

Der Streit um das Schienennetz

Frankreichs Notabeln und der Bau der ersten
dampfbetriebenen Eisenbahn

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Doktors der Philosophie (Doctor Philosophiae)
der Philosophischen Fakultät
der Universität des Saarlandes

vorgelegt von

Niels Yannic Grammes, M.A.

geboren am 04.08.1993, in Saarbrücken

Saarbrücken, 2022

Der Dekan: Univ.-Prof. Dr. Augustin Speyer

Gutachter/innen:

1. Prof. Dr. Gabriele B. Clemens
Professur für Neuere Geschichte und Landesgeschichte an der
Universität des Saarlandes
2. Prof. Dr. Dietmar Hüser
Inhaber des Lehrstuhls für Europäische Zeitgeschichte an der
Universität des Saarlandes

Tag der letzten Prüfungsleistung: 09.03.2022

Danksagung

Ich danke zuallererst Frau Prof. Dr. Gabriele Clemens, die mich am DFG-Projekt „Politische Partizipation“ beteiligte. Sie hat dieses Promotionsprojekt möglich gemacht, indem sie meine Arbeit stets betreut und unterstützt hat.

Weiterhin danke ich Herrn Prof. Dr. Dietmar Hüser, dem Inhaber des Lehrstuhls für Europäische Zeitgeschichte und Leiter des Frankreichzentrums der Universität des Saarlandes, dass er sich bereit erklärt hat, die Zweitkorrektur meiner Dissertation zu übernehmen.

Ein besonderer Dank gilt Dr. Jens Späth für die zahlreichen Anregungen sowie wertvolle Rückmeldung beim Korrekturlesen der Arbeit.

Des Weiteren bedanke ich mich bei Susanne Schmolze und Pierre Vakalopoulos, die mich als studentische Hilfskräfte bei der Erstellung der Personenlisten und der Recherche von Sekundärliteratur unterstützt haben.

Aussi, merci bien à Franck Métrot et les autres employés de l'Archive Municipale de Mâcon. Votre collaboration et l'enthousiasme pour la thèse ont contribué beaucoup à la finalisation de l'œuvre.

Der größte Dank gilt meiner ganzen Familie für ihren Rückhalt und Beistand. Diese Arbeit ist ihr gewidmet.

Zusammenfassung

Jüngere Forschungsarbeiten zum neunzehnten Jahrhundert haben die Autorität des französischen Zentralstaats über die Peripherie des Landes, die Regionen abseits der Hauptstadt, infrage gestellt. Es wird argumentiert, dass die Macht des Zentralstaates noch nicht gefestigt war und dass lokale Notabeln in den Départements massiven Einfluss auf die Politik des Landes und ihrer Region hatten. Die vorliegende Arbeit diskutiert diese These anhand der französischen Infrastrukturpolitik in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. Anhand des Baus der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn in Frankreich, zwischen Saint-Étienne und Lyon, soll diskutiert werden, ob es vor allem staatliche oder eher lokale Akteure waren, die den Ausbau der französischen Eisenbahn vorangetrieben haben.

Résumé

Des études récentes sur le XIXe siècle ont remis en question l'autorité de l'Etat français sur la périphérie, les régions les plus éloignées de la capitale. Elles estiment que la puissance de l'autorité centrale n'était pas encore complète et que les élites départementales et locales avaient beaucoup d'influence sur la politique du pays et de leur région. L'étude suivante examine cette thèse à propos de la politique infrastructurelle dans la première moitié du XIXe siècle. La construction de la voie ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon, la première en France utilisant une locomotive à vapeur, servira d'exemple afin de démontrer si les réformes infrastructurelles en France étaient encouragées plus par des acteurs centraux ou par des notables locaux.

Legende - Abkürzungen der Archivdaten (Fußnoten und Anhang)

ANF	=	Archives Nationales de la France
ADR	=	Archives Départementales du Rhône
ADL	=	Archives Départementales de la Loire
ADSL	=	Archives Départementales de Saône-et-Loire
AML	=	Archives Municipales de Lyon
AMSE	=	Archives Municipales de Saint-Étienne
AMM	=	Archives Municipales de Mâcon
AMC	=	Archives Municipales de Cannes

Inhalt

I. Einleitung	1
I.1 Frankreich und der Zentralstaat	1
I.2 Der infrastrukturelle Wandel in Europa	3
I.3 Ziel und Methodik der Arbeit	6
II. Historische Einführung	18
II.1 Die Neuordnung Frankreichs nach Napoleon	18
II.2 Notabeln: Das gesellschaftliche Verständnis einer Elite	30
II.3 Industrialisierung und Infrastruktur in Europa	40
III. Mâcon, Lyon, Saint-Étienne: Die Ausgangslage in der Restauration	50
III.1 Städte und ihre Kompetenzen	50
III.2 Mâcon – Ein schwerer Start in die Restauration	53
III.2.1 Ausgangslage an der Saône	53
III.2.2 Saône-et-Loire und seine Präfekten	60
III.2.3 Zwischenfazit	65
III.3 Lyon: Die Zweite Stadt des Reiches	65
III.4 Saint-Étienne: Ausbruch aus der Isolation	74
III.4.1 Die Eliten und die Arbeiter	74
III.4.2 Infrastruktur in Saint-Étienne: Aufstreben einer Elite	79
III.4.3 Zwischenfazit	86
IV. Die Eisenbahnlinie zwischen Saint-Étienne und Lyon	88
IV.1 Die Stahlindustrie im Bassin Stéphanois	88
IV.1.1 Ausgangslage und Reformbestrebungen	88
IV.1.2 James Jackson und das Gussstahlverfahren	94
IV.1.3 Zwischenfazit	102
IV.2 Die Gebrüder Séguin und die Strecke von Saint-Étienne nach Lyon	104
IV.2.1 Der Staat und die Eisenbahn	104
IV.2.2 Die Firma Séguin	108
IV.2.3 Die Präfektur als Vermittler?	119
IV.2.4 Vermittlung, Bedingungen, Widerstände	122
IV.2.5 Zwischenfazit	126
V. Infrastruktureller Aufbruch in der Julimonarchie?	129
V.1 Die Notabeln von Rhône und der infrastrukturelle Wandel	129
V.1.1 Das Potenzial der Eisenbahn für Lyon	129

V.1.2 Eisenbahn und Dampfschiffahrt: Ein Konkurrenzkampf?	140
V.1.3 Zwischenfazit	147
V.2. Saint-Étienne und der Griff nach der Präfektur	148
V.2.1 Das Selbstbewusstsein der <i>Stéphanois</i>	148
V.2.2 Die Zentralregierung und die Peripherie.....	155
V.2.3 Zwischenfazit.....	162
V.3 Industrielle Strahlkraft: Infrastrukturelle Reformen in Mâcon	164
V.3.1 Mâcon und die Ansiedlung neuer Wirtschaftszweige	164
V.3.2 Lamartine und der Bahnhof von Mâcon	175
V.3.3 Zwischenfazit.....	177
VI. Fazit und Forschungsaussichten.....	180
Bibliographie Doktorarbeit	189
Quellen	189
Archives Départementales de la Loire.....	189
Archives Départementales du Rhône.....	189
Archives Départementales de Saône-et-Loire.....	189
Archives Municipales de Lyon	190
Archives Municipales de Mâcon.....	190
Archives Municipales de Saint-Étienne	191
Archives Nationales de la France.....	191
Onlinequellen	192
Weitere Quellen	193
Sekundärliteratur.....	193
Abbildungsverzeichnis	201
Anhang.....	202
Erklärungen zum Anhang	202
Legende – Abkürzungen der Amtsbezeichnungen in den Personenlisten.....	202
Lyon und das Département Rhône.....	203
Präfekten Département Rhône (1815-1848) (alphabetisch)	203
Mitglieder des Conseil Général des Départements Rhône (1815-1848) (alphabetisch geordnet)	207
Bürgermeister Lyon (1815-1848) (chronologisch)	213
Mitglieder des Stadtrates von Lyon zwischen 1815 und 1848 (alphabetisch geordnet)	214
Mitglieder der Handelskammer von Lyon (1815-1848) (alphabetisch geordnet)	228

Saint-Étienne und das Département Loire	234
Präfekten Loire (1815-1848) (chronologisch).....	234
Bürgermeister Saint-Étienne (1815-1848) (chronologisch)	239
Stadtrat Saint-Étienne (1815-1848) (chronologisch).....	241
Handelskammer Saint-Étienne (1833-1848) (alphabetisch)	249
Mâcon und das Département Saône-et-Loire.....	252
Präfekten Saône-et-Loire 1815-1848 (chronologisch)	252
Conseil Général Saône-et-Loire 1815-1848 (alphabetisch).....	256
Bürgermeister Mâcon 1815-1848 (chronologisch)	272
Stadtrat Mâcon 1815-1848 (alphabetisch)	274
Bibliographie Anhang	280
Nachschlagewerke & Sekundärliteratur.....	280
Gedruckte Quellen.....	280
Nationale Ebene	280
Département Rhône	280
Département Saône-et-Loire.....	281
Département Loire	281
Weitere Archive.....	281
Online-Ressourcen.....	281
Akten der Ehrenlegion.....	282
Zivilstandsregister.....	285
Archives Municipales de Lyon	285
Archives Municipales de Saint-Étienne	287
Archives Départementales de Saône-et-Loire.....	288
Archives Départementales de la Loire.....	288

I. Einleitung

I.1 Frankreich und der Zentralstaat

Als direkte Nachbarn und politische Akteure sind Frankreich und Deutschland seit jeher beliebte Vergleichsobjekte in Politik- und Geschichtswissenschaft. Neben den stark unterschiedlichen Sprachen und kulturellen Eigenheiten wirft vor allem die politische Struktur der beiden Länder immer wieder Diskussionen auf. Auf der einen Seite steht das föderalistische, einst durch Kleinstaaterei geprägte Deutschland, auf der anderen das zentralistisch orientierte Frankreich, wo von Paris aus Entscheidungen für das ganze Land gefällt werden. Bis heute kommen immer wieder Debatten über die Vorzüge oder Nachteile des einen oder anderen Systems auf, wenn in Presse und Politik deutsch-französische Vergleiche gezogen werden. Gerade in Krisenzeiten wie der Corona-Pandemie wird immer wieder die Frage gestellt, mit welchem System die Staaten ihre Notlagen bewältigen können.¹

Die Tradition des französischen Zentralstaats wurde mit der Französischen Revolution weiter vertieft. Aus der Ersten Republik und dem darauffolgenden napoleonischen Kaiserreich gingen Verwaltungsebenen vor, mit denen Frankreich zum Vorbild für den Rest des Kontinents wurde. Klassische Ministerien wie Justiz, Inneres und Finanzen wurden geschaffen, und von der Hauptstadt aus wurden die Geschicke des ganzen Landes gelenkt. Zumindest ist dies das vorherrschende Bild, das in der historischen Forschungslandschaft lange Zeit vertreten wurde, so unter anderem von Lutz Raphael.² In seiner Monographie zur Verwaltungspraxis im neunzehnten Jahrhundert hebt er besonders hervor, wie groß der Einfluss des französischen Staates gerade über kleine Kommunen war, die nach den napoleonischen Kriegen zunehmend ihre Gestaltungsspielräume verloren. Der in der napoleonischen Zeit geprägte Zentralismus machte das Ringen um exklusive Rechte für Städte zu einem einseitigen Kampf, so Raphael. Die Regierung in Paris ließ laut seiner Darstellung kein langwieriges Ringen um Lokalautonomie zu. Sie beanspruchte klar ihre Führungsrolle gegenüber der Peripherie,

¹ Eine aktuelle Studie zum Krisenmanagement im neunzehnten Jahrhundert findet sich bei Caruso, Amerigo, Dresden unter preußischer Besatzung. Staatsnotstand, Krisenpolitik und Gesellschaftsstabilisierung im Sommer 1866. Documenta Pragensia 41/2022 („Belagerte, eroberte und besetzte Städte. Kontexte und Folgen der erfolglosen Verteidigung von Städten seit dem Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert“, im Erscheinen).

² Raphael, Lutz, Recht und Ordnung. Herrschaft durch Verwaltung im 19. Jahrhundert. Frankfurt am Main 2000, S. 43 f.

deren Vertreter fortan nicht mehr viele Mitspracherechte haben würden.³ Diese These Raphaels ist durchaus eingängig und wirkt auf den ersten Blick auch fundiert. Schließlich waren die Strukturen der französischen Verwaltung klar definiert. An der Spitze der französischen Départements stand der Präfekt, der Vertreter des französischen Staates. Dieser gab Anordnungen an örtliche Sous-Präfekten, die wiederum die Bürgermeister in ihren Arrondissements anwiesen.⁴ Es handelte sich somit um eine klar geordnete Hierarchie, bei der die Regierung in Paris letztendlich das Zepter in der Hand hatte. Zumindest in der Theorie. Denn der starke französische Zentralstaat war schon im neunzehnten Jahrhundert umstritten. In seiner Analyse der französischen Notabelngesellschaft beschrieb André-Jean Tudesq bereits in den 60er Jahren, wie konservative Gruppen in Frankreich eine Dezentralisierung des Staates anstrebten, und zum Zwecke einer Wahlreform sogar mit der politischen Linken zusammenarbeiteten.⁵ Mittlerweile hat das Bild des alle Verwaltungsebenen durchdringenden französischen Staats in der Geschichtsforschung Risse bekommen. Gerade die Rolle der Präfekten als langer Arm der Pariser Zentralverwaltung wurde in der jüngeren Zeit infrage gestellt. Eine einflussreiche Studie zu diesem Thema stammt von Tiphaine Le Yoncourt. Ihre Arbeit befasst sich mit den Tätigkeiten der Präfekten im Département Ille-et-Vilaine in der Bretagne zwischen 1814 und 1914. Von einer autoritären Stellung der Präfekten sah Le Yoncourt in ihren Studien nichts. Stattdessen bot sich ihr das Bild eines schwachen Verwaltungsbeamten, der um die Gunst lokaler Eliten in Ille-et-Vilaine buhlen musste, um seine Interessen und die des französischen Staates zu wahren. Zog er den Zorn der örtlichen Notabeln auf sich, konnten diese seiner Karriere problemlos ein Ende setzen.⁶ Le Yoncourt räumt selbst ein, dass ihre Studie lediglich ein einziges Département untersucht und lokale Faktoren durchaus eine Rolle spielten. Trotzdem hält sie die Abhängigkeit des Präfekten von Honoratioren in den Départements nicht für einen Einzelfall. Im Gegenteil, sie geht sogar davon aus, dass sich ähnliche Strukturen auch im Rest von Frankreich wiederfanden. Ohne eine Kooperation der Notabeln war eine

³ Ebd., S. 155 f.

⁴ Tanchoux, Philippe, Les „Pouvoirs Municipaux“ de la commune entre 1800 et 1848 : un horizon chimérique, in: Revue d'histoire politique 20 (2013/2), S. 35-48, hier: S. 45.

⁵ Tudesq, André-Jean, Les Grands Notables en France (1840-1849). Étude historique d'une psychologie sociale. Paris 1964, S. 224, 235.

⁶ Le Yoncourt, Tiphaine, Le Préfet et ses Notables en Ille-et-Vilaine au XIXe siècle (1814-1914). Paris 2001, S. 48, 104, 110 f.

sinnvolle Verwaltung einzelner Départements schlicht nicht möglich. Le Yoncourt stellt daher das klassische Bild eines zentralistisch geordneten Frankreichs offen infrage.⁷ Beim Abgleich mit älterer Forschungsliteratur könnte damit die Vermutung aufkommen, dass der französische Staat Schwierigkeiten hatte, seine Autorität gegenüber Regionen abseits der Hauptstadt zu behaupten. André-Jean Tudesq betont die Rolle, die Beamte des Staates bei der Zentralisierung spielten,⁸ erwähnte aber auch politische Mächte, die sich der Zentralisierung entgegen stellten, wie die legitimistische Fraktion.⁹ Einige jüngere Studien, wie die von Livia Beatriz de Conceição, beschreiben, dass der französische Staat im neunzehnten Jahrhundert die Zentralisierung von Bereichen der Verwaltung anstrebte, dieser Prozess aber erst Stück für Stück vorstättenging.¹⁰ Angesichts dieser Beobachtungen gewinnt man den Eindruck, dass Frankreichs starke Kontrolle über die Peripherie des Landes im neunzehnten Jahrhundert noch längst nicht etabliert war.

Die vorliegende Arbeit greift die von Le Yoncourt formulierte These eines schwachen Zentralstaats in Frankreich auf und wendet sie auf die französische Infrastrukturpolitik im neunzehnten Jahrhundert an. Untersuchungsschwerpunkt ist der Bau der ersten dampfbetriebenen Eisenbahnstrecke in Frankreich, zwischen Saint-Étienne und Lyon. An den Umständen des Streckenbaus soll nachgewiesen werden, dass der Aufbau des französischen Schienennetzes im neunzehnten Jahrhundert mehr auf lokale und private Akteure und weniger auf staatliche zurückging. Raphaels These von einem starken französischen Zentralstaat soll somit infrage gestellt werden.¹¹

I.2 Der infrastrukturelle Wandel in Europa

Die nachnapoleonische Zeit sah nicht nur verwaltungstechnische Umwälzungen in Europa. In den Bereichen Kommunikation und Infrastruktur wurden in dieser Zeit nachhaltige Veränderungen auf den Weg gebracht. Die Industrielle Revolution, die in Großbritannien ihren Anfang genommen hatte, begann nun langsam, auch in anderen

⁷ Ebd., S. 519 f.

⁸ Tudesq, André-Jean, *Les Grands Notables en France (1840-1849). Étude historique d'une psychologie sociale*. Paris 1964, S. 400-402.

⁹ Ebd., S. 224.

¹⁰ Conceição, Livia Beatriz de, „L'État Instituteur“: François Guizot et son Essai sur l'histoire et sur l'état actuel de l'instruction publique en France (1816-1836), in: Page 19. *Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d'Histoire du XIXe siècle* 4-5 (2016), S. 63-74, hier: S. 63 f., 66, 68 f., 72 f.

¹¹ Raphael, S. 155 f.

Ländern Fuß zu fassen.¹² Dieser wirtschaftliche Wandel ging mit dem Aufstieg neuer Kommunikationswege und Transportmittel einher. In der jüngeren Geschichtsforschung sind diese wegweisenden technischen Veränderungen in den Fokus gerückt. Dabei spielt vor allem eine Rolle, welche Bedeutung der technische Wandel gerade auch auf politischer Ebene innehatte. Eine der aktuellsten Studien zu diesem Bereich stammt von Konrad Hauber, der sich mit dem optischen Telegrafen in Lyon und seiner Rolle in der Sicherheitspolitik auseinandersetzt. Dabei betont Hauber, dass die Kommunikation über den Telegrafen von der französischen Regierung als wichtiges Mittel zum Erhalt der öffentlichen Sicherheit betrachtet wurde, wenngleich er betont, dass das Medium noch immer störanfällig war.¹³ Eine zuverlässige Kommunikation zwischen Hauptstadt und Peripherie war der Grundstein, um eine ordentliche Zentralverwaltung zu etablieren. Wenn Anweisungen aus der Hauptstadt zu lange brauchten, um die Peripherie, die von der Hauptstadt weit entfernten Winkel des Landes, zu erreichen, dann ließ dies Raum für lokale Autoritäten, um eigenmächtig zu handeln. So erörtert Hauber, dass die Präfekten Nachrichten mit dem Telegrafen aufgrund schlechter Witterungsbedingungen nicht lesen konnten. Bis die Bestätigung der Pariser Anweisungen per Post kam, waren Präfekten somit in ihrem Handeln auf sich gestellt.¹⁴ Die Vertreter des französischen Staats hatten schnell erkannt, wie bedeutend gute Kommunikation war, um ihre Autorität in Frankreich zu wahren. Jedoch waren sie in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts noch nicht in der Lage, einen schnellen Informationsaustausch zuverlässig zu gewährleisten.¹⁵

Infrastrukturelle Diskurse und Politik waren eng miteinander verwoben. Neben Kommunikation spielte aber auch der Transport von Waren und Personen eine wichtige Rolle, um die wirtschaftlichen Interessen eines Landes zu wahren. In seiner Studie zum Telegrafen schlägt Hauber gegen Ende auch den Bogen zu einem neuen Transportmittel, das, genau wie der Telegraf, eine wichtige Rolle bei der Verbindung der Hauptstadt mit den Départements spielte: die Eisenbahn. Auch diese technische Neuerung diente dazu,

¹² Tilly, Richard, *Industrialization as an Historical Process*, Mainz 2010, in: Europäische Geschichte online (EGO), URL: <http://ieg-ego.eu/en/threads/backgrounds/industrialization/richard-h-tilly-industrialization-as-an-historical-process/?searchterm=Richard%20Tilly&set_language=en> (letzter Zugriff 26.08.2019), Absatz 8, 14.

¹³ Hauber, Konrad, *Komplott und Kommunikation. Zur Sicherheitspolitik der optischen Telegrafie, Lyon 1815-1837*, in: *Francia. Forschungen zur Westeuropäischen Geschichte* 47 (2020), S. 161-180, S. 178 f.

¹⁴ Ebd., S. 171-173.

¹⁵ Ebd., S. 179 f.

große Distanzen zu überwinden und somit einen effektiven Austausch zu ermöglichen.¹⁶ Nur konnten mit einer Bahnstrecke nicht bloß Informationen weitergeleitet, sondern auch Waren und Personen transportiert werden. Die wirtschaftlichen Vorteile lagen auf der Hand, und die kürzeren Reisewege konnten auch ein schnelleres Reagieren auf Krisen ermöglichen. Zumindest erscheinen diese Vorteile im Nachhinein offensichtlich. Zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts war der dampfbetriebene Schienenverkehr aber außerhalb Großbritanniens noch weitgehend unbekannt. Dort hatte sich gezeigt, dass sich die Erschließung neuer Transportwege und der industrielle Wandel gegenseitig bedingten. Als sich die Abbautechniken der Kohle verbesserten, konnten deutlich größere Mengen gefördert werden. Da diese auch an den Mann gebracht werden mussten, lohnten sich wiederum Investitionen in das Straßennetz und den Wassertransport.¹⁷ Aber auch die Entwicklung neuer Transportmittel wurde attraktiver. In den 1810er Jahren experimentierte man in Britannien bereits mit den ersten erfolgreichen Lokomotiven, die eine Alternative zu den pferdegezogenen Schienennetzen darstellen konnten.¹⁸ Mit dem Siegeszug der Dampfmaschine begann ein wirtschaftlicher Wandel, der das Antlitz des europäischen Kontinents auf Dauer verändern würde.

Industrialisierung war aber kein Prozess, der von heute auf morgen ein ganzes Land umspannte. In Großbritannien vollzog sich der technologische Wandel in einzelnen Regionen, die über die nötigen Rohstoffe und eine ausreichende Versorgung mit Nahrungsmitteln verfügten. Eine ähnliche Entwicklung lässt sich auch in anderen Teilen Europas beobachten, vor allem in Belgien, den Niederlanden, Westdeutschland und Nordfrankreich.¹⁹ Doch für die Entwicklung der Eisenbahn war mit Saint-Étienne und dem Département Loire eine Region am Rande des Zentralmassivs ausschlaggebend. Denn an dieser Stelle errichteten die Gebrüder Séguin eine Eisenbahnlinie, die die wachsende Industriestadt Saint-Étienne mit dem Wirtschaftszentrum Lyon verbinden sollte.²⁰ Mit der Vollendung dieses Projekts hatten sie die erste dampfbetriebene

¹⁶ Ebd., S. 180.

¹⁷ Wrigley, Edward Anthony, *Energy and the English Industrial Revolution*. Cambridge [u.a.] 2010, S. 102-104.

¹⁸ Ebd., S. 104 f.

¹⁹ Tilly, *Industrialization*, A. 11 f.

²⁰ Cotte, Michel, *Les débuts de la ligne ferroviaire de Saint-Étienne à Lyon et les événements de 1830*, in: *Revue d'histoire des chemins de fer* 26 (2003), S. 218-228, hier: S. 218.

Eisenbahnlinie auf französischem Boden eingeweiht.²¹ Michel Cotte betont in einem seiner Aufsätze, wie bedeutend regionale Initiativen bei der Entwicklung der französischen Eisenbahn waren.²² Der Frage, wie wichtig lokales Engagement beim Aufbau des französischen Schienennetzes wirklich war, soll in der vorliegenden Arbeit nachgegangen werden.

I.3 Ziel und Methodik der Arbeit

Ziel dieser Studie ist es, die Wechselbeziehungen von Politik und Infrastruktur im nachnapoleonischen Frankreich genauer zu analysieren. Am Beispiel des Baus der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn in Frankreich soll die Frage beantwortet werden, ob der Ausbau der Infrastruktur allgemein und des Schienennetzes im Besonderen durch lokale und private oder durch staatliche Akteure vorangetrieben wurde. Ausgehend von den Untersuchungen Tiphaine Le Yoncours zum Einfluss der Präfekten und Michel Cottés Bemerkungen zur Bedeutung lokaler Initiativen wird die These aufgestellt, dass vor allem die lokalen Akteure in den Départements den infrastrukturellen Wandel vorangetrieben haben.²³

Bei diesen Akteuren handelte es sich um die Notabeln der untersuchten französischen Städte und Départements. In seiner wegweisenden Studie zur französischen Elitenkultur definiert André-Jean Tudesq diejenigen Personen als „Notabeln“, die eine politische und gesellschaftliche Führungsstellung innehatten. Man erkennt diese an ihrem Wohlstand, ihrer führenden Position in der Gesellschaft und der Zugehörigkeit zu einer angesehenen und etablierten Familie.²⁴ Speziell auf diese Studie angewandt waren dies vor allem die politischen Akteure in den Stadträten und Départementsräten, sowie die wirtschaftlichen Größen, die in den Handelskammern einzelner Städte aktiv waren. In diesen Gremien sammelten sich Personen, die über das nötige Maß an Wohlstand und Beziehungen verfügten, um als politische Akteure in Frankreich von Bedeutung zu sein.²⁵ Diese Eliten wollten die wirtschaftlichen Probleme ihrer Region lösen, während sich die

²¹ Mitchell, Allan, *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry*. New York 2000, S. 4; Merley, Jean, *Naissance et développement d'une métropole industrielle (1815- Vers 1900): L'évolution économique et sociale*, in: Ders. (Hrsg.), *Histoire de Saint-Étienne*. Toulouse 1990, S. 143-180, hier: S. 145.

²² Cotte, Michel, *Définition de la voie ferrée moderne: la synthèse du Saint-Étienne-Lyon (1825-1830)*, in: *Revue d'Histoire des chemins de fer* 27 (2003), S. 7-26; hier: S. 7.

²³ Le Yoncours, S. 48, 104, 110 f., 519 f., Cotte, *Définition*, S. 7.

²⁴ Tudesq, S.10.

²⁵ Tudesq, André-Jean, *Les Grands Notables en France (1840-1849). Étude historique d'une psychologie sociale*. Paris 1964, S. 10, 88 f.

Präfekten einen Bedeutungszuwachs für die ihnen zugeteilten Départements wünschten. Der These Raphaels von einem starken Zentralstaat und einem Verlust der Gestaltungsspielräume für die Kommunen soll damit widersprochen werden.²⁶ Wenn die lokalen Verwaltungsbeamten wirklich nur Bittsteller lokaler Honoratioren waren²⁷, dann lag die eigentliche Macht im Département bei eben diesen Notabeln, die in den Präfekten allenfalls ein Sprachrohr für ihre eigenen Interessen vor dem französischen Staat sahen. In diesem Fall waren die Akteure in den Départementsräten und den Stadträten die treibende Kraft beim Bau der Eisenbahn. Die Initiativkraft für infrastrukturelle Reformen lag somit bei den Städten.²⁸

Um dieser These nachzugehen, wird der infrastrukturelle Diskurs in drei französischen Départements und ihren politischen Zentren genauer unter die Lupe genommen. Als Ausgangs- und Endpunkt der Eisenbahnstrecke spielen das Département Loire mit seiner aufstrebenden Wirtschaftsstadt Saint-Étienne sowie das Département Rhône mit seiner Hauptstadt Lyon eine Rolle. Zusätzlich wird das nördlich von Rhône gelegene Département Saône-et-Loire mit seiner Hauptstadt Mâcon in die Beobachtungen miteinbezogen. Anhand der infrastrukturellen Diskurse im eher ländlichen Saône-et-Loire soll festgestellt werden, welche Strahlkraft das Eisenbahnprojekt hatte, und wie lang es dauerte, bis die lokalen Akteure aus Wirtschaft und Politik den Nutzen des neuen Transportmittels anerkannten. Die Notabeln von Saône-et-Loire pflegten intensive Geschäftsbeziehungen nach Lyon und konnten sich somit von der Entwicklung des Bauprojekts der Eisenbahn überzeugen.²⁹ Man kann somit davon ausgehen, dass sie zu den ersten Eliten außerhalb von Loire und Rhône gehörten, die auf den möglichen Nutzen des neuen Projekts aufmerksam wurden. Da das Département im neunzehnten Jahrhundert zusätzlich mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte³⁰, waren sie an einer infrastrukturellen Neuerung, die Profit versprach, sicherlich interessiert. Somit geben die Diskurse und Entscheidungen der Eliten von Saône-et-Loire einen besonderen Einblick darin, welche Hoffnungen Honoratioren des 19. Jahrhunderts in das

²⁶ Raphael, S. 155 f.

²⁷ Le Yoncourt, S.48, 104, 110 f.

²⁸ Cotte, Définition, S. 7.

²⁹ Lévêque, Pierre, La Bourgogne de Lamartine à nos jours. Dijon 2006, S. 132 f.

³⁰ Lévêque, Pierre, Au temps de Lamartine, in: Goujon, Pierre, Histoire de Mâcon. Toulouse 2000, S. 155-196, hier: S. 168, 186.

Eisenbahnprojekt setzten, und ob sie das Verkehrsmittel als eine Möglichkeit sahen, ihre eigenen Probleme zu lösen.

Der Untersuchungszeitraum umfasst die Periode vom Beginn der Zweiten Restauration nach dem Ende der Herrschaft der Hundert Tage bis zum Ende der Julimonarchie im Jahr 1848.³¹ Der Grund für die Untersuchung dieses Zeitraums ist es, den Bau der Bahn zwischen 1826 und 1833 in einen verständlichen Kontext zu setzen.³² Es soll erläutert werden, welche infrastrukturellen Voraussetzungen in den untersuchten Départements nach der napoleonischen Ära vorhanden waren und welche Änderungen auf den Weg gebracht wurden. Für die Zeit nach der Vollendung der Strecke muss außerdem geklärt werden, wie die Rezeption des Transportmittels ausfiel. Der Diskurs zur Infrastruktur in der Julimonarchie wird Aufschluss darüber geben, ob die Honoratioren der Départements das wirtschaftliche Potenzial der Eisenbahn direkt anerkannten, oder ob sie der neuen Technologie mit Skepsis begegneten.

Um den Umgang mit dem Eisenbahnbau näher zu untersuchen, wird vor allem auf Methoden der Diskursanalyse zurückgegriffen. Das bedeutet, die vorliegende Arbeit nutzt als Quellen vor allem die Protokolle politischer Gremien, wie den Stadt- und Départementsräten, aber auch Protokolle der Handelskammern von Lyon und Saint-Étienne, sowie Briefe der politischen Akteure; der Briefverkehr der Präfekten spielt hier eine besondere Rolle. Diese Quellen haben den Vorteil, dass darin oft konkrete Maßnahmen besprochen wurden, mit denen infrastrukturelle Probleme gelöst werden sollten. Die Perspektive unterschiedlicher Akteure ist dabei besonders wichtig.

Stadt- und Départementsräte vertraten die Interessen der Notabeln vor Ort an der Peripherie.³³ Die Bestimmung der Mitglieder in beiden Gremien wurde als Folge der Julirevolution von 1830 stark verändert. Während der Restauration wurden die Mitglieder des Stadtrates (*Conseil Municipal*) noch durch den König ernannt.³⁴ Hierbei dürfte es sich allerdings um eine Formalie gehandelt haben, da der König von Frankreich

³¹ Tort, Olivier, La magistrature française face aux deux Restaurations (1814-1815), in: Revue d'histoire du XIXe siècle 49 (2014), S. 93-107, hier: S. 100-102; Caruso, Amerigo, In medio stat virtus? The Rise of Political Moderation in Mid-Nineteenth-Century Europe, (1830-1870), in: Ido de Haan/Matthijs Lok, The Politics of Moderation in Modern European History. Basingstoke 2019, S. 109-127, hier: S. 115.

³² Cotte, Définition, S. 9, 21.

³³ Tudesq, S. 321.

³⁴ Prévosto, Jacques, Livre IV, Chapitre III, in: Bayard, Françoise/Cayez, Pierre (1990): Histoire de Lyon des origines à nos jours, Bd.2: du XVIe siècle à nos jours, Le Coteau. (Prévosto, Jacques, Livre IV, Chapitre III, 710-734), S. 710-734, hier: S. 714.

nicht den Überblick über geeignete Stadträte in allen größeren Städten haben konnte. Eine Empfehlung durch den Präfekten oder vertraute Eliten vor Ort ging der Auswahl mit Sicherheit voran. Dieser Prozess wurde mit der Julimonarchie für die Bürgermeister formalisiert. Die Bürgermeister der *Chefs-Lieux*, der Kreishauptstädte von Départements, sowie von Städten mit mehr als 3000 Einwohnern wurden fortan nach Vorschlag des Präfekten vom König gewählt und verpflichtend in den Stadtrat aufgenommen.³⁵ Dessen Bestimmung oblag aber nach der Julirevolution nicht länger dem Monarchen. Stattdessen wurden die Mitglieder künftig von einem Wählerkorps bestimmt, das umso größer war, je weniger Einwohner eine Stadt hatte.³⁶ Auf städtischer Ebene herrschte ein Zensuswahlrecht, bei dem der Mindeststeuersatz, um wählen zu dürfen, von Stadt zu Stadt verschieden war. In kleineren Städten konnte er zwischen 10 und 15 Francs liegen, weshalb der Prozentsatz der Wahlberechtigten dort größer sein konnte. Angehörige bestimmter Berufsgruppen mit ausreichendem Bildungsabschluss durften mitunter aber auch an den Wahlen teilnehmen, ohne den Mindestzensus zu erreichen.³⁷ Ein Beispiel dafür fand sich in Mâcon, wo Juristen, ehemalige Soldaten und Kommandanten der Nationalgarde ebenfalls an der Bürgermeisterwahl teilnehmen durften.³⁸ Trotz der Ausweitung des Wahlsystems konnte nur ein relativ geringer Prozentsatz der Franzosen an den Stadtratswahlen teilnehmen. Während der Julimonarchie konnten im ganzen Land etwa 8,1 % der Bürger den nötigen Zensus oder die nötigen Kompetenzen aufbringen.³⁹

Eine ähnliche Veränderung in der Zusammensetzung ergab sich in der Julimonarchie für das Gremium, das einzelnen Départements vorstand, den *Conseil Général* (im Folgenden auch „Generalrat“ oder „Départementsrat“ genannt). Die Institution wurde unter der Herrschaft Napoleons im Jahr 1800 eingeführt und bestand zunächst aus 24 Mitgliedern, deren Bestimmung bei der französischen Regierung lag. Sie tagte einmal pro Jahr für fünfzehn Tage und war vor allem für finanzielle Beschlüsse zuständig. Generell oblag es den Mitgliedern des Rats, die Bedürfnisse ihres Départements dem Innenminister und der Regierung mitzuteilen. Alle fünf Jahre wurde ein Drittel der Ratsmitglieder neu

³⁵ Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 98, 321.

³⁶ Ebd., S. 321.

³⁷ Ebd., Broglie, Gabriel de, *La monarchie de Juillet 1830-1848*. Paris 2011, S. 128.

³⁸ Archives Municipales de Mâcon, Sous série 1 K Boîte 382 Listes électorales 1831-1839, Liste des Électeurs 17.06.1831.

³⁹ Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 98.

gewählt.⁴⁰ Eine Reform des Gremiums erfolgte erst im Jahr 1833. Die Zahl der Mitglieder entsprach nun der Anzahl von Kantonen in einem Département, überstieg die Größe von 30 aber nie. Mit Beginn der Julimonarchie blieb es nun den Bürgern überlassen, die Mitglieder des *Conseil Général* zu bestimmen. In jedem der Kantone bestand das Wahlgremium aus zur Wahl der *Chambre des Députés* berechtigten Bürgern. Fanden sich davon aber weniger als 50, wurde das Gremium mit den wohlhabendsten Bürgern vor Ort aufgestockt.⁴¹ Die Ratsmitglieder wurden fortan für neun Jahre gewählt und alle drei Jahre um ein Drittel erneuert. Ihr Zuständigkeitsbereich umfasste die außerordentlichen Ausgaben und die Besitztümer des Départements.⁴² Die Zusammenkunft des Generalrats geschah auf Befehl des Königs, der auch Zeitpunkt und Dauer ihres Treffens bestimmte.⁴³ Die Mitglieder des Generalrats wählten außerdem ihren eigenen Präsidenten, der sein Amt zehn Mal im Jahr ausübte. Dieser nutzte seine Position, um die Interessen seines Départements vor den Ministerien zu vertreten.⁴⁴ So wie die genannten Räte die Belange ihrer Stadt oder ihres Départements vertraten, wahrten die Eliten in Handelskammern direkt ihre wirtschaftlichen Interessen, die von den politischen nicht zu trennen waren. Offiziell bestimmten der Bürgermeister der Stadt und der Präfekt des Départements, wer die Mitglieder einer Handelskammer wählen durfte.⁴⁵ Als Treffpunkte der „Classe Patronale“⁴⁶ waren hier vor allem die einkommensstärksten Einwohner einer Stadt vertreten. Da ein hoher Steuersatz aber eine Grundvoraussetzung war, um am politischen Leben teilhaben zu können,⁴⁷ gibt es hier kaum einen Unterschied zu den Honoratioren in Stadt- und Départementsrat. Tatsächlich waren viele Mitglieder der Handelskammer auch in politischen Gremien tätig.⁴⁸ Wirtschaft und Politik lassen sich bei einer Studie zu den Eliten nicht trennen. Im Kaiserreich hatte es 22 solcher Handelskammern in französischen Städten gegeben, während der Restauration kamen 13 dazu.⁴⁹ Die offizielle Aufgabe der Handelskammern

⁴⁰ Lex/Siraud, *Le Conseil et les Conseillers Généraux de Saône-et-Loire (1789-1889)*. Mâcon 1889, S. 2.

⁴¹ Ebd., S. 15.

⁴² Ebd., S. 18 f.

⁴³ Ebd., S. 16.

⁴⁴ Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 321.

⁴⁵ Ponteil, Félix, *Les Institutions de la France de 1814 à 1870*. Paris 1966, S. 78.

⁴⁶ Ebd.

⁴⁷ Jardin, André/Tudesq, André-Jean, *La France des notables. 1. L'évolution générale 1815-1848*. Paris 1973, S. 20; Broglie, Gabriel de, *La monarchie de Juillet 1830-1848*. Paris 2011, S. 127.

⁴⁸ Siehe Anhang: Départementsrat Rhône, Stadt- und Handelskammer Lyon.

⁴⁹ Ponteil, S. 78.

war es, bei der lokalen Regelung des Handels und der Veränderung von Handelsgesetzen Rat zu geben. Zu diesem Zweck konnten sie auch Petitionen an die Abgeordnetenkammer schicken.⁵⁰ Aufgrund der enormen Finanzkraft der Mitglieder der Handelskammer waren sie mehr als bloß Ratgeber: Sie prägten das politische Leben in ihrer Stadt maßgeblich mit. Daher sind gerade ihre Gedanken zum Bauprojekt der Eisenbahn von großem Interesse für diese Arbeit. Dabei wird vor allem die Handelskammer der mächtigen Industriestadt Lyon eine Rolle spielen. In Saint-Étienne wurde erst 1833 eine derartige Institution gegründet, jedoch gab es mit der *Chambre Consultative des Arts et Manufactures* eine Vorgängereinstitution.⁵¹ Bei letzterer ließ die Quellenlage die Anfertigung einer eigenen Mitgliederliste für diese Arbeit nicht zu. In Mâcon wurde eine Handelskammer erst 1871 ins Leben gerufen, deutlich nach dem festgelegten Forschungszeitraum.⁵²

Während Stadt- und Départementsräte die Position der Notabeln vor Ort vertraten, können durch den Briefverkehr der Präfekten Rückschlüsse auf die Ziele der französischen Zentralregierung gezogen werden. Diese staatlichen Beamten, bei denen es sich vor allem um studierte Juristen handelte, hatten sich seit der Einführung ihrer Stelle zunehmend professionalisiert.⁵³ Unter der napoleonischen Herrschaft war das Amt des Präfekten eingeführt worden, der die staatliche Autorität über die Départements garantieren sollte.⁵⁴ Mit in Paris ausgebildeten Juristen an der Spitze der Départements versuchte die französische Regierung, die Zentralisierung ihres Landes voranzutreiben.⁵⁵ In der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts wurde die Ausbildung der Präfekten standardisiert. Auf eine Anstellung als Attaché im Innenministerium oder als Sekretär im Präfekturbüro folgte in der Regel eine verpflichtende Stelle als Sous-Präfekt, der als Verwalter eines Arrondissements eine

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Rojas, Luc, *L'industrie stéphanoise : De l'espionnage industriel à la veille technologique 1700-1900*. Paris 2009, S. 88-90.

⁵² Métrot, Franck / Prost, Pierre, *Mâcon en 100 dates*. Monts 2013, S. 80.

⁵³ Jourdan, Jean-Paul, „Professionalisation“ et fonction publique : le cas de l'administration préfectorale au XIXe siècle, in: Pierre Guillaume (Hrsg.), *La professionnalisation des classes moyennes*. Talence 1996, S. 71-85, hier: S. 72.

⁵⁴ Martishang, François-Xavier, *Construction professionnelle et interactions sociales : le cas des préfets et des sous-préfets lorrains au XIXe siècle (1800-1870)*, in: Page 19. Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d'Histoire du XIXe siècle 7 (2018), Doctoriales 2017. Faire Profession. Les Sources médiatiques. S. 13-23, hier: S. 13.

⁵⁵ Tudesq, S. 400.

Verwaltungsebene unterhalb der Präfekten agierte. In dieser Position sammelten die Angestellten erste praktische Erfahrungen.⁵⁶ Die Sous-Präfektur übernahm ein Beamter meistens im Arrondissement seiner Herkunft, während Präfekten in der Regel in einem Département arbeiteten, aus dem sie nicht ursprünglich kamen.⁵⁷ Theoretisch herrschte eine klare Hierarchie in den Départements vor, an deren Spitze der Präfekt stand.⁵⁸ Der Einfluss örtlicher Eliten auf das Amt des Sous-Präfekten unterlief dieses System jedoch.⁵⁹ In späteren Kapiteln werden die Grenzen näher erläutert, die der Autorität der Präfekten gesetzt waren.

Die Briefe der Präfekten sind für die Studie besonders wichtig, da den Vertretern der Zentralregierung die Aufgabe zukam, die politische Lage vor Ort genau einzuschätzen.⁶⁰ Aus ihren Analysen lassen sich daher Rückschlüsse sowohl auf die Ziele der französischen Regierung als auch auf die Interessen lokaler Autoritäten schließen. Die Wahrnehmung letzterer kann allerdings sehr subjektiv ausfallen, immerhin arbeiteten die Präfekten meistens in anderen Départements als denen ihrer Herkunft, waren somit an ihrem Arbeitsplatz Fremde.⁶¹ Zudem schrieben sie ihre Berichte an hierarchisch Höhergestellte, weshalb sie Probleme in ihrem Département kaum direkt ansprachen.⁶² Um die Aussagen der Präfekten in einen verständlichen Kontext zu setzen und zu diskutieren, soll der eigentliche Diskurs der Notabeln in den Stadt- und Départementsräten ebenfalls eine gewichtige Rolle spielen.

Der französische Philosoph Michel Foucault betrachtet Diskurs in seinen Studien als eine identitätsstiftende Praktik. Wer bestimmten politischen, philosophischen oder religiösen Gruppierungen angehört, bindet sich an gewisse Aussagetypen. Diese Praktik schränkt zwar die Diskursmöglichkeiten als Ganzes ein, schafft aber ein Gemeinschaftsgefühl unter Anhängern gleicher gesellschaftlicher Strömungen.⁶³ Ausgehend davon kann man die Stadt- und Départementsräte als Ort der

⁵⁶ Jourdan, S. 73.

⁵⁷ Ebd., S. 76.

⁵⁸ Tanchoux, Pouvoirs Municipaux, S. 45.

⁵⁹ Jourdan, S. 76 f.

⁶⁰ Karila-Cohen, Pierre, *L'État des esprits. L'invention de l'enquête politique en France (1814-1848)*, Rennes 2008, S. 12-14.

⁶¹ Jourdan, S. 76.

⁶² Karila-Cohen, Pierre, *Les préfets ne sont pas des collègues. Retour sur une enquête*, in: *Genèses*, 79 (2010), S. 116-134, hier: S. 121 f.

⁶³ Foucault, Michel, *Die Ordnung des Diskurses*. Mit einem Essay von Ralf Konersmann. Frankfurt am Main 1993, hier: S. 28 f.

Identitätsstiftung unter lokalen Notabeln betrachten. Ihre konkreten Beschlüsse, in unserem Fall diejenigen zum Thema Infrastruktur, sind das Ergebnis eines Diskurses in den Räten, der die Position der politischen Gremien als Ganzes herausstellt. Diese Darstellung dient vor allem dem Zweck, den Konflikt zwischen den lokalen Honoratioren und dem französischen Zentralstaat darzustellen. Fraktionsbildungen innerhalb der Gremien, die mit Sicherheit stattgefunden haben, werden dabei hintenangestellt. Über familiäre und wirtschaftliche Verflechtungen der Notabeln, die bei einer Fraktionsbildung entscheidend gewesen wären, geben die konsultierten Quellen nicht genügend Aufschluss. In den Protokollen der Räte werden zudem nur selten die Meinungsäußerungen einzelner Mitglieder erfasst, was die Rekonstruktion von Fraktionen erschwert.

Der Grund für das Fehlen einer tieferen Netzwerkanalyse ist ein Mangel an Primärquellen in den besuchten Archiven sowie die zum Teil begrenzten Informationen, die aus den vorhandenen gewonnen werden können. Bei dem Versuch, eine Netzwerkanalyse zu erstellen, wurden in diesem Projekt die Zivilstandsregister der Städte analysiert, die online zur Verfügung stehen, sowie Akten der Ehrenlegion und Nachschlagewerke wie der *Almanach royal et National*.⁶⁴ Ziel war es, die Zusammensetzung der Stadt- und Départementsräte zwischen 1815 und 1848 zu untersuchen und deren Rolle in Politik und Gesellschaft zu analysieren. Dabei spielten vor allem ihre Berufszugehörigkeit und ihre familiären und geschäftlichen Beziehungen eine Rolle. Ähnliche Listen wurden für die Präfekten der Départements sowie die Bürgermeister der untersuchten Städte angefertigt. Für eine tiefgreifende Netzwerkanalyse waren die erhaltenen Informationen aber zu spärlich. Informationen über die Vernetzung der Notabeln untereinander waren nicht ausreichend, um Beziehungsgeflechte innerhalb der Städte und zu den Eliten anderer Départements nachzuweisen. Angaben zum Vermögen der einzelnen Personen fanden sich ebenfalls nur vereinzelt. Eine Analyse der Primärquellen sowie der Reihe *Grands Notables du Premier Empire* konnte bei einzelnen Akteuren Aufschluss geben,⁶⁵ aber nicht bei einer genügend großen Zahl von ihnen, um den Einfluss des Vermögens auf die politische

⁶⁴ Eine genaue Auflistung der Quellen und Sekundärliteratur für die Netzwerkanalyse findet sich im Anhang.

⁶⁵ Kilbourne, L. J./Vitte, Marcel, *Grands Notables du Premier Empire*, Bd. 16: Loire. Saône-et-Loire, Paris 1987; Rey, Jean-Philippe, *Grands Notables du Premier Empire*, Bd. 30: Rhône, Paris 2011.

Handlungskraft im Detail zu erörtern. Für Saint-Étienne und das Département Loire ist die Quellenlage zudem besonders lückenhaft. In den Stadtarchiven fanden sich nur vereinzelte Karteikarten zu den einzelnen Stadtratsmitgliedern, die zudem nicht für alle bekannten Mitglieder vorhanden waren.⁶⁶ Listen zu den Départementsräten ließen sich auch im *Archive départementale de la Loire* nicht finden. Die gefundenen Informationen zum Generalrat von Loire waren daher derart spärlich, dass sie für eine Analyse nicht zu gebrauchen waren. Deshalb wird der Départementsrat von Loire in der Arbeit nicht miteinbezogen.

Allerdings liefern die Listen einige andere bedeutsame Informationen, die eine Ergänzung zur Diskursanalyse darstellen können. So ließ sich für die meisten Honoratioren die Dauer ermitteln, in denen sie in den politischen Gremien saßen. Gerade für die Präfekten ist das eine überaus wichtige Information. Stellt man die Amtszeiten der Präfekten im Forschungszeitraum einander gegenüber, lässt sich erkennen, welche staatlichen Beamten ihre Stellung besonders lange innehatten. Dies gibt zumindest einen Hinweis darauf, wie gut ihre Zusammenarbeit mit den Notabeln ihres Départements verlief. Tiphaine Le Yoncourt weist darauf hin, dass lokale Eliten einen großen Einfluss auf den Verlauf einer Präfektenkarriere hatten.⁶⁷ Wenn Präfekten eine überdurchschnittlich lange Amtszeit hatten, konnte das auf ein gutes Verhältnis zu den Honoratioren des Départements hinweisen. Eine kurze Amtszeit wiederum konnte von einem angespannten Verhältnis zeugen. Natürlich handelt es sich dabei nur um Hypothesen, die Karriere eines Präfekten konnte von vielen Faktoren beeinflusst werden. Ein Abgleich mit den Quellen ermöglicht es allerdings, die formulierten Vermutungen zu überprüfen. Daher werden die besprochenen Präfekten und ihr Verhalten stets in einen historischen und lokalen Kontext gesetzt, um Hinweise auf den Grund für den Verlauf ihrer Karriere zu erhalten. An gegebenen Stellen wird die Arbeit mit Schaubildern ergänzt, die die Amtsdauer der Präfekten eines Départements aufzeigen.

Für die meisten Gremien ließ sich außerdem ermitteln, welche Berufe die Mitglieder ausübten. Die Ergebnisse werden an relevanten Stellen in der Arbeit in Kreisdiagrammen dargestellt. Einzelne Berufsgruppen werden dabei in Unterkategorien

⁶⁶ Archives Municipales de Saint-Étienne, Instruments de Recherche, „Fichier des élus“.

⁶⁷ Le Yoncourt, S. 104, 110 f.

zusammengefasst: Grundbesitzer (Grundbesitzer, Rentiers, etc.), Kaufleute (Kaufleute, Händler, Kommissionäre, Bankiers, Makler, etc.), Staatsbeamte (Staatsräte, *Receveur Général*, Staatsanwälte, etc.), Industrielle (Unternehmer, Fabrikanten, Färber, etc.), Freiberufler (Architekten, Ärzte, Lehrer, Notare, Anwälte etc.) und Militärangehörige (z.B. Offiziere). Mit den Kreisdiagrammen soll gegebenenfalls die Zusammensetzung der Gremien analysiert und Forschungsmeinungen zu denselben diskutiert werden. Jedoch sind die Ergebnisse dieser Analyse mit Vorsicht zu betrachten, denn viele der Notabeln übten mehrere Berufe aus. In den Kreisdiagrammen werden daher einige Personen doppelt gezählt. Außerdem liegen nicht für alle Ratsmitglieder die ausgeübten Berufe vor, weshalb die Ergebnisse lückenhaft bleiben. Die Betrachtung der Berufe in den Räten ergänzt somit die Diskursanalyse und eröffnet eine weitere Perspektive auf die Interessen der politischen Akteure im frühen neunzehnten Jahrhundert.

Bei der Diskussion um Einflussnahme staatlicher und lokaler Politiker auf den Bau der Eisenbahn darf die Firma nicht außer Acht gelassen werden, die das Projekt auf den Weg brachte. Daher werden in der Arbeit auch einige Dokumente näher analysiert, die sich mit dem Bau der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon durch die Gebrüder Séguin befassen. Neben Diskussionen innerhalb der Stadträte von Lyon und Saint-Étienne zählen dazu einige Dokumente, die über den finanziellen und rechtlichen Stand der Firma Séguin Auskunft geben. Auf diese Weise kann erörtert werden, woher die Firma ihre finanziellen Mittel bezog und wer in die Firma investiert hat. Gerade wenn sich herausstellt, dass örtliche Eliten der Départements Loire und Rhône die Firma unterstützten, würde das davon zeugen, dass sie das wirtschaftliche Potenzial der Eisenbahn bereits anerkannten. Über ihre finanzielle Lage hat die *Compagnie du Chemin de Fer* selbst Buch geführt und sie unter anderem 1828 im *Etat de Situation de la Compagnie du Chemin de Fer* beschrieben.⁶⁸ Dieses Dokument aus der frühen Zeit des Streckenbaus gibt einigen Aufschluss über die wirtschaftlichen Mittel der Firma und darüber, ob die Eliten der Gesellschaft Vertrauen in sie setzten. Neben dem rein wirtschaftlichen Aspekt soll aber auch der rechtliche Rahmen näher ins Auge gefasst werden, unter dem die Gebrüder Séguin die Strecke von Saint-Étienne nach Lyon aufbauten. Als Marc Séguin und seine Firma 1826 den Auftrag übernahmen, die erste

⁶⁸ Etat de situation de la compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, au 31 Mars 1828. Lyon 1828.

dampfbetriebene Eisenbahnstrecke in Frankreich zu errichten, unterzeichneten sie diesbezüglich einen Vertrag mit dem *Corps des Ponts-et-Chaussées*, der für die Infrastruktur zuständigen Behörde in Frankreich. Dieser Vertrag, das *Cahier des Charges*, legte genau fest, unter welchen Auflagen die Firma arbeitete.⁶⁹ Ein Blick in dieses Dokument wird entscheidende Erkenntnisse darüber liefern, wie stark die staatliche Autorität über den Aufbau der Eisenbahnstrecke wirklich war. Zu diesem Zweck wird auch ein wichtiger Gesetzestext aus dem Jahr 1842 untersucht, in dem Beschlüsse zum Aufbau des Eisenbahnnetzes in Frankreich getroffen wurden.⁷⁰ Aus den Beschlüssen des Parlaments lässt sich herauslesen, welche Taktik der französische Staat bei der Etablierung eines Schienennetzes verfolgte und wie viel Einfluss er tatsächlich darauf hatte.

Der Hauptteil der Arbeit ist in vier Abschnitte untergliedert. Das folgende zweite Kapitel liefert eine Einführung in die historische Ausgangslage in Frankreich nach dem Ende der napoleonischen Kriege. Es liefert einen Überblick über die politischen und gesellschaftlichen Umbrüche, die Frankreich in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts prägten. Dazu werden die infrastrukturellen und industriellen Neuerungen diskutiert, die zu Beginn des Jahrhunderts in Europa Fuß fassten und sich zunehmend auch Frankreich prägten. Das dritte Kapitel liefert einen Überblick über die infrastrukturelle Ausgangslage in den drei untersuchten Städten, Lyon, Saint-Étienne und Mâcon. Es soll erörtert werden, mit welchen Voraussetzungen die drei Städte in das neunzehnte Jahrhundert starteten, und mit welchen Herausforderungen sie sich konfrontiert sahen, bei denen ein technologischer und struktureller Wandel Abhilfe schaffen konnte.

Das vierte Kapitel befasst sich mit der Errichtung der Eisenbahnstrecke von Saint-Étienne nach Lyon durch die Gebrüder Séguin. Eine besondere Rolle spielt hier ihre Kommunikation mit den wirtschaftlichen und politischen Eliten der beiden Städte, sowie die vertraglichen Auflagen, zu denen die staatlichen Behörden sie verpflichtet hatten.

⁶⁹ Cahier des Charges vom 04.02.1826, in: Statuts de la société du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, par Givors et Rive-de-Gier. Cahier des Charges et Ordonnances du Roi, Arbitrages de 1830, 1831 et 1838, et Transaction de 1842. Paris 1847, S. 1-6.

⁷⁰ Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, online verfügbar über:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0CCE0F56C5CB8037A43A603BD69572A7.tplgfr31s_3?cidTexte=LEGITEXT000006074967&dateTexte=18420611> (zuletzt eingesehen: 17.08.2020).

Im fünften Kapitel werden die Reaktionen der städtischen Notabeln auf die Fertigstellung der Eisenbahn analysiert um festzustellen, wie das neue Transportmittel von politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern vor Ort aufgenommen wurde. Eine Rolle spielen hier ihre Reaktionen und die konkreten Maßnahmen, die von örtlichen Notabeln und staatlichen Akteuren zum weiteren Ausbau der Bahn getroffen wurden. Die Untersuchung dieser Infrastrukturpolitik bildet schließlich die Grundlage für das Fazit, in dem eruiert wird, ob der Ausbau der Eisenbahn auf staatliche oder private und lokale Initiative zurückging.

II. Historische Einführung

II.1 Die Neuordnung Frankreichs nach Napoleon

Die Niederlage Napoleons und die Zerschlagung des Ersten Kaiserreichs werden oft als das Ende einer Ära wahrgenommen. Dabei hatten die Umwälzungen in Europa gerade erst begonnen. Unter der Herrschaft Napoleons hatten weite Teile des Kontinents erstmals die Vorzüge einer Verfassung mit Gewaltenteilung genossen. Die vielen Revolutionen die im „langen neunzehnten Jahrhundert“ folgten, zeigten klar auf, dass die Europäer nicht mehr auf diese Errungenschaften verzichten wollten, am allerwenigsten die Franzosen selbst.⁷¹ In diesem Sinne ist die Bezeichnung „Restauration“ eher irreführend. In der französischen Geschichtsschreibung wird so die Zeit zwischen dem Ende der napoleonischen Ära und der Julirevolution im Jahr 1830 bezeichnet. Im Begriff schwingt die Annahme mit, dass die politischen Verhältnisse des *Ancien Régime* wiederhergestellt worden seien. Volker Sellin stellt sogar die These auf, dass das Prinzip des Gottesgnadentums, einer durch den christlichen Gott legitimierten königlichen Herrschaft, sich in dieser Zeit konsolidiert hätte, indem es Aspekte einer Verfassung behalten hätte. Eine fragwürdige Schlussfolgerung, wenn man bedenkt, dass nur fünfzehn Jahre nach der Wiedereinsetzung der Bourbonen erneut eine Revolution in Frankreich stattfand.⁷²

Sellin argumentiert damit, dass Ludwig XVIII. der ihm 1814 angebotenen konstitutionellen Monarchie seinen eigenen Stempel aufdrücken wollte. Schließlich ließ er die Verfassung überarbeiten, die ihm der französische Senat unter Anweisung Talleyrands redigiert hatte. So sollte aus der „Verfassung“ eine „Charte Constitutionnelle“ werden: eine Namensänderung die ausdrücken sollte, dass die neue Verfassung nur auf Gnaden der französischen Krone existierte.⁷³ Hierbei handelte es sich aber höchstens oberflächlich um eine Machtdemonstration des Königs. Denn wenn die neue Verfassung tatsächlich nur auf die Gnade des Königs zurückgegangen wäre, hätte er diese deutlich umfangreicher modifizieren können. Stattdessen behielt er die ihm vorgesetzten Artikel im Wesentlichen bei. Er wusste, dass eine Herrschaft ohne

⁷¹ Späth, Jens, Revolution in Europa 1820-1823. Verfassung und Verfassungskultur in den Königreichen Spanien, beider Sizilien und Sardinien-Piemont. Köln 2012, S. 100, 103 f., 453 f.

⁷² Sellin, Volker, La Charte constitutionnelle et les restaurations du dix-neuvième siècle, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis, Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830). Rennes 2015, S. 21-26, hier: S. 26.

⁷³ Sellin, Volker, Das Jahrhundert der Restaurationen. 1814-1906. München 2014, S. 15, 29-31, 33.

konstitutionelle Basis nicht mehr möglich war. Dass Ludwig dem Wunsch des französischen Volkes nach einer liberalen Verfassung nachgab, zeigt, dass er sich nicht mehr allein auf die Idee einer gottgegebenen Herrschaft berufen konnte. Schließlich akzeptierte er eine konstitutionelle Monarchie, in der viele Errungenschaften der Revolutionszeit beibehalten wurden. Über den Verlust der Souveränität des Monarchen konnte auch eine Umbenennung der Verfassung in „Charte Constitutionnelle“ nicht hinwegtäuschen.⁷⁴

Sellins Schlussfolgerung, eine Herrschaft von Gottes Gnaden hätte sich stabilisiert, ist somit nach seinen eigenen Schilderungen widersprüchlich. Auch wenn Ludwig es nur widerwillig akzeptierte, war es fortan der Wille der Nation, auf dem ein Staat aufbaute. Das bedeutete, dass die Bürger, die politisch mündig und an den Staatsgeschäften beteiligt waren, die Ausrichtung des Staates mitbestimmen konnten. Sellin teilt diese Einschätzung, obwohl er auf einer Fortsetzung des Gottesgnadentums besteht. Auch er erkennt, dass die Restauration keine Rückkehr zum *Ancien Régime* war. Der Zeitgeist hatte sich selbst bei konservativen Eliten gegen die überalterten Strukturen gewandt, die das vorrevolutionäre Europa letztlich zu Fall gebracht hatten. Royalistische Notabeln gerieten daher in Zugzwang, die Rechtmäßigkeit der erneuten Herrschaft der Bourbonen zu begründen. Zeitgenössische Monarchisten rechtfertigten die Königswürde fortan eher durch königliche Tugenden oder den Willen des französischen Volkes. Andere verwiesen auf die Schrecken der Jakobinerherrschaft, um die „gemäßigte Freiheit“ einer konstitutionellen Monarchie zu rechtfertigen. Eine Wiederherstellung der alten Verhältnisse war die Restauration somit höchstens im Schein. Die Betonung der Figur des Königs diente lediglich dazu, von den Zugeständnissen abzulenken, die die Monarchie zugunsten der revolutionären Errungenschaften machte.⁷⁵

Möglicherweise wollten die Monarchisten sich auch selbst Mut zusprechen, denn die Herrschaft Ludwigs XVIII. war mit dem Ende des Krieges längst nicht gesichert. Zu Beginn

⁷⁴ Ebd., S. 24 f., 29-31, 33.; Sellin, *La Charte*, S. 22 f., 26.

⁷⁵ Ebd., S. 21 f., 26.; Sellin, *Jahrhundert*, S. 29.; Legoy, Corinne, *Comment justifier la Restauration après la tourmente révolutionnaire? Affres et voies d'une redéfinition de la notion de légitimité*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne*. Rennes 2015, S. 157-167, hier: S. 158-160.; Tort, Olivier, *Le mythe du retour à l'Ancien Régime sous la Restauration*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830)*. Rennes 2015, S. 243-254, hier: S. 247.

des 19. Jahrhunderts wusste man nirgends so gut wie in Frankreich, wie instabil eine Regierung sein konnte. Gerüchte über einen Umsturz der Bourbonen machten im Sommer 1814 die Runde. Die Rückkehr Napoleons in der Herrschaft der Hundert Tage bestätigte diesen Verdacht letztendlich. Selbst nach seiner endgültigen Niederlage bei Waterloo hielt man eine Rückkehr des einstigen Kaisers noch für möglich. Der Streit um die Bedeutung der Regentschaft Napoleons sollte noch lange Zeit für politische Auseinandersetzungen in Frankreich sorgen.⁷⁶

Entgegen dem Willen der Bourbonen war die Erinnerung an die Revolution noch sehr wach. Dabei lag Ludwig XVIII. zunächst viel daran, Napoleon und die Republik in Vergessenheit geraten zu lassen. Eine allzu aggressive antirevolutionäre Rhetorik vermied er dabei allerdings. Die von ihm als Interregnum dargestellte Zeit von Republik und Kaiserreich wurde, wenn überhaupt, in versöhnlichem Kontext erwähnt. Ein Kompromiss, für den er sowohl von Republikanern als auch von Ultraroyalisten Kritik erntete.⁷⁷

So sehr es sich einige Anhänger der alten Ordnung auch wünschten, die Zeit ließ sich nicht mehr zurückdrehen. Die Beteiligung auch bürgerlicher Eliten an der Regierung war durch Wahlen fest im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Die Frage, wer gewählt werden sollte und wie, spaltete zwar immer noch weite Teile der Bevölkerung, die großen Gewinner der Revolution fanden sich aber eindeutig im Großbürgertum von Handel und Industrie. Aus Republik und Kaiserreich war eine Meritokratie hervorgegangen, eine staatlich legitimierte Herrschaft der wohlhabendsten Einwohner.⁷⁸

Die Einkünfte aus dem Grundbesitz bildeten die Grundlage des Zensuswahlrechts, das in der Chartre von 1814 festgelegt wurde. Damit ein Einwohner Frankreichs sich zur Wahl für das Unterhaus, die *Assemblée Nationale*, stellen konnte, musste er einen jährlichen Grundsteuersatz von mindestens 1000 Francs nachweisen können. Für die eigentliche Wahlbeteiligung fiel der Zensus mit 300 Francs deutlich geringer aus. Dennoch bevorzugte das am Grundbesitz orientierte Wahlsystem die begütertsten Einwohner des

⁷⁶ Ploux, François, Rumeurs et expériences collectives de la discontinuité temporelle, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 21-35, hier : S. 24-26, 31.

⁷⁷ Lok, Matthijs, „Renouer la chaîne des temps“ ou „repartir à zéro“? Passé, présent, futur en France et aux Pays-Bas (1814-1815), in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 79-92, hier: S. 81-83.

⁷⁸ Rosanvallon, Pierre, *Le peuple introuvable. Histoire de la représentation démocratique en France*. Paris 1998, S. 43-45, 47-49, 51-53, 56.

Landes. André-Jean Tudesq's wegweisende Studie „Les Grands Notables en France“ definiert die französische Führungsschicht der „Grands Notables“ daher durch den Mindestzensus von 1000 Francs.⁷⁹

Generell zeichnete sich der Übergang vom Kaiserreich zur konstitutionellen Monarchie mehr durch Kontinuität als durch Rückkehr zur Vergangenheit aus. Teile des Wahlsystems sowie die politische Struktur des napoleonischen Frankreichs wurden übernommen. Bis ins Jahr 1830 gab es keine wesentlichen Änderungen der vorhandenen Ordnung mehr. Lediglich einige bürokratische Prozesse wurden angepasst. Allerdings nahmen die Bourbonen Einfluss auf die Ämterverteilung. Unter Vorgaben des französischen Innenministeriums konnten die Präfekten während der Wahlen Einfluss auf die Aufstellung von Kandidaten nehmen, wenngleich ihr politischer Handlungsrahmen begrenzt war. Zu Beginn der Restauration verloren zudem einige Beamte ihre Stellung, wenn sie unter dem Verdacht standen, den Bourbonen nicht wohlgesonnen zu sein. Besonders nach der Herrschaft der Hundert Tage wurden viele Justizbeamte entlassen, die unter dem Verdacht standen, bonapartistische Sympathien zu hegen. Olivier Tort konstatiert allerdings, dass es nicht ansatzweise so viele Entlassungen gab, wie der Begriff „Restauration“ vermuten ließ. Gerade Beamte mit weniger radikalen Ansichten hatten auch die Chance, in ihre alte Position zurückzukehren. Die Bourbonen bemühten sich also, aktiv auf die politischen Geschehnisse Einfluss zu nehmen. Jedoch konnten sie Frankreich nicht mehr mit reiner monarchistischer Willkür lenken.⁸⁰

Unter diesen Gesichtspunkten wandelte sich auch die Dynamik zwischen dem alten Adel und dem Großbürgertum. Beide Gruppierungen passten sich an die gesamtgesellschaftlichen Veränderungen an. Dies taten sie, indem sie sich einander zunehmend öffneten, wenngleich die Veränderungen schleichend vorstättengingen. Der Begriff des Bürgertums wird in der Regel herangezogen, um Eliten aus den Bereichen Handel und Wirtschaft von der Aristokratie zu unterscheiden. Historisch betrachtet ist

⁷⁹ Rosanvallon, Pierre, *Le Sacre du Citoyen. Histoire du Suffrage Universel en France*. Paris 1992, S. 209; Tudesq, André-Jean, *Les Grands Notables en France (1840-1849). Étude historique d'une psychologie sociale*. Paris 1964, S. 8 f., S. 88.

⁸⁰ Tanchoux, Philippe, *Les procédures électorales en France de la fin de l'Ancien Régime à la Première Guerre mondiale*. Paris 2004, S. 270 f.; Voilliot, Christophe, *La Candidature officielle. Une pratique d'État de la Restauration à la Troisième République*. Rennes 2005, S. 98 f., 101, 139; Tort, Olivier, *La magistrature française face aux deux Restaurations (1814-1815)*, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 93-107, hier: S. 99 f., 102-104, 106 f.

diese Dichotomie naheliegend. Schließlich hatten bürgerliche Eliten sich in der Französischen Revolution als Dritter Stand ihre Mitbestimmungsrechte erkämpft. Wenngleich der „Dritte Stand“ auch andere Teile der Bevölkerung beschrieb, waren es reiche Händler und Kaufleute, die ihn politisch anführten.⁸¹ Nach 1815 hingegen wurde „Bourgeoisie“ auch als ein Kampfbegriff gegen die politische Dominanz des Altadels verwendet. Konservative in Frankreich betrachteten die „Mittelklasse“ aus Händlern und Industriellen als zu ungebildet, um aktiv am politischen Diskurs teilzunehmen. Doch diese Großbürger hatten ein ausgeprägtes Selbstbewusstsein, schließlich wussten sie um ihre Rolle bei Frankreichs wirtschaftlichem Erstarken.⁸²

Oberflächlich hatten sich die politischen Lager am Anfang des 19. Jahrhunderts kaum verändert. Die loyalsten Anhänger der Royalisten im Parlament kamen in der Restauration noch immer aus alten Adelsgeschlechtern. Viele von ihnen stammten zudem aus Familien, die schon lange im Staatsdienst vertreten waren. Radikale Gruppierungen wie die „Ultras“, die politisch rechts außen standen, existierten weiterhin, und politische Skandale wie das Attentat auf den Duc de Berry ließen Konflikte zwischen „Royalisten“ und „Liberalen“ wieder hochkochen. In ihrer antiliberalen und zum Teil reaktionären Tendenz blieben die Ultras jedoch selbst unter den Monarchisten eine Ausnahme. Die meisten politischen Fraktionen akzeptierten den liberalen Grundsatz der Verfassung.⁸³

In den hohen politischen Ämtern und im Beamtenapparat waren die Bürgerlichen zunächst eher schwach vertreten. In seiner Studie zur Verwaltungsgeschichte des neunzehnten Jahrhunderts stellt Lutz Raphael fest, dass der Adel noch immer viele Spitzenpositionen in staatlichen Stellen dominierte. Gerade das militärische Offizierskorps und der diplomatische Dienst blieben noch lange eine Domäne adliger Kandidaten. Das hohe Beamtentum wurde aber zunehmend mit Bürgerlichen besetzt. Die Rekrutierung dieser Verwaltungseliten erfolgte dabei vor allem über neue Bildungseinrichtungen wie die *École Polytechnique* und andere *Grandes Écoles*. Das Parlament ermöglichte es zudem, unterschiedliche Ideologien öffentlich zur Debatte zu

⁸¹ Maza, Sarah, Construire et déconstruire la bourgeoisie : discours au début du XIXe siècle, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 34 (2007), S. 21-37, hier: S. 24-26.

⁸² Maza, S. 28-30.

⁸³ Tort, Olivier, *La droite française. Aux origines de ses divisions 1814-1830*. Paris 2013, S. 28-30, 32, 85-87; Jardin, André/Tudesq, André-Jean, *La France des notables. 1. L'évolution générale 1815-1848*. Paris 1973, S. 98-100.

stellen. Die Schlussfolgerung von Waresquiel und Yvert, dass die beiden parlamentarischen Kammern sowohl die breite Masse als auch die soziale Elite vertraten, lässt sich aber nicht halten. Immerhin war der größte Teil der Bevölkerung immer noch nicht am Prozess der politischen Willensbildung beteiligt. Außerdem betrachteten sowohl Adlige als auch wohl situierte Bürgerliche die breite Masse der Bevölkerung als politisch unmündig. Im Zentrum der Diskussionen stand zunächst, wie richtig von Waresquiel und Yvert formuliert, das Interesse der Grundbesitzer.⁸⁴

Es ist allerdings nicht von der Hand zu weisen, dass die Gepflogenheiten der Elite weiterhin aristokratisch geprägt waren. Bürgerliche Eliten passten ihr Verhalten zunehmend dem des Adels an. Institutionen wie das Offizierskorps förderten auch nach der Julirevolution aristokratische Wertvorstellungen. Adlige kamen ihrerseits nicht mehr darum herum, Beziehungen zum Großhandel und zu Industriellen zu pflegen. Auch in den staatlichen Ämtern gewannen Bürgerliche Stück für Stück an Bedeutung. Ihre Zugehörigkeit zur herrschenden Elite betonten sie aber, indem sie die Handlungsmuster der Aristokratie nachahmten. Die soziale Integration des Bürgertums geschah somit durch Imitation der alten Eliten.⁸⁵

Das Zusammenwachsen der beiden Notabelngruppen ging aber mit Spannungen einher. Démier argumentiert sogar, dass Adel und Bürgertum die Idee eines „Klassenkampfes“ in der Restauration noch nicht überwunden hätten. Dabei sieht auch er ihre Annäherung in ideologischen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekten. Gerade das Ziel, nur von Renten und Grundeinkünften leben zu können, verband die Mitglieder der französischen Elitengesellschaft. Dennoch sieht Démier gerade bei liberalen Intellektuellen Abgrenzungsversuche der „Bourgeoisie“ gegen den Adel. Bürgerliche Einfachheit und Sparsamkeit waren dabei Kampfbegriffe, um Adel und Bürgertum voneinander zu unterscheiden. Obwohl Kandidaten des Bürgertums zunehmend Schlüsselpositionen in

⁸⁴ Waresquiel, Emmanuel de/Yvert, Benoît, *Histoire de la Restauration 1814-1830. Naissance de la France Moderne*. Paris 1996, S. 479 f.; Raphael, Lutz, *Recht und Ordnung. Herrschaft durch Verwaltung im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main 2000, S. 164 f., 177 f.; Waresquiel, Emmanuel de, *L'histoire à rebrousse-poil. Les élites, la restauration, la révolution*. Paris 2005, S. 77 f.

⁸⁵ Waresquiel, Emmanuel de, *Un groupe d'hommes considérables. Les pairs de France et la Chambre des pairs héréditaire de la Restauration 1814-1831*. Paris 2006, S. 257, 261, 304 f.; Marly, Mathieu, *Faire profession des armes? L'échec de la professionnalisation dans les rangs de l'armée française à la fin du XIXe siècle*, in: *Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d'Histoire du XIXe siècle* 7 (2018), S. 25-32, hier: S. 25.

Wirtschaft und Politik übernehmen konnten, stellt Démier bis 1830 keine direkte Verschmelzung mit dem Adel fest.⁸⁶

Der König und der Adel versuchten allerdings gezielt, Bürgerliche in die Elite zu integrieren, die ihren Wertvorstellungen entsprachen. Die Nobilitierungspolitik der Restauration, die Erhebung Bürgerlicher in den Adelsstand, gab darüber Aufschluss. Die Könige des frühen 19. Jahrhunderts nutzten ihr Recht auf Nobilitierung gerne, um die neuen Spitzen ihrer Verwaltung in den Adelsstand zu erheben. Auf diese Weise konnten sie zumindest formell alte Vorrechte der königlichen Herrschaft beibehalten, indem sie bestimmten, wer zum Adel gehörte. Wenngleich Adlige nicht länger über die Privilegien des achtzehnten Jahrhunderts verfügten, so waren ihre prestigeträchtigen Titel noch immer eine begehrte Auszeichnung.⁸⁷ In einem aktuellen Aufsatz zu diesem Thema stellt Bertrand Goujon fest, dass Adelstitel eher von solchen Kandidaten erworben wurden, die in das aristokratische Weltbild passten. Dazu zählten Bürger mit einer langen Familientradition, auf die sich einige kaufmännische Eliten genauso berufen konnten wie alte Adelsgeschlechter. Für die Verleihung eines Titels war diese Zugehörigkeit zu einer etablierten Familie ein maßgeblicher Faktor. In diesem Umstand spiegelte sich die Bedeutung wider, die Eliten einer langen Tradition zuwiesen. Die mangelnden Chancen neureicher Kandidaten bestätigten diese These. Verglichen mit etablierten Familien wurden nur wenige von ihnen in den Adelsstand erhoben. Die Familiengeschichte hatte sogar eine wichtigere Rolle als Reichtum an sich. Selbst bürgerliche Familien, die ihre wirtschaftliche Blütezeit bereits hinter sich hatten, konnten eher mit einer Erhebung rechnen als neureiche Emporkömmlinge.⁸⁸

Neben kaufmännischen Eliten wurden vor allem Vertreter des Finanzwesens in den Adelsstand erhoben. Goujon stellt allerdings fest, dass Manufakturbesitzern und Industriellen nur selten einer der begehrten Titel zuteilwurde. Dieser Umstand wirft die Frage auf, ob die Manufakturbesitzer den aristokratischen Idealen nicht entsprachen. Womöglich lag es daran, dass sie noch zu oft selbst in ihren Betrieben Hand anlegten. Dies widersprach dem Ideal, nur von Renten und Grundbesitz leben zu können. Eine

⁸⁶ Démier, Francis, *La France de la Restauration (1814-1830). L'impossible Retour du passé*. Paris 2012, S. 450 f, 453, 460, 465-467.

⁸⁷ Goujon, Bertrand, *Distinguer et intégrer? Anoblissement et élites économiques en France (1814-1830)*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations, dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830)*. Rennes 2015, S. 75-89, hier: S. 75 f., Raphael, S. 166.

⁸⁸ Goujon, S. 79 f., 89; Waresquiel, Rebrousse-poil, S. 141 f.

andere Erklärung könnte sein, dass man in der Industrie zu diesem Zeitpunkt noch nicht das nötige Kapital aufbringen konnte, um für einen Aufstieg in den Adelsstand infrage zu kommen. Eine erfolgreiche Schwerindustrie gewann in Frankreich erst ab der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts an Rentabilität gegenüber traditionellen Industriezweigen wie der Textilverarbeitung. Auch im Seidenzentrum Lyon schafften es nur wenige Industrielle, einen Steuersatz von über 1000 Francs zu erreichen. Große Fabriken mit Dampfmaschinen etablierten sich hier erst gegen Mitte des neunzehnten Jahrhunderts. Mangels der finanziellen Mittel war die Zeit des Industrieadels schlicht noch nicht gekommen.⁸⁹

In vereinzelt Fällen stellt Goujon auch eine komplette Ablehnung des Adelstitels durch bürgerliche Kandidaten fest. Diese Personen zeigten Stolz auf ihre Herkunft und lehnten die angebotenen Titel ab. Hier sieht Goujon, ähnlich wie Démier, den noch vorhandenen Gegensatz zwischen den beiden Notabelgruppen. Besonders bei Industriellen geht er davon aus, dass sie aufgrund ihres Bürgerstolzes keine Adelstitel erbitten wollten. Es ist aber anzunehmen, dass diese stolzen Bürgerlichen eine Minderheit darstellten. Immerhin ging die Verleihung eines Adelstitels mit hohem Prestige einher, so sehr, dass die Kinder der Nobilitierten ihre Stellung besonders betonen wollten. Dazu heirateten sie gezielt in alte, verarmte Adelsfamilien ein und übernahmen staatliche Positionen, die traditionell in den Händen der Aristokratie lagen. Hierzu zählten das Militär und Ämter in der Verwaltung. Der Bürgerstolz der Fabrikbesitzer, den Goujon anführt, könnte auch schlicht eine Trotzreaktion sein. Schließlich hatten sie in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts noch nicht dieselben finanziellen Mittel wie Großgrundbesitzer. Bis dahin blieb ihnen nichts anderes übrig, als den Stolz auf ihre eigene Herkunft zu erklären.⁹⁰

Das Erwerben eines Adelstitels war indes aber kein Garant für eine ultraroyalistische Haltung. Während Bürgerliche sich zunehmend adligen Gepflogenheiten und Wertvorstellungen anpassten, wurden sie nicht zu Anhängern des *Ancien Régime*. Viele der in den Adelsstand Erhobenen unterstützten später die liberale Julimonarchie

⁸⁹ Goujon, S. 78; Démier, S. 453; Smith, Michael Stephen, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France 1800-1930*. Cambridge/London 2006, S. 160; Cayez, Pierre, *L'industrialisation lyonnaise au XIXème Siècle*. Lille 1979, S. 233, 298; Verney-Carron, Nicole, *Le ruban et l'acier. Les élites de la région stéphanoise au XIXe siècle (1815-1914)*. Saint-Étienne 1999, S. 365.

