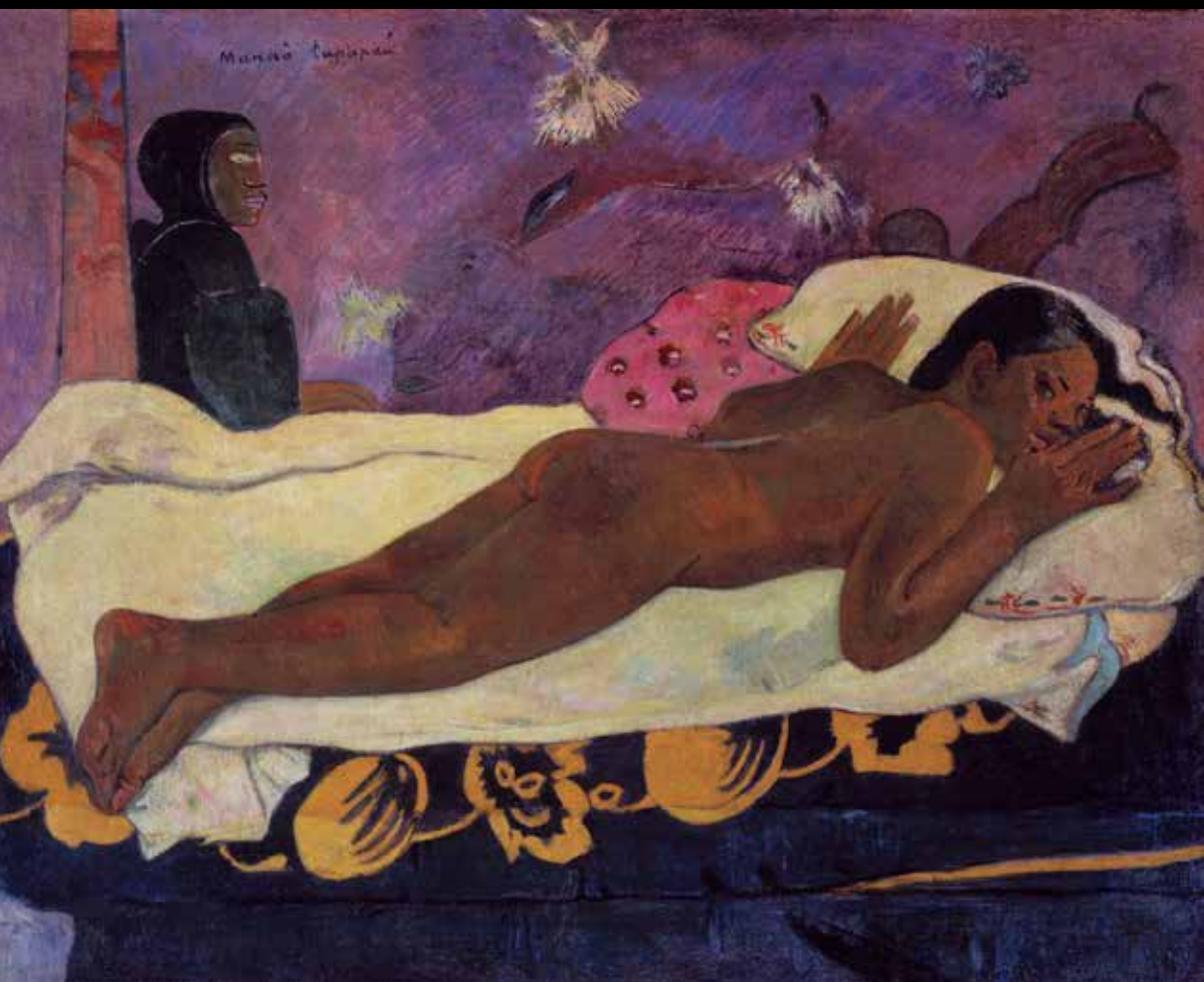
Notre esthète devra donc se faire une raison et attendre la fin du conflit pour que réapparaissent de belles autos "en fer"... mais aussi en plastique, matériau qui fait son entrée dans le domaine du jouet. Il faudra bien du temps pour convaincre les acheteurs de "beaux jouets" qu'ils peuvent également trouver leur bonheur parmi les modèles en plastique.



