

Le comte qui aimait les trains

Autor(en): **Nicolet, Jean-Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions : aînés**

Band (Jahr): **29 (1999)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-827698>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le comte qui aimait les trains

Le comte Antonio Giansanti-Coluzzi vit en symbiose avec sa formidable collection de modèles réduits, qui occupent la majeure partie de sa grande maison de l'avenue de Rumine, à Lausanne.

Si l'on ne joue plus guère au p'tit train en famille aujourd'hui, les magasins de jouets n'en contiennent pas moins de proposer toute une panoplie de modèles réduits pour les enfants. A ne pas confondre avec les copies haut de gamme, beaucoup plus chères, destinées aux collectionneurs qui ont les moyens de leur passion.

Qu'est-ce qui différencie un jouet d'enfant d'un jouet d'adulte? Leur prix sans doute, car les adultes sont souvent restés de grands enfants qui continuent de jouer sans oser le dire, et les collectionneurs de modèles réduits sont de ceux-là. Ils sont nombreux de par le monde, ces enrégés des splendeurs du rail. Ils sont parfois prêts à payer très cher l'acquisition d'un modèle à tirage limité et numéroté qui, le cas échéant, peut prendre de la valeur avec le temps. Mais le plus souvent, la passion passe avant la spéculation.

C'est le cas de ce collectionneur hors du commun qui, à l'âge de 83 ans, continue de présider aux destinées de la maison «Fulgurex». De sa passion pour les trains miniatures, il en a fait son métier, qu'il continue d'exercer cinquante ans plus tard, avec le même plaisir et le même enthousiasme. Il est incollable sur les

détails des quelque quatre cents modèles qu'il a fait fabriquer durant ce dernier demi-siècle.

Mais, vous demanderez-vous peut-être, comment un comte italien d'auguste lignée en vient-il à se passionner pour les petits trains qui, de prime abord, ne sont pas au programme de la tradition nobiliaire? «A l'époque, mon penchant pour les trains n'était pas très bien vu, avouait-il. C'est pourtant mon père qui m'en avait donné le goût, il aimait ça. Chaque hiver, on prenait le fameux Train Bleu, Paris-Nice-Vintimille, pour aller passer nos vacances en famille sur la Côte d'Azur.»

Les chemins de fer appartenaient à des compagnies privées. On y trouvait une grande diversité de locomotives, qui ont perduré jusqu'au moment de la nationalisation intervenue en 1938, coïncidant avec la création de la SNCF. «On allait aussi en cure dans les villes d'eau. C'est au cours de l'un de ces séjours – je

devais avoir dix ans – que je reçus ma première Märklin. Un événement qui ne s'oublie pas!»

Par la suite, il entreprit des études bancaires à Paris, infiniment mieux notées que son penchant pour les trains. Mais la passion était ancrée en lui: «Je consacrais beaucoup de temps à me documenter. Ainsi, je m'étais abonné à des revues spécialisées, j'entretenais une correspondance régulière avec un fabricant anglais et je fréquentais alors des gens comme Paul Arzens, ce passionné de la première heure, qui est devenu plus tard le dessinateur attitré de la SNCF.»

Modèles uniques

La Seconde Guerre mondiale éclata alors qu'Antonio Giansanti-Coluzzi se trouvait en vacances en Suisse avec sa famille. Dans l'impossibilité de rentrer à Paris, il s'y installa définitivement. «J'ai commencé par assurer la représentation



Le comte Antonio Giansanti-Coluzzi entouré de ses modèles

de quelques marques étrangères pour la Suisse. Et ça marchait bien. J'avais installé mon bureau au premier étage, où ma gouvernante et ma femme de chambre faisaient les paquets...»

«En 1947, je décidai de voler de mes propres ailes, en créant mon entreprise qui, plus tard, a occupé jusqu'à vingt-huit personnes. Mes premiers modèles étaient fabriqués par des artisans européens. Par la suite, quand ceux-là sont devenus plus rares, je me suis adressé à des artistes asiatiques, japonais et coréens notamment. Pas moins talentueux... et aussi moins chers.»

En un demi-siècle, «Fulgurex» a ainsi eu de quoi garnir confortablement les vitrines de la maison musée, dont chaque modèle a son histoire. Antonio Giansanti-Coluzzi, a encore élargi son impressionnante collection de modèles à une quantité d'autres créations: «Les concurrents ne se font pas la guerre, on s'entend pour ne pas faire fabriquer les mêmes pièces», dit-il.