⁹⁰ Démier, S. 450, 465, 468; Goujon, S. 78, 86 f.; Smith, S. 160; Cayez, S. 298.

anstelle der alten Linie der Bourbonen, die in der Julirevolution abgesetzt werden sollte. Diese Unterstützung konnte sowohl aus Überzeugung als auch aus Kalkül hervorgegangen sein. Sie verdeutlichte aber, dass die Zeiten der absoluten Monarchie unwiederbringlich vorbei waren.⁹¹

Ein allzu eifriger Frontenwechsel wäre ohnehin riskant für den Ruf der Nobilitierten gewesen. Dabei war es in der Restauration nicht unüblich, die politischen Lager zu wechseln. Viele Abgeordnete gehörten keiner festen Gruppierung im Parlament an. Die häufigen Regimewechsel der Revolutionszeit hatte einige französische Politiker dazu veranlasst, mehr als einmal einer neuen Regierung den Treueid zu schwören. Dieses Vorgehen geriet allerdings zunehmend in die Kritik. In der Restauration kamen bald Diskussionen um politische Wendehälse auf. In der liberalen Presse wurden mit diesem Begriff Personen bezeichnet, die während der Revolutionszeit häufig die politischen Fronten gewechselt hatten. Spätestens mit der Veröffentlichung des „Dictionnaire des Girouettes“ im Juli 1815 war die Bezeichnung ein fester Bestandteil des politischen Diskurses.⁹²

Das „Dictionnaire“ definierte jene Personen als Wendehälse, die in der Zeit zwischen der Französischen Revolution und dem März des Jahres 1815 mindestens zweimal einem neuen Regime bedingungslose Treue geschworen hatten. Dabei führte das Lexikon eine Liste, die diese Personen nach dem Ausmaß ihrer Heuchelei einteilte. In seiner Studie zum Diskurs über Wendehälse kritisiert Pierre Serna die Einteilungen des Journals. Er argumentiert, dass es Personen nicht berücksichtigte, die ihren ideologischen Standpunkt behalten und den neuen Machthabern gegenüber lediglich ein Lippenbekenntnis abgeschlossen hatten. Zudem findet Serna nicht alle Einteilungen des Lexikons passend und erklärt einige der Beschuldigungen für nicht gerechtfertigt.⁹³ Allein die Existenz einer solchen Liste und ihre Veröffentlichung so kurz nach dem Ende der napoleonischen Kriege zeigte jedoch, wie sehr das Thema die französische Gesellschaft umtrieb. Der Vorwurf des Opportunismus überschattete auf Dauer die Versöhnungspolitik der Bourbonen. Royalistische Künstler und Poeten standen, genau wie ihre Anhänger, bald unter dem Verdacht, die Reihen der „Girouettes“ zu schließen.

⁹¹ Goujon, S. 87 f.

⁹² Serna, Pierre, *La République des girouettes. 1789-1815 et au-delà. Une anomalie politique: la France de l'extrême centre.* Seyssel 2002, S. 194 f., 223; Tort, *La Droite Française*, S. 36 f.

⁹³ Serna, S. 223 f.

Politiker, denen Opportunismus nachgesagt wurde, suchten nach einer Rechtfertigung für ihren Frontenwechsel. Viele erklärten ihr Verhalten mit der Absicht, trotz des Regierungswechsels die Ordnung aufrechterhalten zu wollen, anstatt sich auf ideologische Streitigkeiten einzulassen. Während einige auf diese Weise ihr Verantwortungsbewusstsein in den Vordergrund stellten, betonten andere ihre jahrelange Loyalität zu den Bourbonen. Im persönlichen Werdegang glorifizierten sie dabei bestimmte Passagen, während sie andere komplett ausließen. Die Anschuldigungen und Rechtfertigungen, die von allen Parteien hervorgebracht wurden, hielten die Erinnerung an die Vergangenheit wach. Das Ziel der Bourbonen, die Revolution in Vergessenheit geraten zu lassen, war von Anfang an zum Scheitern verurteilt.⁹⁴

Mit dem Tod Ludwigs XVIII. erreichte der Streit um die Rolle des Königs in Frankreich einen neuen Höhepunkt. Denn während Ludwig eine Erneuerung noch als notwendiges Übel wahrgenommen hatte, versuchte sein Nachfolger, Karl X., die Errungenschaften der Revolution aktiv zu untergraben. Der tiefreligiöse Monarch lehnte die Verfassung grundsätzlich ab. Mit seiner Krönungszeremonie machte er klar, dass er an den Wertvorstellungen des *Ancien Régime* festhielt. Wie die alten französischen Könige ließ er sich in der Kathedrale von Reims krönen. So hoffte er, das im Sterben begriffene Gottesgnadentum der Monarchie wiederherzustellen. Doch bereits die Zeitgenossen hielten das von ihm abgehaltene Ritual für anachronistisch. Selbst Anhänger des Königtums reagierten mit Skepsis auf Karls Politik. Eine Wiederherstellung von absoluter Monarchie und Gottesgnadentum erschien auch gemäßigten Royalisten nicht mehr zeitgemäß. Alles was Karl X. erreichte, war eine Vertiefung der Gräben zwischen den Ultraroyalisten und den Anhängern einer Verfassung.⁹⁵

Unter den gegebenen Umständen konnte sich die alte Linie der Bourbonen nicht mehr lange halten. Die schlechten Ernten in den späten 1820ern verstärkten den Unmut in

⁹⁴ Legoy, Corinne, *L'enthousiasme désenchanté. Éloge du pouvoir sous la Restauration*. Paris 2010, S. 213 f.; Serna, S.260 f., 303; Lok, Matthijs, „Renouer la chaîne des temps“ ou „repartir à zéro“? Passé, présent, futur en France et aux Pays-Bas (1814-1815), in: *Revue d'Histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 79-92, hier: S. 89-91.

⁹⁵ Waresquiel, Emmanuel de, *Le sacre de Charles X et le tournant de 1825*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830)*. Rennes 2015, S. 329-340, hier: S. 329-331, 334 f., 340; Sellin, *Jahrhundert*, S. 29-31; Legoy, Corinne, *Justifier la Restauration*, S. 163-165, 167; Caron, Jean-Claude, *Trois jours qui ébranlèrent la monarchie*. Paris 2010, S. 20 f.

der Bevölkerung. Karl X. zeigte außerdem immer weniger Respekt vor dem Parlament und den politischen Gegnern seines reaktionären Kurses. Der Konflikt zwischen dem König und der liberalen Opposition erreichte im Jahr 1830 seinen Höhepunkt. Nachdem letztere einen Sieg in den Parlamentswahlen errungen hatte, erklärte Karl den nationalen Notstand und löste das Parlament erneut auf. Zu den von ihm geforderten Neuwahlen unter eingeschränktem Wahlrecht sollte es allerdings nie kommen. Mit seinem Verhalten hatte er den Weg für den Aufstand bereitet, der unter dem Namen „Trois Glorieuses“ in die französische Geschichte eingehen sollte.⁹⁶ Die drei Tage vom 27. bis zum 29. Juli 1830 waren geprägt von heftigen Barrikadenkämpfen in Paris, denen sich immer weitere Teile der Bevölkerung anschlossen. Mit der Einnahme des Louvre am 29. Juli war die Zweite Restauration zu Ende. Karl X. ging wieder ins Exil nach England. Als neuer französischer König wurde der Duc d'Orléans eingesetzt, der während der Restauration eine liberalere Politik unterstützt hatte. An die Ausrufung einer Republik dachte zu diesem Zeitpunkt allerdings niemand. Bei den liberalen Eliten hätte es hierfür nicht genug Unterstützer gegeben. Man fürchtete zudem eine Intervention durch andere europäische Mächte.⁹⁷

Ein allzu radikaler Wandel der Politik fand mit Beginn der sogenannten Julimonarchie nicht statt. Der zunehmend reaktionären Politik Karls X. sollte lediglich ein Ende gesetzt werden. Liberale Notabeln brachten moderate Reformen auf den Weg, um weitere Revolutionen zu verhindern. Amerigo Caruso spricht in diesem Zusammenhang vom „Juste Milieu“, einer Reformkultur, die den Status Quo möglichst nicht infrage stellen sollte. Die Idee war ein Mittelweg zwischen einer etablierten gesellschaftlichen Ordnung auf der einen und der Garantie von Freiheiten auf der anderen Seite.⁹⁸

Für Frankreich bedeutete das konkret eine Reform der bis dahin gültigen *Charte Constitutionnelle*. Der Katholizismus war nicht länger die offizielle Staatsreligion und das Initiativrecht für Gesetze lag nicht mehr beim König. Vielmehr sollten die beiden Kammern des Parlamentes es untereinander aufteilen. Das Mandat für die Abgeordnetenkammer galt nur noch für fünf Jahre und Sitze in der *Chambre des Pairs* waren fortan nicht mehr erblich. Das politische Oberhaus spielte, verglichen mit der

⁹⁶ Sperber, Jonathan, *Revolutionary Europe 1780-1850*. Harlow 2000, S. 349, 351 f.; Caron, *Trois Jours*, S. 64-66, 69, 77-79.

⁹⁷ Ebd., S. 77-79, 87, 90, 105, 109, 122, 133; Sperber, S. 353.

⁹⁸ Caruso, Amerigo, *In medio stat virtus?*, S. 111, 114 f.

Restaurationsperiode, somit nur noch eine untergeordnete Rolle in der Politik. Der Mindestzensus um zu wählen und zu kandidieren wurde zudem gesenkt. Anstelle von 1000 Francs waren nur noch 500 Francs Grundsteuersatz notwendig, um sich zur Wahl zu stellen, und nur noch 200 um das Wahlrecht ausüben zu dürfen.⁹⁹

Am allgemeinen Mächteverhältnis in der Gesellschaft änderten diese Reformen nicht viel. Die meisten alten Eliten konnten sich auch nach der Julirevolution an der Macht halten. Adlige gingen nun auch öfter Bündnisse mit dem Großbürgertum ein, gerade auf städtischer Ebene und abseits der städtischen Ballungszentren. Nach wie vor waren aber Grundbesitz und die Angehörigkeit zu einer etablierten Familie die größten Prestigefaktoren. Und obwohl der alte Adel rechtlich keine Privilegien mehr hatte, hatte er weiterhin Einfluss und Ansehen. Höchste Positionen wurden immer noch mit Adligen besetzt, gerade in der Armee und der Diplomatie stellten sie bedeutende Größen dar.¹⁰⁰ Politischer Arm des alten Adels war fortan die Fraktion der Legitimisten. So wurden jene Abgeordnete bezeichnet, die den Herrschaftsanspruch Louis-Philippes, des Duc d'Orléans, nicht anerkannten. Diese Ablehnung ging bei einigen von ihnen so weit, dass sie sich zunächst weigerten, an den Wahlen teilzunehmen. Sie blieben loyal zur alten Linie der Bourbonen. Eckpfeiler ihres Weltbilds war weiterhin die katholische Kirche. Ihnen gegenüber standen liberale, bürgerliche Abgeordnete, die in der Regel als Orléanisten bezeichnet wurden, als Zeichen ihrer Unterstützung des Duc d'Orléans als König von Frankreich. Unter ihren Unterstützern fanden sich Großunternehmer und Protestanten. Um Parteien im heutigen Sinne handelte es sich bei keiner der beiden Gruppierungen. Eher um lose Zusammenschlüsse aus Abgeordneten, die vergleichbare Interessen teilten.¹⁰¹

Zusammenfassend betrachtet zeigten sich in Restauration und Julimonarchie die langfristigen Folgen der Französischen Revolution. Die Zeit einer absolutistischen

⁹⁹ Rosanvallon, Pierre, *La Monarchie impossible. Les Chartres 1814 et de 1830*. Paris 1994, S. 114 f., 121; Broglie, Gabriel de, *La monarchie de Juillet 1830-1848*. Paris 2011, S. 127; Jacouty, Jean-François, *Une aristocratie dans la démocratie? Le débat politique sur la chambre des pairs au début de la Monarchie de Juillet (et ses conditions historiques et théoriques)*, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 20/21 (2000), S. 93-116, hier: S. 109.

¹⁰⁰ Goujon, Bertrand, *Monarchies postrévolutionnaires 1814-1848*, Paris 2012, S. 257 f.; Broglie, *La monarchie de Juillet*, S. 183 f.

¹⁰¹ Tudesq, *Les Grands Notables en France*, S. 127, 211, 213, 217, 239 f.; Changy, Hugues de, *Le Mouvement légitimiste sous la Monarchie de Juillet (1833-1848)*. Rennes 2004, S. 28 f., 33; Sellin, *La Charte*, S. 22 f.; Caron, *Trois Jours*, S. 64-66, 77-79, 154.

Herrschaft war endgültig vorbei. Frankreichs Könige mussten sich auf eine Verfassung einlassen, und als Karl X. sich dem verweigerte, löste er damit eine erneute Revolution aus. Die Monarchie hatte somit keine absolute Macht mehr, gleichzeitig wurde den regierenden Notabeln immer klarer, wie tiefgreifend die Veränderungen der Revolutionszeit gewesen waren. Alte und neue Eliten mussten sich Stück für Stück auf den Wandel einstellen, den die Republik und das Kaiserreich hinterlassen hatten. In der Notabelngesellschaft war der Wille vorhanden, die Gesetzgebung zu liberalisieren. Eine erneute Revolution wollten die Honoratioren allerdings verhindern. Dabei scheute man sich weder in Frankreich noch in anderen europäischen Ländern, offene Proteste mit militärischer Gewalt niederzuschlagen. Ein Umstand, den die Seidenarbeiter von Lyon am eigenen Leib erfuhren. Es war eine Zeit von Unruhen und radikalen Veränderungen, und es musste sich zeigen, ob der französische Zentralstaat seine Autorität auf Dauer durchsetzen konnte.¹⁰² Neben den politischen Auseinandersetzungen war das frühe 19. Jahrhundert auch durch die Industrialisierung geprägt. In den späten 1830ern begann der Aufschwung von Technologien, die die folgende Zeit maßgeblich prägen sollten. Auch in Frankreich entschied man sich fortan für eine Förderung der Wirtschaft und den Ausbau des Eisenbahnnetzes. Die Grundlagen für diese Reformen in der Infrastruktur waren allerdings schon in der Restauration gelegt worden. Die verantwortlichen Akteure fanden sich vor allem in der Lokalpolitik.¹⁰³

II.2 Notabeln: Das gesellschaftliche Verständnis einer Elite

Um die Beziehung zwischen dem französischen Zentralstaat und der Peripherie näher bestimmen zu können, muss zunächst dargestellt werden, welche gesellschaftlichen Diskurse die Notabeln im 19. Jahrhundert umtrieben. Angesichts des Niedergangs des napoleonischen Empire und der gesellschaftlichen Veränderungen, die im vorigen Kapitel angesprochen wurden, standen Frankreichs Entscheidungsträger vor neuen Herausforderungen. Um zu verstehen, wie Notabeln ihre Stellung gegenüber der Regierung definierten, muss daher zunächst geklärt werden, welche Rolle sie sich selbst und dem Staat zuteilten. Dieses Kapitel wird sich mit diesen Fragen befassen und darüber hinaus erläutern, welche rechtlichen Voraussetzungen die Beziehung zwischen

¹⁰² Sperber, S. 370; Benoît, Bruno, *L'identité politique de Lyon. Entre violences et mémoire des élites (1786-1905)*. Paris/Montréal 1999, S. 63.

¹⁰³ Sperber, S. 378 f.

den Präfekten als Vertretern des Zentralstaats und den Honoratioren der Départements regelten – und ob diese für die départementalen Eliten überhaupt eine Rolle spielten. Um Frankreichs Elite besser verstehen zu können, muss zunächst geklärt werden, wie sich dort Hierarchien regelten. Einige gesellschaftstheoretische Modelle bieten hierbei eine Hilfestellung, besonders die Kapitaltheorie des Soziologen Pierre Bourdieu. Seiner Vorstellung nach wird ein sozialer Raum durch mehrere Formen von Macht, oder Kapital, gebildet. Als Kapital bezeichnet er dabei die Verfügungsgewalt über diverse wirtschaftliche und soziale Güter in einem bestimmten Feld. Je mehr Kapital eine Person in einem bestimmten Feld hat, desto höher ihre Stellung in der Gesellschaft. Das Gesamtvolumen des Kapitals bestimmt somit, wie hoch die Position einer Person in einer Gruppe von Menschen ist. In unserem Fall gibt es also an, wie einflussreich eine Person in der französischen Elitengesellschaft war.¹⁰⁴

Bourdieu unterscheidet drei grundlegende Formen von Kapital: ökonomisches, kulturelles und soziales Kapital. Das ökonomische Kapital ist eine rein wirtschaftliche Kategorie und beinhaltet sämtliche Güter und Besitztümer, die direkt und unmittelbar in Geld umgewandelt werden können. Es ist somit durch Privateigentum und Profit definiert, kann allerdings genutzt werden, um die anderen Kapitalformen zu erwerben. Kulturelles Kapital hingegen definiert sich materiell durch den Besitz bestimmter Kulturgüter, wie Schriften, Gemälde oder Denkmäler. Es beinhaltet aber auch akademische Titel, die über kulturelle Kompetenz Auskunft geben. Manieren und Ausdrucksformen fallen ebenfalls in diese Kategorie. Diese Eigenschaften können durch Bildung erlernt werden. Das soziale Kapital beinhaltet die Bildung von Beziehungen und somit die Zugehörigkeit zu einer Gruppe. Die Pflege von Beziehungen garantiert Mitgliedern einer Gruppe dabei Anerkennung und Vertrauen untereinander.¹⁰⁵

Zusammengefasst sind nach Bourdieu Reichtum, Beziehungen und Kultiviertheit die bestimmenden Faktoren, um die Bedeutung einer Person im sozialen Raum zu bestimmen, wobei er Wohlstand die wichtigste Rolle zuteilt. André-Jean Tudesqs Analyse der „Grands Notables“ im neunzehnten Jahrhundert kommt zu einer ähnlichen Schlussfolgerung für Frankreichs Eliten. So sieht Tudesq den Grundsteuersatz von 1000

¹⁰⁴ Siehe Bourdieu, Pierre, Sozialer Raum und „Klassen“ und *Leçon sur la Leçon*. Frankfurt am Main 1985, S. 9 f. sowie Bourdieu, Die feinen Unterschiede, S. 196.

¹⁰⁵ Bourdieu, Mechanismen der Macht, S. 49-70.

Francs als Richtwert, um Personen der Gruppierung der „Grands Notables“ zuzuordnen. Eine Anwendung von Bourdieus Kapitaltheorie für die Erforschung der Notabelngesellschaft liegt somit auf der Hand. Für die vorliegende Arbeit soll sie ein Instrument sein, um das Handeln einzelner Notabeln besser einordnen zu können.¹⁰⁶

Laut Bourdieu bestimmen sämtliche Kapitalformen darüber, welche Stellung eine Person in einem sozialen Gefüge hat. Trotzdem misst er dem ökonomischen Kapital die größte Bedeutung bei. Wer über ausreichende Finanzen verfügt, kann leicht Beziehungen knüpfen, oder Kulturgüter kaufen. Unter diesen Voraussetzungen lässt sich mit dem nötigen Wohlstand auch schnell politische Macht gewinnen.¹⁰⁷

Die Akteure des 19. Jahrhunderts waren sich dieser Tatsache bewusst. Schon vor Ausbruch der Revolution hatte es in Frankreich eine ausufernde Diskussion über die Beziehung von Macht und Besitz gegeben, und ob man sie voneinander trennen sollte. Doch letztlich gibt Wohlstand einem Menschen Macht über Andere, selbst wenn sie nicht direkt politisch ist.¹⁰⁸ André-Jean Tudesq kommt zu der gleichen Schlussfolgerung. Die „Grands Notables“ definiert er allem voran durch den Besitz von Grund und Immobilien. Zur Gruppe der einflussreichsten Eliten zählt er jene, die einen Grundsteuersatz von 1000 Francs zahlen konnten, der in der Restauration nötig war, um sich zur Wahl stellen zu dürfen. Die Bedeutung des wirtschaftlichen Kapitals, die Bourdieu attestiert, spiegelte sich in Restauration und Julimonarchie in der Politik wider. Um direkt an der Politik mitwirken zu können, mussten die Notabeln durch ihren Grundsteuersatz Wohlstand nachweisen.¹⁰⁹

Allerdings war Grundbesitz auch das Zeichen eines aristokratischen Lebensstils, mit dem soziales Ansehen einherging. Frankreichs Verfassung gab politische Macht somit nicht nur den Wohlhabenden, sondern setzte bei den Entscheidungsträgern auch gewisse Wertvorstellungen voraus. Obwohl der Einfluss des wirtschaftlichen Kapitals also stark war, war es nicht der einzige Faktor, der über die Stellung einer Person bestimmte.¹¹⁰

¹⁰⁶ Bourdieu, Raum, S. 11; Tudesq, Les Grands Notables, S. 10.

¹⁰⁷ Bourdieu, Raum, S. 11.; Für den Zusammenhang zwischen ökonomischem Kapital und politischem Einfluss siehe Jansen, Dorothea, Einführung in die Netzwerkanalyse. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Opladen 1999, S. 155.

¹⁰⁸ Blaufarb, Rafe, The Great Demarcation, The French Revolution and the Invention of Modern Property. Oxford 2016, S. 46 f., 208, 222.

¹⁰⁹ Tudesq, Grands Notables, S. 9, S. 88; Jardin/Tudesq, S. 20; Bourdieu, Raum, S. 10 f.; Broglio, S. 127.

¹¹⁰ Démier, S. 453, 460.

In ihrer Studie zur Netzwerkanalyse behandelt Dorothea Jansen die Bedeutung von Beziehungen. Macht bestimmt sich in einer sozialen Gemeinschaft durch die Anzahl und Qualität der Beziehungen. Das bedeutet, wer viele Beziehungen hat und einflussreiche Personen kennt, kann seine Interessen in der Gesellschaft besser durchsetzen. Zahl und Qualität der Beziehungen geben schließlich Aufschluss über das Ansehen einer Person. Nur wer angesehen ist, kann Kontakte zu einflussreichen Personen knüpfen. In einer Krisensituation können diese Beziehungen dann helfen, die eigene Notlage zu überwinden. Wer viele Kontakte hat, hat im Ernstfall mehr Handlungsmöglichkeiten.¹¹¹ Dies ist der Faktor, den Bourdieu als „soziales Kapital“ bezeichnet. Durch geschickte Vernetzung lässt sich Macht in einer Gesellschaft ausüben.¹¹² Und diese Faktoren finden sich auch bei Tudesqs Definition der Notabeln wieder. Denn die „Grands Notables“ definieren sich nach Tudesq nicht allein durch Reichtum, sondern auch durch die Zugehörigkeit zu einem engeren familiären Kreis. Wer Beziehungen hatte, konnte Macht in der Gesellschaft ausüben.¹¹³

Wirtschaftliches und soziales Kapital konnte also schon die Studie von Tudesq als bedeutende Faktoren erkennen. Das kulturelle Kapital ist schwieriger zu fassen, denn das Verständnis von Kultur hat sich im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts stark geändert. Daher wird der folgende Abschnitt der Arbeit erörtern, welche ideologischen Standpunkte die Eliten vertraten, und wie sich einzelne Gruppen voneinander abgrenzten.

Wenn vom neunzehnten Jahrhundert die Rede ist, kommen zunächst Bilder von riesigen Fabriken in den Sinn. Fabriken, in denen breite Teile der Bevölkerung unter schwersten Bedingungen für einen kargen Lohn arbeiten mussten. Und das ohne irgendeine Absicherung, falls sie durch Unfall oder Krankheit arbeitsunfähig wurden. Derartige Darstellungen dienen meistens dazu, die Unmenschlichkeit des Liberalismus zu visualisieren. Und tatsächlich entsprach die mangelnde Sozialversorgung dem liberalen Zeitgeist, dem die meisten Eliten anhingen. Die Notabeln waren sich der sozialen Missstände ihrer Zeit durchaus bewusst, doch der generelle Konsens unter

¹¹¹ Jansen, S. 155f.

¹¹² Bourdieu, Mechanismen, S. 63.

¹¹³ Tudesq, Grands Notables, S. 10.

Wirtschaftseliten war, dass Sozialhilfe die Armen dazu bringen würde, in ihrer misslichen Lage zu bleiben, anstatt sich aus ihr herauszuarbeiten.¹¹⁴

Schon kurz nach Beginn der Restauration gerieten liberale Abgeordnete und Funktionäre in die Kritik. Die Diskussion um „Wendehälse“ machte gerade vor ihnen nicht Halt. Nach dem Ende der napoleonischen Ära verteidigten nur wenige Liberale die freiheitlichen Grundwerte, die sie in der Revolution errungen hatten. Die meisten Funktionäre des Revolutionsregimes wollten ihre Stellung auch in der wiederhergestellten Monarchie behalten. Damit gerieten sie in die Schusslinie des „Dictionnaire des Girouettes“, das politischen Opportunismus geißelte. Gerade bei den Notabeln, die die Französische Revolution ideologisch getragen hatten, wog dieser Vorwurf schwer.¹¹⁵

Es zeigte sich jedoch bald, dass die liberalen Honoratioren die Errungenschaften der Verfassung keinesfalls aufgeben wollten. Mit der zunehmend reaktionären Politik der Bourbonen in den 1820er Jahren keimte der Antagonismus zwischen Liberalen und Royalisten erneut auf. Das Attentat auf den Duc de Berry und die zunehmend reaktionäre Politik Karls X. brachten alte Konflikte erneut zum Aufflammen. In den letzten Jahren vor der Julirevolution waren Liberalismus und Royalismus wieder einander entgegengesetzte Kampfbegriffe.¹¹⁶ Dieser Widerstreit löste sich mit Beginn der Julimonarchie allerdings langsam wieder auf. Nachdem die Grundsätze der Verfassung sichergestellt worden waren, distanzieren sich die Liberalen von der erneuten Gründung einer Republik. Die meisten Notabeln erinnerten sich noch an die Besatzung nach der Niederlage Napoleons. Viele der Eliten fürchteten eine erneute Intervention aus dem Ausland. Gemäßigte Reformen waren daher attraktiver als eine komplette Abschaffung der Monarchie. Liberalismus sollte fortan kein Schlagwort der Revolution mehr sein. Vielmehr wünschten sich die Wirtschaftseliten Stabilität und Sicherheit. Eine konstitutionelle Monarchie sollte diese Faktoren fortan garantieren.¹¹⁷ Politische Stabilität stand für liberale Eliten somit im Vordergrund, sofern an ihrer Machtbasis nicht gerüttelt wurde. So konnten sie sich den wirtschaftlichen

¹¹⁴ Rosanvallon, Pierre, *L'État en France. De 1789 à nos jours*, Paris 1990, S. 152 f., 165.

¹¹⁵ Leonhard, Jörn, *Liberalismus. Zur historischen Semantik eines europäischen Deutungsmusters*. München 2001, S. 277 f.; Serna, S. 194 f., 223-225, 260 f.

¹¹⁶ Malandain, Gilles, *L'introuvable complot. Attentat, enquête et rumeur dans la France de Restauration*. Paris 2011, S. 75 f.; Caron, *Trois Jours*, S. 20 f.; Waresquiel, *Le Sacre*, S.340; Leonhard, S. 280.

¹¹⁷ Leonhard, S. 349-352; Caron, *Trois Jours*, S. 122.

Entwicklungen des neunzehnten Jahrhunderts zuwenden. In seinen Studien zum rheinischen Wirtschaftsbürgertum beschreibt Rudolf Boch eine zunehmende Orientierung an Großbritannien. Großbürgerliche Notabeln interessierten sich für das dort entstandene Fabriksystem. Gleichzeitig bereitete ihnen der Gedanke, sämtliche industriellen Einrichtungen an einem Ort zu errichten, Unbehagen. Denn mit den Fabriken würden auch sämtliche Arbeiter an der gleichen Stelle zusammenkommen. Im Falle einer erneuten Revolution stellte deren Masse eine Gefahr für etablierte Eliten dar. Aber nur wenige Notabeln wollten deshalb weitreichende soziale Maßnahmen einführen.¹¹⁸

In diesem Hinblick unterschieden sich die rheinischen Eliten nicht von den französischen Notabeln. Schon während der Revolutionszeit hatten französische Liberale Sozialhilfe durch den Staat abgelehnt. Spenden für Bedürftige sollten nur auf freiwilliger Basis geschehen, oft begründet mit einer Pflicht als Christ. Einige Notabeln finanzierten zu diesem Zwecke Wohlfahrtsorganisationen. Deren Hilfe war allerdings an Bedingungen geknüpft. Sie wurden weniger als eine soziale Schuld betrachtet, sondern vielmehr als eine Gelegenheit, „gute Arme“ wieder auf den „richtigen Weg“ zu bringen. Darunter verstand man jene, die abstinent blieben, weiterhin Arbeit hatten und den christlichen Glauben praktizierten. Auch hier herrschte der Zeitgeist vor, zu viel Unterstützung würde Armen die Motivation nehmen, für ihr Geld zu arbeiten. Zudem beschränkte sich die Hilfe auf Angehörige der eigenen Konfession. Die Ablehnung von Hilfeleistungen durch den Staat setzte sich bei den Liberalen im neunzehnten Jahrhundert fort. Bis zum Beginn der Dritten Republik gab es keine nennenswerten sozialen Maßnahmen durch den französischen Staat.¹¹⁹

Die religiös-konservative Einstellung prägte auch das französische Schulsystem. Im 19. Jahrhundert sah man Bildungsinstitutionen als wichtiges Mittel zur Zentralisierung, man wies ihnen aber auch die Aufgabe der moralischen Erziehung zu. Letztere sahen Eliten mehrheitlich noch immer als Hoheitsgebiet der katholischen Kirche. Obwohl der Katholizismus nur bis zur Julirevolution die offizielle Staatsreligion war, wurde die

¹¹⁸ Boch, Rudolf, Grenzenloses Wachstum? Industrialisierungsdebatte. Das rheinische Wirtschaftsbürgertum und seine Industrialisierungsdebatte 1814–1857. Göttingen 1991, S. 12, 21 f.

¹¹⁹ Caron, Jean-Claude, La nation, l'État et la démocratie en France de 1789 à 1914. Paris 1995, S. 154, 171, 173; Gilson, Martha, Une minorité en action : la charité protestante en France, XIXe-XXe siècles, in: Le Mouvement social 234 (2011), S. 63-82, S. 65, 69; Rosanvallon, État en France, S. 165.

Religion bis zur Ausrufung der Dritten Republik gefördert. Die Kirche sollte die Aufgabe übernehmen, die Gesellschaft zu stabilisieren, indem sie althergebrachte Moralvorstellungen vermittelte. So übernahmen religiöse Orden in vielen Schulen die Lehre. Ein Gesetz von Guizot aus dem Jahr 1833, das säkulare Schulen fördern sollte, änderte wenig an der Nachfrage nach katholischem Lehrpersonal. Bis 1850 war über die Hälfte der schulfähigen Kinder in Frankreich in einer katholischen Schule eingeschrieben. Finanziert wurden diese meist durch Adlige, die die katholische Glaubenslehre aus ihrer Familientradition heraus vorantreiben wollten. Stadträte und Gemeinden waren selten bereit, zusätzliches Geld für Bildung bereit zu stellen. Somit behielt die katholische Kirche auch nach der Revolution ihren gesellschaftlichen Einfluss durch ihre dominante Rolle im Bildungssystem.¹²⁰

Während Diskussionen um eine liberale Verfassung im neunzehnten Jahrhundert weitergeführt wurden, änderte sich an der eigentlichen Staatsordnung Frankreichs kaum etwas. An der Spitze der Départements standen weiterhin die Präfekten. 1800 durch Napoleon eingeführt, professionalisierten sich diese Verwaltungsbeamten im Laufe der Jahrzehnte. Ihre politische Karriere folgte zunehmend dem gleichen Schema. Die meisten von ihnen waren Juristen und zum großen Teil wurden sie aus Verwaltungsämtern rekrutiert. Man achtete darauf, dass sie ihr Amt in einem anderen Département als dem ihrer Herkunft absolvierten. Das den Präfekten assistierende Amt des Sous-Präfekten wiederum ging meistens an einen lokalen Notabeln. Mitunter kam es auch vor, dass diese Stellung innerhalb einer Familie weitergereicht wurde. Hier wurde bereits ein Gegensatz zwischen der Zentralverwaltung und den Notabeln vor Ort deutlich: auf der einen Seite ausgebildete Juristen aus der Fremde an der Spitze der Hierarchie im Département, auf der anderen Seite lokale Eliten, die wichtige Stellungen im Département ererbten. Von der Idee eines zentralisierten Frankreichs war dieser Gegensatz weit entfernt.¹²¹

¹²⁰ Raphael, S. 177 f.; Rosanvallon, *Monarchie impossible*, S. 114; Curtis, Sarah Ann, *Religious Schooling in Nineteenth-Century France*, in: *History of Education Quarterly* 39 (No.1) (1999), S. 51-72, hier: 51-53, 55, 57, 59, 63, 68 f.

¹²¹ Jourdan, Jean-Paul, „Professionalisation“ et fonction publique : le cas de l'administration préfectorale au XIXe siècle, in: Pierre Guillaume (Hrsg.), *La professionnalisation des classes moyennes*. Talence 1996, S. 71-85, hier: S. 72 f., 76 f.; Martishang, François-Xavier, *Construction professionnelle et interactions sociales : le cas des préfets et des sous-préfets lorrains au XIXe siècle (1800-1870)*, in: Page 19. *Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d'Histoire du XIXe siècle* 7 (2018), Doctoriales 2017. *Faire Profession. Les Sources médiatiques*. S. 13-23, hier: S. 13.

In der Theorie hatten die Präfekten Autorität und Handlungsspielraum gegenüber den Honoratioren des Département. In der Restauration hatten sie die Aufsicht über städtische Angelegenheiten in ihrem Département erhalten. Dieses Recht blieb lange Zeit unberührt, auch nach der Julirevolution erforderten viele städtische Angelegenheiten noch immer eine Autorisierung durch den Präfekten, bevor der Stadtrat darüber diskutieren konnte. Diese strenge Aufsichtspflicht durch den Präfekten wurde aber im Laufe der Julimonarchie immer weiter gelockert.¹²²

Theoretisch lag eine klare Hierarchie vor: Der Präfekt gab Anweisungen an den Sous-Präfekten, der diese wiederum an die Bürgermeister gab. Doch die konkrete Machtbasis des Präfekten war deutlich fragiler, als es die Theorie vermuten ließ. Eine der bedeutendsten Studien zu diesem Thema stammt von Tiphaine Le Yoncourt. Ihre Arbeit von 2001 untersucht den Handlungsspielraum der Präfekten im bretonischen Département Ille-et-Vilaine. Die Idee der strikten Hierarchie von oben in den Départements lässt sich laut dieser Studie nicht halten. Seine Autorität gewann ein Präfekt nicht etwa durch das Ministerium in Paris, sondern durch seine Beziehungen zu Eliten vor Ort. Wenn Präfekten eine neue Stelle antraten, verwiesen Freunde und Bekannte sie in der Regel an einflussreiche Notabeln an ihrem neuen Arbeitsplatz. Diese konnten ihren Beziehungen nutzen, um bei der Ernennung lokaler Amtsträger mitzubestimmen. So konnten diese Honoratioren den Präfekten Hilfe bei ihrer Arbeit in einem fremdem Département bieten. Besonders in krisengeschüttelten Départements waren die Präfekten auf diese Unterstützung angewiesen.¹²³

Im Gegenzug konnten die Notabeln aber auch Einfluss auf die Politik nehmen. Bei der Ernennung des Sous-Präfekten konnten sie den Präfekten ihren Rat geben oder auch direkt auf ihn Einfluss nehmen. Theoretisch oblag es auch dem Präfekten, dem Minister Kandidaten für die Posten im Conseil Général (Generalrat/Départementsrat) vorzuschlagen. Seine Auswahl war dabei begrenzt. Denn damit der Generalrat als politisches Gremium handlungsfähig war, mussten dort die einflussreichsten Notabeln des Départements vertreten sein.¹²⁴

¹²² Tanchoux, Pouvoirs Municipaux, S. 39, 43, 45.

¹²³ Ebd., S. 45; Le Yoncourt, Tiphaine, Le Préfet et ses Notables en Ille-et-Vilaine au XIXe siècle (1814-1914). Paris 2001, hier: S. 27 f., 32.

¹²⁴ Le Yoncourt, S. 24, 28, 38, 40.

In ärmeren Départements glich die Politik einem Beliebtheitswettbewerb der Reichen und Mächtigen. Bei den wenigen Wahlberechtigten handelte es sich dort vor allem um örtliche Beamte. Politische Standpunkte spielten nur eine geringe Rolle. Gewählt wurden Personen mit hohem sozialen Status und guten Beziehungen. Präfekten hatten das Recht, nach Vorgaben des Ministers andere Kandidaten zu ernennen. Von diesem Recht machten sie letztlich aber nur dann Gebrauch, wenn einem der Regierung verhassten Kandidaten ein Riegel vorgeschoben werden sollte. Aufgrund ihres beschränkten Einflusses über die örtlichen Notabeln konnten sie aber nicht zu früh Partei ergreifen. Sie konnten allerdings regierungstreue Wähler zu einem Treffen einladen, um über gemeinsames Handeln zu beraten.¹²⁵ Um die örtlichen Eliten versöhnlich zu stimmen, mussten die Präfekten Treffen der feinen Gesellschaft organisieren. Die Notabeln trafen sich regelmäßig auf Bällen, Tanzabenden und anderen Abendgesellschaften. Solche Feste waren eine gute Gelegenheit, die Präfekten mit der Elite ihres neuen Départements bekannt zu machen. Allerdings boten diese Veranstaltungen nur selten eine Gelegenheit, um über Politik zu sprechen, zumindest nicht auf Ebene der Départements. Eher sollten politische Spannungen abgebaut werden. Ob die örtlichen Notabeln dieses Versöhnungsangebot annahmen, stand aber auf einem anderen Blatt. Schließlich hielten sie allzu gerne an etablierten Abgrenzungen fest. Vor allem handelte es sich hierbei aber um eine soziale Verpflichtung, die die Präfekten erfüllen mussten. Dabei war es wichtig für sie, einen großzügigen Eindruck zu machen, vor allem, da sie die Feste stets aus eigener Tasche finanzierten. Als Vertreter der Regierung vor Ort wurde von den Präfekten und ihrer Familie ein möglichst würdevolles Auftreten erwartet.¹²⁶ Meistens hing es vom Wohlwollen der Notabeln ab, ob ein Präfekt weiter Karriere machen konnte. Die mächtigsten Eliten hatten Einfluss im Innenministerium. Deshalb konnte der Präfekt seine Pläne kaum durchsetzen, wenn er keine guten Beziehungen zu den örtlichen Honoratioren hatte. Wie gut ein Präfekt sich mit den Notabeln stellte, konnte über Versetzung oder Beförderung entscheiden.¹²⁷

¹²⁵ Voilliot, *Candidature officielle*, S. 91, 93 f., 98 f.

¹²⁶ Karila-Cohen, Pierre, „Danser sur un volcan“? La politique des bals dans l'Europe des Restaurations, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis, *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne*. Rennes 2015, S. 319-328, hier: S. 319, 326-328; Martishang, S. 18 f.; Karila-Cohen, Pierre, *Les préfets ne sont pas des collègues. Retour sur une enquête*, in: *Genèses* 79 (2010), S. 116-134, hier S. 118, 121-123, 125.

¹²⁷ Le Yoncourt, S. 104, 107.

Die Präfekten fungierten letztlich vor allem als Berater und Organisatoren. Und vor allem gaben sie der Zentralregierung in Paris eine Zusammenfassung der Stimmungslage vor Ort. Die Erforschung der öffentlichen Meinung gewann seit 1814 an Bedeutung. Schließlich diskutierte man in Frankreich seit dem Ende der Revolution aktiv über Themen wie Staatsbürgerschaft und Pressefreiheit. Staatsbeamten wie den Präfekten oblag daher die Aufgabe, einen Überblick über aktuellen Diskussionsstoff in ihrem Département abzugeben. In ihren Berichten machten sie außerdem Vorschläge, wie mit der Situation am besten umzugehen sei. Gerade bei Wahlen wurden Präfekten immer öfter zu Rate gezogen. Vor der Wahl studierten sie die Präferenzen der Wähler, um nach der Wahl die Ergebnisse zu analysieren. Das Innenministerium interessierte sich dafür, welche Kandidaten am aussichtsreichsten waren und ob sie der Regierung treu waren oder der Opposition angehörten. Gerade die Generalratswahlen erweckten die Aufmerksamkeit des Innenministeriums. Anhand der Analysen in den Berichten können wir feststellen, welche Fragen die Eliten in den Départements und in der Verwaltung umgetrieben haben. Man darf die Berichte allerdings nicht unkritisch lesen. Immerhin verfassten die Präfekten sie an ihre Vorgesetzten im Innenministerium. Daher muss man davon ausgehen, dass widrige Umstände beschönigt oder verharmlost wurden.¹²⁸

Bei der französischen Elite des neunzehnten Jahrhunderts handelte es sich insgesamt um eine Gruppierung, in der Grundbesitz und Beziehungen eine entscheidende Rolle spielten. Um in Frankreich politischen Einfluss haben, war ein gewisses Mindesteinkommen aus Grundbesitz nötig, das Wohlstand und soziales Prestige mit sich brachte.¹²⁹ Das Ansehen daraus war letztlich nötig, um soziale Beziehungen zu knüpfen, durch die man Partner zum Durchsetzen der eigenen gesellschaftlichen Agenda gewann.¹³⁰ Politisch äußerte sich diese Geisteshaltung in der politischen Umsetzung eines wirtschaftlichen Liberalismus. Die erkonservative Wende unter Karl X. motivierte viele wirtschaftsliberale Eliten, ihren politischen Einfluss gegen die reaktionäre Politik der Bourbonen zu verteidigen.¹³¹ Sobald sie dies erreicht hatten,

¹²⁸ Karila-Cohen, Pierre, *L'État des esprits. L'invention de l'enquête politique en France (1814-1848)*. Rennes 2008, S. 12 f., 228-231.

¹²⁹ Tudesq, *Grands Notables*, S. 9, S.88; Jardin/Tudesq, S. 20; Bourdieu, *Raum*, S. 10 f.; Broglie, S. 127; Démier, S. 453, 460.

¹³⁰ Tudesq, *Grands Notables*, S. 10; Bourdieu, *Mechanismen*, S. 63; Jansen, S. 155 f.

¹³¹ Malandain, *L'introuvable complot*. Paris 2011, S. 75 f.; Caron, *Trois Jours*, S. 20 f.; Waresquiel, *Le Sacre*, S. 340; Leonhard, S. 280.

bemühten sie sich um einen Erhalt ihrer Machtposition, weitere gesellschaftliche Umbrüche wollten sie nach Möglichkeit vermeiden.¹³²

Die Vertreter des Staates hatten keine gute Stellung gegenüber diesen wirtschaftlichen Eliten. Vor Ort waren die Präfekten von der Mitarbeit örtlicher Notabeln abhängig, die gute Verbindungen im Département hatten.¹³³ Diese waren zudem meistens gut im Innenministerium vernetzt, wodurch sie Einfluss auf die Karriere des Präfekten nehmen konnten.¹³⁴ Die Vertreter der Zentralregierung waren somit auf die Unterstützung lokaler Honoratioren angewiesen. Die Voraussetzung für einen starken französischen Staat in den Provinzen war denkbar schlecht.

II.3 Industrialisierung und Infrastruktur in Europa

Der Begriff der Industrialisierung ist untrennbar mit dem neunzehnten Jahrhundert verknüpft. Bis heute beschäftigt uns die Frage, wie man den Übergang zu einer Fabrikgesellschaft bewerten sollte. Laut Franz Mathis verdanken viele Länder der Industrialisierung ihren Wohlstand. Schließlich konnten durch das Fabrikwesen bessere Waren in größerer Zahl hergestellt werden. Erst im letzten Jahrhundert kam es infolge des Aufstiegs fernöstlicher Industrienationen zu einer Deindustrialisierung in Europa.¹³⁵ Aufgrund der Bedeutung des Begriffes bis in die heutige Zeit soll zunächst geklärt werden, wie „Industrialisierung“ zu definieren ist. Der Wirtschaftshistoriker Richard Tilly definiert den Prozess als das absolute und relative Wachstum industrieller Aktivitäten. Arbeitsplätze auf dem Land gingen in der europäischen Industrialisierung verloren, weshalb viele Menschen ihr Glück in den Städten versuchten. Dort fanden sie Arbeit im Industrie- und im Dienstleistungssektor. Tilly verknüpft die Industrialisierung als historischen Prozess untrennbar mit Europa. Hier begann sie und lange Zeit blieb sie auch ein Monopol europäischer Nationen. Das neunzehnte Jahrhundert ist für Tilly somit ein „Europäisches Jahrhundert“. Zumindest bis 1850 ist dies eine legitime Schlussfolgerung. Andere Industriemächte, wie die USA und Japan, zogen erst später nach.¹³⁶

¹³² Leonhard, S. 349-352; Caron, Trois Jours, S. 122.

¹³³ Tanchoux, S. 45; Le Yoncourt, S. 24, 27 f., 32, 38, 40.

¹³⁴ Ebd., S. 104, 107.

¹³⁵ Mathis, Franz, Mit der Großstadt aus der Armut. Industrialisierung im globalen Vergleich. Innsbruck 2015, S. 11 f. Für die europäische Deindustrialisierung siehe Raphael, Lutz, Jenseits von Kohle und Stahl. Eine Gesellschaftsgeschichte Westeuropas nach dem Boom. Berlin 2019, S. 38 f.

¹³⁶ Tilly, Richard, Industrialization as an Historical Process, Mainz 2010, in: Europäische Geschichte online (EGO), URL: <<http://ieg-ego.eu/en/threads/backgrounds/industrialization/richard-h-tilly-40>

Ausgangspunkt der Industrialisierung war unbestreitbar Großbritannien in der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts. In dieser Zeit erfuhren einige der britischen Großstädte ein bis dahin ungekanntes Bevölkerungswachstum. Menschen vom Land verließen damals ihre Heimstätten und zogen in die großen Städte. Sinkende Sterberaten hatten eine Bevölkerungsexplosion im ländlichen Raum zur Folge. Das machte es schwieriger, auf dem Land Arbeit zu finden. Klassische Beschäftigungen fielen außerdem weg. Landbesitz konzentrierte sich in den Händen einzelner, die große Landgüter besaßen. Aufgrund dieser Umstände zog es viele Menschen in nahegelegene Großstädte. Ihre Hoffnung auf Arbeit und Einkommen sorgte für ein rasantes Anwachsen der urbanen Zentren.¹³⁷

Für Fabrikbesitzer stellten diese Neuankömmlinge eine willkommene Arbeitskraft dar. Die Verarbeitung von Woll-, Baumwoll-, und Eisenprodukten erfuhr im achtzehnten Jahrhundert einen massiven Aufschwung. Letztere verkauften britische Unternehmer ins Ausland, Rohmaterialien, die nicht in Großbritannien vorhanden waren, importierten sie. Das intensive Im- und Exportgeschäft machte die Pflege internationaler Handelsbeziehungen wichtig. Warenaustausch unter mehreren Staaten wurde daher schon bald eine Triebkraft der Industrialisierung. Doch auch im Inland fanden sich neue Absatzmärkte. Die Städte quollen über vor den neuen Fabrikarbeitern. Auch ihnen konnte man die neuen Produkte aus den Fabriken verkaufen, waren diese durch die Massenfertigung doch günstiger geworden.¹³⁸

Die Bedeutung von Handel mit anderen Ländern stieg insgesamt. Damit gingen langfristig allerdings auch Probleme einher. Denn durch den Verkauf der Industriewaren ins Ausland verlor Großbritannien auch langfristig seine Monopolstellung als einzige industrialisierte Nation. Diesen Faktor nennen Wirtschaftswissenschaftler einen „Technological Spillover“.¹³⁹ Eigene Erfindungen gelangen an Konkurrenten, wodurch dem eigentlichen Erfinder auf Dauer Verluste entstehen. Wenn eine neue Technologie sich als erfolgreich erweist, ist es nur eine Frage der Zeit, bis sie von anderen übernommen wird. Im Falle der Industrialisierung würden über kurz oder lang auch

[industrialization-as-an-historical-process/?searchterm=Richard%20Tilly&set_language=en](https://www.britain.gov.uk/industrialization-as-an-historical-process/?searchterm=Richard%20Tilly&set_language=en) (letzter Zugriff 26.08.2019), Absatz 1, 6.

¹³⁷ Mathis, S. 13 f., 37; Tilly, A. 6.

¹³⁸ Tilly, Absatz 8, 32; Mathis, S. 14.

¹³⁹ Weiss, John, *The Economics of Industrial Development*. London 2011, S. 144.

andere Länder als Großbritannien Dampfmaschinen einführen und hochwertige Waren produzieren.¹⁴⁰

Auch heute betonen Ökonomen, wie wichtig es ist, im internationalen Handel konkurrenzfähig zu bleiben. Der britische Wirtschaftswissenschaftler John Weiss weist deshalb Regierungen eine ordnende Rolle im Wirtschaftswachstum zu. Um zu garantieren, dass das eigene Land wettbewerbsfähig bleibe, müssten Regierungsvertreter einen angemessenen Teil des BIP in Forschung und Entwicklung investieren. Wenn die staatliche Verwaltung mit Universitäten und Forschungseinrichtungen zusammenarbeite, profitiere davon auf Dauer die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Dies ermögliche die Entstehung von technischen Innovationen, mit denen man dem internationalen Konkurrenzdruck standhalten könne.¹⁴¹

Die Tücken des internationalen Handels beschäftigen uns somit bis heute. Tatsächlich erkennen auch Historiker die Bedeutung von Verwaltung und Organisation für das wirtschaftliche Wachstum an. Peer Vries' Monographie „The origins of modern economic Growth“ von 2013 betont die Bedeutung von Produktivität und Effizienz für das wirtschaftliche Wachstum. Ähnlich wie Weiss' Studie zur wirtschaftlichen Entwicklung in der heutigen Zeit befasst sich auch Vries mit der Bedeutung von Schulen und Bildungsstätten für das Humankapital. Allerdings weist er auch auf die Bedeutung von Banken und Versicherungen hin, um die Transaktionskosten auf Dauer senken zu können. Eine effiziente Verwaltung und Infrastruktur sind demnach mindestens so wichtig wie neue Erfindungen.¹⁴²

Großbritannien dient in seiner Forschung als Beispiel, um die Bedeutung des Zentralstaats für die Wirtschaftsentwicklung hervorzuheben. Die Regierung in London schuf Rahmenbedingungen, die das Geschäftsleben auf Dauer ertragreich machten. Einheitliche Gesetze schufen eine klare Rechtslage. Teil dieser rechtlichen Basis war die Garantie des Eigentums. Sie machte es für Unternehmer attraktiv, den eigenen Profit zu mehren. Durch den Erhalt einer eigenen Armee und die Pflege der diplomatischen Beziehungen beschützte der Staat seine Firmen auch nach außen. Die Kommunikation

¹⁴⁰ Tilly, A. 32; Weiss, S. 144.

¹⁴¹ Ebd., S. 145 f.

¹⁴² Vries, Peer, Escaping Poverty. The origins of modern economic growth. Göttingen 2013, S. 315 f.

im Handelsgeschäft wurde mit der Einführung einheitlicher Maßeinheiten ebenfalls erleichtert. Während neue Unternehmen den Wohlstand des Landes förderten, garantierte die britische Verwaltung ein reibungsloses Ablaufen ihrer Geschäfte.¹⁴³

Mit Beginn des neunzehnten Jahrhunderts strahlte das britische Vorbild auch auf andere europäische Mächte ab. Französische Beamte der Restaurationszeit erkannten, dass sie technologische Innovationen in ihrem Land fördern mussten, damit Frankreich auf Dauer vor anderen europäischen Mächten bestehen konnte. Gerade die Kohle- und Stahlindustrie sollte nach dem Ende der napoleonischen Kriege von Investitionen der französischen Regierung profitieren. Die von Weiss betonte Bedeutung technologischer Konkurrenzfähigkeit erkannten die französischen Beamten bereits im neunzehnten Jahrhundert.¹⁴⁴

Wenn man von der Industriellen Revolution spricht, kommt eine Erfindung als erste in den Sinn: Die Dampfmaschine. Die mit Kohle betriebene Erfindung war letztlich die Grundlage für die Massenproduktion, die das Bild Europas und der Welt auf Dauer verändern würde. Im Nachhinein betrachtet liegt es also auf der Hand, dass die großen Industrienationen in Kohle investieren würden. Schließlich war sie der Pfeiler einer dampfbetriebenen Zukunft. Den ersten Eindruck dieser Entwicklung erlebte die britische Textilbranche. Die dampfbetriebene Produktion erhöhte den Profit der Baumwollindustrie drastisch.¹⁴⁵

Industrielle wiesen dem Abbau von Kohle eine immer höhere Bedeutung zu, denn sie waren der Garant für eine profitable Fabrikwirtschaft. Der Verbrauch der Kohle wuchs im Vergleich zu vorindustrialisierten Zeiten massiv an, zwischen 1700 und 1860 hatte sich der Kohleausstoß in Großbritannien um das 18-fache erhöht. Neben dem Nutzen für die Industrie erhöhte der erhebliche Anstieg der Bevölkerungszahl die Nachfrage nach Kohle als Heizstoff, gerade in den Städten. Das Zeitalter der Kohle war somit eingeläutet worden.¹⁴⁶

¹⁴³ Ebd., S. 317f., 358.

¹⁴⁴ Horn, Jeff, *The Path Not Taken. French Industrialization in the Age of Revolution*. Cambridge, Massachusetts/London, England 2006, S. 240, 245, 247; Weiss, S. 145; Tilly Absatz 8.

¹⁴⁵ Clark, Gregory/Jacks, David, *Coal and the Industrial Revolution 1700-1869*, in: *European Review of Economic History* 11 (2007), S. 39-72, hier: S. 40, 63, 65; Osterhammel, Jürgen/Petersson, Niels P., *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*. München 2019, S. 50.

¹⁴⁶ Ebd., S. 40, 62; Wrigley, Edward Anthony, *Energy and the English Industrial Revolution*. Cambridge [u.a.] 2010, S. 101.

Um den bedeutenden Rohstoff an den Mann zu bringen, war indes ein ausgefeiltes Verkehrsnetz vonnöten. Viele lokale Transportrouten waren bis ins achtzehnte Jahrhundert kaum genutzt worden, da sich die Investitionen nicht lohnten. Die hohe Nachfrage nach Kohle machte aber bislang unrentable Kanäle und den pferdegezogenen Schienentransport wieder interessant. Und als die ersten dampfbetriebenen Eisenbahnen eingesetzt werden konnten, wurden Pferde als Zugtiere zunehmend obsolet. Der effiziente Transport machte es möglich, den Preis für Kohle niedrig zu halten. Die Investitionen in die Infrastruktur und der Abbau der dafür nötigen Ressourcen ergänzten sich also gegenseitig. Eine erhöhte Nachfrage nach Kohle machte den Ausbau des Verkehrsnetzes lohnenswert. Verbesserte Transportmöglichkeiten erleichterten wiederum nicht nur den Handel mit Kohle, sondern halfen auch, die Preise für den Rohstoff gering zu halten. Je günstiger die Beförderung einer Ware ist, desto billiger kann man sie vor Ort anbieten. Die geringen Transportkosten und die niedrige Besteuerung hatten dafür gesorgt, dass sich der Preis der Kohle zwischen 1740 und 1860 halbiert hatte. Für die Versorgung der britischen Bevölkerung war diese Preisentwicklung von unschätzbarem Wert. Großstädte wie London erlebten in der Industrialisierung ein enormes Bevölkerungswachstum. Man reagierte in Großbritannien mit einem Ausbau der Handelsflotte und des Straßennetzes. Die Industrialisierung des Landes war eine Aufgabe, die niemals vollends abgeschlossen war. Schließlich musste Großbritannien auf lange Sicht an seine Wettbewerbsfähigkeit denken. Denn im neunzehnten Jahrhundert begannen andere europäische Großmächte, mit der Industrialisierung nachzuziehen.¹⁴⁷

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es zu untersuchen, wie lokale französische Eliten und Regierungsvertreter infrastrukturelle Innovationen als politisches Instrument zu nutzen versuchten. Um mögliche Eigenheiten der französischen Notabeln zu erkennen, liegt ein Vergleich mit anderen europäischen Elitenkulturen nahe. Daher soll in einem kurzen Exkurs der Umgang des rheinischen Wirtschaftsbürgertums mit den britischen Innovationen näher ins Auge gefasst werden.

Wer sich mit den linksrheinischen Gebieten Deutschlands im 19. Jahrhundert auseinandersetzt wird schnell feststellen, dass die rheinischen Eliten alles andere als

¹⁴⁷ Clark/Jacks, S. 40, 42, 63; Wrigley, S. 101-107, 111.

franzosenfeindlich eingestellt waren. Entgegen späterer Darstellungen Frankreichs als „Erbfeind“ durch aufkeimenden deutschen Nationalismus wussten die rheinischen Notabeln, was sie an der französischen Verwaltung hatten. Nach der Eroberung und der anschließenden Annexion der linksrheinischen Gebiete durch Frankreich profitierten gerade städtische Eliten vom Verkauf der Nationalgüter.¹⁴⁸ Als sichere und profitable Anlageform gab der Besitz von Gütern den Notabeln ein finanzielles Rückgrat für den Aufbau von Firmen.¹⁴⁹ Darüber hinaus brachte der Grundbesitz soziales Ansehen und politische Repräsentation mit sich. Im napoleonischen Empire bestimmte die Höhe der bezahlten Grundsteuer über die Möglichkeit, an politischen Entscheidungen mitzuwirken. Auch nachdem Preußen die Herrschaft über die linksrheinischen Gebiete übernommen hatte, stellte der Besitz von Immobilien die Grundlage der wirtschaftlichen und politischen Macht der Eliten dar.¹⁵⁰

Von einer „Befreiung“ nach dem Ende der napoleonischen Kriege konnte links des Rheins keine Rede sein. Zwar leisteten die rheinischen Eliten kaum Widerstand gegen den erneuten Machtwechsel nach 1814, doch wollten sie auf die Errungenschaften der Revolution und des Code Napoléon nicht verzichten.¹⁵¹ So setzten sie sich für eine Beibehaltung des französischen Rechtssystems ein, der der preußische Staat nachkam: die Zusammensetzung der Gerichte und auch die Organisation der Kommunen wurde beibehalten.¹⁵² Zu den größten Ängsten der rheinischen Honoratioren zählte indes die Wahrung ihrer wirtschaftlichen Interessen. Viele von ihnen fürchteten nach der Machtübernahme Preußens, der Verkauf der Nationalgüter würde für nichtig erklärt werden. Von diesem Schritt sah der preußische Staat jedoch ab und der Kauf der Nationalgüter wurde 1819 auf Order des königlichen Kabinetts formell anerkannt.¹⁵³ Dennoch stellte das Ende der napoleonischen Ära für die rheinischen Eliten eine Zäsur dar. Napoleon hatte die Industrie in den linksrheinischen Départements aktiv gefördert

¹⁴⁸ Clemens, Gabriele B., Napoleonische Transformationen der Nachbarstaaten, in: Guido Braun / Gabriele B. Clemens / Lutz Klinkhammer / Alexander Koller (Hrsg.), Napoleonische Expansionspolitik. Okkupation oder Integration? Berlin/Boston 2013, S. 63-82, hier: S. 64-66, 73.

¹⁴⁹ Ebd., S. 74 f.

¹⁵⁰ Ebd., S. 75.

¹⁵¹ Clemens, Gabriele B., Entre opposition et intégration: les départements du Rhin dans la première phase de la restauration (1814-1832), in: *Revue d'Allemagne et de Pays de langue allemande* 47, 1 (2015), S. 151-162, hier: S. 152 f.

¹⁵² Ebd., S. 156.

¹⁵³ Ebd., S. 157.

und die Kontinentalsperre hatte britische Konkurrenzprodukte aus dem Empire rausgehalten. So hatten entlang des Rheins erste Manufakturen und im Raum Aachen Fabriken ihre Arbeit aufnehmen können. Mit der Niederlage Napoleons endete die Kontinentalsperre und die rheinischen Produkte mussten sich wieder gegen die Briten behaupten. Zum damaligen Zeitpunkt war das kein Kampf, den sie gewinnen konnten.¹⁵⁴ Die rheinischen Notabeln befanden sich somit in einer ähnlichen Ausgangslage wie die Einwohner der französischen Départements Rhône, Loire und Saône-et-Loire: Sie mussten sich die Frage stellen, wie es nach dem Untergang des Kaiserreichs weitergehen sollte. Gerade die Entwicklung von Wirtschaft und Industrie sorgte für Kontroversen im Wirtschaftsbürgertum, das mögliche Vorgehensweisen in Zeitschriften und Wochenblättern heftig diskutierte.¹⁵⁵

Wenngleich das britische Modell der Industrialisierung das Interesse der rheinischen Industriellen weckte, war das Echo gespalten. Obwohl deutsche Unternehmer das britische „Fabriksystem“ als Vorbild sahen, erkannten sie auch die Gefahren, die sich aus ihm ergaben. Die Zentralisierung der Industriestruktur, wie sie in Großbritannien stattgefunden hatte, erschien vielen Fabrikbesitzern problematisch. Nicht zuletzt die Verelendung der britischen Arbeiterschaft bereitete den Wirtschaftsnotabeln Kopfzerbrechen. Die Sorge galt aber eher möglichen Revolutionen, ein soziales Pflichtbewusstsein spielte keine große Rolle. Vielmehr fürchtete man, die große Zahl an Arbeitern in den Städten bald nicht mehr unter Kontrolle zu haben.¹⁵⁶

Die Industrialisierung gewann aber zunehmend an Attraktivität, versprach sie doch eine branchenübergreifende Verbesserung der Warenproduktion. In der Diskussion um die Mechanisierung und ihre Vorteile erregte die Eisenbahn als Transportmittel immer größere Aufmerksamkeit. Spätestens ab den 1830er Jahren gab es Überlegungen, ob der Schienentransport neue wirtschaftliche Möglichkeiten eröffnen könnte. Eine verkehrstechnische Erschließung des Ruhrgebietes erschien nun attraktiv. Konnte man die industriellen Erzeugnisse dieser Region mit Dampflokomotiven an die Küste bringen, ließen sich holländische Zölle auf dem Rhein umgehen. Der wirtschaftliche Erfolg der Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth im Jahr 1835 zerstreute zudem finanzielle Bedenken,

¹⁵⁴ Clemens, Napoleonische Transformationen der Nachbarstaaten, S. 76.

¹⁵⁵ Boch, Rudolf, Grenzenloses Wachstum? Das rheinische Wirtschaftsbürgertum und seine Industrialisierungsdebatte 1814 – 1857. Göttingen 1991, S. 11 f.

¹⁵⁶ Ebd., S. 12, 21.

die zunächst Investoren abgeschreckt hatten. Das erste erfolgreiche Eisenbahnprojekt auf deutschem Boden diente somit als Katalysator, um das neue Transportmittel auf Dauer für Investitionen attraktiver zu machen. Im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau wuchs auch das Interesse an Aktiengesellschaften. Hatten die rheinischen Wirtschaftsbürger Aktienspekulationen zunächst misstraut, verlor sich die anfängliche Skepsis in den 1840er Jahren langsam. Der Eisenbahnbau hatte der rheinischen Wirtschaft somit unmittelbar eine neue Dynamik beschert. Langfristig würde er auch Vorteile für den Kohleabbau und die Eisenverhüttung mit sich bringen. Es dauerte aber bis in die 1850er Jahre, bis Schwerindustriezentren wie das Ruhrgebiet einen größeren Einfluss auf die preußische Wirtschaft nahmen.¹⁵⁷

Die Beispiele Großbritanniens und der preußischen Rheinprovinz zeigen somit auf, welche Bedeutung Verkehr und Infrastruktur bei der Entwicklung der Industrialisierung zukam. Eine Entwicklung neuer Industriezentren und das Aufkommen neuer Verkehrsmittel bedingten sich offenkundig gegenseitig. Das Vertrauen und die Risikobereitschaft wirtschaftlicher Eliten waren dabei entscheidende Faktoren für den Ausbau industrieller Projekte. Erfolgsprojekte wie die Strecke Nürnberg-Fürth konnten sie davon überzeugen, in neue Technologien zu investieren. Dies konnte für ihre entsprechenden Regionen langfristiges Wachstum mitbringen. Großbritannien und Deutschland stellen wichtige Vergleichspunkte zu Frankreich dar. Es wird sich zeigen, ob der Bau der Eisenbahnstrecke von Saint-Étienne nach Lyon die gleichen langfristigen Folgen hatte wie die der Strecke Nürnberg-Fürth.¹⁵⁸

Ressourcenbedingt fand die Industrialisierung stets auf regionaler Ebene statt. Neue Fabriken und Industriezentren entstanden in der Regel um Kohlevorkommen, da dort die Ressourcen für die Dampfmaschinen vorhanden waren. Als Beispiele seien die Region um Newcastle in England und das Ruhrgebiet in Deutschland genannt. Diese Gegenden boten die nötigen Rohstoffe, um ein neues Wirtschaftssystem zu schaffen, in dem die Einwohner unabhängig von der Landwirtschaft leben konnten.¹⁵⁹

Dieser Wandel von einer Bauern- zu einer Arbeitergesellschaft geschah aber oft auch aus Notwendigkeit. In manchen späteren Industriezentren Europas war der Boden nicht

¹⁵⁷ Ebd., S. 22, 27, 139, 143-147; Breuilly, John, *Modernisation as Social Evolution: The German Case*, c. 1800-1880, in: *Transactions of the RHS* 15 (2005), S. 117-147, hier: S. 135.

¹⁵⁸ Ebd.; Boch, S. 143-147; Clark/Jacks, S. 40; Wrigley, S. 101-103, 107.

¹⁵⁹ Breuilly, S. 135; Tilly, Absatz 11.

fruchtbar genug, um das Land effizient zu bestellen. Wenn aber Rohstoffe wie Kohle und Eisen als alternative Einkommensquelle vorhanden waren, machten Unternehmer sich das zunutze. Wenn dann auch noch eine Versorgung mit Nahrungsmitteln sichergestellt war, in der Regel durch eine kommerzialisierte Landwirtschaft in benachbarten Regionen, konnte der Strukturwandel beginnen, den Tilly als „Protoindustrialisierung“ bezeichnet. Die ersten industrialisierten „Inseln“ entstanden, außerhalb Großbritanniens, zunächst im späteren Belgien und in Nordfrankreich.¹⁶⁰

Die Vorreiterrolle Großbritanniens steigerte aber bald den Konkurrenzdruck auf dem europäischen Festland. Um 1815 herum konnte Frankreich mit der starken britischen Eisen- und Stahlindustrie nicht mithalten. Die britische Förderung von Steinkohle überstieg die französische um das 18-fache. Zu Beginn der Restauration heizte die deutlich kleinere französische Eisenindustrie noch mit Holzkohle. Von zentralisierten Industriestätten wie in Großbritannien war man in Frankreich zu diesem Zeitpunkt noch weit entfernt.¹⁶¹

Die Dominanz der britischen Stahlwerke veranlasste die französische Regierung 1822 schließlich zum Protektionismus. Fortan wurden hohe Zölle auf importierte Eisenwaren erhoben. Diese Schutzmaßnahmen waren jedoch keine nationalistische Willkür. Vielmehr verfolgte der französische Staat das Ziel, die neuen heimischen Industrieanlagen vor dem Konkurrenzdruck aus Großbritannien zu schützen, während sie noch in der Aufbauphase waren. Dafür war man gerne bereit, Vergeltungsmaßnahmen anderer Länder in Kauf zu nehmen. Der Export von Wein sollte Frankreich in den folgenden Jahren schwerer fallen.¹⁶²

Die französische Zentralverwaltung beließ es allerdings nicht beim Protektionismus. Stattdessen traf sie aktiv Maßnahmen, um Innovationen in der Infrastruktur zu fördern. In diesem Zusammenhang hatte das zentralistische Frankreich einen Vorteil gegenüber anderen Kontinentalmächten wie dem territorial zersplitterten Deutschen Bund. Frankreich hatte von der napoleonischen Ära eine gesamtstaatliche, klar organisierte Verwaltung übernommen. Bei der Förderung von Industriezentren und Verkehrsmitteln stellte sich ein funktionierender Verwaltungsapparat als eindeutiger Vorteil heraus, die

¹⁶⁰ Tilly, Absatz 12-14.

¹⁶¹ Mathis, S. 39.

¹⁶² Smith, S. 179; Horn, S. 241 f., Magnusson, Lars, Nation, State and the Industrial Revolution. London 2009, S. 96.

Organisation des jeweils ersten Schienennetzes in Deutschland und Frankreich zeigte dies klar auf. Vor 1847 gab es innerhalb des Deutschen Bundes keine gemeinsame Verwaltung der Eisenbahngesellschaften. Stattdessen bauten die unterschiedlichen Einzelstaaten bald eigene Verwaltungen auf, auch um sich gegen den zunehmenden Einfluss Preußens auf ihre Politik zu wehren. In Frankreich wiederum übernahm das *Corps des Ponts-et-Chaussées* bald die Organisation unterschiedlicher Teilstrecken. In beiden Ländern kam das meiste Kapital für den Bau von Strecken von privaten Geldgebern. Aber das *Corps* lenkte mit seinen Richtlinien die Bemühungen der einzelnen Industriellen in die von der Regierung gewünschte Richtung. Mit Beginn des französischen Eisenbahnbaus in den 1830er Jahren investierte der Staat in das neu entstehende Schienennetz. Gleichzeitig regulierte er den Aufbau und behielt somit die Kontrolle. Mit gezielten Subventionen und der Vergabe von Krediten konnte die französische Regierung der Branche auch durch die Krise von 1840 helfen.¹⁶³

Das Beispiel Großbritannien zeigt, welche Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur und einem Zentralstaat als leitende Institution zukam, wenn es um die Industrialisierung ging.¹⁶⁴ Hier hatte Frankreich gute Grundvoraussetzungen, um auf Dauer mit Großbritannien gleichzuziehen. Napoleons Empire hatte eine funktionierende Verwaltung hinterlassen. Der erfahrene französische Beamtenapparat erkannte, wie wichtig die Förderung bestimmter Industriegruppen war.¹⁶⁵ Die zentralstaatliche Organisation brachte Frankreich wichtige Vorteile gegenüber dem territorial zersplitterten Deutschland. Die leitende Hand des *Corps des Ponts-et-Chaussées* ermöglichte ein einheitliches Vorgehen beim Aufbau neuer Transportwege wie der Eisenbahn.¹⁶⁶ Der im Kaiserreich etablierte Zentralismus würde in den folgenden Jahrzehnten die Beziehungen zwischen Hauptstadt und Peripherie mitprägen.

¹⁶³ Mitchell, A., *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry*. New York 2000, S. 40, 71-73; Magnusson, S. 93-95; Vries, S. 358; Horn, S. 248.

¹⁶⁴ Clark/Jacks, S. 40, 42, 63; Wrigley, S. 102-107, 111; Vries, S. 358 f.

¹⁶⁵ Horn, S. 247 f.

¹⁶⁶ Mitchell, S. 72.

III. Mâcon, Lyon, Saint-Étienne: Die Ausgangslage in der Restauration

III.1 Städte und ihre Kompetenzen

Mit dem Übergang vom Kaiserreich zur Restauration änderte sich an der eigentlichen Verwaltung Frankreichs nicht viel. Die politischen und sozialen Strukturen von Napoleons Empire wurden erhalten und in die neue Verfassung integriert.¹⁶⁷ Neben der Bildung klassischer Ministerien, wie denen für Inneres, Justiz, Finanzen und Militärwesen, beinhaltete die napoleonische Herrschaftsstruktur eine gesetzgebende Souveränität des Staates: Städte und Gemeinden verloren somit Stück für Stück ihre Eigenverantwortung.¹⁶⁸ Stadt- und Landgemeinden waren im Empire einer strengen Aufsicht durch die staatliche Verwaltung unterworfen worden. Eine quasi autonome Verwaltung der Städte und Gemeinden war somit nicht mehr denkbar. Eigene Gesetzesinitiativen seitens der Städte waren bis zur Februarrevolution 1848 stark eingeschränkt. An der Spitze eines Départements stand fortan der Präfekt, der ein genaues Auge auf sämtliche städtischen Angelegenheiten werfen sollte. Auf eigene Faust Steuern zu erlassen, war für die städtischen Eliten nicht mehr ohne weiteres möglich. Schließlich war es die Aufgabe des Präfekten, die Ausgaben der Städte und Dörfer zu kontrollieren. Verfasste Budgets wurden ihm vorgelegt und bedurften seiner Genehmigung.¹⁶⁹

Die Kompetenzen des Stadtrates waren nach der Französischen Revolution genau festgelegt worden. In Restauration und Julimonarchie wurde dieser rechtliche Rahmen nur noch geringfügig verändert. Der Präfekt konnte nun bei besonderen Anlässen Sondersitzungen für einen Stadtrat einberufen. Im Laufe der Zeit bekamen die Städte zumindest einige ihrer Kompetenzen zurück. Immer weniger Themen mussten vom Präfekten gestattet werden, bevor sie besprochen werden durften. Dies war für die Verwaltung praktischer, da ein Präfekt aus einem anderen Département in der Regel keinen genauen Überblick über Angelegenheiten einer einzelnen Stadt hatte. Theoretisch blieb er den städtischen Verwaltungsbeamten aber übergeordnet. Das

¹⁶⁷ Sellin, La Charte, S. 21 f.

¹⁶⁸ Raphael, Herrschaft durch Verwaltung, S. 43 f.

¹⁶⁹ Ebd., S. 145, 147; Tanchoux, Philippe, Les „Pouvoirs Municipaux“ de la commune entre 1800 et 1848 : un horizon chimérique, in: Revue d'histoire politique 20 (2013/2), S. 35-48, hier: S. 38 f.

politische System war strikt hierarchisch gegliedert. Der Präfekt gab seine Anordnung dem Sous-Präfekten, der diese wiederum an den Bürgermeister weitergab.¹⁷⁰

Nicht nur die Städte, sondern auch die Départements mussten fortan damit zurechtkommen, weniger offizielle Befugnisse zu haben. Dabei lag immerhin die Verwaltung des Verkehrswesens noch in ihrer Macht. Der Unterhalt des Wegenetzes war die Aufgabe des *Conseil Général*. Für die kommenden Umwälzungen im Verkehrswesen verfügten die Départements über Autonomie, die ihnen an anderer Stelle genommen worden war. Auch die Versorgung des Bildungssystems oblag den örtlichen Autoritäten, wenngleich sie diese Aufgaben lieber an die katholischen Orden delegierten, ein Umstand, an dem sich bis zum Beginn der Dritten Republik nicht viel ändern würde. Dennoch sollte gerade Saint-Étienne von diesem Umstand profitieren. Die Finanzierung der *École des Mines* lag unter den gegebenen Gesetzen schließlich auch beim Département. Das hieß allerdings nicht, dass aus Paris keine Leitlinien vorgegeben werden konnten. Es lag schließlich im Interesse der französischen Regierung, ihre Autorität vor den Départements zu behaupten. Neben Schulen und dem Verkehrswesen gewährte man den Provinzen lediglich noch das Recht, für den Unterhalt von Armen- und Krankenhäusern aufzukommen. Diese Rechte mussten genügen.¹⁷¹

Die Empörung konservativer Politiker ist gut vorstellbar. Sicher musste es ihnen missfallen, dass der Staat ihnen ihre regionalen Kompetenzen beschneidete. Somit war es ein Hauptanliegen konservativer französischer Politiker, das Recht auf regionale Selbstverwaltung zu behaupten, das sie nun in Gefahr sahen. Unter dem Vorwand der regionalen Autonomie wollten sie ihre alten Ständerechte aufrechterhalten. Dafür waren sie sogar bereit, eine Allianz mit dem liberalen Bürgertum einzugehen, denn auch hier gab es Stimmen gegen den starken Staat, wenn auch aus völlig anderen Motiven. Viele Vorreiter des Liberalismus sahen sich im Wettstreit mit einem autoritären Monarchen, der die Errungenschaften der Revolution infrage stellte. So kam es zu einem paradoxen Bündnis zwischen Ultraroyalisten und Reformern, deren Ziele unterschiedlicher nicht hätten sein können.¹⁷²

¹⁷⁰ Tanchoux, *Pouvoirs Municipaux*, S. 44 f.

¹⁷¹ Ebd., S. 148; Curtis, S. 52 f, 56, 63; Merley, Jean, *Naissance et développement d'une métropole industrielle (1815- Vers 1900): L'évolution économique et sociale*, in: Ders. (Hrsg.), *Histoire de Saint-Étienne*. Toulouse 1990, S. 143-180, hier: S. 148; Baché, Pierre, *De l'école des Mineurs à l'école des Mines. Histoire de l'école des Mines de Saint-Étienne au XIXème siècle*. Montbrison 2001, S. 21 f.

¹⁷² Raphael, *Herrschaft durch Verwaltung*, S. 151.

Somit kämpften die städtischen Eliten weiterhin für ihre eigenen Rechte in der Verwaltung, was zu einem Antagonismus zwischen dem Staat und einzelnen Regionen führte. Wie gut dieser aufgelöst werden konnte, war von Fall zu Fall unterschiedlich. Raphael bemerkt, dass dies besser funktionierte, wenn eine kleine Minderheit der Elite auch an der Politik des Gesamtstaates teilnehmen konnte. Diese Feststellung ist naheliegend, denn wenn die wohlhabenden örtlichen Machttäger ihrerseits Stellungen in der staatlichen Regierung bekommen konnten, waren sie sicher eher bereit, deren Forderungen durchzusetzen. Wenn die Beziehungen aber schlecht waren, hatte der Staat mitunter einen schwereren Stand. Dies konnte seine Autorität untergraben, denn egal, wie viel Spielraum ein Präfekt theoretisch vor Ort hatte, brauchte er doch das Wissen und die Autorität örtlicher Eliten, um seine Ziele erreichen zu können. Gerade bei lokalen Fragen war es unerlässlich, dass er die Meinung der örtlichen Kommunen einholte, denn sie konnten mögliche Probleme vor Ort besser einschätzen, als es ein Beamter aus Paris je gekonnt hätte. Allerdings konnten enge Beziehungen zwischen Zentralstaat und lokalen Eliten für den Präfekten ebenfalls riskant sein. Ein Präfekt, der den Notabeln missfiel, konnte seine Stellung bald verlieren.¹⁷³

Für den französischen Zentralstaat bietet sich somit ein zwiespältiges Bild. Raphael behauptet in seiner Studie, dass der Kampf der Städte um ihre Rechte in Frankreich leise verlaufen sei. Immerhin habe Frankreich einen starken Zentralstaat gehabt, weshalb es wenig Handlungsspielraum gegeben hätte. Aber offensichtlich hatten Notabeln im Département einen größeren Spielraum, als es zunächst den Anschein hat. Die erwähnte strikte Hierarchie vom Präfekten zum Sous-Präfekten zum Bürgermeister erweist sich bei genauerer Beobachtung als lückenhaft. Mit dem Sous-Präfekten als Mittelsmann der Hierarchie war der Einfluss des Präfekten bereits stark eingeschränkt. Während der Präfekt fast immer aus einem anderen Département stammte, und meist nur wenige Jahre in der Präfektur blieb, kam der Sous-Präfekt meist aus einer örtlichen Familie und kannte sich mit der Lage vor Ort besser aus. Zudem war das Amt des Sous-Präfekten oft fest in den Händen einer Familie, deren Angehörige die Position nacheinander übernahmen. Lokale Machtverhältnisse spiegelten sich damit auch in der Hierarchie der Verwaltung wider. Die Idee eines starken französischen Zentralstaats wirkte daher eher

¹⁷³ Ebd., S. 145, 153, 156; Le Yoncourt, S. 48, 104; Tanchoux, Pouvoirs Municipaux, S. 43.

wie ein Mythos als ein Abbild der Realität. Die Agenten der Zentralverwaltung mussten ihr Bestes tun, um sich mit den Eliten vor Ort gutzustellen, falls sie irgendetwas erreichen wollten. Ohne deren Zusammenarbeit war an eine ordentliche Verwaltung nicht zu denken. Die Politik der untersuchten Städte und Départements muss deshalb in ihren eigenen historischen Kontexten analysiert werden, wenn sich ein stimmiges Bild ihrer Politik ergeben soll.¹⁷⁴

III.2 Mâcon – Ein schwerer Start in die Restauration

III.2.1 Ausgangslage an der Saône

Durch seine Lage im südlichen Burgund war Mâcon seit jeher für den Weinanbau prädestiniert, der den Hauptwirtschaftsfaktor der Stadt ausmachte. Nördlich von Lyon am Ufer der Saône gelegen war das Umland der Stadt im Jahr 1815 landwirtschaftlich geprägt. Von den untersuchten Städten war Mâcon mit 11.000 Einwohnern im Jahr 1830 die kleinste, Fabriken und Industrie, wie sie für die benachbarte Metropole Lyon üblich waren, suchte man hier vergeblich. Dafür lag sie an der Kreuzung zweier Weinhandelsstraßen, verkehrstechnisch verfügte die Stadt somit über gute Grundvoraussetzungen, um mit dem Weinhandel zu Wohlstand zu kommen.¹⁷⁵

An Zahlen gemessen wuchs Mâcons Wirtschaft im behandelten Zeitraum kaum. Im Gegensatz zu Lyon und Saint-Étienne verfügte die Stadt an der Saône über keine nennenswerte Seidenindustrie. Im industriellen Sektor schuf lediglich eine Kupfergießerei Arbeitsplätze. Die Eliten Mâcons zeigten durch aus Interesse daran, die Industrialisierung in ihr Département zu bringen, zu Beginn des 19. Jahrhunderts war Mâcon aber agrarisch geprägt.¹⁷⁶ Wie im Rest der Bourgogne stellte der Wein das wichtigste landwirtschaftliche Erzeugnis dar. Der Weinanbau war für Mâcon die Lebensader, wie es die Seide in Lyon war: Kaum ein Teil der Bevölkerung war nicht an der Verarbeitung von Wein beteiligt. Großgrundbesitzer bauten ihn an, damit die Händler der Stadt ihn verkaufen konnten. Nötige Materialien zum Vertrieb und Transport lieferten die mittelständischen Unternehmen: Fassbindereien stellten die Behältnisse her, Cafés und Weingeschäfte verkauften das Endprodukt.¹⁷⁷

¹⁷⁴ Tanchoux, Pouvoirs Municipaux, S. 45; Jourdan, S. 76 f.; Le Yoncourt, S. 48, 520.; Raphael, S. 44, 156.

¹⁷⁵ Lévêque, Pierre, Au temps de Lamartine, in: Goujon, Pierre, Histoire de Mâcon. Toulouse 2000, S. 155-196, hier: S. 156, 161-163; Archives Municipales de Mâcon, Série 1K Boîte 382, Liste des Électeurs 17.06.1831.

¹⁷⁶ Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 163.

¹⁷⁷ Ebd., S. 156, 160, 169.