Arcade - Chevrolet (cast iron)



Legø - Chevrolet citerne (plastique et bois)



Une vie après la mort



Connaissez-vous le tableau de Paul Gauguin "Manao Tupapau" (L'esprit des morts veille) ? Le peintre y a représenté une jeune fille nue couchée à plat ventre sur un lit, comme prostrée. Au second plan, dans l'angle gauche, se profile une inquiétante figure encapuchonnée de noir.

Paul Gauguin explique qu'un soir, en rentrant dans sa paillote, il trouva sa compagne du moment terrorisée. Elle lui raconta qu'elle avait vu en rêve un "tupapau", esprit des morts qui hante l'obscurité. Pour éloigner ces fantômes, les Tahitiens ont coutume de dormir avec une lampe allumée.

Dans les années 90, le dernier patron danois de Tekno aurait certainement cru voir des fantômes s'il avait arpenté les bourses aux jouets de Copenhague. Sa firme avait été vendue à des Néerlandais au milieu des années soixante-dix. Comment expliquer alors la réapparition de modèles neufs dans des boîtes estampillées "Made in Denmark", puisque l'usine avait cessé toute activité depuis près de quinze ans ?



Tekno - Prototypé de la Volkswagen 1200 '58

Lors de la fermeture de l'unité de fabrication délocalisée dans le Jutland, quelques amateurs se sont partagé les dépouilles de l'entité danoise : pièces détachées, carrosseries brutes ou peintes, vitrages, décalcomanies, boîtages, tout fut récupéré et stocké. Riches de ces pièces d'origine, quelques collectionneurs virent rapidement le bénéfice qu'ils pouvaient tirer de la vente de modèles assemblés par leurs soins, lors des bourses aux jouets anciens. Mon ami Elgaard en faisait partie. Lorsqu'il commercialisait ces miniatures reconstituées, il expliquait honnêtement leur origine aux acheteurs. Oui mais voilà, ces modèles se sont depuis éparpillés et ont fait naître une confusion. J'en ai moi-même vendu dans ces années-là, après mes premiers voyages au Danemark. Leur prix très raisonnable en a fait le succès. Nous ne sommes plus très nombreux, désormais, à avoir participé à cette aventure et le tarif de ces vrais-faux Tekno connaît une inflation

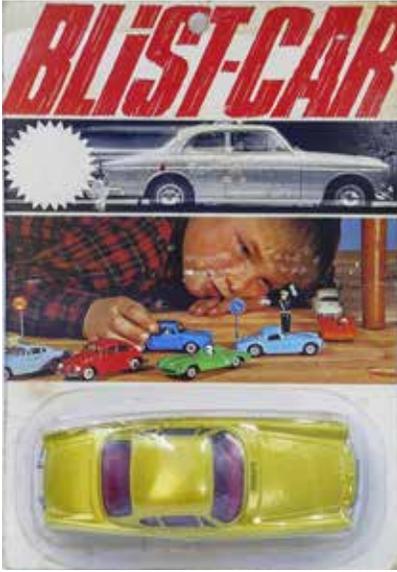
totale­ment injustifiée. Des salles de vente aux enchères en proposent à grand renfort de qualifi­catifs ronflants, ce qui fait bien rire tous ceux qui ont connu les bricolages pré­sidant à leur origine.

Pour qui analyserait ne serait-ce qu'un peu le produit, ces modèles sont d'ail­leurs historiquement improbables.

Lorsque j'ai rencontré en Scandinavie Bent Danielsen, collectionneur danois de longue date, je l'ai interrogé sur les "Tekno qui ne sont pas estampillées Tekno". Il m'a expliqué qu'au début des années soixante-dix, le repreneur avait trouvé un biais pour diffuser des Tekno en grande surface à prix réduit, sans pour autant léser le réseau traditionnel des marchands de jouets chargé de distribuer les "vraies Tekno". Il proposait aux supermarchés des modèles amortis depuis longtemps comme la Volvo P1800, la Ferrari 750 et, bien sûr, la Volkswagen 1200. Ces miniatures se reconnaissent à leurs jantes simplifiées, empruntées à la Cooper Norton, et ne portaient plus le logo Tekno qui avait été effacé du châssis. Elles étaient vendues sous emballage thermoformé. Bien évidemment, le nom Tekno n'apparaissait pas non plus sur l'emballage. Cela ne suffit pas à sauver la firme de la déconfiture et ce sont ces châssis, les derniers produits, qui ont logiquement été récupérés à la fermeture de l'usine et assemblés par les amateurs qui avaient fait main basse sur le stock.

