

# Überfahrten. Das Leben der Margaretha Reibold (1809-1893) in Briefen [hrsg. v. Michael Gasser et al.]

Autor(en): **Ziegler, Béatrice**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **50 (2000)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.05.2024**

## **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.

Europa in die Erörterungen einbezieht und damit eine häufig geäußerte, aber selten praktizierte Forderung einlöst, die Schweiz nicht als Insel zu sehen, die sie nie war. In diesem Sinne ist das Buch auch ein Beitrag zu einer historisch fundierten Neubesinnung auf die zukünftige Rolle der Schweiz im neu organisierten Europa.

Im methodischen Zugriff steht Kästli's Buch in einer lebendigen Tradition, die vielleicht nicht mehr allzu stark im Bewusstsein heutiger Historiker ist. Erwähnt sei nur Hans von Greyerz' viel zu wenig beachtete Studie zum 600-Jahre-Jubiläum Berns im Bund der Eidgenossen «Nation und Geschichte im bernischen Denken» von 1953. Veraltet, mögen einige sagen, der neue Trend, der im Kommen ist, sagen andere. Sei es, wie es wolle: Die Konzentration auf ideengeschichtliche und politische Argumentation, die den handelnden Menschen mit all seinen subjektiven Motivationen in den Mittelpunkt rückt, hat, wie das Buch zeigt, gerade für weniger informierte Leserinnen und Leser auch Vorteile: Geschichte wird als Auseinandersetzung begreifbar, die Reflexion der Akteure löst Überlegungen beim Leser aus, was im besten Sinne stimulierend wirkt.

Besonders wertvoll, um wenigstens einen besonderen Aspekt herauszuheben, ist das Kapitel über Ignaz Paul Vital Troxler, in dem nicht nur dessen Bedeutung für die Bundesreform dargelegt wird, sondern durch die Einbettung in das philosophische Umfeld der Naturphilosophie Schellings auch der Begriff der Nation an Plastizität gewinnt. Diesen in vielen Facetten schillernden, oft überaus polemischen, auch widersprüchlichen Geist auf wenigen Seiten zu porträtieren, ohne sich in tausend Verästelungen zu verlieren, wie er selbst oft tat, und dabei gleichzeitig seine Konzeption von Nation sinnfällig zu machen, ist allein schon eine Leistung. Es wären manche kleinere ähnliche Perlen im Buch zu nennen, die das Werk auch zu einem Stück politischer Geistesgeschichte der letzten 200 Jahre machen. Doch die mögen Leserinnen und Leser selber entdecken. *Rudolf Hadorn, Biel*

Michael Gasser, Marianne Härrli (Hg.): **Überfahrten. Das Leben der Margaretha Reibold (1809–1893) in Briefen.** Zürich, Chronos, Zeitzeugnisse, 1999, 194S.

Mit «Überfahrten» haben die Herausgeber eine Serie autobiographischer Briefe von Margaretha Reibold herausgegeben, die als Zeitzeugnisse berühren und Anteil nehmen lassen, deren Lektüre aber auch für historische Interessen anregend sein kann: So ist die Entstehung und der Inhalt der Lebenserzählung in Briefen geprägt von der Anteilnahme des Adressaten Heinrich Gelzer, dessen steile Karriere die Beziehung hierarchisiert hatte und dessen pietistisch geprägte geistige Führerschaft Margaretha Reibold's rückblickende Darstellung ihres Lebens bestimmte. Die hohe räumliche Mobilität, die das Leben der Briefverfasserin kennzeichnet, macht das Buch auch für Migrationsforschende interessant: Süddeutschland, Zürich und die USA sind Stationen im Leben der Schaffhauserin, die dennoch sowohl in ihrer Familie wie in ihrer engen ursprünglichen Heimat verwurzelt blieb und auch immer wieder dorthin zurückkehrte. Die Briefe verdeutlichen zudem, wie Margaretha Reibold ihre Wanderungen begründete und einschätzte. Nicht zuletzt ist das Buch für Geschlechterforschende anregend: Die hohe soziale Gefährdung bzw. der unsichere soziale Status von «bürgerlichen» Frauen zeigen sich in diesem Leben deutlich. Normen, Denk- und Verhaltensmuster als auch durch das Geschlecht bestimmt werden sichtbar. Vereinzelt zeigt sich sogar, dass die Diskrepanz zwischen weiblicher Situationseinschätzung und (männlicher) Norm die (rückblickende) Eigenverurteilung zur Folge hat, etwa

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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-