Eine der beiden Handelsstraßen, die sich in der Stadt kreuzten, verband Lyon und Paris, die andere Nevers und Genf. Somit konnte der Wein auch über den Landweg an größere Handelszentren vertrieben werden. Um gute Geschäftsbeziehungen aufrechtzuerhalten, suchten die Händler Mâcons schon sehr früh nach Verbindungen außerhalb ihrer Stadt: Hochzeiten mit Einwohnern Lyons wurden bei den reichsten Einwohnern Mâcons immer üblicher. Die Schifffahrt auf der Saône erleichterte die Pflege von Beziehungen. Seit 1826 war Lyon mit einer Dampfschiffahrtlinie zu erreichen. Der Transport auf dem Fluss machte es leichter, aus geschäftlichen Gründen die große Industriemetropole zu besuchen.¹⁷⁸

Allerdings war die Verschiffung von Waren über den Fluss mit Risiken und Unregelmäßigkeiten verbunden. Produkte von einem Schifffahrtskanal zum Nächsten zu verladen, war ein kostspieliges Unterfangen. Zu bestimmten Zeiten waren die Wasserstraßen überhaupt nicht nutzbar. In den Wintermonaten frohr der Fluss zu und auch bei den unregelmäßigen Hochwässern konnten keine Dampfschiffe auf dem Fluss fahren. Wer seine Waren über die Saône vertrieb, musste unter diesen Bedingungen mit Profitausfällen rechnen. Es lag somit im Interesse der Grundbesitzer, auf Dauer ein wetterfesteres Transportmittel zu finden. Und tatsächlich zeigten die Weinhändler von Mâcon reges Interesse am Ausbau der dampfbetriebenen Eisenbahn.¹⁷⁹

Das Amt des Bürgermeisters hatte von 1815 bis zur Julirevolution ein und dieselbe Person inne. Abel Jean-Baptiste Desvignes de Davayé hatte in der Revolutionszeit für die Armeen der französischen Royalisten, genauer gesagt die Armee von Condé, gekämpft. Nach der Herrschaft der Hundert Tage übernahm damit ein überzeugter Royalist das Amt. Seine Treue zu den Bourbonen war nach der Julirevolution 1830 auch der Grund für seine Absetzung.¹⁸⁰ Trotz der konservativen Gesinnung seines Bürgermeisters war Mâcon in der Restauration kein Hort reaktionärer Politik. Davayé wurde zwar zunächst noch von einem ernannten, aus Ultraroyalisten bestehenden Stadtrat gestützt. Auf Dauer kam eine radikale Politik bei den Weinhändlern Mâcons allerdings nicht gut an. In den 1820ern bestand der Stadtrat überwiegend aus gemäßigten Liberalen. Eine

¹⁷⁸ Ebd., S. 160-162; Lévêque, Pierre, *La Bourgogne de Lamartine à nos jours*. Dijon 2006, S. 132 f.

¹⁷⁹ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

¹⁸⁰ Abel Jean-Baptiste Marie Desvignes de Davayé 1815-Attaché aux Bourbons, in: Comité permanent d'études mâconnaises (Hrsg.), *Macon et ses Maires 1692-1992. Trois siècles de vie maconnaise*. Mâcon 1992, S. 155-163, hier: S. 155; Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 185.

ausgeglichene Politik der Mitte war den Notabeln Mâcons offenkundig lieber als radikale Schritte nach vorne oder nach hinten.¹⁸¹

Der Vertrieb und der Transport ihrer Güter waren daher eines der Hauptanliegen der Elite, schließlich wollten sie ihren Wein außerhalb des *Mâconnais* verkaufen. Eine tiefgreifende Zollpolitik und Protektionismus lehnten sie ab - kein Wunder, zählten doch sie zu den Verlierern von Frankreichs Schutzzöllen zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts. Andere Länder hatten auf Frankreichs Importeinschränkungen mit Vergeltungsmaßnahmen reagiert. Der Absatz französischer Weine im Ausland hatte deshalb Einbußen zu vermehren. Keine gute Voraussetzung für Notabeln, deren Reichtum im Besitz von Weingütern lag. Doch die einflussreichsten von ihnen hatten auch Beziehungen nach Paris, die sie sich zunutze machen konnten. Im Namen der Weinbesitzer von Mâcon konnten sie ihre Interessen vor der Zentralverwaltung vertreten. Die Förderung der Landwirtschaft, gerade des Weinbaus, war eines der Hauptanliegen der Honoratioren Mâcons. Ihr beliebtester Treffpunkt, die *Académie de Mâcon*, hatte deshalb auch genau dieses Thema als zentrales Anliegen.¹⁸²

Um in einer Stadt wie Mâcon die einflussreichsten der Notabeln zu finden, muss man den prestigeträchtigsten Treffpunkt in den Blick nehmen. Zwar sind im Forschungszeitraum mehrere Freimaurerlogen in Mâcon aktiv gewesen, den bemerkenswertesten Treffpunkt stellte jedoch die *Académie de Mâcon* dar. In den frühen 1840ern umfasste sie dreißig Mitglieder, von denen fünf den Grundsteuersatz von 1000 Francs erreichten. Offizielles Ziel der Akademie war es, wissenschaftliche Forschung zu unterstützen. Der Standort Mâcon bedingte dabei eine Konzentration auf den Bereich der landwirtschaftlichen Entwicklungen.¹⁸³

Die Gründung und Organisation solcher Akademien geschah in Frankreich seit der Französischen Revolution unter strenger staatlicher Aufsicht. Während des Aufklärungszeitalters war es europaweit zur Gründung von Vereinen gekommen, deren

¹⁸¹ Ebd., S. 185 f.; Lévêque, Pierre, *La Bourgogne de Lamartine à nos jours*. Dijon 2006, S. 134 f.

¹⁸² Ebd., S. 128, 133, 228; Horn, S. 241; Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 156; Nicolas, Fernand, *Histoire de l'Académie de Mâcon. Deux cents ans de réflexion et d'activités*. Mâcon 2006, S. 13 f.

¹⁸³ Lévêque, *Lamartine*, S. 178; Erwähnenswert ist unter den Freimaurerlogen die „Intime Réunion“ der der Bürgermeister Desvignes de Davayé angehörte, vgl. Abel Jean-Baptiste Marie Desvignes de Davayé 1815-1830. *Attaché aux Bourbons*, in: Comité permanent d'études mâconnaises (Hrsg.), *Mâcon et ses maires 1692-1992. Trois siècles de vie mâconnaise*. Mâcon 1992, S. 155. Eine weitere Loge stellte die von Kleinbürgern und Handwerkern gegründete Loge „Les Arts Réunis“ dar, vgl. Lévêque, *Lamartine*, S. 175.

Ziel es war, Bildung zu fördern und die Wissenschaft voranzubringen.¹⁸⁴ Die Mitglieder dieser Vereine setzten sich durch ihren Bildungsstand von Außenstehenden ab, weshalb sie vor allem städtischen Eliten aus dem gebildeten Bürgertum und wenigen prominenten Vertretern des Adels vorbehalten waren.¹⁸⁵ Während einige Akademien in Europa auf private Initiative entstanden, gingen andere auf staatliche Gründung zurück. Die Mitglieder der staatlichen Akademien legten großen Wert auf Wissenschaftlichkeit und sahen ihre Institutionen als führende Forschungsanstalten.¹⁸⁶

Die Französische Revolution krepelte auch die Organisation dieser Akademien um. Ein Konventsbeschluss aus dem Jahr 1793 löste die traditionellen Akademien als Institutionen des *Ancien Régime* auf. Ihre Arbeit sollte durch das *Institut National* in Paris und die *Sociétés Savantes Libres* aufgenommen werden.¹⁸⁷ Das Beispiel anderer Städte unter französischer Herrschaft zeigt, dass dem französischen Zentralstaat eine wichtige Rolle bei der Koordinierung der Arbeit der Akademien zukam. Die Akademie der Stadt Trier, die seit der Eroberung durch die Revolutionstruppen Teil Frankreichs war, stand in engem Austausch mit dem örtlichen Präfekten. Dieser bat sie oft um Stellungnahmen für Projekte in ihrem Interessensbereich und koordinierte ihre Arbeit mit der anderer französischer Akademien, indem er ihr Publikationen dieser Institutionen und Informationen über deren Arbeit zukommen ließ.¹⁸⁸ Die wissenschaftlichen Akademien waren in der Revolution ein weiteres Instrument staatlicher Einflussnahme geworden. Somit muss die Gründung der *Académie de Mâcon* in einem breiteren historischen Kontext gesehen werden.

Bei ihrer Gründung trug die Académie ihr Hauptinteressensgebiet noch im Namen. 1801 als *Société libre d'agriculture, commerce et arts du département Saône-et-Loire* in Mâcon gegründet, sollte sie sich speziell mit der Weiterentwicklung der Landwirtschaft auseinandersetzen. Der Name verschwand jedoch in dem Jahr, als die Gesellschaft durch den Präfekten des Départements offiziell anerkannt wurde. 1805 erfolgte die Umbenennung in *Société des sciences, arts et belles-lettres*. Offiziell setzte die Akademie

¹⁸⁴ Clemens, Gabriele B., Von der französischen Provinz Akademie zum deutschen Geschichtsverein. Die Gesellschaft für nützliche Forschungen im überregionalen Vergleich, in: Kurtrierisches Jahrbuch 40 (2000), S. 391-408, hier: S. 392 f.

¹⁸⁵ Ebd., S. 393.

¹⁸⁶ Ebd., S. 394.

¹⁸⁷ Ebd., S. 395.

¹⁸⁸ Ebd., S. 397 f.

damit einen neuen Fokus auf Kultur und Wissenschaft. Mit der Rückkehr der Bourbonen im Jahr 1818 erhielt die Gesellschaft den Titel einer königlichen Akademie. Der ursprüngliche Themenschwerpunkt war trotz mehrfacher Umbenennung aber nicht verloren gegangen. So nahm die Akademie das Adjektiv „agricultuel“ 1823 wieder in die Bezeichnung auf. Der Einfachheit halber wird die Gesellschaft im Folgenden stets als „Académie de Mâcon“ oder kurz als „Akademie“ bezeichnet.¹⁸⁹

Eine offizielle Beschränkung der Mitgliederzahl erfolgte kurz vor Beginn der Julirevolution. Im Jahr 1829 legte die Akademie die Mitgliederzahl auf maximal dreißig Personen fest, zum selben Zeitraum, als der Gesellschaft das Zertifikat „reconnaissance d'utilité publique“ (Anerkennung des öffentlichen Nutzens) eingeräumt wurde. Diese Einschränkung unterstrich den exklusiven Charakter, den die Akademie innehatte.¹⁹⁰ Die nähere Beobachtung der Mitglieder zeigte, dass hier vor allem Würdenträger gesucht wurden, wie man sie noch aus dem Ancien Régime kannte. Von den dreißig Mitgliedern stammten zu Beginn der Julimonarchie acht aus dem Adel: mehr als ein Viertel der Mitglieder. Ansonsten setzte sich die Akademie aus Grundbesitzern, städtischen Beamten und einigen Ärzten zusammen. Händler, Industrielle und Rechtsanwälte fand man in ihren Reihen nicht. Der Mangel an Industriellen ist leicht erklärt, immerhin waren diese in Mâcon kaum vorhanden. Dass es keine Rechtsanwälte gab ist wiederum verwunderlich, stellten Juristen auch unter etablierten Notabeln eine angesehene Kompetenz dar. Weinhändler gab es in Mâcon aber genug. Eine Abgrenzung von der Mittelschicht wurde hier offenbar. Die exklusive Gesellschaft sollte sich aus traditionellen Eliten zusammensetzen. Neben Grundbesitzern wurden Ärzte und einflussreiche städtische Beamte zugelassen. Nur diese verfügten durch ihre Stellung über ausreichend Prestige, um neben den Weingutsbesitzern zugelassen zu werden.¹⁹¹ Zumindest nach außen hin bemühte sich die Akademie von Anfang an, eine starke Anbindung an die Zentralregierung aufzubauen. Bis ins Jahr 1828 war der Präfekt des Départements Saône-et-Loire der offizielle Präsident der Gesellschaft. Hier handelte es sich von Anfang an um eine rein zeremonielle Rolle. Die eigentliche Führung der Sitzungen oblag dem Vizepräsidenten, der von den Mitgliedern auf jeweils ein Jahr

¹⁸⁹ Nicolas, S. 13 f., 16, 19 f., 34.

¹⁹⁰ Ebd., S. 34.

¹⁹¹ Lévêque, La Bourgogne, S. 131.

gewählt wurde. Gegen Ende der Zweiten Restauration passte man die Struktur der Akademie dieser Realität an. Der Präfekt wurde fortan als „Ehrenpräsident“ oder „Ehrevorsitz“ geführt. Die Mitglieder der Akademie wählten fortan den eigentlichen Präsidenten. Seine Aufgaben bestanden darin, die Sitzungen zu leiten und die Akademie bei öffentlichen Anlässen zu vertreten.¹⁹² Die Arbeit der Akademie zu dokumentieren war Aufgabe des „secrétaire perpétuel“ (durchgängigen Sekretär). Der Name des Amtes kam daher, dass sein Inhaber es bis zu seinem Tod oder offiziellen Rücktritt bekleidete. Ihm oblag es, für jede Sitzung der Akademie ein Protokoll anzufertigen, und am Ende des Jahres daraus das *Compte rendu des travaux de la Société d'agriculture, sciences et belles-lettres de Mâcon* anzufertigen. Durch diese Veröffentlichung sowie die Übernahme des offiziellen Briefverkehrs war der Sekretär nicht nur Protokollant, sondern eines der einflussreichsten Mitglieder der Akademie. Das Verfassen von Berichten wurde bald von einem Assistenten, dem *secrétaire adjoint* (beigeordneten Sekretär) übernommen.¹⁹³

Angesichts der Zusammensetzung der Akademie war klar, dass ihr Hauptinteresse die Entwicklung der Landwirtschaft war. Schließlich bildeten der Adel und die Grundbesitzer die dominante Gruppierung innerhalb der Akademie. In diesem Zusammenhang veranstaltete die Gesellschaft in regelmäßigen Abständen Wettbewerbe in Mâcon. Durch gegenseitige Konkurrenz unter den Bauern sollte die Innovation in der Branche gefördert werden, die den Mitgliedern der Akademie ihren Reichtum garantierte. Vereinzelt wurden auch medizinisch-soziale Themenfelder behandelt. Die Ärzte innerhalb der Akademie brachten diese in regelmäßigen Abständen vor. Im Vergleich zu den Ambitionen der Gesellschaft im Bereich der Agrikultur verblassten die medizinischen Themen allerdings.¹⁹⁴ Ihr intellektuelles Engagement machte die Akademie zu einer festen Institution unter den Notabeln der Stadt. Ihre politische Relevanz zeigte sich spätestens mit dem Beginn der Julimonarchie. War die Anerkennung ihres öffentlichen Nutzens einige Jahre zuvor erfolgt, trat gegen Ende 1833 eine der prominentesten Persönlichkeiten der Stadt die Präsidentschaft an. Die Bedeutung Alphonse de Lamartines für Mâcon ging allerdings über den Vorsitz der

¹⁹² Nicolas, S. 24.

¹⁹³ Ebd., S. 26, 29, 50.

¹⁹⁴ Ebd., S. 60.

Akademie hinaus. Mit dem Beginn der 1830er Jahre begann seine Karriere in der Politik, die ihn nicht nur in seiner Heimatstadt, sondern auch in Paris zu einem wichtigen Akteur machte. Die ihm zugemessene Bedeutung macht es nötig, sein Wirken in- und außerhalb Mâcons näher zu beleuchten.¹⁹⁵

In der historischen Forschung wie im Stadtbild Mâcons ist Alphonse de Lamartine omnipräsent. Pierre Lévêques größere Arbeiten zur Bourgogne und der Stadt Mâcon bezeichnen das frühe neunzehnte Jahrhundert als die „Zeit von Lamartine“. Noch heute steht vor dem Rathaus der Stadt eine Statue des bekannten Politikers und Dichters, Zeilen seiner Gedichte zieren die Stadtmitte am Fluss. Sowohl von öffentlicher als auch von historiographischer Seite wird ihm große Bedeutung beigemessen. Um festzustellen, wie groß sein Einfluss für die Politik seiner Heimatstadt sowie für Frankreich als Ganzes war, soll zunächst ein näherer Blick auf seine Biographie geworfen werden.¹⁹⁶

Eine Karriere als Reformpolitiker, für die Lamartine später bekannt wurde, war ihm nicht in die Wiege gelegt worden. Alphonse de Lamartine wurde 1790 in eine kleinadlige Familie geboren. Die Lamartines hatten vor der Revolution zu den größten Grundbesitzerfamilien in der Bourgogne gezählt. Solche Familien zählten zu den Verlierern der Revolution. Für die erste Französische Republik sowie das Kaiserreich Napoleons hatten sie nichts als Verachtung übrig. Lamartine wurde verständlicherweise als Anhänger der alten Bourbonendynastie großgezogen und blieb dem alten Königshaus treu. Umso größer war die Schmach für die Familie, als Lamartine nach seiner Schulbildung in die Dienste des „Usurpators“ Bonaparte eintreten musste.¹⁹⁷ Die Rückkehr der alten Herrscherdynastie begrüßte der angehende Dichter. Als die Monarchie der Bourbonen wiederhergestellt war, stellte er sich für sie in den diplomatischen Dienst. So begleitete er die französische Gesandtschaft nach Florenz, der damaligen Hauptstadt des Herzogtums Toskana, als deren Sekretär. Neben seiner politischen Karriere wurde Lamartine der Nachwelt vor allem durch seine Gedichte bekannt. Die Arbeit an seinen bedeutendsten Werken begann während der Zweiten

¹⁹⁵ Lévêque, Bourgogne, S. 229.

¹⁹⁶ Vgl. Lévêque, Pierre, *Au temps de Lamartine*, in: Goujon, Pierre, *Histoire de Mâcon*. Toulouse 2000., sowie Lévêque, Pierre, *La Bourgogne de Lamartine à nos jours*. Dijon 2006.

¹⁹⁷ Magnien, E., *Lamartine, Alphonse-Marie-Louis de*, in: J. Balteau/ M. Prévost (Hrsg.), *Dictionnaire de Biographie Française IX Lacombe – La Vallée*. Paris 2001, Sp. 485-491, hier: Sp. 485 f.

Restauration. Seine Leistungen auf diesem Gebiet brachten dem jungen Adligen die Aufnahme in die Académie Française.¹⁹⁸

Die Julirevolution stellte eine Zäsur in der Karriere des Diplomaten dar. Hier wurde deutlich, wie tief die Loyalität zu den Bourbonen in ihm verankert war. Die Absetzung des alten Königs Karls X. zugunsten des „Bürgerkönigs“ Louis-Philippe war in den Augen Lamartines ein Affront. Kaum war Louis-Philippe als neuer König von Frankreich etabliert, gab Lamartine seinen Rückzug aus dem diplomatischen Geschäft bekannt. Eine Fortsetzung seines Dienstes unter einem „Usurpator“ kam für ihn nicht infrage.¹⁹⁹

In dieser Situation wechselte Lamartine nicht spontan das politische Lager, sondern handelte nach seiner konservativen Gesinnung, was zu seiner späteren Beliebtheit beitragen musste. Seit Beginn der Französischen Revolution hatten Staatsdiener in Frankreich regelmäßig die politischen Lager gewechselt. Ob dies aus Pragmatismus oder aus Angst um die eigene Karriere geschah, die Diskussion um „Wendehälse“ war in der nachnapoleonischen Ära groß. Lamartines Arbeit für Napoleon in den frühen Jahren seiner Karriere lässt Zweifel daran zu, ob er wirklich derart loyal zur alten Linie der Bourbonen war. Angesichts seiner Begeisterung ob der Rückkehr der alten Dynastie konnte er die Arbeit für Napoleon aber auch aus Notwendigkeit übernommen haben, die Treue zum Kaiser wäre in dem Fall ein Lippenbekenntnis gewesen. Immerhin zeigte er während Restauration zunächst eine ausgeprägte Treue zur alten Linie der Bourbonen. Diese Haltung würde sich jedoch im Laufe der Julimonarchie ändern. Immerhin war er im späteren Verlauf seiner Karriere vom konservativen Verfechter der Bourbonen zum Aushängeschild einer Erneuerungspolitik geworden. Unstrittig ist, dass Lamartines Politik maßgebliche Bedeutung für die Entwicklung Mâcons und des Départements Saône-et-Loire haben sollte.²⁰⁰

III.2.2 Saône-et-Loire und seine Präfekten

Mâcons Abgelegenheit zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts machte die Stadt für Präfekten zunächst eher unattraktiv. Die Nähe zu den Weinbergen der Bourgogne hatte aber offenkundig auch ihre Vorzüge. Der Marquis Vaulchier du Deschaux machte

¹⁹⁸ Ebd., Sp. 486 f.

¹⁹⁹ Ebd., Sp. 487.

²⁰⁰ Serna, Pierre, *La République des girouettes. 1789-1815 et au-delà. Une anomalie politique: la France de l'extrême centre*. Seyssel 2002, S. 194 f., 223-225, 258-261; Lok, Matthijs, „Renouer la chaîne des temps“ ou „repartir à zéro“? *Passé, présent, futur en France et aux Pays-Bas (1814-1815)*, in: *Revue d'Histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 79-92, hier: S. 88-92; Magnien, Sp. 486 f.

zumindest keinen Hehl aus seinem Unwillen, als er das Département im Jahr 1819 verlassen sollte. Womöglich war der Präfekt auch einfach ungehalten, erst durch einen Zeitungsartikel auf seine Versetzung aufmerksam geworden zu sein. Diese unzureichende Kommunikation monierte er offen in seinem Brief an den Innenminister, in dem er seine Versetzung als solche bereits als „disgrâce“ (Ungnade) bezeichnete. Noch dazu eine, die seiner Ansicht nach völlig aus dem Nichts kam. Aus der Wortwahl sprach vermutlich die Empörung eines hohen Adligen. Darüber hinaus führte Vaulchier familiäre Gründe an, weshalb eine Versetzung untragbar sei: seiner schwangeren Frau könne er einen derart plötzlichen Wechsel des Wohnsitzes kaum zumuten. Allerdings fand er noch ein weiteres Argument gegen seine Versetzung: nämlich das Ansehen, das er bei seinen Mitbürgern erworben hätte.²⁰¹

Selbstverständlich ist bei der Bewertung solcher Aussagen Vorsicht geboten. In einem Brief an seinen Vorgesetzten würde kaum ein Präfekt behaupten, mit den Leuten vor Ort zerstritten zu sein. Allerdings würde der Protest gegen seine Versetzung kaum derart heftig ausfallen, wenn er keinen Gefallen an der Arbeit in Saône-et-Loire gefunden hätte. Vaulchiers Amtszeit in Saône-et-Loire spricht ebenfalls Bände. Seit 1816 war er drei Jahre durchgängig im Amt geblieben, und seine Versetzung nach Charente sollte lediglich ein Jahr dauern. Danach gelang es ihm erneut, die Präfektur in Mâcon anzutreten, die er dann auch bis 1822 behielt. Sein Bemühen um eine Rückversetzung zeigt, dass Vaulchier seine Stelle im Département sehr wichtig war. Die Notabeln von Mâcon und Saône-et-Loire waren mit seiner Arbeit offenkundig ebenfalls zufrieden. Nur so ließ sich erklären, dass Vaulchier seinen alten Posten nicht nur zurückbekam, sondern auch noch über einen längeren Zeitraum halten konnte. Der Präfekt muss gute Beziehungen zu den Eliten im Département Saône-et-Loire gepflegt haben. Diese dürften sich für einen Präfekten eingesetzt haben, der ihre Interessen vertrat. Den überwiegend adligen Notabeln Mâcons dürfte ein Marquis als Präfekt zugesagt haben.²⁰²

²⁰¹ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bI/176/6 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires Généraux et Conseillers de Préfecture. Vas – Vau. Vaulchier du Deschaux., Brief des Präfekten an den Innenminister vom 03.03.1819.; Für die Karriere des Marquis, siehe Anhang, Präfekten Saône-et-Loire, Vaulchier du Deschaux.

²⁰² Ebd.; Anhang Präfekten Saône-et-Loire; Le Yoncourt S. 104, 110 f.; Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 166 f.

Vaulchier merkt allerdings auch an, er habe seine Amtszeit unter „mehr oder weniger schwierigen Umständen“ durchgeführt. Er führt diesen Umstand nicht weiter aus. Da er von „fünf Jahren Amtszeit“ spricht, steht zu vermuten, dass er seine komplette Amtszeit als Präfekt beschreibt, auch die vor seiner Karriere in Saône-et-Loire. Immerhin hatte er diese bereits 1814 im Département Jura begonnen. Insofern lässt sich nicht sagen, ob bestimmte Umstände im Département ihm zu schaffen gemacht haben. Es ist denkbar, dass er hier auf die Wirren der frühen Restauration anspielt. Gerade rund um Lyon kam es in jener Zeit immer wieder zu Aufständen, die meistens gewaltsam niedergeschlagen wurden. Die Unruhen in Lyon hatten vermutlich als Vorbild für Unzufriedene in Saône-et-Loire gedient. Die Nähe zur „Zweiten Stadt des Reiches“ hatte letztlich nicht nur Vorteile.²⁰³

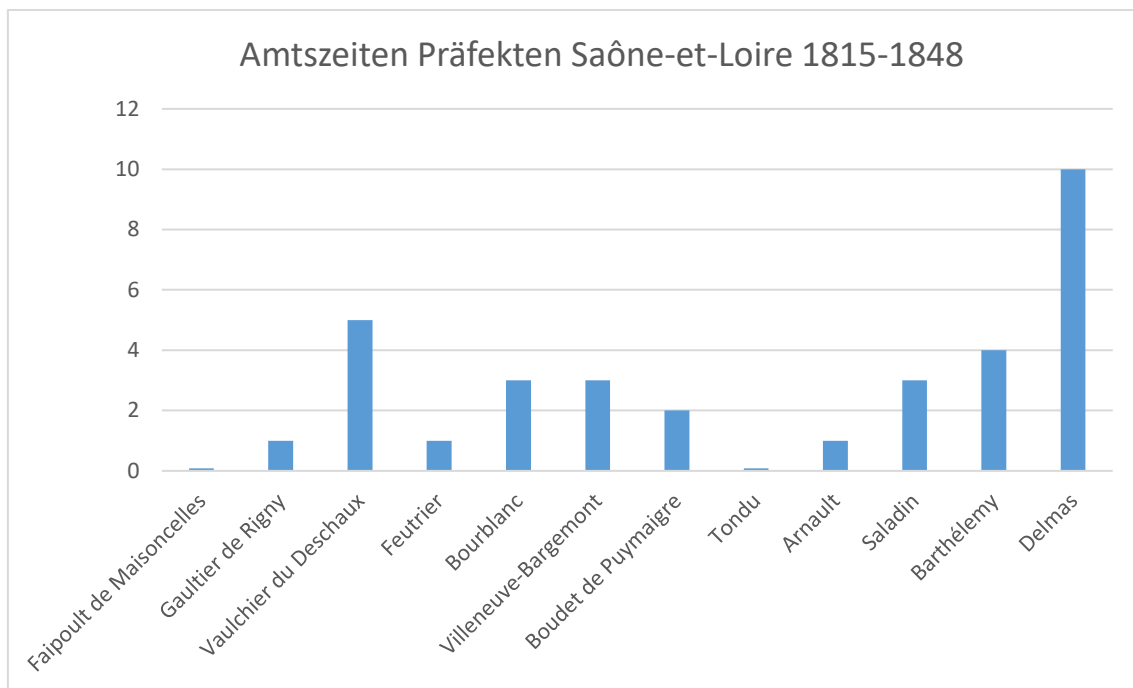


Abb. 1: Säulendiagramm zur Amtszeit der Präfekten von Saône-et-Loire in Jahren

Dennoch hatte das Département Saône-et-Loire eine gewisse Anziehungskraft für manch einen Präfekten. Als der Baron Villeneuve-Bargemont im Jahr 1825 nach Saône-et-Loire beordert wurde, schien ihn die Versetzung nicht weiter zu stören. Zumindest protestierte er nicht dagegen, dass das Innenministerium seinen Ruf nach Mâcon als einen „Fortschritt“ und eine Belohnung für seinen Eifer bei seiner Arbeit bezeichnete. Der Baron bedankte sich für dieses Zeichen des Vertrauens und versprach, seine Stelle

²⁰³ F/1b1/176/6 (ANF), Brief vom 03.03.1819; Anhang Präfekten Saône-et-Loire, Vaulchier; Benoît, S. 48, 51 f.

baldmöglichst anzutreten. Im Großen und Ganzen eine recht ereignislose Amtsübernahme, geprägt von diversen Floskeln. Wie ernst Bargemont es mit seiner Dankbarkeit meinte, ist unmöglich zu sagen. Da er jedoch in seinem vorigen Département, Haute-Saône, zehn Jahre durchgehend Präfekt war, kann man schlussfolgern, dass er dort gute Beziehungen hatte. Seine Zeit in Saône-et-Loire fiel wiederum mit drei Jahren vergleichsweise kurz aus. Der Wechsel von einem Département ins andere war für ihn eine Routineangelegenheit.²⁰⁴

Es kam aber auch vor, dass ein Präfekt eine neue Stellung am südlichen Rand der Bourgogne als Strafe empfand. Vor allem dann, wenn er eine Präfektur in einem komplett anderen Département angestrebt hatte. Dieses Schicksal ereilte den Grafen Boudet de Puymaigre im Jahr 1828. Nach mehreren Jahren im Département Oise nahe Paris wandte er sich an den Innenminister, um ihn um eine neue Stellung zu bitten. Ziel Puymaigres war eine Versetzung in das damalige Département Meurthe in Lothringen mit seiner Hauptstadt Nancy. Noch im selben Jahr würde sich der Wunsch Puymaigres nach einer Versetzung erfüllen. Allerdings sollte es ihn nicht in die gewünschte Provinz im Nordosten verschlagen. Stattdessen schickte ihn das Innenministerium nach Mâcon.²⁰⁵

Mit dieser „Ungnade“, wie Puymaigre es formulierte, wollte er sich allerdings nicht zufriedengeben. Im darauffolgenden Jahr wandte sich der Graf erneut an das Innenministerium. In seinem Brief bat er, in Anerkennung seiner Dienste, um eine Versetzung in eine „préfecture d'un ordre supérieure“²⁰⁶ (höherklassige Präfektur). Dabei hatte der Präfekt auch konkrete Ziele vor Augen. Vorzugsweise wollte er eine Stellung irgendwo in der Nähe des Départements Moselle, seiner Heimat, oder erneut nahe bei Paris. Das Anliegen war dem Präfekten offenkundig wichtig, denn er betonte, wie tadellos er bislang seine Arbeit verrichtet hätte. Der Wunsch nach Nähe zur eigenen Heimat ist verständlich. Anstellungen im Norden Frankreichs, gerade nahe bei Paris,

²⁰⁴ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/176/13 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires Généraux et Conseillers de Préfecture. Villeneuve. Villeneuve-Bargemont (Joseph de), Briefe vom 05.10.1825 und vom 11.10.1825; Anhang, Präfekten Saône-et-Loire, Villeneuve-Bargemont.

²⁰⁵ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/170/26 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. PRU-PY. Puymaigre., Briefe vom 12.03.1828 und vom 09.09.1829; Anhang, Präfekten Saône-et-Loire, Boudet de Puymaigre.

²⁰⁶ F/1bl/170/26 (ANF), Brief vom 09.09.1829.

waren vermutlich aber auch prestigeträchtiger als Départements, die weiter von der Hauptstadt entfernt lagen.²⁰⁷

Puymaigre blieb in diesem Zusammenhang beharrlich und bat in einem weiteren Brief erneut um eine Stellung im Département Meurthe oder im Département Bas-Rhin im Elsass. Das Innenministerium nahm sich letztlich der Bitte des Präfekten an, wenngleich es zu keinem Schluss kam, der Puymaigre gefallen würde. Ein Brief des Innenministers an König Karl X. ist erhalten, in dem er die Forderung des Präfekten schilderte. Die Bewertung Puymaigres fiel zwiespältig aus. Einerseits lobte der Innenminister die bisherigen Leistungen des Grafen als Präfekt. Allerdings stellte er auch fest, dass die von ihm erbetenen Positionen zu jenem Zeitpunkt nicht zu besetzen waren. Und selbst wenn sie es gewesen wären, hätte es sein können, dass sich wichtigere Personen darauf bewarben als der Comte de Puymaigre.²⁰⁸

Diese wenig schmeichelhafte Feststellung gibt einigen Aufschluss über die Bewertung von Départements und die Verteilung der Präfekten auf ihre Stellen. Für eine erneute Präfektur im Norden Frankreichs war Puymaigre offenbar nicht wichtig genug. Möglicherweise hatte er es auch versäumt, eine gute Beziehung zu den Notabeln des Départements Oise aufzubauen. Unzufriedene Honoratioren aus Nordfrankreich könnten ihren Einfluss genutzt haben, um die Karriere eines ungeliebten Präfekten zu behindern. Ungebührliches Verhalten konnte auch dazu führen, dass Präfekten eher unbedeutende Départements zugeteilt wurden. Möglicherweise sah der Innenminister eine Versetzung nach Saône-et-Loire als gerechte Strafe für unpassendes Gebaren im Département Oise.²⁰⁹

Die doch eher unterschiedliche Perspektive der Präfekten könnte auch auf ihre unterschiedliche Herkunft zurückgehen. Der Marquis Vaulchier du Deschaux, der die Versetzung nach Saône-et-Loire als positiv bewertete, stammte selbst ursprünglich aus dem benachbarten Département Jura. Vor seiner Arbeit in Saône-et-Loire hatte er ein Jahr die Präfektur von Corrèze in Aquitanien übernommen. Verglichen damit war eine Stellung in Saône-et-Loire eine Rückkehr in bekanntes Territorium. Man kann also davon

²⁰⁷ F/1bl/170/26 (ANF), Brief vom 09.09.1829.

²⁰⁸ Ebd., Briefe vom 27.09.1829 und vom 18.10.1829.

²⁰⁹ Le Yoncourt, S. 104, 110 f. Für ein Beispiel für den Umgang mit problematischen Präfekten siehe Michon, Pierre, *Un administrateur incontrôlable? Le vicomte Jules Ferrand, sous-préfet et préfet de la Restauration (1782-1849)*, in: *Page 19 4/5* (2016), S. 117-132, hier: S. 125, 131.

ausgehen, dass er engere Kontakte zu den Notabeln von Saône-et-Loire hatte und das Département besser kannte. Bargemonts Geburtsort hingegen befand sich an der französischen Mittelmeerküste. Ein Département im südlichen Burgund war für ihn vermutlich unbekanntes Terrain. Ähnliches galt für Puymaigre, der zuvor nur in nördlichen Départements gearbeitet hatte. Eine erfolgreiche Verwaltung hing letztlich davon ab, wie gut die Präfekten mit den Notabeln ihres Départements zusammenarbeiten konnten. Das fiel einem Präfekten sicher deutlich einfacher, wenn er das Territorium bereits kannte, in dem er die Verwaltung übernahm.²¹⁰

III.2.3 Zwischenfazit

Für Mâcon stand der Beginn der Restaurationsperiode unter keinem guten Stern. Der Hauptwirtschaftsfaktor der Stadt war durch ausländische Zölle auf französischen Wein in Absatzschwierigkeiten geraten.²¹¹ Die Stadt hatte außerdem keine nennenswerte Fabrikkultur,²¹² ein zweites Standbein fehlte also. Selbst der Vertrieb ihrer Waren über Wasser war für die Weingutsbesitzer mit Problemen verbunden, weshalb sie offen für neue Ansätze im Transportwesen waren.²¹³ Die Notabeln Mâcons pflegten zudem schon seit einiger Zeit Beziehungen nach Lyon,²¹⁴ und sollten großes Interesse an den Entwicklungen zeigen, die die nahegelegene Metropole in naher Zukunft durchmachen würde.

III.3 Lyon: Die Zweite Stadt des Reiches

Wenn die städtischen Eliten von Lyon sich in ihren Briefen an das Parlament und das Innenministerium wandten, zögerten sie nicht, die Pariser herauszufordern. Ihre eigene Stadt bezeichneten sie mehrmals unverblümt als die „Zweite Stadt des Reiches“. In dieser Bezeichnung schwang eine Rivalität mit der französischen Hauptstadt mit, die die Geschichte Lyons schon seit der Revolutionszeit prägte. Die Belagerung der Stadt durch Revolutionstruppen im Jahr 1793 hatte sich in das kollektive Gedächtnis Lyons gebrannt. 1400 Einwohner der Stadt waren im Kampf gefallen oder nach der Besetzung Lyons massakriert worden. Die staatliche Gewalt war in der Restauration noch längst nicht vergessen. Den Willen von Lyons Notabeln hatte die Brutalität aber nicht gebrochen. Sie

²¹⁰ Anhang, Präfekten Saône-et-Loire, Boudet de Puymaigre, Vaulchier du Deschaux, Villeneuve-Bargemont; F/1bl/170/26 (ANF), Brief vom 09.09.1829; Le Yoncourt, S. 520.

²¹¹ Lévêque, La Bourgogne, S. 228; Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 156, 168; Horn, S. 241.

²¹² Lévêque, Au Temps de Lamartine, S. 163.

²¹³ Ebd., S. 162.

²¹⁴ Lévêque, La Bourgogne, 132 f.

hatten immer noch den Mut, die Bedeutung ihrer Stadt für den französischen Staat deutlich hervorzuheben.²¹⁵

Ein derartiges Selbstbewusstsein musste man sich leisten können. Doch die städtischen Eliten von Lyon wussten um ihre herausragende Stellung für die französische Wirtschaft. Schließlich verfügte die Hauptstadt der französischen Seidenindustrie über eine reiche Manufakturkultur. Damit war Lyon eines der größten Zentren der frühen französischen Industrialisierung. In Vierteln wie Croix-Rousse und Saint-Paul entwickelte sich die Seidenweberei als ein dominanter Wirtschaftsfaktor, der bald ganz Lyon prägte. Gerade mit dem Beginn der 1820er erlebte dieses Feld einen massiven Aufschwung in der Stadt. Die Verarbeitung von Seide blieb über das ganze neunzehnte Jahrhundert hin die Haupteinnahmequelle der Bewohner Lyons. Bis 1890 gab es kaum Konkurrenz aus dem Ausland und gute Handelsbeziehungen in den Fernen Osten garantierten dauerhafte Einnahmen aus dem Seidenhandel. Die einträglichen Geschäfte brachten den Seidenhändlern einen enormen Reichtum. Rein am Vermögen betrachtet gehörten sie zu den wohlhabendsten Einwohnern der Stadt.²¹⁶

Zur Veranschaulichung der Machtverhältnisse in Lyon werden im Folgenden zwei Diagramme abgebildet. Diese veranschaulichen die Verteilung der Berufsgruppen unter den Notabeln Lyons zwischen 1815 und 1848. Eines der Diagramme befasst sich mit den Honoratioren, die im genannten Zeitraum im Stadtrat gesessen haben. Das andere bildet die Berufsverteilung in der städtischen Handelskammer ab. Beim Stadtrat handelte es sich um das zentrale politische Gremium der Stadt, während in der Handelskammer die wichtigsten Vertreter der Lyonnaiser Wirtschaft vertreten waren. Diese hatten ebenfalls einen erheblichen Einfluss auf die Politik.²¹⁷

Bei der Zusammenstellung der Listen, auf denen diese Diagramme basieren, wurde auf Zivilstandsregister, sowie den jährlich erschienenen *Almanach Historique* für Lyon

²¹⁵ Cayez, Pierre, *L'industrialisation lyonnaise au XIX^{ème} Siècle*. Lille 1979, S. 100-102; Conseil Municipal, Procès-verbaux des séances. Publiés par la municipalité d'après les manuscrits originaux. 1800-1870. V 1818-1822 (Du 19 Février 1818 au 27 Décembre 1822). Lyon 1931, S. 315. Zugriff über www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/visu_affiche.php?PHPSID=94bc0e1f60b4eb3e822e8743d99545ce¶m=visu&page=0# (letzter Zugriff: 24.04.2020)

²¹⁶ Leon, Pierre, *Géographie de la Fortune et Structures sociales à Lyon au XIX^e siècle (1815-1914)*. Lyon 1974, S. 5, 12-15, 22, 99, 150.

²¹⁷ Für eine detaillierte Auflistung der untersuchten Notabeln und ihres Lebenslaufs siehe Anhang Lyon-Rhône.

zurückgegriffen. Der Almanach wurde bei der Zusammenstellung dieser Arbeit beinahe in Gänze konsultiert, allerdings waren nicht alle Jahrgänge in den Archiven von Lyon vorhanden. Die Einträge über einzelne Personen fallen in den Almanachen mitunter kurz aus, da sie nur in einer Liste mit Namen und Berufsbezeichnung zitiert werden. Die Auflistungen zur Handelskammer erwähnen zudem selten mehr als den Wohnort in der Stadt, weshalb der ausgeübte Beruf bei vielen Mitgliedern unbekannt bleibt. Trotz intensiven Studiums des Almanachs und der Zivilstandsregister ließen sich zudem nur vereinzelt Informationen über den Wohlstand der Notabeln finden. Eine endgültige sozioökonomische Analyse von Lyons Elite kann daher an dieser Stelle nicht durchgeführt werden.²¹⁸

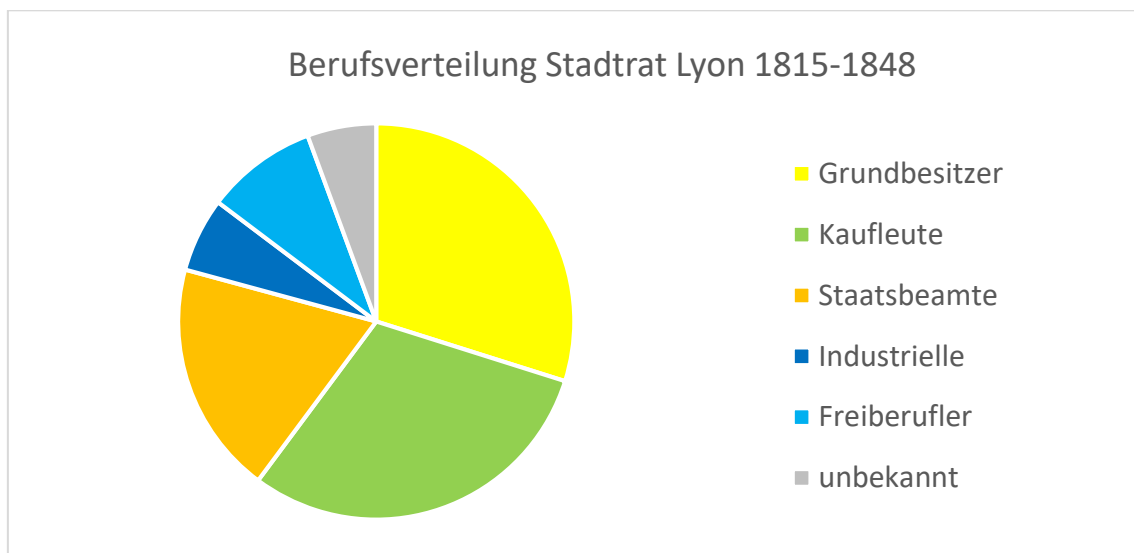


Abb. 2: Berufsverteilung im Stadtrat von Lyon

An der Verteilung der Berufe lässt sich allerdings ablesen, welche Berufsgruppen für das Stadtleben Lyons relevant waren. Die Berufsgruppen, die am häufigsten vorkamen, hatten den meisten Einfluss auf das politische Leben der Stadt. Schließlich vertraten sie deren Angelegenheiten im öffentlichen Rahmen und berieten über die wirtschaftliche Ausrichtung von Lyon. Im Abgleich mit der Sekundärliteratur lässt sich schlussfolgern, welches Interesse die Notabeln am Ausbau der Infrastruktur hatten. Wenn die Kaufleute, wie Jean-Philippe Rey es darstellt, tatsächlich etwa so bedeutsam waren wie die Grundbesitzer, dürfte der Ausbau des Verkehrswesens für die städtischen Eliten ein

²¹⁸ Der Name des Almanachs änderte sich im Laufe seiner Geschichte mehrmals. Für die Auflistung sämtlicher untersuchter Jahrgänge und deren Bezeichnung, sowie den anderen für Tabelle und Diagramm verwendeten Quellen siehe Anhang, Bibliographie.

wichtiges Anliegen gewesen sein. Immerhin mussten Händler ihre Waren an den Mann bringen, während Grundbesitzer von ihrem Land leben konnten.²¹⁹

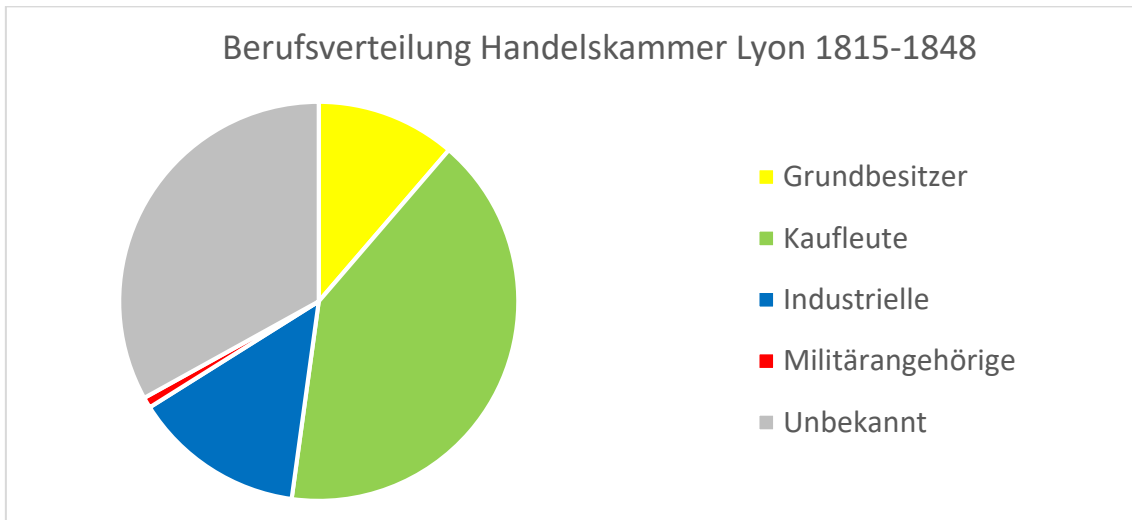


Abb. 3: Berufsverteilung in der Handelskammer von Lyon zwischen 1815 und 1848

Auf den ersten Blick scheinen die Diagramme die Ausführungen von Jean-Philippe Rey zu bestätigen. Im Stadtrat hielten sich Kaufleute und Grundbesitzer in etwa die Waage und in der Handelskammer hatten sie offenbar sogar die Mehrheit. Bei einer Institution, die eine beratende Stellung in der Handelspolitik innehat, ist dies nicht weiter verwunderlich.²²⁰ Man kann sogar davon ausgehen, dass die Dunkelziffer der Kaufleute unter den unbekanntem Berufsgruppen in der Handelskammer noch größer ist. Da aber bei einem Drittel der Mitglieder der Handelskammer der Beruf unbekannt ist, kann über die Zusammensetzung der Institution kein endgültiges Urteil gefällt werden. Was die Diagramme zudem nicht aufzeigen ist, dass viele Mitglieder der Institutionen mehrere Berufsbezeichnungen hatten, und deshalb doppelt gezählt wurden. Und selbst bei den Kaufleuten und Industriellen, die nicht explizit als Grundbesitzer genannt werden, muss davon ausgegangen werden, dass sie auch über Grundbesitz verfügten, war dieser doch ein Zeichen des sozialen Prestiges eines Notabeln, und eng an das Wahlrecht geknüpft.²²¹ Die Grenzen zwischen Handel und Grundbesitz waren fließend, wenn sie denn überhaupt sinnvoll gezogen werden konnten. Zumindest für den Stadtrat lässt sich aber sagen, dass die städtischen Kaufleute eine ausschlaggebende Rolle innerhalb der

²¹⁹ Rey, Jean-Philippe, *Administrer Lyon sous Napoléon*. Villefranche-sur-Saône 2012, 164 f., 182 f.

²²⁰ Ponteil, S. 78.

²²¹ Tudesq, *Les Grands Notables*, S.475.; Rosanvallon, *Le Sacre du Citoyen*, S.209; Broglie, *La monarchie de Juillet*, S. 127.

städtischen Politik innehatten. Schließlich wurden fast ein Drittel der Stadtratsmitglieder explizit als Händler und Kaufleute genannt.

Diese Bedeutung von Handel und Großbürgertum wird in der Forschung gerne als eine Besonderheit der Lyonnaiser Elite herausgestellt. Laut Jean-Philippe Rey spielte der Altadel bereits zu napoleonischen Zeiten eine eher geringe Rolle für die Notabilität der Stadt. Ein Blick auf die Verteilung von Adel und Nichtadel im Stadtrat zwischen 1815 und 1848 bestätigt diesen Sachverhalt auch für Restauration und Julimonarchie. Im untenstehenden Diagramm ist abgebildet, für wie viele Stadtratsmitglieder in diesem Zeitraum ein wie auch immer gearteter Adelstitel angegeben war. Bei der überwiegenden Mehrheit der Titel handelte es sich um den Namenszusatz „de“ der dem deutschen „von“ entspricht. Vereinzelt fand sich unter den Stadträten aber auch ein Ritter, Baron oder ein Marquis. Insgesamt machten die Adligen etwas weniger als ein Viertel der Stadträte im erforschten Zeitraum aus.²²²

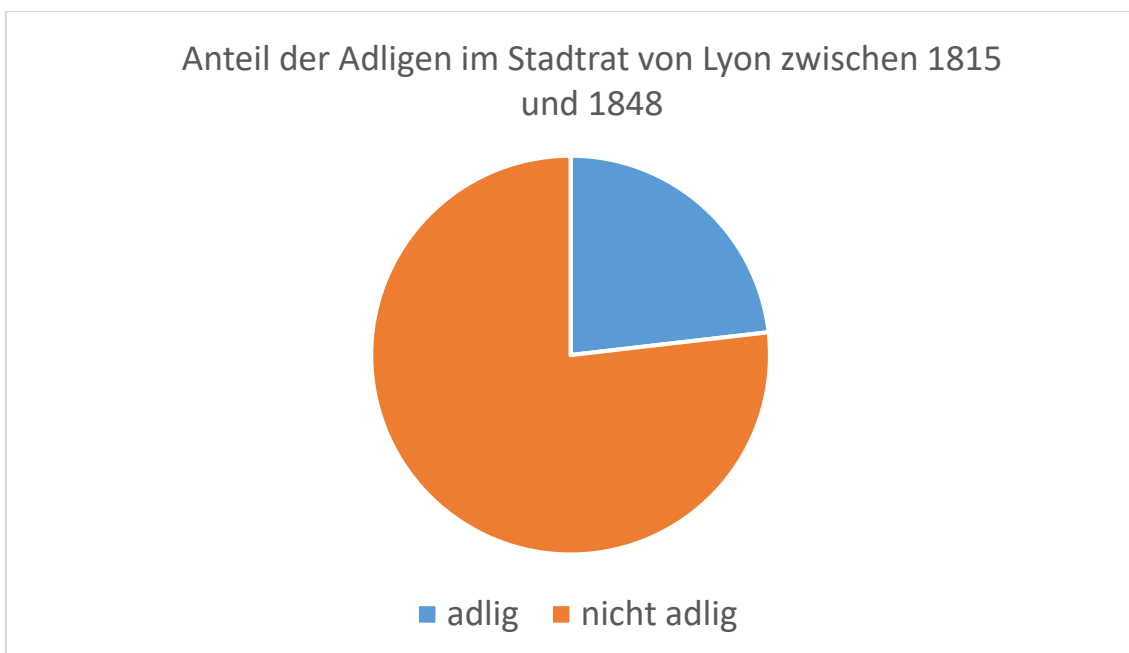


Abb. 4: Verteilung zwischen adligen und nichtadligen Stadträten in Lyon zwischen 1815 und 1848

Eine mögliche Erklärung für diesen Umstand liefert Tudesq. Dieser betont, dass der Lyonnaiser Adel zu großen Teilen noch recht jung war, und auf keine etablierte Militärtradition zurückblicken konnte. Die meisten Adligen stammten selbst aus alten Seidenhändlerfamilien, die über diese Tätigkeit einen Titel erworben hatten. Unter Napoleon hatte die überwiegende Mehrheit der städtischen Elite ihre Stellung durch ihr

²²² Rey, Jean-Philippe, *Administrer Lyon sous Napoléon*. Villefranche-sur-Saône 2012, S. 84 f.

Vermögen oder ihre Bedeutung für die Stadt erhalten – Berufsgruppen wie Notare boten zum Beispiel die dringend benötigte Expertise, um rechtliche Angelegenheiten im Auge zu behalten. Erst mit der Restauration verloren solche Freiberufler zu großen Teilen ihre Stellung in der städtischen Verwaltung. Ansonsten änderten die Bourbonen aber wenig an der Zusammensetzung der städtischen Autoritäten. Sie bestanden immer noch zu etwa gleichen Teilen aus Grundbesitzern und Kaufleuten. An der Spitze der Notabelngesellschaft fanden sich aber immer noch wohlhabende Grundbesitzer, zum Teil aus dem alten Adel, zum Teil aus dem aufstrebenden Bürgertum. Eine dezidiert republikanische oder bonapartistische Gesinnung suchte man bei ihnen vergeblich. Als sich die Niederlage des Kaisers der Franzosen abzeichnete, versagten sie ihm die Unterstützung. Die Mehrung des eigenen Reichtums stand für die Spitzen Lyons an vorderster Stelle. Als der Kaiser seine Machtstellung verlor, gab es keinen Grund mehr, sich auf seine Seite zu stellen. Nach der wechselhaften Geschichte der Stadt in der Revolutionszeit begrüßten viele Notabeln sogar den erneuten Aufstieg der Bourbonen.²²³

Der Wohlstand der Lyonnaiser Bürgertum begründete sich vor allem auf seinen Fabriken. Es sollte allerdings noch einige Zeit dauern, bis die Dampfmaschine in der Industrielandschaft der Stadt Fuß fasste. Die Fabrikanten von Lyon setzten lieber auf das dezentralisierte Modell kleiner Manufakturen, das bereits etabliert war und somit mehr finanzielle Sicherheit bot. Dabei gaben die großen Seidenhändler, die *Marchands-Fabricants* Anweisungen für einzelne Arbeitsschritte an eines der über hundert Ateliers in der Stadt. Erst in den 1840ern ergab sich die Notwendigkeit, auf große Fabriken umzusteigen, um dem internationalen Konkurrenzdruck standhalten zu können.²²⁴

So entwickelte sich Lyon auf dieselbe Weise wie die englischen Industriezentren: Seidenfabriken zogen Arbeiter aus dem Umland an, aus denen sich eine neue gesellschaftliche Klasse bildete. Zwischen 1810 und 1847 stieg die Einwohnerzahl Lyons von etwa 110.000 auf 177.000 an. Mit dieser Bevölkerungsexplosion in den Städten gingen Armut und Mangel einher. Da es keine staatliche Sozialpolitik gab, lebten die Arbeiter in einer prekären Situation. Den größten Teil ihres Gehalts benötigten sie für

²²³ Ebd., S. 84 f., 164 f., 182 f.; Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 166, 284; Cayez, S. 100-102, 126.

²²⁴ Cayez, Pierre, *L'industrialisation lyonnaise au XIXème Siècle*. Lille 1979, S. 222, 224, 233; Frobert, Ludovic, *Les Canuts. Ou la Démocratie turbulente*. Paris 2009, S. 17 f.

Lebensmittel, Kleidung und die Miete ihrer Wohnungen. Unter diesen Umständen war jeder Einkommensverlust gefährlich. Sowohl Männer als auch Frauen steuerten zum Broterwerb bei, auch Kinderarbeit stand auf der Tagesordnung. Erste Grundschuleinrichtungen wurden auch erst im Jahr 1840 gegründet. Und selbst der kollektive Verdienst einer Familie reichte nicht aus um die Familie zu ernähren, wenn es in den Wintermonaten keine bezahlten Stellen gab. Die meisten Fabriken standen in dieser Zeit still. Unter diesen Umständen ließ sich die soziale Frage nicht ignorieren. Die Verantwortung dafür wurde aber mitnichten vom französischen Staat übernommen.²²⁵ Drei Krankenhäuser in Lyon nahmen es auf sich, der zunehmenden Verarmung entgegenzuwirken: *Hôtel-Dieu*, in dem kranke Kinder aufgenommen wurden; *La Charité*, wo Senioren, Waisen und schwangere Mädchen eine Zuflucht fanden; und das *Antiquaille*, das sich um psychisch Erkrankte kümmerte. Eine staatliche Wohlfahrtspolitik sollte in Frankreich aber noch lange Zeit auf sich warten lassen. Stattdessen wurde die Finanzierung von Krankenhäusern und Schulen größtenteils durch private Spender übernommen. Der soziale Katholizismus blieb die Hauptmotivation für viele Notabeln, um sich auf dieser Ebene zu engagieren.²²⁶ Allerdings zeichnete sich schon bald ab, dass die vorhandenen Krankenhäuser das soziale Leid nicht alleine schultern konnten. Betroffene Ärzte gründeten daher im Jahr 1818 das *Dispensaire Général*, um die Krankenhäuser zu entlasten. In dieser Einrichtung wurden kostenlos chirurgische Eingriffe oder Entbindungen vorgenommen, sowie ärztliche Beratung und Medizin angeboten. Geld vom französischen Staat bekam auch dieses Projekt nicht. Die Regierung äußerte zwar ihren Rückhalt für die Einrichtung, das Geld kam aber von privaten Spendern. Diese bekamen für ihren Beitrag einige Privilegien in der Behandlung von Kranken. Für einen regelmäßigen Beitrag von 30 Francs hatten Subskribenten das Recht, einen Patienten ihrer Wahl im *Dispensaire* aufnehmen zu lassen. Diese hatten die Garantie auf ein eigenes Bett und bevorzugte Behandlung durch die Ärzte, unabhängig ihres Krankheitsbildes. Die Versorgung der ärmeren Bevölkerung war letztendlich vom liberalen Zeitgeist geprägt. Sie sollte auf Engagement einzelner zurückgehen und galt nicht als Aufgabe der Regierung. Die

²²⁵ Angleraud, Bernadette, Lyon et ses pauvres. Des œuvres de charité aux assurances sociales 1800-1939. Paris 2011, S. 6, 14, 17, 22-24, 33; Tilly, A. 6; Mathis, S. 37.

²²⁶ Angleraud, S. 6, 14.

prekären sozialen Verhältnisse sorgten im neunzehnten Jahrhundert einige Male für Aufstände in Lyon.²²⁷

Neben der sozialen Notlage der Arbeiter bot aber auch das Misstrauen der Pariser Zentralregierung gegenüber Lyon Konfliktpotenzial. Der Beginn der Restauration war geprägt von Ängsten um eine mögliche Rückkehr Napoleons als Kaiser der Franzosen. Schließlich hatte die Herrschaft der Hundert Tage bewiesen, dass Napoleon noch immer Anhänger in Frankreich hatte. Die Seidenweber in Lyon hatten seine Rückkehr begrüßt, während die städtischen Notabeln in ihrer Haltung gespalten waren. Schließlich hatte eine wirtschaftliche Krise das Empire Napoleons ab den 1810ern erschüttert, ein Umstand, der viele der städtischen Eliten vom Kaiser entfremdet hatte.²²⁸ Dennoch galt Lyon in Paris fortan als Zentrum des Antiroyalismus, weshalb die französische Zentralregierung die Entwicklungen in der Stadt der Seidenweber mit Argwohn beobachtete. Auch viele der Notabeln innerhalb der Stadt fürchteten eine Rückkehr Napoleons, weshalb sie bald Spione einsetzten, um möglichen Komplotten in der Bevölkerung auf die Spur zu kommen.²²⁹

Diese Paranoia unter den städtischen Honoratioren eskalierte schließlich im Jahr 1817. Seit dem März war es zu mehreren Verhaftungen gekommen, um angebliche Verschwörer dingfest zu machen. Möglicherweise sollten mit diesen Aktionen auch einfach politische Feinde der Obrigkeit aus dem Weg geräumt werden. Im Juni spitzte sich der Konflikt zu, als einige vermeintliche Verschwörer verhaftet wurden, die angeblich das Ziel hatten, den Bürgermeister der Stadt zu erschießen. Bei ihrer versuchten Festnahme kam der *Capitaine* der Legion von L'Yonne ums Leben.²³⁰ Die Reaktion folgte prompt: Lyon wurde von Truppen umstellt, unter ihnen ein Schweizer Regiment. Mit dieser Eskalation provozierten die Notabeln aber lediglich tatsächliche Aufstände in nahegelegenen Kommunen. Mindestens ein weiterer Polizist kam dabei ums Leben. Einige der Aufständischen in Saint-Génis Laval ließen sich sogar dazu hinreißen, die Herrschaft Napoleons II. auszurufen. Doch in Lyon selbst geschah nichts weiter. Am Folgetag kamen zusätzliche Truppen an und verhafteten mehrere Personen

²²⁷ Ebd., S. 15; Caron, *La Nation, l'État et la Démocratie*, S. 154, 173; Benoît, Bruno, *Relecture des violences collectives lyonnaises du XIXe siècle*, in: *Revue Historique* 122 (1998), S. 255-285, hier: S. 255.

²²⁸ Benoît, *Identité politique*, S. 47-49.

²²⁹ Ebd., S. 49 f.

²³⁰ Ebd., S. 51.

in der Stadt und im Umland. Der Historiker Bruno Benoît vermutet, die Lyoner Elite hätte den Konflikt bewusst herbeigeführt, um potenzielle Bonapartisten zu enttarnen.²³¹

Die Ausuferung der Gewalt erregte allerdings die Aufmerksamkeit der Pariser. Im September 1817 schickte die französische Regierung den Marschall Marmont, um die Eskalation des Konfliktes aufzuklären. Am Ende der Untersuchungen wurden der damalige Präfekt von Rhône, Chabrol, der Polizeichef Sainneville und der *Lieutenant Général* der neunzehnten militärischen Division, Canuel, zu den Hauptverantwortlichen für die Ereignisse erklärt. Außer einer Versetzung gab es allerdings keine weiteren Konsequenzen. Ein harsches Vorgehen gegen mögliche Bonapartisten begrüßten die Bourbonen. Allerdings musste Lyon nun auf Dauer mit dem Ruf eines Konfliktherdes leben. Einer von Chabrols Nachfolgern als Präfekt, René de Broses, bezeichnete das Département Rhône unverblümt als die „schwierigste und gefährlichste Provinz des Königreiches“²³². Über seine Versetzung vom Département Doubs nach Rhône zeigte der Präfekt daher Unbehagen. Er hoffte auf die Unterstützung des Innenministers und bat ihn um Rat, wie er in seiner neuen Stelle vorgehen sollte. Lyon und dem Département Rhône eilte also bereits ein gewisser Ruf voraus.²³³

In Lyon verband sich ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber der französischen Regierung in Paris mit einer überaus prekären sozialen Situation. Die Lyonnaiser Eliten hatten die Besetzung der Stadt in der Revolution nicht vergessen,²³⁴ während Paris die „Zweite Stadt des Reiches“ als einen potenziellen Konfliktherd betrachtete.²³⁵ Ein Ringen um Autorität zwischen lokalen Eliten und dem Zentralstaat war vorprogrammiert. Die Notabeln der Seidenmetropole konnten in diesem Konflikt ihre Wirtschaftskraft in die Waagschale werfen,²³⁶ doch begaben sie sich hier auf gefährliches Terrain. Ihr Wohlstand wurde auf dem Rücken einer arbeitenden Bevölkerung erwirtschaftet, deren Armut sich nicht ignorieren ließ.²³⁷ Die wenigen

²³¹ Ebd., S. 51 f.

²³² Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/156/46 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Broses (de) René 1771-1834, Brief vom 13.10.1823.

²³³ Ebd., S. 49 f., 52; Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/156/46 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Broses (de) René 1771-1834, Brief vom 13.10.1823.

²³⁴ Cayez, S. 100-102.

²³⁵ Benoît, *Identité Politique*, S. 49 f.; ANF, F/1bl/156/46, Brief vom 13.10.1823.

²³⁶ Leon, S. 5, 12-15, 22, 99, 150.

²³⁷ Angleraud, S. 22 f.

sozialen Einrichtungen der Stadt konnten das Leid nicht lindern,²³⁸ und tatsächlich würde Lyon Anfang der 1830er mehrmals der Schauplatz von Arbeiteraufständen werden.²³⁹ Insofern mussten die Notabeln auf Dauer nach Möglichkeiten suchen, die sozialen Konflikte in ihrer Stadt zu lösen. Da staatliche Sozialhilfe mit dem liberalen Zeitgeist aber nicht vereinbar war,²⁴⁰ mussten sie nach anderen Möglichkeiten suchen, die Armut zu bekämpfen. Zum Beispiel indem sie einen neuen Berufszweig förderten, der auch in den Wintermonaten einsetzbar war.

III.4 Saint-Étienne: Ausbruch aus der Isolation

III.4.1 Die Eliten und die Arbeiter

Ein Blick auf die Geschichte der Notabeln in Saint-Étienne zeigt, dass sie in ihrem Département fest verankert waren. Während der Französischen Revolution hatte es im Département Loire kaum gewaltsame Ausschreitungen gegeben. In der ländlich geprägten Region lebten nur vergleichsweise wenige Adelsfamilien. Diese hatten eine recht enge Bindung an den Rest der Bevölkerung, weshalb sie in der Revolutionszeit nur selten Opfer von Verfolgung und Anklage gewesen waren. Kaum eine der Familien war beschuldigt worden, die Bevölkerung gezielt auszubeuten, somit hatten sich nur wenige Adlige gezwungen gesehen, ins Ausland zu fliehen. Im Falle einer Anklage hatten sie zudem meistens mit der Solidarität ihrer Mitbürger rechnen können. Ähnlich ruhig fiel der Übergang vom Kaiserreich zur Restauration aus. Die Honoratioren von Saint-Étienne erhofften sich vom Regierungswechsel einen schnellen Frieden und die Öffnung internationaler Märkte. Die Herrschaft der Hundert Tage endete mit einer kurzzeitigen Besetzung der Stadt durch ehemalige Nationalgardisten, danach blieb Saint-Étienne zunächst von größeren politischen Unruhen verschont. Die Französische Revolution hatte die Struktur der Elite im Département Loire somit kaum verändert.²⁴¹ Mit dem Großbürgertum hatten sich die lokalen Adligen längst arrangiert. Genau genommen hatten die beiden Gruppen schon vor der Revolution begonnen, miteinander zu verschmelzen. Bereits im achtzehnten Jahrhundert hatten viele der wohlhabenderen Einwohner des Départements Adelstitel erworben. Andere hatten in den Adel eingeheiratet: eine Seite profitierte von Titeln, die andere vom Wohlstand aus

²³⁸ Angleraud, S. 6, 14 f., 17, 33.

²³⁹ Frobert, Les Canuts, S. 11.

²⁴⁰ Caron, S. 154, 171, 173.

²⁴¹ Chambon, Pascal, La Loire et l'Aigle. Les Foréziens face à l'état napoléonien. Saint-Étienne 2005, S. 76; Thermeau, Gérard, Saint-Étienne et son agglomération. Saint-Étienne 2002, 55 f., 62, 64.

Metallindustrie und Seidenbandherstellung, den Hauptwirtschaftszweigen der Region.²⁴²

Die Bedeutung der Seidenbandherstellung zeichnete sich gerade in der späteren Départementshauptstadt Saint-Étienne ab. Das Zensuswahlrecht der französischen Monarchie ermöglichte es nur wenigen Einwohnern Saint-Étiennes, an Wahlen teilzunehmen. Die Anzahl der Wahlberechtigten überschritt, gemessen an der Einwohnerzahl der Stadt, nie den Prozentsatz von 0,9 %. Den größten Teil dieser Gruppierung machten die Bandhersteller aus. Die Metallindustrie hingegen gewann eher spät an Bedeutung. Die Herstellung von Seidenbändern war eine deutlich sicherere Investitionsmethode und blieb bis 1850 auch der ertragreichste Sektor der Stadt. Fabrikbesitzer gehörten zu den einflussreichsten Bewohnern Saint-Étiennes. Etwa die Hälfte der Einwohner der Stadt war gegen Mitte des Jahrhunderts in dieser Branche beschäftigt.²⁴³

Dass nur wenige Einwohner der Stadt an der nationalen Politik teilnehmen konnten, dürfte die städtischen Eliten aber nicht weiter gestört haben. Verney-Carron attestiert den Patriziern der Stadt ein vorrangiges Interesse an lokalen Angelegenheiten. Die Entwicklung ihrer eigenen Familie soll sie deutlich mehr interessiert haben als staatspolitische Vorgänge. Regierungen waren lediglich dazu da, um Geschäfte zu unterstützen oder sollten sie zumindest nicht behindern. Um diesen Umstand zu veranschaulichen, bietet Verney-Carrons Studie über das *Bassin Stéphanois* auch eine ausführliche Analyse des Lebensstils der Eliten von Saint-Étienne.²⁴⁴

Das Leben des Einzelnen war dem Vorteil der Familie als Ganzer unterworfen: Söhne erbten die Familienunternehmen und Töchter sollten die Söhne von Konkurrenten heiraten. Hochzeiten fanden dabei stets in der gleichen oder zumindest einer verwandten Berufsgruppe und oft auch in der näheren Verwandtschaft statt: Man wollte die „Verunreinigung einer gesunden Linie“ nicht in Kauf nehmen. Die Gefahr der Inzucht war im neunzehnten Jahrhundert noch weitgehend unbekannt. Notare, Bankiers

²⁴² Chambon, S. 89 f.

²⁴³ Verney-Carron, Nicole, *Le ruban et l'acier. Les élites de la région stéphanoise au XIXe siècle (1815-1914)*. Saint-Étienne 1999, S. 25 f., 71; Tudesq, S. 291.

²⁴⁴ Verney-Carron, S. 277-279.

oder Seidenhändler galten als gute Partien, Ingenieure oder Ärzte wurden erst gegen Ende des Jahrhunderts salonfähig und auch hier nur in Ausnahmefällen.²⁴⁵

Eine Verlobung handelten meistens der Bräutigam oder seine Eltern mit den Eltern der künftigen Braut aus. Letztere hatte in der damaligen Zeit noch kaum Mitspracherecht bei der Wahl ihres Ehepartners. Nach der Hochzeit unterstützte sie ihren Mann in der Regel bei der Organisation des Geschäfts. Die frühe Erziehung der gemeinsamen Kinder übernahmen dabei in der Regel Ammen und Hauslehrer. Letztere waren meistens Geistliche, da man nur ihnen eine angemessene moralische Erziehung der Kinder zutraute.²⁴⁶ Die Bildung junger Männer folgte praktischen Überlegungen. Die Kinder von Fabrikanten sollten dereinst das Familiengeschäft übernehmen. Auf den Besuch einer Schule, zumeist von Geistlichen geleitete Internate, folgte eine praktische Ausbildung. Die Jungen sollten die aktuelle Technik ihres Metiers lernen, manchmal schickten ihre Eltern sie dazu auch auf entsprechende Schulen nach Paris. Spätestens mit 18 Jahren übernahmen sie einen Posten in der väterlichen Fabrik. Auch junge Mädchen wurden auf Internate geschickt, auf ihre Ausbildung legten die Eltern aber in der Regel weniger Wert. Die Erziehungsideale waren auch nach der Französischen Revolution noch streng patriarchalisch.²⁴⁷

Während Bürgerliche in der Stadt nahe an ihrem Arbeitsplatz und oft im selben Gebäude wie ihre Arbeiter lebten, lebten sie im Sommer auf dem Land gemäß des Lebensstils des Hochadels. Familien, die etwas auf sich hielten, besaßen ein Landhaus mit eigenem Grundstück. Dieses sollte als Altersdomizil dienen und bot die Möglichkeit, sich wie ein Aristokrat gebärden zu können. Um das Gut wurden Getreide und Wein angebaut, wodurch der Eindruck von Autarkie erweckt werden sollte. Umgeben von einer großen Dienerschaft hatte man hier auch die Gelegenheit, Gäste und die eigene Großfamilie einzuladen. Eine gute Gelegenheit, den eigenen Wohlstand und Prestige in Szene zu setzen.²⁴⁸ Ein solcher Lebensstil setzte aber die nötigen Einkünfte voraus. Bandfabrikanten waren reich genug, im Sommer eine Weile von der Arbeit in ihren Fabriken fernzubleiben. Frühe Hüttenmeister wie die Familie Holtzer hatten diesen Luxus nicht. Ihre Betriebe erwirtschafteten noch nicht genug, als dass sie sich längere

²⁴⁵ Ebd., S. 295-297.

²⁴⁶ Ebd., S. 302 f., 318, 326 f., 334 f.

²⁴⁷ Ebd., S. 385, 387-390.

²⁴⁸ Ebd., S. 352-354, 358 f., 361-363, 365, 370.

Abwesenheiten leisten konnten. Somit standen sie, zumindest in der frühen Phase ihres Geschäfts, den Arbeitern recht nahe und teilten viele Aspekte ihres Lebens. Selbst als einige der Hüttenbesitzer reich genug wurden, um sich eigene Herrenhäuser zu bauen, errichteten sie diese noch in relativer Nähe zu ihren Arbeitsplätzen. Trotz aller Privatsphäre wollten sie immer noch nahe an ihren Arbeitsstätten sein.²⁴⁹

Angesichts der großen Bedeutung der Seide für die Wirtschaft von Saint-Étienne waren die Notabeln der Stadt an einheitlichen Maßen für diesen Stoff interessiert. Zu diesem Zweck war in Saint-Étienne, ähnlich wie in Lyon, eine *Condition des Soies* eingerichtet worden. Der Wassergehalt von Seide kann je nach Behandlung und Aufbereitung variieren. Um einen fairen Wettbewerb zu garantieren, wurde die Seide in der *Condition des Soies* behandelt, um ein einheitliches Trockengewicht zu etablieren. Diskussionen über die Arbeitszustände in dieser öffentlichen Einrichtung schafften es bis in den Stadtrat von Saint-Étienne. Angesichts der großen Profite, die die Einrichtung mit sich brachte, diskutierte der Stadtrat über die Arbeitsverhältnisse der *Condition*. Mitarbeiter hatten sich über schlechte Luft beklagt, die sich auf der Gesundheit der Arbeiter niederschlug. Die erhöhte Zahl an Geschäften hatte zudem das Arbeitspensum in der Einrichtung erhöht. Die Beschwerde erreichte letztlich immerhin, dass die beiden Beschwerdeführer eine Gehaltserhöhung erhielten.²⁵⁰

Derart kurzfristige Maßnahmen waren auf Dauer aber keine Lösung für die soziale Frage der Seidenweber. Im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts vermehrten sich die Proteste der Arbeiter für menschenwürdige Verhältnisse. Denn neue technische und wirtschaftliche Entwicklungen stellten sie zunehmend vor Herausforderungen. Bis ins neunzehnte Jahrhundert hatte die Herstellung von Seide in Saint-Étienne in Familienbetrieben stattgefunden. Der Meister eines Ateliers heuerte Gesellen und Lehrlinge an. Zusammen bearbeiteten sie dann Rohmaterialien, die sich meist im Besitz reicher Kaufleute befanden.²⁵¹ Mitte des neunzehnten Jahrhunderts kam der Atelierbetrieb aber ins Wanken. Die Industrialisierung hielt zwischen 1800 und 1840 zunehmend auch in der Seidenweberei Einzug. Einzelne Arbeitsschritte konnten durch

²⁴⁹ Ebd., S. 363, 365.

²⁵⁰ Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 22 Procès-verbaux du Conseil Municipal de Saint-Étienne 5 Mai 1823 – 18 Décembre 1826, Séance du 10 Mai 1826, Feuille 75-78, hier: F. 76 f.

²⁵¹ Aminzade, Ronald, Capitalist Industrialization and Patterns of Industrial Protest: a Comparative Urban Study of Nineteenth-Century France, in: American Sociological Review 49 (No.4) (1984), S. 437-453, hier: S. 439-441.

den Einsatz von Dampfmaschinen effizienter gemacht werden. Die Auflösung der Seidenkokons in heißem Wasser wurde zum Beispiel mit einem dampfbetriebenen Kessel einfacher. Ebenfalls dampfbetriebene Drehscheiben konnten das Spinnen der Fäden zu einem Garn übernehmen. Auch mechanische Neuerungen hielten Einzug. Händler begannen mit der Investition in den neuen Jacquard-Webstuhl, der die Seidenbänder automatisch mit Mustern versehen konnte. Mit diesem Produkt konnten Kaufleute schneller auf Änderungen auf dem Markt reagieren. Im Département Loire investierten die Kaufleute daher zunehmend in Klosterwebschulen, womit die ersten Seidenweberfabriken entstanden. Der Wandel vom Atelier- zum Fabrikbetrieb zeichnete sich auch in der ertragreichsten Branche des Départements ab.²⁵²

Durch diese Prozesse wurde die Herstellung der Seide günstiger. Leidtragende waren dabei allerdings die Seidenarbeiter. Mit etwa 70 Centimen pro Tag fiel ihr Lohn ohnehin schon karg aus. Um selbst mit der Zeit gehen zu können, mussten sie in die teuren neuen Webstühle investieren. Aufgrund der enormen Kosten des neuen Instruments wurden die Meister jedoch von den Seidenhändlern abhängig. Die Händler gaben den Atelierchefs die für die neuen Werkzeuge benötigten Kredite, um sie an sich zu binden. Zudem besaßen die Händler die Muster, die benötigt wurden, um die Jacquard-Stoffe herzustellen. Somit waren die Arbeiter der Manufaktur zunehmend der Willkür reicher Seidenhändler ausgeliefert. Und als der Konkurrenzkampf stieg, ließen Lohnsenkungen für die Weber nicht lange auf sich warten.²⁵³

Unter diesen Umständen war es nur eine Frage der Zeit, bis die Seidenweber ihren Frust auf die Straße brachten. 1834 entluden sich Proteste gegen schlechte Arbeitsbedingungen nicht nur in Lyon, sondern auch in Saint-Étienne. Die Seidenweber hatten Zusammenschlüsse gegründet, um feste Preise für ihre Arbeit etablieren zu können. Der Konflikt um gerechten Lohn mündete 1834 in Konflikten mit der Polizei, die ein blutiges Ende nahmen. 1841 setzte sich die Auseinandersetzung fort. Auf die immer schwierigeren Arbeitsbedingungen reagierten die Seidenweber zunächst mit der Gründung von Kooperativen zur Preisfestsetzung. Doch die politischen Autoritäten unterbanden diese Bemühungen. Es wurde zunehmend klar, dass die Seidenweber

²⁵² Ebd., S. 440; Aminzade, Reinterpreting Capitalist Industrialization: A Study of Nineteenth-Century France, in: Social History 9 (No.3) (1984), S. 329-350, hier: S. 340.; Smith, S. 155 f.

²⁵³ Aminzade, Reinterpreting Capitalist Industrialization, S. 341, 348 f.; Smith, S. 154; Merley, S.166.

keine staatliche Anerkennung ihrer Notlage bekommen würden. Während sie ihren Protest gegen die Seidenhändler fortsetzten, zeichnete sich Mitte des neunzehnten Jahrhunderts der Aufstieg der Schwerindustrie ab. Seidenherstellung verlor ihr gegenüber nicht völlig an Bedeutung, doch bald ließen sich mit Hochöfen und Metallverarbeitung größere Gewinne erzielen. Den Durchbruch erlebte diese Branche auch in Saint-Étienne erst im Zweiten Kaiserreich. Aber die Prozesse, die den Aufstieg der Schwerindustrie ermöglichten, begannen schon deutlich vorher.²⁵⁴

III.4.2 Infrastruktur in Saint-Étienne: Aufstreben einer Elite

Damit der enorme wirtschaftliche Wandel Realität werden konnte, musste Saint-Étienne eine Reihe infrastruktureller Reformen durchsetzen. Diese wurden in der Restauration auf den Weg gebracht, zunächst aus rein stadtpolitischen Überlegungen. Nach den Wirren der Besatzung wollten die städtischen Eliten ihre Stadt wieder auf Kurs bringen. Als der Stadtrat von Saint-Étienne am fünften März 1817 zusammentrat, ließ Bürgermeister Salichon keinen Zweifel am Ernst der Situation. Worüber die Magistraten in jenem Jahr entscheiden mussten, sei von derartiger Wichtigkeit, dass das künftige Wohl der Stadt davon abhängen würde.²⁵⁵ Reißerische Rhetorik war damals wie heute ein gängiges Mittel, um die Aufmerksamkeit seiner Zuhörer zu gewinnen. Tatsächlich stand Saint-Étienne aber vor ernsthaften Problemen, die es zu lösen galt. Eine neue Straße durch die Stadt musste geschaffen werden, die die im Norden gelegene Stadt Roanne mit der Rhône verband. Die Stadtverwaltung wollte neue Territorien erwerben, um weitere Markthallen errichten zu können. Und allem voran ging es der aufstrebenden Industriemetropole um eines: nämlich die Wiedervereinigung der Stadt Saint-Étienne mit den umliegenden Vororten. Nur so glaubten die städtischen Eliten, dem steigenden Bevölkerungswachstum auf Dauer Herr werden zu können.²⁵⁶

In den vorangegangenen Jahrhunderten war die Bevölkerungszahl Saint-Étiennes rasant angestiegen. Um 1790, während der Französischen Revolution, zählte die Stadt am Rande des Massif Central etwa 28.140 Einwohner. Im Zuge der revolutionären Strukturreformen war sie 1793 dem Département Loire zugeordnet worden. Die konstanten Kriege der napoleonischen Ära förderten das weitere Wachstum Saint-

²⁵⁴ Benoît, S. 61-63; Aminzade, *Patterns of Industrial Protest*, S. 441, 448; Smith, S. 156, 160, 201 f.

²⁵⁵ Archives Municipales de Saint-Étienne, 1D 20 Délibérations du Conseil municipal de Saint-Étienne, Séances du 24 janvier 1816 au 25 janvier 1819, Séance du 5 mars, Feuille 26-30, hier: F. 26.

²⁵⁶ Ebd.; Archives Municipales de Saint-Étienne, Notes Historiques sur Saint-Étienne, S. 2.