Question de flair

Comment choisit-on les nouveaux modèles que l'on va lancer sur le marché, sans risquer de se retrouver avec une partie du stock sur les bras? Le comte se touche le bout du nez: «Question de flair et d'expérience, mais on calcule aussi avec les demandes spécifiques des clients. Ainsi, les plus petits modèles sont généralement réalisés à trois cents ou quatre cents pièces, qui seront vendus entre 800 et 2000 francs. Quant aux plus gros, dont la quantité peut aller de cent à deux cents unités, leur prix se situe à partir de 7000 francs. Certaines copies peuvent coûter beaucoup plus cher, comme la Beyer-Garrat, une locomotive australienne articulée, à quatre cylindres, qui peut fonctionner au charbon ou à l'alcool. Elle s'est vendue 20 000 francs... Il se trouve des amateurs, en Suisse comme à l'étranger...» Des foires spécialisées réunissent tout le gratin

des fabricants et collectionneurs de modèles réduits. La plus importante se tient une fois l'an à Nuremberg.

Antonio Giansanti-Coluzzi déteste l'avion. Il ne l'a pris que quatre fois: «L'homme n'est pas fait pour voler», dit-il, péremptoire. Parlant des voitures, il constate: «Aujourd'hui, elles sont toutes pareilles... Ce n'était pas le cas autrefois», constate-t-il en désignant d'un regard deux petites automobiles rutilantes dans l'une de ses vitrines. «Voyez ces prototypes, que j'avais

fait fabriquer en son temps, une Mercedes 1929 et une Bentley 1930. Elles étaient belles, n'est-ce pas?»

Et l'avenir? Antonio Giansanti-Coluzzi ne sait pas encore trop bien de quoi il sera fait. Ses deux petits-fils ne s'intéressent pas aux trains... Un brin désabusé, il espère avant tout que sa collection sera préservée quoi qu'il advienne. Alors, pourquoi pas un vrai musée? «Chez moi? Sûrement pas!»

Jean-Claude Nicolet

Parole de compagnon

Albert Pellaux, dit Vaudois le Sincère, est maître compagnon depuis trente ans. Il a voulu nous conter l'histoire millénaire du compagnonnage.

Maçon de formation, il a achevé sa vie professionnelle voici une douzaine d'années. C'est à Genève qu'il est devenu compagnon, il y a 35 ans. Il parle de ces traditions millénaires avec passion.

«C'est un folklore bien conservé, des traditions encore bien ancrées, des rites discrets, la nostalgie d'un passé merveilleux où la construction des cathédrales mobilisait les forces et les compétences de milliers d'ouvriers. Tel est le compagnonnage à l'aube du troisième millénaire.»

L'origine des compagnons remonte au temps d'Abraham. Ils étaient déjà présents dans l'ancienne Egypte. Les ouvriers s'établirent en Asie mineure, où ils reçurent le privilège exclusif d'édifier temples, théâtres, ouvrages de génie civil et édifices publics. Ils essaimèrent en Perse, en Phénicie et jusqu'en Inde. Le roi Salomon, Maître Jacques et le

Père Soubise furent les grands maîtres qui initièrent à la connaissance les compagnons venus d'Orient en Occident.

En l'an 1000, les compagnons ne savaient ni lire ni écrire. Ils mesuraient en pouces et en coudées. Leur étalon était le nombre d'or, l'épure tracée sur le sol. Chaque communauté libre formait alors un collège qui devint par la suite loge ou cayenne et pratiquait des rites spécifiques. Elle était dirigée par un maître, assisté de deux présidents élus chaque année. Le maître devait être artisan de la pierre, son premier assistant travaillant le bois et le second les métaux. Au début du 18^e siècle, d'autres professions manuelles furent incorporées.

Aujourd'hui, les compagnons sont répandus partout en Europe et même aux Etats-Unis. En 1972, 1200 d'entre eux se sont réunis à Neuchâtel. L'an passé, un grand rassemblement eut lieu à Carouge. Pour découvrir ce que les aînés ont réalisé, l'aspirant compagnon voyage. C'est là son premier devoir. «Je pars voyager pour devenir ce que je dois être», tel est le serment qu'il prononce devant ses pairs, avant son départ.

Simone Collet