Tekno - Volkswagen 1200 '58
Modèles des années 80





Emballage "Blister"



Publicité danoise



Tekno - Volkswagen 1200 Polizei



Tekno - Volkswagen 1200 ultimes versions

Après les avoir montés, ils ont mis ces modèles dans des boîtes Tekno génériques dont un très grand nombre subsistait ! Je me souviens avoir vu des centaines de boîtes neuves d'origine, rangées à plat, qu'il fallait juste remettre en forme.

Comme vous l'avez compris, jamais ces VW ne furent vendues ainsi dans le commerce. De plus, mes amis danois ne manquant pas d'imagination, ils se sont amusés à y appliquer des décalcomanies, certes d'origine Tekno mais destinées à d'autres modèles : Pompiers "A9", compagnie d'aviation "SAS" ou de chemin de fer "DSB"... Dans les années 90, Elgaard les vendait 100 DKK, l'équivalent de 13 €. A ce prix, on pouvait s'amuser sans regrets. L'ajout d'un gyrophare Tekno finissait de donner une touche sympathique au produit. Les décalcomanies, récupérées en très grande quantité, ne sont toujours pas épuisées ! Par contre, il semble que le vernis d'époque ait mal vieilli et qu'il ne soit plus utilisable. J'ai conservé des fragments de planches de décalcomanies qu'Elgaard vendait également, sachant que son stock dépassait largement celui des caisses à assembler.

Ces miniatures "fantômes" peuvent présenter un intérêt, à condition de connaître l'histoire qui s'y rattache et de rester dans des limites de prix raisonnables, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

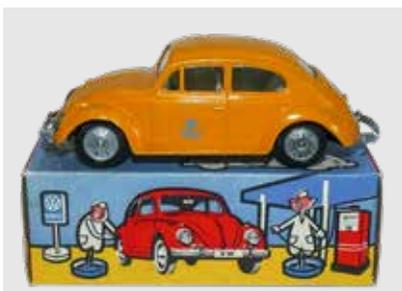
Je profite de l'occasion pour vous conter l'évolution de cette VW miniature, apparue en 1958. Elle succède au modèle 1954 équipé, lui, d'une vitre arrière ovale, et s'en distingue par son échelle de reproduc-

tion – le 1/43^e au lieu du 1/48^e – et par l'agrandissement de ladite vitre arrière, désormais rectangulaire. Les premiers exemplaires du modèle 58, dépourvus d'aménagement intérieur et de suspension, reçoivent des enjoliveurs assortis à la teinte de la carrosserie. Ces versions sont pour moi de vraies raretés. Le modèle chausse ensuite des jantes classiques à flancs blancs, puis se dote d'un aménagement intérieur. En 1963, des clignotants viennent coiffer les ailes avant et les feux arrière sont replacés à mi-hauteur, et non plus juste au-dessus du pare-chocs arrière, comme sur la vraie voiture. Les modèles s'équipent enfin de jantes à rayons moulées en zamac, empruntées aux autos de course. Sur le plan esthétique, on ne peut pas dire que la VW Tekno ait gagné au change...

À voir le succès remporté par ces modèles bricolés, les entrepreneurs néerlandais qui s'étaient contentés de relancer la fabrication des camions Scania et Volvo au milieu des années soixante-dix ont pu nourrir un regret. Celui de n'avoir pas récupéré l'outillage de cette Volkswagen et amorti à moindres frais, comme Metosul par exemple, une miniature qui avait le don de plaire à tous.



Tekno - Volkswagen 1200 '63 Polis



Tekno - Volkswagen 1200 Poste Suédoise et PTT Suisses



Rarissime Tekno - Volkswagen 1200, offerte le 16.9.1963 au garage Volkswagen Centrum de Stockholm