Étiennes, schließlich hatte die Stadt eine etablierte Waffenindustrie. Doch zu Beginn der Restauration brachte die steigende Einwohnerzahl Probleme mit sich. Im Zuge der revolutionären Gebietsreformen waren die Vororte Montaud im Nordwesten, Outrefuran im Nordosten sowie Valbenoîte im Südosten von der Kommune Saint-Étienne abgetrennt worden. Angesichts des Bevölkerungszuwachses der Stadt stellte dies ein Problem dar: Weil die drei benachbarten Gemeinden einen großen Raum einnahmen, gab es in Saint-Étienne selbst kaum noch Platz für weitere Zuwanderer.²⁵⁷ Das Bevölkerungswachstum im neunzehnten Jahrhundert verschärfte das Problem der Ausdehnung Saint-Étiennes. Zwischen 1820 und 1856 verdreifachte sich die Einwohnerzahl des Ballungsgebiets von Saint-Étienne, das auch die umliegenden Kommunen miteinschloss. 31.544 Menschen wohnten 1820 im Großraum um die Stadt. In den folgenden Jahren würde diese Zahl durch Einwanderung aus anderen Teilen des Départements Loire und dem benachbarten Haute-Loire rapide ansteigen. Die hohe Geburtenrate tat ihr Übriges, um Saint-Étienne ein Problem mit Überbevölkerung zu verschaffen.²⁵⁸

Aufgrund dieser Schwierigkeiten wurde daher die Forderung laut, die Vororte wieder in die Stadt Saint-Étienne zu integrieren. Die Diskussion im Stadtrat setzte sich 1817 fort. Im November des Jahres verlasen die anwesenden Mitglieder unter dem Bürgermeister Salichon einen umfangreichen Bericht, der die Wiedervereinigung mit den Vororten zum Thema hatte. Schon der Anfang des Berichts ließ keinen Zweifel an der Dringlichkeit der Situation: „La délimitation de la commune de Saint-Étienne, présente des irrégularités et des vices si marqués que depuis le commencement de la révolution, elle a fixé l'attention de l'administration municipale.“²⁵⁹

Zu Beginn der Restauration wurde immer klarer, wie sehr Saint-Étienne durch die Gebietsreformen tatsächlich eingeengt war. Die Gemeinde Montaud lag gerade einmal 150 Meter von den alten Stadtmauern Saint-Étiennes entfernt. Auf Dauer blieb Saint-Étienne nichts Anderes übrig, als sich auf das Territorium der drei Nachbargemeinden auszuweiten. Dies würde unter anderem einen effektiven Straßenbau innerhalb der

²⁵⁷ Ebd., S. 2 f.

²⁵⁸ Fournial, Etienne (Hrsg.), Saint-Étienne. Histoire de la ville et ses Habitants. Roanne 1976, S. 231, 234.

²⁵⁹ Notes Historiques, 3 f.; Archives Municipales de Saint-Étienne, 1D 20 Délibérations du Conseil municipal de Saint-Étienne, Séances du 24 janvier 1816 au 25 janvier 1819, Séance du 28 novembre 1817, Feuilles 49-57, hier: F. 49, 52.

eigenen Stadtgrenzen erleichtern. Bislang mussten sämtliche Waren für Saint-Étienne zunächst durch die Nachbargemeinden geliefert werden. Für eine schnell anwachsende Stadt wie Saint-Étienne war dieser Umstand nicht tragbar.²⁶⁰

Die territoriale Begrenzung der Stadt wurde somit als ein ernsthaftes Problem wahrgenommen. Allerdings fürchtete der Stadtrat auch um die öffentliche Sicherheit Saint-Étiennes. Die frühe Restauration war von politischen Unruhen geprägt. Weite Teile der Bevölkerung hielten eine politische Rückkehr Bonapartes oder seiner Anhänger immer noch für möglich. Im nahegelegenen Lyon war es 1817 nach einer Verhaftungswelle zu gewaltsamen Aufständen gekommen. Unter diesen Umständen ist es verständlich, dass sich die städtischen Honoratioren um die Sicherheit in ihrer Stadt Sorgen machten.²⁶¹ Ein Jahr nach den Vorfällen in Lyon setzte sich der Stadtrat von Saint-Étienne dafür ein, dass die in der Stadt stationierte Garnison der französischen Armee auf Dauer dort einquartiert werden würde. Und nicht nur der Stadtrat: „M. le Président a dit: Messieurs, à peine une garnison a-t-elle été stationnaire quelque temps en cette ville que l'on a senti la nécessité de la conserver. Dès le mois de 7bre [sic] 1817 le commandant de la garnison fit des représentations à cet égard.“²⁶² Die Notabeln des Stadtrats erhielten in ihrem Anliegen somit Unterstützung durch den Kommandanten der Truppe selbst, der sich seit September für einen Verbleib seiner Einheit in Saint-Étienne einsetzte. Das Engagement seit dem September 1817 weist darauf hin, dass die Aufstände in Lyon eine Rolle spielten. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Zentralregierung den Marschall Marmont nach Lyon geschickt, um die gewalttätigen Ausschreitungen in Lyon aufzuklären.²⁶³

Der Stadtrat hatte in dieser Angelegenheit offenkundig keine Einwände. Tatsächlich ging das Verlangen nach einer Garnison in Saint-Étienne über die rein städtische Ebene hinaus: „M. le sous-préfet dans une lettre du 28 de ce mois [...] annonce que M. le Préfet désire que le Conseil Municipal émette son vœu sur la nécessité de conserver la garnison : Ce magistrat s'empressera de le transmettre au gouvernement.“²⁶⁴ Es ging aus dieser Formulierung nicht direkt hervor, ob die Abstimmung über die Garnison auf die Initiative

²⁶⁰ Ebd., F. 52, 54.

²⁶¹ Benoît, *Identité politique*, S. 50-52.

²⁶² Archives Municipales de Saint-Étienne, 1D 20, Séance du 31 mars 1818, F. 60-62, hier: F. 60.

²⁶³ Benoît, S. 52; Archives Municipales de Saint-Étienne, 1D 20, Séance du 31 mars 1818, F. 60-62, hier: F. 60.

²⁶⁴ Ebd.

des Präfekten zurückging. Der Sitz der Präfektur des Départements Loire befand sich zu diesem Zeitpunkt noch in Montbrison. Erst 1855 wurde er nach Saint-Étienne verlegt. Natürlich oblag es dem Präfekten des Départements, bestimmte städtische Angelegenheiten zu autorisieren. Und angesichts der Unruhen in Lyon dürfte er Interesse daran gehabt haben, Saint-Étienne mit seiner Waffenindustrie zu beschützen. Tassin de Nonneville war bereits seit 1815 Präfekt im Département Loire und musste nach zwei Jahren bereits auf das schnelle Wachstum der Stadt aufmerksam geworden sein. Es war für ihn von großem Interesse, dass die Ordnung in einer der größten Städte seines Départements erhalten blieb.²⁶⁵

Allerdings hatten die Stadträte von Saint-Étienne mit Sicherheit Hintergedanken für die Garnison in Saint-Étienne. Auch ihnen war es natürlich ein Anliegen, die in der Stadt vorhandene Waffenindustrie zu schützen. Gerade deswegen drückte der Stadtrat sein Bedauern darüber aus, keine Kaserne in seiner Stadt vorweisen zu können:

„La ville de Saint-Étienne n’a jamais eu de casernes ; cela n’est point surprenant puisqu’elle n’a encore aucun établissement public et que tout y est à créer. C’est sans doute à cette circonstance qu’est principalement due l’absence de toute garnison avant l’époque de la révolution malgré l’importance de la ville et surtout de sa manufacture royale d’armes de guerre.“²⁶⁶

In dieser Begründung schwang allerdings auch ein Kalkül des Stadtrats mit. Der Mangel an Kasernen wurde damit erklärt, dass Saint-Étienne bisher keine öffentlichen Einrichtungen gehabt habe und diese erst noch errichtet werden müsste. Hier mochte es sich um eine Anspielung auf die Départementshauptstadt Montbrison handeln, in der, im Gegensatz zu Saint-Étienne, die wichtigsten staatlichen Behörden angesiedelt waren. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass einige der Honoratioren den politischen Einfluss ihrer Stadt ausdehnen wollten. Natürlich bestand noch immer das einfache logistische Problem, dass Saint-Étienne keine Gebäude hatte, die zu einer Kaserne umfunktioniert werden konnten. Die Formulierung lässt aber den Schluss zu, dass die Errichtung eigener öffentlicher Gebäude ebenfalls im Interesse der städtischen Eliten lag.²⁶⁷

Im weiteren Verlauf der Sitzung erörterte das leitende Ratsmitglied das Problem weiter. So führte er aus, dass die Nationalgarde Saint-Étiennes eine eigene Garnison in Saint-

²⁶⁵ Ebd.; Merley, S. 187; Tanchoux, Pouvoirs Municipaux, S. 39; Notes historiques S. 2 f.; Fournial, S. 231.

²⁶⁶ AMSE, 1 D 20, F. 60.

²⁶⁷ Ebd.; Notes Historiques, S. 3.

Étienne nicht ersetzen konnte. Als Grund dafür nannte er die mangelnde Zahl der aktiven Mitglieder. Auch hier konnte die Waffenherstellung in Saint-Étienne als Argument herhalten: „[...]D’ailleurs les nombreux ouvriers attachés à la Manufacture Royale des Armes de guerre se trouvant exempts du service, la charge en devient plus pesante pour les autres citoyens.“²⁶⁸ Die Stichhaltigkeit dieses Arguments für sich allein ist fragwürdig. Obwohl Waffenherstellung ein wichtiger Industriezweig der Stadt war, blieb die Bandherstellung bis 1850 ertragreicher. Es wären also noch genug andere Bürger für die Garde infrage gekommen. Vermutlich sollte das Argument einfach erneut die Bedeutung der Waffenmanufaktur von Saint-Étienne hervorheben. Eine Industrie, die derart wichtig war, dass ihre Anhänger vom Dienst an der Waffe befreit wurden, würde die Bedeutung der Stadt hervorheben. Dies wiederum rechtfertigte die Ansiedlung einer eigenen Garnison in der Stadt.²⁶⁹

Aber auch für andere Berufsgruppen stellte der Bericht den Dienst in der Nationalgarde als problematisch dar. So wurde argumentiert, dass ein Großteil der Einwohner der Stadt finanziell von Manufakturbetrieben abhängig war:

„De ce que personne absolument n’est oisifs et de ce que la population toute entière, à de bien faible exceptions près, est extrêmement attachée à diverses industries manufacturières, il résulte que le service de la garde nationale est extrêmement préjudiciable aux citoyens ; car sans parler des dépenses considérables qui en sont la suite pour tous sans exception, il est bien évident qu’un négociant-fabricant, qu’un simple chef d’ateliers ne peuvent être éloignés de leurs fabriques ou ateliers sans une grande perte et pour eux et pour tous ceux qu’ils occupent.“²⁷⁰

Nach der erneuten Betonung Saint-Étienes als Standort der Waffenmanufakturen wirkte dieses Argument deutlich sachlicher und gewichtiger. Ein Großteil der Bevölkerung hing auf die ein oder andere Weise an Manufakturbetrieben. Dabei bezog der Bericht sowohl die Seidenhändler, die *Négociant-Fabricants*, an der Spitze der wirtschaftlichen Hierarchie, als auch die Atelierchefs als Aufseher über die eigentliche Herstellung mit ein. Die Waffenherstellung ging über Kleinbetriebe, die Bandherstellung ebenso. Das Argument, dass die Händler und Atelierchefs es sich nicht leisten konnten, ihren Betrieb zu lange allein zu lassen, wog schwer.²⁷¹

²⁶⁸ AMSE, 1 D 20, F. 60.

²⁶⁹ Ebd.; Verney-Carron, S. 71, 76.

²⁷⁰ AMSE, 1 D 20, F. 60.

²⁷¹ Verney-Carron, S. 76.; Aminzade, Patterns of Industrial Protest, S. 440; Aminzade, Reinterpreting Capitalist Industrialization, S. 334 f., 337 f.; AMSE, 1 D 20, F. 60.

Die Diskussion über die eigene Garnison in der Stadt zog sich noch über das ganze Jahr 1818 hin. Im Juli desselben Jahres war der Stadtrat erneut zusammengekommen, um die bisherigen Bemühungen zu besprechen. Als man Bilanz über die Ergebnisse seit dem 31. März 1818 zog, fiel diese ernüchternd aus. Das konkrete Ziel war es gewesen, die Regierung von der Notwendigkeit einer Garnison in Saint-Étienne zu überzeugen. Die Bemühungen des Bürgermeisters Salichon wurden dabei als unzureichend bewertet:

„Considérant [...] que les démarches faites depuis par M. le Maire pour obtenir la casernement des détachements de la garnison de Montbrison stationnés en cette ville, n’ont qu’un rapport éloigné avec la mesure sollicitée par la délibération du Conseil [...]“²⁷²

Die Korrespondenzen, die der Bürgermeister in diesem Sinne geführt hat, lagen für diese Studie leider nicht vor. Das Ergebnis, zu dem der Stadtrat kam, war für Salichon allerdings vernichtend. Dabei dürfte der aus einer Händlerfamilie stammende Jacques Salichon genauso großes Interesse an der Einrichtung der Garnison gehabt haben, wie der Rest des Stadtrates. Die konsultierten Quellen geben leider keinen Aufschluss darüber, mit welchen Waren Salichon sein Geld verdiente. Als Händler und späteres Mitglied der Handelskammer von Saint-Étienne gehörte er aber ebenfalls zu der Gruppe, die, wie es der Stadtrat formulierte ein erzwungener Dienst in der Nationalgarde von den Geschäften ablenken konnte.²⁷³

Letztlich entschied sich der Stadtrat, die Bemühungen Salichons weiterzuführen, wenngleich sie bis zu jenem Zeitpunkt keinen Erfolg gehabt hätten. Eines der Hauptprobleme für eine mögliche Einquartierung war, dass im entsprechenden Gebäude nicht genug Betten vorhanden waren, um alle Soldaten einzuquartieren. Daher entschloss sich der Stadtrat, einen konkreten Vorschlag an die Regierung und speziell an das Kriegsministerium zu richten. In den Beschlüssen des Tages formulierte er, der Präfekt De Nonneville solle „l’autorisation nécessaire pour que cinquante lits soient placés le plus incessamment possible dans la maison que l’administration municipale a fait préparer pour le casernement des détachements stationnés en cette ville“²⁷⁴ einholen. Der Stadtrat zeigte sich bereit, die Kosten für dieses Vorhaben zu übernehmen:

²⁷² AMSE, 1 D 20, Séance 21 Juillet 1818, F. 78.

²⁷³ Ebd., Séance 31 mars 1818, F. 60; Séance 21 Juillet 1818, F. 78; Für den Bürgermeister Salichon siehe Anhang, Bürgermeister Saint-Étienne.

²⁷⁴ AMSE, 1 D 20, Séance 31 Mars 1818, 21 Juillet 1818, F. 78.

„A cet effet le conseil municipal consent que la ville supporte tant les frais du loyer annuel des lits que les frais de leur transport et tous autres que son Excellence jugera devoir d’après les lois et règlements sur la matière, être mis à la charge de la commune.“²⁷⁵

Die Bereitschaft, die Kosten für die Miete und den Transport der fünfzig Betten zu übernehmen, zeugt davon, wie wichtig, den Notabeln des Stadtrates die eigene Garnison war. Allerdings warfen die Überlegungen vom 21. Juli auch einige Fragen auf. Die Stadträte erörterten unter anderem, dass die Einquartierung nur eine provisorische Lösung sein konnte, da das entsprechende Gebäude anderweitig benötigt wurde:

„Considérant [...] que le casernement des détachements stationnés en cette ville [...] ne peut jamais être considéré que comme une mesure provisoire et temporaire puisque la maison où il est question de le former, doit être démolie aussitôt que l’on pourra s’occuper de la construction du palais de justice.“²⁷⁶

Das als Kaserne betrachtete Gebäude stand somit nur zeitweise zur Verfügung. Sobald die Errichtung eines Palais de Justice auf dem Plan stand, würde es abgerissen werden müssen. Es ist allerdings auszuschließen, dass sich die Notabeln lediglich eine Einquartierung der Truppen auf Zeit wünschten. Am 31. März hatten sie eindeutig die Einrichtung einer dauerhaften Garnison gefordert.²⁷⁷

Die Überlegungen zur Einquartierung der Soldaten in dem Gebäude ergeben allerdings Sinn, wenn man sie in Saint-Étiennes historischen Kontext setzt. Aufgrund der Eingrenzung durch die Nachbargemeinden hatte die Stadt mit massivem Platzmangel zu kämpfen. Nur so ließ sich die Überlegung erklären, eine nach Möglichkeit permanente Garnison in einem Gebäude unterzubringen, das zu anderen Zwecken möglicherweise abgerissen werden musste. Schon im Vorjahr, als Salichon über die kommenden Herausforderungen der Stadt gesprochen hatte, waren Abrissarbeiten ein Thema gewesen. Salichon hatte sich damals beim Engagement einiger Stadtratsmitglieder zur Anschaffung von Kapital bedankt. Dieses war notwendig gewesen „pour le payement des indemnités dus aux propriétaires des maisons à démolir“²⁷⁸. Die erstrebte Wiedervereinigung mit den Vororten diente nicht nur dazu, dass einige Politiker sich profilieren konnten. Angesichts des Bevölkerungswachstums hatte die Stadt offensichtliche Probleme, die für die Verwaltung notwendigen Einrichtungen

²⁷⁵ Ebd.

²⁷⁶ Ebd.

²⁷⁷ Ebd., Séance 31 mars, F. 61.

²⁷⁸ AMSE, 1 D 20, 5 mars 1817, F. 26.

unterzubringen. Deswegen spielte der Abriss alter Gebäude eine derart wichtige Rolle in den Diskussionen des Stadtrates. Anderweitig wussten sich die Honoratioren in der Beengtheit der Stadt nicht mehr zu helfen. Irgendwie mussten sie sich um die städtischen Angelegenheiten kümmern. Also waren sie zunächst gezwungen, ältere Gebäude abzureißen, bis die erstrebte Wiedervereinigung mit den Vororten erreicht war.²⁷⁹

Der rasante Anstieg seiner Bevölkerung und der zunehmende Platzmangel beschäftigte Saint-Étienne auch in den 1820er Jahren weiter. Als Tassin de Nonneville seine Stellung als Präfekt 1823 letztlich aufgab, übernahm Rotours de Chaulieu die Stelle im Département Loire. Noch im selben Jahr wandte er sich an das Innenministerium, um seine Schwierigkeiten am neuen Arbeitsplatz zu schildern. Neben vielen anderen Problemen erörterte Chaulieu, dass es in der Départementshauptstadt Montbrison schwierig war, gutes Personal zu finden. Einen Schuldigen hatte er schnell gefunden: „[...] le voisinage de Lyon et de Saint-Étienne rend très difficile de se procurer et de conserver des employés instruits et capables.“²⁸⁰ Saint-Étiennes Wachstum entging den Präfekten definitiv nicht mehr, wenn es begann, mögliche Angestellte aus der eigentlichen Hauptstadt abziehen. Saint-Étienne hatte also in den 20ern bereits die Aufmerksamkeit der Zentralverwaltung. Ein willkommener Umstand für ambitionierte städtische Magistraten.²⁸¹

III.4.3 Zwischenfazit

Während Saint-Étienne die Revolutionszeit und die napoleonischen Kriege relativ unbeschadet überstanden hatte,²⁸² sah sich die städtische Verwaltung zu Beginn der Restauration mit massiven infrastrukturellen Problemen konfrontiert. Eine rasant ansteigende Bevölkerungszahl bei beschränktem städtischen Territorium ließ Forderungen nach einer Wiedervereinigung mit den Vororten laut werden.²⁸³ Gleichzeitig bemühte sich der Stadtrat sowohl beim Präfekten als auch direkt bei der französischen Regierung um die dauerhafte Einrichtung einer Garnison.²⁸⁴ Diese

²⁷⁹ Ebd.; Notes historiques, S.2-4; AMSE, 1 D 20, 5 mars 1817, F. 26.; Fournial, S. 231.

²⁸⁰ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/158/20 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. DESPI-DESS. DES ROTOURS, Baron de CHAULIEU, Louis, Jules, Auguste, Brief vom 08.01.1824; Für den Präfekten Chaulieu, siehe Anhang, Präfekten Loire.

²⁸¹ ANF, F/1bl/158/20, Brief vom 08.01.1824.

²⁸² Chambon, S. 76, 89 f.; Thermeau, S. 55 f., 62, 64.

²⁸³ Notes Historiques, S. 2-4; Fournial, S. 231, 234; AMSE, 1D 20, Séance du 28 novembre 1817, F. 49, 52.

²⁸⁴ AMSE, 1D 20, Séance du 31 mars 1818, F. 60 f.

Bemühungen wiesen möglicherweise daraufhin, dass die städtischen Notabeln bereits das konkrete Ziel hatten, die politische Bedeutung ihrer Stadt auszubauen. Das schnelle Wachstum der Stadt hatte bereits die Aufmerksamkeit der Präfekten von Loire auf sich gezogen.²⁸⁵ Jetzt fehlte nur noch ein prestigeträchtiges Projekt, um die Bedeutung der Stadt dauerhaft in den Köpfen der Verwaltung festzusetzen. Glücklicherweise stand bereits eines in den Startlöchern.

²⁸⁵ ANF, F/1bl/158/20, Brief vom 08.01.1824.

IV. Die Eisenbahnlinie zwischen Saint-Étienne und Lyon

IV.1 Die Stahlindustrie im Bassin Stéphanois

IV.1.1 Ausgangslage und Reformbestrebungen

Die Seidenverarbeitung blieb lange Zeit der ertragreichste Wirtschaftszweig Saint-Étiennes. Im neunzehnten Jahrhundert erlebten allerdings auch einige neue Branchen einen Aufschwung. Die Gründung einer Filiale der Banque de France gab der Stadt auf Dauer finanzielle Unabhängigkeit von der Metropole Lyon. Diese Finanzmittel flossen zunehmend in den anderen großen Industriezweig neben der Seidenindustrie: die Kohleminen und die Metallverarbeitung.²⁸⁶ Steinkohle wurde in Saint-Étienne schon lange abgebaut. Das französische Zentralmassiv bot reiche Kohlevorkommen, ideal geeignet für die Metallindustrie. In der vorindustriellen Zeit war diese Branche aber noch keine ernstzunehmende Konkurrenz für die Seidenbandherstellung. Verglichen mit dieser hatte die Metallverarbeitung bis 1850 weniger Profit gemacht. Die infrastrukturellen Reformen, die mit der Restauration begannen, ermöglichten ihr aber auf lange Sicht einen Aufwind.²⁸⁷

Saint-Étiennes Stahlindustrie versorgte vor allem die örtlichen Waffenmanufakturen. Ähnlich wie die Seidenherstellung war auch dieses Metier dezentral in kleinen Werkstätten organisiert. Reiche Händler, meistens als *Marchands-Fabricants* bezeichnet, beschafften Rohmaterialien für die Handwerker. Dabei waren einzelne Meister und ihre Mitarbeiter meist auf die Herstellung eines bestimmten Teils einer Waffe spezialisiert. Die Besitzer der Familienbetriebe teilten in der Regel den bescheidenen Lebensstil ihrer Angestellten. In hohe politische Positionen brachten sie es eher selten. Es dauerte noch bis zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts, bis industrielle Massenbetriebe große wirtschaftliche Gewinne erzielten.²⁸⁸ Als Waffenlieferant des französischen Staates stand Saint-Étienne schon vor der Französischen Revolution unter der Aufsicht der Regierung. Ein Inspektor aus dem königlichen Artilleriekorps überwachte die Herstellung von Kriegswaffen. Zur Versorgung der Armee stellte die französische Regierung selbst *Marchands-Fabricants* ein. Diese Händler, die auf Arbeit für den Staat spezialisiert waren, wurden gemeinhin

²⁸⁶ Tudesq, S. 291.

²⁸⁷ Ebd., Verney-Carron, S. 71.

²⁸⁸ Ebd., S.76; Frobert, S. 17; Viret, Jérôme-Luther, L'industrie des armes portatives à Saint-Étienne, 1777-1810. L'inévitable mécanisation, in: Revue d'histoire moderne et contemporaine 54 (2007), S. 171-192 hier: S. 171.

als *Entrepreneurs* bezeichnet. Eine genaue Reglementierung der Waffenherstellung in Saint-Étienne war im Interesse der französischen Militärpolitik.²⁸⁹

Hier wurde das Prinzip der dezentralen Manufakturherstellung zunehmend ein Problem: Die in den unterschiedlichen Ateliers hergestellten einzelnen Waffenteile wurden bis zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts ohne einheitliche Normen produziert. Durch die stets unterschiedlichen Größen der einzelnen Bauteile konnte es dazu kommen, dass Gewehre unkontrolliert oder überhaupt nicht abgingen. Der Mangel an einheitlichen Standards machte die Waffen somit zu einer unberechenbaren Gefahr für ihre Anwender. Um eine bessere Versorgung der Soldaten zu gewährleisten, überwachten staatliche Inspektoren die Arbeit der Waffenhersteller immer genauer.²⁹⁰

Aber nicht nur ihre Arbeit, sondern auch ihre politische Gesinnung machte die Arbeiter der Waffenmanufakturen zu einem Politikum. Schließlich konnte eine ausreichende Bewaffnung eine Regierung an der Macht halten oder zu Fall bringen. Nach dem Ende der Herrschaft der Hundert Tage wurde Saint-Étienne unter strenge Beobachtung durch die Zentralverwaltung gestellt. Der Verdacht, unter den Arbeitern könnten sich Bonapartisten befinden, hatte dazu geführt, dass die Regierung die Arbeit der Waffenhersteller einstellen ließ. In dieser schwierigen Situation richtete der Sous-Präfekt von Saint-Étienne einen Brief an den Präfekten Tassin de Nonneville, in dem er auf die Probleme der Waffenhersteller hinwies.²⁹¹ Der Brief schlug einen beschwichtigenden Tonfall gegenüber dem Präfekten an. Letzterer hatte den Sous-Präfekten zuvor kontaktiert, um Informationen über einen möglichen Waffenhandel im Bereich Saint-Étienne einzuholen. Den Gerüchten um die Verbreitung von Feuerwaffen erteilte der Sous-Präfekt eine klare Absage: „[...] il en résulte qu’il ne parait pas que dans ce moment, il se fasse aucun commerce de fusils de munition, ni que certains gardes nationaux aient fait des achats considérables d’arme, ainsi qu’il en a été rendu compte à Saint-Étienne le ministre de la police générale.“²⁹² Einen größeren Waffenkauf durch Nationalgardisten in Saint-Étienne habe es also nicht gegeben. Der Sous-Präfekt räumte lediglich ein, dass manche Nationalgardisten wahrscheinlich mehrere Waffen zur

²⁸⁹ Ebd.

²⁹⁰ Ebd., S. 174 f., 177 f.

²⁹¹ Archives Départementales de la Loire, 1 M2 Rapports des Préfets et Sous-Préfets 1800-1870, Brief an den Präfekten Tassin de Nonneville durch den Sous-Präfekten von Saint-Étienne, 09.09.1815.

²⁹² Ebd.

Verfügung hatten: „C'est que chaque fois que l'on a donné des armes à la garde nationale de cette ville, il y a quelques-uns des individus qui en sont parti, qui ont pris des nouveaux fusils, de sorte qu'il est vraisemblable qu'ils en ont plus d'un à leur disposition.“²⁹³ Aus diesen Beteuerungen wurde klar, dass der Präfekt eine Verbreitung von Waffen von Saint-Étienne aus befürchtete. Die Herrschaft der Hundert Tage war gerade erst zu Ende gegangen, die Bedenken des Präfekten waren also naheliegend.²⁹⁴ Gleichzeitig lag es auf der Hand, dass der Sous-Präfekt die Bedenken Nonnevilles zerstreuen wollte. Auf die Frage nach der politischen Gesinnung der Arbeiter hin erklärte er, sie seien keinesfalls Anhänger Napoleons. Vielmehr mache ihnen die jüngste Einstellung ihrer Arbeit zu schaffen.

„Quand aux renseignements que vous me demandez sur les dispositions des ouvriers de la manufacture royale d'armes de guerre, sous le rapport politique, il est certain que cette classe souffre de la suspension des travaux et que par conséquent, elle ne peut voir avec plaisir l'état actuel des choses.“²⁹⁵

Im Verlauf des Briefes tat der Sous-Präfekt sein Bestes, um mögliche Bedenken des Präfekten zu zerstreuen und betonte dabei, dass nationale Politik für die Arbeiter angeblich von geringem Interesse sei, solange sie ihrer Arbeit nachgehen konnten: „Cette classe d'individus est dispersée à aimer le gouvernement qui lui donnera du travail, sans trop s'informer quel il est.“²⁹⁶

Diese Diskussion beweist in erster Hinsicht, dass die Metallverarbeitung von Saint-Étienne bereits ein Politikum war. Die Bedeutung der Waffenherstellung ließ Präfekten zweimal überprüfen, was sich in der Waffenstadt Saint-Étienne abspielte. Beim Ruf nach einheitlichen Standards bei den Waffen rückten aber auch die Rohmaterialien in den Vordergrund. Gewehre wurden aus Stahl hergestellt, und für guten Stahl benötigte man hochwertiges Eisen. Der Kauf und die Vergabe von Eisenerz wurden daher fortan strenger kontrolliert. Die Metallverarbeitung von Saint-Étienne war für Frankreich von Interesse. Allerdings ließen sich mit Metall auch noch andere Dinge herstellen als Feuerwaffen.²⁹⁷

²⁹³ Ebd.

²⁹⁴ Ebd.

²⁹⁵ Ebd.

²⁹⁶ Ebd.

²⁹⁷ Viret, S. 176 f.

Frankreich hatte die Vorreiterrolle der britischen Stahlproduktion erkannt. Daher begann schon 1816, ein Jahr nach Napoleons endgültiger Niederlage, der industrielle Reformprozess. Der französische Staat siedelte gezielt Experten der Stahlindustrie in Saint-Étienne an, um den Steinkohleabbau und die Schwerindustrie zu modernisieren. Englische Industrielle fanden sich bald genauso im Bassin Stéphanois wie Ingenieursexperten der napoleonischen Ära.²⁹⁸ Dabei überließ die französische Regierung nichts dem Zufall. Zunächst entsandte sie ihre Ingenieure, um die topographischen Gegebenheiten im Département Loire genauer unter die Lupe zu nehmen. Diese sollten die Mengen an Kohle und Eisenerz abschätzen, die das *Bassin Stéphanois* zu bieten hatte. Gleichzeitig mussten die Minenarbeiter gut ausgebildet werden, um einen effizienten Abbau zu gewährleisten. Diese Aufgabe übertrugen sie den Ingenieuren Louis-Antoine Beaunier und Louis-George Gabriel de Gallois. Letzterer hatte in der Zeit des Empire in Geislautern und anderen Fabriken um Saarbrücken herum Expertise gesammelt. Bei seiner Ankunft in Saint-Étienne stellte er die Theorie auf, dass das *Bassin Stéphanois* ähnliches Eisenerz vorweisen konnte wie Saarbrücken oder Newcastle. In seiner Zeit im Département Loire gelang es ihm schließlich, seine Vermutungen zu bestätigen und er fasste seine Ergebnisse in einem Bericht in den *Annales des Mines* zusammen.²⁹⁹

Zusammen gründeten Beaunier und Gallois 1816 eine Schule für Bergarbeiter in Saint-Étienne. Allerdings hatten der Ingenieur Beaunier und der *Conseil Général des Mines* grundverschiedene Vorstellungen, wie dort unterrichtet werden sollte. Laut Vorstellungen des *Conseil Général des Mines* sollte die neue Schule lediglich Hilfskräfte ausbilden. Die *École des Mines* sollte Minenarbeitermeister unterrichten, damit diese den Anweisungen der Ingenieure aus Paris folgen konnten. Beaunier hatte allerdings höhere Ambitionen für seine Schule. Diese sollte nicht nur Meisterarbeiter ausbilden, sondern auch Abgänger der *Ecole Royale des Mines* in Paris. Der Konflikt um den Einfluss des französischen Zentralstaats spiegelte sich somit auch hier wider. Dem *Conseil*

²⁹⁸ Merley, S. 145-148.; Verney-Carron, S. 87, 90, 112 f.

²⁹⁹ Ebd., S. 112 f.; Rojas, Luc, *L'industrie stéphanoise : De l'espionnage industriel à la veille technologique 1700-1900*. Paris 2009, S. 41-43 ; Cotte, Michel, *Définition de la voie ferrée moderne: la synthèse du Saint-Étienne-Lyon (1825-1830)*, in: *Revue d'Histoire des chemins de fer* 27 (2003), S. 7-26, hier: S. 8.

Général des Mines widerstrebte offensichtlich die Vorstellung einer Ingenieursschule außerhalb von Paris.³⁰⁰

Bis auf Weiteres blieb Beaunier allerdings nichts anderes übrig, als sich den Vorstellungen des *Conseil* zu fügen. Als die *École des Mineurs* gegründet wurde, sollte sich ihr Unterricht vor allem an Kinder aus Fabrik- und Minenarbeiterfamilien richten. Die Grundvoraussetzung für die Aufnahme war, dass die Schüler zwischen 15 und 25 Jahre alt waren, ein gutes polizeiliches Führungszeugnis hatten und mindestens Bildung auf Grundschulniveau nachweisen konnten. Lesen und Schreiben zu können war eine Grundvoraussetzung.³⁰¹ Die Zahl der jungen Männer, die sich für die *École des Mineurs* qualifizierten, war damit aber zunächst eher beschränkt. Bis 1848 gab es in Saint-Étienne nur fünf Grundschulen, bei einer Einwohnerzahl, die sich von etwa 19.102 im Jahr 1820 auf etwa 64.000 im Jahr 1850 steigerte.³⁰² Eine Einrichtung speziell für Kinder aus armen Familien entstand erst 1840.³⁰³ Allerdings war die *École des Mineurs* zunächst ohnehin eine eher kleine Einrichtung. Als sie am neunten Februar 1818 erstmals ihre Tore öffnete, wurden 24 Schüler auf einmal aufgenommen.³⁰⁴ Schulbildung war im frühen neunzehnten Jahrhundert noch kein Massenphänomen.

Auch das Lehrpersonal wurde vor allem vor Ort rekrutiert und bestand aus Ingenieuren, die im Département Loire tätig waren.³⁰⁵ Das örtliche Personal genoss dabei zunächst keinen guten Ruf: In Fachkreisen waren sie als Theoretiker ohne jede praktische Erfahrung verschrien.³⁰⁶ Diesem eher schlechten Ruf zum Trotz enthielt der Lehrplan der neuen Schule sowohl praktische als auch theoretische Grundlagen: Techniken zum direkten Abbau von Erzen gehörten genauso zum Unterrichtsstoff wie Grundlagen der Mathematik und sogar die Anfertigung von technischen Zeichnungen und Plänen.³⁰⁷ Beaunier verfolgte somit von Anfang an das Ziel, an seiner Schule nicht bloß Vorarbeiter, sondern auch vollwertige Ingenieure auszubilden.³⁰⁸ Mit diesem Ansatz verbuchte er

³⁰⁰ Merley, S. 148; Baché, Pierre, *De l'école des Mineurs à l'école des Mines. Histoire de l'école des Mines des Saint-Étienne au XIXème siècle*. Montbrison 2001, S. 21 f.

³⁰¹ Baché, S. 25, 39 f.

³⁰² Merley, *Vie politique et culturelle*, S. 194; Fournial, S. 231; Verney-Carron, *Le ruban et l'acier*, S. 71.

³⁰³ Merley, *Vie politique et culturelle*, S. 196.

³⁰⁴ Baché, S. 63.

³⁰⁵ Baché, S. 25.

³⁰⁶ Rojas, S. 76 f.

³⁰⁷ Baché, S. 25.

³⁰⁸ Baché, S. 21 f.

bald erste Erfolge, denn gerade im Bereich von Saint-Étienne selbst gewann die *École des Mines* schnell einen guten Ruf. Vor allem die Grubenbesitzer, die sogenannten *propriétaires-extracteurs*, erkannten das Potenzial von Beauniers Schule schon ein Jahr nach deren Fertigstellung. So fanden sich unter den Schülern vor allem Kinder aus Familien, deren Betriebe Metall verarbeiteten oder selbst im Besitz von Minen waren. Dazu zählten Kinder aus Händlerfamilien wie François Gilibert und Antoine Maniquet genauso wie Berthélemy Valchy als Sohn eines Grundbesitzers aus Côte-Thiollière. Alle diese jungen Männer sollten einst die Betriebe ihrer Väter übernehmen, die Profit aus der Metallverarbeitung schlugen.³⁰⁹ Die Schule war somit ein Treffpunkt für örtliche Eliten geworden, entgegen dem erklärten Wunsch des *Conseil Général des Mines*.³¹⁰ Um den Erfolg der Schule kam man in Saint-Étienne bald nicht mehr herum. Bereits 1824 erkannte der *Conseil Général* die Bedeutung der Schule schließlich an und sprach sich dafür aus, die Zahl der aufgenommenen Schüler auf 50 zu erhöhen.³¹¹ Jedoch litt die *École des Mines* genauso sehr unter dem Platzmangel wie der Rest von Saint-Étienne.³¹² Die Besitzerin des Schulgebäudes, Madame Neyron-Desgranges, verweigerte sich einer Erweiterung des Bauwerks.³¹³ Die Gründe für ihre Abwehrhaltung sind unklar. Vermutlich handelte es sich bei Madame Neyron-Desgranges um die Ehefrau des Händlers Antoine-Louis Desgranges, der 1818 im Stadtrat saß.³¹⁴ Womöglich scheute die Familie angesichts des Platzmangels in der Stadt die Kosten eines Ausbaus.³¹⁵ Nach intensiven Verhandlungen mit Monsieur Desgranges bekam Beaunier Schützenhilfe von höherer Stelle. Ein Vertreter des Corps des Ponts et Chaussées des Mines sandte dem Präfekten Nonneville noch im April 1824 einen Brief. Darin bat er den Präfekten, dem Schuldirektor benötigte Summen für den Ausbau des Schulgebäudes zur Verfügung zu stellen. Die Ecole des Mines hatte somit schon wenige Jahre nach ihrer Gründung die Aufmerksamkeit der französischen Regierung erhalten.³¹⁶

³⁰⁹ Rojas, S. 77 f.

³¹⁰ Baché, S. 21 f.

³¹¹ Baché, S. 64.

³¹² Notes Historiques, S. 3 f.

³¹³ Baché, S. 64.

³¹⁴ Siehe Anhang, Stadtrat Saint-Étienne.

³¹⁵ Notes Historiques, S. 3 f.

³¹⁶ Archives Départementales de la Loire, 9 M 212 Administration Générale de l'École des Mines, Brief an den Präfekten vom 26.04.1824.

1837 erstellte die *École des Mines* eine Statistik, die den Erfolg ihrer Lehre bezeugen sollte. 110 ihrer Abgänger zwischen 1817 und 1833 hatten mittlerweile eine leitende Stelle in einer Mine angenommen. Zehn von ihnen hatten sogar die Gelegenheit eines weiterführenden Studiums erhalten und waren an der *École Polytechnique* in Paris aufgenommen worden. Absolventen an einer *Grande École* zu haben war ein wichtiger Prestigefaktor für eine Schule, die so weit außerhalb der Hauptstadt lag.³¹⁷ Zum Zeitpunkt der Julirevolution befanden sich quasi alle Steinkohleminen in der Umgebung von Saint-Étienne unter der Leitung von Abgängern der *École des Mineurs*.³¹⁸ Im weiteren Lauf der Jahre entwickelte sich das Schulkonzept immer mehr zu dem einer Eliteschule. Die Aufnahmekriterien wurden verschärft und Kurse für mathematische Grundkenntnisse gestrichen.³¹⁹ Eine reine Schule für Vorarbeiter war die *École des Mineurs* schon in den 1830er Jahren nicht mehr.³²⁰ Beauniers ursprüngliches Ziel verwirklichte sich somit im Laufe der Jahre.³²¹

Unterdessen sollte Beaunier seine eigenen theoretischen Erkenntnisse auch in der Praxis anwenden. 1817 erhielt er den Auftrag, ein Stahlwerk nach deutschem Modell zu gründen. Arbeiter mit der notwendigen Expertise heuerte er dabei aus Deutschland und dem Elsass an. Aus letzterer Region kamen unter anderem Cousins aus der Familie Holtzer, die in den folgenden Jahrzehnten eigene Fabriken im Gebiet von Saint-Étienne gründeten. Aber obwohl deutsche Verarbeitungsmethoden willkommen waren, wusste man seitens der französischen Regierung, dass die wahren Vorreiter der Industrialisierung auf der anderen Seite des Ärmelkanals zu finden waren. Entsprechend begannen sie bereits im Juli 1815, Experten von den britischen Inseln abzuwerben. In diesem Zusammenhang gewann der englische Unternehmer James Jackson eine gewisse Prominenz im *Bassin Stéphanois*.³²²

IV.1.2 James Jackson und das Gusstahlverfahren

Von der Bedeutung, die Saint-Étienne bereits früh in der Restauration beigemessen wurde, zeugt ein Brief vom 10. Juni 1816. Weder der Absender noch der Adressat werden konkret genannt, da er aber von der Präfektur von Loire in Montbrison

³¹⁷ Baché, S. 89.

³¹⁸ Ebd., S. 72.

³¹⁹ Ebd., S. 110.

³²⁰ Ebd., S. 88.

³²¹ Ebd., S. 21.

³²² Verney-Carron, S. 87, 90, 100, 112 f.; Merley, *Évolution*, S. 157 f.

abgeschickt wurde, kann man davon ausgehen, dass es sich hierbei um einen Brief des damaligen Präfekten von Loire, De Nonneville, handelt. Die formelle Anrede an den Adressaten, der mit „Monseigneur“ und „Exzellenz“ angesprochen wird, impliziert, dass er sich an einen übergeordneten Beamten, vermutlich den Innenminister richtet. In dem Brief lieferte Nonneville einen Bericht über die Entwicklungen im Arrondissement Saint-Étienne ab, um die der Adressat ihn zuvor gebeten hatte. Nonneville zeigte sich von den jüngsten Entwicklungen in der Stadt begeistert: „[...] je ne puis que mettre sous ses yeux un tableau satisfaisant de la situation dans laquelle j’ai trouvé ce pays [...]“³²³. Nonneville zögerte außerdem nicht, gewaltige Erwartungen an die Stadt in seinem Brief zu formulieren:

„Je ne crains pas de le dire, Monseigneur, si le gouvernement daigne seconder les soins de l’administration et les efforts des habitants dans les projets qui ont été conçu et qui lui ont été déjà ou qui pourront encore lui être soumis la ville de Saint-Étienne, avant un demi-siècle deviendra la rivale de Lyon et ne sera pas d’un moindre poids dans la balance du commerce français.“³²⁴

Nonneville stellte hier einen mutigen Vergleich an. Angesichts der enormen Bedeutung Lyons durch den Seidenhandel und das Bankwesen war es eine überaus großspurige Behauptung, Saint-Étienne könnte der großen Metropole in nur einem halben Jahrhundert das Wasser reichen. Sicher musste dem Präfekten daran gelegen sein, seine Arbeit vor dem Innenministerium als erfolgreich darzustellen. Trotzdem brauchte man eine vernünftige Faktenbasis, um derart gewagte Behauptungen aufzustellen.³²⁵

Im Folgenden lieferte Nonneville eine lange Aufzählung von Dingen, die ihm an der Entwicklung Saint-Étienes gefielen. Einige davon, wie der Mangel an Luxus und das geordnete Familienleben klangen eher nach persönlichem Geschmack oder ideologischer Verklärung, wengleich derartige Beschreibungen sich auch bei Verney-Carron finden. Ihre Analyse zum Notabelnleben beschreibt ebenfalls ein streng reglementiertes Familienleben und eine eher nüchterne Darstellung nach außen. Inwiefern diese Eigenschaften aber typisch für Saint-Étienne oder für Frankreich als Ganzes in der Restauration waren, muss an anderer Stelle genauer untersucht werden. Nonnevilles Begeisterung könnte darauf hindeuten, dass er hier einfach ein Verhalten

³²³ Archives Départementales de la Loire, 1 M 2 Rapports des Préfets et Sous-Préfets 1800 – 1870, Brief vom 10. Juni 1816.

³²⁴ Ebd.

³²⁵ Archives Départementales de la Loire, 1 M 2 Rapports des Préfets et Sous-Préfets 1800 – 1870, Brief vom 10. Juni 1816.; Leon, S. 12-14.; Cayez, S. 292, 296.

der Elite sah, dass im Einklang mit gesellschaftlichen Idealen der Zeit stand.³²⁶ Andere Bemerkungen Nonneilles waren deutlich aufschlussreicher. So beschied er der Bevölkerung Saint-Étienne eine Affinität zu mechanischen Gerätschaften:

„Le caractère de la population dont les habitudes et toutes les facultés sont sans cesse tendue vers les arts mécaniques [sic], l'importance des capitaux qu'elle renferme [...] l'abondance et le prix avantageux du combustible qui doit y attirer les entreprises et les usines dont il est le principal agent, telles sont les chances pour ainsi dire, assurée de son accroissement du grand développement d'industrie auxquels elle paraît destinée [...]“³²⁷

Hier schienen bereits einige handfestere Gründe durch, die den Standort Saint-Étienne attraktiv machten. Eine gute Situation für Unternehmer durch kostengünstige Steinkohle war bereits eine deutlich stichhaltigere Werbung für die Stadt. Ein Drittel der französischen Steinkohle wurde letztlich in Saint-Étienne gefördert, was in der beginnenden Industrialisierung ein bedeutender Standortfaktor war. Auch in Großbritannien hatte günstige Kohle eine wichtige Rolle dabei gespielt, die industrielle Revolution voranzutreiben. Eine Gelegenheit, mit dem ewigen Rivalen Großbritannien gleichzuziehen, würde sich das Innenministerium nicht entgehen lassen. Schließlich hatten Frankreichs eigene Ingenieure bereits Parallelen zwischen Saint-Étienne und den englischen Industriezentren gezogen. Die Aussicht auf ein französisches Newcastle würde das Interesse an Saint-Étienne wecken, selbst wenn die Beschreibungen des Präfekten etwas blumig geraten waren.³²⁸

Aber im weiteren Verlauf des Briefes machte der Präfekt einige Bemerkungen, die den Eindruck erweckten, die beschriebene Utopie sei in greifbarer Nähe. Denn zu den Unternehmern von Saint-Étienne gehörte ein Engländer, ein gewisser Monsieur Jackson, der britische Verfahren zur Stahlherstellung nach Frankreich gebracht hatte. Besonders begeistert zeigte sich Nonneville von Jacksons Gussstahlverfahren, das angeblich enorme Vorteile gegenüber etablierten Methoden bot.³²⁹

„Mr. Jackson vient d'en étendre l'application d'une manière heureuse, en l'employant à la confection des limes qui, bien que d'un prix plus élevé, offrent l'avantage de tirer parti jusqu'au dernier fragment de l'outil usé et même brisé, avantage que n'ont point les limes d'acier cimenté qui devient inutile, du moment

³²⁶ Ebd.; Verney-Carron, S. 295-297, 345, 403.

³²⁷ ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.

³²⁸ Ebd.; Rojas, S. 43, 76 f.; Cotte, Définition, S. 8; Clark/Jacks, S. 40.

³²⁹ ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.

où il détériore et perd la forme qu'il avait reçue, parce qu'il ne conserve plus alors aucune valeur ni aucune propriété.³³⁰

Das Beispiel der Feilen diente hier dazu, den Vorteil des englischen Gussstahls gegenüber dem bislang eingesetzten Einsatzstahl aufzuzeigen. Der Präfekt erklärte zudem, die Fabrik Jackson selbst besichtigt zu haben, und dass der Fabrikant ihm versichert hatte, bereits enorme Umsätze mit seinem Verfahren gemacht zu haben:

„Il paraît que cet emploi nouveau de l'acier fondu a réussi, puis que lorsque j'ai visité les ateliers de M. Jackson, ce fabricant m'a assuré qu'il commençait à en avoir un grand débit et qu'il avait même reçu une commande de vingt mille livres pour le compte d'une puissance barbaresque.“³³¹

Solche Aussagen sind mit Vorsicht zu genießen, einerseits weil Nonneville den Fortschritt seines Départements hervorheben wollte, andererseits weil James Jackson als Unternehmer ebenfalls Interesse daran hatte, sich in einem guten Licht darzustellen. Im Bereich der Stahlverarbeitung hatte der Engländer zumindest Erfahrung. Zwischen 1812 und 1813 hatte er in Birmingham eine Fabrik mit zehn Öfen zur Herstellung von Gussstahl eröffnet. Die Gründe für Jacksons Übersiedlung nach Frankreich kurz nach dem Krieg sind nicht eindeutig geklärt. Während sein Geschäftspartner Robin ihm vorwarf, vor britischen Gläubigern zu fliehen, bot ihm der französische Staat Anreize, sich in Saint-Étienne anzusiedeln. Bei einer Vergütung von 3000 Francs im Jahr ließen sich die Beamten die englische Expertise einiges kosten. Möglicherweise waren aber auch wirtschaftliche Überlegungen der Grund. In England war Jackson nur ein Industrieller unter Vielen gewesen. Frankreich bot bessere Aufstiegschancen und billigere Arbeitskräfte. Die Vergütung von 3000 Francs, die ihm die französische Verwaltung anbot, dürfte die Arbeit in Saint-Étienne ebenfalls attraktiv gemacht haben.³³²

Die Analysen Nonneilles standen also im Kontext eines breiter aufgestellten Plans zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region, den die Regierung bereits ein Jahr zuvor auf den Weg gebracht hatte. Insofern diente Nonneilles Bericht möglicherweise auch dazu, um die bisherigen Leistungen des Unternehmers einzuschätzen. Das Bedürfnis, mit den Briten in Konkurrenz zu treten, ließ sich auch daran ablesen, dass Nonneville Probleme anführte, die Jacksons Stahl angeblich bereits dem englischen Handel bereitete:

³³⁰ Ebd.

³³¹ Ebd.

³³² Rojas, S. 32, 34 f.; Verney-Carron, S. 90.

„D'un autre côté, l'établissement du Sieur Jackson et les conséquences qu'il peut avoir ont déjà provoqué l'inquiétude du commerce anglais, puis qu'ainsi que j'ai eu l'honneur de le mander à voter excellence, le sieur Hartmann a donné l'ordre à ses correspondances françaises de baisser les prix de ses aciers afin d'étouffer la concurrence.“³³³

Die Bedeutung, die Jacksons Stahlwerk beigemessen wurde, war mit Sicherheit übertrieben. Immerhin war er unter anderem nach Frankreich gekommen, um möglicher Konkurrenz in England auszuweichen. Diese Übertreibung sollte eher das Potenzial betonen, welches das englische Verfahren für Frankreich bringen sollte. Hier bestand die Möglichkeit, die französische Industrie gegenüber der britischen wieder konkurrenzfähig zu machen.³³⁴

Vertreter der Wirtschaftseliten von Saint-Étienne stellten Jacksons Stahlwerken im Jahr 1816 ebenfalls ein gutes Zeugnis aus. Im Zentrum stand hier die *Chambre Consultative des Arts et Manufactures*, ein Vorläufer der späteren Handelskammer von Saint-Étienne, der von 1804 bis 1833 im Arrondissement der Stadt aktiv war. Dieses Gremium bestand aus sechs Industriellen, die die Bedürfnisse der Manufakturen im Arrondissement vertreten sollten. Die Mitglieder der Kammer vertraten zunächst vor allem die Interessen der Textilindustrie, doch auch die Verarbeitung von Eisenwaren fiel zunehmend in ihren Interessensbereich.³³⁵ Genaue Mitgliederlisten lagen für die vorliegende Studie zwar leider nicht vor, dennoch lassen sich aus einigen erwähnten Mitgliedern Rückschlüsse über die Bedeutung der Kammer ziehen. So war der Vorsitzende dieser Kammer 1816 Antoine Pascal, Bürgermeister von Saint-Étienne. Dieser handelte selbst mit Eisenwaren, hatte also lebhaftes Interesse daran, neue Stahlgussverfahren in Saint-Étienne zu etablieren. Eine Sitzung der Kammer vom Ende des Jahres 1816 beschied Jacksons Stahlwerken zukunftsweisenden Nutzen.³³⁶

Das Protokoll der *Chambre* betonte ebenfalls Jacksons Fortschritte gerade bei der Herstellung von Feilen. Die in der Fabrik entstandenen Werkzeuge wiesen bereits gute Qualität auf und Jackson hatte angekündigt, in diesem Bereich erfahrene Arbeiter anzuheuern. Die Kammer betonte somit Fortschritte bei der Herstellung von einfachen

³³³ ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.

³³⁴ Ebd.; Rojas, S. 32, 34 f.

³³⁵ Rojas, S. 88-90.

³³⁶ Zu Antoine Pascal siehe Anhang, Bürgermeister Saint-Étienne; Zu den Überlegungen der *Chambre Consultative* siehe Archives Départementales de la Loire, 9 M 63 Aciéries de Jackson, Registre des Délibérations vom 19.12.1816.

Werkzeugen. Deren Effekt sollte nicht unterschätzt werden, immerhin war gutes Werkzeug die Grundlage, um auf Dauer die Qualität der Arbeit zu erhöhen. Wenn die Arbeiter von Saint-Étienne gute Ausrüstung hatten, war es nur eine Frage der Zeit, bis sie damit größere industrielle Projekte für Frankreich realisieren konnten.³³⁷

Aus dem Protokoll geht durchaus hervor, dass die Kammer einen Fortschritt für das ganze Land im Auge hatte oder zumindest damit werben wollte. Mit der Verbesserung der Herstellungsmethoden stellte die *Chambre* ein Gleichziehen mit Großbritannien in Aussicht.

„La machine propre à donner aux articles de fers et d’aciers le poli aussi bien que celui qu’on donne en Angleterre est encore d’un grand avantage dans une fabrique aussi importante que celle de cette ville ; c’est encore un des objets sur lesquels M. Jackson se propose de diriger ses soins et de fixer le travail d’ouvriers qu’il assure s’être procuré à l’étranger.“³³⁸

Selbstbewusst hob der Bürgermeister in dem Bericht die Bedeutung der Fabriken von Saint-Étienne hervor, wobei er sich nicht scheute, einen Vergleich mit England zu ziehen. Die Expertise ausländischer Arbeiter, die Jackson zudem versprach, hob den Status von Saint-Étienne als Ort des wirtschaftlichen Fortschrittes weiter hervor.³³⁹

In der Vorstellung von Antoine Pascal und der *Chambre Consultative* fand hier eine bahnbrechende Neuerung statt, die Frankreich von anderen Ländern unabhängig machen sollte:

„Les travaux très considérables qu’a fait exécuter M. Jackson, ceux qui sont encore en construction, mettent dans la plus grande évidence tout l’intérêt qu’il a d’arriver au but qu’il se propose, but infiniment louable puisqu’il tend à augmenter la masse de l’industrie française et à la dégager des tributs journaliers qu’elle paye à l’étranger [...]“³⁴⁰

Das Ziel von Jacksons Arbeit sollte es sein, Frankreich von „Tributen ins Ausland“ unabhängig zu machen, ein deutliches Bekenntnis zum wirtschaftlichen Konkurrenzkampf. Diese betonte Ablehnung von Importen war umso auffälliger, da der französische Staat noch im gleichen Jahr hohe Einfuhrzölle auf ausländische Waren beschlossen hatte. Der Hinweis auf die Arbeit von Jackson sollte hervorheben, welche Rolle Saint-Étienne dabei spielen konnte, Frankreichs wirtschaftliche Ziele umzusetzen.³⁴¹

³³⁷ Ebd.

³³⁸ Ebd.

³³⁹ Ebd.

³⁴⁰ Ebd.

³⁴¹ Ebd.; Horn, S. 241 f.

Diese Versicherung richtete sich aber nicht nur an die anwesenden Wirtschaftseliten der Stadt, sondern auch an den Präfekten Nonneville. Letzterer erhielt auf Nachfrage im Januar 1817 eine Kopie der Überlegungen der *Chambre Consultative*. Nonneville folgte dabei den Vorgaben des Innenministeriums in der Restauration. Seit dem Ende der napoleonischen Ära war es eine Aufgabe der Präfekten, die öffentliche Meinung in ihren Départements abzuschätzen. Zusammen mit anderen Regierungsbeamten sollten sie Berichte anfertigen, um der Regierung Vorschläge für den Umgang mit dem Département zu liefern. Somit diente Nonneville in diesem Fall als Agent des französischen Staates vor Ort, der überprüfen sollte, ob die Maßnahmen der Regierung gefruchtet hatten. Immerhin hatte der französische Staat Jackson Vergünstigungen zukommen lassen. Nonnevilles Aufgabe war es nun zu erörtern, ob sich diese Investition auch gelohnt hatte.³⁴² In dieser Rolle konnte der Präfekt aber nicht nur als Informant der Regierung, sondern auch als Sprachrohr der Notabeln vor Ort dienen. Immerhin hatten die wirtschaftlichen Eliten von Saint-Étienne Interesse daran, dass Industrielle in ihrer Stadt weiterhin gefördert wurden. Dies würde der Stadt ökonomisch weiterhelfen, da ihre Unternehmer vielleicht weitere Fördergelder erhalten konnten. Das positive Zeugnis, das die Notabeln Jackson ausstellten, konnte somit auch als Versicherung an die Regierung gelesen werden, dass ihre Investitionen sich gelohnt hatten.³⁴³

Jackson profitierte auf jeden Fall von diesem Austausch. In den Folgejahren erhielt er weitere Vergütungen und hohe Provisionen. Nach dem Bau seiner ersten Fabrik im Jahr 1815 bekam er vier Jahre später bereits wieder 6000 Francs an Hilfen. Und als die Produktion bereits im Gang war, konnte er mit einer festen Vergütung von 20 Francs pro geliefertem *Quintal Métrique* (Zentner, in Frankreich 100 kg) rechnen. Selbst der drohende Verlust seiner Fabrik durch hohe Schulden konnte das Vertrauen des Innenministeriums nicht brechen. Der französische Innenminister schritt sogar aktiv ein, in dem er seine Schuldner zwang, Jackson eine Aufwandsentschädigung von 51.000 Francs zu gewähren. Die Notwendigkeit dieser Intervention wirft die Frage auf, ob Jacksons Stahl tatsächlich so herausragend gewesen war, wie es die Mitglieder der *Chambre* formuliert hatten. Auch Jacksons eigene Beteuerungen über den Erfolg seiner

³⁴² ADL, 9 M 63, Brief an den Präfekten vom 17.01.1817.; Karila-Cohen, *État des esprits*, S. 12 f.; Verney-Carron, S. 90.

³⁴³ ADL, 9 M 63, Brief an den Präfekten vom 17.01.1817.; ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.

Firma gerieten somit ins Wanken. Sowohl er als auch die Notabeln hatten letztlich Grund genug gehabt, seine Arbeit in gutem Licht darzustellen, um von der Aufmerksamkeit der Regierung zu profitieren.³⁴⁴ Möglicherweise hatte sich die wirtschaftliche Lage aber auch geändert, seit er 1815 erstmals nach Saint-Étienne gekommen war. Immerhin hatten auch andere Unternehmer wie Beaunier Stahlwerke errichtet.³⁴⁵ Und auch wenn Jackson zunächst von der Expertise englischer Arbeiter hatte profitieren können, konnten diese 1819 bereits zu anderen Unternehmern abgewandert sein. Genau genommen hatten die Berichte des Präfekten Nonneville so ein Szenario in Aussicht gestellt. In seinem Brief vom 10.06.1816 hatte er bezüglich der Fabrik von Monsieur Jackson bereits ausgeführt, dass „une partie des ouvriers qu’il avait tirés d’Angleterre l’aie déjà abandonné ou soit sur le point de se séparer.“³⁴⁶ Die Trennung Jacksons von seinen Arbeitern sah Nonneville allerdings nicht als großen Verlust an. Denn sie konnten ihre Erfahrungen nun anderen Meistern zur Verfügung stellen:

„Mais comme, dans ce cas, je sais qu’ils vont offrir leurs services à l’usine de M. Melleret qui a le plus d’analogie avec leurs talents, je pense qu’en tout évènement, nous obtiendrons par ce moyen le secret d’un procédé qui dès lors ne pourra plus être perdu pour la France.“³⁴⁷

Der Präfekt machte mehr als klar, dass es dem französischen Staat primär um die englische Expertise ging. Dies konnte auch durch die Abwanderung englischer Arbeiter zu französischen Unternehmern erreicht werden.³⁴⁸

Dennoch entschied sich der Innenminister, den finanziell angeschlagenen Jackson aus seiner Misere zu retten. Der Grund dafür lag möglicherweise aber nicht in Jacksons eigenen Leistungen, sondern in seiner Möglichkeit, Personal aus England anzuwerben. Die französische Verwaltung erhoffte sich durch Jacksons Arbeit eine Verbreitung englischer Herstellungsmethoden in Frankreich. Deshalb zahlte sie Jackson ab 1820 eine Aufwandsentschädigung für jeden englischen Arbeiter, den er anstellte. Diese Fachkräfte konnten französischen Arbeitern die Techniken zeigen, die Großbritanniens Industrie zu Erfolg verholfen hatten. Bereits Anfang der 1820er Jahre erhob Frankreich zudem hohe Zölle auf ausländische Eisenwaren. Die wirtschaftliche Entwicklung des

³⁴⁴ Verney-Carron, S. 91 f.; Merley, *Évolution*, S. 157.; ADL, 9 M 63, Registre des Délibérations vom 19.12.1816.

³⁴⁵ Verney-Carron, S. 113.

³⁴⁶ ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.

³⁴⁷ Ebd.

³⁴⁸ ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.

Landes sollte nicht dadurch gestört werden, dass Kunden lieber auf britische Produkte zurückgriffen.³⁴⁹

Unternehmer wie Jackson konnten auf Dauer von dieser Förderung der Metallindustrie profitieren. In den folgenden Jahrzehnten errichteten Jackson und seine Familie weitere Stahlwerke im Großraum Saint-Étienne. Und die Stadt profitierte von seinem Erfolg, indem sie ihn bewarb. In einer Zeit, in der Stahlindustrie einen industriellen Vorteil versprach, gewannen reiche Mineralvorkommen wie die in Saint-Étienne zunehmend an Bedeutung. Daher taten die Wirtschaftsnotabeln von Saint-Étienne ihr Bestes, um die Arbeit des englischen Unternehmers in ein gutes Licht zu stellen. Ein erfolgreicher englischer Unternehmer würde Saint-Étienne die Aufmerksamkeit der Regierung einbringen. Und so würde auch die Stadt als Ganzes von deren Fördergeldern profitieren.³⁵⁰

IV.1.3 Zwischenfazit

Zusammengefasst spielten bei der Weiterentwicklung der Stahlindustrie in Saint-Étienne sowohl staatliche als auch lokale Interessen eine Rolle. Verwaltungsbeamte aus Paris wünschten sich die Ansiedlung neuer Industrien in Frankreich, weshalb sie Unternehmer wie Jackson förderten.³⁵¹ Städtische Eliten wiederum wussten um diesen Prozess und machten ihn sich zu Nutzen. Dadurch, dass sie den Erfolg neuer Technologien in ihrer Stadt propagierten,³⁵² konnten sie die Aufmerksamkeit ihrer Regierung erringen. Neue Investitionen würden Saint-Étienne bei der Lösung seiner eigenen Probleme helfen, die zu Beginn der Restauration offensichtlich wurden. Ein wirtschaftlicher Aufschwung könnte bei den infrastrukturellen Reformen helfen, und wenn Frankreichs Regierung auf Saint-Étienne achtete, konnten die Notabeln ihre eigenen Ziele, vor allem die Wiedereingliederung der Vororte, leichter vorantreiben. Die innenpolitischen Belange einer wirtschaftlich bedeutenden Stadt würden eher Interesse erregen als die einer weniger bekannten.³⁵³ Der französische Konkurrenzkampf mit England konnte in diesem Zusammenhang vollends genutzt werden. Frankreich war

³⁴⁹ Verney-Carron, S. 92; Rojas, S. 39-41, 43 f.; Horn, S. 241 f., S. 245; Smith, S. 179.

³⁵⁰ Verney-Carron, S. 91-93; Cotte, S. 8; Rojas, S. 43, 76 f.; Horn, S. 245; ADL, 9 M 63, Registre des Délibérations vom 19.12.1816.

³⁵¹ Horn, S. 242, 245; ADL, 9 M 63, Brief vom 17.01.1817.

³⁵² ADL, 9 M 63 Acières de Jackson, Registre des Délibérations vom 19.12.1816.

³⁵³ ASME, 1 D 20, Sitzung vom 05.03.1817, F.26.

drauf und dran, seine eigene Industrie zu entwickeln.³⁵⁴ Mit der Fortentwicklung der eigenen Stahlindustrie konnte Saint-Étienne sich in dieser Zeit profilieren.

Indes überließen die französischen Behörden die industrielle Entwicklung der Schlüsselindustrie Stahl nicht dem Zufall. Zwar konnte sich Beaunier auf Dauer darin durchsetzen, in seiner *École des Mines* auch vollwertige Ingenieure ausbilden zu können, entgegen dem Wunsch des *Conseil Général des Mines*.³⁵⁵ Dies konnte man als Sieg der Peripherie gegenüber der Zentralautorität des Staates werten. Der Umgang mit dem Industriellen James Jackson zeigte indes klar auf, dass die französische Regierung von Anfang an Einfluss auf die Geschehnisse im *Bassin Stéphanois* nahm. Die Förderung des englischen Fabrikanten hatte das klare Ziel, industrielle Expertise aus Großbritannien auch in Frankreich zu verbreiten. Man setzte darauf, dass Jackson vor allem Arbeiter aus dem Ausland abwerben würde. Damit war der französische Staat für den Fall rückversichert, dass Jacksons Fabriken nicht den erhofften wirtschaftlichen Erfolg hatten. Frankreich würde in jedem Fall neue Verfahren zur Stahlherstellung erhalten.³⁵⁶ Mit dem Ende der napoleonischen Kriege begann ein neues wirtschaftliches Wettrüsten zwischen England und Frankreich. Dabei begann man in Frankreich sehr früh, die Weichen für ein industrielles Wiedererstarken zu stellen.

Die wachsende Nachfrage nach Steinkohle in den 1820er Jahren spielte indes den Wirtschaftsnotabeln Saint-Étiennes in die Hände. 1824 erhielt der Präfekt Nonneville eine umfangreiche Analyse der *Chambre Consultative*,³⁵⁷ die den erhöhten Preis für Steinkohle auf ein simples Problem von Angebot und Nachfrage zurückführte. Da es in den vorangegangenen Jahren nicht genug Konzessionen für weitere Kohleminen im Bereich Saint-Étienne gegeben hatte, war es nicht möglich, den Brennstoff günstiger anzubieten. Eine gute Gelegenheit, um weitere Konzessionen zu erkämpfen, immerhin gab es genug Interessenten.³⁵⁸ Die Notabeln von Saint-Étienne hatten die Bedeutung der Kohle erkannt und machten sich nun daran, den Kohleabbau in ihrer Region weiter zu fördern. Ein intensiverer Abbau würde es mit Sicherheit ermöglichen, die Kohle günstiger anzubieten. Doch das Beispiel England hatte bereits gezeigt, dass gute

³⁵⁴ Horn, S. 241 f., 245.

³⁵⁵ Baché, S. 21 f., 88, 110.

³⁵⁶ ADL, 1 M 2, Brief vom 10.06.1816.; Rojas, S. 39-41; Verney-Carron, S. 90-92.

³⁵⁷ ADL, 9 M 13 *Chambre Consultative des Manufactures d'Arts et des Métiers*, Brief vom Sous-Präfekten des Département Loire an den Präfekten, datiert 1824, Bericht der *Chambre Consultative* vom 16.03.1824.

³⁵⁸ Ebd., Bericht der *Chambre Consultative* vom 16.03.1824.

Transportmittel genauso wichtig waren, um den Kohlepreis erschwinglich zu halten.³⁵⁹ Umgekehrt machte der günstigere Abbau von Kohle aber auch den Ausbau der Infrastruktur rentabler, schließlich gab er einen Grund, die Waren von einem Ort zum nächsten zu transportieren.³⁶⁰ Angesichts dieser Entwicklungen ist es naheliegend, dass die erste dampfbetriebene Eisenbahn in Frankreich zwischen Saint-Étienne und Lyon entstand. In der „Zweiten Stadt des Reiches“ war die Nachfrage nach günstiger Kohle gestiegen,³⁶¹ gerade jetzt, wo zunehmend Dampfmaschinen in der Industrie zum Einsatz kamen.³⁶² Saint-Étienne konnte diese Nachfrage mit vielen Minen und guten Abbaumethoden decken.³⁶³ Alles was noch fehlte, war ein schnelles, zuverlässiges Transportmittel zwischen den Städten. Eine Bresche, in die die Gebrüder Séguin nur allzu bereitwillig sprangen.

IV.2 Die Gebrüder Séguin und die Strecke von Saint-Étienne nach Lyon

IV.2.1 Der Staat und die Eisenbahn

Obwohl sich Frankreich bei seiner Industrialisierung an Großbritannien orientierte, war eine staatliche Eisenbahnpolitik noch längst keine Selbstverständlichkeit. In Großbritannien mochte die Dampfmaschine ihren Siegeszug bereits feiern, aber bei dampfbetriebenen Lokomotiven handelte es sich in den 1820ern noch um ein komplett neues Transportmittel, selbst auf den Britischen Inseln. Lokomotiven hatten auch dort erst in den 1810er Jahren langsam begonnen, pferdegezogene Schienennetze zu ersetzen.³⁶⁴ Bei den pferdegezogenen Eisenbahnen wurden Güterwägen mit Waren auf Schienen in die gewünschte Richtung gezogen. In den 1820ern hielt dieses Prinzip auch in Saint-Étienne Einzug. Mit der Einführung neuer Transportmittel erhoffte man sich, das geographisch abgelegene Saint-Étienne aus seiner Isolation in den Ausläufern des *Massif Central* zu befreien.³⁶⁵ Bei der Umsetzung der ersten Strecke zwischen Saint-Étienne und Andrézieux griff man erneut auf die Expertise des Ingenieurs Beaunier zurück. Unter seiner Anweisung wurde zwischen 1825 und 1827 eine pferdegezogene

³⁵⁹ Clark/Jacks, S. 40, 42, 63.

³⁶⁰ Wrigley, S. 101.

³⁶¹ ADL, 9 M 13, Beschlüsse der Sous-Präfektur, datiert 1824.

³⁶² Cayez, *Industrialisation*, S. 224.

³⁶³ ADL, 9 M 13, Bericht der Chambre Consultative vom 16.03.1824, Beschlüsse der Sous-Präfektur, datiert 1824.

³⁶⁴ Wrigley, S. 104 f.

³⁶⁵ Cotte, *Définition*, hier: S. 7.

Eisenbahnverbindung von Saint-Étienne nach Andrézieux gebaut.³⁶⁶ Diese erste Eisenbahnstrecke in Frankreich gab Saint-Étienne eine direkte Verbindung zum Fluss Loire.³⁶⁷ Beim Bau der ersten Eisenbahnlinien hatte man in Saint-Étienne noch längst keinen Personentransport im Sinn, die Strecken entstanden aus wirtschaftlichen Überlegungen. Der Transport über Schienennetze würde den Privatunternehmen dabei helfen, die in Saint-Étienne abgebaute Kohle leichter abzusetzen.³⁶⁸ Die Anbindung an die Loire durch die Verbindung nach Andrézieux war dabei ein guter Ansatz, ermöglichte sie doch die weitere Verschiffung über den Fluss.³⁶⁹

Die Beziehung zwischen Staat und Unternehmen war beim Bau der ersten Bahnstrecken ein heiß diskutiertes Thema, nicht nur in Frankreich, sondern auch in anderen europäischen Staaten. Während die erste pferdegezogene Eisenbahn in Frankreich etabliert wurde, debattierte man auch in Preußen über die Vorteile eines Schienennetzes. 1828 wurde dort die erste Aktiengesellschaft für die Eisenbahn durch Friedrich Harkort gegründet. Die dort ansässigen Unternehmer wünschten sich, genau wie die Notabeln in Frankreich, dass sie durch ein besseres Transportnetz auf Dauer wirtschaftlich mit Großbritannien konkurrieren konnten. Ähnlich wie die Notabeln Saint-Étiennes versuchten, ihre Stadt aus der geographischen Isolation zu befreien, so wollten auch die preußischen Unternehmer das volle Potenzial der Ruhrkohle nutzen können. Um diese besser über die Nordsee zu vertreiben, strebten sie langfristig Eisenbahnverbindungen mit Belgien an. Auf diese Weise sollten holländische Zölle umgangen werden, die beim Transport über den Rhein anfielen.³⁷⁰ Doch der Bau von Eisenbahnen ging mit einem finanziellen Risiko einher, das sich in den 1820ern noch schlecht abschätzen ließ. Immerhin handelte es sich um eine noch junge technische Errungenschaft, die in Konkurrenz mit etablierten Handelswegen wie dem Schifffahrtskanal treten musste. Preußische Unternehmer fürchteten daher um ihren langfristigen Profit bei einer Investition in Eisenbahnen, weshalb sie sich eine Leitung der Eisenbahnunternehmen durch den preußischen Staat wünschten.³⁷¹ Der Staat sollte dabei einen rechtlichen Rahmen legen, der den Bau von Bahnverbindungen lenken

³⁶⁶ Ebd., S. 8.

³⁶⁷ Merley, *Evolution Economique*, S. 145.

³⁶⁸ Cotte, *Définition*, S. 8.

³⁶⁹ Merley, *Evolution Economique*, S. 145.

³⁷⁰ Brophy, James, *Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870*. Columbus, Ohio 1998, S. 24 f.

³⁷¹ Ebd., S. 25-27.

sollte. Unternehmer hatten dabei besonders die Urbanisierung in Großbritannien vor Augen, die die Entstehung von Elendsvierteln in den Städten zur Folge hatte, weil immer mehr Menschen sich Arbeit in städtischen Industriezentren suchten.³⁷² Durch eine Zentralisierung der Infrastruktur fürchteten Unternehmer, sich einer Gefahr auszusetzen, sollten soziale Konflikte sich verschärfen. Ihre Bedenken entstanden aber weniger aufgrund eines sozialen Bewusstseins, sondern mehr aus Angst vor Aufständen und Massendemonstrationen.³⁷³ Mit einem gezielten Ausbau des Schienennetzes hoffte man vermutlich, einer derartigen Entwicklung entgegen wirken zu können.³⁷⁴ Die preußischen Beamten waren aber zunächst gegen eine Beteiligung des Staates am Eisenbahnbau.³⁷⁵ Erst in den späten 1830ern und frühen 1840ern begann der Staat, den Bau der Schienennetze gezielt zu regulieren. Ein Gesetz aus dem Jahr 1838 legte fest, dass die Finanzierung und Konstruktion von Strecken in der Verantwortung der Unternehmer lagen. Allerdings oblag deren Arbeit fortan strengen Kontrolle durch den Staat.³⁷⁶ Erst 1842 etablierte Preußen zusätzlich einen Eisenbahnfonds, der den Unternehmern, neben der staatlichen Kontrolle, auch finanzielle Unterstützung garantierte.³⁷⁷

Der Blick auf die Eisenbahnpolitik in Preußen soll die Vorgehensweisen in Frankreich in einen europäischen Kontext setzen. Denn bei genauer Betrachtung zeigen sich Parallelen zwischen der Eisenbahnpolitik in Preußen und der in Frankreich. In Preußen wurden die Eisenbahnunternehmer zunächst auf sich gestellt und später streng von der Regierung überwacht; auch in Frankreich fand während der Restauration ein ähnlicher Prozess statt. Die meisten Eisenbahnen in Frankreich lagen bis ins Jahr 1910 in den Händen von privaten Unternehmern.³⁷⁸ Allerdings übernahm der Staat hier etwas früher eine leitende Funktion im Aufbau der Schienennetze als in Preußen. Bereits das allererste Eisenbahnprojekt Frankreichs, die pferdegezogene Strecke von Saint-Étienne nach Andrézieux, wurde bei seiner Realisierung bereits vom *Corps des Ponts-et-*

³⁷² Ebd., S. 29.

³⁷³ Boch, S. 21

³⁷⁴ Brophy, S. 29.

³⁷⁵ Ebd., S. 31.

³⁷⁶ Ebd., S. 33 f.

³⁷⁷ Ebd., S. 41.

³⁷⁸ Millward, Robert, European governments and the infrastructure industries, c.1840-1914, in: European Review of Economic History 8 (2004), S.3-28, hier: S. 4.

Chaussées beaufsichtigt.³⁷⁹ Der Grund dafür lag vor allem in rechtlichen Angelegenheiten. Das Land, auf dem die Bahnstrecke entstehen sollte, war bereits im Besitz privater Unternehmer, somit war es nicht ohne weiteres möglich, dort ein Schienennetz zu bauen. Beauniers Firma musste sich die Territorien in Privatbesitz zunächst aneignen. Zu diesem Zweck bat sie die französische Regierung um das Recht zu einer legalen Enteignung.³⁸⁰ Mit dieser Bitte rief die Firma das *Corps des Ponts-et-Chaussées*, Frankreichs zentrale Behörde zur Überwachung der Infrastruktur, auf den Plan. Einen derart intensiven Einschnitt in den freien Markt, wie es eine Enteignung bedeutete, konnte das Corps nicht ohne weiteres zulassen. Immerhin musste es, im bürgerlichen Geiste des Liberalismus, den Privatbesitz schützen.³⁸¹ Aber offenkundig glaubte das Corps an das Eisenbahnprojekt, denn das Recht auf Enteignung wurde Beaunier gewährt – unter Auflagen. Der Bau der Strecke ging fortan mit einer intensiven Überwachung durch das *Corps* einher.³⁸²

Derartiges Vorgehen wurde in den folgenden Jahrzehnten symptomatisch für den Ausbau des französischen Schienennetzes. Das *Corps* unterwarf die Bahnunternehmer einer staatlichen Überwachung und nahm sich im Gegenzug für Zugeständnisse an die Unternehmen eigene Privilegien heraus. Neben der technischen Überprüfung der Bauvorhaben zählte dazu auch das Recht, in die Personalstruktur der Firmen einzugreifen.³⁸³ Der frühe Beginn der staatlichen Kontrolle war einer der deutlichsten Unterschiede zwischen der Entwicklung der Eisenbahn in Frankreich und der in Deutschland als Ganzem. Das Industriebürgertum war im neunzehnten Jahrhundert in beiden Ländern gleichermaßen durch Liberalismus geprägt.³⁸⁴ Jedoch hatte die deutsche Eisenbahnindustrie mit der Zersplitterung des Landes in einzelne Staaten zu kämpfen, weshalb es keine einheitliche Administration wie das *Corps des Ponts-et-Chaussées* gab. Die Angst, zunehmend von Preußen dominiert zu werden, ließ die Einzelstaaten sich dazu entscheiden, sich auf ihre eigenen Eisenbahnprojekte zu

³⁷⁹ Ebd., S. 6 f.

³⁸⁰ Ebd., S. 6.

³⁸¹ Mitchell, A., *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry*. New York 2000, S. 71 f.

³⁸² Millward, S. 7.

³⁸³ Ebd., S. 7.

³⁸⁴ Michell., S. 71 f.

konzentrieren.³⁸⁵ In Frankreich wiederum ermöglichte die Zentralisierung eine deutlich intensivere Interventionspolitik durch die Regierung.³⁸⁶

IV.2.2 Die Firma Séguin

Welchen Wert neue Erfindungen haben, lässt sich oft erst im Nachhinein eindeutig sagen. Technologische Innovationen können für Zeitgenossen wie Zukunftsmusik klingen, und oft kann man ihren langfristigen Nutzen erst im Nachhinein absehen. Egal welche Schwierigkeiten Marc Séguin und seine Firma zu Beginn ihres Bahnprojekts auch hatten, viele Jahrzehnte später erkannten Journalisten, welche Bedeutung seine Arbeit für die Region um Lyon und Saint-Étienne gehabt hatte. Zeitungsartikel aus der Zeit der Dritten Republik hatten für „Séguin aîné“ keinen geringeren Titel übrig als „Grand Homme oublié“³⁸⁷. Seine Verwandtschaft zu den nicht minder prominenten Gebrüdern Montgolfier, den Erfindern des Heißluftballons, machten es einfach, den Ingenieur als einen Pionier und Lokalhelden zu inszenieren.³⁸⁸ Marc Séguin und seine jüngeren Brüder Paul, Camille und Charles³⁸⁹, waren im Jahr 1826 bereits keine Unbekannten mehr auf dem Gebiet der Dampfmaschinen. Bislang war ihre Expertise vor allem bei der Schifffahrtstechnik zum Einsatz gekommen.³⁹⁰ Mitte der 1820er sahen sie allerdings die Zeit gekommen, sich neuen Projekten zuzuwenden. Im Jahr 1826, noch bevor Beauniers Eisenbahnstrecke nach Andrézieux vollendet war,³⁹¹ erklärten sich die Gebrüder bereit, die von der französischen Regierung ausgestellte Konzession für den Bau der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon zu übernehmen.³⁹² Die zu diesem Zweck von ihnen gegründete *Société Anonyme du Chemin de Fer* war finanziell gut aufgestellt. Zu Beginn war sie mit einem Kapital von zehn Millionen Francs ausgestattet.³⁹³

Trotz der guten finanziellen Grundlage hatten die Gebrüder allerdings keine Sonderbehandlung von der Regierung zu erwarten. Als Marc Séguin und seine Brüder im Jahr 1826 einen Vertrag mit dem französischen Staat schlossen, nahm dieser das

³⁸⁵ Ebd., S. 72 f.

³⁸⁶ Ebd., S. 69, 73.

³⁸⁷ Archives Municipales de Lyon, 3C 401 Marc Seguin dit Seguin aîné, Lambert, J., „Un grand homme oublié“, in: *Salut Public* (13. Dezember 1894).

³⁸⁸ Ebd.

³⁸⁹ Cotte, Michel, *Les débuts de la ligne ferroviaire de Saint-Étienne à Lyon et les évènements de 1830*, in: *Revue d'histoire des chemins de fer* 26 (2003), S.218-228, hier: S. 218 f.

