

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band: 50 (2000)
Heft: 1

Buchbesprechung: Condor: Cycles, motocycles et construction mécanique 1890-1980. Innovation, diversification et profits [Alain Cortat]

Autor: Schaufelbühl, Janick

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

wenn Margaretha Reibold sich dafür schuldig spricht, dass sie eine zeitliche Trennung von ihrem Ehemann nicht ungern in Kauf nahm, weil sie von den vielen Schwangerschaften genug hatte. So ist dieses unterhaltsame Buch, in dem im übrigen die Briefe sorgfältig mit Einleitung und Anhang eingerahmt sind, eine Lektüre mit Nachgang.

Béatrice Ziegler, Zürich/Hinterkappelen

Alain Cortat: Condor: Cycles, motocycles et construction mécanique 1890–1980. Innovation, diversification et profits. Préface de Laurent Tissot. Delémont, Editions Alphil, 1998, 325 p.

Dans le présent ouvrage qui retrace l'histoire de l'entreprise jurassienne Condor, connue pour sa production de vélos et de motos, Alain Cortat décrit les problèmes auxquels cette société, tournée presque exclusivement vers le marché suisse, est confrontée au cours du XX^e siècle. Le livre s'ouvre sur la création de Condor à Courfayve, en 1894, par la famille Scheffer de Franche-Comté. Le choix de cette région présente deux grands avantages pour les frères français: d'une part ils bénéficient d'une main-d'œuvre bon marché et peu politisée dans le Jura de la fin du XIX^e siècle encore peu industrialisé. D'autre part la Suisse est à cette époque presque entièrement dépendante de la France et de l'Angleterre pour son approvisionnement en bicyclettes. La majoration des droits de douanes sur les vélos importés en Suisse de France provoquée par la guerre commerciale de 1892 à 1895 entre les deux pays, permet à la nouvelle entreprise de s'implanter sur le marché helvétique des vélocipèdes et ainsi de fabriquer les premiers vélos entièrement conçus en Suisse. Quelques années plus tard Condor se trouve également parmi les précurseurs dans la fabrication de motos.

Dès 1905, l'entreprise, constituée entre-temps en Société Anonyme, commence à verser les premiers bénéfices à ses actionnaires. Il est intéressant de noter que Condor continue de s'inscrire dans une phase de croissance jusqu'aux années 50, malgré la crise économique des années 30 (qui frappe durement l'horlogerie jurassienne) et les deux conflits mondiaux. L'auteur relève deux facteurs qui préservent la société d'atteintes sérieuses pendant cette période. En premier lieu, Condor dépend très peu de l'exportation de ses produits et est donc peu concernée par l'ébranlement des prix sur le marché international. En deuxième lieu, les commandes très importantes de vélos et de motos de l'armée fédérale lui assurent pendant la crise des années trente et la guerre de 15% à 50% de son chiffre d'affaires. C'est aussi grâce aux commandes de l'Etat que Condor développe pendant la Deuxième Guerre mondiale un département de construction mécanique qui devient sa principale source de revenus durant cette période.

Dès la fin de la guerre, Condor entre dans une phase beaucoup plus difficile. Le volume des affaires et la rentabilité s'amenuisent. Ces difficultés poussent l'entreprise à opérer un changement important dans sa stratégie de production et de commercialisation. Condor ne fabrique plus entièrement les véhicules dans ses propres usines, comme avant la guerre, mais commence à assembler des pièces importées et finalement à revendre directement les deux-roues qu'elle fait venir de l'étranger. De cette manière, en 1980, 70% de son chiffre d'affaires provient de produits importés et revendus.

L'étude d'Alain Cortat révèle plusieurs aspects intéressants. Parmi ceux-ci, l'un des principaux porte sur la fraude fiscale exercée par la direction de Condor tout au long du vingtième siècle. Celle-ci se faisait en versant des dividendes et des tan-

tièmes non déclarés aux actionnaires et en les débitant du compte intérêts. Dans un tableau sur l'évolution des profits de l'entreprise de 1905 à 1980, l'auteur nous donne les pourcentages du profit distribué qui n'est pas déclaré au fisc. Ainsi de 1918 à 1938, les sommes versées frauduleusement aux actionnaires, atteignent environ la moitié du bénéfice déclaré! Le lecteur connaîtra également mieux, grâce au dépouillement soigneux des archives de Condor, l'histoire du développement technique du vélo et de la moto à travers des descriptions détaillées des progrès connus dans la production de ces véhicules ainsi qu'à travers de nombreuses illustrations ajoutées au livre.

Il y a cependant un problème majeur dans l'ouvrage d'Alain Cortat. Celui-ci articule son étude autour de quatre thèmes: compter, produire, décider et vendre. Le questionnement de l'auteur se focalise donc sur la figure du patron ou du manager, ce qui appauvrit considérablement son analyse. Celle-ci reste ainsi prisonnière des modèles développés par la *business history* néo-libérale très en vogue aujourd'hui et qui n'est au fond qu'une reprise à peine modernisée des vieux motifs idéologiques tendant à faire du «héros-patron» le sujet quasiment exclusif du devenir économique. Par exemple, l'auteur juge ce qu'il appelle le manque de dynamisme des directeurs de Condor comme un facteur plus important que le contexte socio-économique de la période considérée pour expliquer les difficultés rencontrées par l'entreprise. Ainsi, en se questionnant sur l'échec des tentatives de diversification de Condor (assemblage de voitures dans les années 20, production de véhicules industriels dans les années 30, fabrication de meubles après la guerre), Alain Cortat ravale au rang d'«excuses» (p. 261) des facteurs comme la concurrence étrangère, l'étroitesse du marché suisse ou encore divers éléments engendrés par la crise des années 30. Selon lui en effet, les véritables raisons de cet échec seraient à chercher dans le manque d'esprit d'entreprise des dirigeants de Condor (on confine ici à la tautologie) et un sous-investissement dans la recherche et le développement. Le principal responsable de ce conservatisme patronal est dès lors tout trouvé: l'Etat qui, par ses commandes, aurait servi de «coussin de paresse» (p. 265) à l'entreprise. S'il faut rendre hommage à la richesse des informations livrées par cet ouvrage, il est en revanche regrettable qu'il privilégie des explications heuristiquement aussi maigres.

Janick Schaufelbühl, Lausanne

Sibylle Rudin-Bühlmann: **Und die Moral von der Geschicht', Parteiparole halt ich nicht. Parteigründungen im Baselbiet zwischen 1905 und 1939** (= Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Basel-Landschaft, Bd. 71). Liestal, Verlag des Kantons Basel-Landschaft, 1999, 521 S.

Die Parteienkonstellation in Baselland mit SP, FDP, SVP, CVP und Grünen bietet sich heute helvetisch «normalisiert» dar, aber diese «Normalisierung» ist erst eine Folge der negativen Entscheidung zur Wiedervereinigung mit Basel-Stadt (1969). Vorher war Baselland als revolutionäre Gründung, als «Rumpf ohne Kopf» immer mit parteipolitischen Besonderheiten aus der Reihe getanzt: Nach 1832 fehlte dem Freisinn der konservative Widerpart, denn dieser war durch die Kantonstrennung nach Basel-Stadt «exiliert» worden. In den achtziger und neunziger Jahren startete Stephan Gschwind das einzigartige Experiment des Bauern- und Arbeiterbundes. Vor 1919 bekämpften sich in Ermangelung konservativer oder demokratischer Widersacher zwei freisinnige Parteien. In den zwanziger Jahren hatte nochmals eine freisinnige Dissidenz Erfolg. In den dreissiger Jahren er-