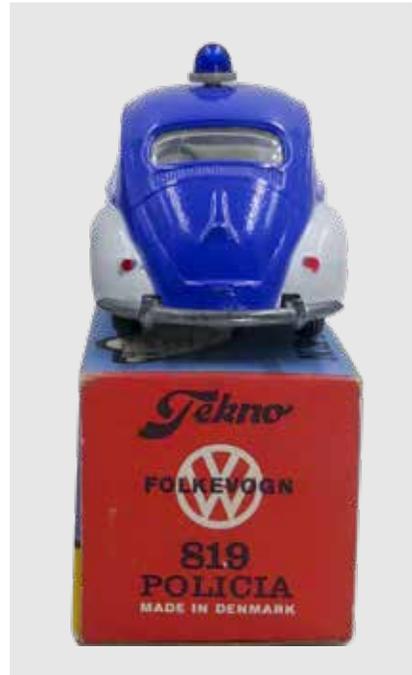
Tekno - Volkswagen 1200 Policia



Tekno - Volkswagen 1200 versions tardives



Tekno - Volkswagen 1200 Deutsche Bundespost



Tekno - Volkswagen 1200 Policia, Polis et Polizei de première génération

57



pour moi j'ai pensé, les souvenirs sont
 revenus, et je te voyais encore
 encore plus bonne ma chère petite femme
 toi qui a été pour moi une véritable
 petite fée, qui m'a conduite absolument
 comme par enchantement. là où il y a
 un air. tu travaillais au moins
 quelque fois.

Honneur.
 avoir été
 près de
 à la peine
 les feuilles
 après t'avoir
 remercié par
 toutes les manières
 que tu m'as expédiées, te



quelque
 après
 pendant
 dix ans

#

#

L'enfer sur terre



Pendant deux ans, le rituel sera le même et aboutira invariablement au même résultat. En déversant une pluie d'obus, l'artillerie préparait le terrain. L'infanterie pouvait alors sortir des tranchées et, après de furieux combats, conquérir une première ligne. Mais, épuisés par la résistance de l'ennemi, les fantassins étaient incapables de repartir à l'assaut et d'en gagner une seconde qui, elle, aurait été vraiment significative en termes de gain stratégique. De plus, comme l'explique l'auteur de l'article qui m'a inspiré, les allemands étaient maîtres dans l'art de la contre-attaque et, bien souvent, les fantassins français devaient revenir à leur point de départ. Le résultat, on le connaît tous. Le conflit armé, commencé en 1914, s'enlisait. L'enfer était déjà sur terre.

C'est sur la base de ces constatations que les états-majors comprirent qu'il fallait trouver un moyen d'appuyer l'infanterie, pour mener des attaques décisives. Le constat des pertes humaines et du manque de vitesse d'exécution fit que l'on s'orienta vers une mécanisation de l'attaque. Les automitrailleuses sur base de camion

ou d'auto existaient bien avant le conflit mais, dès le début de celui-ci, elles se révélèrent inadaptées aux champs de bataille. En effet, une fois que l'artillerie avait arrosé la zone à emporter, le terrain était impraticable pour tout véhicule sur roues ! À partir de là, les ingénieurs pensèrent à transformer les chenillardes agricoles adaptés aux labours en véhicules tout terrain à vocation conquérante. C'est ainsi que sont apparus les premiers chars.

Ces engins blindés armés d'un canon devaient permettre de franchir plus rapidement la première ligne tout en protégeant l'infanterie et, du coup, atteindre dans le même élan la seconde ligne tant convoitée.



Ces masses de tôle crachant le feu et le ferraillement de leurs chenilles durent fortement impressionner les troupes adverses, du moins dans un premier temps. Mais ces tanks étaient malheureusement vulnérables et mécaniquement fragiles. Il faudra attendre le Renault FT-17 qui constituera, lui, une véritable avancée.



Si, durant le premier conflit mondial, jamais le char ne procurera un avantage décisif, il en fut tout autrement des camions chargés de la logistique et du transport des soldats. Ce dernier point est souvent méconnu mais l'armée allemande, restée fidèle aux charrois hippomobiles, accusait par rapport à ses adversaires un grave retard en matière de mécanisation, tant au niveau de la logistique que du transport des troupes et des canons. Elle retiendra la leçon pour le conflit suivant...



DC - Renault



DC - France, Johill Co



Britains - Automitrailleuse



DC - Renault



Tootsietoys - Renault



Britains - Automitrailleuse



Manoil - Renault

Les fabricants de jouets s'attachèrent très rapidement à reproduire ces premiers chars. Pour être précis, c'est le Renault FT 17 qui fut à l'honneur car il symbolisait la victoire. Le plus difficile pour ces fabricants fut la reproduction des chenilles. Elles seront, soit rapportées, et donc fonctionnelles, soit moulées avec la carrosserie, le jouet se déplaçant alors sur des roulettes.

On peut dire que ce char Renault connut un succès mondial – du côté des vainqueurs, bien sûr ! La firme américaine Tootsietoys en proposa une version des plus réalistes. Sur cette miniature, les chenilles sont en caoutchouc. Par ricochet, sa filiale anglaise, Jo Hill Co, le mit aussi à son catalogue.