³⁹⁰ Ebd., S. 219.

³⁹¹ Cotte, *Définition*, S. 8.

³⁹² Ebd., S. 9.

³⁹³ Ebd., S. 13.

Unternehmen an die kurze Leine. Im *Cahier des Charges* vom vierten Februar 1826 waren die Voraussetzungen für das Bauvorhaben genau festgelegt. Innenminister Corbière und der Staatsrat und Direktor des *Corps des Ponts-et-Chaussées*, Becquey, hatten die Übernahme des Streckenbaus an strenge Regeln geknüpft.³⁹⁴ Die Firma Séguin verpflichtete sich, bis zum ersten Januar 1832 eine zweispurige Eisenbahnstrecke von Saint-Étienne nach Lyon zu bauen, die über die Städte Saint-Chamond, Rive-de-Gier, und Givors führen sollte. Die entsprechenden Projekte sollten spätestens zum ersten Januar des Jahres 1827 vorliegen.³⁹⁵ Ein Recht auf irgendeine Form von Entschädigung gestand das *Corps* der Firma Séguin nicht zu, im Gegenteil, für die anstehenden Kosten des Projekts musste das Unternehmen selbst aufkommen. Das beinhaltete die Errichtung von Übergängen, wo bisherige Verkehrsnetze für den Streckenbau unterbrochen wurden, und die Gewährung eines ordentlichen Abflusses von Wasser.³⁹⁶ Besonders wichtig war, dass der Streckenbau den Schiffsverkehr nicht behinderte. Bei der Überquerung eines Flusses mussten die Gebrüder Séguin garantieren, dass der Schiffsverkehr durch die Arbeiten nicht behindert würde und auch nach der Beendigung der Arbeiten ungestört fortgeführt werden konnte.³⁹⁷ Hier stand die Eisenbahn als experimentelle Technologie der etablierten Flussschifffahrt gegenüber. Bevor die französische Verwaltung Zugeständnisse an unsichere Zukunftstechnologie machte, kümmerte sie sich zunächst um den Erhalt der bereits funktionierenden Transportwege. Zumindest brachten die Séguins bei der Überwindung geographischer Hindernisse bereits eigene Erfahrungen mit. Zu ihren vorigen Projekten hatte auch die Errichtung von Brücken gezählt, die mit Eisendraht gestützt wurden.³⁹⁸ In Saint-Étienne war derartige Expertise besonders gefragt. Immerhin galt es für das Eisenbahnprojekt, den Höhenunterschied zwischen Lyon und dem *Bassin Stéphanois* am Rand des *Massif Central* zu überwinden. Für die durchgängige Nutzung von Schienenfahrzeugen stellte dieser Umstand eine gewaltige Herausforderung dar: Aufschüttungen waren nötig, um über möglichst weite Strecken auf einer geraden Ebene fahren zu können. Mögliche

³⁹⁴ Cahier des Charges vom 04.02.1826, in: Statuts de la société du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, par Givors et Rive-de-Gier. Cahier des Charges et Ordonnances du Roi, Arbitrages de 1830, 1831 et 1838, et Transaction de 1842. Paris 1847, S. 1-6, hier: S. 6.

³⁹⁵ Ebd., S. 1.

³⁹⁶ Ebd.

³⁹⁷ Ebd., S. 2.

³⁹⁸ Cotte, Les débuts, S. 219.

Hindernisse mussten aus dem Weg geräumt werden, und im Bergland kamen die Ingenieure nicht um den Bau von Tunneln durch Berge und Hügel herum.³⁹⁹ Um diese technischen Details zu lösen, holten sich die Séguins weitere Experten als Geschäftspartner in ihr Projekt. Der Physiker Jean-Baptiste Biot brachte, zusammen mit seinem Sohn Édouard und dessen Schwager Barnabé Brisson, die benötigte Expertise für die Aufschüttungen und den Bau von Tunneln.⁴⁰⁰

Beim Erwerb der Territorien wurde der *Société Anonyme* allerdings nichts geschenkt. Sicher gestand man ihnen das Recht zu legalen Enteignungen zu, falls sie beim Erwerb von Grundstücken keine Einigung erzielen konnten.⁴⁰¹ Die Kosten für den Erwerb trug aber die Firma Séguin selbst,⁴⁰² das Gleiche galt für jeden entstehenden Schaden und die Instandhaltung von Geräten.⁴⁰³ Selbst beim Transportpreis der Waren gab es klare Vorgaben. Beim Transport von 1000kg Waren auf 1000 Metern durfte die Firma nicht mehr als 15 Centimes verlangen.⁴⁰⁴ Vollendet wurde die strenge staatliche Aufsicht durch einen festen Zeitplan, den das *Corps* und das Innenministerium für den Streckenbau aufgestellt hatten. Innerhalb von zwei Jahren sollten die Gebrüder das erste Viertel sowie nach drei Jahren ein Drittel der geplanten Strecke vollendet hatten. Sollte ihre Firma nicht in der Lage sein, diesen Zeitplan einzuhalten, würde ihnen der Auftrag entzogen und ihr erworbenes Terrain und Material zur Entschädigung zwangsversteigert werden.⁴⁰⁵ Die staatliche Aufsicht, die sich deutsche Bahnunternehmer in den 20ern wünschten,⁴⁰⁶ war in Frankreich schon zu Beginn gegeben.

All diese Arbeiten stellten ein kostspieliges Unternehmen dar,⁴⁰⁷ doch die Chance auf spätere Profite wirkte verlockend. Eine direkte Eisenbahnstrecke von Saint-Étienne nach Lyon ermöglichte einen günstigen Transport von Steinkohle in eines von Frankreichs führenden Industriezentren.⁴⁰⁸ Dieses Vorhaben hatte das Potenzial, der regionalen

³⁹⁹ Cotte., *Les débuts*, S. 218.

⁴⁰⁰ Cotte, *Définition*, S. 9, 13.

⁴⁰¹ *Cahier des Charges.*, S. 2.

⁴⁰² Ebd.

⁴⁰³ Ebd., S. 2 f.

⁴⁰⁴ Ebd., S. 3.

⁴⁰⁵ Ebd., S. 4.

⁴⁰⁶ Brophy, S. 25 f., 29.

⁴⁰⁷ Ebd., S. 15.

⁴⁰⁸ Cotte, *Les débuts*, S. 218.

Wirtschaft einen Schub zu verschaffen und sie auf Dauer von britischen Importen unabhängig zu machen.⁴⁰⁹ Es zeichnete sich allerdings auch ein beginnender Konflikt der Eisenbahn als Transportmittel mit dem Dampfschiff ab. Das Projekt setzte sich nämlich auch zum Ziel, die hohen Kosten beim Transport der Kohle über den Givors-Kanal zu umgehen. Der Tarif, den die Séguins anboten, war zudem deutlich günstiger als die vom Vertrag vorgeschriebene Summe von 15 centimes.⁴¹⁰ Für 9,8 Centimes erklärten sie sich bereit, eine Tonne auf einem Kilometer zu transportieren.⁴¹¹ Die Grundlagen für ein umfangreiches Bahnprojekt waren gelegt.

Am Eisenbahnbau selbst zeigte sich in Frankreich somit ein starker Zentralstaat, der seine Unternehmer strengen Regeln unterwarf.⁴¹² Die Aussicht auf Profite hatte erfahrene Ingenieure angelockt,⁴¹³ die jedoch durch diverse Regelungen einer strengen Kontrolle unterworfen werden sollten.⁴¹⁴ Mit der staatlichen Konzession hatte der Zentralstaat bei Unternehmern ein Kontrollinstrument, das bei provinziellen Notabeln fehlte. Für das potenziell profitable Unternehmen hatte die Société einen Betrag von 400.000 Francs zahlen müssen, den sie nach der Übernahme nochmals verdoppeln mussten.⁴¹⁵ In Kombination mit den weiteren Auflagen hatte das *Corps des Ponts-et-Chaussées* den Bau der Strecke fest in der Hand. Wenn die Séguins ein potenziell nützliches Transportmittel etablieren wollten, mussten sie sich an die Regeln halten und trugen das volle Risiko.⁴¹⁶ Im Bereich der Infrastruktur zeigte sich somit die Handlungsfähigkeit des Staates.

Nicht nur das *Corps*, sondern auch die Notabeln von Lyon warfen einen kritischen Blick auf den Bau der neuen Eisenbahnstrecke. Die Eliten der Industriemetropole würden auf der Halbinsel Perrache einen der ersten französischen Bahnhöfe erhalten. Zu einer Zeit, als dampfbetriebene Eisenbahnen noch experimentelle Technologie waren, gefiel der Gedanke bei Weitem nicht allen Lyonnaiser Eliten. Gerade die mächtige Handelskammer der Stadt versuchte von Anfang an, Einfluss auf die Politik zu nehmen, um den Gewinn der Notabeln zu maximieren und das Risiko auf das Allernötigste zu beschränken.

⁴⁰⁹ Ebd.

⁴¹⁰ Cahier des Charges, S. 2.

⁴¹¹ Cotte, Définition, S. 9.

⁴¹² Cahier des Charges, S. 2-4.

⁴¹³ Cotte, Les débuts, S. 219.

⁴¹⁴ Cahier des Charges, S. 2-4.

⁴¹⁵ Ebd., S. 5.

⁴¹⁶ Ebd., S. 1-5.

Zumindest hatte sich der Präsident der Kammer, Dominique de Mottet-Gérando entschieden,⁴¹⁷ das Bauprojekt kritisch zu hinterfragen. Zum Jahreswechsel 1827/1828 wandte er sich persönlich in einem Brief an den damaligen Lyonnaiser Bürgermeister Jean de Lacroix-Laval. In diesem berichtete er von den Problemen der Handelskammer mit den Tarifen, die die Brüder über die Nutzung des Bahnhofs und der Kräne vorgelegt hatten. Der Handelskammer lagen nach seiner Ansicht nicht genügend Informationen über die Rechte und Privilegien vor, die die Gebrüder für sich herausnehmen wollten.⁴¹⁸

„Il nous reste, Monsieur le Maire, pour arriver à ce résultat, une communication à vous demander : C'est celle de la partie des traités passés entre la ville et MM. Séguin qui stipule les conditions relatives à la gare et aux grues en question. La lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 3 octobre dernier, contient bien quelques explications à ce sujet, mais elles sont trop sommaires pour nous donner une idée complètement exacte, de l'étendue des droits et des privilèges que la ville a entendu accorder à ses concessionnaires, et sur la consistance desquels le texte même de l'acte de concession peut seul nous fournir lumières suffisantes.“⁴¹⁹

Als Präsident der Handelskammer hatte Mottet-Gérando eine verantwortungsvolle und zugleich einflussreiche Position inne. Er wahrte die Interessen der Handelselite Lyons und konnte als deren Vertreter auch einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Politik der Stadt nehmen. Angesichts der wachsenden Bedeutung der Seidenindustrie und einer aufkeimenden Chemieindustrie in den 1820ern konnte die Politik die Interessen der örtlichen Handelseliten nicht ignorieren.⁴²⁰ Mottet-Gérandos Einfluss war besonders groß, da er 1827 nicht nur Präsident der Handelskammer war, sondern auch im Stadtrat von Lyon und im *Conseil Général* von Rhône vertreten war.⁴²¹ Somit verfügte er im Département über ein nicht unerhebliches politisches Gewicht. Im Jahr 1827 war er zudem Mitglied der Kommission für Finanzen im Stadtrat, was seinen Einfluss auf die Ausgaben der Stadt noch weiter erhöhte.⁴²² Allerdings verstarb Gérando nur wenige Monate später im März 1828, weshalb er nicht während der gesamten Bauzeit des

⁴¹⁷ Siehe Anhang, Handelskammer Lyon.

⁴¹⁸ Archives Municipales de Lyon, 335WP/45, Chemin de der de Lyon à Saint-Étienne, A – Traités entre la ville de Lyon et MM. Séguin 1827-1844, Brief der Handelskammer an den Bürgermeister, 31.12.1827.

⁴¹⁹ Ebd.

⁴²⁰ Leon, S. 16 f., 22.

⁴²¹ Siehe Anhang, Conseil Général Rhône.

⁴²² Sitzung des Stadtrats von Lyon vom 08.05.1827, in: Ville de Lyon. Conseil Municipal. Procès-Verbaux des Séances publiés par la municipalité, d'après les manuscrits originaux VII. 1827-1829 (19 Janvier – 15 Décembre 1829). Lyon 1942, S.63-71, hier : S.71. (Online) Zugänglich auf <<http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/deliberation.php>> , (letzter Zugriff 14.03.2019)

Bahnhofs in Lyon eine prägende Rolle in der städtischen Politik spielen konnte.⁴²³ Seine Wortwahl im Umgang mit Lacroix-Laval implizierte aber klar, welche Macht von ihm und der Handelskammer ausging.

„Vous ne verrez sans doute, Monsieur le Maire, dans cette demande, et dans le retard qu'elle apporte à la décision de l'affaire sur laquelle vous avez bien voulu nous consulter, qu'une preuve nouvelle de notre désir de répondre convenablement à la confiance que vous nous avez témoigné. Car, en même temps qu'il est entré dans vos intentions de favoriser la formation d'un établissement de la nature de celui dont la compagnie Séguin vous a soumis le projet, vous vous êtes aussi proposé de rendre cet établissement essentiellement profitable au commerce et vous ne pouvez, par conséquent, qu'approuver le soin et l'attention que nous mettons à rechercher tout ce qui peut nous conduire à la meilleure solution possible de ce double problème.“⁴²⁴

Trotz der höflichen Formulierung schwang in diesem Absatz ein klarer Ausdruck von Macht mit. Die Handelskammer konnte es sich leisten, weitere Informationen zu fordern und keine leichtfertigen Entscheidungen zu treffen. Immerhin war es die Pflicht des Bürgermeisters zu garantieren, dass das Unternehmen der Séguins dem Handel der Stadt zugutekommen würde. Hier spiegelte sich ein klares Mächteverhältnis wider. Der Bürgermeister war nicht in der Lage, leichtfertig ein neues Transportmittel in der Stadt anzusiedeln, ohne dass die Handelskammer hier ein Wort mitzureden hatte. Den Quellen zufolge war Lacroix-Laval weder bei der Handelskammer noch im Generalrat je Mitglied gewesen.⁴²⁵ Seine Stellung als Bürgermeister allein reichte offenbar nicht, um mit Mottet-Gérando auf einer Stufe zu stehen, der nicht nur in Stadtrat und Generalrat vertreten war, sondern auch noch die Handelskammer leitete.⁴²⁶

Die Handelskammer hielt an ihrer skeptischen Linie fest, auch als Mottet-Gérando nicht mehr ihr Wortführer war. Wenige Wochen vor seinem Ableben war er nicht mehr in der Lage, die Geschäfte des Gremiums zu leiten.⁴²⁷ In seiner Abwesenheit übernahm Laurent-Louis-Claude Dugas geschäftsführend die Leitung der Kammer.⁴²⁸ Zusammen mit Joseph-François Vachon-Imbert, einem Beigeordneten des Sekretärs der Handelskammer,⁴²⁹ verfasste er im Februar 1828 einen weiteren Brief an den Bürgermeister, der die Angelegenheit des Bahnhofs auf der Halbinsel Perrache erneut

⁴²³ Siehe: Anhang: Conseil Général Rhône.

⁴²⁴ 335WP/45 (AML), Brief vom 31.12.1827.

⁴²⁵ Siehe Anhang, Lyon-Rhône.

⁴²⁶ Ebd.

⁴²⁷ Ebd.

⁴²⁸ 335WP/45 (AML), Brief der Handelskammer an den Bürgermeister vom 23.02.1828.

⁴²⁹ Ebd.; Siehe auch Anhang, Lyon-Rhône.

zur Sprache brachte. Die Handelskammer hatte sich intensiv mit dem Unternehmen der Séguins und dem Bau ihres Bahnhofs auf der Halbinsel Perrache auseinandergesetzt. Nach langem Verhandeln waren sie endlich in der Lage, dem Bürgermeister eine eindeutige Meinung mitzuteilen.⁴³⁰ Dass sie mit den Berechnungen so lange gebraucht hatten, rechtfertigten Dugas und Vachon-Imbert damit, dass sie „toute la maturité qu’elle comportait“⁴³¹ angewandt hatten, und dafür nun in der Lage seien „de pouvoir vous soumettre un travail que nous croyons avoir rendu aussi complet et aussi positif que le permettaient des calculs souvent hypothétiques, et reposant en général sur des bases difficiles à fixer.“⁴³² Es war deutlich herauszulesen, dass es Dugas und Vachon-Imbert an der Autorität fehlte, die Mottet-Gérando an den Tag gelegt hatte. Die Art, wie die beiden den Bericht vorlegten, wirkte eher entschuldigend und beinahe unterwürfig. Man erhält beim Lesen den Eindruck, die beiden sähen sich unter Rechtfertigungsdruck, weshalb sie ihre Sorgfalt in den Vordergrund stellten. Dass sie zudem darauf hinwiesen, dass ihre Berechnungen auf oft hypothetischen und schwer zu berechnenden Faktoren basierten, zeugte keineswegs von Selbstbewusstsein.⁴³³ Dugas war im Jahr 1828 nicht in drei Institutionen vertreten, wie es Mottet-Gérando einige Monate zuvor war.⁴³⁴ Er verfügte somit nicht über die Beziehungen und die politische Autorität seines Vorgängers. Gleichzeitig musste er als Übergangspräsident herhalten und hatte offenbar in große Fußstapfen zu treten. Die Autorität der lokalen Institutionen hing somit maßgeblich von den Personen ab, die leitende Stellungen innehatten. Diese Schwierigkeiten in der Führungsebene der Handelskammer hinderten sie allerdings nicht daran, sich den Plänen der Séguins entgegenzustellen. Im Brief ließen sich die Vertreter der Handelskammer breit darüber aus, dass die von der *Société Anonyme* vorgeschlagenen Tarife für die Nutzung der Halbinsel Perrache nicht tragbar waren.⁴³⁵

„Nous ne vous dissimulerons pas, et le rapport que nous vous soumettons vous en offrira la preuve, que ces tarifs ont paru dès le principe singulièrement exagérés. Nous l’attribuons à ce que MM. Séguin, en les rédigeant, ont trop perdu de vue qu’ils étaient déjà couverts d’avance des frais de construction de leur gare, par le bas prix auquel la ville leur cédait les terrains dont ils sont concessionnaires, et

⁴³⁰ 335WP/45 (AML), Brief vom 23.02.1828.

⁴³¹ Ebd.

⁴³² Ebd.

⁴³³ Ebd.

⁴³⁴ Siehe Anhang, Lyon-Rhône.

⁴³⁵ 335WP/45 (AML), Brief vom 23.02.1828.

qu'ainsi il ne s'agissait plus pour eux d'obtenir une perception dont le produit amortit les dépenses de premier établissement, et l'intérêt des fonds qu'elle exigèrent, mais seulement des recettes suffisantes pour faire face à leurs frais d'exploitation."⁴³⁶

Bei der Formulierung dieses Urteils konnte man zu der Schlussfolgerung kommen, der erste Eindruck von Dugas' Führungsstil habe getäuscht. Die hier verwendeten Formulierungen wirkten deutlich aggressiver als der entschuldigende Tonfall in den vorigen Absätzen. Am formulierten Urteil hatten aber immerhin auch der Rest der Handelskammer und, vor seinem Ausscheiden, Mottet-Gérando mitgewirkt. Hier verschaffte sich die geballte Macht der Handelskammer Ausdruck. An eine Konzession bei den Tarifen war nicht zu denken, schließlich hatte man den Gebrüder das Territorium bereits preisgünstig zugestanden. Mit den von ihnen festgelegten Tarifen für die Nutzung sollten sie ihre Nutzungskosten decken können, mehr aber auch nicht.⁴³⁷ Ein weiterer Punkt, den die Mitglieder der Handelskammer anführten, waren die Profite, die die Gebrüder mit ihrem Unternehmen auf Dauer machen würden. Sie erklärten dem Bürgermeister, langfristig würden die Einnahmen ihres Unternehmens die kurzfristigen Kosten decken können.⁴³⁸

„Toutefois, Monsieur le Maire, vous remarquerez que nous n'avons point borné à ce seul résultat le produit de l'entreprise faite par MM. Séguin, puisque nos propositions leur ouvrent le chance d'un revenu de 116.000 Francs, contre une dépense annuelle de 70.000 Francs et qu'il en ressort en leur faveur un bénéfice net de 43.600 Francs somme bien suffisante, soit pour les indemniser de la valeur du terrain qu'ils abandonnent pour la gare, soit même de la plus grande partie des constructions qu'ils seront dans le cas de faire pour l'établir, et en déduction desquelles il ne faut pas omettre de compter l'avantage qu'il y aura pour eux à employer aux remblais qu'ils sont assujettis à faire, les déblais qui proviendront des fouilles nécessaires pour creuser le bassin de ladite gare.“⁴³⁹

Die Zahlen, auf denen diese Berechnungen basierten, lagen für die vorliegende Studie nicht vor. Vermutlich handelte es sich aber um reine Augenwischerei. Lokomotiven waren als Erfolgsmodell selbst in England noch eine junge Erscheinung.⁴⁴⁰ Auch dort setzte man für den Transport von Kohle zunächst auf Schifffahrt und ein gutes Straßennetz.⁴⁴¹ Selbst wenn Dampflokomotiven in England die Kohleförderung

⁴³⁶ Ebd.

⁴³⁷ Ebd.

⁴³⁸ Ebd.

⁴³⁹ Ebd.

⁴⁴⁰ Wrigley, S. 105.

⁴⁴¹ Ebd., S. 106 f., 111.

begünstigten,⁴⁴² hatten die Wirtschaftseliten von Lyon noch keine Garantie, dass das Eisenbahnprojekt zwischen Saint-Étienne und Lyon denselben Profit abwerfen würde. Die Aussicht darauf, die hohen Transportpreise auf dem Givorskanal zu umgehen, mussten zwar verlockend sein,⁴⁴³ dennoch wäre es frustrierend gewesen, in ein Projekt investiert zu haben, das am Ende scheiterte oder nicht die gleichen Profite abwarf wie ein ähnliches Unternehmen in Großbritannien. Aus diesem Grund waren die Lyonnaiser zwar gewillt, dem Bau eines Bahnhofs zuzustimmen, nicht aber zu viele Zugeständnisse an das Unternehmen zu machen. Keiner von ihnen konnte 1828 sagen, ob sie von der Eisenbahnlinie auf Dauer profitieren würden.

Die Frage nach dem Umgang mit dem Bahnhof auf der Halbinsel Perrache sorgte für Auseinandersetzungen zwischen der Handelskammer und dem Stadtrat. Dugas stand dabei als neuer Präsident der Wirtschaftsvertreter an vorderster Front und vertrat die Kammer vor dem Stadtrat, zusammen mit dem Bankier Antonin Rieussec.⁴⁴⁴ Sie machten allerdings deutlich, dass sie nicht vorhatten, von ihrer Position abzurücken.

„Lors de la dernière conférence que nous eûmes, M. Rieussec et moi, avec la commission du Conseil Municipal qui était chargée de l'examen des tarifs demandés par MM. Séguin tant pour leur future gare de Perrache que pour leurs grues qu'ils ont l'intention d'y établir, je donnais lecture à la commission d'un mémoire, dans lequel je m'étais proposé de résumer et de combattre les différentes objections qui avaient été élevés dans la discussion précédente, contre la délibération de la Chambre de Commerce sur ces projets de tarifs.“⁴⁴⁵

Seitens des Stadtrats hatte es offenbar Widerstand gegen die Überlegungen der Handelskammer gegeben. Dugas und Rieussec hatten in einem Treffen versucht, die Gegenargumente zu entkräften. Auf Nachfrage des Bürgermeisters hatte Dugas diesem eine Kopie der Abhandlung zugesandt, die die Handelskammer zu diesem Thema angefertigt hatte.⁴⁴⁶ Die intensive Auseinandersetzung ließ vor allem den Schluss zu, dass die Vertreter der Handelskammer dem Projekt der Séguins noch nicht in Gänze trauten.

Der Widerstand der Handelskammer zeigte deutlich, dass städtische Eliten staatliche Projekte nicht ohne weiteres hinnehmen wollten. Zwar war die *Société Anonyme du*

⁴⁴² Mathis, S. 39.

⁴⁴³ Cotte, Définition, S. 9.

⁴⁴⁴ 335WP/45 (AML), Brief des Präsidenten der Handelskammer an den Bürgermeister vom 29.04.1828; Für Rieussec siehe Anhang, Handelskammer Lyon.

⁴⁴⁵ 335WP/45 (AML), Brief vom 29.04.1828.

⁴⁴⁶ Ebd.

Chemin de Fer ein privates Unternehmen, allerdings war sie gleichzeitig immer noch ein Konzessionär des französischen Innenministeriums und des *Corps des Ponts-et-Chaussées*.⁴⁴⁷ Das Bauprojekt war somit auf eine Initiative des französischen Zentralstaats hin erfolgt,⁴⁴⁸ um die französische Wirtschaftskraft auf Dauer zu stärken⁴⁴⁹ und gegenüber England konkurrenzfähiger zu machen.⁴⁵⁰ Die Notabeln von Lyon mussten aber auch ihre eigenen Profite ins Auge fassen. Ein Transportmittel, das, im Gegensatz zu Dampfschiffen, auch in den Wintermonaten nutzbar war,⁴⁵¹ konnte sicher auch für sie attraktiv sein. Einschlägige Zeitschriften schlugen sich bereits Ende der 1820er auf die Seite der Gebrüder Séguin und ihrer Firma. Ernest Grangez hob im *Journal du génie civil, des sciences et des arts* hervor, welche Bedeutung Eisenbahnen in anderen Ländern bereits einnahmen. Nicht nur ließen sich Waren schneller mit ihnen transportieren als über Schifffahrtskanäle, man sparte auch den Zeitverlust durch Schleusen.⁴⁵²

Die wirtschaftlichen Eliten der großen Industriemetropole konnten es aber nicht hinnehmen, dass über ihre Köpfe hinweg experimentelle Technologie in ihrer Region angesiedelt wurde. Eisenbahnen waren in Europa noch längst kein etabliertes Transportmittel und das Projekt der Séguins war das erste seiner Art in Frankreich.⁴⁵³ Da noch nicht abzusehen war, ob die Notabeln von Saint-Étienne vom Projekt profitieren würden, nutzte die Handelskammer ihren Einfluss, um mögliche wirtschaftliche Schäden für die Stadt zu minimieren.⁴⁵⁴ Die Debatte unter den Lyonnaiser Notabeln glich in dieser Hinsicht derjenigen, die wenige Jahre später im rheinischen Wirtschaftsbürgertum stattfand: Auch dort hatte man die ersten Eisenbahnprojekte zunächst skeptisch beäugt und fürchtete um Profite der Schifffahrtskanäle.⁴⁵⁵ So wurde der Bau der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn in Frankreich zu einem Stellvertreterkrieg zwischen dem

⁴⁴⁷ Siehe Cotte, *Définition*, S. 9 und *Cahier des Charges*, S. 6.

⁴⁴⁸ *Cahier des Charges*, S. 5 f.

⁴⁴⁹ Horn, S. 240, 247.

⁴⁵⁰ Smith, S. 164; Horn, S. 242.

⁴⁵¹ Smith, S. 35; Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

⁴⁵² Grangez, Ernest, *Notice sur les chemins de fer de Saint-Étienne à la Loire, et de Saint-Étienne à Lyon*, in : *Journal du génie civil, des sciences et des arts* 2 (1829), S. 531-552, hier : S. 532 f.

⁴⁵³ Wrigley, S. 105; Mitchell, S. 4.

⁴⁵⁴ 335WP/45 (AML), Brief vom 23.02.1828.

⁴⁵⁵ Boch, S. 138, 141.

Corps des Ponts-et-Chaussées auf der einen und den lokalen Eliten von Lyon auf der anderen Seite.

Zum Zeitpunkt, als die Diskussionen um die Tarife stattfanden, schrieb die *Compagnie du Chemin de Fer de Saint-Étienne à Lyon* zumindest noch schwarze Zahlen. Dies zeigte eine Bestandsaufnahme der Firma vom 31. März 1828 auf. Darin wurde festgehalten, dass seit ihrer Gründung die Einnahmen die Ausgaben überstiegen: 4.080.384, 64 Francs hatte die Firma seither eingenommen und 3.284.933, 30 Francs ausgegeben. Damit war immerhin ein Profit von 795.451, 30 Francs übrig.⁴⁵⁶ Man muss sich allerdings vor Augen halten, dass es zu diesem Zeitpunkt noch einige Jahre dauern würde, bis der erste Streckenteil eröffnet wurde.⁴⁵⁷ Die Einkünfte der Firma bestanden daher fast ausschließlich aus den Investitionen der Aktionäre, die im Dezember 1827 abgelaufen waren. Mit 3.997.000 Francs waren es diese Zahlungen, die die Firma am Leben erhielten.⁴⁵⁸ Um den Aktieninhabern zu zeigen, dass sich das Eisenbahnprojekt finanziell für sie lohnte, zahlte ihnen die *Compagnie* auch bereits Zinsen aus ihren Investitionen aus.⁴⁵⁹ Das Unternehmen war somit vom Wohlwollen seiner Geldgeber abhängig.

Den Großteil seines Profits hatte die Firma beim Bankhaus Caccia in Paris deponiert. Mit 291.700, 52 Francs lag aber auch über ein Viertel des Gewinns in Lyon selbst, beim Bankhaus der Gebrüder Bodin.⁴⁶⁰ Angesichts der Skepsis der Lyoner Eliten zum Projekt machte es Sinn, zumindest einen Teil des Gewinns ihrer Firma vor Ort in Lyon unterzubringen. Die Wahl des Bankhauses der Gebrüder Bodin warf allerdings einige Fragen auf. Denn bei genauerer Betrachtung ließ sich feststellen, dass zwischen den Bodins und den Séguins zumindest eine entfernte Verwandtschaftsbeziehung bestand. Melchior-André Bodin, Bankier, Grundbesitzer, Seidenhändler und Mitglied des Stadtrates von 1815 bis einschließlich 1831,⁴⁶¹ war bis zu ihrem Tod 1809 mit Émilie-Benoîte-Madeleine de Montgolfier, der Tochter von Jacques-Étienne de Montgolfier

⁴⁵⁶ Etat de situation de la compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, au 31 Mars 1828. Lyon 1828, S. 1 f.

⁴⁵⁷ Cotte, Les Débuts, S. 219.

⁴⁵⁸ Etat de Situation, S. 1.

⁴⁵⁹ Ebd., S. 2.

⁴⁶⁰ Ebd.

⁴⁶¹ Siehe Anhang, Stadtrat Lyon.

verheiratet.⁴⁶² Beim Miterfinder des Heißluftballons handelte es sich wiederum um einen Großonkel der Gebrüder Séguin, die die Compagnie du Chemin de Fer begründet hatten.⁴⁶³ Durch Heirat bestand also eine Beziehung zwischen den Séguins und den Bankiers Bodin, wenn auch eine entfernte. Wenn dieser entfernte, angeheiratete Verwandte einen Teil des Vermögens der Firma in seiner Bank verwahrte, wies dies zumindest daraufhin, dass auch die Séguins ihre Beziehungen nutzten, um ihre Ambitionen in Lyon durchzusetzen. Ob eine derart entfernte Verwandtschaft bei den etablierten Wirtschaftseliten Lyons tatsächlich ein gutes Wort für die Brüder einzulegen bereit und in der Lage war, ist unklar. Dass über ein Viertel des Profits der Firma ausgerechnet bei ihm lag,⁴⁶⁴ ließ zumindest die Vermutung zu, dass die Séguins in dem Verwandten eine Chance sahen.

IV.2.3 Die Präfektur als Vermittler?

Der einzelne Verwandte im Stadtrat half den Séguins aber offenbar nur bedingt dabei, ihre Ziele durchzusetzen. Im Verlauf des Projekts stießen sie immer wieder an bürokratische Hürden, die es ihnen schwieriger machten, das Bauprojekt fortzusetzen. Die Probleme setzten sich 1828 fort, als es daran ging, in den Flüssen Rhône und Saône, die die Halbinsel Perrache umschlossen, Wasser zu entnehmen, um das Bauprojekt fortzusetzen.⁴⁶⁵ In diesem Zusammenhang kam dem Präfekten von Rhône, René de Brosses,⁴⁶⁶ offenbar eine Vermittlerrolle zu. Lyons Bürgermeister, Lacroix-Laval, hatte im Büro des Präfekten die Pläne des Stadtrates für die Festsetzung der Tarife beim Projekt vorgelegt. Als die Séguins davon erfuhren, wiesen sie den Bürgermeister darauf hin, dass sie dort im April ihre Pläne für die Wasserentnahme in den Flüssen vorgelegt hatten, und baten Lacroix-Laval nun um Unterstützung, um das Projekt endlich voranzutreiben.⁴⁶⁷ Die Verzögerung um so viele Monate machte klar, dass die Séguins offenbar Schwierigkeiten hatten, ihre Interessen durchzusetzen. Früher oder später würde ihr Bahnprojekt die Flüsse überqueren müssen, weshalb die Wasserentnahmen

⁴⁶² Ebd., Sowie Archives Municipales de Lyon, 2E 82 Eintrag 200, Heiratsurkunde. <<http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ark:/18811/50b2615654cab3fc51e4e12673eb2f1d>> (letzter Zugriff: 31.07.2020).

⁴⁶³ Für einen umfangreichen Stammbaum, siehe Gillispie, S. 180. Für die Verwandtschaft von Emilie-Bénoîte de Montgolfier mit Jacques-Étienne siehe, AML 2E 82 Eintrag 200.

⁴⁶⁴ Etat de Situation, S. 2.

⁴⁶⁵ AML, 335WP/45, Brief der Gebrüder Séguin an den Bürgermeister von Lyon vom 03.07.1828.

⁴⁶⁶ Siehe Anhang, Präfekten Rhône.

⁴⁶⁷ AML, 335WP/45, Brief vom 03.07.1828.

zünftig vorangehen mussten. Immerhin hatte das *Corps des Ponts-et-Chaussées* der Firma einen strengen Terminplan vorgelegt, bei der jeder Aufschub wichtiger Arbeiten riskant war.⁴⁶⁸ Entsprechend ungehalten wirkte auch der Tonfall Marc Séguins in seinem Brief an den Bürgermeister. Er betonte in einem Absatz: „Ce dépôt a été fait au mois d’avril dernier depuis lors, nous nous sommes présentés plusieurs fois à la préfecture [...]“⁴⁶⁹ Dass sich die „formalités qui restent encore à remplir“⁴⁷⁰ über so viele Monate hinweg zogen, war eindeutig ein Ärgernis für Marc Séguin und seine Firma. Dieser Umstand sprach allerdings auch Bände über das Vertrauen, das die Lyonnaiser Notabeln ihnen entgegenbrachten. Das langsame Vorgehen und das Schachern um einige Preise zeugte von der Skepsis gegenüber dem Bahnhofprojekt, das auf der Halbinsel Perrache vorstattenging.

Dass beide Fraktionen ihre Entscheidungen erst dem Präfekten vorlegten, anstatt direkt miteinander zu kommunizieren,⁴⁷¹ kann auf zweierlei Art interpretiert werden. Einerseits konnte auch dies als Zeichen der Distanz zwischen den Lyonnaiser Notabeln und der Firma gelesen werden. Wenn die *Compagnie du Chemin de Fer* zunächst bei der Präfektur vorstellig werden musste, um die Beschlüsse des Stadtrates entgegenzunehmen und eigene Vorhaben zu kommunizieren, zeugte dies von einer eindeutig hierarchisch gestellten Ordnung, bei der die *Compagnie* am unteren Ende stand. Andererseits konnte man in diesem Vorgehen eine Kontroll- und Vermittlerfunktion erkennen, die der Präfekt als Vertreter der Zentralverwaltung einnahm. Da das Eisenbahnprojekt unter der Aufsicht des Innenministeriums und des *Corps des Ponts-et-Chaussées* stand,⁴⁷² oblag es dem Vertreter der Regierung vor Ort, den weiteren Verlauf des Projekts zu überwachen. Eine gut funktionierende Vermittlung durch de Brosses könnte einer der Gründe sein, warum er sein Amt als Präfekt von Rhône so lange bekleidete. Mit einer Amtszeit von sieben Jahren zwischen 1823 und 1830 oblag ihm die Leitung des Départements Rhône eine lange Zeit.⁴⁷³

⁴⁶⁸ Cahier des Charges, S. 1, 4.

⁴⁶⁹ AML, 335WP/45, Brief vom 03.07.1828.

⁴⁷⁰ Ebd.

⁴⁷¹ Ebd.

⁴⁷² Cahier des Charges, S. 5 f.

⁴⁷³ Siehe Anhang, Präfekten Rhône.

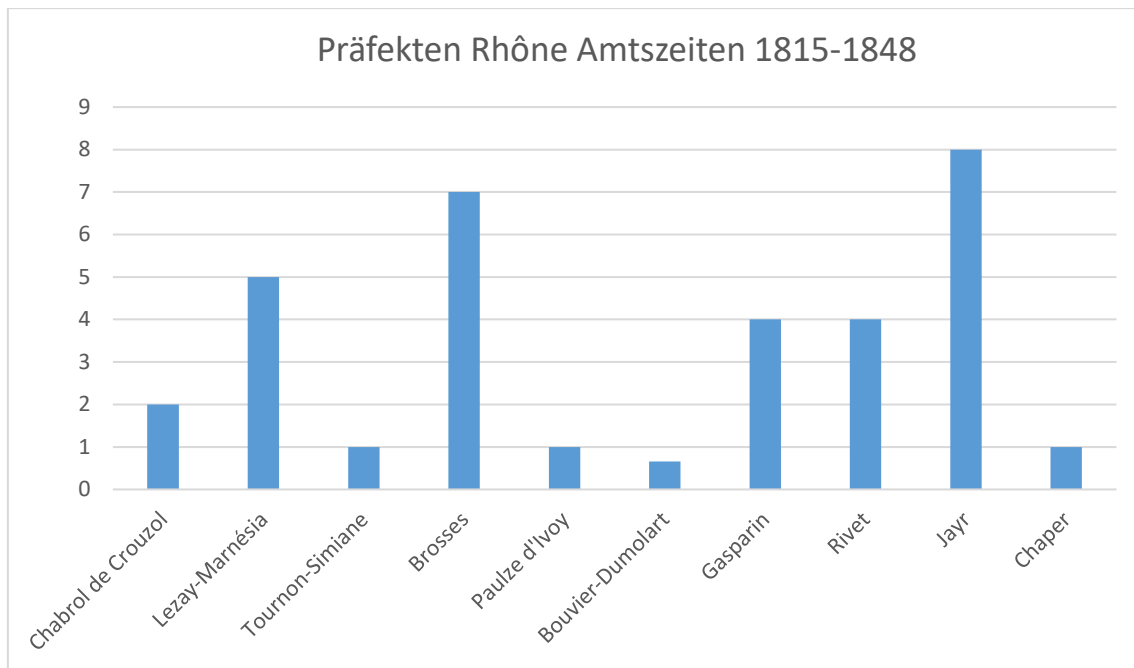


Abb. 5: Präfekten von Rhône, Amtszeiten in Jahren

Der Bau der Bahnstrecke zwischen 1827 und 1832 fiel aber in das letzte Quartal seiner Amtszeit,⁴⁷⁴ das erste Teilstück wurde erst im letzten Jahr seiner Präfektur fertiggestellt.⁴⁷⁵ Bei der Vollendung der gesamten Strecke war De Brosses zudem nicht mehr im Département tätig.⁴⁷⁶ Dies lässt sich allerdings durch die politischen Unruhen während der Julirevolution erklären, die für Präfekten oft das Ende ihrer Karriere zur Folge hatten.⁴⁷⁷ Auch die eher kurzen Amtszeiten seiner direkten Nachfolger, Paulze d'Ivoy und Fourier, von denen sich keiner länger als ein Jahr hielt, ließen sich damit erklären. Erst Adrien de Gasparin hatte mit vier Jahren wieder eine längere Amtszeit inne.⁴⁷⁸ Eine Vermittlerrolle beim Eisenbahnbau hatte auf die Karriere der Präfekten somit zunächst keine große Rolle, wenn überhaupt. Trotz der Überwachung des Projekts durch den Staat musste es sich erst bewähren, ehe ein echtes Politikum daraus erwachsen konnte.⁴⁷⁹ Größere Aufmerksamkeit wurde Eisenbahnen in Frankreich erst in den 30ern zuteil.⁴⁸⁰ Die distanzierte Kommunikation zwischen den Séguins und den Lyonnaiser Notabeln über den Präfekten bezeugte diese Tatsache. Französische

⁴⁷⁴ Ebd.; Mitchell, S. 4; Cahier des Charges, S. 1; Merley, *Évolution*, S. 145.

⁴⁷⁵ Siehe Anhang, Präfekten Rhône; Cotte, *Les débuts*, S. 219.

⁴⁷⁶ Siehe Anhang, Präfekten Rhône; Mitchell, S. 4; Merley, *Évolution*, S. 145.

⁴⁷⁷ Caron, S. 139.

⁴⁷⁸ Siehe Anhang: Präfekten Rhône.

⁴⁷⁹ Cahier des Charges, S. 6.

⁴⁸⁰ Magnusson, S. 95.

Investoren betrachteten den Bahnbau zunächst mit Skepsis, was Verzögerungen wie diese erklärte.⁴⁸¹

IV.2.4 Vermittlung, Bedingungen, Widerstände

Tatsächlich geht aus den Quellen hervor, dass die städtischen Notabeln von Lyon den Eisenbahnbau nur unter der Bedingung zugelassen hatten, dass sie zweifelsohne vom Bauprojekt profitieren würden. Im August des Jahres 1831, ein Jahr nach der Julirevolution, traten die Gebrüder Séguin mit ihrer Firma erneut vor den Stadtrat von Lyon. Mit dem Ende der Zweiten Restauration und dem Beginn der Julimonarchie hatten sich bislang etablierte Verhältnisse verändert. Das daraus folgende Gefühl der Unsicherheit nutzte die *Compagnie du Chemin de Fer*, um ihren Vertrag für die Errichtung eines Bahnhofs auf der Halbinsel Perrache neu zu verhandeln.⁴⁸² Aus dem Protokoll dieser Sitzung des Stadtrates ließen sich nicht nur die Veränderungen, sondern auch die Bedingungen des ursprünglichen Vertrages herauslesen. Dieser war am 30. Oktober 1827 zwischen der *Compagnie* und der Stadt Lyon geschlossen worden.⁴⁸³ Seitdem waren vier Jahre vergangen und Frankreich hatte eine Revolution erlebt. Angesichts dieser Umstände zeigte der Stadtrat Verständnis dafür, dass die Gebrüder nicht alle ursprünglich vereinbarten Ziele einhalten konnten.

„Considérant [...] que depuis l'époque du traité de MM. Séguin avec la ville de Lyon, les circonstances ont imprimé une marche, si non rétrograde, au moins stationnaire, aux grandes entreprises industrielles que vouloir les forcer à la création de 14 grandes établissements de ce genre dans les laps de temps prescrit, et ce serait contraindre les contractants à en finir d'énormes capitaux qui resteraient improductifs pendant un temps tout à fait indéterminé.“⁴⁸⁴

Ähnlich wie das *Corps des Ponts-et-Chaussées* hatte auch die Stadtverwaltung von Lyon Bedingungen für den Bau eines Bahnhofs in ihrem Territorium gestellt. Vierzehn Einrichtungen hatten die Séguins in einem beschränkten Zeitraum bauen müssen, damit die Stadt ihr Bahnprojekt akzeptierte. Da die Firma Séguin auch durch die Bedingungen des *Corps des Ponts-et-Chaussées* unter Zeitdruck stand,⁴⁸⁵ waren die *Compagnie* und ihre Investoren sicher dankbar um jeden Aufschub anderer Projekte. Eine Revolution, wie sie im Jahre 1830 stattgefunden hatte, ging immer mit finanziellen Unsicherheiten

⁴⁸¹ Mitchell, S. 4.

⁴⁸² AML, 335WP/45, Sitzung des Stadtrats, Änderungen des Vertrags zur Halbinsel Perrache mit der Firma Seguin vom 30.10.1827, 09.08.1831.

⁴⁸³ Ebd.

⁴⁸⁴ Ebd.

⁴⁸⁵ Cahier des Charges, S. 1, 4.

einher, die von Investitionen in neue Projekte abschreckte. Gerade für eine Technologie in den Kinderschuhen, wie es die Eisenbahn war, waren dies widrige Umstände. Glücklicherweise zeigte der Stadtrat von Lyon Verständnis für die Situation der Séguins. Anstelle von vierzehn industriellen und wirtschaftlichen Einrichtungen sollten sie nur noch acht errichten. Vom 9. August 1831 an blieben ihnen dafür noch genau zwei weitere Jahre.⁴⁸⁶ Genug Zeit, um die Arbeiten in Perrache aufzuschieben und sich auf die Vollendung der Bahnstrecke bis zum ersten Januar 1832 konzentrieren zu können.⁴⁸⁷ Im Vertrag war dabei genau festgelegt, welche Einrichtungen entstehen sollten: eine Wagonfabrik, eine Schreinerei, Unterkünfte für die Arbeiter und die Ingenieure, eine Gießerei, ein Wasserturm, zwei große Schuppen und Läden für die Materialien, die das Eisenbahngeschäft benötigte.⁴⁸⁸ Die meisten dieser Einrichtungen waren für den Erhalt des Bahnhofs sowieso von Bedeutung. Allerdings hatten auch die Eliten von Lyon Interesse daran, dass in ihrer Stadt neue Arbeitsplätze entstehen würden. So hatten die städtischen Arbeiter eine neue Möglichkeit, Geld zu verdienen, denn an organisierte staatliche Sozialhilfe war im frühen neunzehnten Jahrhundert nicht zu denken.⁴⁸⁹ Die Eisenbahn als wetterfestes Transportmittel konnte einige Probleme lösen, die dieses wirtschaftsliberale System mit sich brachte. In den Wintermonaten konnte in vielen Branchen aufgrund der Witterung nicht gearbeitet werden. Der dadurch entstehende Einkommensverlust in breiten Teilen der Bevölkerung brachte diese an den Rand ihrer Existenz.⁴⁹⁰ Gerade konservative Kreise fürchteten revolutionäre Unruhen,⁴⁹¹ eine Angst, die durch die Ereignisse im Juli 1830 bestätigt wurde.⁴⁹² Die einzige Möglichkeit, die Verhinderung des Elends mit dem liberalen Zeitgeist in Einklang zu bringen, lag darin, neue Verdienstmöglichkeiten für breite Teile der Bevölkerung zu schaffen. Ein wetterfestes Transportmittel bot die Aussicht auf Stellen, die auch in den kalten Monaten angeboten werden konnten.⁴⁹³ Dieser Umstand stellte einen gewaltigen

⁴⁸⁶ AML, 335WP/45, Sitzung des Stadtrats, Vertragsänderungen vom 09.08.1831.

⁴⁸⁷ Cahier des Charges, S. 1.

⁴⁸⁸ AML, 335WP/45, Sitzung des Stadtrats, Vertragsänderungen vom 09.08.1831.

⁴⁸⁹ Caron, *La Nation*, S. 154.

⁴⁹⁰ Angleraud, *Lyon et ses Pauvres*, S. 22.

⁴⁹¹ Scholz, Natalie, *Die imaginierte Restauration. Repräsentationen der Monarchie im Frankreich Ludwigs XVIII.* Darmstadt 2006, S. 171.

⁴⁹² Caron, *Trois Jours*, S. 77-79, 82 f., 87, 107.

⁴⁹³ Mitchell, S. 77 f.

Vorteil gegenüber den Schifffahrtskanälen dar,⁴⁹⁴ die ihren Betrieb in der kalten Jahreszeit einstellen mussten.⁴⁹⁵

Die Aussicht auf eine Lösung sozialer Probleme in der Stadt war attraktiv, hatte die ungelöste soziale Frage doch wiederholt zu Arbeiteraufständen geführt.⁴⁹⁶ Noch im November desselben Jahres sollten die Seidenweber von Lyon auf die Straßen gehen, um einen Mindestlohn für ihre Arbeit einzufordern.⁴⁹⁷ Die Schaffung neuer Arbeitsstellen war für die Lyonnaiser Eliten ein wichtiges Anliegen, weshalb sie die *Compagnie* verpflichteten, nichts von dem ihnen zugestandenen Territorium zu verkaufen, ohne zu garantieren, dass der Käufer dieselben Pflichten übernahm wie die Eisenbahnfirma.

„La compagnie du chemin de fer s’engage formellement à ne céder aucune portion des terrains par elle acquis de la ville jusqu’à concurrence de 50 mille mètres carrés, entre ce qui aura été employé pour les établissements ci-dessus indiqués, sans obliger les acquéreurs à construire dans l’espace deux ans à dater de chaque vente, des grands établissements industriels tels que verrerie, aciéries, fonderies, fabriques de machines en tous genres avec leurs dépendances ou entrepôts bâtis, comptoirs et maisons d’habitation ; et ce dans le délai qui reste à courir des 15 ans accordés à MM. Séguin par ledit traité ; cependant si la totalité des 50 mille mètres n’était pas vendue après le terme, il serait accordé un nouveau délai de 5 ans pour le restant, et toujours avec les mêmes obligations imposées aux acquéreurs jusqu’à la vente et la dernière parcelle de 50 mille mètres ; ce n’est qu’après la vente totale de cette étendue de terrains consommée, aux conditions prescrites, que la compagnie qu’elle aura la faculté d’établir une partie ou la totalité des fabriques ou entreprises qu’elle doit imposer aux acquéreurs.“⁴⁹⁸

Selbst für den Fall, dass die Séguins das Territorium auf der Halbinsel Perrache wieder verkaufen würden, mussten sie garantieren, dass der künftige Käufer sich ebenfalls zur Errichtung industrieller Einrichtungen bereit erklären würde. Somit sicherten sich die städtischen Notabeln selbst für den Fall eines Scheiterns des Eisenbahnprojekts ab. In jedem Fall sollten Arbeitsplätze entstehen, von der die Stadt auf Dauer wirtschaftlich profitieren konnte. Auch wenn die Aussicht auf eine funktionierende dampfbetriebene Eisenbahn verlockend war,⁴⁹⁹ wollten die städtischen Eliten nicht alles auf eine Karte setzen.

⁴⁹⁴ Ebd.

⁴⁹⁵ Lévêque, S. 162.

⁴⁹⁶ Saunier, L’Esprit, S. 34; Prévosto, Jacques, Livre IV, Chapitre III, in: Bayard, Françoise/Cayez, Pierre (1990): Histoire de Lyon des origines à nos jours, Bd. 2: du XVIe siècle à nos jours. Le Coteau 1990. S. 710-734, hier: S. 720 f.

⁴⁹⁷ Frobert, S. 11, 30.

⁴⁹⁸ AML, 335WP/45, Sitzung des Stadtrats, Vertragsänderungen vom 09.08.1831.

⁴⁹⁹ Mitchell, S. 77 f.

Gleichzeitig war abzusehen, dass ein derart massives Bauprojekt Probleme mit sich brachte. Selbst wenn das Geld vorhanden war, brauchten die Séguins auch ausgebildetes Personal, um die zum Teil massiven Einschnitte in die Landschaft zu bewältigen. Doch gerade zu Beginn ihrer Arbeit hatte die Firma noch damit zu kämpfen, dass das Personal nicht die nötige Erfahrung für diese Arbeit hatte.⁵⁰⁰ Immerhin leisteten die Arbeiter hier Pionierarbeit auf einem neuen Feld, selbst Erfahrungen mit anderen Bauvorhaben halfen daher nur bedingt weiter. Die Beschaffung der Grundstücksrechte stellte die Firma vor weitere Herausforderungen. Schon im neunzehnten Jahrhundert war der Kauf und Verkauf von Land den Gesetzen des freien Marktes unterworfen, Grundstücksspekulation stand somit an der Tagesordnung. Der stetig schwankende Preis der benötigten Territorien erschwerte den Bau der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon.⁵⁰¹

Darüber hinaus durften die Anwohner nicht vergessen werden. Gerade in den dicht bewohnten Gebieten in den Städten selbst kam es bei den Bauarbeiten immer wieder zu Schäden, derer sich die örtlichen Politiker annehmen mussten. Im Frühjahr 1829 besprach der Stadtrat von Saint-Étienne einen Fall, bei dem es um massive Entschädigungszahlungen an zwei Bürger ging. Bei notwendigen Arbeiten im Ostteil der Stadt waren zwei Häuser in der Rue de Sorbiers unter Aufschüttungen begraben worden. Die Besitzer waren außer sich und verlangten Entschädigungszahlungen. Somit entschloss sich der Stadtrat von Saint-Étienne in seiner Sitzung vom achtzehnten März, dem Beschädigten Brunon 2100 und Saumet 1600 Francs zu zahlen.⁵⁰² Derart massive Schadensfälle warfen ein schlechtes Licht auf das Bauprojekt.

Politisch betrachtet fiel der Bau der Strecke in eine unruhige Zeit. Nach dem Tod des alten Königs Ludwigs XVIII. im Jahr 1824 war die Krone an seinen Bruder, den offen revolutionsfeindlichen Karl X. gefallen.⁵⁰³ Dessen zunehmende Verbindung von Staat und Kirche riss Gräben zwischen Liberalen und Ultraroyalisten auf.⁵⁰⁴ Diese Atmosphäre zunehmender politischer Spannungen stellte auch die *Compagnie du Chemin de Fer* vor Schwierigkeiten. Aus praktischen Gründen hatten sich die Séguins entschieden, den

⁵⁰⁰ Cotte, *Les débuts*, S. 219.

⁵⁰¹ Ebd.

⁵⁰² AMSE, 1 D 23, Procès-verbaux du Conseil Municipal 15 février 1827 – 28 octobre 1829, Séance du 18 mars 1829, Feuilles 65-66, hier: F. 66.

⁵⁰³ Waresquiel, *Le sacre de Charles X*, S. 329-331.

⁵⁰⁴ Ebd., S. 340.

Streckenbau in drei Abschnitte einzuteilen, die dezentral geführt wurden.⁵⁰⁵ Diese Entscheidung würde ihnen später nutzen, denn als die politischen Ereignisse in Frankreich begannen, sich zu überschlagen,⁵⁰⁶ hatte auch die Eisenbahnfirma mit den Veränderungen zu kämpfen. Schon 1829 geriet die Firma in finanzielle Schwierigkeiten, zwischen 1830 und 1831 sah sie sich sogar gezwungen, den Streckenbau zu unterbrechen.⁵⁰⁷ Zwar konnten die Gebrüder noch im Juli 1830 die Teilstrecke von Givors zur Mine Grand-Croix eröffnen, doch mit dem Umsturz der Bourbonen im selben Monat standen sie vor unruhigen Zeiten.⁵⁰⁸ Mit der Revolution entluden sich der Zorn und das Misstrauen der Arbeiter über das neue Projekt. Die zunehmende Mechanisierung verunsicherte viele von ihnen, sorgte sie doch bereits im Seidenwebergewerbe für eine zunehmende Abhängigkeit von den Seidenhändlern.⁵⁰⁹ Ihre Existenzsorgen verschärften sich dadurch, dass nun auch im Transportwesen Maschinen ihre Arbeit übernehmen sollten. Inmitten der revolutionären Unruhen, am 30. Juli 1830, regte sich massiver Widerstand der Arbeiter gegen das Eisenbahnunternehmen. Angesichts der politischen Umwälzungen entschied sich die Firma, die Maschinen kurzzeitig stillzulegen, um eine weitere Eskalation der Ereignisse zu vermeiden.⁵¹⁰ Es lag der *Compagnie* daran, den Arbeitern die Vorzüge der Eisenbahn aufzuzeigen, weshalb sie ihnen zeitweise kostenlose Fahrten auf der Strecke anbot.⁵¹¹ Trotzdem hielt das Misstrauen an, Verhandlungen mit den Arbeitern standen fortan genauso an der Tagesordnung wie auch der Einsatz von Waffengewalt, um die Züge zu bewachen.⁵¹²

IV.2.5 Zwischenfazit

Der Bau der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon war durchgehend von Skepsis und Widerstand durch die Notabeln und die Bevölkerung geprägt. Bereits das *Corps des Ponts-et-Chaussées* und das Innenministerium hatten die Firma an die kurze Leine genommen und ihr harte Bedingungen aufgezwungen. Die Firma war einem engen

⁵⁰⁵ Cotte, *Définition*, S. 18.

⁵⁰⁶ Caron, *Trois Jours*, S. 64-66, 69, 77-79.

⁵⁰⁷ Cotte, *Définition*, S. 17, 21.

⁵⁰⁸ Caron, S. 77-79, 125.

⁵⁰⁹ Cotte, *Les débuts*, S. 219; Aminzade, *Reinterpreting Capitalist Industrialization*, S. 341.

⁵¹⁰ Cotte, *Les débuts*, S. 222 f.

⁵¹¹ Ebd., S. 224.

⁵¹² Ebd., S. 225-228.

Zeitplan verpflichtet und trug bei einem Scheitern des Projekts sämtliche Kosten.⁵¹³ Durch die interessierten Investoren war die *Compagnie du Chemin de Fer* dabei finanziell gut aufgestellt.⁵¹⁴ Mit dem Bankhaus Bodin hatten die Séguins zudem ein Mitglied des Stadtrates von Lyon auf ihrer Seite, das auch noch entfernt mit ihnen verwandt war.⁵¹⁵ Diese Beziehung reichte aber letztlich nicht aus, um den Stadtrat und die einflussreiche Handelskammer von Lyon zu überzeugen. Der Stadtrat und das *Corps* beharrten darauf, dass bei einem Scheitern des Projektes wenigstens ein gewisser Nutzen für die Stadt zu erwarten war. Die Séguins mussten für die Errichtung von industriellen Einrichtungen in der Stadt sorgen, von denen Lyon profitieren konnte, selbst wenn ihre Eisenbahn keinen Erfolg hatte.⁵¹⁶ Die Handelskammer hatte ebenfalls ihre Finger im Spiel und feilschte hart um jedes finanzielle Zugeständnis, das der Eisenbahnfirma gemacht wurde.⁵¹⁷ Insgesamt ergab sich der Eindruck, dass die *Compagnie du Chemin de Fer* sowohl der Verwaltung in Paris als auch den Notabeln von Lyon hörig sein musste, um ihr Projekt zu vollenden. Der Widerstand von allen Seiten erklärte sich dabei vor allem dadurch, dass die Rentabilität des Bahnprojekts noch unklar war, schließlich handelte es sich um ein neues Transportmittel, dessen Wert sich noch zeigen musste.⁵¹⁸ Ein Stück weit könnten auch der Konflikt zwischen lokalen Notabeln und der Zentralverwaltung eine Rolle gespielt haben. Das Bahnprojekt stand unter der Aufsicht des Innenministeriums und des *Corps des Ponts-et-Chaussées*,⁵¹⁹ weshalb die Notabeln von Lyon möglicherweise einen Eingriff in ihre inneren Angelegenheiten fürchteten. Ein allzu engagiertes Vorgehen der französischen Zentralverwaltung ließ sich aber nicht ablesen. Zwar lief ein Teil der bedeutenden Kommunikation von Stadt und Firma über die Präfekten,⁵²⁰ doch dies zeugte vor allem von einem distanzierten Verhältnis der Lyonnaiser Notabeln zu einem Projekt, dessen Nutzen sie noch nicht eindeutig abschätzen konnten. Selbst nach der Vollendung der Strecke hatte Frankreichs

⁵¹³ Cahier des Charges, S. 1-6.

⁵¹⁴ Etat de Situation, S. 1 f.

⁵¹⁵ Ebd., S. 2; Anhang, Stadtrat Lyon; Gillispie, S. 180; AML 2E 82 Eintrag 200.

⁵¹⁶ AML, 335WP/45, Sitzung des Stadtrats vom 09.08.1831.

⁵¹⁷ Ebd., Briefe der Handelskammer an den Bürgermeister vom 31.12.1827, 23.02.1828 und 29.04.1828.

⁵¹⁸ Wrigley, S. 105; Mitchell, S. 4.

⁵¹⁹ Cahier des Charges, S. 6.

⁵²⁰ AML, 335WP/45, Brief vom 03.07.1828.

Finanzwelt noch Zweifel bezüglich der séguinschen Eisenbahn: Der anfängliche Profit war geringer als erwartet, was die Rentabilität von Eisenbahnstrecken in Zweifel zog.⁵²¹ Diese Probleme waren allerdings nicht von Dauer, und kurz nach der Vollendung zeichneten sich die ersten finanziellen Erfolge ab. Cotte wertet das Projekt daher trotzdem als Erfolg und als bedeutende Grundsteinlegung für die weiteren Streckenlegungen in der folgenden Zeit. Die Séguins sollten für den Bau weiterer Eisenbahnstrecken wichtige Berater darstellen.⁵²² Magnusson setzt den „Beginn“ der französischen Eisenbahnpolitik in den 1830er Jahren an,⁵²³ als die Strecke der Séguins vollendet war.⁵²⁴ Von da an begann der französische Staat mit der gezielten Investition in den Ausbau der Eisenbahn.⁵²⁵ Das Zeitalter der Dampflokomotive hatte in Frankreich gerade erst begonnen.

⁵²¹ Cotte, *Définition*, S. 26.

⁵²² Ebd.

⁵²³ Magnusson, S. 95.

⁵²⁴ Mitchell, S. 4; Cotte, *Définition*, S. 21.

⁵²⁵ Magnusson, S. 95.

V. Infrastruktureller Aufbruch in der Julimonarchie?

Im letzten Abschnitt der Arbeit soll der Frage nachgegangen werden, ob es nach der Vollendung der Eisenbahnstrecke zu einem Wandel im infrastrukturellen Diskurs der Départements gekommen war und ob sich daraus Konflikte zwischen der Zentralverwaltung Frankreichs und den regionalen Notabeln bemerkbar machten. Laut Magnusson begann mit den 1830er Jahren das staatliche Engagement für die Eisenbahn in Frankreich. Von dieser Zeit an, so Magnusson, förderte der französische Zentralstaat den Ausbau des Schienennetzes durch Kredite.⁵²⁶ Dies wirft die Frage auf, ob auch in den Départements Loire, Rhône und Saône-et-Loire eine Aufbruchsstimmung herrschte. Immerhin konnten die Notabeln hier aus erster Hand Erfahrungen mit dampfbetriebenen Eisenbahnen sammeln.

V.1 Die Notabeln von Rhône und der infrastrukturelle Wandel

V.1.1 Das Potenzial der Eisenbahn für Lyon

Um direkt an das vorige Kapitel anzuschließen, sollen zunächst Lyon und das Département Rhône ins Zentrum gerückt werden. Der Stadtrat und die Handelskammer von Lyon waren dem Bau eines Bahnhofs in ihrer Stadt zunächst mit Skepsis begegnet und hatten hart mit den Séguins über die Umsetzung des Projekts debattiert. Cotte konstatiert, dass die *Compagnie du Chemin de Fer* schon kurz nach Vollendung der Strecke erste Erfolge vorweisen konnte.⁵²⁷ Die Notabeln von Rhône und Lyon sollten dies am besten einschätzen können, immerhin endete die Strecke auf der Halbinsel Perrache in Lyon. Schon kurz nach der Vollendung des Eisenbahnprojekts der Séguins trat der Generalrat des Départements Rhône in Lyon zusammen, um ein Fazit zu den Leistungen des Transportmittels zu ziehen.⁵²⁸ Die *Commission d'Utilité publique*, ein Gremium innerhalb des *Conseil Général*, legte 1833 einen Bericht vor, der den Nutzen der Eisenbahn beurteilen sollte. Dieser bot einen krassen Kontrast zur Distanziertheit, die die Handelskammer und der Stadtrat von Lyon an den Tag gelegt hatten.⁵²⁹

„Les avantages des chemins de fer ne sont plus contestés. Surtout vu il y a des grandes masses de marchandises à transporter il y a convenance à les établir, par eux les distances sont rapprochées, les frais de voiture sont diminués et les spéculateurs qui ont engagé leurs fonds dans ces entreprises en ayant la

⁵²⁶ Magnusson, S. 95.

⁵²⁷ Cotte, Définition, S. 26.

⁵²⁸ Mitchell, S.4.; Cotte, Définition, S. 21; Archives Départementales du Rhône, 1N/29 Procès-verbaux du Conseil Général du Département du Rhône Session de 1833, 25. Januar – 5. Februar 1833, session Janvier 1833, 25.01.1833.

⁵²⁹ Ebd.

satisfaction d'avoir fait une chose profitable au pays doivent être assurées de ne l'avoir pas fait au préjudice de leur intérêts pécuniaires.⁵³⁰

Es war nicht einmal ein Jahr her gewesen, dass die Strecke von Lyon nach Saint-Étienne vollendet worden war⁵³¹, und schon zog die Verwaltung des Départements eine positive Bilanz. Im Fokus standen die großen Mengen an Gütern, die man transportieren konnte und die Kosten, die dadurch gespart werden konnten. Daher galt es nun, die Spekulanten nicht zu vergraulen, die bereits in die Eisenbahn investiert hatten. Man dachte sogar bereits an eine Expansion des Schienennetzes. In derselben Sitzung des Generalrats stand die Errichtung einer weiteren Strecke von Lyon nach Marseille zur Diskussion.⁵³² Nachdem nun Kohle aus dem *Bassin Stéphanois* nach Lyon gebracht werden konnte, war die bedeutende Hafenstadt am Mittelmeer das nächste logische Ziel.

Neue Großbauprojekte in Lyon kamen den städtischen Eliten entgegen, denn mit dem Beginn der Julimonarchie begann eine unruhige Zeit für die Stadt. Das wirtschaftliche Wachstum Lyons hatte um 1830 eine enorme Urbanisierung des Brotteaux-Viertels im nordöstlichen Teil der Stadt zur Folge.⁵³³ Mit der beginnenden Industrialisierung zogen viele Menschen in die Stadt oder in einen von Lyons Vororten wie Croix-Rousse.⁵³⁴ Die Arbeiter lebten in einer überaus prekären Situation, da in den Wintermonaten die Arbeit in Fabriken zumeist nicht möglich war. Der daraus entstehende Einkommensverlust konnte die Existenz einer ganzen Familie bedrohen, denn einfache Fabrikarbeiter verdienten gerade genug, um ihre Miete und ihre Lebensmittel zu bezahlen.⁵³⁵ Handwerker und Händler zogen daher Vororte wie Croix-Rousse vor, da dort die Steuerlage günstiger war.⁵³⁶

Ein Großteil der in Lyon ansässigen Arbeiter war in der Seidenherstellung oder einem damit verbundenen Betrieb beschäftigt.⁵³⁷ Die Situation der als *Canuts* bezeichneten Seidenweber wurde allerdings zunehmend prekär. Mit dem Siegeszug der

⁵³⁰ Ebd.

⁵³¹ Mitchell, S. 4; Cotte, Définition, S. 26.

⁵³² ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁵³³ Angleraud, Lyon et ses pauvres, S. 19.

⁵³⁴ Galetti, Ombeline, Administration communale, La Croix-Rousse an XI-1856 Op 5016 / 1-8 Préfecture du Rhône. Lyon 2015, S. 2.

⁵³⁵ Angleraud, Lyon et ses pauvres, S. 22.

⁵³⁶ Galetti, S. 2.

⁵³⁷ Cayez, S. 47.

Dampfmaschine fürchteten viele von ihnen, dass ihre Arbeitsstellen auf Dauer wegfallen würden.⁵³⁸ Zwar gab es mit dem *Conseil de Prud'Hommes* eine Einrichtung, in der sich Arbeiter mit Unternehmern austauschen konnten, doch waren die wohlhabenden Seidenhändler hier in der Mehrzahl. Ihren Einfluss nutzten die *Marchands-Fabricants* um die Festlegung eines Mindestpreises für Stoffe zu verhindern.⁵³⁹ Um sich gegenseitig vor dem Absinken in die Armut zu schützen, gründeten die *Canuts* Organisationen wie den *Devoir Mutuel*, eine Organisation, in der die Arbeiter einander Unterstützung garantierten.⁵⁴⁰ Aber letztlich reichten die Bemühungen nicht aus. Als die Forderung der Weber nach einem Mindestlohn abgelehnt wurde, entlud sich die Wut der Seidenweber im November 1831 in einem Aufstand.⁵⁴¹ Drei Jahre später kam es im April zu einer erneuten Revolte, die von der französischen Armee gewaltsam niedergeschlagen wurde.⁵⁴² Diesen Ausgang hatte man seitens der Präfektur willig in Kauf genommen. Noch im Februar 1834 hatte Adrien de Gasparin, der damalige Präfekt des Départements Rhône⁵⁴³, in einem Brief an den Bürgermeister explizit die Gewaltanwendung als Mittel eingeräumt. Allerdings hatte er dennoch Bedenken bezüglich der langfristigen Folgen derartigen Vorgehens.

„La seconde solution est celle que nous obtiendrons, si une agression nous mettait dans le même cas de recourir à la force des armes. Nous l'accepterons avec confiance, si elle devient inévitable ; mais la France, envers Lyon lui-même, si nous ne cherchions pas à la prévenir et nous serions doublement coupables, si nous faisons rien qui pût la provoquer.

En effet, non seulement après un conflit, les affaires reprendraient avec lenteur, mais les haines entre les classes de la population deviendront immortelles, mais la victoire elle-même paraîtrait peu sûre, et n'aurait nullement les effets de celles de 5 et 6 juin remportées sur des partis. Ici ce sont des classes qui sont en présence et les classes ont une autre vitalité.“⁵⁴⁴

Die vom Präfekten vorgebrachten Argumente lieferten Aufschluss über die Haltung der französischen Eliten gegenüber den Arbeitern. Eines der wichtigsten Argumente

⁵³⁸ Frobert, Ludovic/Sheridan, George, *Le Solitaire du Ravin. Pierre Charnier (1795-1857) canut lyonnais et prud'homme tisseur*. Lyon 2014, S. 42.

⁵³⁹ Ebd., S. 39, 41.

⁵⁴⁰ Frobert /Sheridan, S. 42.

⁵⁴¹ Frobert, *Les Canuts*, S. 11, 29, 30.

⁵⁴² Ebd., S. 11.

⁵⁴³ Siehe Anhang, Präfekten Rhône.

⁵⁴⁴ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bI/161/5 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. M. de Gasparin, Präfekt., Brief des Präfekten an den Bürgermeister von Lyon vom 19.02.1834.

gegen eine gewaltsame Eskalation war die Tatsache, dass sich ein derartiger Konflikt schlecht auf die Geschäfte auswirken würde. Sicher führte er auch wachsende Animositäten unter verschiedenen gesellschaftlichen Klassen an, aber das konnte auch so gelesen werden, dass dies auf Dauer weitere Konflikte und mehr Behinderungen für die Wirtschaft zur Folge haben könnte. Um dies zu verhindern, musste man eine Möglichkeit finden, den Arbeitern neue Einkommensmöglichkeiten zu eröffnen, ohne dabei das liberale Prinzip der Eigenverantwortlichkeit infrage zu stellen.⁵⁴⁵ Also galt es den Arbeitern Möglichkeiten zu eröffnen, auch in den Wintermonaten Geld zu verdienen. Hier konnten Eisenbahnlinien möglicherweise Abhilfe schaffen.⁵⁴⁶

Die positive Beurteilung der Eisenbahn im *Conseil Général* wog gerade aus dem Grund schwer, dass das Gremium für die Finanzen und Sonderausgaben des Département zuständig war.⁵⁴⁷ Wenn dieses Gremium ein Projekt befürwortete, war das ein Zeichen dafür, dass die Eisenbahnstrecke die Notabeln des Département Rhône überzeugt hatte. Diese Beurteilung stellte einen klaren Bruch mit den Einschätzungen von Stadtrat und Handelskammer von Lyon dar, die sich stets um eine Absicherung für den Fall bemüht hatten, dass die Strecke von Saint-Étienne nach Lyon ein finanzieller Misserfolg werden würde. Zwar handelte es sich beim *Conseil Général* um ein Gremium, das das ganze Département vertrat, allerdings trat der Rat in Lyon, der Départementshauptstadt, zusammen. Einige besonders einflussreiche Notabeln, wie Arthur-Paul-Théophile de Cazenove, waren sowohl im Stadtrat von Lyon als auch im Generalrat vertreten.⁵⁴⁸ Ob der Tonartwechsel auch mit dem Wechsel zur Julimonarchie zusammenhing, ist fragwürdig. Zwar hatte sich der Stadtrat schon 1831 bereiterklärt, Zugeständnisse an die Firma zu machen, aber das war mit der wirtschaftlichen Situation begründet worden.⁵⁴⁹ Eine politische Umwälzung wie die Julirevolution ging selbstverständlich mit Unsicherheiten für Geschäftsleute einher. Und selbst nach dieser Revolution hatte sich der Stadtrat immer noch Garantien herausgehandelt, um auf Dauer den eigenen Profit gewährleisten zu können.⁵⁵⁰ Also konnte man davon

⁵⁴⁵ Rosanvallon, *Etat en France*, S. 152 f., 165.

⁵⁴⁶ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

⁵⁴⁷ Lex/Siraud, *Le Conseil et les Conseillers Généraux de Saone-et-Loire (1789-1889)*. Mâcon 1889, S. 2, 18 f.

⁵⁴⁸ Siehe Anhang, Lyon-Rhône.

⁵⁴⁹ AML, 335WP/45, Sitzung des Stadtrats vom 09.08.1831.

⁵⁵⁰ Ebd.

ausgehen, dass die erste dampfbetriebene Eisenbahn in Frankreich die Finanzverwalter des Départements überzeugt hatte.

„Les avantages que la ville de Lyon doit retenir de l'établissement du chemin de fer projeté sont grands. Il est démontré que l'économie que cette nouvelle voie offrira au commerce sera d'un tiers environ sur les frais actuelles de transport [...]. Les voyageurs trouveront dans cette entreprise nouvelle un service qui leur offrira des départs certains, une économie de temps et des voitures à bon prix. L'expérience a trouvé que soit en Angleterre soit en France, que cette partie des produits des chemins de fer est un des principaux éléments de succès de cette sorte d'entreprise.“⁵⁵¹

An der Einstellung der Wirtschaftseliten von Rhône zur Eisenbahn zeigten sich Parallelen zum Umgang mit dem Transportmittel in Deutschland wenige Jahre später. Auch dort hatte der Erfolg der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth anfängliche finanzielle Bedenken zerstreut.⁵⁵² Der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon war schon vorher Ähnliches gelungen. Die Öffnung der Eisenbahn für den Personenverkehr im Jahr 1830 hatte dabei eine bedeutende Rolle gespielt.⁵⁵³ Zumindest im Generalrat war dies ein weiteres Argument dafür, um in Eisenbahnen zu investieren. Argumentiert wurde dabei vor allem mit sicheren Abfahrtszeiten und einer Zeitersparnis, beides Argumente, die einen Vorteil gegenüber dem Dampfschiff darstellten.⁵⁵⁴ Gerade dieser Faktor wurde dem *Conseil Général* immer wichtiger. Im August 1833 trat der Rat erneut zusammen, um sowohl die Eisenbahn als auch die Dampfschiffahrt zu besprechen. Die Schwierigkeiten der Schifffahrtskanäle traten dort deutlich zutage. Die Mitglieder der *Commission d'Utilité Publique*, bestehend aus den Ratsmitgliedern Dugas, Laurent-Humblot, Elleviou, Deleuillan de Thorigny, Verne de Bacheloir, Reyre, Couders, Jare und Terme hatten Berichte bezüglich der Transportpolitik angefertigt.⁵⁵⁵ Ein Bericht der Schifffahrt befasste sich mit einer Anfrage des Arrondissementsrats von Lyon, in dem es um die Schifffahrt auf dem Fluss Saône ging.

⁵⁵¹ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁵⁵² Boch, S. 143.

⁵⁵³ Cotte, Les débuts, S. 224.

⁵⁵⁴ Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 162; Grangez, Notice sur les chemins de fer, S. 532 f.

⁵⁵⁵ Archives Départementales du Rhône, 1N/30 Procès-verbaux du Conseil Général du Rhône 31. Juli – 12. August 1833, session août 1833, S. 2.

Die örtlichen Eliten von Rhône und Lyon konnten sich nun aus nächster Nähe von den Vorteilen des Schienenverkehrs überzeugen. Die dadurch gewonnene finanzielle und zeitliche Ersparnis fiel für sie schwer ins Gewicht.

„La Saône, cette rivière qui, par la navigation offre des avantages immenses au commerce et aux communications de toutes les populations qui bordent ses rives, a besoin dans plusieurs de ses parties, d'être par des travaux d'art, resserrée, rendue plus profonde, dégagée enfin de tous ses empêchements qui rendent cette navigation toujours difficile et souvent impossible dans les temps de sécheresse.

Ce besoin que l'expérience rend chaque jour plus impérieux, et plus sensible a été tellement apprécié que déjà et dans vos précédentes sessions vous avez aussi bien que le conseil d'arrondissement, appelé toute l'attention du gouvernement sur ce point important mais on ignore par quels motifs d'aussi justes sollicitations ont été rejetés par MM. de la Chambre des Députés.“⁵⁵⁶

Aus der Passage sprach eine gewisse Verschworenheit zwischen dem Arrondissementsrat von Lyon und dem Generalrat von Rhône. Obwohl die Vertreter beider Gremien sich einig waren, dass die Saône dringend Ausbauarbeiten benötigte, hatten sie damit zu kämpfen, dass die französische Abgeordnetenversammlung, die *Chambre des Députés*, die Dringlichkeit des Projektes nicht anerkannte. Diese Verbundenheit verwundert kaum, denn das Arrondissement von Lyon war als dasjenige der Hauptstadt des Départements von größter Bedeutung, wie dem Generalrat klar war, der ebenfalls in Lyon tagte. Der Transport von Waren über den Fluss Saône, der zusammen mit der Rhône die Halbinsel Perrache in Lyon einschloss, war eines der dringendsten Anliegen der örtlichen Notabeln.⁵⁵⁷ Gleichzeitig machte diese Passage klar, welche Schwierigkeiten die Fahrt auf dem Fluss mit sich brachte. Dass das Flussbett bei großer Trockenheit nicht verwendet werden konnte, lag auf der Hand. Ein komplettes Flussbett tiefer zu machen und von Hindernissen zu befreien, wie es sich der Arrondissementsrat wünschte⁵⁵⁸, war aufwändige Arbeit. Insofern dürfte der Départementsrat es begrüßt haben, dass mit der Eisenbahn auf Dauer eine Alternative zur Verfügung stehen würde. Bis weitere Strecken aufgebaut waren, würde allerdings noch einige Zeit vergehen. Zudem konnte es sich die politische Verwaltung eines Départements nicht leisten, aufgrund bloßer Begeisterung für ein neues Transportmittel ein etabliertes

⁵⁵⁶ Ebd., S. 371.

⁵⁵⁷ Ebd.

⁵⁵⁸ Ebd.

außenvorzulassen. Somit beschloss der Départementsrat, die Regierung erneut zum Handeln aufzufordern.⁵⁵⁹

Außerdem brachte die Errichtung der Eisenbahnstrecke neue Probleme mit sich. Auch in diesem Zusammenhang sprach sich der *Conseil Général* mit dem *Conseil d'Arrondissement* ab. Letzterer erklärte in einem Bericht die Verpflichtung der öffentlichen Autorität, die Rechte der Fußgänger zu vertreten.⁵⁶⁰

„Le Conseil d'arrondissement de Lyon a émis le vœu que la surveillance de l'autorité publique protège sur le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, la sûreté et les intérêts du public et qu'elle prévienne dans sa sagesse les effets qui pourraient causer d'imprudentes prétentions, telles que la défense aux piétons de suivre ce chemin et le système de contraventions et de peines illégalement publié par un de ses agents.

Ce vœu est motivé d'une manière très forte soit sur le défaut de précautions suffisantes de la part de la compagnie pour rassurer les nombreux voyageurs qu'elle transporte contre des dangers qui se renouvellent trop souvent, soit sur le monopole vraiment exorbitant qu'elle exerce envers ceux qu'elle a privé, par la force des choses de tout autre moyen de transport ; Soit enfin sur ses précautions au moins exagérées d'exercer une empire absolu sur sa propriété, au point d'en interdire l'approche même à l'inoffensif piéton.“⁵⁶¹

Kaum hatte der Personenverkehr über das neue Schienennetz begonnen, begannen bereits die ersten rechtlichen Auseinandersetzungen. Offenbar hatte die *Compagnie du Chemin de Fer* nach eigenem Ermessen Strafen für Fußgänger verhängt, die sich dem Schienennetz näherten. Dabei kritisierte der *Conseil d'Arrondissement* sowohl den Mangel an Sicherheitsmaßnahmen der Firma gegen regelmäßige Unfälle als auch deren, aus ihrer Sicht, übertriebenes Vorgehen gegen Fußgänger, die sich der Strecke näherten. Auffällig ist, dass hier bereits eine angebliche Monopolstellung der Eisenbahn angesprochen wurde. Tatsächlich war es das erklärte Ziel des Bahnbaus gewesen, das *Bassin Stéphanois* aus der Isolation zu befreien.⁵⁶² Wer eine direkte Verbindung von Saint-Étienne nach Lyon suchte, der kam um die Strecke der Séguins somit nicht herum. In Sachen Sicherheitsvorkehrungen entschloss sich der Generalrat aber letztlich, dem *Conseil d'Arrondissement* zuzustimmen.

„Le Conseil Général [...] émet le vœu que l'autorité supérieure prenne en considération les plaintes journalières du public contre l'inexécution des mesures de prudence et de précautions proscrites à l'administration du chemin de fer de

⁵⁵⁹ ADR, 1N/30 session août 1833, S. 372.

⁵⁶⁰ Ebd, S. 367.

⁵⁶¹ Ebd.

⁵⁶² Cotte, Les débuts, S. 218.

Lyon à Saint-Étienne et qu'en cas d'insuffisances elle y pourvoie pour assurer sécurité et sureté aux nombreux voyageurs qu'elle transporte."⁵⁶³

Im Generalrat war zwar eher von Fahrgästen als von Fußgängern die Rede, dennoch zeigte diese Passage auf, dass die Notabeln auch nach der Vollendung der Strecke noch keiner endgültigen Eisenbahneuphorie verfallen waren. Zumindest waren sie keineswegs blind für die Gefahren, die von dem dampfbetriebenen Schienenfahrzeug ausgingen. Cotte beschreibt ein ähnliches Phänomen: Obwohl seine Aufsätze die Bedeutung der Eisenbahnlinie von Saint-Étienne nach Lyon hervorheben, räumt auch er ein, dass anfängliche Unfälle und wirtschaftliche Rückschläge das Transportmittel zunächst in keinem guten Licht erschienen ließen.⁵⁶⁴ Aus den Schilderungen des Generalrates wurde ersichtlich, dass die Notabeln früh den wirtschaftlichen Vorteil erkannten, den die Lokomotive der Firma Séguin mit sich brachte.⁵⁶⁵ Trotzdem mussten sie auch ein Auge darauf haben, ob die Gebrüder Séguin die Sicherheit auf ihrer Strecke gewährleisten konnten.

Aber jede Form von Aufmerksamkeit generiert letztendlich Interesse an einem Thema. Berichte über Unfälle schmälerten zumindest nicht das Interesse des *Corps des Ponts-et-Chaussées* an weiteren Eisenbahnstrecken. Glücklicherweise gewährte der französische Staat dem *Corps* bereits 1833 Mittel in Höhe von einer halben Million Francs, um eine Studie über die Entwicklung der Bahn anzufertigen.⁵⁶⁶ Adolphe Thiers, im Jahr 1833 französischer Minister für Handel und öffentliche Arbeiten, schlug bezüglich der Eisenbahn ein Vorgehen vor, das für den französischen Streckenbau wegweisend werden sollte. Seine Idee war es, Eisenbahnstrecken in Frankreich durch Ingenieure planen und die Kosten berechnen zu lassen, aber die Durchführung dann Unternehmern zu überlassen, deren Arbeit man durch genaue Vorgaben kontrollieren wollte.⁵⁶⁷ Ausgearbeitet wurde diese Idee eines staatlich kontrollierten Streckenbaus durch den Ingenieur Alexis Victor Legrand, nach dem letztlich das geplante Schienennetz benannt wurde. Er entwarf einen Plan, nach dem von Paris aus Eisenbahnnetze in Richtung aller größeren Städte Frankreichs und in Richtung benachbarter Länder gehen

⁵⁶³ ADR, 1N/30 session août 1833, S. 368 f.

⁵⁶⁴ Cotte, Définition, S. 26.

⁵⁶⁵ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁵⁶⁶ Millward, S. 9.

⁵⁶⁷ Mitchell, S. 5.

sollten. Sein Entwurf ging als „Legrand-Stern“ in die französische Geschichte ein.⁵⁶⁸ Diese staatliche Bevormundung kam vermutlich nicht jedem der Notabeln des Départements Rhône gelegen, wenn man bedenkt, dass der *Conseil Général* bereits 1833 auf eigene Faust Pläne für eine Strecke nach Marseille schmiedete.⁵⁶⁹ Die gesamtstaatliche Planung begann damit, lokale Vorhaben auszubremsen.

Gesetzlich festgelegt wurde die Errichtung der Strecken erst zu Beginn der 1840er Jahre. Auf Initiative des Innenministers Duchatel wurde 1842 ein Gesetz erlassen, das die Errichtung der Eisenbahnstrecken nach dem Vorbild des Legrand-Sterns formalisierte. Dieses legte genau fest, über welche Städte und in Richtung welcher Länder die Linien verlaufen würden. Als bedeutendes Wirtschaftszentrum wurde Lyon nicht ausgespart: Die Strecke zum Mittelmeer sollte über die „Zweite Stadt des Reiches“ verlaufen und bis nach Marseille gehen.⁵⁷⁰ Wenn die ersten Notabeln des Départements Rhône sich aber schon 1833 eine Verbindung nach Marseille gewünscht hatten, dürfte diese Verzögerung um fast zehn Jahre sie verärgert haben.⁵⁷¹ Die Autorität des französischen Zentralstaats hatte die Vorstöße regionaler Notabeln an dieser Stelle unterbunden. Dies nahm die Regierung in Kauf, denn ein gut strukturiertes Bahnnetz war es wert, mehr Zeit in dessen Entwicklung zu investieren.⁵⁷²

Ein Großteil des Gesetzestextes befasste sich mit der Finanzierung des Projekts. Die Kosten für notwendige Territorien und Nebengebäude, Aufschüttungen und andere Nebenkosten würde der Staat zu einem Drittel übernehmen. Die Regierung war bereit, den betroffenen Kommunen und Départements die übrigen zwei Drittel vorzuschießen, unter der Voraussetzung, dass diese später zurückgezahlt wurden.⁵⁷³ Den Löwenanteil am Erwerb der nötigen Grundstücke und dem Aufbau von Nebengebäuden trugen somit die Kommunen. Und dabei waren die Kosten für den eigentlichen Bau der Strecken und deren Nutzung nicht mitinbegriffen. Offiziell sollten die Eisenbahnstrecken in einem

⁵⁶⁸ Ebd., S. 5 f.

⁵⁶⁹ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁵⁷⁰ Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, online verfügbar über:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0CCE0F56C5CB8037A43A603BD69572A7.tplgfr31s_3?cidTexte=LEGITEXT000006074967&dateTexte=18420611> (zuletzt eingesehen: 17.08.2020), hier: Artikel 1; Im selben Jahr erließ die preußische Regierung ein wichtiges Gesetz zur staatlichen Finanzierung der Eisenbahnen. Für Details siehe Brophy, S.41.

⁵⁷¹ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁵⁷² Mitchell, S.17.

⁵⁷³ Loi du 11 juin 1842, Artikel 3 und 5.

Wettbewerb zwischen Staat, Départements, interessierten Kommunen und der Privatindustrie entstehen. Der Bau konnte in Gänze oder in Teilen an die Industrieunternehmer abgetreten werden.⁵⁷⁴ Allerdings trugen sie für ihren Bau auch die kompletten Kosten.

„Article 6 [...]

La voie de fer, y compris la fourniture du sable,

le matériel et les frais d'exploitation,

les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel,

resteront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail.

Ce bail réglera la durée et les conditions de l'exploitation, ainsi que le tarif des droits à percevoir sur le parcours ; il sera passé provisoirement par le ministre des travaux publics, et définitivement approuvé par une loi.⁵⁷⁵

Wenngleich der Staat festlegte, wo die einzelnen Strecken entlangliefen, so war doch klar formuliert, dass es sich bei deren Unterhalt und Nutzung um ein privates Unternehmen handelte, für das die entsprechenden Firmen selbst aufkommen sollten. Der französische Staat hatte hier die Zügel in der Hand, denn die Nutzung der Strecken oblag einem Pachtvertrag, der im Gesetz aber noch nicht näher definiert war. Es war jedoch bereits klar, dass dieser Pachtvertrag früher oder später auslaufen würde. Auch für diesen Fall sah der Gesetzestext eine angemessene Auszahlung des Unternehmens vor.

„Article 7 [...]

A l'expiration du bail, la valeur de la voie de fer et du matériel sera remboursée, à dire d'experts, à la compagnie par celle qui lui succédera, ou par l'État.⁵⁷⁶

Der Ablauf eines solchen Pachtvertrags konnte allerdings seine Zeit dauern. Bis ins Jahr 1910 blieben die meisten französischen Eisenbahnen in privater Hand.⁵⁷⁷ Der französischen Zentralregierung war dieser Umstand recht, solange sie den Verlauf der Strecken kontrollieren konnte und juristische Möglichkeiten hatte, um den

⁵⁷⁴ Ebd., Artikel 2.

⁵⁷⁵ Ebd., Artikel 6.

⁵⁷⁶ Ebd., Artikel 7.

⁵⁷⁷ Millward, S. 4.

Unternehmern auf die Finger zu schauen. Das *Corps des Ponts-et-Chaussées* ließ fortan mehrere Firmen um den Aufbau bestimmter Strecken konkurrieren und unterwarf die Bauarbeiten seiner technischen Überwachung.⁵⁷⁸

In Frankreich gab es somit eine Synthese zwischen wirtschaftsliberalen Prinzipien und der staatlichen Lenkung von Bauvorhaben bei der Eisenbahn. Einerseits entwarf die Regierung mit dem Legrand-Stern ein klares Konzept, wie die Eisenbahnlinien verlaufen sollten, um den größtmöglichen Nutzen des Transportmittels für Frankreich als Ganzes zu garantieren.⁵⁷⁹ Das änderte allerdings nichts daran, dass der Aufbau größtenteils von Privatunternehmern übernommen wurde, die die größte finanzielle Last des Eisenbahnprojekts stemmten.⁵⁸⁰ Es kann sicher nicht die Rede davon sein, dass die Unternehmer komplett unter staatlicher Kontrolle standen. Sie trugen zwar die Kosten, hatten aber auch den Profit aus dem Betreiben der Eisenbahnstrecke. Das Gesetz garantierte ihnen zudem, dass sie nach dem Ende ihres Pachtvertrags für die Eisenbahn und die dazugehörigen Materialien entschädigt würden.⁵⁸¹ Die Bindung an den Pachtvertrag gab dem französischen Staat aber auch einen Handlungsspielraum, den er sich zunutze machte. Das *Corps des Ponts-et-Chaussées* ermöglichte es ihm, die Bauvorhaben streng zu überwachen.⁵⁸² Die Bahnunternehmer in Frankreich hatten bei weitem nicht so freie Hand bei ihrem Vorgehen wie die englischen Geschäftsleute.⁵⁸³ Zudem kamen dem Staat einige vage Formulierungen bei den Gesetzestexten zugute. Artikel 2 legte zwar fest, dass der Bau der Strecken unter Konkurrenz von Staat, Départements, Kommunen und Privatunternehmen entstehen sollte, machte sonst aber keine genaueren Vorgaben zur konkreten Umsetzung.⁵⁸⁴ Da der Staat allein die Konzessionen für die Strecken ausgab, konnte er sich das Konkurrenzdenken einzelner Unternehmen zunutze machen. Bis 1870 stritten Firmen auf lokaler und regionaler Ebene um das Recht der Streckennutzung. Als Verleiher der Konzessionen ging der Staat als lachender Dritter aus diesen Konflikten hervor.⁵⁸⁵

⁵⁷⁸ Ebd., S.7.

⁵⁷⁹ Mitchell, S. 5 f.

⁵⁸⁰ Mitchell, S. 71 f.; Loi du 11 juin 1842, Artikel 6.

⁵⁸¹ Ebd., Artikel 7.

⁵⁸² Millward, S. 7.

⁵⁸³ Mitchell, S. 8.

⁵⁸⁴ Loi du 11 juin 1842, Artikel 2.

⁵⁸⁵ Ebd., Artikel 6; Mitchell, S. 8.

Für die Eliten der Großstadt Lyon und des Département Rhône bedeutete dies zunächst einen Rückschlag beim Verfolgen ihrer eigenen Pläne. Nach den ersten Erfolgen der Linie zwischen Lyon und Saint-Étienne hatten sie bereits geplant, eine weitere Strecke in Richtung Marseille zu errichten⁵⁸⁶, doch im Bereich der Streckenplanung hatte der französische Staat ihnen das Zepter aus der Hand genommen. Es dauerte neun weitere Jahre, bis der Plan für die französischen Eisenbahnlinien ausgearbeitet war. Darin spielte Lyon durchaus eine erhebliche Rolle, sollten die Strecken doch sowohl von Paris zum Mittelmeer, als auch vom Mittelmeer zum Rhein über die Stadt laufen.⁵⁸⁷ Die gezielte Planung des Eisenbahnprojekts hatte jedoch eine Verzögerung des Baus weiterer Strecken zur Folge. Erst unter Napoleon III. in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts schritt der Aufbau des Eisenbahnnetzes schneller voran.⁵⁸⁸ In diesem Zusammenhang hatten das Innenministerium und das *Corps des Ponts-et-Chaussées* den Primat der Zentralregierung über die Peripherie etabliert. Die gezielte Überwachung des Streckenbaus und die Planung durch Ingenieure wurden somit zu Instrumenten, mit denen die Herrschaft des Staates über die Départements vorangetrieben wurde.

V.1.2 Eisenbahn und Dampfschiffahrt: Ein Konkurrenzkampf?

In der ersten Hälfte der 1840er Jahre hatte die Eisenbahn als Transportmittel bereits einen guten Ruf. Ein Jahr nachdem das Gesetz zum Streckenbau in die Wege geleitet worden war⁵⁸⁹, hatten die Notabeln in Lyon ihr Misstrauen größtenteils fallen lassen. Obwohl es erst zehn Jahre her war, dass die erste dampfbetriebene Eisenbahn in Frankreich ihren Betrieb aufgenommen hatte⁵⁹⁰, veröffentlichte die Druckerei Louis Perrin eine Reihe von Schriften, die sich mit historischen und statistischen Details der Eisenbahnen befasste. Darin enthalten waren die Nutzungspreise, Abfahrtszeiten sowie eine geographische Karte der Eisenbahnstrecke von Lyon nach Saint-Étienne.⁵⁹¹ Die *Notices sur les chemins de fer* von 1843 stellten aber auch die Frage, welche Rolle das neue Schienennetz gegenüber anderen Transportmitteln einnehmen würde. Gleich auf den ersten Seiten wurde die bedeutende Rolle betont, die die Verschiffung auf Kanälen

⁵⁸⁶ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁵⁸⁷ Loi du 11 juin 1842, Artikel 1.

⁵⁸⁸ Millward, S. 17.

⁵⁸⁹ Loi du 11 juin 1842.

⁵⁹⁰ Mitchell, S. 4; Cotte, Définition, S. 21.

⁵⁹¹ Imprimerie de Louis Perrin (Rue d'Ambroise, 6), *Notices sur les chemins de fer du département du Rhône et de la Loire et itinéraire de Lyon à S.-Étienne et à Roanne*. Lyon 1843, S. 3.

lange Zeit für den Gütertransport hatte.⁵⁹² Man bekam beim Lesen allerdings den Eindruck, dies diene nur dem Zweck, die Bedeutung der Eisenbahn besonders hervorzuheben.

„Jusqu'à ces derniers temps les canaux ont été le principal moyen qu'on a employé pour faciliter le commerce intérieur. Ils présentent tant d'avantages lorsqu'il s'agit du transport de marchandises fort lourdes, qu'il n'y a guère plus de 35 à 40 ans que l'idée de se servir d'autres moyens pour cet objet a commencé à occuper les esprits. Aujourd'hui, les communications par les chemins de fer sont un objet dont tout le monde s'occupe.“⁵⁹³

Die Formulierung des Abschnitts will den Eindruck erwecken, mit der Eisenbahn, die nun in aller Munde sei, sei ein neues Zeitalter angebrochen. Die Überleitung, es sei erst 35 Jahre her, dass man begonnen habe, über Alternativen zu den Kanälen nachzudenken, kann auch als die Entwicklungszeit betrachtet werden, die man in die Ausreifung des Schienennetzes gesteckt habe. Der Vergleich mit den Kanälen und ihrer Rolle beim Transport schwerster Güter stellte mehr in den Vordergrund, was für eine herausragende Stellung der Dampflokomotive zukam, die nun eine Alternative darstellen konnte. Nachdem im Vorjahr das Gesetz über die Verwirklichung des Legrand-Sterns ausgearbeitet worden war⁵⁹⁴, war der Zeitpunkt wie geschaffen, um die wirtschaftlichen Errungenschaften der Bahn herauszuarbeiten. Genau das war selbstverständlich das Ziel der *Notices*, die erklärterweise an Bahnhöfen ausliegen sollten.⁵⁹⁵ Ob die Inhaber der Druckerei Perrin finanziell oder persönlich am Bau von Eisenbahnen im Bereich Lyon beteiligt waren, ließ sich für die vorliegende Studie nicht feststellen.

Zweifellos richtig an der Darstellung der *Notices* war, dass die Schifffahrtskanäle lange Zeit einen der bedeutendsten Transportwege in Frankreich dargestellt hatten. Gerade ländliche Regionen profitierten davon, wenn ihre Waren über Flüsse in größere Industriezentren gebracht werden konnten. Den Weinhändlern Mâcons waren die Dampfschiffe auf der Saône zugutegekommen, mit denen sie ihre Erzeugnisse in das nahegelegene Lyon lieferten: ein profitabler Absatzmarkt.⁵⁹⁶ Seit 1826 war die Großstadt in nur wenigen Stunden mit dem Dampfschiff von Mâcon aus erreichbar, was

⁵⁹² Ebd., S. 6.

⁵⁹³ Ebd.

⁵⁹⁴ Loi du 11 juin 1842.; Mitchell, S. 6 f.

⁵⁹⁵ *Notices*, S. 3.

⁵⁹⁶ Lévêque, *Au Temps de Lamartine*, S.160-162.; Lévêque, *La Bourgogne*, S. 132 f.

es deutlich leichter machte, geschäftliche Beziehungen zu pflegen.⁵⁹⁷ Einige von Frankreichs Abgeordneten gingen sogar so weit, die Notwendigkeit der Eisenbahn als Transportmittel infrage zu stellen. Noch im Juli 1843 betonte ein Abgeordneter in der *Chambre des Députés*, der Bau der geplanten Eisenbahnstrecke zwischen Marseille und Avignon sei zu kostspielig, vor allem, da die beiden Städte bereits ausreichend miteinander verbunden seien.

„D’abord ces deux grand cités sont liées par une route royale, par la navigation d’un grand fleuve et par un canal qui a couté au trésor des sommes énormes : ce n’est par conséquent point à des localités si privilégiées qu’il convient de consacrer une somme de 32 millions qui suffirait pour perfectionner 36.000 lieues de chemin. Non seulement la subvention accordée à la compagnie est excessive, mais la traité qui la stipule implique des conditions que l’orateur répute fâcheuses surtout parce qu’elles sont arbitraires.“⁵⁹⁸

Die Protokolle des Parlaments geben leider keinen Aufschluss darüber, welcher Abgeordnete diese Einwände erhob. Seine Argumentation war allerdings nachvollziehbar: Geld sollte nicht leichtfertig ausgegeben werden, vor allem dann, wenn bereits funktionierende Transportmittel vorhanden waren. Zumal die Verbindung von Marseille und Avignon durch einen Kanal bereits hohe Summen gekostet hatte. Mit dem Kostenfaktor sprach er aber auch indirekt ein Problem an, das mit den Kanälen einherging. Der Wassertransport war ein kostspieliges Unterfangen, das Umladen über einzelne Kanäle teuer und im Winter stand der Transport still.⁵⁹⁹ Trotz der Vorteile des Wassertransportes blieb der Handel in und um Lyon daher eine teure Angelegenheit, sowohl auf dem Wasser- als auch auf dem Landweg.⁶⁰⁰ Diese wirtschaftliche Lage setzte den Dampfschiffverkehrsverkehr zunehmend unter Druck. Als Lyonnaiser Finanzunternehmer zunehmend in Eisenbahnnetze investierten, führten die Schifffahrtsunternehmen in den 1830er Jahren weitere Dampfboote auf Rhône und Saône ein, um konkurrenzfähig bleiben zu können. Doch die wirtschaftliche Hochzeit der Dampfschiffahrt hielt gerade einmal zehn Jahre, danach wurde sie sowohl im Personen- als auch im Warentransport von der Eisenbahn übertroffen.⁶⁰¹

⁵⁹⁷ Ebd., S. 133.

⁵⁹⁸ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), C/1/330 Procès-verbaux de la Chambre des députés. Session 1843. 16 Juin – 24 Juillet 1843., Sitzung vom 03.07.1843.

⁵⁹⁹ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

⁶⁰⁰ Smith, S. 46.

⁶⁰¹ Ebd., S. 46 f.

Viele Départements waren indes auf einen funktionierenden Transport zu Wasser angewiesen. Gerade den Geschäftsleuten in weniger urbanisierten Départements wie Saône-et-Loire war in den 1840er Jahren viel daran gelegen, mit guten Transportwegen Anschluss an Frankreichs große Industriezentren zu finden. Dies zeigte sich unter anderem in einem Bericht von Jean-Justin Delmas, dem Präfekten von Saône-et-Loire zwischen 1838 und 1848.⁶⁰² Zwei Jahre nach seinem Amtsantritt in Mâcon sandte er dem Innenministerium einen umfangreichen Bericht, in dem er die politische und wirtschaftliche Lage in seinem Département ausführlich erläuterte. Als Präfekt hatte er natürlich das Interesse, seine Arbeit in einem möglichst gutem Licht darzustellen.⁶⁰³ Die Einführung in Delmas' Bericht machte dies auch mehr als deutlich. Die Verzögerung bei der Anfertigung des Berichts rechtfertigte er damit, dass seine Vorgänger ihm keine ausreichenden Informationen zugesandt hatten und der Zeit und Sorgfältigkeit, die er in die Anfertigung seiner Arbeit gesteckt hatte.⁶⁰⁴ Er verlor keine Zeit, Schwierigkeiten auf die Nachlässigkeit seiner Vorgänger zu schieben und seinen eigenen Fleiß in den Vordergrund zu stellen. Beim Lesen zwischen den Zeilen fiel aber auf, welche Entwicklungen für den Präfekten von Saône-et-Loire besonders wichtig waren. Für Mâcons bedeutendsten Wirtschaftszweig, den Weinanbau, stand der Transport über den Fluss Saône im Vordergrund.

„De notables améliorations qui se poursuivent avec activité ont rendu la navigation de la Saône facile et sûre, et ont imprimé aux communications par eau un immense développement et une prodigieuse activité. Tout le riche bassin de la Saône est maintenant la banlieue de Lyon, et quelques heures suffisent pour transporter à peu de frais, hommes et denrées, de Chalon à Lyon qui en est à plus de douze myriamètres.“⁶⁰⁵

Für ein ländlich geprägtes Département wie Saône-et-Loire war es offenkundig von besonderer Bedeutung, die Nähe zu Wirtschaftszentren wie Lyon hervorzuheben. Der Hauptwirtschaftsfaktor Mâcons war letztlich der Weinhandel⁶⁰⁶, weshalb die nahegelegene Industriemetropole Lyon einen wichtigen Absatzmarkt darstellte.⁶⁰⁷ Die

⁶⁰² Siehe Anhang, Präfekten Saône-et-Loire.

⁶⁰³ Karila-Cohen, *Les préfets ne sont pas des collègues*, S. 121 f., 125.

⁶⁰⁴ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/158/12 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. DELE-DELM. M. Delmas, Justin J. Préfet, Kopie eines vertraulichen Berichts des Präfekten an den Innenminister vom 11.03.1840.

⁶⁰⁵ Ebd.

⁶⁰⁶ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 156.

⁶⁰⁷ Cayez. *L'industrialisation lyonnaise*, S. 222, 292; Lévêque, *La Bourgogne*, S. 133.

Idee, dass das Saône-Becken als „Vorort“⁶⁰⁸ von Lyon gezählt werden konnte, machte klar, welchen Stellenwert der Präfekt Delmas der Nähe zur „Zweiten Stadt des Reiches“ einräumte. Die Vorteile einer direkten Wasserstraße nach Lyon konnten indes nicht die gleichen Schwierigkeiten aus der Welt räumen, die 1840 auch den Präfekten von Rhône plagten. Sowohl Jayr als auch Delmas wurden in jenem Jahr in die Ehrenlegion aufgenommen, weil sie die Folgen der Überschwemmungen in ihren jeweiligen Départements bekämpft hatten.⁶⁰⁹ Dieses Hochwasser hatte offenbar mehrere Départements im Osten und Süden Frankreichs schwer getroffen⁶¹⁰, weshalb die Präfekten für ihre Bemühungen in der Krise ausgezeichnet wurden. Delmas wurde in jenem Jahr vor Augen geführt, dass die Flussnähe Mâcons ein zweiseitiges Schwert war, egal wie nützlich der Flusstransport war. Diese Umstände zeigten klar auf, warum die Eliten Mâcons sich früh für einen Ausbau des Eisenbahnnetzes interessierten.⁶¹¹ Trotzdem waren Frankreichs Ingenieure noch weit davon entfernt, Schifffahrtskanäle für obsolet zu erklären. 1843 legte der Ingenieur O’Brien einen umfangreichen Bericht zur Schifffahrt auf der Rhône zwischen Lyon und der Schweizer Grenze vor. O’Brien war für den Schiffsverkehr auf diesem Bereich des Flusses verantwortlich und hatte somit Interesse daran, die Bedeutung seiner Arbeit hervorzuheben.⁶¹²

„Les denrées provenant de la Méditerranée arrivent à Marseille et remontent le Rhône jusqu’à Lyon : Elles se dirigent ensuite – sur Strasbourg (par la Saône et le canal du Rhône au Rhin) pour approvisionner l’Est de la France et les Pays-Bas ; ou bien sur Genève (par la voie de terre) pour alimenter la Suisse et l’Allemagne méridionale.

Telles sont les deux communications qui existent, pour aller de Marseille à Strasbourg, ou à Genève. Mais toutes deux aujourd’hui ne satisfont plus aux besoins du commerce qui prend d’autres directions et emprunte d’autres voies.“⁶¹³

Im Laufe seines Berichts ging O’Brien darauf ein, dass Frankreichs Warentransport über das Mittelmeer zunehmend mit Konkurrenzdruck zu kämpfen hatte. Gerade die Schweiz

⁶⁰⁸ ANF, F/1bl/158/12, Bericht vom 11.03.1840.

⁶⁰⁹ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/164/4 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Jauf-Jes, Brief vom Innenministerium an den Präfekten Jayr vom 14.11.1840.; ANF, F/1bl/158/12, Brief des Präfekten Delmas an den Innenminister vom 14.12.1840.

⁶¹⁰ Ebd., Brief des Präfekten Delmas an den Innenminister vom 15.12.1840.

⁶¹¹ Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 162.

⁶¹² Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/14/6807 Amélioration de la navigation. Travaux communs à plusieurs départements Classement par rivières. R., Rhône – Rapport de l’Ingénieur du chef sur la navigation de ce fleuve entre la limite genevoise et Lyon (O’Brien). 1843., Bericht vom 30.07.1843.

⁶¹³ Ebd.

bezog Kolonialwaren in jener Zeit vor allem über Rotterdam.⁶¹⁴ Diesen Umstand hielt O'Brien für untragbar, immerhin war die Strecke von Marseille nach Genf deutlich kürzer als die von Rotterdam aus.

„En comparant ces diverses distances on voit que le transit actuel de Marseille à Strasbourg par Lyon et Chalon (900 Kilomètres) peut difficilement l'emporter sur le transit de Rotterdam à Stasbourg (545 Kilomètres).

Mais il en est tout autrement pour le transit entre Marseille et Genève (537 km), comparé avec le transit de Rotterdam à Genève (875 kilomètres). Il est évident que si Genève et la Suisse commencent à s'approvisionner à Rotterdam, au lieu de le faire à Marseille ; cela tient seulement aux difficultés des transports entre Marseille et Genève, il ne faudrait aux bateaux à vapeur que 54 heures pour faire le trajet, entièrement par eau et sans aucun transbordement. Tandis que pour remonter de Rotterdam à Genève, il faudrait employer la navigation et la voie de terre, faire un transbordement, et mettre 88 heures pour tout le parcours.

Le transit de Marseille avec Genève et la Suisse est donc assuré ; Il restera forcément à la France : dès que le Rhône sera amélioré.“⁶¹⁵

Aus den Ausführungen des Ingenieurs wurde ersichtlich, welchen Konkurrenzdruck der globale Handel mittlerweile mit sich brachte. Der Vertrieb von Kolonialwaren in die Schweiz brachte Frankreich in direkte Konkurrenz mit den Niederlanden. O'Brien sprach sich daher für eine Verbesserung der Schifffahrtswege auf der Rhône aus, wodurch es gelingen sollte, Waren komplett ohne Umladen mit dem Dampfschiff von Marseille nach Genf zu transportieren. Bislang hatten die französischen Güter von Lyon aus den Landweg in die Schweiz nehmen müssen, um die restlichen 153 Kilometer zu überbrücken.⁶¹⁶ O'Brien hoffte somit, das Umladen in Lyon umgehen zu können. Aber trotz der Vorteile, die er darin sah, konnten solche Maßnahmen nicht über die wetterbedingten Schwierigkeiten des Schifffahrtskanals hinwegtäuschen. O'Brien sprach in seinem Bericht selbst offen an, welchen Zeitverlust das Umladen auf andere Transportmittel darstellte⁶¹⁷, die enormen Kosten stellten ein weiteres Problem dar.⁶¹⁸ Trotz der Beteuerungen des Ingenieurs O'Brien unterstreicht der Bericht eher, welche Schwierigkeiten mit dem Dampfschiffahrtstransport einhergingen.

Und Nivellierungsarbeiten, wie O'Brien sie vorschlug, waren eine teure und zeitaufwändige Angelegenheit. Die notwendigen Maßnahmen waren, genau wie der

⁶¹⁴ Ebd.

⁶¹⁵ Ebd.

⁶¹⁶ Ebd.

⁶¹⁷ Ebd.

⁶¹⁸ Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 162.

Wassertransport selbst⁶¹⁹, von der Witterung abhängig. Starke Strömungen oder Hochwasser konnten dazu führen, dass die Arbeiten zur Vertiefung eines Flusses verzögert oder gar verhindert wurden, was weitere Kosten mit sich brachte. 1837 waren Ingenieure bei Arbeiten an der Saône auf genau dieses Problem gestoßen. Um die Schifffahrt auf der Saône zu perfektionieren, waren Frankreichs Ingenieure mit Umbauten auf dem Abschnitt zwischen dem Rhein-Rhône-Kanal, der den Rhône-Zufluss Saône mit dem Rhein verband, und Lyon beschäftigt.⁶²⁰ Ihre Arbeiten wurden allerdings immer wieder durch Hochwasser unterbrochen oder gar behindert.

„Au passage de Mâcon et de St. Laurent, les fondations ont pu être faites, tant sur une rive que sur l’autre et pour le barrage partiel, sur un développement total d’environ (1.500.m00) et des perrés établie à différentes hauteurs. Le batardeau et les fouilles du port des Marauds allaient être attaquées lorsque la crue est arrivée. On attend avec impatience le retrait ou la baisse des eaux, pour reprendre cette dernière fondation et s’établir sur celles déjà faites et constamment noyées depuis près d’un mois.

Ce ne sera donc que dans le courant de la campagne prochaine que les travaux d’amélioration pour Trévoux, Mâcon et St. Laurent montant ensemble à la somme des 490.000,00 F pourront être déterminés, tandis qu’on avait espéré pouvoir les achever à la fin de 1837.“⁶²¹

Das Hochwasser hatte Abdämmungs- und Aushubarbeiten unterbrochen, von denen die Ingenieure gehofft hatten, sie bereits Ende 1837 fertig zu stellen. Aus den Formulierungen spricht die klare Frustration des Ingenieurs, denn die Vollendung seiner Arbeiten würde sich durch diese Probleme weiter hinauszögern. Tatsächlich stellten Hochwasser ein wiederkehrendes Problem bei den Arbeiten in der Saône dar.

„Dès son retour de Paris où l’ingénieur en chef soussigné avait été appelé [...], il avait commencé en 1836, les études des passages fort difficiles entre Trévoux et Lyon. Mais la promptitude des crues survenues à la mi-septembre força de suspendre les opérations de nivellement, les sondes de divers passages à l’observation directes des vitesses en basse eaux. Ce n’est que vers les premiers jours de juin 1837, où le niveau de la Saône se rapprochait de l’étiage, qu’il a pu reprendre ces études fort importantes.“⁶²²

Einen Kanal für die Schifffahrt zu optimieren war eine schwierige und kostspielige Angelegenheit. Planung, Abdämmung und Aushübe waren umständlich und

⁶¹⁹ Ebd.

⁶²⁰ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/14/6810 Amélioration de la navigation. Travaux communs à plusieurs départements Classement par rivières, S., Notice sur les études et les travaux relatifs au perfectionnement de la navigation de la Saône, entre le Canal du Rhône au Rhin et Lyon, (12.08.1837).

⁶²¹ Ebd.

⁶²² Ebd.

Hochwasser behinderten nicht nur den Schiffsverkehr, sondern auch die Arbeiten zur Verbesserung desselben. In diesem Sinne hatte ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz einige Vorteile gegenüber dem Schiffsverkehr. Sicher waren auch hier erhebliche Einschnitte in der Landschaft notwendig. Um eine lange Strecke für Schienenfahrzeuge nutzbar zu machen, mussten Tunnel gebaut und Ebenen aufgeschüttet werden. Für diese umständlichen Arbeiten fehlten den Séguins zunächst ausgebildete Arbeiter.⁶²³ Da der Bau der Eisenbahn im Gegensatz zur Flussnivellierung nicht vom Wasserstand abhängig war, war die Schaffung eines Schienennetzes aber weniger anfällig für schlechtes Wetter.

Mit dem Ausbau des Schienennetzes verlor das Dampfschiff gegenüber der Eisenbahn an Bedeutung. Überschwemmungen auf den Flüssen hatten nicht nur enorme Schäden und Gefährdung von Menschenleben zur Folge⁶²⁴, sondern behinderten auch den Schiffstransport. Dieser konnte bei extremen Wetterbedingungen nicht stattfinden⁶²⁵, und Hochwasser erschwerten den Ausbau der Kanäle.⁶²⁶ Eine dampfbetriebene Bahnverbindung stellte somit zunehmend die attraktivere Alternative im Transport dar, nicht zuletzt wegen des Konkurrenzdrucks im internationalen Handel.⁶²⁷

V.1.3 Zwischenfazit

In der Industriemetropole Lyon ließen die Notabeln ihre anfänglichen Bedenken zum Eisenbahntransport bald fallen, denn schon kurz nach Vollendung der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon offenbarte sich ihnen der Nutzen einer Schienenverbindung.⁶²⁸ Es zeichnete sich Stück für Stück ab, welche Vorteile die Eisenbahn gegenüber dem Dampfschiff hatte, denn sie konnte bei jedem Wetter fahren⁶²⁹, und auch Wartungsarbeiten waren nicht vom Wasserstand abhängig wie bei den Dampfschiffkanälen.⁶³⁰ Schon kurz nach der Vollendung der Linie der Gebrüder Séguin planten die Eliten des Départements Rhône den Bau weiterer Strecken.⁶³¹ Doch die französische Regierung nahm den Erfolg ihres Projekts als Anlass, den weiteren Ausbau

⁶²³ Cotte, *Les débuts*, S. 218 f.

⁶²⁴ ANF, F/1bl/164/4 Brief vom 14.11.1840; ANF, F/1bl/158/12, Brief des Präfekten Delmas an den Innenminister vom 14.12.1840.

⁶²⁵ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

⁶²⁶ ANF, F/14/6810, Notiz vom 12.08.1837.

⁶²⁷ ANF, F/14/6807, Bericht vom 30.07.1843.

⁶²⁸ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁶²⁹ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

⁶³⁰ ANF, F/14/6810, Notiz vom 12.08.1837.

⁶³¹ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

der Eisenbahn in die eigene Hand zu nehmen. Der Streckenbau wurde fortan in Paris geplant, das entsprechende Gesetz war zu Beginn der 1840er Jahre komplett ausgearbeitet.⁶³² Paris stand dabei im Mittelpunkt, die Eisenbahnstrecken sollten von dort zu größeren Städten und benachbarten Ländern führen.⁶³³ Bei den Plänen der französischen Regierung wurde Lyon durchaus berücksichtigt⁶³⁴, allerdings konnten die dort ansässigen Notabeln nicht auf eigene Faust eine Strecke nach Marseille bauen, wie sie ursprünglich geplant hatten.⁶³⁵ In der Umsetzung des französischen Schienennetzes drückte sich somit die Vorrangstellung des Staates gegenüber den Eliten in den Départements aus. Allein in Paris wurde bestimmt, wie das französische Schienennetz verlaufen sollte.

V.2. Saint-Étienne und der Griff nach der Präfektur

V.2.1 Das Selbstbewusstsein der *Stéphanois*

Wenn sich in Lyon und dem Département Rhône der zunehmende Primat des Staates gegenüber den Regionen abzeichnete, so wirkte Saint-Étienne zunächst wie ein Beispiel für Eigenwilligkeit städtischer Eliten gegenüber dem Staat. Mit dem Beginn der Julimonarchie traten die Ambitionen der *Stéphanois* deutlich zutage, und zwar auf eine Weise, die die Vertreter der Zentralverwaltung an die Grenzen ihres Durchhaltevermögens trieb. Selbst ein flüchtiger Blick auf das Département Loire genügte den Präfekten, um Saint-Étienne als schwierigste Stadt im Département zu identifizieren. Der Präfekt Gasparin, der während der Lyonnaiser Arbeiterunruhen der 1830er Jahre im Département Rhône tätig sein sollte⁶³⁶, war im Anschluss an die Julirevolution zum Präfekten von Loire berufen worden, wenn auch nur für kurze Zeit.⁶³⁷ Nach den politischen Umwälzungen war ihm nur eine Amtszeit von August bis September im Département Loire vergönnt. In einem Brief an einen unbekanntes Adressaten, vermutlich an das Innenministerium, bedauerte er, als Präfekt nach Grenoble berufen zu werden. Den Verwaltungsapparat im Département bezeichnete er als angenehm „malléable“⁶³⁸ (formbar, flexibel, fügsam). Dabei machte er aber bereits

⁶³² Loi du 11 juin 1842.

⁶³³ Ebd., Artikel 1; Mitchell, S. 5 f.

⁶³⁴ Loi du 11 juin 1842.

⁶³⁵ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁶³⁶ Siehe Anhang, Präfekten Rhône.

⁶³⁷ Siehe Anhang, Präfekten Loire.

⁶³⁸ ANF, F/1bl/161/5, Brief vom 24.09.1830.

eine gewichtige Ausnahme, nämlich Saint-Étienne.⁶³⁹ Wenn schon eine Amtszeit von gerade mal zwei Monaten ausreichte, um die *Stéphanois* als Unruhestifter wahrzunehmen, deutete das darauf hin, dass der französische Zentralstaat hier kein leichtes Spiel haben würde.

Mit dem Aufstieg Louis-Philippes als König von Frankreich begannen die Eliten in Saint-Étienne den Grundstein dafür zu legen, ihre Stadt zur führenden des Départements zu machen. Ab 1830 warben die politischen Gremien in der Stadt aktiv dafür, den Sitz des Präfekten von Montbrison nach Saint-Étienne zu verlagern.⁶⁴⁰ Aus den Quellen gingen die Bemühungen des Stadtrates um Saint-Étiennes Erhebung zum *Chef-Lieu* hervor. Warum die städtischen Eliten dieses Ziel nun aggressiver vorantrieben, konnte mehrere Gründe haben. Möglicherweise hatten die industriellen Reformen in der Restaurationsperiode langsam Früchte getragen. Eventuell sahen die Eliten mit der neuen Regierungsform nun auch eine Chance, ihre Ambitionen zu verwirklichen. Der Juli 1830 sah zudem die Errichtung der ersten Teilstrecke der Eisenbahn von Saint-Étienne nach Lyon. Auf dem 20 Kilometer langen Weg zwischen Givors und der Mine Grand-Croix verkehrte nun eine Eisenbahn.⁶⁴¹ All diese Faktoren mochten dazu beigetragen haben, dass die städtischen Eliten von Saint-Étienne das nötige Selbstbewusstsein gewannen, um ihre Stadt vor der französischen Regierung als geeigneteren Sitz der Präfektur zu bewerben.

Die örtlichen Agenten von Frankreichs zentraler Verwaltung mussten sich ernsthaft mit dem Standort Saint-Étienne auseinandersetzen. Ähnlich wie sein Vorgänger Gasparin hatte auch Marquet de Norvins eine eher kurze Karriere in der Präfektur von Loire⁶⁴², bekam aber früh mit Saint-Étienne zu tun. Ende 1831 verfasste er einen Brief an den Duc d'Orléans, Ferdinand-Philippe, Sohn des Königs und französischer Thronfolger. Anlass für den Brief war ein Besuch des Kronprinzen in Saint-Étienne.⁶⁴³ Als Präfekt war Norvins für den Empfang des Herzogs verantwortlich und musste seine eigenen Leistungen für das Département besonders hervorheben. Somit beeilte er sich damit, den Thronfolger

⁶³⁹ Ebd.

⁶⁴⁰ Merley, Jean, Naissance et développement d'une métropole industrielle (1815- Vers 1900): La vie politique et culturelle, in: Ders. (Hrsg.), Histoire de Saint-Étienne. Toulouse 1990, S. 181-204, hier: S. 186.

⁶⁴¹ Cotte, Les Débuts, S. 219.

⁶⁴² Siehe Anhang, Präfekten Loire.

⁶⁴³ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/168/4 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Non-Ny. M. de Norvins. Präfet., Brief an den Innenminister vom 07.12.1831.

zu empfangen und ausreichend willkommen zu heißen. Von Saint-Étienne aus schrieb er diesem einen Brief, in dem er die zahllosen Vorzüge der Stadt betonte. Unter diesen Umständen muss man davon ausgehen, dass Norvins mögliche Probleme der Stadt außen vorließ. Dass Saint-Étienne aber von einem Thronfolger besucht wurde, sprach dafür, dass die Stadt bereits einen gewissen Ruf hatte. Aus den Gründen, die Norvins für Saint-Étiennes besondere Rolle anführte, ließ sich somit herauslesen, womit die Notabeln der Stadt besonders warben. Wie es sich für einem Brief an den Thronfolger gehörte, war er in blumiger Sprache verfasst und betonte die zahllosen Leistungen des Prinzen und seiner Familie.⁶⁴⁴ Deutlich interessanter war die lange Passage, in der Norvins die industriellen Vorzüge der Stadt hervorhob.

„Saint-Étienne, cette ville modèle de l'industrie est aussi la ville modèle de l'ordre public, et représente noblement la dignité du commerce français.

Ses magistrats municipaux méritent son choix. Vous les eussiez nommés, Monseigneur ; le repos et le bonheur de cette ville en sont la preuve.

La garde nationale a bien compris le mandat de son institution. Elle a d'elle-même reconnu le principe de sa soumission à l'autorité civile, en se lançant à sa tête l'ancien maire de Saint-Étienne, dont la reconnaissance et l'affection publique ont honoré l'administration.

Les dépositaires de la justice concourent chaque jour avec une constance infatigable, et par leur propre exemple, à faire respecter et chérir davantage l'empire de ces lois, qui sont la sauvegarde de nos institutions.

Le tribunal de commerce, comme un tribunal de famille, s'attache à concilier les intérêts toujours croissants de cette cité, dont les limites sont inconnues. Il en est plutôt l'arbitre que le juge.

L'École des Mineurs, sous la direction active et éclairée de son fondateur, entretient et propage la science de cet art, à qui l'arrondissement Saint-Étienne soit sa première prospérité.

Tel est l'heureux aspect que Saint-Étienne présente à V.A.R. Je dois ajouter Monseigneur, que le retentissement des troubles de Lyon n'a excité parmi les habitants de la Loire, que le besoin de les savoir réprimés et apaisés. La rivalité des deux industries a disparu, du moment que l'une d'elles a été en péril.“⁶⁴⁵

Die meisten der hier angegebenen Qualitäten Saint-Étiennes und seiner Einwohner dürften dem Zwecke gedient haben, die Arbeit Norvins' in seiner Präfektur besonders hervorzuheben: Dem französischen Thronfolger hätte er kaum mitgeteilt, wenn es mit

⁶⁴⁴ Ebd., Brief an den Duc d'Orléans vom 09.12.1831.

⁶⁴⁵ Ebd.

Saint-Étienne Probleme gegeben hätte. Aus den Formulierungen war aber klar, dass gerade 1831 auch die Stabilität des Départements ein besonderes staatliches Interesse darstellte. Norvins sprach in seinem Brief direkt die Arbeiterunruhen an, die wenige Wochen zuvor in Lyon geherrscht hatten.⁶⁴⁶ Hier galt es die Wogen zu glätten und sich vom Nachbardépartement abzugrenzen. Aus diesem Grund betonte der Präfekt vermutlich auch die gut funktionierende Verwaltung in der Stadt. Möglicherweise sollte damit aber auch davon abgelenkt werden, dass es in Saint-Étienne noch im selben Jahr zu ähnlichen Aufständen gekommen war. Im März 1831 hatten Unruhen unter den Kanonenfabrikarbeitern dafür gesorgt, dass die Präfektur Truppen aus Montbrison schickte, um den Aufstand niederzuschlagen.⁶⁴⁷ Jetzt da Lyon mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hatte, galt es für den Präfekten von Loire, die Fortschritte im eigenen Département herauszustellen. Daher stellte er die Bedeutung der *École des Mineurs* in den Vordergrund und verwies auf ein Potenzial der Stadt, dessen genaue Ausmaße sich erst noch zeigen mussten.⁶⁴⁸

In Saint-Étienne spiegelten sich letztlich die sehr unterschiedlichen Welten wieder, in denen die Fabrikarbeiter einerseits und die wohlhabenden Händler und Grundbesitzer andererseits lebten. Während Erstere in ihrem Aufstand einen Kampf für bessere Lebensbedingungen gesehen hatten⁶⁴⁹, erkannten die Stadträte darin die Möglichkeit, ihre eigenen Interessen durchzusetzen. Als sie sich im Januar 1832 erneut für eine Verlegung des Sitzes der Präfektur nach Saint-Étienne stark machten, lieferte ihnen der Aufstand der Fabrikarbeiter im März 1831 einen idealen Vorwand.

„Une ville populeuse, qui le trois mars 1831 a été le théâtre d’une émeute inquiétante dont la tranquillité pourrait encore être troublée s’il y avait stagnation des travaux de fabriques, a besoin de la présence du préfet et du commandant en chef de la force militaire.“⁶⁵⁰

Die Mitglieder des Stadtrates sahen in dem Aufstand eine Gelegenheit, ein von langer Hand geplantes Projekt endlich in die Tat umzusetzen. Denn schon in der Restauration hatten Teile der städtischen Verwaltung dafür geworben, die in der Stadt stationierten Truppen auf Dauer dort zu behalten. Damals war die Bedeutung der städtischen

⁶⁴⁶ Frobert, *Les Canuts*, S. 11.

⁶⁴⁷ Merley, *La vie politique et culturelle*, S. 188.

⁶⁴⁸ ANF, F/1bl/168/4, Brief vom 09.12.1831.

⁶⁴⁹ Merley, *La vie politique et culturelle*, S. 188.

⁶⁵⁰ Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 24 Procès-verbaux du Conseil Municipal 13 février 1830 – 14 Mars 1832, Séance du 17 janvier 1832, Feuilles 78-79, hier: F. 78.

Waffenmanufakturen als Argument für eine eigene Garnison in Saint-Étienne angeführt worden.⁶⁵¹ Dass dieser Punkt zu Beginn der Julimonarchie erneut aufgegriffen wurde, lässt erahnen, dass der Stadtrat schon in der Restauration Hintergedanken für die dauerhafte Stationierung von Truppen in der Stadt gehabt hatte. Eine dauerhafte Stationierung von Truppen war ein Zugeständnis an die Bedeutung einer Stadt, denn in Städten von wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung war der Erhalt der öffentlichen Ordnung besonders wichtig. Ihr Verlust könnte wirtschaftlichen Schaden mit sich bringen, mindestens aber ein schlechtes Licht auf die Regierung werfen, die nicht in der Lage war, für Sicherheit in Städten mit Schlüsselindustrien zu sorgen. In der Restauration hatten die städtischen Eliten vor allem den Wirtschaftsstandort Saint-Étienne in den Vordergrund gestellt.⁶⁵² Nun hingegen warben sie offen für eine Verlegung der Präfektur von Montbrison nach Saint-Étienne.⁶⁵³ Der Gedanke lag nahe, dass sie diese Absicht bereits 1818 hatten, aber erst mit der Julirevolution Morgenluft witterten. Bereits im August 1830 stellten sie den ersten Antrag, um die Verlegung der Präfektur zu erreichen.⁶⁵⁴ Mit dem Sturz der alten Linie der Bourbonen ergaben sich neue Chancen für die Honoratioren der aufstrebenden Industriemetropole.

Seit der Restauration hatte sich einiges in ihrer Stadt verändert. Die zahlreichen industriellen und infrastrukturellen Reformen, die nach den napoleonischen Kriegen auf den Weg gebracht worden waren, begannen nun Früchte zu tragen. Die *École des Mineurs* hatte ihre Bedeutung für die Ausbildung von Fachkräften bewiesen: Um 1830 wurden fast alle Steinkohleminen in der Umgebung von ihren ehemaligen Schülern geleitet. Längst hatte sich Beauniers Herzensprojekt über eine reine Vorarbeiterschule hinausentwickelt, als die sie ursprünglich geplant gewesen war. Mittlerweile diskutierte die Schulleitung bereits darüber, ihre Kurse gezielt für Ingenieure zu öffnen.⁶⁵⁵ Das *Bassin Stéphanois* verfügte somit über ausgebildetes Personal, um das kommende industrielle Zeitalter zu bewältigen. Denn die Grundlage von Eisenbahn und dampfbetriebenen Schienentransport war immer noch die Steinkohle. Saint-Étienne verfügte nun über die nötige Infrastruktur, um diese gezielt abzubauen und zu nutzen.

⁶⁵¹ AMSE, 1D 20, Sitzung vom 31.03.1818, F.60.; Siehe auch Kapitel III-4 Saint-Étienne.

⁶⁵² Ebd.

⁶⁵³ AMSE, 1 D 24, Sitzung vom 17.01.1832, F. 78.

⁶⁵⁴ Ebd.

⁶⁵⁵ Baché, S. 22, 72, 88 f.

Auch die effizienten Stahlwerke nach englischem Vorbild waren in Saint-Étienne mittlerweile fester Bestandteil des Stadtbilds. Seit James Jackson das Gusstahlverfahren erstmals nach Frankreich gebracht hatte, waren zahlreiche weitere Fabriken in und um Saint-Étienne entstanden, ein Trend, der sich in den 1830er Jahren fortsetzen sollte.⁶⁵⁶ In Saint-Étienne fand somit nicht nur der Abbau von Rohmaterialien statt, sondern die Fabriken schufen auch zeitgemäße Endprodukte, die mit englischen Waren mithalten konnten. Die gezielte Förderung Jacksons durch den französischen Staat hatte offenkundig die gewünschten Früchte getragen.⁶⁵⁷ Selbst die lange geographische Isolation Saint-Étiens war seit Beginn der 1830er Jahre kaum noch ein Hindernis. Zwar dauerte es noch, bis die Eisenbahnstrecke nach Lyon vollendet werden würde, aber noch vor dem Ausbruch der Julirevolution war zumindest das erste Teilstück eröffnet worden.⁶⁵⁸ Eine enge Anbindung an Lyon war somit in greifbarer Nähe. Kohle und Stahl aus Saint-Étienne konnten bald nach Lyon und von dort nach ganz Frankreich geliefert werden. Der Zeitpunkt war nie besser, um aus dem wirtschaftlichen Erfolg auch politisches Kapital zu schlagen.

Von Beginn der Julimonarchie an ließen die Stadträte von Saint-Étienne nicht locker. Die Direktheit, die in den Protokollen des Stadtrates zutage kam, zeugte vom Selbstbewusstsein, das die Notabeln mittlerweile gewonnen hatten. Unverblümt wurde dort verkündet, Saint-Étienne sei als Sitz der Präfektur um ein vielfaches besser geeignet als Montbrison „qui n’a guère la dixième de la population de Saint-Étienne et qui ne paye en impôts directs ou indirects que le quinzième de ce que paye cette ville“⁶⁵⁹. Aus dem leisen Aufbegehren der *Stéphanois* war ein offener Streit mit den Bewohnern Montbrisons um die Bedeutung ihrer Städte im Département geworden. Ein derartiges Auftreten musste man sich leisten können, und die *Stéphanois* glaubten mittlerweile, offen Forderungen stellen zu können. Zwar legt die Quelle nur den Diskurs der Stadtratsmitglieder untereinander dar, aber ihr Ringen um den Sitz der Präfektur ging offen vonstatten: Die Protokolle fassten lediglich den bisherigen Verlauf zusammen und sammelten Argumente, um die französische Zentralverwaltung endgültig zu

⁶⁵⁶ Merley, *L'évolution économique et sociale*, S. 157; Rojas, S. 34-38.

⁶⁵⁷ Ebd., S. 34, 36; Horn, S. 247; Smith, S. 188.

⁶⁵⁸ Cotte, *Les débuts*, S. 218 f.; Ders., *Définition*, S. 21.

⁶⁵⁹ Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 25 Procès-verbaux du Conseil Municipal 14 Mars 1832 au 7 Février 1837, Sitzung vom 06.03.1834, S. 122-125, hier: S. 122 f.

überzeugen. Die Honoratioren von Montbrison hatten offenbar Gegenargumente angeführt, damit ihre Stadt weiterhin *Chef-Lieu* des Départements bleiben konnte. Laut dem Protokoll wurde die Debatte recht hitzig geführt und die Stadträte Saint-Étiennes sahen sich zumindest gezwungen, ein Argument ihrer Gegner gezielt zu entkräften: nämlich dass die Verlegung der Präfektur mit Kosten einherging.⁶⁶⁰

„Le Conseil Municipal considérant que par la délibération du 23 février dernier, il a déjà consenti à fournir un local convenable pour la préfecture, et que son intention a été que la dépense que pourra entraîner la translation de la préfecture soit, à la charge de la ville, de manière qu’il n’en résulte aucun frais pour l’état ni pour le département,

Délibère qu’il consent non seulement à fournir un local convenable pour la préfecture, mais encore à ce que la ville de Saint-Étienne reste chargée de tous les frais que pourra entraîner l’exécution de la mesure sollicitée ; charge MM. les membres du conseil, commissaires, de souscrire aux conditions qui pourront être imposés, et de consentir pour applanir [sic] les difficultés imprévues, tous les engagements qu’ils croiront convenables.“⁶⁶¹

Die Verlegung der Präfektur war dem Stadtrat zu wichtig, um sie sich wegen finanzieller Bedenken zu verbauen. Also einigte man sich im Gremium darauf, dass Saint-Étienne die Kosten für eine Verlegung in Gänze tragen würde. Nach dem enormen wirtschaftlichen Erfolg waren die Eliten nicht länger bereit, sich mit Lob abspesen zu lassen. Saint-Étienne sollte mehr sein als bloß eine große Stadt in einem Département der französischen Peripherie. Immerhin wurden hier die ersten französischen Eisenbahnen errichtet, dazu die erste dampfbetriebene, die mittlerweile in vollem Betrieb war.⁶⁶² Somit hatten die Bewohner Saint-Étiennes das erreicht, was sich die französische Regierung schon seit langem gewünscht hatte: ein technologisches Gleichziehen Frankreichs mit Großbritannien.⁶⁶³ Für das lang gehegte Ziel hatte der französische Staat in den vorigen Jahrzehnten gezielt die Ansiedlung britischer Technologien und Fachkräfte in die Wege geleitet.⁶⁶⁴ Mit den jüngsten Erfolgen war der Traum des Ingenieurs Gallois von einem französischen Newcastle Realität geworden.⁶⁶⁵ Für diesen Bedeutungszuwachs wünschten sich die Honoratioren der Stadt nun auch faktische Anerkennung durch die Erhebung ihrer Stadt zum *Chef-Lieu*. Daher wurde ihr Ton

⁶⁶⁰ Ebd., S. 123.

⁶⁶¹ Ebd.

⁶⁶² Cotte, Définition, S. 8, 21.

⁶⁶³ Magnusson, S. 94.

⁶⁶⁴ Rojas, L’industrie stéphanoise, S. 36, 40 f.

⁶⁶⁵ Cotte, Définition, S. 8.

gegenüber Montbrison aggressiver, während sie gleichzeitig versuchten, der Zentralregierung die Verlegung der Präfektur so schmackhaft wie möglich zu machen. Bei derart großzügigen Angeboten stellte sich allerdings die Frage, wie lange ihr Auftreten noch selbstbewusst wirken würde. Denn je inniger die Notabeln von Saint-Étienne ihren Wunsch nach der Präfektur kundmachten, desto deutlich wurde, wer im Streit mit der Zentralregierung am längeren Hebel saß.

V.2.2 Die Zentralregierung und die Peripherie

Der Mittelsmann für die Kommunikation zwischen französischer Regierung und Peripherie war nach wie vor der Präfekt. Von ihm erhielten die staatlichen Vertreter Informationen aus erster Hand zur Lage im Département Loire. Zwar konnten die Notabeln vor Ort Einfluss auf die Präfekten ausüben und ihre Karriere beeinflussen⁶⁶⁶, aber gerade bei Départements weit abseits der Hauptstadt konnte die Meinung eines Präfekten durchaus hilfreich für die Pariser Beamten sein, um sich einen ersten Eindruck von der Situation vor Ort zu machen.⁶⁶⁷ Angesichts der immer drängenderen Forderungen nach einer Verlegung der Präfektur war es wichtig zu wissen, wie die Zentralverwaltung mit Saint-Étienne und seinen Eliten umgehen sollte.

Offenbar hatten die Notabeln des *Bassin Stéphanois* Mitte der 1830er Jahre einen günstigen Zeitpunkt gewählt, um den Status des *Chef-Lieu* für Saint-Étienne zu fordern. Immerhin hatten schon die Eliten des Départements Rhône und der Industriemetropole Lyon festgestellt, welche Bedeutung der Eisenbahn als Transportmittel zukam.⁶⁶⁸ Wenn die Notabeln von Rhône den Nutzen des Schienennetzes anerkannten, dann konnte das für das Département Loire, wo das neue Verkehrsmittel seinen Ursprung hatte, nur einen Bedeutungszuwachs zur Folge haben, besonders für Saint-Étienne, den Ausgangspunkt der Verbindung. Dieser Umstand konnte nicht mehr ignoriert werden, wie der Präfekt Louis Sers 1835 in einem Brief an den Innenminister feststellte. In diesem Brief sprach er sich vehement gegen eine Versetzung in ein anderes Département aus. Aus seinen Formulierungen sprach dabei ein nicht zu verkennendes Maß an Bescheidenheit, um nicht zu sagen Selbstironie. Denn Sers war sich der überaus fragilen Position eines Präfekten sehr wohl bewusst, wie er erklärte: „Je suis loin d’ignorer que

⁶⁶⁶ Le Yoncourt, S. 32, 104.

⁶⁶⁷ Karila-Cohen, L’État des esprits, S. 13 f.

⁶⁶⁸ ADR, 1N/29 Sitzung vom 25.01.1833.

rien ne se remplace plus facilement qu'un préfet.⁶⁶⁹ Dennoch wehrte er sich vehement gegen eine Versetzung und in einem weiteren Brief unbekanntem Datums erklärte er dem Innenministerium auch deutlich warum:

„Le département de la Loire a beaucoup plus d'importance que son ancienne position ne lui en donnait. Le voisinage de Lyon, l'accroissement de Saint-Étienne, Roanne même doivent faire désirer que l'administration conserve une certaine stabilité : Je n'ai pas un embarras ici, je dois donc désirer y être maintenu.“⁶⁷⁰

Dem Verwaltungsbeamten war offensichtlich nicht entgangen, dass das Département Loire langsam an Bedeutung gewann, zumindest im Vergleich mit seiner früheren Position. Dabei erwähnte er die damalige Hauptstadt Montbrison mit keiner Silbe, dafür aber das wachsende Saint-Étienne sowie die direkte Nachbarschaft zu Lyon. Das Ziel, Saint-Étienne aus seiner geographischen Isolation zu befreien, war offenkundig gelungen.⁶⁷¹ Durch die direkte Verbindung mit der Eisenbahn konnte Lyon problemlos als Nachbarort qualifiziert werden: Mit der Nähe der „Zweiten Stadt des Reiches“ konnte sich ein Präfekt immer noch brüsten. Es war klar, dass Sers weiter in einem Département arbeiten wollte, das sich gerade im Aufstieg befand. Eine Ausnahme hätte er laut eigener Aussage nur für das Département Charente-Maritime mit seiner Hauptstadt La Rochelle gemacht⁶⁷², das sich deutlich näher an seiner Heimat im Département Gironde befand.⁶⁷³

Allerdings hatte nicht jeder Präfekt ein durchweg positives Bild von Saint-Étienne, genau genommen war das von Sers zunächst relativ wertungsfrei, er führte nur das Wachstum der Stadt an.⁶⁷⁴ Einer seiner Nachfolger, Claude de Barthélemy, zeigte sich gereizt von Saint-Étienne und den Eliten, die die Stadt führten. Als er von seiner Versetzung ins Département Loire erfuhr, zeigte er zunächst keine Begeisterung.

„Cependant vous le sentez vous-même, Monsieur le Ministre, ma nomination dans la Loire va m'éloigner de ma famille, de mon pays, de mes intérêts ; elle me jette loin de la partie du royaume que j'avais en l'honneur de vous indiquer, lorsque vous avez bien voulu me demander celle où je désirais être placé ; enfin elle me met dans un poste difficile et dans une résidence qui n'offre aucune ressource. C'est une mission que vous me donnez, Monsieur le Ministre, mission aussi pénible

⁶⁶⁹ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/173/15 Préfets, Sous-préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de préfecture. SERS – SERV. M. Sers, Préfet de la Loire. Brief des Präfekten an den Innenminister vom 08.11.1835.

⁶⁷⁰ Ebd., Brief unbekanntem Datums an den Innenminister.

⁶⁷¹ Cotte, Les débuts, S. 218.

⁶⁷² ANF, F/1bl/173/15, Brief unbekanntem Datums.

⁶⁷³ Siehe Anhang, Präfekten Loire.

⁶⁷⁴ ANF, F/1bl/173/15, Brief unbekanntem Datums.

qu'honorable et à laquelle je dévouerai, persuadé que vous conserverez vos excellentes dispositions pour moi.⁶⁷⁵

Im Gegensatz zu Sers hatte Barthélemy vor Absenden des Briefes noch keine Erfahrung als Präfekt im Département Loire gesammelt und offenkundig Bedenken bezüglich seiner neuen Stelle. Er präziserte in diesem Brief noch nicht, warum er das Département Loire als einen derart „schwierigen Posten“ betrachtete. Zudem war es unklar, ob er mit der „Residenz ohne Ressourcen“ das Département als Ganzes oder nur die Hauptstadt Montbrison meinte. Möglicherweise war Barthélemy als Adliger auch wenig begeistert, in ein Département zu kommen, in dem der steigende Wohlstand vor allem aus der Industrie kam. Traditionellere Eliten begegneten industriellen Emporkömmlingen zumeist mit Misstrauen.⁶⁷⁶ Der weitere Briefwechsel Barthélemys mit dem Innenminister unterstützte diese Theorie, denn nach seiner Ankunft ließ sich der neue Präfekt vernehmlich über die vermeintliche Krämeratur der *Stéphanois* aus.

„Peu de jours après les opérations du conseil général furent terminés, je me rendis à Saint-Étienne dont l'immense intérêt industriel, la nombreuse population et le conseil municipal divisé par des questions de personnes et des questions de finance, imposent au préfet une tâche compliqué et si difficile.

Comme je n'ai pas l'amour-propre de croire que je parviendrais à triompher des difficultés inextricables qui ont résisté aux efforts de mes plus habiles prédécesseurs, je dois déclarer à Votre Excellence, et je le fais sans crainte d'être démenti par aucun de nos députés, par aucun homme éclairé et connaissant le pays, qu'en prenant possession de cette préfecture, j'ai trouvé à Saint-Étienne les embarras que MM. Sers, Jayr et Faye y ont laissés, aussi grands, aussi entiers qu'ils étaient sous leur administration.

Le Conseil Municipal de cette ville, où prennent naissance toutes les difficultés réunis qui peuvent embarrasser la marche de l'administration supérieure, est tellement désuni, d'un autre côté cette ville, qui n'est qu'un immense atelier, présente si peu d'éléments susceptibles d'améliorer sa représentation municipale qu'il faudrait être aveuglé par un orgueil excessif pour se flatter d'arriver à une situation meilleure que celle qui m'a été laissée.⁶⁷⁷

Allein schon der Umfang des Briefes gab Aufschluss darüber, welche Bedeutung sowohl das Innenministerium als auch der Präfekt der Stadt Saint-Étienne mittlerweile zumaßen. Nur einen Monat nachdem Barthélemy von seiner neuen Stelle erfahren

⁶⁷⁵ Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/156/7 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. M. Barthélemy, H.C. Brief des Präfekten an den Innenminister vom 13.08.1839.

⁶⁷⁶ Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 475.; Goujon, S. 78-80.

⁶⁷⁷ ANF, F/1bl/156/7, Brief des Präfekten an den Innenminister vom 14.09.1839.

hatte,⁶⁷⁸ lieferte er bereits einen derart umfangreichen Bericht über die Lage in Saint-Étienne. Der Stadt war es offenbar gelungen, die Aufmerksamkeit des Innenministeriums zu erlangen. In Barthélemys genauen Schilderungen spiegeln sich viele seiner eigenen Vorurteile wider. In seiner Feststellung, Saint-Étienne sei lediglich eine einzige riesige Werkstatt, schwang eine gewisse Geringschätzung mit, aus der vermutlich adlige Herablassung gegenüber dem produzierenden Gewerbe sprach.⁶⁷⁹

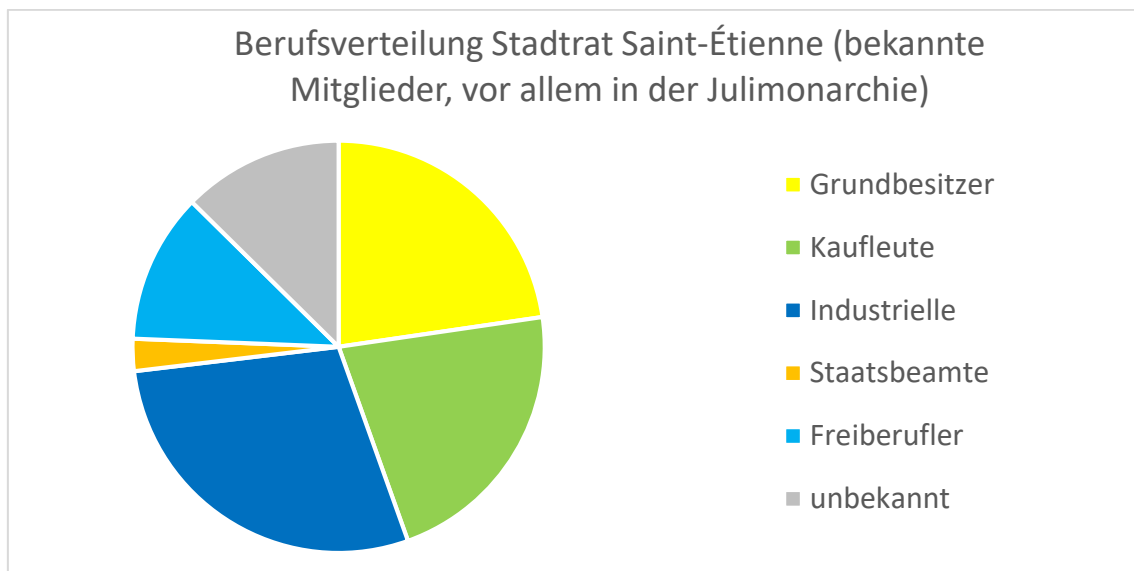


Abb. 6: Berufsverteilung im Stadtrat von Saint-Étienne nach bekannten Mitgliedern

Laut Tudesq war Saint-Étienne noch immer vor allem von Fabrikbesitzern dominiert,⁶⁸⁰ weitere Studien verweisen auf die Waffenmanufaktur und die Seidenweberei als Haupteinnahmequellen.⁶⁸¹ Obiges Diagramm zu den bekannten Stadtratsmitgliedern zwischen 1815 und 1848 bestätigt diese Schlussfolgerung, Industrielle stellten mit fast 30 Prozent der Mitglieder die größte Einzelgruppe. Es muss allerdings angemerkt werden, dass die meisten verfügbaren Quellen zum Stadtrat aus der Julimonarchie stammen, womit sich das Diagramm vor allem auf diese Zeit bezieht. Aufgrund der generell lückenhaften Quellenlage in Saint-Étienne kann das Diagramm zwar als Hinweis auf die Prägung der Stadt durch Industrielle gesehen werden, aber für eine endgültige Schlussfolgerung wären mehr und aussagekräftigere Quellen erforderlich.⁶⁸² In den

⁶⁷⁸ Ebd., Brief vom 13.08.1839.

⁶⁷⁹ Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 475.; Goujon, S. 78-80.

⁶⁸⁰ Tudesq, *Les Grands Notables*, S. 291.

⁶⁸¹ Viret, S. 181.; Merley, *Évolution économique et sociale*, S. 156.; Aminzade, *Patterns of Industrial Protest*, S. 439.

⁶⁸² Hauptquellen für die Listen zu den Stadträten sind Archives départementales de la Loire, 3M 90 (Stadtratswahlen 1834), 3M 110 (Stadtratswahlen 1840/43), 3M 117 (Stadtratswahlen 1843/46), sowie Duplessy, Joseph, *Essai statistique sur le département de la Loire*. Montbrison 1818. Die obige Auswertung

Augen des adligen Barthélemy war eine solche Stadt womöglich einfach nicht prestigeträchtig genug, um als *Chef-Lieu* infrage zu kommen. Fabriken galten als die Einnahmequelle von Emporkömmlingen.⁶⁸³ Allerdings konnte Barthélemy der Situation in Saint-Étienne auch etwas Positives abgewinnen.

„J’ai remarqué avec plaisir qu’on y est trop occupé d’affaires industrielles ou commerciales pour que les passions politiques trouveront beaucoup d’aliment. Là, comme dans tout le département, l’opinion publique est sage et conservatrice.“⁶⁸⁴

Es hatte kaum bis zur Mitte der 1830er Jahre gedauert, bis die liberalen Prinzipien der Julimonarchie zu erodieren begannen. Seine Eliten waren zunehmend am Erhalt der öffentlichen Ordnung interessiert und weniger an politischen Umbrüchen.⁶⁸⁵ Barthélemys Sicht auf das Département Loire stand offenbar ganz im Zeichen dieser zunehmend konservativen Tendenz: Solange die Stéphanois sich mehr um ihre Geschäfte als um Politik kümmerten, stellten sie keine Bedrohung für die öffentliche Ordnung dar. Möglicherweise war der Wille nach einer Verlegung der Präfektur auch als politisches Aufbegehren wahrgenommen worden, weshalb es Barthélemy wichtig war, dem eine Absage zu erteilen. Da er im Rest seines Briefes recht offen über seine Sorgen bezüglich Saint-Étienne spricht, kann man seiner Aussage über die politische Haltung im Stadtrat vermutlich trauen.

Barthélemys ausführlicher Bericht zur Situation in Saint-Étienne diente vermutlich dazu, mögliche Sorgen über politische Instabilität in Saint-Étienne zur zerstreuen. Schließlich war eine seiner Hauptsorgen die Zerstrittenheit des Stadtrates über Personal und Finanzen. Jedoch versprach er dem Innenministerium, die Krisensituation in Saint-Étienne so gut wie möglich in den Griff zu bekommen, auch wenn er bezüglich der Ergebnisse keinen Optimismus an den Tag legte. Er bat das Innenministerium um die nötige Zeit, um die Situation in Saint-Étienne ausreichend unter die Lupe zu nehmen.⁶⁸⁶ Dazu versprach er, Saint-Étienne die nötige Aufmerksamkeit zu schenken, „où je me propose d’aller aussi souvent que je le croirais utile“⁶⁸⁷. Die hohe Aufmerksamkeit, die

ist daher vor allem für die Julimonarchie aussagekräftig, für die Zweite Restauration fehlen viele Informationen.

⁶⁸³ Tudesq, *Les Grands Notables*, S.475; Goujon, S. 78-80.

⁶⁸⁴ ANF, F/1bl/156/7, Brief vom 14.09.1839.

⁶⁸⁵ Karila-Cohen, Pierre, Charles de Rémusat et l’impossible refondation du régime de Juillet, in: *Revue d’histoire moderne et contemporaine* 44-3 (1997), S. 404-423, hier: S. 404, 419.

⁶⁸⁶ ANF, F/1bl/156/7, Brief vom 14.09.1839.

⁶⁸⁷ Ebd.

Saint-Étienne im Vergleich zu Montbrison zukam, war auffällig. Frankreichs Zentralregierung lag daran, die aufstrebende Industriestadt im Auge zu behalten. Nach etwa einem Jahr hatten Barthélemys Bemühungen offenbar Früchte getragen. Zumindest stellte ihm der Generalrat des Départements Loire ein positives Zeugnis aus.

„Le Conseil Général en terminant sa session, sent le besoin d’exprimer à M. le Préfet, la reconnaissance qu’il éprouve du zèle qu’il apporte à l’administration de ce département; déjà par ses soins, la ville de Saint-Étienne privée depuis longtemps de son administration municipale, a reçu des magistrats éclairés, dévoués à ses vrais intérêts, et qui par la sagesse de leur délibération maintiendront l’ordre dans la cité, et aideront avec intelligence aux développements et aux progrès toujours croissant de son industrie.“⁶⁸⁸

Leider macht es die problematische Quellenlage zu Saint-Étienne unmöglich zu sagen, ob in jener Zeit größere Veränderungen im Stadtrat stattgefunden haben. Genaue Listen für die Stadträte lagen in den Archiven nicht vor und somit war eine detailliertere Recherche nicht möglich. Daher lässt sich nur schwer sagen, ob es um 1840 zu einschneidenden Veränderungen in der Personalstruktur des Stadtrates von Saint-Étienne gekommen war. Das Amt des Bürgermeisters ging in jener Zeit vom Angestellten Joseph Vignat-Chovet (in manchen Quellen Vigniat-Chovet) auf Jean-Aimé Jovin-Deshayes über.⁶⁸⁹

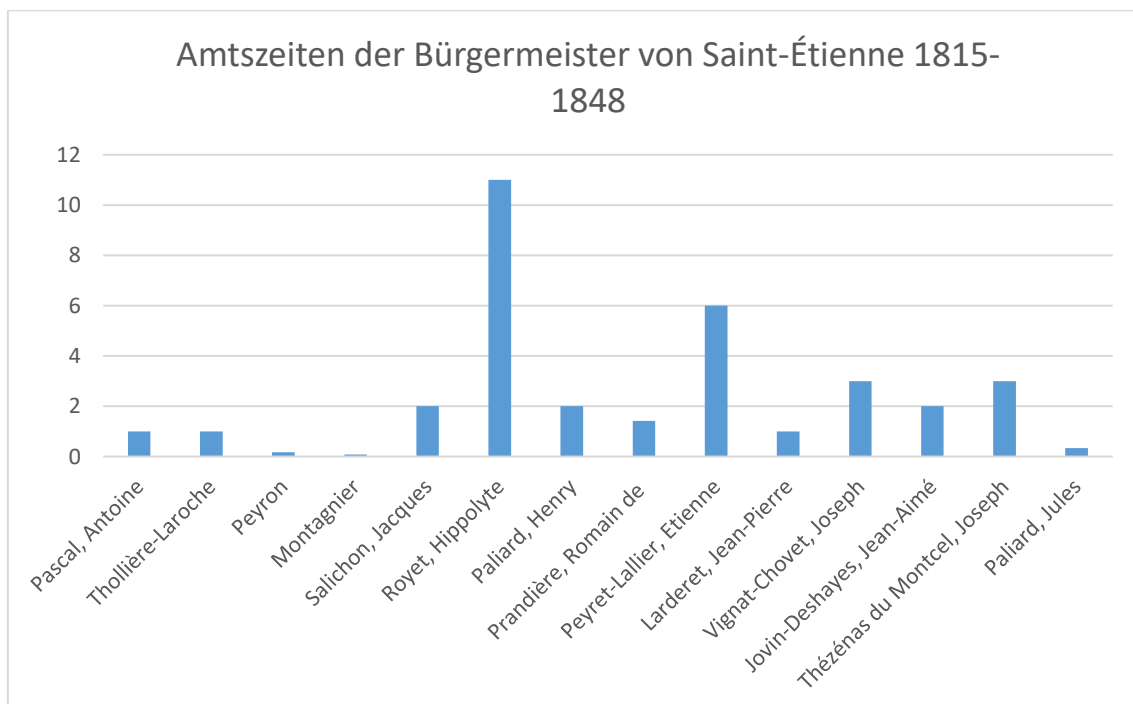


Abb. 7: Amtszeiten der Bürgermeister von Saint-Étienne zwischen 1815 und 1848

⁶⁸⁸ Ebd., Auszug aus den Überlegungen des Conseil Général de la Loire vom 30.08.1840.

⁶⁸⁹ Siehe Anhang, Bürgermeister Saint-Étienne.

Beide hatten eine vergleichsweise kurze Amtszeit als Bürgermeister von Saint-Étienne innegehabt. Besonderheiten in ihrem Lebenslauf lassen sich aber für keinen der beiden Amtsinhaber feststellen. Vignat-Chovet war Bandfabrikant, während Jovin-Deshayes Grundbesitzer und Waffenfabrikant war,⁶⁹⁰ beides Branchen, die in Saint-Étienne Tradition hatten.⁶⁹¹ Ohne weitere Informationen zu ihrem Lebenslauf lassen sich daher keine Schlussfolgerungen zum Wechsel im Bürgermeisteramt machen und ob die Tätigkeiten des Präfekten Barthélemy damit im Zusammenhang standen.

An den Tätigkeiten des Stadtrates von Saint-Étienne änderte sich indes nichts. Seine Vertreter zeigten weiter eine enorme Beharrlichkeit, indem sie immer wieder die hervorragende Eignung Saint-Étienes als neue Départements-Hauptstadt betonten. Die Argumente blieben dabei größtenteils die gleichen wie bisher, Saint-Étienne sei geeigneter als Montbrison, weil es für die meisten Einwohner des Départements zentraler sei, und gerade aufgrund der Nähe zu Lyon müsse die Sicherheit in der Stadt gewährleistet werden.⁶⁹² Aus den Überlegungen des Stadtrates ging vor allem hervor, dass man sich über die gestiegene Aufmerksamkeit durch französische Regierungskreise freute.

„Messieurs, depuis dix ans la ville de Saint-Étienne demande à devenir le siège de l'administration départementale. Ce vœu qui est l'expression d'un besoin qui devient tous les jours plus impérieux paraît avoir enfin fixé sérieusement l'attention de l'autorité supérieure et l'on pense généralement que le transfert sera proposé aux chambres pendant la prochaine session législative.“⁶⁹³

Die vorliegende Passage zeugte von der Hartnäckigkeit, die die Notabeln der Stadt Saint-Étienne an den Tag gelegt hatten. Allerdings sprach daraus auch, wie lange sie in ihrem Bestreben bereits hingehalten worden waren. Sicher lag Saint-Étienne an der Peripherie, weshalb der Stadt nicht direkt die ungeteilte Aufmerksamkeit der Regierung zukommen konnte. Zudem mussten die Abgeordneten und das Innenministerium zunächst feststellen, ob die wirtschaftlichen Reformen der Stadt auf Dauer auch die gewünschten Ergebnisse erzielten. Gerade in der frühen Industrialisierung war es wichtig, den langfristigen Erfolg von Projekten im Auge zu haben.⁶⁹⁴ Dennoch sprach aus der Passage

⁶⁹⁰ Ebd.; Siehe auch Anhang, Bürgermeister Saint-Étienne.

⁶⁹¹ Viret, S. 181.; Merley, *Évolution économique et sociale*, S. 156.; Aminzade, *Patterns of Industrial Protest*, S. 439.

⁶⁹² Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 26 Procès-verbaux du Conseil Municipal 11 août 1837 – 7 Mai 1841, Sitzung vom 14.08.1840, Feuilles 126-128, hier: F. 127.

⁶⁹³ Ebd.

⁶⁹⁴ Smith, S. 179; Horn, S. 241 f., 245, 247.

auch eine gewisse Ermüdung, nachdem die städtischen Eliten nun schon so lange für die Verlegung der Präfektur nach Saint-Étienne geworben hatten. Und es war nicht so, als wäre Saint-Étienne für den französischen Zentralstaat ein unbeschriebenes Blatt gewesen. Die französische Regierung hatte den Ausbau der Kohleförderung und die Reformen in der Stahlherstellung gezielt gefördert⁶⁹⁵, das *Corps des Ponts-et-Chaussées* und das Innenministerium hatten den Bau der dampfbetriebenen Eisenbahn durch die Séguins streng überwacht.⁶⁹⁶ Insofern stellte sich die Frage, ob sich die französische Zentralverwaltung mit ihrer Entscheidung Zeit ließ, um ihre Autorität über die Regionen an der Peripherie Frankreichs zu unterstreichen. Der Stadtrat Saint-Étiennes versuchte indes weiter, die Hindernisse für die Verlegung aus dem Weg zu räumen. Dem Präfekten boten sie eine komplett möblierte Unterkunft im Rathaus von Saint-Étienne an und kündigten zudem an, auf eigene Kosten die Errichtung eines *Hôtel de Préfecture* einzuleiten.⁶⁹⁷ Die städtischen Eliten waren zunehmend in die Rolle eines Bittstellers geraten. Sie boten der Zentralregierung immer weitere Erleichterungen für die Verlegung der Präfektur an, ohne ihr Ziel zu erreichen. Auch sechs Jahre später debattierte der Stadtrat immer noch über einen erneuten Antrag, aus Saint-Étienne die neue Hauptstadt des Départements zu machen⁶⁹⁸, Frankreichs Regierung hatte den Bitten der Notabeln immer noch nicht nachgegeben. Es dauerte noch bis 1855, bis Saint-Étienne endlich der neue *Chef-Lieu* des Départements Loire wurde.⁶⁹⁹

V.2.3 Zwischenfazit

Der Fall von Saint-Étienne wirkte somit zunächst wie das Bild einer selbstbewussten städtischen Verwaltung, die in der Julirevolution die Gunst der Stunde nutzte, um ihre politischen Visionen in die Tat umzusetzen. Die Mitglieder des Stadtrats hatten sich aktiv darum bemüht, aus Saint-Étienne die neue Hauptstadt des Départements Loire zu machen.⁷⁰⁰ Dazu hatten sie die Vorzüge gegenüber Montbrison und die Sicherheitslage in der Stadt angeführt⁷⁰¹, aber trotz ihrer Mühen ging die Zentralverwaltung nicht direkt auf die Forderungen der Stadträte ein. Selbst die wiederholte Betonung, man würde für

⁶⁹⁵ Rojas, *L'industrie stéphanoise*, S. 36, 41, 43, 46 f.

⁶⁹⁶ Statuts de la Société du chemin de fer, *Cahier des Charges*, S. 1-6.