En France, il inspira une kyrielle de fabricants, chez qui ces reproductions du Renault perdureront car il incarnera longtemps l'image même du char de combat.

Bien qu'ils aient davantage pesé dans l'issue du conflit, les camions ne connaîtront pas le même succès auprès des fabricants de jouets français. Étrangement, ce sont les Allemands qui, malgré leur retard en la matière, proposeront aux enfants tout un univers de véhicules militaires. Ernst Plank, Krause et Erzgebirge créeront ainsi un véritable arsenal prêt à repartir au combat.

Mais comme le chantait Georges Brassens dans " Les deux oncles" :
*"Les seuls généraux qu'on doit suivre
aux talons
Ce sont les généraux des p'tits soldats
de plomb."*



Jo Hill co

Tootsietoys



Tootsietoys

France



Manoil - Renault

DC



Allemagne - Ambulance

Ernst Plank

Krause



Ernst Plank et Krause



Vanité



La Vanité fut un genre très en vogue dans la peinture du 17^e siècle. Les peintres flamands s'en firent une spécialité.

On peut parler d'une peinture "philosophique". Les différents éléments composant la toile sont des raccourcis de la vie humaine ; ils nous rappellent combien notre passage sur terre est fugace et qu'inexorablement tout a une fin. C'est l'influence du protestantisme qui orienta les artistes vers ce type de représentation. Le genre se développa en Flandre, grâce aux commandes de riches marchands très attachés à la religion réformée.



Il s'étendit ensuite à toute l'Europe. Comme toujours, c'est l'essor commercial d'un pays qui a favorisé le rayonnement des arts. Ainsi, dans toute la Flandre, comme nulle part ailleurs en Europe, s'est constituée une corporation de peintres riche d'un savoir-faire transmis de génération en génération. N'oublions pas que la peinture flamande fut à l'origine du développement de la peinture italienne de la Renaissance. Ce fut pour moi une belle surprise de découvrir le triptyque de la nativité de Hugo Van der Goes au musée des Offices de Florence. Le tableau se trouvait à l'entrée d'une salle majoritairement consacrée à Botticelli et le cartel expliquait combien la peinture italienne fut redevable à cette œuvre flamande qui servit de modèle aux artistes de la péninsule.

Les peintres utilisaient dans leurs œuvres toute une série de codes qui, à l'époque, étaient facilement déchiffrables. Ainsi, la représentation d'un sablier ou d'une chandelle se consumant indiquait la fuite du temps, un fruit gâté symbolisait la transformation inéluctable de tout être vivant et un miroir la vanité des apparences. Ce ne sont là que quelques-uns des objets

que les peintres plaçaient sur leurs toiles pour faire comprendre au spectateur toute la fragilité de l'existence et peut-être aussi le conduire à mieux apprécier cette dernière.

L'historien d'art suédois Ingvar Bergström a répertorié les différentes vanités et les a classées en trois groupes. Le premier illustre la vanité des biens terrestres. On y trouve les livres et les instruments scientifiques, symboles de la vanité du savoir, mais aussi une pipe, du vin et un instrument de musique illustrant la vanité du plaisir, et enfin argent, armes, bijoux et pièces de collection, images de la vanité des richesses et du pouvoir.

J'ai bien évidemment sursauté à cette dernière définition. Notre quête de collectionneur de miniatures ne serait-elle que l'expression de notre attrait pour les richesses et le pouvoir ?

C'est d'ailleurs en voulant évoquer un collectionneur, Alex Cameron, récemment disparu, que j'ai fait le lien avec ces vanités. Pour saluer sa mémoire, Carl Inglis a signé une très belle préface au catalogue de la salle anglaise chargée de vendre ses trésors. Il faut reconnaître à nos amis d'outre-Manche cette grande qualité qui consiste à savoir rendre hommage, avec humour et respect, à un compagnon de collection disparu.