⁶⁹⁷ AMSE, 1 D 26, Sitzung vom 14.08.1840, F. 127.

⁶⁹⁸ Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 28 Procès-verbaux du Conseil Municipal de Saint-Étienne 24 Octobre 1844 – 7 février 1849, Sitzung vom 02.04.1846, Feuilles 126-128, hier: F. 72.

⁶⁹⁹ Merley, *La vie politique et culturelle*, S. 187.

⁷⁰⁰ Ebd., S. 186.

⁷⁰¹ AMSE, 1 D 24, Séance du 17 janvier 1832, F. 78; AMSE, 1 D 25, Sitzung vom 06.03.1834, S. 122 f.

die Kosten aufkommen, konnte Frankreichs Regierung nicht zum Einlenken bringen.⁷⁰² Kommentare von Präfekten wie Barthélemy gaben Aufschluss darüber, warum dies so war. Frankreichs Regierung interessierte sich vor allem für den innenpolitischen Frieden im Département. Gerade im Verlauf der Julimonarchie sehnten sie sich nach Stabilität und wollten vor allem sicherstellen, dass die Bewohner Saint-Étiennes das bestehende Regime nicht infrage stellten.⁷⁰³ Saint-Étienne hatte durchaus die Aufmerksamkeit der Zentralregierung erregt, sonst hätten sich die Präfekten von Loire nicht derart intensiv mit der Stadt auseinandersetzen müssen.⁷⁰⁴ Der Umstand war auch nicht weiter verwunderlich, schließlich war Saint-Étienne schon seit dem Ende der napoleonischen Kriege Schauplatz der französischen Industrialisierungsprojekte. Hier sollten neue Fabriken und Infrastruktur geschaffen werden, die Frankreich mit Großbritannien gleichauf ziehen lassen sollten.⁷⁰⁵ In der Julimonarchie zeigten sich die Früchte dieser Arbeit: Die *École des Mineurs* gewann immer mehr an Ansehen,⁷⁰⁶ neue Stahlwerke mit moderneren Techniken prägten nun das Stadtbild⁷⁰⁷, und die dampfbetriebene Eisenbahn hatte sich im Verlauf der 1830er Jahre als Transportmittel bewährt.⁷⁰⁸ Somit erhofften sich die Honoratioren Saint-Étiennes offenkundig eine Belohnung für den gelungenen wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt. Doch während die Eliten 1840 seit gut einem Jahrzehnt die Verlegung der Präfektur beantragten,⁷⁰⁹ war man in Paris mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur beschäftigt. 1842 entwarf die Pariser Zentralverwaltung den Legrand-Stern: ein neues Eisenbahnnetz durch Frankreich, dessen Zentrum in Paris lag.⁷¹⁰ Das Unternehmen der Séguins war letztlich ein Probelauf gewesen, um das Prinzip des Eisenbahnausbaus durch Konzessionen vorzubereiten.⁷¹¹ Und der Verlauf der Strecken über Paris würde sicherstellen, dass die Entscheidungsgewalt dafür bei der Regierung lag und nicht bei den Regionen. Saint-

⁷⁰² AMSE, 1 D 25, Sitzung vom 06.03.1834, S.123; AMSE, 1 D 26, Sitzung vom 14.08.1840, F. 127.

⁷⁰³ ANF, F/1bl/156/7, Brief vom 14.09.1839; Karila-Cohen, Charles de Remusat, hier: S. 404, 419.

⁷⁰⁴ ANF, F/1bl/156/7, Brief vom 14.09.1839; ANF, F/1bl/173/15 Préfets, Brief unbekanntes Datums an den Innenminister.

⁷⁰⁵ Rojas, *L'industrie stéphanoise*, S. 36, 41, 43, 46f.; Statuts des la Société du chemin de fer, *Cahier des Charges*, S.1-6; Magnusson, S. 94.

⁷⁰⁶ Baché, S. 22, 72, 88f.

⁷⁰⁷ Merley, *L'évolution économique et sociale*, S. 157; Rojas, S. 34-38; Horn, S. 247; Smith, S. 188.

⁷⁰⁸ Cotte, *Définition*, S. 21, 26; Smith, S. 179; ADR 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁷⁰⁹ AMSE, 1 D 26, Sitzung vom 14.08.1840, F. 127.

⁷¹⁰ Mitchell, S. 6 f.

⁷¹¹ Ebd., S. 8; Statuts des la Société du chemin de fer, *Cahier des Charges*, S. 1-6.

Étienne wurde zwar letztlich der neue *Chef-Lieu* des Départements Loire, aber erst im Jahr 1855, 25 Jahre nachdem sie den ersten Antrag gestellt hatten.⁷¹² In diesem Vierteljahrhundert war Frankreich erst wieder zu einer Republik und dann erneut zu einem Kaiserreich geworden. Das Ergebnis des Tauziehens bewies, wie die Machtverhältnisse in Frankreich mittlerweile aufgestellt waren. Die gewichtigsten politischen Entscheidungen unterlagen fest der Entscheidungsmacht von Paris.

V.3 Industrielle Strahlkraft: Infrastrukturelle Reformen in Mâcon

V.3.1 Mâcon und die Ansiedlung neuer Wirtschaftszweige

Angesichts der baldigen Erfolge, die die Eisenbahn auf wirtschaftlicher und infrastruktureller Ebene erzielen konnte⁷¹³, war es nur eine Frage der Zeit, bis benachbarte Départements auf die Entwicklungen in Lyon und Saint-Étienne aufmerksam werden würden. Immerhin gab es dort genauso den Bedarf, Probleme im Bereich der Infrastruktur zu lösen, auch und gerade in Regionen, die nicht derart industrialisiert waren wie Saint-Étienne oder Lyon.⁷¹⁴ In der Weinstadt Mâcon nördlich von Lyon wünschten sich die Eliten ebenfalls günstigere Transportmittel, und größere Fabriken konnte die Stadt lange nicht aufweisen.⁷¹⁵ Mâcon stellte somit ein ideales Fallbeispiel dar, um zu erörtern, welche Strahlkraft der infrastrukturelle Wandel in den Départements Rhône und Loire hatte. Die Notabeln Mâcons pflegten schon seit einiger Zeit wirtschaftliche Beziehungen nach Lyon⁷¹⁶, daher dürften sie die Vollendung der Eisenbahnlinie in Perrache mit Interesse verfolgt haben. Und der ein oder andere sah vielleicht die Zeit gekommen, auch in Mâcon neue Wirtschaftszweige anzusiedeln.

Einige Notabeln von Mâcon fürchteten vermutlich langfristig um ihre Einnahmen, denn die wirtschaftlichen Entwicklungen Frankreichs hatten sich gegen sie gewandt. Für die Stadt am Südrand der Bourgogne war der Weinhandel nach wie vor der wichtigste Wirtschaftsfaktor, die meisten der wahlberechtigten Einwohner besaßen ein Weingut.⁷¹⁷ Die rigide französische Zollpolitik nach dem Ende der napoleonischen Kriege mochte der Metallindustrie geholfen haben⁷¹⁸, für den Weinhandel jedoch stellte sie

⁷¹² Merley, *La vie politique et culturelle*, S. 186 f.

⁷¹³ Cotte, *Définition*, S. 21, 26; Smith, S.179; ADR 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁷¹⁴ Baché, S. 22, 72, 88 f., Merley, *L'évolution économique et sociale*, S. 157; Rojas, S. 34-38; Horn, S. 247; Smith, S. 188, Cotte, *Définition*, S. 21, 26; Leon, S. 12-14, 17 f., 22.

⁷¹⁵ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162 f.

⁷¹⁶ Lévêque, *La Bourgogne*, S. 132 f.

⁷¹⁷ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 156.

⁷¹⁸ Horn, *The Path Not Taken*, S. 241, 245.

eine Katastrophe dar. Als Antwort auf die hohen französischen Importzölle reagierten andere Länder mit Vergeltungsmaßnahmen und erhoben ihrerseits Steuern auf die Einfuhr französischer Waren, darunter auch Weine.⁷¹⁹ Das Weingeschäft geriet dadurch in die Krise, und somit konnte selbst der Besitz eines Weinguts nicht garantieren, dass Einwohner des *Mâconnais* den nötigen Mindestzensus aufbringen konnten, um in die Wahllisten aufgenommen zu werden.⁷²⁰ In dieser Atmosphäre wuchs das Missfallen gegenüber dem anhaltenden Protektionismus durch den französischen Staat.⁷²¹ Und während die Honoratioren Saint-Étiennes den Status einer Départementshauptstadt anstrebten, sahen sich die Eliten in Mâcon nach neuen Methoden um, die Wirtschaft ihrer Stadt wieder anzukurbeln.

Kurz nach Beginn der Julimonarchie begann der Stadtrat, sich beim Präfekten für die Einführung einer eigenen Handelskammer für Mâcon stark zu machen. Bei der Argumentation dafür hatten die Räte vor allem das Interesse örtlicher Grundbesitzer vor Augen, denen schlechte Ernten zu schaffen machten.

„Considérant qu’un établissement de ce genre ne peut être que favorable à notre ville [...] 2° en ce qu’il procurera aux propriétaires, qui faute de récolte, ou à défaut de vente de celle qu’ils possèdent, se trouvent avoir quelques besoins, qu’ils ne peuvent jusqu’ici satisfaire, qu’en se livrant à la merci d’agiateurs qui souvent les ruinent ; l’avantage de trouver des fonds à un taux légal qui, par sa modération ne saurait parler aucune atteinte à la fortune des entrepreneurs.“⁷²²

Offensichtlich bereiteten Spekulanten im Jahr 1831 bereits erhebliche Probleme beim Verkauf von Erzeugnissen des eigenen Anbaus. Angesichts der schlechten Weinernten in den späten 1820er Jahren war dieses Thema von besonderer Brisanz⁷²³, immerhin handelte es sich beim Weinhandel um eine der Haupteinnahmequellen der Stadt. Da diese ohnehin schon mit Problemen zu kämpfen hatte, konnte man sich zusätzliche Verluste durch Spekulationsgeschäfte nicht leisten. Die Bemühungen des Stadtrates blieben indes aber vergebens. Die Errichtung einer eigenen Handelskammer erreichten die *Mâconnais* erst im Jahr 1871 nach der Gründung der Dritten Republik.⁷²⁴

⁷¹⁹ Ebd., S. 241.

⁷²⁰ Lévêque, *La Bourgogne*, S. 126 f.

⁷²¹ Ebd., S. 131.

⁷²² Archives Municipales de Mâcon, 1D1/26 Délibérations du Conseil Municipal 1831-1836. Sitzung vom 19.08.1831.

⁷²³ Lévêque, *Au Temps de Lamartine*, S. 186.

⁷²⁴ Métrot, Franck / Prost, Pierre, *Mâcon en 100 dates*. Monts 2013, S. 80.

Auch bei den Präfekten schnitt das agrarisch geprägte Département Saône-et-Loire in den 1830er Jahren eher schlecht ab. Vor seiner Tätigkeit in Loire war Claude-Hyacinthe-Félix de Barthélemy als Präfekt in Saône-et-Loire tätig gewesen, zwischen 1834 und 1838.⁷²⁵ Ähnlich wie später beim Département Loire zeigte sich Barthélemy auch mit seiner Stelle in Saône-et-Loire nicht zufrieden. Verglichen mit seiner vorigen Präfektur in Maine-et-Loire hielt er seine neue Stelle für minderwertig, und beantragte, in die Nähe des Départements Marne versetzt zu werden.⁷²⁶ In einem vorigen Brief hatte er bereits die Probleme erläutert, mit denen das Département Saône-et-Loire zu kämpfen habe. Angesichts der Größe des Départements hatte er beklagt, Saône-et-Loire benötige mehr Bezüge.⁷²⁷ Ansonsten wurde er wenig konkret, wenn es darum ging zu erklären, was ihm an seiner Stelle in Mâcon derart missfiel. Vermutlich waren es die Abgelegenheit und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die die Stelle für Barthélemy unattraktiv machten. Das Département war geographisch weit von den Posten entfernt, an denen er interessiert war. Die Schwierigkeiten im Weingeschäft waren ebenfalls keine gute Werbung.

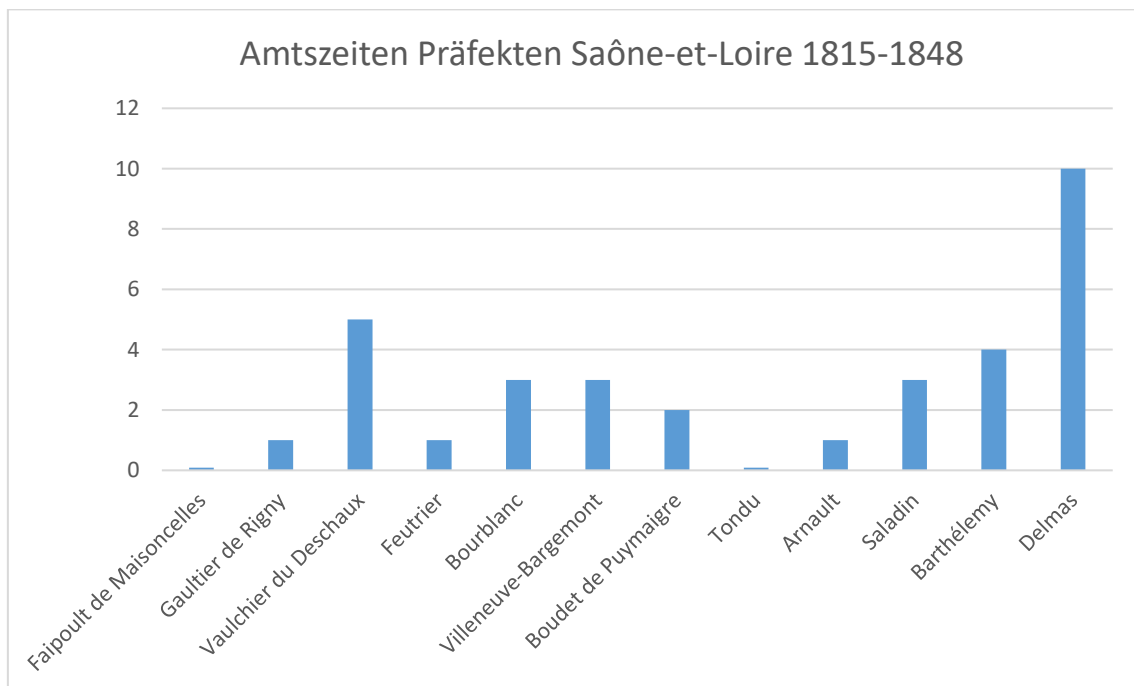


Abb. 8: Amtszeiten der Präfekten von Saône-et-Loire zwischen 1815 und 1848

⁷²⁵ Siehe Anhang, Präfekten Saône-et-Loire; Anhang, Präfekten Loire.

⁷²⁶ ANF, F/1bl/156/7, Brief des Präfekten an den Innenminister vom 01.07.1835.

⁷²⁷ Ebd., Brief des Präfekten an den Innenminister vom 09.02.1834.

Auch einer seiner Nachfolger, Jean-Justin Delmas, hatte Bedenken, die Präfektur von Saône-et-Loire zu übernehmen. Aus seinen Berichten sprach aber weniger Überheblichkeit, sondern vielmehr ernsthafte Sorge um die Lage im Département. Als er im November 1838 von seiner Versetzung nach Mâcon erfuhr, zeigte er sich von dem plötzlichen Maß an Verantwortung überwältigt und bekundete: „Je mesure avec quelque crainte, l'étendu des devoirs qui m'imposent mes nouvelles fonctions“⁷²⁸. Natürlich konnte es sich hier auch um reine Floskeln handeln, denn Delmas trat zum ersten Mal ein Amt als Präfekt an. Zuvor hatte er als Sous-Präfekt im Département Sarthe gearbeitet.⁷²⁹ Als der dortige Präfekt André Faye über die Versetzung seines Sous-Präfekten informiert wurde, bemerkte er jedoch die „Schwierigkeiten“, die die Verwaltung von Saône-et-Loire mit sich bringen würde, ohne näher zu erläutern, was er damit meinte.⁷³⁰ Dies wies darauf hin, dass Saône-et-Loire zu diesem Zeitpunkt nicht den besten Ruf genoss. Dies konnte sowohl an der Abgeschlossenheit als auch an den wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Départements liegen.

Dankenswerterweise zeichnete sich Delmas als gewissenhafter Präfekt aus und schrieb dem Innenministerium einen umfassenden Bericht, in dem er die politische und wirtschaftliche Lage in dem ihm anvertrauten Département Saône-et-Loire im Detail schilderte. Nachdem er sich ausreichend Zeit genommen hatte, um sich einen Überblick über die Lage seiner Präfektur zu verschaffen, sandte er dem Innenminister im März 1840 eine umfangreiche Analyse dessen, was die Bewohner und die Eliten von Saône-et-Loire in jenem Jahr umtrieb. Darin erläuterte er die Eigenheiten und Probleme des Départements im Detail. Aus seinen Berichten ging dabei eindeutig hervor, dass die Krise im Weingeschäft und die wenig entwickelte Industrie das Département Saône-et-Loire vor maßgebliche Herausforderungen stellten.⁷³¹

Dem Bereich Landwirtschaft widmete Delmas einen längeren Paragraphen in seinem Bericht. Darin erwähnte er die Schifffahrt auf der Saône, von der das Département profitierte. „Tout le riche bassin de la Saône est maintenant la banlieue de Lyon, et quelques heures suffisent pour transporter à peu de frais, hommes et denrées, de

⁷²⁸ ANF, F/1bl/158/12, Brief von Delmas, damals Sous-Präfekt von Mamers, an den Innenminister vom 02.11.1838.

⁷²⁹ Siehe Anhang, Präfekten Saône-et-Loire.

⁷³⁰ ANF, F/1bl/158/12, Brief von André Faye, Präfekt von Sarthe, an den Innenminister vom 23.10.1838.

⁷³¹ Ebd., Kopie eines vertraulichen Berichts des Präfekten von Saône-et-Loire an den Innenminister vom 11.03.1840.

Chalon à Lyon qui en est à plus de douze myriamètres.“⁷³² Geschäftsbeziehungen nach Lyon waren für die Honoratioren des Départements von entscheidender Bedeutung.⁷³³ Gleichzeitig zeigte diese Verbindung, dass sich das Département eher durch seine Nähe zu wirtschaftsstärkeren Regionen auszeichnete. Wenn es eine Auszeichnung war, der „Vorort“ einer größeren Stadt zu sein, bedeutete das gleichzeitig, dass der Präfekt dem Département Saône-et-Loire selbst keine große wirtschaftliche und politische Rolle zuwies. Unter solchen Umständen war eine gute Verkehrsinfrastruktur von besonderer Wichtigkeit: Es musste eine Verbindung zu angrenzenden Zentren bestehen, damit das Département sich selbst wirtschaftlich behaupten konnte. Gerade weil Delmas die Probleme der örtlichen Landwirtschaft besonders in den Vordergrund stellte.

„Le département de Saône-et-Loire est peu commerçant et l'esprit de négoce de ses habitants ne s'étend guère au-delà de la vente des produits de leur sol. La principale branche de ce commerce, celle des vins est dans une situation peu prospère. Les vins du Mâconnais et de la côte chalonnaise sont peu demandés cette année, on les place difficilement et à bas prix. Cela tient à des causes générales, à l'espèce de crise commerciale dont les fâcheux effets réagissent sur toutes les branches du commerce, et par suite sur la production.“⁷³⁴

Die Krise im Winzergeschäft war im Jahr 1840 offenbar noch längst nicht überwunden. Schlechte Ernten und hohe Steuern hatten es schon lange schwer gemacht, einen Absatz für den französischen Wein zu finden⁷³⁵, die ausländischen Importzölle taten ihr Übriges, um Mâcon und Saône-et-Loire in die Krise zu stürzen.⁷³⁶ Delmas bekundete selbst, dass der Wein als wichtigste Handelsware wenig Absatz fand: keine gute Voraussetzung, wenn flussabwärts Lyon als wachsendes Industriezentrum Arbeitskräfte abwerben konnte.⁷³⁷

Unter diesen Umständen blieb nichts weiter übrig, als andere Industriezweige in Saône-et-Loire anzusiedeln, aber damit taten sich die Notabeln und Honoratioren des Départements schwer.

„L'industrie est peu développée dans le département de Saône-et-Loire, bien qu'il possède quelques établissements industriels fort importants ; ils se sont ressentis de la stagnation des affaires durant l'année 1839.

⁷³² Ebd.

⁷³³ Lévêque, La Bourgogne, S. 132 f.

⁷³⁴ ANF, F/1bl/158/12, Bericht vom 11.03.1840.

⁷³⁵ Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 168, 186.

⁷³⁶ Horn, S. 241, 245.

⁷³⁷ Angleraud, Lyon et ses pauvres, S. 17 f.

Une industrie qui avait pris un immense développement dans le département celles des houilles, est maintenant stationnaire, l'élévation des tarifs sur les canaux par lesquels s'écoulent les produits, les difficultés, les lenteurs et l'incertitude de la navigation des riches bassins d'Épinai et du canal du centre. Il est urgent de lever ces obstacles. Ce serait le plus puissant des encouragements que réclamerait l'industrie.⁷³⁸

Obwohl Delmas dem Département Saône-et-Loire kein gutes Zeugnis in Sachen Industrie ausstellte, verriet sein Bericht, dass die örtlichen Eliten die Entwicklungen in Saint-Étienne und Lyon verfolgten. Nur so ließ es sich erklären, dass die Unternehmer von Saône-et-Loire zunehmend in Steinkohle investierten. Durch ihre Beziehungen nach Lyon hatten die Geschäftsleute von Mâcon einen Einblick in die Entwicklung der dampfbetriebenen Eisenbahn und somit auch in die industrielle Entwicklung von Saint-Étienne erhalten.⁷³⁹ Dort hatte der Abbau von Steinkohle die Grundlage gebildet, um die Stahlwerke auszubauen und den Eisenbahnbau voranzutreiben.⁷⁴⁰ Um 1840 zeigten sich allmählich die langfristigen Vorteile der Eisenbahn und der Stahlherstellung. Die Expansion der Eisenbahn machte die Herstellung höherwertiger Stahlprodukte erforderlich, wodurch ein neuer Absatzmarkt für heimische Eisenwaren entstand.⁷⁴¹ Kohle- und Stahlindustrie boten somit einen attraktiven neuen Absatzmarkt, während das traditionelle Winzergeschäft seit der Restauration in einer tiefen Krise steckte. Unter diesen Umständen war klar, dass sowohl der Präfekt als auch die Notabeln in Saône-et-Loire versuchten, auf den Zug aufzuspringen, wenn auch mit zunächst mäßigem Erfolg, wie Delmas schilderte.

Die Eliten von Saône-et-Loire hatten erkannt, dass sie neue Einnahmequellen brauchten. Nirgendwo zeigte sich das deutlicher als in der Hauptstadt Mâcon. Bis auf die Bronzegießerei der Familie Gardon gab es im Präfektsitz von Saône-et-Loire keine größeren Fabriken.⁷⁴² Die *Académie de Mâcon* als Haupttreffpunkt der städtischen Notabeln war immer noch vor allem auf die Förderung der Landwirtschaft

⁷³⁸ ANF, F/1bl/158/12, Bericht vom 11.03.1840.

⁷³⁹ Lévêque, *La Bourgogne*, S. 132 f.

⁷⁴⁰ Rojas, S. 43 f., 76 f.; Aminzade, *Reinterpreting Capitalist Industrialization*, S. 334; Cotte, *Les débuts*, S. 218; Ders., *Définition*, S. 8; Merley, *L'évolution économique et sociale*, S. 144-147.

⁷⁴¹ Caron, François, *La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870)*, in: *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 53, No. 4-5 (1998), S. 859-885, hier: S. 865; Smith, S. 179.

⁷⁴² Piffaut, Jean, Benoît Gardon (1772-1835) et Jean Baptiste Gardon (1799-1870), *manufacturiers mâconnais*, in: *Société des Arts, Sciences, Belles-Lettres, Archéologie, Agriculture et encouragement au Bien de Saône-et-Loire* (Hrsg.), *Annales de l'Académie de Mâcon, troisième série* 51 (1972-1973), S. 76-89, hier: S. 79 f.; Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 163.

ausgerichtet.⁷⁴³ Zu diesem Zweck veranstaltete die Académie Landwirtschaftswettbewerbe in Mâcon⁷⁴⁴, bei denen allerdings nicht nur der klassische Weinanbau im Fokus stand. Im Kontext der Krise um 1840 zeichnete die Académie ein Projekt aus, das auf die wirtschaftlichen Reformbestrebungen der Eliten hinwies: Sie zeigten reges Interesse an der Studie einer Privatperson zur Aufzucht von Seidenraupen. In der fast jährlich erschienenen Jahreschrift der Académie gab es 1841 einen Artikel über das Engagement einer Mademoiselle Bierson⁷⁴⁵, die glaubte, die zur Züchtung von Seidenraupen benötigten Maulbeerblätter durch Schwarzwurzeln ersetzen zu können.⁷⁴⁶ Nach dem Lesen einiger Artikel hatte Mademoiselle Bierson genau eine Schwarzwurzelvariante gefunden, die die erwünschten Ergebnisse erzielt hatte. Angeblich sei es ihr damit gelungen, Seide von gleicher Qualität wie bei der Verwendung von Maulbeerblättern zu erhalten. Sie stellte zudem Vorteile der Nutzung von Schwarzwurzeln in Aussicht: Sie ermöglichten in einem Lokal drei Aufzuchten pro Saison, und die Ernte sei so leicht, dass sie auch von Kindern und Senioren übernommen werden konnte.⁷⁴⁷ Der Wirtschaftsliberalismus des neunzehnten Jahrhunderts schützte diese Gruppen nicht davor, sich auf dem Arbeitsmarkt behaupten zu müssen.

Zu einer größeren Nutzung von Schwarzwurzeln in der Züchtung von Seidenraupen ist es nie gekommen. Doch die Mitglieder der Akademie wurden bei dem Gedanken hellhörig. Immerhin hatte die Seidenzucht bereits Lyon zu Reichtum verholfen⁷⁴⁸, eine kostengünstige Methode zur Seidenherstellung war somit eine attraktive Vorstellung. Eines der Mitglieder, ein gewisser Mottin père, wies auf das Potenzial kleinerer Züchtungen für die Arbeiter und die Seidenindustrie hin und sprach sich dafür aus, Züchter in der Bevölkerung mit Prämien zu unterstützen. Er erklärte sich zudem bereit, eine Vergleichsstudie zu der von Mademoiselle Bierson durchzuführen, um ihr Verfahren zu prüfen. Letztlich erhielt Mademoiselle Bierson für ihre Beobachtungen im Jahr 1839 eine Summe von 300 Francs von der Akademie ausgezahlt. Die Schwarzwurzel

⁷⁴³ Ebd., S. 178 f.

⁷⁴⁴ Nicolas, S. 64.

⁷⁴⁵ Ebd., S. 50.

⁷⁴⁶ Archives Départementales de Saône-et-Loire, REV 155/9 - Compte rendu des travaux de la Société d'Agriculture, sciences et belles-lettres de Mâcon, 1833-1841: Ragute, Camille, Compte Rendu des travaux de la société d'Agriculture, sciences et belles-lettres de Mâcon, pendant L'année 1833 et les suivantes, jusqu'à la fin de l'année 1841. Mâcon 1841, S. 114.

⁷⁴⁷ Ebd., S. 115.

⁷⁴⁸ Cayez, L'industrialisation lyonnaise, S. 47.

konnte sich indes allerdings nicht als Ersatz für Maulbeerblätter durchsetzen: Die Akademie empfing einige Berichte von anderen Korrespondenten, dass die Wurzel bei den Würmern Krankheiten auslöste und hinter den erweckten Erwartungen zurückblieb.⁷⁴⁹

Man kann spontan der Versuchung erliegen, die Erforschung von Schwarzwurzeln als Alternative zum Maulbeerbaum als Spleen einer kleinen, abgeschotteten, lokalen Akademie zu betrachten. Vor genau solchen voreiligen Schlussfolgerungen warnt allerdings Jean-Pierre Chaline in seiner Monographie zu den *Sociétés Savantes*. Zwar räumt er bei Akademien in abgelegenen Regionen die Gefahr einer intellektuellen Isolation ein⁷⁵⁰, gerade Gesellschaften in ländlichen Gegenden wie dem *Mâconnais* könnten hier unter Verdacht geraten. Dennoch erteilt er einer Pauschalverurteilung regionaler Akademien und Gesellschaften eine klare Absage und betont ihre wissenschaftlichen Leistungen.⁷⁵¹ Der enge Kontakt der Notabeln zur Metropole Lyon verhinderte zudem ein Versinken der Akademie in intellektuelle Abgeschiedenheit.⁷⁵² Die Förderung technischer Fortschritte im eigenen Forschungsbereich war ein erklärtes Ziel der *Sociétés Savantes*.⁷⁵³ Selbst wenn die Schwarzwurzel sich nicht zur Seidenherstellung eignete, so war es doch immerhin im Interesse der Forschung, ihre Anwendung zunächst einer genaueren Prüfung zu unterziehen.

Die Auseinandersetzung mit den Studien von Mademoiselle Bierson stand zudem im Kontext einer Regierungsinitiative der späten 1830er Jahre. Aus dem Bericht der Akademie ging hervor, dass die französische Regierung 1839 einen Abgesandten, Henri Bourdon, in den *Midi* (umgangssprachlich für Südfrankreich) geschickt hatte, um Fortschritte in der Seidenraupenzucht zu untersuchen.⁷⁵⁴ In diesem Zusammenhang war das Interesse der *Académie de Mâcon* an neuen Methoden zur Seidenverarbeitung verständlich. Im Jahr 1839 war der Akademie bereits ein Bericht über Bourdons Verbesserungsvorschläge für die Seidenverarbeitung zugekommen.⁷⁵⁵ Somit hatte sich

⁷⁴⁹ ADSL, REV 155/9, S. 116 f.

⁷⁵⁰ Chaline, Jean-Pierre, *Sociabilité et Érudition. Les Sociétés savantes en France*. Paris 1998, S. 348.

⁷⁵¹ Ebd., S. 395 f.

⁷⁵² Ebd., S. 348; Lévêque, La Bourgogne, S. 132 f.

⁷⁵³ Chaline, S. 398.

⁷⁵⁴ ADSL, REV 155/9, S. 117.

⁷⁵⁵ Archives Départementales de Saône-et-Loire, J 695 – Académie de Mâcon. Correspondances adressés par diverses personnalités à Alexandre Mottin, secrétaire perpétuel à l'Académie de Mâcon, Brief des Präfekten Delmas an die Académie de Mâcon vom 02.02.1839.

eine gute Gelegenheit ergeben, neue Techniken für deren Herstellung und Verarbeitung zu ergründen. Der Stadtrat von Mâcon ergriff diese Gelegenheit noch im selben Jahr, um das Angebot eines gewissen Monsieur Ritton-fils aufzugreifen. Bei diesem handelte es sich um einen Fabrikanten aus Lyon, mit dem sich der Stadtrat in der Folgezeit noch genauer auseinandersetzen sollte. Denn Monsieur Ritton hatte dem Stadtrat eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die nun von einer Kommission aus einigen der Ratsmitglieder genauer untersucht werden sollte.⁷⁵⁶ Der Fabrikant hatte die Absicht, in Mâcon eine Fabrik zur Herstellung von Samt zu etablieren:⁷⁵⁷ genau in dem Jahr, in dem die *Académie* sich intensiv mit neuen Techniken zur Seidenherstellung beschäftigt hatte. Schließlich war auch die Verbundenheit mit der eigenen Region ein typisches Merkmal der Forschung in den *Sociétés Savantes*.⁷⁵⁸

In den vorangegangenen Jahrzehnten hatten Städte wie Lyon unter anderem mit der Seidenindustrie erhebliche Gewinne erzielt.⁷⁵⁹ Eine derart ausgeprägte Industriekultur konnte Mâcon Mitte des 19. Jahrhunderts nicht vorweisen. Die Gießerei der Familie Gardon war in jener Zeit die einzige größere Fabrik in der Stadt.⁷⁶⁰ Benoît Gardon wurde, unterstützt von Alphonse de Lamartine, 1835 mit dem Orden der Ehrenlegion ausgezeichnet.⁷⁶¹ Verglichen mit der Fabrikstruktur Lyons war diese Ehrung für Mâcons Industriekultur aber nur ein Tropfen auf dem heißen Stein. Im nahegelegenen Lyon hatten die Seidenmanufakturen das Bürgertum reich gemacht und mit dem Erfolg der Seidenindustrie wurden auch neue Bankhäuser eröffnet.⁷⁶² Die Bewohner des *Mâconnais*, die rege Geschäftsbeziehungen zu den Lyonnaisern unterhielten, waren selbstverständlich daran interessiert, einen derart profitablen Wirtschaftszweig in Mâcon zu etablieren.⁷⁶³

⁷⁵⁶ Archives Municipales de Mâcon, 2D41/16 Registre de correspondance commencé le 26 décembre 1837 et fini le 8 octobre 1839, Brief an Monsieur Ritton fils vom 19.09.1839.

⁷⁵⁷ Archives Municipales de Mâcon, 2D41/17 Registre de correspondance commencé le 9 octobre 1839 et fini le 11 août 1841, Brief an die Mitglieder des Stadtrates vom 17.10.1839.

⁷⁵⁸ Chaline, S. 347 f.

⁷⁵⁹ Léon, Pierre, *Géographie de la Fortune et Structures sociales à Lyon au XIXe siècle (1815-1914)*. Lyon 1974, S. 14, 22.

⁷⁶⁰ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 163; Lévêque, *La Bourgogne*, S. 127.

⁷⁶¹ Archives Départementales de Saône-et-Loire, J 972 – Alphonse de Lamartine, Gardon. – Recommandation en faveur de l'industriel Gardon, de Mâcon, auprès du ministre du Commerce pour appuyer sa demande de légion de l'honneur (l.a.s.) 1834; Piffaut, S. 78.

⁷⁶² Cayez, *L'industrialisation lyonnaise*, S. 222, 292.

⁷⁶³ Lévêque, *La Bourgogne*, S. 132 f.

Das Unternehmen von Ritton sollte indes nicht die neue wirtschaftliche Innovation bringen, die Mâcon dringend brauchte. Am 22. Oktober trat der Stadtrat offiziell zusammen, um die Vorschläge des Unternehmers zu besprechen. Zu diesem Zweck hatten sie Monsieur Ritton vorgeladen, um sein Vorhaben im Detail vorzustellen.⁷⁶⁴ Der Stadtrat von Saint-Étienne erhoffte sich konkret neue Arbeitsplätze, bei denen Wissen um Verarbeitung von Samt an die Mitarbeiter weitergegeben wurde.

„La discussion close, le Conseil a arrêté ainsi qu’il suit, les conditions à proposer au Sieur Ritton, pour accomplissement de son projet.

1° Il sera monté douze métiers pour la fabrication des velours en soie. Ces métiers seront continuellement occupés par d’autant d’apprentis, et leur nombre devra être complété dans le courant de la première année. Tout apprenti passant ouvrier sera immédiatement remplacé, de sorte qu’il n’y ait jamais de vacance dans le nombre de douze apprentis.

2° M. Ritton devra fournir du travail à tout ouvrier ayant fini son apprentissage sous ses directions, que cet ouvrier continue à travailler dans ses ateliers où qu’il préfère travailler dans tout autre local ;

3° Dans le cas où M. Ritton ne trouverait pas dans la ville, à compléter le nombre de douze apprentis, il pourra le compléter par des jeunes gens du dehors mais sans sortir de l’arrondissement ; [...]⁷⁶⁵

Die vom Stadtrat gewünschte Maßnahme sollte der örtlichen Wirtschaft einen neuen Impuls geben. Zwölf Lehrlinge sollten aus der Stadt oder dem Umland kommen und einen sicheren Arbeitsplatz haben, selbst wenn sie in einem anderen Atelier arbeiten würden als dem vom Monsieur Ritton. Mit dieser Klausel sollte die Stadt unabhängig vom Erfolg des Unternehmens Ritton werden: Das Know-How zur Samtherstellung sollte sich in der Stadt verbreiten. Generell wollte der Stadtrat ein Auge darauf haben, wie sich die Arbeit des Ateliers Ritton entwickeln würde.

„5° Il sera nommé dans le sein du Conseil Municipal, une commission chargée de surveiller la marche de l’établissement ; de faire rapport au Conseil des abus qui s’y introduiraient, et de s’assurer et il lui en a été donné lecture.“⁷⁶⁶

Die Mitglieder des Stadtrates taten ihr Bestes, um das Unternehmen Ritton einer strengen Aufsicht zu unterstellen, um den Wohlstand Mâcons auf Dauer sichern zu können. Allerdings gelang ihnen keine Einigung mit Monsieur Ritton. Denn dieser zeigte sich mit den Konditionen unzufrieden.

⁷⁶⁴ Archives Municipales de Mâcon, 1D1/27 Délibérations du Conseil Municipal 1837-1843, Sitzung vom 22.10.1839.

⁷⁶⁵ Ebd.

⁷⁶⁶ Ebd.

„4° Pour indemniser M. Ritton, soit des dépenses que nécessitera la translation de Lyon à Mâcon, de ses meubles, métiers et ustensiles ; soit des soins qu'il apportera à former de bons ouvriers, il lui sera alloué une somme de cinq mille francs pour les cinq premières années de son établissement, qui commenceront le onze novembre prochain, et cette somme sera payée époques suivantes, savoir : 3000 F à l'expiration des dites cinq années ; c'est-à-dire de onze novembre 1844, et 2000 F dix-huit mois plus tard.

[...]

M. Ritton a de suite déclaré que ces conditions lui seraient trop onéreuses et que dès l'instant que la ville ne jugeait pas à propos de contracter pour dix ans, et à raison de mille francs par an, il lui était de toute impossibilité de donner suite à ses projets.⁷⁶⁷

Monsieur Ritton wollte sich offenkundig nicht auf das enge Korsett des Stadtrates einlassen. Zumindest eine konstantere Finanzierung seines Projekts über einen längeren Zeitraum wollte er sich nicht nehmen lassen. Doch der Stadtrat hatte kein Interesse daran, seinen Forderungen nachzukommen. Bürgermeister Nicolas Defranc löste die Sitzung auf und die Mitglieder des Stadtrats entschieden sich gegen das Projekt.⁷⁶⁸ Monsieur Ritton würde keine Samtfabrik in Mâcon aufbauen. Als Rechtsanwalt hatte Bürgermeister Defranc vermutlich ein Auge für ungünstige Verträge.⁷⁶⁹

Die wachsenden Kosten, die Monsieur Ritton dem Stadtrat in Aussicht gestellt hatte, kamen ohnehin zu einem ungünstigen Zeitpunkt. Unter Nicolas Defranc waren einige Bauprojekte in der Stadt begonnen worden, die ebenfalls überaus kostspielig waren. Seit dem Februar 1838 war er damit beschäftigt, Gaslichtanlagen in der Stadt zu etablieren und eine Destillationsfabrik für Steinkohle aufzubauen.⁷⁷⁰ Zugleich fielen in die Amtszeit von Defranc der Aufbau eines Anlegeplatzes sowie einer „Maison de refuges“ für Menschen mit psychischen Erkrankungen.⁷⁷¹ Eine funktionierende Infrastruktur konnte die Stadt für Unternehmen attraktiv machen, war aber auch teuer im Aufbau. Unter solchen Umständen überlegte man sich weitere Ausgaben zwei Mal, vor allem, wenn es der Wirtschaft ohnehin nicht gut ging.⁷⁷² Gleichzeitig war aus den Forderungen des Stadtrates gegenüber Herrn Ritton ersichtlich, dass die Ratsmitglieder Bedingungen

⁷⁶⁷ Ebd.

⁷⁶⁸ Ebd.; Comité permanent d'études mâconnaises (Hrsg.), Mâcon et ses Maires 1692-1992. Trois siècles de vie mâconnaise. Mâcon 1992, S. 164, 167.

⁷⁶⁹ Ebd., S. 164.

⁷⁷⁰ Ebd., S. 166.

⁷⁷¹ Ebd., 164 f.

⁷⁷² ANF, F/1bl/158/12, Bericht vom 11.03.1840; Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 168.

dafür hatten, dass fremde Unternehmer sich in ihrer Stadt ansiedelten. Schließlich hatten sie die Überprüfung des Unternehmens durch eine Kommission und einen sicheren Arbeitsplatz für die Lehrlinge gefordert.⁷⁷³ Die städtischen Führungskräfte Mâcons waren somit durchaus bereit sich durchzusetzen, wenn Konditionen nicht zu ihren Gunsten ausfielen. Es musste sich allerdings zeigen, ob dies allein half, ihre Stadt und das Département aus der Krise zu führen.

V.3.2 Lamartine und der Bahnhof von Mâcon

In Anbetracht der wirtschaftlichen Krise und der kostspieligen Projekte in der Infrastruktur mussten sich die Eliten etwas einfallen lassen, um die Stadt vor langfristigen wirtschaftlichen Misserfolgen zu schützen. Doch Krisen boten bekanntermaßen auch stets neue Chancen, und durch ihre Kontakte nach Lyon hatten die Honoratioren von Mâcon bereits einen Einblick in die Entwicklung der Eisenbahn erhalten.⁷⁷⁴ Angesichts des baldigen Erfolges des Projekts war es kein Wunder,⁷⁷⁵ dass die *Mâconnais* Interesse an dem neuen Transportmittel zeigten.⁷⁷⁶ Aber um von den langfristigen Plänen der Regierung zum Bau des Schienennetzes zu profitieren,⁷⁷⁷ benötigte die Stadt einen eigenen Bahnhof, um in der infrastrukturellen Reform nicht auf der Strecke zu bleiben. Glücklicherweise hatte Mâcon mit Alphonse de Lamartine einen prominenten Streiter für seine eigenen Interessen vor dem französischen Abgeordnetenhaus.

Der Anbruch der Julimonarchie sah das Ende von Lamartines diplomatischer Karriere und den Beginn seiner Tätigkeit als Abgeordneter. Aufgrund seiner Loyalität zur alten Linie der Bourbonen weigerte sich Lamartine, für den *Duc d'Orléans* im diplomatischen Dienst zu bleiben. Angesichts dieses politischen Hintergrunds war es offensichtlich, dass Lamartine zu Beginn seiner politischen Karriere vor allem von Legitimisten unterstützt wurde.⁷⁷⁸ Es dauerte nicht lange, bis er erste Erfolge erzielte. 1833 wurde er erstmals Abgeordneter für das Arrondissement Bergues, im selben Jahr wurde er allerdings auch zum Präsidenten der *Académie de Mâcon* gewählt.⁷⁷⁹ Unter den traditionellen Eliten

⁷⁷³ Archives Municipales de Mâcon, 1D1/27 Délibérations du Conseil Municipal 1837-1843, Sitzung vom 22.10.1839.

⁷⁷⁴ Lévêque, *La Bourgogne*, S. 132 f.

⁷⁷⁵ Cotte, *Définition*, S. 26.

⁷⁷⁶ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 162.

⁷⁷⁷ Mitchell, S. 5-7.

⁷⁷⁸ Lévêque, *La Bourgogne*, S. 229.

⁷⁷⁹ Ebd.

Mâcons musste er einen guten Stand haben, wenn sie ihn bereits zum Präsidenten der Akademie kürten. Da ein Hauptaugenmerk der Akademie auf Landwirtschaft lag,⁷⁸⁰ war Lamartine als Abkömmling einer kleinadligen Grundbesitzerfamilie ein Kandidat nach ihren Vorstellungen.⁷⁸¹ 1834 trat er mit Unterstützung des Präfekten von Saône-et-Loire erstmals als Abgeordneter für Mâcon an, und als er 1837 für seine Heimatstadt gewählt wurde, gab er seine vorige Stelle in Bergues auf.⁷⁸² Im Laufe seiner politischen Karriere wandelte sich allerdings auch Lamartines politische Ausrichtung. Gérard Unger behauptet, Lamartine habe schon um 1833 mit den Legitimisten gebrochen und betont Lamartines Bewunderung für die Saint-Simonisten, die eine frühe Form des Sozialismus propagierten.⁷⁸³ Es dauerte allerdings bis 1843, bis er offen in der linken Opposition agierte, woraufhin er fortan ohne die offizielle Unterstützung des Präfekten agieren musste.⁷⁸⁴ Die Möglichkeiten des Präfekten zur Unterstützung einzelner Kandidaten waren zwar beschränkt, doch zeigte dieser Bruch klar, dass Lamartine das Vertrauen der französischen Zentralregierung verspielt hatte. Die Präfekten sollten schließlich vor allem den Kandidaten Unterstützung zukommen lassen, die der amtierenden Regierung ihre Treue aussprachen.⁷⁸⁵ Lamartine hatte sich somit spätestens zu diesem Zeitpunkt zu einem Dorn im Auge des bestehenden Systems entwickelt. Zur selben Zeit, als er sich als Teil der politischen Linken etabliert hatte, erschien auch erstmals die von seinen politischen Anhängern veröffentlichte Lokalzeitung *Bien Public*, die ihm und seinen Unterstützern als Sprachrohr diente.⁷⁸⁶

Die frühen 1840er Jahre sahen den Aufstieg von Lamartines politischem Stern. In jene Zeit fiel auch sein Engagement für einen eigenen Bahnhof in Mâcon. Als Abgeordneter für Mâcon lag es ihm am Herzen, den wirtschaftlichen Abstieg seines Arrondissements zu verhindern, weshalb er sich im Juni 1842 dafür einsetzte, dass Mâcon einen Bahnhof auf der geplanten Eisenbahnstrecke zwischen Paris und Lyon bekommen würde.⁷⁸⁷ In diesem Monat hatte die französische Regierung die Pläne für das Schienennetz durch

⁷⁸⁰ Ebd., S. 231.

⁷⁸¹ Magnien, Sp. 485.

⁷⁸² Lévêque, La Bourgogne, S. 229 f.

⁷⁸³ Unger, Gérard, Lamartine. Paris 1998, S. 212 f.

⁷⁸⁴ Lévêque, La Bourgogne, S. 230.

⁷⁸⁵ Le Yoncourt, S. 40, 48, 54.

⁷⁸⁶ Lévêque, La Bourgogne, S. 234.

⁷⁸⁷ Mâcon et ses Maires, S. 171.

den Legrand-Stern ausgearbeitet.⁷⁸⁸ Wenn Mâcon also Teil des neuen Schienennetzes werden sollte, musste Lamartine als Abgeordneter der Stadt jetzt handeln. Das Gesetz sah eine Strecke zum Mittelmeer über Lyon und Marseille vor.⁷⁸⁹ Er musste das Abgeordnetenhaus überzeugen, dass auch Mâcon ein Teil dieser Strecke werden sollte. Seine Bemühungen waren von Erfolg gekürt, denn durch sein Eingreifen erreichte Lamartine, dass der neue Bahnhof in Saône-et-Loire in Mâcon errichtet wurde und nicht in Chalon. Es zahlte sich aus, dass er seit dem Mai 1842 Präsident der Kommission für die Eisenbahn in der *Chambre des Députés* war.⁷⁹⁰ Andernfalls hätte Mâcon möglicherweise einen Bedeutungsverlust hinnehmen müssen. Schon seit 1835 bemühte sich Lamartine aktiv darum, dass die Präfektur von Saône-et-Loire in Mâcon blieb und nicht nach Chalon verlegt wurde.⁷⁹¹ Die wirtschaftlichen Probleme Mâcons schlugen somit bereits langsam in politischen Bedeutungsverlust um. Daher brauchten die Eliten Mâcons den Bahnhof, um Mâcon weiterhin politisch relevant zu halten. Wäre ihnen dies nicht gelungen, hätte ihre Stadt langfristig das gleiche Schicksal ereignen können wie Montbrison: den Verlust der Präfektur.⁷⁹²

V.3.3 Zwischenfazit

Das Beispiel von Mâcon macht deutlich, wie wichtig Abgeordnete in hohen Positionen waren, um die Interessen einzelner Départements und kleinerer Städte zu schützen. Gerade in Regionen an der Peripherie, wie Saône-et-Loire eine war, konnte dies den Unterschied zwischen Wohlstand und dem Verschwinden in der Bedeutungslosigkeit ausmachen. Mâcon hatte zu diesem Zeitpunkt schwere Zeiten hinter sich. Mit dem Weinhandel steckte der Hauptwirtschaftszweig schon seit Jahrzehnten in der Krise und kein Ende war in Sicht.⁷⁹³ Die Ansiedlung neuer Wirtschaftszweige hatte sich als schwierig erwiesen, obwohl die *Académie de Mâcon* in dieser Hinsicht Forschung betrieben hatte.⁷⁹⁴ Der Versuch, eine eigene Seidenindustrie aufzubauen, mit der auch Lyon zuvor zu Reichtum gekommen war, war letztlich gescheitert, das Angebot des Herrn Ritton aus Lyon wurde ausgeschlagen. Und das in einer Zeit, als wichtige

⁷⁸⁸ Mitchell, S. 6 f.; Loi du 11 juin 1842.

⁷⁸⁹ Ebd., Article 1.

⁷⁹⁰ Lamartine, *La Bourgogne*, S. 231 f.

⁷⁹¹ Ebd., S. 231.

⁷⁹² Merley, *La vie politique et culturelle*, S. 187.

⁷⁹³ Lévêque, *Au temps de Lamartine*, S. 168, 186; Horn, S. 241, 245.

⁷⁹⁴ ADSL, REV 155/9.

Bauprojekte in der Stadt anstanden.⁷⁹⁵ In dieser Situation wäre es fatal gewesen, wenn Mâcon beim Ausbau des Legrand-Sterns außen vor geblieben wäre. Schließlich handelte es sich um ein prägendes Projekt für die französische Eisenbahnlandschaft, legte es doch nicht nur den Verlauf der Strecken, sondern auch das Prinzip der staatlichen Konzessionen fest.⁷⁹⁶ Die umfassende Planung durch den französischen Staat machte klar, welche Rolle die französische Regierung der Eisenbahn mittlerweile zuschrieb. Und in Lyon, der nahegelegenen Metropole, hatte man schon zehn Jahre zuvor Pläne geschmiedet, weitere Schienenverbindungen Richtung Marseille zu errichten.⁷⁹⁷ Teil des neuen Schienennetzes zu werden bot Mâcon somit die Möglichkeit, die Schwierigkeiten des Wassertransports zu umgehen⁷⁹⁸, und eine neue Anbindung sowohl nach Lyon als auch zur französischen Hauptstadt zu gewinnen. Die Vorzüge des Personenverkehrs hatte man schon beim Bau der Strecke von Lyon nach Saint-Étienne erkannt.⁷⁹⁹ Eine schnelle Anbindung nach Paris konnte dabei helfen, die Interessen Mâcons in der Hauptstadt besser zu vertreten.

Mâcon hatte großes Glück, mit Lamartine einen Abgeordneten auf seiner Seite zu haben, der genau diese Ziele erreichen konnte. Doch trotz zunehmender politischer Erfolge in den 1840er Jahren gelang es Lamartine nicht, über die Spätphase der Julimonarchie hinaus politisch relevant zu bleiben. Nach der Februarrevolution 1848 war er zwar für einige Tage französischer Regierungschef, aber seine politische Anhängerschaft zerstritt sich in der Folgezeit aufgrund unterschiedlicher politischer Ziele und viele wandten sich von ihm ab. In den Präsidentschaftswahlen unterlag er Louis-Napoléon Bonaparte und verlor 1849 auch seinen Einfluss in Saône-et-Loire.⁸⁰⁰ Doch immerhin den eigenen Bahnhof für Mâcon hatte er in seiner Zeit als Abgeordneter erringen können.⁸⁰¹ Wenn Städte an der Peripherie ihre eigenen Interessen durchsetzen wollten, brauchten sie offenkundig Einfluss im Abgeordnetenhaus in Paris. Gerade wenn sie, wie es für Mâcon der Fall war, schwere wirtschaftliche Zeiten durchmachten,⁸⁰²

⁷⁹⁵ AMM, 1D1/27, Sitzung vom 22.10.1839; Mâcon et ses Maires, S. 166 f.

⁷⁹⁶ Mitchell, S. 6-8.

⁷⁹⁷ ADR, 1N/29, Sitzung vom 25.01.1833.

⁷⁹⁸ Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 162; Lévêque, La Bourgogne, S. 228.

⁷⁹⁹ Cotte, Les débuts, S. 223 f.

⁸⁰⁰ Lévêque, La Bourgogne, S. 235-240.

⁸⁰¹ Ebd., S. 231 f.

⁸⁰² ANF, F/1bl/158/12, Bericht vom 11.03.1840; Lévêque, Au temps de Lamartine, S. 168, 186; Horn, S. 241, 245.

konnte ein Fürsprecher in hohen Positionen dafür sorgen, dass der französische Zentralstaat den Belangen einzelner Städte und Départements Gehör schenkte. Im Falle von Lamartine und dem Bahnhof in Mâcon hatten die örtlichen Eliten allerdings Glück, dass ihre Stadt prinzipiell auf der geplanten Strecke zum Mittelmeer über Lyon lag.⁸⁰³ Mâcon konnte seine eigenen Interessen mit denen des französischen Zentralstaats verbinden, was der Stadt letztlich den ersehnten Bahnhof bescherte. Die dampfbetriebene Eisenbahn war in gerade einmal zehn Jahren von einem lokalen französischen Phänomen zu einem Transportmittel geworden, das Zukunftsaussichten auch in den Regionen versprach, die mit Lyon und Saint-Étienne benachbart waren. Und für die französische Regierung war sie ein Mittel geworden, um den Zentralismus voranzutreiben. Denn wo genau die Strecken entlangliefen und wer daran beteiligt war, wurde letzten Endes in Paris entschieden und nirgendwo sonst.

⁸⁰³ Loi du 11 juin 1842, Article 1.

VI. Fazit und Forschungsaussichten

Am Anfang dieser Studie stand die Frage, ob es eher staatliche oder lokale Notabeln waren, die den infrastrukturellen Wandel im neunzehnten Jahrhundert vorantrieben. Konkret sollte diese Wechselbeziehung anhand des Umgangs mit dem Bau der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn in Frankreich erörtert werden. Schließlich handelte es sich bei diesem Projekt um eine der wichtigsten infrastrukturellen Neuerungen des neunzehnten Jahrhunderts, war sie doch sowohl Zeichen der Industrialisierung als auch eines der Mittel, um dieselbe voranzutreiben. Als Beispiel für die Studien dienten die Départements Loire und Rhône, Ausgangs- und Endpunkt der ersten dampfbetriebenen französischen Eisenbahnstrecke, sowie das Département Saône-et-Loire als nahegelegenes Département, um die Strahlkraft der Eisenbahn kurz nach ihrer Fertigstellung zu untersuchen. Zu Beginn der vorliegenden Studien stand die Vermutung im Raum, die Autorität des französischen Staates sei in der Peripherie nicht so mächtig gewesen wie zunächst angenommen. Die These Lutz Raphaels von einem starken französischen Zentralstaat sollte hinterfragt werden.⁸⁰⁴ Schließlich war die Autorität von Frankreichs Präfekten zu schwach und der Einfluss lokaler Eliten im Département zu stark. Im Zentrum stand dabei eine Diskursanalyse, bei der vor allem das Handeln der Stadträte der untersuchten Städte Saint-Étienne, Lyon und Mâcon im Vordergrund stand, aber auch das der Generalräte der Départements, der Handelskammern und der Zentralregierung. Somit war die zentrale Annahme der Arbeit, dass der Bau der ersten französischen Eisenbahnen im Kontext lokaler Innovationen stattfand, bei denen lokale Notabeln in den behandelten Départements ihre eigenen Interessen durchsetzen wollten. Ein intensives Studium der Quellen und der Abgleich mit vorhandenen Informationen über Personalstrukturen stellte diese These aber infrage. Die Einflussmöglichkeiten des französischen Staates waren durch Gremien wie das *Corps des Ponts-et-Chaussées* deutlich größer als zunächst erwartet. Im Aufbau der Eisenbahn hatte der französische Staat von Anfang an eine lenkende Position inne, über die sich die lokalen Eliten nicht hinwegsetzen konnten. Der Bau der Strecke von Saint-Étienne nach Lyon war ein Testlauf für das Prinzip der Konzessionen, das der französische Staat in den folgenden Jahrzehnten verwendete, um Eisenbahntrassen durch ganz Frankreich

⁸⁰⁴ Raphael, Herrschaft durch Verwaltung, S. 44, 155 f.

und in benachbarte Länder zu errichten. Frankreichs Zentralregierung demonstrierte in diesem Projekt seine eigene Macht über die Peripherie und baute diese mit dem sternförmig von Paris verlaufenden LeGrand-Stern noch weiter aus. Das Beispiel der ersten französischen Eisenbahnen zeigte somit, dass die Regierung in Paris ihre Kontrolle über den Rest des Landes im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts ausbaute. Somit muss diese Arbeit Raphaels These von einem starken französischen Zentralstaat trotz anfänglicher Skepsis bestätigen. Die Beobachtungen Tiphaine Le Yoncourts, die das klassische Bild des zentralistischen Frankreichs infrage stellen,⁸⁰⁵ lassen sich hingegen nicht auf die untersuchten Départements übertragen, zumindest nicht im Bereich der Infrastrukturpolitik.

Die vorangegangene Zeit der Revolution und des napoleonischen Kaiserreichs hatten sowohl Frankreich als auch den europäischen Kontinent zutiefst erschüttert. Alte Herrschaftsmodelle wie das des Gottesgnadentums hatten ausgedient, und bürgerliche Eliten drängten an die Macht. Gleichzeitig trieb Regierungskreise eine tiefsitzende Furcht vor erneuten Revolutionen an, vor allem in der Restauration, als die wiedergekehrten Bourbonen eine abermalige Rückkehr Napoleons als Kaiser der Franzosen befürchteten. Die Ankunft liberaler Eliten in Regierungsämtern änderte daran genauso wenig etwas wie der Wechsel von der Restauration zur Julimonarchie. Sobald die neuen Eliten im Amt waren, suchten sie den Schulterschluss mit den alten und wollten ihre Macht um jeden Preis erhalten. Neuere Studien belegen die Bedeutung, die eine funktionierende Kommunikation bei diesem Anliegen spielte. Technische Neuerungen wie der optische Telegraf stellten für staatliche Akteure eine geschätzte Möglichkeit dar, mit ihren Beamten an der Peripherie zu kommunizieren. Rechtzeitiger Austausch von Informationen war seit jeher ein bedeutendes Mittel zum Machterhalt. Eine zentralistisch orientierte Eisenbahnpolitik des französischen Staates stand also im Einklang mit anderen infrastrukturellen Reformen, die im Verlauf der 1830er Jahre immer deutlicher zutage traten. Zudem konnte die Eisenbahn als schnelles Transportmittel Probleme lösen, die bei anderen Transport- und Kommunikationswegen aufkamen. Da sie weniger witterungsanfällig war, stellte sie eine sicherere Art der Personen- und Warenbeförderung dar als Dampfschiffe und konnte

⁸⁰⁵ Le Yoncourt, S. 519 f.

Informationen schneller transportieren als pferdegezogene Gefährte. Das neue Transportmittel bot somit das Potenzial, bestehende Probleme im Bereich der Kommunikation weiter aufzulösen und den Austausch zwischen Hauptstadt und Peripherie zu verbessern.

Die Sicherung der innenpolitischen Stellung war aber bei weitem nicht das einzige Interesse der Akteure in der französischen Regierung. Nach dem Ende der napoleonischen Kriege galt es, mit dem Rivalen Großbritannien wieder gleichzuziehen. Dieser hatte im Bereich Industrie und Infrastruktur einen erheblichen Vorsprung vor Frankreich und dem Rest von Europa. Doch das französische Empire, dessen Strukturen auch nach seinem Ende größtenteils erhalten blieben, hatte eine erfahrene Verwaltung hinterlassen, die erkannte, wie wichtig die Förderung einzelner Industriezweige war, um Frankreichs Wirtschaft wieder konkurrenzfähig zu machen. Nach dem Krieg verlor die französische Regierung keine Zeit, Maßnahmen zu ergreifen, um die Stahlindustrie nach britischem Vorbild in Frankreich zu fördern und die neuen Unternehmen durch eine rigorose Zollpolitik zu unterstützen. Unter den Gegenmaßnahmen litten vor allem Städte wie Mâcon, die ihren Wein aufgrund der hohen Strafzölle nur schwerlich ins Ausland vertreiben konnten. In diesem Fall war des einen Leid jedoch des anderen Freud, denn die Eliten von Saint-Étienne konnten diese Gelegenheit nutzen, um ihre Stadt aus der Isolation am Rand des Zentralmassivs zu befreien. In der beginnenden Industrialisierung stieg die Bedeutung von Saint-Étienne durch seine reichen Steinkohlevorkommen. Die Hoffnung auf ein französisches Newcastle veranlasste den französischen Staat dazu, gezielt Ingenieure wie Beaunier und Gallois im *Bassin Stéphanois* anzusiedeln, um das Potenzial der Region für die Stahlherstellung einzuschätzen. Gleichzeitig förderte die Regierung gezielt britische Unternehmer in der Region, um britische Herstellungsmethoden auch in Frankreich zu verbreiten. Schließlich beaufsichtigte das *Corps des Ponts-et-Chaussées* auch den Bau der ersten französischen Eisenbahnstrecken, die ebenfalls von Saint-Étienne ausgingen. Der Staat nahm im Ausbau der Infrastruktur von Anfang an eine lenkende Rolle ein. Die Unternehmer der Familie Séguin mussten strenge Auflagen erfüllen, um den Vertrag für den Bau der Eisenbahn zu behalten und bekamen ein klares Zeitlimit, um ihren Teil der Abmachung zu erfüllen.

In Saint-Étienne und Lyon fassten die örtlichen Eliten die intensiven infrastrukturellen Änderungen sehr unterschiedlich auf. Die Notabeln des *Stéphanois* begrüßten die staatliche Förderung, denn ein wirtschaftlicher Aufschwung würde Saint-Étienne dabei helfen, seine Probleme, allen voran die Überbevölkerung, zu lösen. Sie profilierten sich mit den wirtschaftlichen Erfolgen ihrer Stadt und erhofften einen Bedeutungszuwachs innerhalb ihres Département. Als die neue Eisenbahn aber Lyon erreichte, begegneten die dortigen Honoratioren dem Projekt zunächst mit Skepsis. Es war noch nicht abzusehen, ob sie auf Dauer von dem neuen Bahnhof auf der Halbinsel Perrache profitieren würden. Im Stadtrat von Lyon versuchten die Eliten sich finanziell für den Fall abzusichern, dass die Strecke wirtschaftlich unrentabel sein würde. So oder so sollte sich die Firma Séguin verpflichten, industrielle Einrichtungen auf der Halbinsel Perrache zu etablieren. Die Mitglieder der Handelskammer wiederum verweigerten der Firma finanzielle Zugeständnisse. Letztlich hatten die lokalen Notabeln in Frankreichs Südosten den Vorteil ihrer jeweiligen Städte im Blick.

Die Abwehrhaltung der Eliten verflog jedoch bereits kurz nach Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Saint-Étienne und Lyon. Am Projekt der Séguins konnten sich die Honoratioren im Südosten mit eigenen Augen davon überzeugen, welchen Nutzen dampfbetriebene Lokomotiven im Transport bargen. Im Gegensatz zum Flusstransport musste der Zug der Séguins nicht bei schlechtem Wetter den Betrieb einstellen, und da die Strecke oberhalb der Wasseroberfläche verlief, war auch die Wartung deutlich einfacher. Im Generalrat von Rhône diskutierten die Honoratioren bereits 1833 über den Bau einer weiteren Strecke in Richtung Marseille. Die Stadträte von Saint-Étienne sahen wiederum die Zeit gekommen, ihren wirtschaftlichen Erfolg in politische Ambition umzumünzen. Ab 1830 warben sie vor Frankreichs Zentralregierung aggressiv darum, dass Saint-Étienne die neue Hauptstadt des Département Loire werden sollte, noch bevor die Strecke nach Lyon in Gänze fertiggestellt war. Der wirtschaftliche Aufschwung der vorangegangenen Jahre hatte die Notabeln beflügelt, deutlich selbstbewusster aufzutreten, die Vollendung der ersten Teilstrecke auf der Eisenbahnlinie nach Lyon war 1830 lediglich das Sahnehäubchen.

In den folgenden Jahrzehnten wurde allerdings deutlich, dass die örtlichen Notabeln ihre Ambitionen nur schwer gegen die Verwaltung in Paris durchsetzen konnten. Obwohl sich die Honoratioren von Saint-Étienne intensiv um die Erhebung ihrer Stadt zum neuen

Chef-Lieu von Loire bemühten, trafen ihre Bitten und Briefe lange Zeit auf taube Ohren. Die Regierung in Paris war vor allem daran interessiert, dass die politische Lage an der Peripherie ruhig blieb. Mit der Vollendung der Eisenbahnstrecke der Séguins begannen sie, den weiteren Ausbau des Transportmittels in Frankreich voranzutreiben, nachdem der erste Testlauf gut funktioniert hatte. Saint-Étienne wurde zwar schließlich zur neuen Hauptstadt von Loire, aber erst ein Vierteljahrhundert, nachdem die Notabeln der Stadt erstmals den Antrag gestellt hatten. In der Zwischenzeit war Frankreich zunächst wieder eine Republik und schließlich erneut ein Kaiserreich geworden. Weitere Studien über die Ambitionen der *Stéphanois* in der Zweiten Republik und im Kaiserreich könnten Aufschluss darüber geben, was letztlich den Ausschlag gab, um die Erhebung der Stadt durchzusetzen. In der Julimonarchie gelang es den Stadträten jedenfalls noch nicht, ihre Ziele zu erreichen. Die politischen Akteure des Zentralstaats gaben ihren Bitten nicht nach. Für Lyon zeichnete sich ein ähnliches Bild ab. Die Strecke nach Marseille, die sich der Generalrat 1833 erträumte, wurde letztlich Realität, aber nicht als Teil einer lokalen Initiative. Die Planung der französischen Eisenbahnstrecken lag allein in den Händen der Beamten in Paris. 1842 wurde auf Anweisung des Innenministeriums letztlich das Gesetz über den Legrand-Stern verabschiedet. Dieses sah vor, dass Frankreichs weitere Eisenbahnstrecken von Paris aus zu den größeren französischen Städten und in die Nachbarländer führen sollten. Als Industriezentrum wurde Lyon bei dem Bau der weiteren Strecken ebenfalls berücksichtigt und bekam letztlich seine Strecke nach Marseille. Allerdings entstand diese unter Aufsicht des französischen Zentralstaats und nicht auf Willen der Eliten von Lyon. Während Lyon eine Einbindung in den Ausbau der Infrastruktur sicher war, mussten kleinere Städte bangen, bei den künftigen Reformen auf der Strecke zu bleiben. Mâcon war von den wirtschaftlichen Einschnitten während der Restauration schwer getroffen, und die Ansiedlung neuer Wirtschaftszweige neben dem Weinanbau ging schleppend voran. Letztlich konnten die *Mâconnais* von Glück reden, mit Lamartine einen prominenten Politiker in Paris zu haben, der ihre Interessen vertreten konnte. Das Engagement Lamartines war für die Stadt dabei von größter politischer Wichtigkeit. Eine Verlegung der Präfektur nach Chalon wurde in den 1830er Jahren bereits diskutiert, was Mâcons ohnehin schon prekäre Lage noch verschlimmert hätte. Zu den wirtschaftlichen Problemen hätte zusätzlich der Verlust politischen

Ansehens kommen können. Lamartines Einfluss in der *Chambre des Députés* bewahrte die *Mâconnais* letztlich vor diesem Schicksal.

Der Fall von Lamartine und dem Département Saône-et-Loire wirft die Frage auf, welche Beziehungen Lokalpolitiker haben mussten, um auf zentralpolitischer Ebene an Einfluss zu gewinnen. Für die vorliegende Studie gaben die Quellen kaum Auskunft über Beziehungsgeflechte innerhalb der Städte oder zu Abgeordneten des französischen Parlaments. Eine genauere Analyse des Beziehungsgeflechts könnte auf Dauer helfen, das Wechselspiel zwischen dem französischen Staat und der Peripherie genauer zu verstehen. Ohne die richtigen Kontakte war es kaum möglich, eigene Interessen in der Politik durchzusetzen, besonders nicht im frühen neunzehnten Jahrhundert. Der Einfluss französischer Behörden wie dem *Corps des Ponts-et-Chaussées* machte sich in jener Zeit deutlich bemerkbar. Daher mussten gewählte Abgeordnete und lokale Politiker Verbündete in Paris finden, um im machtpolitischen Diskurs Gewicht zu haben.

In diesem Zusammenhang würde es sich anbieten, die Studie von Tiphaine Le Yoncourt weiter zu diskutieren. Es stimmt, dass die vorliegende Dissertation Le Yoncourts Beobachtung von starken örtlichen Eliten und einem schwachen Zentralstaat nicht bestätigen konnte. In den untersuchten Départements im Südosten Frankreichs zeigte sich die französische Regierung als handlungsfähig. Jedoch gibt Le Yoncourt in ihrer Arbeit selbst an, dass lokale Faktoren eine große Rolle beim Einfluss der bretonischen Notabeln spielten und warnt ausdrücklich vor Verallgemeinerungen.⁸⁰⁶ Anstatt ihre Thesen grundsätzlich infrage zu stellen, wäre es sinnvoll, weitere Studien zu anderen peripheren Départements anzustreben. Wenn Notabeln in einer Region Frankreichs großen Einfluss auf die Regierung in Paris hatten und in einer anderen weniger, sollte die Elitenforschung herauskristalisieren, welche Faktoren den lokalen Honoratioren Macht über den Zentralstaat gaben. Dabei sollten Beziehungsgeflechte zu Abgeordneten der *Chambre des Députés* besondere Aufmerksamkeit erhalten. Das Beispiel von Lamartine zeigt, welchen Einfluss ein einzelner Abgeordneter auf das Schicksal einer Stadt haben kann.

Letztlich würde aber jede einzelne der behandelten Städte Material für eine komplette Studie liefern. Sowohl der infrastrukturelle Diskurs als auch die Zusammensetzung der

⁸⁰⁶ Le Yoncourt, S. 519 f.

Eliten bieten in allen drei Städten fruchtbares Forschungsmaterial. Die Industriemetropole Lyon hat in den vergangenen Jahren in beiden Bereichen Aufmerksamkeit erhalten. Konrad Haubers Forschung zum optischen Telegrafen und seiner Rolle in der Sicherheitspolitik zeigt deutlich, dass der Ausbau der Infrastruktur stets ein Politikum war.⁸⁰⁷ Zu politischen Strukturen im neunzehnten Jahrhundert gab Justine Tentoni bereits einen Einblick in das Vorgehen und die Ergebnisse ihrer Doktorarbeit. Durch die gezielte Analyse von Biographien der Stadträte liefert sie eine intensive Netzwerkanalyse des Lyoner Stadtrats zwischen 1830 und 1870. Im Zentrum stehen bei ihr sozialer und politischer Wandel sowie das Verhältnis zwischen dem Stadtzentrum von Lyon und den 1852 angegliederten Vororten.⁸⁰⁸ Die Ergebnisse ihrer Forschungen werden in der Doktorarbeit mit dem Titel „*Entre ville, faubourg et campagne : prosopographie des conseillers municipaux (Lyon et communes fusionnées, 1830-1870)*“ veröffentlicht werden. Die Publikation der Studie steht bislang noch aus. Für Saint-Étienne wird eine ähnlich intensive Analyse aufgrund der anfangs erwähnten Quellenlage schwierig werden. Die vorliegende Studie belegt aber die politische Relevanz, die Saint-Étienne bei der frühen französischen Industrialisierung innehatte. Eine eigene Doktorarbeit speziell zu Saint-Étienne und dem *Bassin Stéphanois* würde somit eine wichtige Ergänzung der vorliegenden Arbeit darstellen. Speziell im Bereich des Eisenbahnbaus und der Stahlherstellung würde sich ein direkter Vergleich mit Regionen in den europäischen Nachbarländern anbieten. Parallelen zwischen der deutschen und der französischen Eisenbahnpolitik im neunzehnten Jahrhundert wurde in den vorigen Kapiteln zwar angeschnitten, aber das Thema verdient eine genauere Analyse. Die europäische Dimension der dampfbetriebenen Eisenbahn als Politikum würde durch eine solche Studie weiter verdeutlicht werden.

Einige der wichtigsten Studien zur Infrastruktur in Deutschland stammen aus den 90er- und frühen 2000er Jahren. Für Deutschland zeichnet sich, trotz aller strukturellen Unterschiede zu Frankreich, eine ähnliche Entwicklung beim Ausbau der Eisenbahnstrecken ab. Rudolf Boch attestiert dem rheinischen Wirtschaftsbürgertum ein ähnliches Vorgehen wie jenes, das diese Arbeit für die Notabeln in Südostfrankreich

⁸⁰⁷ Hauber, S. 162.

⁸⁰⁸ Tentoni, Justine, Réinterroger le renouvellement des élites locales avec la prosopographie: L'exemple des conseillers municipaux de Lyon et des faubourgs, in: *Enquêtes – Revue de l'école doctorale 188 3* (2018) <URL: <https://ed188.hypotheses.org/enquetes-3>> (letzter Zugriff: 28.03.2019), S. 2-5, 13.

feststellen konnte. So war der Umgang der dortigen Notabeln mit der Eisenbahn zunächst von Skepsis geprägt, bis das Bahnprojekt Nürnberg-Fürth die Rentabilität von Schienennetzen demonstrierte.⁸⁰⁹ Generell beobachtet Breuilly, dass Fabrikherstellung in Deutschland im Vormärz noch eher die Ausnahme als die Regel war. Durch die Einführung von Eisenbahnen in Preußen in den 1840er Jahren sieht er eine Steigerung des Exportgeschäfts, den großen Einschlag von Eisenbahnen und der Kohle- und Stahlindustrie verortet er aber erst in den 1850er Jahren.⁸¹⁰ Dies mochte nicht weiter verwundern, denn erst in den 1840er Jahren begann der preußische Staat, den Ausbau seines Schienennetzes mit einem staatlichen Eisenbahnfonds intensiv zu überwachen.⁸¹¹ Osterhammel und Petersson sehen in dieser Zeit generell den Beginn des Eisenbahnzeitalters auf dem europäischen Kontinent.⁸¹² Mit seinem wegweisenden Eisenbahngesetz in den frühen 1840er Jahren bewegte sich Frankreich somit in einem europäischen Rahmen.

Für Großbritannien finden sich auch aktuellere Studien zu Industrialisierung und zum Ausbau der Eisenbahn. Edward Anthony Wrigley hat sich 2010 intensiv mit der Bedeutung von Kohle für die Industrielle Revolution in Großbritannien auseinandergesetzt. Die Bedeutung günstiger Transportwege und einer funktionierenden Infrastruktur spielen in seiner Arbeit eine besondere Rolle. Dabei sieht er aber vor allem den Wassertransport als eines der wichtigsten Mittel zum Transport von Kohle.⁸¹³ Neben der Erforschung der Eisenbahn sollte daher auch die Bedeutung von Flussschifffahrt zur Beförderung von Waren intensiver in den Fokus gerückt werden. Diese Arbeit konnte einige Nachteile des Schiffverkehrs in Frankreich nachweisen. Ein Vergleich mit Deutschland und Großbritannien sowie anderen europäischen Ländern könnte die Rolle des Wassertransports beim infrastrukturellen Wandel genauer beleuchten. Aktuelle wirtschaftshistorische Arbeiten sehen jedoch vor allem die Eisenbahn im Mittelpunkt verkehrstechnischer Erneuerungen im 19. Jahrhundert. Der österreichische Wirtschaftshistoriker Franz Mathis veröffentlichte kürzlich eine Monographie, die sich mit dem Wechselspiel zwischen Industrialisierung und

⁸⁰⁹ Boch, S. 143.

⁸¹⁰ Breuilly, S. 132, 135.

⁸¹¹ Brophy, S. 23, 41.

⁸¹² Osterhammel, Jürgen/Petersson, Niels P., Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen. München 2019, S. 53.

⁸¹³ Wrigley, S. 102-107.

Urbanisierung auseinandersetzt. Dabei betont er auch die Bedeutung von ordentlichen Verkehrsnetzen, insbesondere der Eisenbahn und ihrer Rolle bei der Steinkohleförderung.⁸¹⁴ Die Dampflokomotive und die Industrialisierung waren untrennbar miteinander verbunden.

Am Ende dieser Studie steht letztlich die Feststellung, dass mit jeder technischen Innovation immer auch ein politischer Wandel einhergeht. In Frankreich diente die Eisenbahn dazu, die Zentralisierungsbestrebungen des Staates weiter voranzutreiben. Frankreichs Regierung lenkte den Ausbau des ersten Schienennetzes gezielt und bewies somit seine Dominanz über lokale Eliten. Diese waren fortan vom französischen Staat abhängig, wenn es um die infrastrukturelle Anbindung an das übrige Frankreich und Europa ging. Die Macht von örtlichen Honoratioren über staatliche Politik wurde somit weiter gebrochen. Die Aufsichtsbehörden in Paris kontrollierten die Reform der Infrastruktur im neunzehnten Jahrhundert.

⁸¹⁴ Mathis, S. 16, 39.

Bibliographie Doktorarbeit

Quellen

Archives Départementales de la Loire

Archives Départementales de la Loire, 1 M2 Rapports des Préfets et Sous-Préfets 1800-1870, Brief an den Präfekten Tassin de Nonneville durch den Sous-Präfekten von Saint-Étienne, 09.09.1815.

Archives Départementales de la Loire, 1 M 2 Rapports des Préfets et Sous-Préfets 1800 – 1870, Brief vom 10. Juni 1816.

Archives Départementales de la Loire, 3M 90.

Archives Départementales de la Loire, 9 M 13 Chambre Consultative des Manufactures d'Arts et des Métiers. Brief vom Sous-Präfekten des Département Loire an den Präfekten, Bericht der Chambre Consultatif vom 16.03.1824, Beschlüsse der Sous-Präfektur, datiert 1824.

Archives Départementales de la Loire, 9 M 63 Aciéries de Jackson, *Registre des Délibérations* vom 19.12.1816.

Archives Départementales de la Loire, 9 M 63 Aciéries de Jackson, Brief an den Präfekten vom 17.01.1817.

Archives Départementales de la Loire, 9 M 212 Administration Générale de l'École des Mines, Brief an den Präfekten vom 26.04.1824.

Archives Départementales du Rhône

Archives Départementales du Rhône, 1N/29 Procès-verbaux du Conseil Général du Département du Rhône Session de 1833, 25. Januar – 5. Februar 1833, session Janvier 1833 (25.01.1833).

Archives Départementales du Rhône, 1N/30 Procès-verbaux du Conseil Général du Rhône 31. Juli – 12. August 1833, session août 1833.

Archives Départementales de Saône-et-Loire

Archives Départementales de Saône-et-Loire, REV 155/9 - Compte rendu des travaux de la Société d'Agriculture, sciences et belles-lettres de Mâcon, 1833-1841: Ragute, Camille, Compte Rendu des travaux de la société d'Agriculture, sciences et belles-lettres de Mâcon, pendant l'année 1833 et les suivantes, jusqu'à la fin de l'année 1841. Mâcon 1841.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, J 695 – Académie de Mâcon. Correspondances adressés par diverses personnalités à Alexandre Mottin, secrétaire perpétuel à l'Académie de Mâcon.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, J 972 – Alphonse de Lamartine, Gardon. – Recommandation en faveur de l'industriel Gardon, de Mâcon, auprès du ministre du Commerce pour appuyer sa demande de légion de l'honneur (l.a.s.) 1834.

Archives Municipales de Lyon

Sitzung des Stadtrats von Lyon vom 08.05.1827, in: Ville de Lyon. Conseil Municipal. Procès-Verbaux des Séances publiés par la municipalité, d'après les manuscrits originaux VII. 1827-1829 (19 Janvier – 15 Décembre 1829). Lyon 1942, S.63-71, hier : S.71. (Online) Zugänglich auf <<http://www.fondsensigne.archives-lyon.fr/ac69v2/deliberation.php>> (letzter Zugriff 14.03.2019)

Archives Municipales de Lyon, 3C 401 Marc Seguin dit Seguin aîné, Lambert, J., „Un grand homme oublié“, in: Salut Public (13. Dezember 1894).

Archives Municipales de Lyon, 335WP/45, Chemin de der de Lyon à Saint-Étienne, A – Traités entre la ville de Lyon et MM. Séguin 1827-1844, Brief der Handelskammer an den Bürgermeister, 31.12.1827.

Archives Municipales de Lyon, 335WP/45, Chemin de der de Lyon à Saint-Étienne, A – Traités entre la ville de Lyon et MM. Séguin 1827-1844, Brief der Handelskammer an den Bürgermeister, 23.02.1828.

Archives Municipales de Lyon, 335WP/45, Chemin de der de Lyon à Saint-Étienne, A – Traités entre la ville de Lyon et MM. Séguin 1827-1844, Brief des Präsidenten der Handelskammer an den Bürgermeister vom 29.04.1828.

Archives Municipales de Lyon, 335WP/45, Chemin de der de Lyon à Saint-Étienne, A – Traités entre la ville de Lyon et MM. Séguin 1827-1844, Brief der Gebrüder Séguin an den Bürgermeister von Lyon vom 03.07.1828.

Archives Municipales de Mâcon

Archives Municipales de Mâcon, 1D1/26 Délibérations du Conseil Municipal 1831-1836. Sitzung vom 19.08.1831.

Archives Municipales de Mâcon, 1D1/27 Délibérations du Conseil Municipal 1837-1843.

Archives Municipales de Mâcon, Sèrie 1K Boîte 382, Liste des Électeurs 17.06.1831.

Archives Municipales de Mâcon, 2D41/16 Registre de correspondance commencé le 26 décembre 1837 et fini le 8 octobre 1839.

Archives Municipales de Mâcon, 2D41/17 Registre de correspondance commencé le 9 octobre 1839 et fini le 11 août 1841.