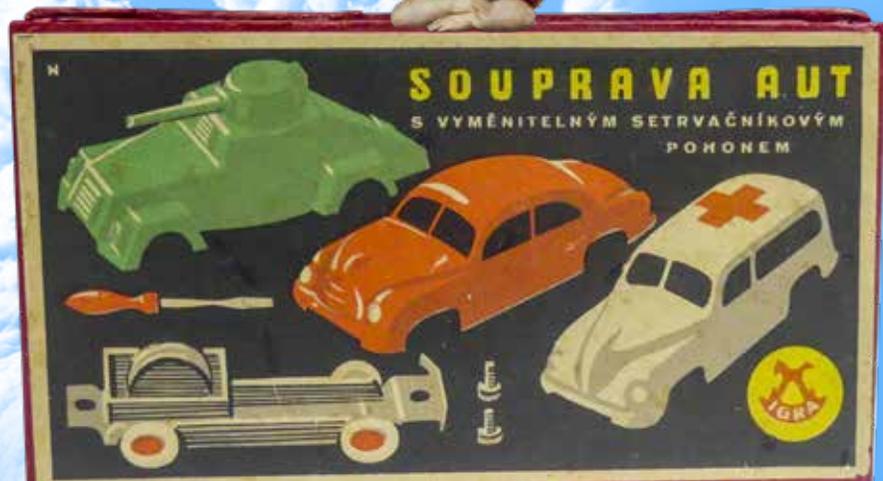
Il y a d'abord les anecdotes. Ainsi, on y apprend comment, à l'occasion d'un voyage en France avec ses parents, il a découvert les Norev, dans l'achat desquelles tout son argent de poche est passé ! On y apprend également qu'Alex Cameron n'était pas rancunier et qu'après avoir subi un grave accident au volant d'une Volkswagen, il s'était épris de la marque au point d'y consacrer une branche de sa collection.

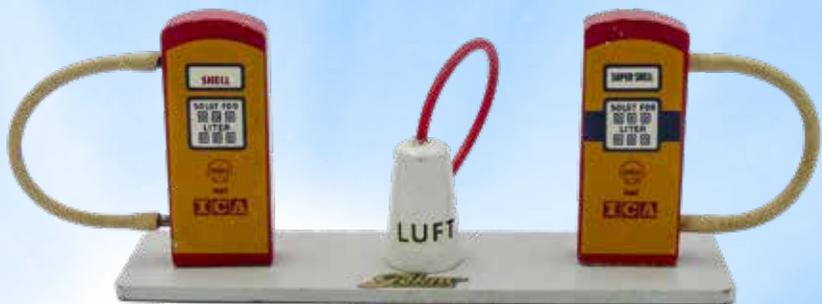
Alex Cameron aimait faire partager et transmettre son savoir à travers ouvrages et articles. Toute miniature était désirable à ses yeux, d'où l'éclectisme de ses choix. La conclusion de l'hommage fait sourire au-delà de l'émotion : son souhait le plus cher était que sa collection soit dispersée en salle des ventes après son décès. Il espérait que les pièces qui en étaient issues apporteraient autant de bonheur aux autres collectionneurs qu'elles lui en avaient offert. J'ai gardé à l'esprit cette phrase le jour de la dispersion. Et c'est donc en son honneur que je vous présente quelques pièces qui m'ont rendu heureux et reconnaissant, en l'absence, je l'espère, de toute "vanité".

- SUPPLÉMENT -















Rédaction
Isabelle et Vincent Espinasse

Relecture et corrections
Bruno Dufresne

Conception graphique
Guillaume Philippe

Illustrations

Couverture : image extraite d'un calendrier hongrois
dos © Fra Angelico, Ange musicien, détails du "Tabernacolo dei Linaioli", 1433

P 1 © DR, Photographie de Macao

P 2 © John Ford, extrait du film " Qu'elle était verte ma Vallée", 1941

P 12 © Hugo L. Braune (vers 1900), *L'or du Rhin,*
les filles du Rhin - dans les profondeurs du Rhin

P 15 © Hugo L. Braune (vers 1900), *L'or du Rhin,*
Alberich dérobe l'or

P 17 © Fritz Lang, extrait du film " Métropolis", 1927

P 24 © Paul Gauguin, *Manao Tupapau*, 1892

© Mathurin Méheut "1914/1918 - des ennemis si proches"

P 32 *une partie de carte (haut), la lettre écrite sur une chaise (bas)* III.13

P 36 *les vainqueurs vont remiser Homblières, novembre 1918*, III. 157

P 37 © Carlos Carra, le bruit du canon, 1914

P 39 © DR, Photographie de Alex Cameron

Impression Multi Service, Pantin
Retrouvez-nous toutes les semaines sur le blog
autojauneblog.fr
et tous les jours sur le site
www.autojauneparis.com
www.autojaunejunior.com



Retrouvez-nous sur
www.autojauneparis.com
www.autojaunejunior.com

Cet exemplaire ne peut être vendu.