Archives Municipales de Saint-Étienne

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 20 Délibérations du Conseil municipal de Saint-Étienne, Séances du 24 janvier 1816 au 25 janvier 1819, Séance du 5 mars 1817, Séance du 28 novembre 1817, Séance du 31 mars 1818, Séance du 21 Juillet 1818.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 22 Procès-verbaux du Conseil Municipal de Saint-Étienne 5 Mai 1823 – 18 Décembre 1826, Séance du 10 Mai 1826, Feuilles 75-78.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 23, Procès-verbaux du Conseil Municipal 15 février 1827 – 28 octobre 1829, Séance du 18 mars 1829, Feuilles 65-66, hier: S. 66.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 24 Procès-verbaux du Conseil Municipal 13 février 1830 – 14 Mars 1832, Séance du 17 janvier 1832, S. 78-79.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 25 Procès-verbaux du Conseil Municipal 14 Mars 1832 au 7 Février 1837, Sitzung vom 06.03.1834, S. 122-125.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 26 Procès-verbaux du Conseil Municipal 11 aout 1837 – 7 Mai 1841, Sitzung vom 14.08.1840, Feuilles 126-128, hier: F. 127.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1 D 28 Procès-verbaux du Conseil Municipal de Saint-Étienne 24 Octobre 1844 – 7 février 1849, Sitzung vom 02.04.1846, Feuilles 126-128, hier: F. 72.

Archives Nationales de la France

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), C/1/330 Procès-verbaux de la Chambre des députés. Session 1843. 16 Juin – 24 Juillet 1843, Sitzung vom 03.07.1843.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/14/6807 Amélioration de la navigation. Travaux communs à plusieurs départements Classement par rivières. R., Rhône – Rapport de l'Ingénieur du chef sur la navigation de ce fleuve entre la limite genevoise et Lyon (O'Brien). 1843, Bericht vom 30.07.1843.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/14/6810 Amélioration de la navigation. Travaux communs à plusieurs départements Classement par rivières, S., Notice sur les études et les travaux relatifs au perfectionnement de la navigation de la Saône, entre le Canal du Rhône au Rhin et Lyon, (12.08.1837).

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/156/7 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. M. Barthélemy, H.C. Brief des Präfekten an den Innenminister vom 13.08.1839.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/156/46 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Bosses (de) René 1771-1834, Brief vom 13.10.1823.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/158/12 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. DELE-DELM. M. Delmas, Justin J. Préfet.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/158/20 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. DESPI-DESS. DES ROTOURS, Baron de CHAULIEU, Louis, Jules, Auguste, Brief vom 08.01.1824.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/161/5 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. M. de Gasparin, Préfet.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/164/4 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Jauf-Jes, Brief vom Innenministerium an den Präfekten Jayr vom 14.11.1840.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/168/4 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et conseillers de préfecture. Non-Ny. M. de Norvins. Préfet.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/170/26 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de Préfecture. PRU-PY. Puymaigre, Briefe vom 12.03.1828 und vom 09.09.1829.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/173/15 Préfets, Sous-préfets, Secrétaires généraux et Conseillers de préfecture. SERS – SERV. M. Sers, Préfet de la Loire. Brief an des Präfekten an den Innenminister vom 08.11.1835.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/176/6 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires Généraux et Conseillers de Préfecture. Vas – Vau. Vaulchier du Deschaux, Brief des Präfekten an den Innenminister vom 03.03.1819.

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/176/13 Préfets, Sous-Préfets, Secrétaires Généraux et Conseillers de Préfecture. Villeneuve. Villeneuve-Bargemont (Joseph de)., Briefe vom 05.10.1825 und vom 11.10.1825.

Onlinequellen

Archives Municipales de Lyon, 2E 82 Eintrag 200, Heiratsurkunde. Online verfügbar unter: <<http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ark:/18811/50b2615654cab3fc51e4e12673eb2f1d>> (letzter Zugriff: 31.07.2020)

Cahier des Charges vom 04.02.1826, in: Statuts de la société du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, par Givors et Rive-de-Gier. Cahier des Charges et Ordonnances du Roi, Arbitrages de 1830, 1831 et 1838, et Transaction de 1842. Paris 1847, S. 1-6. Online verfügbar über Google Books, URL:

<https://books.google.de/books?id=VXY5AAAACAAJ&pg=PA20&dq=Statuts+de+la+soci%C3%A9t%C3%A9+du+chemin+de+fer&hl=de&sa=X&ved=2ahUKEwi9w_P19oTvAhUNtqQKHdZaCQQQuwUwAHoECAEQCA#v=onepage&q=Statuts%20de%20la%20soci%C3%A9t%C3%A9%20du%20chemin%20de%20fer&f=false> (letzter Zugriff: 25.02.2021)

Conseil Municipal, Procès-verbaux des séances. Publiés par la municipalité d'après les manuscrits originaux. 1800-1870. V 1818-1822 (Du 19 Février 1818 au 27 Décembre 1822). Lyon 1931, S.315. Online verfügbar über <www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/visu_affiche.php?PHPSID=94bc0e1f60b4eb3e822e8743d99545ce¶m=visu&page=0#> (letzter Zugriff: 24.04.2020)

Etat de situation de la compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, au 31 Mars 1828. Lyon 1828. Online verfügbar über Google Books, URL : <https://books.google.de/books?id=Wffc4Z8WsjUC&pg=PP1&dq=etat+de+situation+de+la+compagnie+du+chemin+de+fer&hl=de&sa=X&ved=2ahUKEwi33tqk-oTvAhUewAIHHd-3Aj4QuwUwAHoECAYQCQ#v=onepage&q=etat%20de%20situation%20de%20la%20compagnie%20du%20chemin%20de%20fer&f=false> (letzter Zugriff : 25.02.2021)

Grangez, Ernest, Notice sur les chemins de fer de Saint-Étienne à la Loire, et de Saint-Étienne à Lyon, in : Journal du génie civil, des sciences et des arts 2 (1829), S. 531-552. Online verfügbar über Google Books, URL : https://books.google.de/books?id=m9U_AQAAMAAJ&printsec=frontcover&dq=editions:_aeJzELuoK4C&hl=de&sa=X&ved=2ahUKEwio_aOy_ITvAhXL1qQKHcVpC-0QuwUwBHoECAEQBw#v=onepage&q&f=false (letzter Zugriff : 25.02.2021)

Imprimerie de Louis Perrin (Rue d'Ambroise, 6). Notices sur les chemins de fer du département du Rhône et de la Loire et itinéraire de Lyon à S.-Étienne et à Roanne. Lyon 1843. Online verfügbar über Google Books, URL : https://books.google.de/books?id=3C3y-319IKoC&pg=PA16&dq=Notices+sur+les+chemins+de+fer+du+d%C3%A9partement+du+Rh%C3%B4ne+et+de+la+Loire+et+itin%C3%A9raire+de+Lyon&hl=de&sa=X&ved=2ahUKEwjCwqj0_oTvAhXI8qQKHXYJC-MQ6AEwAHoECAYQAg#v=onepage&q=Notices%20sur%20les%20chemins%20de%20fer%20du%20d%C3%A9partement%20du%20Rh%C3%B4ne%20et%20de%20la%20Loire%20et%20itin%C3%A9raire%20de%20Lyon&f=false (letzter Zugriff : 25.02.2021)

Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, online verfügbar über: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0CCE0F56C5CB8037A43A603BD69572A7.tplgfr31s_3?cidTexte=LEGITEXT000006074967&dateTexte=18420611 (zuletzt eingesehen: 17.08.2020).

Weitere Quellen

Lex/Siraud, Le Conseil et les Conseillers Généraux de Saone-et-Loire (1789-1889). Mâcon 1889.

Robert, Adolphe/Cougny, Gaston, Dictionnaire des parlementaires français, 5 Bde., Paris 1889-91.

Sekundärliteratur

Abel Jean-Baptiste Marie Desvignes de Davayé 1815-Attaché aux Bourbons, in: Comité permanent d'études mâconnaises (Hrsg.), Mâcon et ses Maires 1692-1992. Trois siècles de vie maconnaise. Mâcon 1992, S. 155-163.

Aminzade, Ronald, Capitalist Industrialization and Patterns of Industrial Protest: a Comparative Urban Study of Nineteenth-Century France, in: American Sociological Review 49 (No.4) (1984), S. 437-453.

Aminzade, Ronald, Reinterpreting Capitalist Industrialization: A Study of Nineteenth-Century France, in: Social History 9 (No.3) (1984), S. 329-350.

Angleraud, Bernadette, Lyon et ses pauvres. Des œuvres de charité aux assurances sociales 1800-1939. Paris 2011.

Archives Municipales de Saint-Étienne, Notes Historiques sur Saint-Étienne.

Baché, Pierre, De l'école des Mineurs à l'école des Mines. Histoire de l'école des Mines de Saint-Étienne au XIXème siècle. Montbrison 2001.

Bargeton, René/Bougard, Pierre/Le Clère, Bernard/Pinaud, Pierre-François, Les préfets du 11 ventôse an VIII au 4 septembre 1870. Répertoires nominatif et territorial. Paris 1981.

Benoît, Bruno, Relecture des violences collectives lyonnaises du XIXe siècle, in: Revue Historique 122 (1998), S. 255-285.

Benoît, Bruno, L'identité politique de Lyon. Entre violences et mémoire des élites (1786-1905). Paris/Montréal 1999.

Blaufarb, Rafe, The Great Demarcation, The French Revolution and the Invention of Modern Property. Oxford 2016.

Boch, Rudolf, Grenzenloses Wachstum? Das rheinische Wirtschaftsbürgertum und seine Industrialisierungsdebatte 1814 – 1857. Göttingen 1991.

Bourdieu, Pierre, Sozialer Raum und „Klassen“ und Leçon sur la Leçon. Frankfurt am Main 1985.

Bourdieu, Pierre, Die verborgenen Mechanismen der Macht. Schriften zu Politik und Kultur 1. Hamburg 1992.

Bourdieu, Pierre, Die feinen Unterschiede. Frankfurt am Main 2012.

Breuilly, John, Modernisation as Social Evolution: The German Case, c. 1800-1880, in: Transactions of the RHS 15 (2005), S. 117-147.

Brogie, Gabriel de, La monarchie de Juillet 1830-1848. Paris 2011.

Brophy, James, Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870. Columbus, Ohio 1998.

Caron, François, La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870), in: Annales. Histoire, Sciences Sociales 53, No. 4-5 (1998), S. 859-885.

Caron, Jean-Claude, La nation, l'État et la démocratie en France de 1789 à 1914. Paris 1995.

Caron, Jean-Claude, Trois jours qui ébranlèrent la monarchie. Paris 2010.

Caruso, Amerigo, In medio stat virtus? The Rise of Political Moderation in Mid-Nineteenth-Century Europe, (1830-1870), in: Ido de Haan/Matthijs Lok, The Politics of Moderation in Modern European History. Basingstoke 2019, S. 109-127.

Caruso, Amerigo, Dresden unter preußischer Besatzung. Staatsnotstand, Krisenpolitik und Gesellschaftsstabilisierung im Sommer 1866. Documenta Pragensia 41/2022 („Belagerte, eroberte und besetzte Städte. Kontexte und Folgen der erfolglosen Verteidigung von Städten seit dem Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert“, im Erscheinen).

Cayez, Pierre, L'industrialisation lyonnaise au XIXème Siècle. Lille 1979.

Chaline, Jean-Pierre, Sociabilité et Érudition. Les Sociétés savantes en France. Paris 1998.

- Chambon, Pascal, La Loire et l'Aigle. Les Foréziens face à l'état napoléonien. Saint-Étienne 2005.
- Changy, Hugues de, Le Mouvement légitimiste sous la Monarchie de Juillet (1833-1848). Rennes 2004.
- Clark, Gregory/Jacks, David, Coal and the Industrial Revolution 1700-1869, in: European Review of Economic History 11 (2007), S. 39-72.
- Clemens, Gabriele B., Von der französischen Provinz Akademie zum deutschen Geschichtsverein. Die Gesellschaft für nützliche Forschungen im überregionalen Vergleich, in: Kurtrierisches Jahrbuch 40 (2000), S. 391-408.
- Clemens, Gabriele B., Napoleonische Transformationen der Nachbarstaaten, in: Guido Braun / Gabriele B. Clemens / Lutz Klinkhammer / Alexander Koller (Hrsg.), Napoleonische Expansionspolitik. Okkupation oder Integration? Berlin/Boston 2013, S.63-82.
- Clemens, Gabriele B., Entre opposition et intégration: les départements du Rhin dans la première phase de la restauration (1814-1832), in: Revue d'Allemagne et de Pays de langue allemande 47, 1 (2015), S. 151-162.
- Comité permanent d'études mâconnaises (Hrsg.), Mâcon et ses Maires 1692-1992. Trois siècles de vie maconnaise. Mâcon 1992.
- Conceição, Livia Beatriz de, „L'État Instituteur“: François Guizot et son Essai sur l'histoire et sur l'état actuel de l'instruction publique en France (1816-1836), in: Page 19. Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d'Histoire du XIXe siècle 4-5 (2016), S. 63-74.
- Cotte, Michel, Les débuts de la ligne ferroviaire de Saint-Étienne à Lyon et les événements de 1830, in: Revue d'histoire des chemins de fer 26 (2003), S. 218-228.
- Cotte, Michel, Définition de la voie ferrée moderne: la synthèse du Saint-Étienne-Lyon (1825-1830), in: Revue d'Histoire des chemins de fer 27 (2003), S. 7-26.
- Curtis, Sarah Ann, Religious Schooling in Nineteenth-Century France, in: History of Education Quarterly 39 (No.1) (1999), S. 51-72.
- Démier, Francis, La France de la Restauration (1814-1830). L'impossible Retour du passé. Paris 2012.
- Foucault, Michel, Die Ordnung des Diskurses. Mit einem Essay von Ralf Konersmann. Frankfurt am Main 1993.
- Fournial, Etienne (Hrsg.), Saint-Étienne. Histoire de la ville et ses Habitants. Roanne 1976.
- Frobert, Ludovic, Les Canuts. Ou la Démocratie turbulente. Paris 2009.
- Frobert, Ludovic/Sheridan, George, Le Solitaire du Ravin. Pierre Charnier(1795-1857) canut lyonnais et prud'homme tisseur. Lyon 2014.
- Galetti, Ombeline, Administration communale, La Croix-Rousse an XI-1856 Op 5016 / 1-8 Préfecture du Rhône. Lyon 2015.

Gillispie, Charles Coulston, *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784. With a Word on the Importance of Ballooning for the Science of Heat and the Building of Railroads*, Princeton 1983.

Gilson, Martha, *Une minorité en action : la charité protestante en France, XIXe-XXe siècles*, in: *Le Mouvement social* 234 (2011), S. 63-82.

Goujon, Bertrand, *Monarchies postrévolutionnaires 1814-1848*, Paris 2012.

Goujon, Bertrand, *Distinguer et intégrer? Anoblissement et élites économiques en France (1814-1830)*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations, dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830)*. Rennes 2015.

Hauber, Konrad, *Komplott und Kommunikation. Zur Sicherheitspolitik der optischen Telegrafie, Lyon 1815-1837*, in: *Francia. Forschungen zur Westeuropäischen Geschichte* 47 (2020), S. 161-180.

Horn, Jeff, *The Path Not Taken. French Industrialization in the Age of Revolution*. Cambridge, Massachusetts/London, England 2006.

Jacouty, Jean-François, *Une aristocratie dans la démocratie? Le débat politique sur la chambre des pairs au début de la Monarchie de Juillet (et ses conditions historiques et théoriques)*, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 20/21 (2000), S. 93-116.

Jardin, André/Tudesq, André-Jean, *La France des notables. 1. L'évolution générale 1815-1848*. Paris 1973.

Jansen, Dorothea, *Einführung in die Netzwerkanalyse. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. Opladen 1999.

Jourdan, Jean-Paul, *„Professionalisation“ et fonction publique : le cas de l'administration préfectorale au XIXe siècle*, in: Pierre Guillaume (Hrsg.), *La professionnalisation des classes moyennes*. Talence 1996, S. 71-85.

Karila-Cohen, Pierre, *Charles de Rémusat et l'impossible refondation du régime de Juillet*, in: *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 44-3 (1997), S. 404-423.

Karila-Cohen, Pierre, *L'État des esprits. L'invention de l'enquête politique en France (1814-1848)*. Rennes 2008.

Karila-Cohen, Pierre, *Les préfets ne sont pas des collègues. Retour sur une enquête*, in: *Genèses* 79 (2010), S. 116-134.

Karila-Cohen, Pierre, *„Danser sur un volcan“? La politique des bals dans l'Europe des Restaurations*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis, *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne*. Rennes 2015, S. 319-328.

Kilbourne, L. J./Vitte, Marcel, *Grands Notables du Premier Empire, Bd. 16: Loire. Saône-et-Loire*, Paris 1987.

Legoy, Corinne, *L'enthousiasme désenchanté. Éloge du pouvoir sous la Restauration*. Paris 2010.

Legoy, Corinne, *Comment justifier la Restauration après la tourmente révolutionnaire? Affres et voies d'une redéfinition de la notion de légitimité*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis

(Hrsg.), Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne. Rennes 2015, S. 157-167.

Léon, Pierre, Géographie de la Fortune et Structures sociales à Lyon au XIXe siècle (1815-1914). Lyon 1974.

Leonhard, Jörn, Liberalismus. Zur historischen Semantik eines europäischen Deutungsmusters. München 2001.

Lévêque, Pierre, Au temps de Lamartine, in : Goujon, Pierre, Histoire de Mâcon. Toulouse 2000, S. 155-196.

Lévêque, Pierre, La Bourgogne de Lamartine à nos jours. Dijon 2006.

Le Yoncourt, Tiphaine, Le Préfet et ses Notables en Ille-et-Vilaine au XIXe siècle (1814-1914). Paris 2001.

Lok, Matthijs, „Renouer la chaîne des temps“ ou „repartir à zéro“? Passé, présent, futur en France et aux Pays-Bas (1814-1815), in: Revue d'Histoire du XIXe siècle 49 (2014), S. 79-92.

Magnusson, Lars, Nation, State and the Industrial Revolution. London 2009.

Malandain, Gilles, L'introuvable complot. Attentat, enquête et rumeur dans la France de Restauration. Paris 2011.

Martishang, François-Xavier, Construction professionnelle et interactions sociales : le cas des préfets et des sous-préfets lorrains au XIXe siècle (1800-1870), in: Page 19. Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d'Histoire du XIXe siècle 7 (2018), Doctoriales 2017. Faire Profession. Les Sources médiatiques, S. 13-23.

Mathis, Franz, Mit der Großstadt aus der Armut. Industrialisierung im globalen Vergleich. Innsbruck 2015.

Maza, Sarah, Construire et déconstruire la bourgeoisie : discours au début du XIXe siècle, in: Revue d'histoire du XIXe siècle 34 (2007), S. 21-37.

Merley, Jean, Naissance et développement d'une métropole industrielle (1815- Vers 1900): L'évolution économique et sociale, in: Ders. (Hrsg.), Histoire de Saint-Étienne. Toulouse 1990, S. 143-180.

Métrot, Franck / Prost, Pierre, Mâcon en 100 dates. Monts 2013.

Michon, Pierre, Un administrateur incontrôlable ? Le vicomte Jules Ferrand, sous-préfet et préfet de la Restauration (1782-1849), in: Page 19 4/5 (2016), S. 117-132.

Millward, Robert, European governments and the infrastructure industries, c.1840-1914, in: European Review of Economic History 8 (2004), S. 3-28.

Mitchell, Allan, The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry. New York 2000.

Nicolas, Fernand, Histoire de l'Académie de Mâcon. Deux cents ans de réflexion et d'activités. Mâcon 2006.

Osterhammel, Jürgen/Petersson, Niels P., *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*. München 2019.

Piffaut, Jean, Benoît Gardon (1772-1835) et Jean Baptiste Gardon (1799-1870), *manufacturiers mâconnais*, in: *Société des Arts, Sciences, Belles-Lettres, Archéologie, Agriculture et encouragement au Bien de Saône-et-Loire* (Hrsg.), *Annales de l'Académie de Mâcon*, troisième série 51 (1972-1973), S. 76-89, hier: S. 79 f.

Ploux, François, *Rumeurs et expériences collectives de la discontinuité temporelle*, in: *Revue d'histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 21-35.

Ponteil, Félix, *Les Institutions de la France de 1814 à 1870*. Paris 1966.

Prévosto, Jacques, *Livre IV, Chapitre III*, in: Bayard, Françoise/Cayez, Pierre (Hrsg.), *Histoire de Lyon des origines à nos jours*, Bd.2: *du XVIe siècle à nos jours*. Le Coteau 1990. S. 710-734.

Raphael, Lutz, *Recht und Ordnung. Herrschaft durch Verwaltung im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main 2000.

Raphael, Lutz, *Jenseits von Kohle und Stahl. Eine Gesellschaftsgeschichte Westeuropas nach dem Boom*. Berlin 2019.

Rey, Jean-Philippe, *Grands Notables du Premier Empire*, Bd. 30: Rhône. Paris 2011.

Rey, Jean-Philippe, *Administrer Lyon sous Napoléon*. Villefranche-sur-Saône 2012.

Robert, Adolphe/Cougny, Gaston, *Dictionnaire des parlementaires français*, 5 Bde., Paris 1889-91.

Rojas, Luc, *L'industrie stéphanoise : De l'espionnage industriel à la veille technologique 1700-1900*. Paris 2009.

Rosanvallon, Pierre, *L'État en France. De 1789 à nos jours*, Paris 1990.

Rosanvallon, Pierre, *Le Sacre du Citoyen. Histoire du Suffrage Universel en France*. Paris 1992.

Rosanvallon, Pierre, *La Monarchie impossible. Les Chartres 1814 et de 1830*. Paris 1994.

Rosanvallon, Pierre, *Le peuple introuvable. Histoire de la représentation démocratique en France*. Paris 1998.

Scholz, Natalie, *Die imaginierte Restauration. Repräsentationen der Monarchie im Frankreich Ludwigs XVIII*. Darmstadt 2006.

Sellin, Volker, *Das Jahrhundert der Restaurationen. 1814-1906*. München 2014.

Sellin, Volker, *La Charte constitutionnelle et les restaurations du dix-neuvième siècle*, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis, *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830)*. Rennes 2015, S. 21-26.

Serna, Pierre, *La République des girouettes. 1789-1815 et au-delà. Une anomalie politique: la France de l'extrême centre*. Seyssel 2002.

Smith, Michael Stephen, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France 1800-1930*. Cambridge/London 2006.

Späth, Jens, *Revolution in Europa 1820-1823. Verfassung und Verfassungskultur in den Königreichen Spanien, beider Sizilien und Sardinien-Piemont*. Köln 2012.

Sperber, Jonathan, *Revolutionary Europe 1780-1850*. Harlow 2000.

Tanchoux, Philippe, *Les procédures électorales en France de la fin de l’Ancien Régime à la Première Guerre mondiale*. Paris 2004.

Tanchoux, Philippe, Les „Pouvoirs Municipaux“ de la commune entre 1800 et 1848 : un horizon chimérique, in: *Revue d’historique politique* 20 (2013/2), S. 35-48.

Tentoni, Justine, Réinterroger le renouvellement des élites locales avec la prosopographie: L’exemple des conseillers municipaux de Lyon et des faubourgs, in: *Enquêtes – Revue de l’école doctorale* 188 3 (2018) <URL: <https://ed188.hypotheses.org/enquetes-3>> (letzter Zugriff: 28.03.2019).

Thermeau, Gérard, *Saint-Étienne et son agglomération*. Saint-Étienne 2002.

Tilly, Richard, *Industrialization as an Historical Process*, Mainz 2010, in: *Europäische Geschichte online (EGO)*, URL: <http://ieg-ego.eu/en/threads/backgrounds/industrialization/richard-h-tilly-industrialization-as-an-historical-process/?searchterm=Richard%20Tilly&set_language=en> (letzter Zugriff 26.08.2019).

Tort, Olivier, *La droite française. Aux origines de ses divisions 1814-1830*. Paris 2013.

Tort, Olivier, La magistrature française face aux deux Restaurations (1814-1815), in: *Revue d’histoire du XIXe siècle* 49 (2014), S. 93-107.

Tort, Olivier, Le mythe du retour à l’Ancien Régime sous la Restauration, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), *Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l’Europe postnapoléonienne (1814-1830)*. Rennes 2015, S. 243-254.

Tudesq, André-Jean, *Les Grands Notables en France (1840-1849). Étude historique d’une psychologie sociale*. Paris 1964.

Unger, Gérard, *Lamartine*. Paris 1998.

Verney-Carron, Nicole, *Le ruban et l’acier. Les élites de la région stéphanoise au XIXe siècle (1815-1914)*. Saint-Étienne 1999.

Viret, Jérôme-Luther, L’industrie des armes portatives à Saint-Étienne, 1777-1810. L’inévitable mécanisation, in: *Revue d’histoire moderne et contemporaine* 54 (2007), S. 171-192.

Voilliot, Christophe, *La Candidature officielle. Une pratique d’État de la Restauration à la Troisième République*. Rennes 2005.

Vries, Peer, *Escaping Poverty. The origins of modern economic growth*. Göttingen 2013.

Waresquiel, Emmanuel de/Yvert, Benoît, *Histoire de la Restauration 1814-1830. Naissance de la France Moderne*. Paris 1996.

Waresquiel, Emmanuel de, *L’histoire à rebrousse-poil. Les élites, la restauration, la Révolution*. Paris 2005.

Waresquiel, Emmanuel de, *Un groupe d’hommes considérables. Les pairs de France et la Chambre des pairs héréditaire de la Restauration 1814-1831*. Paris 2006.

Waresquiel, Emmanuel de, Le sacre de Charles X et le tournant de 1825, in: Jean-Claude Caron/Jean-Philippe Luis (Hrsg.), Rien appris, rien oublié? Les Restaurations dans l'Europe postnapoléonienne (1814-1830). Rennes 2015, S. 329-340.

Weiss, John, The Economics of Industrial Development. London 2011.

Wrigley, Edward Anthony, Energy and the English Industrial Revolution. Cambridge [u.a.] 2010.

Abbildungsverzeichnis

Alle in dieser Arbeit verwendeten Abbildungen sind in Eigenarbeit entstanden. Den Diagrammen liegen die Personenlisten im Anhang zugrunde.

Abb. 1:	Säulendiagramm zur Amtszeit der Präfekten von Saône-et-Loire in Jahren	62
Abb. 2:	Berufsverteilung im Stadtrat von Lyon	67
Abb. 3:	Berufsverteilung in der Handelskammer von Lyon zwischen 1815 und 1848	68
Abb. 4:	Verteilung zwischen adligen und nichtadligen Stadträten in Lyon zwischen 1815 und 1848	69
Abb. 5:	Präfekten von Rhône, Amtszeiten in Jahren	121
Abb. 6:	Berufsverteilung im Stadtrat von Saint-Étienne nach bekannten Mitgliedern	158
Abb. 7:	Amtszeiten der Bürgermeister von Saint-Étienne zwischen 1815 und 1848	160
Abb. 8:	Amtszeiten der Präfekten von Saône-et-Loire zwischen 1815 und 1848	166

Anhang

Erklärungen zum Anhang

Die Tabellen mit den Mitgliedern der Stadt- und Départementsräte sind alphabetisch geordnet. Dies macht es einfacher, in der Arbeit diskutierte Ratsmitglieder zu finden, und die zu ihnen bekannten Informationen nachzuschlagen. Eine chronologische Ordnung bietet sich zudem oft nicht an, da die Angaben zu ihrer Amtszeit lückenhaft sind.

Die Tabellen zu den Bürgermeistern und Präfekten hingegen sind chronologisch nach der Amtszeit der entsprechenden Personen geordnet. Hier ist die Quellenlage eindeutiger und eine chronologische Ordnung bietet sich an. Dies ermöglicht es auch, die Länge der Amtszeiten einzelner Beamter in der Arbeit zu diskutieren.

Sämtliche in der Arbeit verwendeten Diagramme basieren auf den hier zusammengetragenen Daten. Wo es sich anbietet, wurden die Quellen für die gefundenen Informationen in der Tabelle angegeben. Die restlichen Quellen für den Anhang finden sich in einer separaten Bibliographie am Ende des Anhangs.

Legende – Abkürzungen der Amtsbezeichnungen in den Personenlisten

BG = Beigeordneter (Assistent des Bürgermeisters)

BM = Bürgermeister

P = Präsident

VP = Vizepräsident

S = Sekretär

SR = Stadtratsmitglied

Lyon und das Département Rhône

Präfekten Département Rhône (1815-1848) (alphabetisch)

Amtszeit	Name	Geburtsdatum/Ort Todesdatum/Ort	Beruf
März-Juni 1815	Fourier, Jean-Joseph	21.05.1768/Auxerre, Saint-Regnobert (Yonne) 17.05.1830/Paris	Präfekt des Départements Isère (1802-15), 1815 in den Ruhestand
Mai-Juli 1815	Pons de l'Hérault, André	12.06.1772/Sète (Hérault)	Präfekt des Départements Jura (1830-31), Gouverneur des Louvre (1848) Staatsrat (1848-51) Genehmigung einer vorübergehenden Aufwandsentschädigung als ehem. Staatsrat 1852 (2.780F)
1815-1817	Chabrol de Crouzol, Christophe comte de	16.11.1771/Riom (Puy-de-Dome) 07.10.1836/château de Chabannes (Puy- de-Dome)	Auditeur im Staatsrat (1803), Kammerpräsident am Kaiserlichen Gerichtshof in Paris (1811), Requetenmeister im Staatsrat (1807, 1809, 1811), Staatsrat (1814, 1815, 1820), Unterstaatssekretär im Innenministerium (1817-19), Pension (1828, 12.000F)
1817-1822	Lezay-Marnésia, Albert-Magdelaine- Claude, comte de	06.06.1772/Moutonne (Jura) 04.09.1857/Blois (Loir- et-Cher)	Präfekt der Departements Lot (1815-16), Somme (1816-17), Loir-et- Cher (1828) 1848 Pension (3.657F)
1822-1823	Tournon-Simiane, Camille-Philippe- Casimir-Marcellin, comte de	23.06.1778/Apt (Vaucluse) 18.06.1833/Génélard (Saône-et-Loire)	Angestellter im Innenministerium (1804-06), "auditeur" im Staatsrat (1806) Präfekt der Départements Rom

			(1809-14), Gironde (1815) Requetenmeister im Staatsrat (1818) Ernennungen zum Präfekt der Départements Finistère und Hérault 1815 abgelehnt Staatsrat (1823-30)
1823-1830	Brosses, René de	13.05.1771/Dijon, Saint-Jean 02.12.1834/Paris	Präfekt der Départements Haute-Vienne (1814-15), Loire-Inférieure (1815-22), Doubs (1822-23)
1830-31	Paulze d'Ivoy, Jacques-Christian	06.02.1788/Paris, Saint-Roch 09.12.1856/château de Courtiras, Vendôme (Loir-et-Cher)	"Auditeur" im Staatsrat (1810), Polizeikommissar in Köln (1811), Präfekt der Départements Ardèche (1819-23), Vendée (1833-41) und Nièvre (1842-44) Requetenmeister im Staatsrat (1814, 1815, 1819, 1830, 1831) Rücktritt 1844 auf eigenen Wunsch 1844, Pension 1844/45 (3.122F)
Mai-Dezember 1831	Bouvier-Dumolart, Louis baron	16.10.1780/Bouzonville 01.04.1855/Paris	Sous-Préfet von Saarbrücken (1808), Präfekt der Departements Finistère (1810-13), Tarn-et-Garonne (1813-14), Sarthe (März 1815) Meurthe (1815), Pension 1836 (3.867F)
1831-1835	Gasparin, Adrien Etienne Pierre de	29.06.1783/Orange (Vaucluse) 07.09.1862/Orange	Offizier (Ende der Militärkarriere nach einer Verwundung

			1806) Präfekt der Departements Isère (September- November 1830), Rhône (1831-35) Unterstaatssekretär im Innenministerium (1835)
1835-1839	Rivet, Jean-Charles, baron	19.05.1800/Brive-la- Gaillarde (Corrèze) 18.11.1872/Cannes (lt. Répertoire in Brive-la-Gaillarde)	Kabinetttattaché, stellvertretender Kabinettsdirektor des Innenministeriums (1828-29), Sous- Präfekt von Rambouillet (1830- 31), Präfekt der Departements Haute-Marne (1831- 33), Gard (1833-34), Kabinettsdirektor im Innenministerium (1834) Pension 1851/1853 (4.756F)
1839-47	Jayr, Hippolyte-Paul	13.01.1802/Bourg (Ain) 31.03.1900/Ceyzériat	Beamter (ab 1830): Präfekturrat (1830), dann Generalsekretär im Département Ain (1832) Präfekt der Departements Ain (1834-37), Moselle (1838-39), Rhône (1839-74)
1847-1848	Chaper, Pierre- Achille-Marie	05.05.1795/Paris 27.07.1874/Eybens (Isère)	Präfekt der Departements Tarn- et-Garonne (1830) Gard (1830-31), Côte-d'Or (1831-40), Loire-Inférieure (1840-47), Pension 1848/49 (4.863F)
1848 (Kommissar der Regierung)	Arago, François- Emmanuel-Victor	06.08.1812/Paris 26.11.1896/Paris	Rechtsanwalt (1836)

1848 (commissaire général)	Bernard, Martin gen. Martin-Bernard	17.09.1808/Montbrison 22.10.1883/Paris	Drucker "commissaire général" der Départements Ardèche, Loire, Haute-Loire (vor 16.03.1848)
1848-1849	Ambert, Mathurin-Amand	03.12.1800/Montargis (Loiret) 1870 (spätestens, genaues Todesdatum unbekannt)	?

Mitglieder des Conseil Général des Départements Rhône (1815-1848) (alphabetisch geordnet)

Amtszeit	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
1818-22	Agniel de Chénelette, Jean-Baptiste	23.03.1739/Lyon 22.02.1823/Chénelette	Artillerieoffizier (verteidigt Lyon 1793 während der Belagerung durch die Revolutionstruppen)
1815, 1816 (wieder ernannt)-30	Albon, André-Suzanne d'	15.05.1760/Lyon 28.09.1834/Avauge	Offizier bei den Kürassieren, Leutnant des Königs in Lyonnais, Forez, Beaujolais (1788), Mestre de camp bei der Kavallerie (1791), Maréchal de Camp (1815)
1843-47	Albon, Jean-Guignes-Marie-Alexis, marquis d'	26.12.1803/Grenoble 26.11.1878	?
1816-33	Baboin de la Barrolière, Romain	23.01.1765/Albon (Drôme) 17.08.1837/Lyon (AML, 2E332, Nr. 3688)	Grundbesitzer Bankier (Schweiz, Filialen in deutschen Staaten -> unterstützt exilierte Adlige, darunter auch den späteren Ludwig XVIII.)
1834-37	Baudrier, Claude-Julien	06.07.1785/Lyon 29.05.1837/Lyon	Präsident des Zivilgerichts Lyon
1822-30 -> ab 1821	Bellet de Tavernost de St-Trivier, Louis-Pierre	20.10.1760/Trévoux (Ain) 31.01.1851/Lyon	ehem. Magistrat Rat am Parlament von Dijon (1783)
1834-47	Berger, Antoine-Marguerite aîné	?	Händler/Grundbesitzer
1844-46	Bernard, Jacques	30.01.1795/Mallet (Gard) 21.05.1890/Lyon (AMSE, 2E 1342, Nr. 494)	Händler Grundbesitzer/Rentner
1834-37	Boiron père, Jean-Baptiste-Antoine	20.10.1791/Lyon	Seidentuchfabrikant Grundbesitzer/Rentier
1817-20	Bona de Pérex, Barthélemy-Marie	11.03.1755/Lyon	Grundbesitzer

1837-44	Boucaud, Jean-Marie	?	?
1815, 1817	Boulard de Gatelier, François	29.07.1759/Lyon 11.03.1827/Florenz	Rat am Parlament von Burgund (1779), 1. Präsident des "Bureau des finances de la généralité" in Lyon (1789), Grundbesitzer, ehem. "conseiller-auditeur" am königl. Gerichtshof (Ernennung zum Rat 1811)
1829-31	Brollemann/Brolemann, Henri-Auguste	15.09.1775/Lyon 29.11.1854/Lyon (AML, 2E503, Nr. 820 vom 30.11.)	Händler
1840-47	Brosset, aîné	?	Fabrikant
1818-21	Buisson, Antoine-Gabriel	04.02.1746/Paris	Notar in Neuville (1770-1816) Präfekturrat
1834-36	Carret, Antoine	?	Anwalt
1831-33	Cazenove, Arthur-Paul-Théophile de	28.04.1795/Lyon 26.11.1841/Lyon	Rentier, Grundbesitzer
1833-39	Chassagnieux, Jean-Baptiste	27.06.1779/Lyon	Seidenstofffabrikant
1820, 1822 bis 1822	Chirat, Charles-Bernardin	07.09.1761/Lyon 05.12.1854	Industrieller
1846-47	Cholat/Chollat	?	Notar
1830-33	Cochard, Nicolas-François	20.01.1763/Villeurbanne 20.03.1834/Sainte-Colombe	Staatsanwalt in Vienne (1785), Richter am Distriktribunal (1795), Präfekturrat (24.05.1800), Advokat am Appellationsgericht (1810)
1831-47 Wiederwahl 1842	Corcelette, Jean-Baptiste	1787	Grundbesitzer
bis 1816 1830 (?), 1831-33	Couderc, Jean	09.05.1770/Lyon 06.04.1852/Cannes	Händler, Grundbesitzer
1840-46	Dela	?	Untersuchungsrichter

1830-44	Deleullion de Thorigny, François-Bernardin-Louis	08.12.1775/Lyon	Grundbesitzer
1816-30	Delhorme/de L'Horme, Barthélemy-Fleury, baron	24.08.1760/Lyon 03.01.1834/Ormes (Saône-et-Loire)	Generalstaatsanwalt (ab 1815), Gerichtspräsident in Caen
1829-30	Delphin, Philibert	20.06.1779/Lyon 30.04. (01.05.)1874/Lyon	Grundbesitzer
1816-30	Désarbres, Jean-Gabriel	1767/68	Händler
1818-30, 1838-47	Desprez, Claude-Marie-Barthélemy	22.10.1757/Grézieu-la-Varenne	Staatsanwalt in Lyon (1788), Rechtsanwalt am Appellationsgericht (1803), Advokat (1810), Richter/Staatsanwalt am königl. Gericht (1818), Rat ehrenhalber (1829-37).
1834-36	Dorel, Gaspard	?	Trikotwarenhändler
1830-45	Dugas, Camille-Joseph	?	Fabrikant ("manufacturier")
1834-38	Duret, Jean-Antoine	?	Fabrikant ("manufacturier")
1831-33, 1837-41	Elleviou, Pierre-Jean-Baptiste-François	02.12.1769/Rennes 06.05.1843	?
1840-47	Faugier	?	?
1833-47 Wiederwahl 1842	Fulchiron, Jean-Claude	21.07.1774/Lyon 22.03.1859/Paris	Grundbesitzer
1819-27	Giraud de St-Try (Giraud Montbellet de Saint Trys), Jean-Baptiste	09.11.1763/Lyon 01.09.1827/Lyon	Grundbesitzer
1816-18	Godinot, Adam-Pierre-Eustache	12.12.1760/Lyon 12.09.1818/Lyon (AML, 2E181, Nr. 2673)	Händler
1845-47	Janson	?	Richter am königlichen Gerichtshof
1830-33	Jars, Antoine-Gabriel	09.01.1774/Lyon 16.03.1857/Paris	Händler

1835-47	Jean-Marie Suchet/Suchel	25.03.1786/Mardore (Rhône) 01.04.1867	?
1818-30	Laroche-Lacarelle, Jean-Marie de	?	Grundbesitzer
1828-30	Laurencin, François-Aimé, comte de	25.10.1764/Marcy (Rhône) 07.10.1833/Schloss v. Chassagne (Rhône)	?
1831-33, 1838-47 Wiederwahl 1842	Laurent/Laurens-Humblot, Nicolas	14.10.1788/Villefranche 31.08.1853/Paris	Grundbesitzer, Händler
?	Malachard-Gaudet	?	Händler
1834-35	Malachard-Lafond aîné, Jean-Baptiste-Philibert	?	Grundbesitzer, Händler (Villié)
1838-47	Martin, Christophe	21.10.1791/Chatillon-sur-Chalaronne (Ain) 20.01.1866/Lyon	Richter (1830), Rat (ehrenhalber) am königl. Gericht (1834)
1831-39	Matagrín, Etienne	?	Fabrikant in Tarare
1816-17	Méallet (de), Jean-Joseph, comte de Fargues	12.03.1777/Vodables (Puy-de-Dôme) 23.04.1818/Lyon	?
1830-47 Wiederwahl 1842	Merlat, Jean-Baptiste-Antoine	?	Notar
1838-47	Mermet, Joseph	26.10.1769/Hauteville (Ain) 22.01.1848/Lyon (AML, 2E437, Nr. 384 vom 23.01.)	Arzt, Grundbesitzer
1821-27 -> ab 1821	Mogniat de l'Escluse, Pierre-Ennemond-Joachim-François-Marie-Elisabeth	Juni 1759/Saint-Jean d'Ardières 22.07.1834/Saint-Jean d'Ardières	Grundbesitzer Offizierslaufbahn
1822-29	Monspey, Aimé-Louis-Henri-Tobie, comte de	26.09.1778/Lyon	Grundbesitzer
bis 1822 (†)	Monspey, Louis-Alexandre-Elysée, marquis de (père)	10.08.1733/St-Georges-de-Reneins (Rhône) 02.03.1822/château de Vallière (Rhône)	?
1818-30	Montaigu, Rodolphe-Tanguy-Gabriel, marquis de	02.03.1778/Paris 1833	?
1829-33	Montgolfier, Michel	?	Fabrikant

1834-36	Morel, Joseph	?	Grundbesitzer
1821-27	Mottet-Gérando, Dominique de	03.04.1771/Valence (Drôme) 14.03.1828/Lyon	Händler
1833	Noblet, Etienne- Angélique, marquis de	29.04.1772/La Clayette	ehem. Offizier im Regiment des Herzogs v. Angoulême
1824-30	Nolhac, Pierre- Marie-Marc-Antoine	22.05.1776/Lyon 08.09.1854/Lyon	Grundbesitzer
1822-29 1840-47	Orsel, André- Jacques	?	Grundbesitzer/Renti er
1824-30	Pavy, Joseph-Marie	17.10.1766/Lyon 25.01.1839/Lyon	Händler, Seidenfabrikant, Grundbesitzer
1840-46	Permeysel/Permézel	?	Rechtsanwalt, Grundbesitzer (Charentay)
1834-47 Wiederwahl 1842	Peyré-Peguet, Jean- François-Aimé	12.06.1792/Anse (Rhône) 19.05.1868/Villefran che	Richter am Zivilgericht Villefranche, Grundbesitzer
1834-39, 1847	Place-Lafond, Joseph	?	Weinhändler, Grundbesitzer
1816-20	Pomeys, Jean de	?	?
1830-42	Prunelle, Clément- François-Victor- Gabriel	22.06.1777/La Tour- du-Pin 20.08.1853/Vichy	Arzt (Doktor der Medizin), Militärarzt in Paris (1800), Lehrer an der Medizinischen Fakultät Montpellier (1807-19), Niederlassung in Lyon
1818-30	Prunelle, de	?	?
1842-47	Rambaud aîné	?	Notar
1819-33	Rambaud, Pierre- Thomas, Baron de la Sablière	14.03.1754/Lyon 20.02.1845/Vourles	Anwalt in Lyon (1775), Kommissar am Distriktribunal (1791), Kommissar am Appellationsgericht (1800), Generalstaatsanwalt , Präsident des königl. Gerichtshofs

			von Lyon (ab 1815 Ehrenpräsident)
bis 1816	Regny père, Alexis-Antoine	18.10.1749/Gênes 17.09.1816/Lyon	Seidenhändler, Tuchfabrikant
?	Remond	?	?
1834-47	Rémond, Isaac	?	Kaufmann/Fabrikant
1833-47	Reyre, Clément	04.05.1790/Lyon (AML, 1GG340, Nr. 1386 vom 05.05.) 14.01.1869/Lyon	Händler, Grundbesitzer/Rentier
1816-30	Riverieux de Varax,	?	?
1846-47	Robat	?	Richter in Villefranche
1816-28	Robin-Beauregard de Barbantane, Etienne	07.09.1757/Tarascon (Bouches-du-Rhône)	Grundbesitzer
1834-36	Rouast, Frédéric	?	Trikotwarenhändler
1834-47 Wiederwahl 1842	Royé-Vial, Jean-Baptiste	?	Händler
1846-47	Sain de Mannévioux, Paul-Emile	14.03.1813/Lyon	ehem. Artilleriekapitän
1818-22	Sainneville	?	Grundbesitzer
1836-45	Sanlaville-Janson, Antoine-Elisabeth	09.07.1777/Beaujeu 28.09.1858/Beaujeu	?
1833	Sargan, Jean-Marie	?	?
1831-33	Sargnon	?	Grundbesitzer
1816-30	Savaron, baron de Chamousset, François-Gabriel	April 1752/Lyon 16.07.1840/Larajasse	Grundbesitzer
1830-47	Terme, Jean-François	11.07.1791/Lyon 08.12.1847/Lyon	?
1831-33	Tramoy	?	?
1830-33	Vachon-Imbert, Joseph-François	14.02.1772/Lyon 30.07./01.08.1857/Lyon	Händler, Grundbesitzer
1831-42	Verne de Bachelard, Jean-Simon-Antoine-Marie	30.03.1792/Roanne (Loire) 25.10.1868/Roanne	Rat am königlichen Gerichtshof (Ruhestand 10.01.1857)

Bürgermeister Lyon (1815-1848) (chronologisch)

Amtszeit	Name	Geburtsdatum/Ort Todesdatum/Ort	Beruf
1814-1818 (Ausnahme: 100 Tage)	Méallet (de), Jean- Joseph, comte de Fargues	12.03.1777/Vodables (Puy-de-Dôme) 23.04.1818/Lyon	
1815 (100 Tage)	Jars, Antoine-Gabriel	09.01.1774/Lyon 16.03.1857/Paris	Händler
1818-26	Rambaud, Pierre- Thomas, Baron de la Sablière	14.03.1754/Lyon 20.02.1845/Vourles	Anwalt in Lyon (1775), Kommissar am Distriktribunal (1791), Kommissar am Appellationsgericht (1800), Generalstaatsanwalt, Präsident des königl. Gerichtshofs von Lyon (ab 1815 Ehrenpräsident)
1826-30	Lacroix-Laval, Jean de	18.05.1782/Lyon 27.07.1860/Orliènas	Grundbesitzer
1830-35	Prunelle, Clément- François-Victor- Gabriel	22.06.1777/La Tour- du-Pin 20.08.1853/Vichy	Arzt: Militärarzt in Paris (1800), Lehrer an der Medizinischen Fakultät Montpellier (1807-19), Niederlassung in Lyon
1835-40	Martin, Christophe	21.10.1791/Chatillon- sure-Chalaronne (Ain) 20.01.1866/Lyon	Richter (1830), Rat (ehrenhalber) am königl. Gericht (1834)
1840-47	Terme, Jean- François	11.07.1791/Lyon 08.12.1847/Lyon	Arzt am Hospiz
1848	Laforest, Demophile	29.08.1795/Villié (Rhône) 07.04.1867/Saint- Leonards-on-the-Sea	Notar (ab 1822)

Mitglieder des Stadtrates von Lyon zwischen 1815 und 1848 (alphabetisch geordnet)

Amtszeit	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
1831-46	Acher, Joseph-Jean	08.04.1779/Dijon 27.02.1861	"conseiller Auditeur" (1808-11), Nachfolger seines Vaters als Rat am königlichen Gerichtshof von Lyon (ab 1811), Präsident des königl. Gerichts; Vorsitzender des Schwurgerichts (ehrenamtlich)
1825-30	Anginieur, François	1769/70/St. Chamond (Loire)	Händler
1815-25 (Almanach 1816 fehlt)	Arlès aîné, Pierre	19.10.1742/Lodève (Hérault)	Händler
1831 BG (1830) SR 1855-67	Arlès-Dufour, François-Barthélemy	03.06.1797/Sète (Hérault) 21.01.1872/Vallauris Golfe-Juan	Unternehmer
1841-46 Stadtrat und Beigeordneter (laut Akte Ehrenlegion ab 1840)	Arnaud, Jean- Baptiste-Marie- Victor	12.07.1788/Lyon 13.05.1856/Lyon (AML, 2E509, Nr. 291)	Grundbesitzer/Renti er
1815-20 (Almanach 1816 fehlt) laut Rey, Notables ab 1802 (dreimonatige Unterbrechung 1815)	Art(h)aud de la Ferrière, Claude	02.10.1769/Lyon 26.10.1840/Lyon	Grundbesitzer
1815-29 (Almanach 1816 fehlt) laut Akte Ehrenlegion ab 1813	Aynard aîné, Claude- Marie	24.04.1763/Lyon 12.07.1829/Lyon (AML, 2E 251, Nr. 3018 vom 13.07.)	Händler
1831	Baboin de la Barrollière, Romain	23.01.1765/Albon (Drôme) 17.08.1837/Lyon (AML, 2E332, Nr. 3688)	Grundbesitzer Bankier (Schweiz, Filialen in deutschen Staaten -> unterstützt exilierte Adlige, darunter auch den späteren Ludwig XVIII.)

1832-34	Balme, Claude	07.11.1766/Bellay (Ain) 21.01.1849/Lyon (AML, 2E449, Nr. 349)	Arzt
1838-48	Bar(r)illon, François-Guillaume	05.05.1804/Lyon	Händler
1822-31	Bassé de la Pape/Basset de Lapape, Claude-Simon (Siméon)	12.03.1780/Lyon	Grundbesitzer
1838-48	Bergier, Joseph	24.10.1800/Lyon 10.05.1878/Lyon (AML, 2E1303, Nr. 365)	Händler, Grundbesitzer/Rentier
1815-31 (Almanach 1816 fehlt) -> laut Rey, Notables erstmals 1811-13, dann Stadtrat von Albon	Bodin aîné, Melchior-André	08.02.1769/Romans (Drôme) 14.02.1846/Loriol (Drôme)	Grundbesitzer, Seidenhändler, Bankier
1838-48 (SR) 1841-48 (BG)	Bodin, Jacques-Ambroise	20.03.1788/Orios (Isère) 19.07.1876/Lyon	Händler
1822-32 (BG)	Boisset, Barthelemy-Hippolyte de	02.06.1793/Lyon	Grundbesitzer
1815-20 (Almanach 1816 fehlt)	Bona de Pérex, Barthélemy-Marie	11.03.1755/Lyon	Grundbesitzer
1844-48	Bonnet, Claude-Joseph	18.02.1786/Jujurieux (Ain) 12.10.1867/Lyon (AML, 2E545, Nr. 795 (14.10.1867))	Kaufmann/Fabrikant (Seide)
1831	Bontoux, Auguste	?	?
1815-30 (Almanach 1816 fehlt)	Bottu de Lima/Limas, Abel-Lambert-Marie	26.09.1751/Lyon 11.08.1835/Lyon (AML, 2E315, Nr. 3183)	Grundbesitzer
1847-48	Bouillier, François-Cyrille	12.07.1813/Lyon	Professor an der Philosophischen Fakultät
1815, 1817, 1818 -> laut Akte Ehrenlegion ab 1805	Boulard de Gatelier, François	29.07.1759/Lyon 11.03.1827/Florenz	Rat am Parlament von Burgund (1779), 1. Präsident des "Bureau des finances de la généralité" in Lyon (1789),

			Grundbesitzer, ehem. "conseiller-auditeur" am königl. Gerichtshof (Ernennung zum Rat 1811)
1826-30 (BG)	Boulard de Gatellier, Vital	?	?
1846-48	Boullée, Aimé-Auguste	?	Richter in Bourg, Staatsanwalt in Bergerac (1823) und Mâcon (1826), nach 1830 in Lyon Grundbesitzer
1845-48 (BG) 1844-48 (SR)	Bouvard, Jean-Gabriel	22.03.1798/Lyon 06.04.1879	Händler
1830	Bréghot du Lut, Claude	11.10.1784/Montluel (Ain) 30.11.1849/Lyon (AML, 2E444, Nr. 4643 vom 01.12.)	Rat am königlichen Gerichtshof
1831	Broellemann, Guillaume-Frédéric	06.03.1781/Lyon 17.02.1864/Lyon (AML, 2E536, Nr. 185 vom 18.02.)	Händler
1819-30	Brollemann/Brolemann, Henri-Auguste	15.09.1775/Lyon 29.11.1854/Lyon (AML, 2E503, Nr. 820 vom 30.11.)	Händler
1838-48	Brossette, Louis-Benoît	?	Händler
1833-43 (SR) 1841-43 (BG)	Bruyas, Jean-Pierre	24.09.1769/Montbrison (Loire) 20.09.1843/Lyon	Richter am Appellationsgericht Lyon und Präsident des "Cour criminelle de la Loire" (08.04.1800), Kammerpräsident des kaiserlichen Gerichtshofs Lyon (1811)
1816 (BG)	Cailhava	?	?
1833-34	Camèl père, Jean-Baptiste-Antoine-Barthélemy	gest. 15.01.1836/Lyon mit 56 J. (AML, 2E325, Nr. 252)	Grundbesitzer, Eisenhändler
1844	Camèl, Edmé-François-Barthélemy	05.03.1803/Lyon 29.04.1870/Lyon	Händler Grundbesitzer/Rentier

		(AML, 2E727, Nr. 1530 vom 30.04.)	
1832-48 laut Akte Ehrenlegion ab 1831	Capelin, François-Aimé	04.04.1786/Lyon 03.06.1856/Lyon (AML, 2E 651, Nr. 1803)	stellv. Staatsanwalt in Villefranche (1814), Richter am 1. Instanzgericht Saint-Étienne (1816), Richter am 1. Instanzgericht Lyon (1823), Rat am königlichen Gerichtshof (1830)
1814/15 (BG)	Cazenove,	?	?
1831, 1833-37 (SR) 1832-34 (BG) laut Akte Ehrenlegion ab 1830 SR, ab 1831 BG	Cazenove, Arthur-Paul-Théophile de	28.04.1795/Lyon 26.11.1841/Lyon	Rentier, Grundbesitzer
1844-48	Chabanacis de Marnas, Louis-François-Gabriel-Antoine	?	Stellvertreter des Generalstaatsanwalts
1822-25 (SR) 1826-30 (BG)	Chalandon, Antoine-Elisabeth	*1768/69/Lyon 14.01.1832/Lyon (AML, 2E 268, Nr. 267 vom 15.01.)	(ehem.) Händler, Grundbesitzer
1814/15 (BG)	Champanhet	?	?
1841	Chapeau, Jean-Baptiste	?	Händler
1815-31 (Almanach 1816 fehlt)	Charrasson, Jean-Marie	07.11.1761/Lyon	Händler
1831	Chèze		?
1832-43 (SR) 1836-40 (BG)	Chinard, Etienne	09.10.1787/Lyon 29.08.1865 (AML, 2E539, Nr. 684 vom 30.08.)	Arzt
1815 (100 Tage)	Cochard, Nicolas-François	20.01.1763/Villeurbanne 20.03.1834/Sainte-Colombe	Staatsanwalt in Vienne (1785), Richter am Distriktribunal (1795), Präfekturnrat (24.05.1800), Advokat am Appellationsgericht (1810)
1832-37	Coron, Antoine-Marie	12.09.1791/Lyon	Notar

1828-30	Coste aîné, Jean-Louis-Antoine	02.06.1784/Lyon 05.05.1851/Lyon (AML, 2E455, Nr. 2070)	Auditeur am Staatsrat (1810-11), Arbeit beim "Directeur Général de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines" (1811-12), "Commissaire spécial de police" (1812-14), Rat am königlichen Gerichtshof (seit 1814)
1831-48	Couderc, Jean	09.05.1770/Lyon 06.04.1852/Cannes	Händler, Grundbesitzer
1835-40 (SR) 1836-40 (BG)	Coulet, Jérôme	12.01.1769/Lyon	Händler Rentier
	Courageot (Courajod), Pierre-Joseph	?	?
1815-30 (Almanach 1816 fehlt)	Courbon de Montviol, Fleury	05.01.1760/Saint-Étienne 09.01.1847/Lyon (AML, 2E 432, Nr. 63 vom 10.01.)	Rechtsanwalt, Präsident des königlichen Gerichtshofs
1832-35	Courrat, Jean-François-Nicolas-Alexandre	24.03.1786/Lyon	Kommissionär
1847-48	Darmès, François	?	Notar
1818-25 (BG) 1827-30 (SR)	Delphin, Philibert	20.06.1779/Lyon 30.04. (01.05.)1874/Lyon	Grundbesitzer
1847-48	Dervieux, André	04.06.1808/Condrieu	Händler
	Désarbres, Jean-Gabriel	1767/68	Händler
1847-48 (lt. Dictionnaire des parlementaires ab 1846)	Descours, Laurent	20.01.1814/Lyon (AML, 2E158, Nr. 258) 28.08.1882/Vichy (Allier)	Geldhändler/Kursmakler
1844-48	Devienne fils, Adrien-Marie	02.02.1802/Lyon 04.(09.)07.1883/Lyon	Präsident des Zivilgerichts, Generalstaatsanwalt in Bordeaux und Lyon; 1. Präsident

			des kaiserlichen Gerichtshofs in Paris
1818-19 (BG) 1821-31 (SR)	Devienne, André	Nov.-Dez. 1775 (Alter bei Hochzeit 21J. 10M.)	Grundbesitzer
1831	Devillas, Elisabeth- Jean	1778 30.10.1845 (AML, 2E 420, Nr. 3915)	Händler
1817-25 (BG) laut Akte Ehrenlegion Ernennung am 02.08.1816	Dian le jeune, Jean- Fleuri	14.07.1757/Lyon	Grundbesitzer
1835-48	Dolbeau, Jean- Baptiste	?	Händler
1832-48 (SR) 1838-40 (BG)	Donnet jeune, Jean- Baptiste-César	08.04.1796/Lyon	Grundbesitzer/Rentner
1832-46	Dubost, Pierre	27.03.1785/Lyon	Färber Grundbesitzer/Rentier
1822-30 (BG) laut Akte Ehrenlegion BG seit 1821, bestätigt 1826	Dugas, Thomas	27.03.1773/Saint- Chamond 01.11.1857	ehem. Händler, Grundbesitzer
1815-21	Duja(s)t d'Ambérieux, Pierre	26.11.1739/Lyon 20.10.1821/Lyon	Grundbesitzer
1844-48	Dunod, Claudius	?	Grundbesitzer/Rentier
1838-40 1841 (BG)	Dunod, Frédéric	?	Grundbesitzer
1831, 1838-43	Dupasquier, Charles- Laurent	27.05.1773/St. Alban bei Chambéry/Savoie 01.09.1857/Lyon (AML, 2E 512, Nr. 605 vom 02.09.)	Grundbesitzer/Rentier Seidenmakler
1831-37	Duplan, Jean-Pierre	23.10.1776/St. Christophe (Saône- et-Loire) gest. 1849	Rechtsanwalt Generalstaatsanwalt am königl. Gericht
1835-46	Durand, Marie-Jean- Claude-Henri	16.07.1796/Jujurieux (Ain)	Untersuchungsrichter, Rat am königlichen Gerichtshof
1818-31 (BG) BG seit 1818	Evesque, Etienne	07.10.1761/Alais (Gard) 15.11.1839	Händler
1838-48	Falconnet, Fleury	18.06.1785/Lyon 25.01.1849/Lyon (AML, 2E443, Nr. 356)	Architekt, Grundbesitzer

1811-Jan. 1815	Falsan, Claude-François	28.07.1760/Lyon	Händler
1832-48 1842-48 (BG)	Faure Peclet, Auguste	12.06.1791/Tournon (Ardèche)	Händler, Grundbesitzer
1833-36	Favre, André-Philidor	?	Grundbesitzer
1815-19 (Almanach 1816 fehlt)	Fournel aîné, Jean	*1769/70	Händler
1828-30	Fournel, Sébastien	01.11.1762/Lyon	Händler
1815-26 (Almanach 1816 fehlt) laut Akte Ehrenlegion Ernennung: 31.05.1804, 19.03.1808, Neunominierung 04.02.1815	Frèrejean aîné, Georges	05.10.1760/Lyon	Händler, Fabrikant ("manufacturier")
1833-40	Frèrejean, Victor-Aimé	?	Fabrikant ("manufacturier")
1838-41	Gastine, Auguste	?	Transportunternehmer ("entrepr. de roulage")
1831, 1836-48 -> laut Akte Ehrenlegion seit 1830 SR, 1831 gleichzeitig BG 1832-35 (BG)	Gaut(h)ier, Etienne	28.09.1780/Serrières (Ardèche) 23.06.1861	Händler
1833-37	Gayet, Nicolas	?	Grundbesitzer
1831	Gentelet, Pierre-Laurent	08.09.1781/Port de Vaux (Ain)	Händler
1815-27 (Almanach 1816 fehlt) laut Akte Ehrenlegion/Rey, Notables Stadtrat ab 1811/12	Giraud de St-Try (Giraud Montbellet de Saint Trys), Jean-Baptiste	09.11.1763/Lyon 01.09.1827/Lyon	Grundbesitzer
1815-17 (BG) -> ab 1815	Godinot, Adam-Pierre-Eustache	12.12.1760/Lyon 12.09.1818/Lyon (AML, 2E181, Nr. 2673)	Händler
1815-21 (Almanach 1816 fehlt)	Grailhe de Montaima, Jean Marie Martin, baron de	09.11.1751/Montbrison (Loire)	Grundbesitzer
1831 (BG) 1832-40 (SR)	Gros, Marc-Bernard	?	Fabrikant ("manufacturier")

1815-30 (Almanach 1816 fehlt)	Guérin, Hugues- Louis	?	Händler
1831-46 (SR) 1836-40 (BG)	Guérin-Philippon, Joseph-Marcellin	*1773/74/Lyon	Kaufmann/Fabrikant
1836-45	Guerre, Jean	11.10.1761/Allevard Isère) 15.08.1845/Saint- Rambert-l'Île Barbe	Rechtsanwalt (seit 1789 in Lyon), Richter am Apellationsgericht (1808)
1819-25	Guillet de Chatelus, Marie-Thomas	18.05.1780/Lyon 07.01.1826/Lyon (AML, 2E 234, Nr. 119 vom 08.01.)	Grundbesitzer, Rentier
1844-48	Guimet, Jean- Baptiste	30.07.1795/Vorion (Isère) 08.04.1871/Lyon (AML, 2E557, Nr. 573)	Blaufabrikant
1841-48 (SR) 1842-47 (BG)	Guinet, Fabiricius	19.12.1793/Lyon 22.06.1865/Lyon (AML, 2E 702, Nr. 1839)	Händler
1825-30	Henry-Bellevue, Michel	14.09.1771/Lyon 01.11.1835/Lyon (AML, 2E320, Nr. 4201 vom 02.11.)	Grundbesitzer
1833-34, 1838-39 1838-39 (BG)	Hobitz père, Jean- Louis-Joseph	13.06.1781/Lyon	Händler/Kürschner
1833-36	Hopital, Hippolyte	1773/74 (Alter bei Hochzeit: 23J.)	Anwalt am Zivilgericht (1. Instanz)
1831	Hubert de St-Didier	?	?
1831	Jars, Antoine-Gabriel	09.01.1774/Lyon 16.03.1857/Paris	Händler
1815-21 (Almanach 1816 fehlt)	Jordan, Camille	13.01.1771/Lyon 19.05.1821/Paris	Grundbesitzer, Staatsrat
1832-35 (BG)	Jordan-Leroy, André- Gaspard	03.07.1781/Lyon (?) 09.01.1836/Lyon mit 53J. (AML, 2E 325, Nr. 164 (09.01.1836)	Händler
1828-30	Jullien aîné	?	Händler
1822-25, 1841-48 -> ab 1822 1826-30 (BM) 1815-17 (BG) -> 1815-17 (zu allen	Lacroix-Laval, Jean de	18.05.1782/Lyon 27.07.1860/Orliènas	Grundbesitzer

Daten auch Rey, Notables)			
1832-34, 1841-48 -> 1831-34, 1841-48	Laforest, Demophile	29.08.1795/Villié (Rhône) 07.04.1867/Saint- Leonards-on-the-Sea	Notar (ab 1822)
1815-30 (Almanach 1816 fehlt) laut Rey, Notables ab 1805	Laroue/La Roue (de), Jean-Pierre	06.01.1755/Lyon	Grundbesitzer
1814/15 (BG)	Laurencin, François- Aimé, comte de	25.10.1764/Marcy (Rhône) 07.10.1833/Schloss v. Chassagne (Rhône)	?
1815	Lecourt, Antoine	20.01.1744/Saint- Andéol-le-Château 26.10.1832/Lyon	ehem. Händler (Gewürze)
1815-31 (Almanach 1816 fehlt)	Lécuyer, Claude	?	(ehem.) Händler, Grundbesitzer
1817-21	Magneval, Gabriel de	24.08.1751/Lyon 14.11.1821/Paris	Grundbesitzer
1815-30 (Almanach 1816 fehlt) -> laut Akte Ehrenlegion ab 1815	Mallié, Claude- Joseph, (chevalier)	28.07.1760/Lyon	Händler, Tuchfabrikant (Seide)
1832-48 (SR) -> Wahl 1831/37 1836-48 (BG) -> Ernennung 1837 und 1840 (zu Wahl/Ernennung Akte Ehrenlegion)	Malmazet, André	03.07.1781/Rosières (Ardèche)	Rentier
1816 (BG)	Manet	?	?
1831 (BG) 1833-35 (BG)	Martin, Antoine- François-Marie- Elisabeth	10.09.1764/Lyon 13.07.1835/Lyon	Grundbesitzer
1832-48 (SR) -> Wahl 1832 1836-40 (BM) -> 1835-40 (Akte Ehrenlegion zu Wahl SR, Ernennung BM)	Martin, Christophe	21.10.1791/Chatillon- sure-Chalaronne (Ain) 20.01.1866/Lyon	Richter (1830), Rat (ehrenhalber) am königl. Gericht (1834)
1832-48 (SR) 1835-48 (BG) -> laut Akte	Martin, Pierre-Paul	27.04.1771/Lyon 10.07.1846	Rentier

Ehrenlegion ab 1830 Stadtrat und BG			
1833, 1834, 1836, 1837	Martin-Cabaret, Jean-Joseph-Marie	?	Grundbesitzer in Montauban
1814-1818 (während der 100 Tage von Napoleon entlassen)	Méallet (de), Jean- Joseph, comte de Fargues	12.03.1777/Vodables (Puy-de-Dôme) 23.04.1818/Lyon	?
1838-48	Menoux, Louis- François-Marie	gest. 31.07.1855/Lyon mit 88J. (AML, 2E 1143, Nr. 812 vom 01.08.)	Rat am königlichen Gerichtshof, Präfekturrat
1831-46	Mermet, Joseph	26.10.1769/Hautevil le (Ain) 22.01.1848/Lyon (AML, 2E437, Nr. 384 vom 23.01.)	Arzt, Grundbesitzer
1818-21 (BG)	Monicault, Joseph- Bathelemi-Claude, chevalier de	05.11.1767/Valence (Drôme) 22.12.1824	Grundbesitzer, Kommis am Bureau des postes in Valence (1786, 1791-93 Direktor), Generalinspektor der zivilen/militärischen Post in den Alpen und Italien (1797), weitere Ämter bei der Post (1803 Postdirektor Lyon)
1815-23 (Almanach 1816 fehlt)	Montmartin	?	ehem. Händler, Grundbesitzer
1833-37	Morel, Joseph	?	Grundbesitzer
1815-30 -> laut Rey, Notables 1805-30	Morel-Rambion, Claude-Louis	15.08.1759/Lyon 11.10.1830/Cogny	Anwalt am Parlament von Dijon (1779) und Paris (1781), Rat am königlichen Gerichtshof (1811, 1800 Ersatzrichter)
1815-27 (Almanach 1816 fehlt) -> laut Akte Ehrenlegion Ernennung 1815	Mottet-Gérando, Dominique de	03.04.1771/Valence (Drôme) 14.03.1828/Lyon	Händler
1815-17 (BG, Almanach 1816 fehlt)	Munet, Gaspard- Melchior	05.09.1778/Lyon	Grundbesitzer

1832-48	Nepple, Joseph-Magdeleine	* in Beynast (Ain) 11.07.1848/Lyon mit 70J. (AML, 2E 438, Nr. 2999 vom 12.07.)	Notar
1822-30	Nivière, Laurent- Adolphe-Isidore, baron	03.02.1780/Lyon 05.01.1840	Generaleinnehmer des Rhône- Departements ("receveur général du département du Rhône", ab 1804)
1815, 1816, 1817 (BG)	Nolhac, Pierre- Marie-Marc-Antoine	22.05.1776/Lyon 08.09.1854/Lyon	Grundbesitzer
1828-30	Parcieu, Bonne- Alphonse Regnault, marquis de	?	Grundbesitzer
1844-46	Pasquier, René	24.11.1792/Naugneray (Rhône)	Arzt, Grundbesitzer/Rentier
1827-30	Pavy, Joseph-Marie	17.10.1766/Lyon 25.01.1839/Lyon	Händler, Seidenfabrikant, Grundbesitzer
1818-25 -> laut Akte Ehrenlegion ab 1814, aber nicht in Almanachen	Peclet, Jean-Baptiste	02.10.1755/Lyon 24.01.1826/Lyon (AML, 2E 234, Nr. 411)	Grundbesitzer
1818-21 (BG)	Perret de la Menue, Jean-Matthieu-Emile	19.07.1773/Lyon 13.05.1822	Grundbesitzer
1815-30 -> laut Akte Ehrenlegion Ernennung 1815	Perret, Jacques- Théodore	13.12.1757/Mornant (Rhône) 01.01.1832/Lyon (AML, 2E 268, Nr. 3)	Händler
1821-30	Picquet, Jean- Baptiste	?	ehem. Händler
1831-47	Pons, Louis-Auguste- Henri	06.10.1803/Lunel (Hérault)	Bankier/Händler, Grundbesitzer/Rentner
1830-35 (BM) 1836-48	Prunelle, Clément- François-Victor- Gabriel	22.06.1777/La Tour- du-Pin 20.08.1853/Vichy	Arzt (Doktor der Medizin), Militärarzt in Paris (1800), Lehrer an der Medizinischen Fakultät Montpellier (1807-19), Niederlassung in Lyon
1832-43	Quantin, Jean-Félix	25.06.1795/ ? (Vienne)	Notar, Grundbesitzer

1835-40 (SR) 1837-40 (BG)	Rambaud, Noel	1770/71 (Alter bei Hochzeit: 34J.)	Händler, Grundbesitzer
BM 1818-26 Stadtrat 1811-13	Rambaud, Pierre- Thomas, Baron de la Sablière	14.03.1754/Lyon 20.02.1845/Vourles	Anwalt in Lyon (1775), Kommissar am Distriktribunal (1791), Kommissar am Appellationsgericht (1800), Generalstaatsanwalt, Präsident des königl. Gerichtshofs von Lyon (ab 1815 Ehrenpräsident)
1827-30	Ravier du Magny, Jacques	26.12.1767/Sarry- en-Brionnais (Saône- et-Loire) 04.04.1835/Sainte- Foy-les-Lyon	Kammerpräsident am königlichen Gerichtshof, Präsident des Zivilgerichts (1. Instanz)
1815	Regny père, Alexis- Antoine	18.10.1749/Gênes 17.09.1816/Lyon	Seidenhändler, Tuchfabrikant
1832-34	Rémond, Isaac	?	Kaufmann/Fabrikant
1835-48 (SR) 1841-48 (BG) BM	Reyre, Clément	04.05.1790/Lyon (AML, 1GG340, Nr. 1386 vom 05.05.) 14.01.1869/Lyon	Händler, Grundbesitzer/Rentier
1841-48 (SR) 1843-48 (BG)	Riboud, Antoine	?	Händler/Fabrikant
1847-48	Ricard, Jean-Jacques	?	Händler
1814/15 (BG)	Riverieux de Varax,	?	?
1815-18 (Almanach 1816 fehlt)	Roche des Escures	?	Grundbesitzer
1815-30	Ruolz-Rochemore, François-Catherin- Jean-Pierre, marquis de	1750/51/Lyon 02.02.1833/Lyon mit 82J. (ADL, 2E307, Nr. 455)	Grundbesitzer
1815 (BG) -> 1805-15	Sain-Rousset, André Paul, Baron de Vauxonne	28.06.1757/Lyon 18.12.1837/Vaux	Grundbesitzer
1838-48 -> ab 1837	Saint-Rousset de Vaxonne, Emile- Jean-André-Léopold	03.10.1802/Lyon 1863	"Juge auditeur" in Belley (Ain, 1828), Staatsanwalt in Villefranche (1830), Untersuchungsrichter in Lyon (1834), Rat am königlichen

			Gerichtshof (Appellationsgericht 1837, 1848-53 Rat ehrenhalber)
1838-48	Sériziat, Etienne- Henri	31.12.1796/Lyon 15.04.1856/Lyon (AML, 2E 651, Nr. 1222)	(Vize-)Präsident des Zivilgerichts
1833--48 (SR) 1837-40 (BG) -> Stadtrat ab 1832, BG ab 1839	Sériziat-Carrichon, Pierre	1786	Mehlhändler
1815-30	Servan, Alexandre	1765/65	Händler
1815-18 (Almanach 1816 fehlt)	St-Bonnet, Vincent	?	Händler
1847-48	Tardy, Thomas	25.04.1783/Lyon	"commis négociant" (Heirat) Händler
1831 (BG) 1833-47 (SR) 1840-47 (BM)	Terme, Jean- François	11.07.1791/Lyon 08.12.1847/Lyon	?
1815-31	Thoy de Longecombe, Joseph-Marie de	Dez. 1767/ Belley (Ain) 13.09.1844/Lyon (AML, 2E 414, Nr. 3336 vom 14.09.)	Grundbesitzer
1832-40	Tissot, Thomas	11.10.1772/Lyon	Händler/Kommissionär
1847-48	Tourret, Jacques- Pierre	08.08.1807/Lyon	Advokat
1831	Trolliet, Louis- François	25.04.1779/Vignieu (Isère)	Arzt Lehrer für Anatomie an der Ecole spéciale de dessin
1822-25, 1832-35 (BG) 1830-43 (SR)	Vachon-Imbert, Joseph-François	14.02.1772/Lyon 30.07./01.08.1857/ Lyon	Händler, Grundbesitzer
1827-30 (BG)	Verna, Victor Dauphin de	28.07.1775/Vernas (Isère) 14.06.1841/Lyon	Grundbesitzer
1831-40	Verne de Bachelard, Jean-Simon-Antoine- Marie	30.03.1792/Roanne (Loire) 25.10.1868/Roanne	Rat am königlichen Gerichtshof (Ruhestand 10.01.1857)
1815, 1817 (BG) 1822-30	Vincent, Claude- Gaspard	04.04.1774/Saint- Étienne	Händler
1819-24	Vitet, Jean-François	10.12.1750/Lyon 17.09.1824/Lyon	Rechtsanwalt (1773),

			Grundbesitzer, Präsident des Distriktribunals (1795), Vizepräsident des Appellationsgerichts (Jahr X-1805), Kammerpräsident am Appellationsgericht (1805-11), Präsident des Zivilgerichts (1811-18)
--	--	--	---

Mitglieder der Handelskammer von Lyon (1815-1848) (alphabetisch geordnet)

Amtszeit	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
1832-38, 1841-46, 1848	Arlès-Dufour, François-Barthélemy	03.06.1797/Sète (Hérault) 21.01.1872/Vallauris Golfe-Juan	Unternehmer
1839-42, 1845, 1847 laut Akte Ehrenlegion seit 1841, im Almanach Lyon erstmals 1839	Arquillière, Claude- François-Pascal	19.01.1793/Lyon 29.10.1851/Lyon (AML, 2E455, Nr. 4495)	Seidenfabrikant
1846-48	Arquillière, Simon	?	?
1820-22	Aubernon	?	?
1841-46	Auger aîné, Alexis	26.07.1775/Ambron ay (Ain)	Händler
1828-30	Bardousse	?	?
1839-44 (Mitglied/Sekretär) laut Akte Ehrenlegion Mitglied/Sekretär ab 1838	Beau, Jean-Jacques- Daniel	07.04.1797/Orange (Vaucluse) 19.12.1861	Händler
1830-38	Beaup, F.-V.	?	Bankier
1834-39	Berne neveu	?	Hutfabrikant
1848	Bertrand, Félix	?	?
1815 (Almanach Lyon, im Almanach royal 1814/15 "Brillet aîné)	Billet aîné	?	?
1817 (Almanach Lyon)	Billiet-Landar, Antoine	01.03.1769/Chamelet	Tuchhändler
1814/1815-22 im Almanach Lyon nur bis 1819, im Almanach royal bis 1822	Bodin aîné, Melchior-André	08.02.1769/Romans (Drôme) 14.02.1846/Loriol (Drôme)	Grundbesitzer, Seidenhändler, Bankier
1837-48 (fehlt im Almanach Lyon 1843)	Bodin, Jacques- Ambroise	20.03.1788/Orios (Isère) 19.07.1876/Lyon	Händler
1816-22 (im Almanach Lyon 1817-21, im Almanach royal 1816-22)	Boissieux fils, Siméon-Jean-Anne- André	18.02.1782/Lyon 14.11.1857	Kaufmann/Fabrikant
1828-34	Bourbon, Guillaume- Antoine	01.07.1767/Lyon	Händler

1825-27	Bousquet père	?	?
1843-48	Brisson, Adolphe	10.12.1799/Lyon 06.06.1863	Händler
1822-24	Brolmann aîné	?	?
1829-36, 1839-44 1840-44, 1846-48 (P)	Brosset, aîné	?	Fabrikant
1835-36	Camèl père, Jean-Baptiste-Antoine-Barthélemi	gest. 15.01.1836/Lyon mit 56 J. (AML, 2E325, Nr. 252)	Grundbesitzer, Eisenhändler
1837-39 (im Almanach Lyon nur bis 1838, im Almanach royal et national bis 1839)	Camèl, Edmé-François-Barthélemy	05.03.1803/Lyon 29.04.1870/Lyon (AML, 2E727, Nr. 1530 vom 30.04.)	Händler Grundbesitzer/ Rentier
1839-44	Chappet, Prosper	30.07.1778/Calloires (Savoie) 31.05.1845/Lyon (AML, 2E 419, Nr. 2140)	Händler
1814/1815-27	Charrasson, Jean-Marie	07.11.1761/Lyon	Händler
1823-38	Chaurand, Simon-Henri-Bruno	05.07.1780/Payzac (Ardèche) 04.04.1850/Lyon (AML, 2E449, Nr. 1545 vom 05.04.)	Händler
1814/15 1815 (stellv. Vizepräsident)	Chirat, Charles-Bernardin	07.09.1761/Lyon 05.12.1854	Industrieller
1823-28	Chuard	?	?
1817-22 (im Almanach Lyon nur bis 1819, im Almanach royal bis 1822)	Courageot (Courajod), Pierre-Joseph	?	?
1825-26	Delorme, Jean-Fleuri	03.01.1781/Lyon 09.08.1853/Lyon (AML, 2E 637, Nr. 2538 vom 10.08.)	Händler Grundbesitzer/ Rentier
1826-28	Desgeorges	?	?
1814/1815	Dian le jeune, Jean-Fleuri	14.07.1757/Lyon	Grundbesitzer
1838-43, 1846	Dolbeau, Jean-Baptiste	?	Händler
1845-47	Dufournel, César	?	?
1816-17	Dufournel-Dufournel	?	?

1814/15, 1816 1815 (1. BG des S.) 1817-27 (S) 1828-38 (P) 1840-45, 1847 -> Mitglied seit 1812, Sekretär 1817- 28, Präsident ab 1828	Dugas, Laurent- Louis-Claude	16.11.1781/Saint- Chamond (Loire) 07.06.1857/Lyon (AML, 2E 1149, Nr. 702 vom 08.06.)	Grundbesitzer
1814/1815	Duport-Perrin, Jean- Pierre	1747/48/Termignon (Savoie) gest. 04.12.1820 mit 72J./Lyon (AML, 2E 193, Nr. 3835)	Händler
1814/1815	Dutilleu(I)	?	?
1823-25	Evesque, Etienne	07.10.1761/Alais (Gard) 15.11.1839	Händler
1817-22	Falsan, Claude- François	28.07.1760/Lyon	Händler
1847-48	Faure, Bruno	?	?
1843-48	Favre, Pierre-Victor	24.09.1790/Lyon	Händler
1827-34	Forgeron/Forcheron	?	?
1848	Fougasse	?	?
1817-22 (im Almanach Lyon 1817-18, im Almanach royal 1818-22)	Fournel, Marc	?	?
1826-28	Fournel, Sébastien	01.11.1762/Lyon	Händler
1839-44	Frèrejean, Victor- Aimé	?	Fabrikant ("manufacturier")
1835-37	Gaillard, Joseph	?	?
1827-32	Gentelet, Pierre- Laurent	08.09.1781/Port de Vaux (Ain)	Händler
1835-40	Gros, Marc-Bernard	?	Fabrikant ("manufacturier")
1828-30	Guyot	?	?
1839-42	Imbert, Adolphe	?	?
1845-48	Jame, Hippolyte- François	25.02.1798/Paris 25.06.1887/Lyon (AML, 2E 822, Nr. 1713 vom 26.06.)	Leiter/Besitzer einer Seidenspinnerei
1841	Jean-Marie Suchet/Suchel	25.03.1786/Mardore (Rhône) 01.04.1867	?

1837-39 (im Almanach Lyon nur bis 1838, im Almanach royal et national bis 1839)	Joly	?	?
1820-25	Jordan, César	?	?
1845-48	Lachaise, Alexandre	?	?
1825-27	Lambert	?	?
1816-21 (Almanach royal)	Landar	?	?
1818-24	Lécuyer, Claude	?	(ehem.) Händler, Grundbesitzer
1814/1815-16	Léorat oncle	?	?
1819	Louchon	?	?
1831-33	Mante-Montgolfier, Jean-Christophe	06.10.1773/Lyon	Händler
1837-42	Mathevon-Bouvard, Jacques	11.06.1789/Lyon	Händler, Fabrikant
1831-34	Mestrallet, Joseph	15.12.1796/Lyon	Händler
1847-48	Meynier	?	?
1816-26 (Almanach Lyon 1816 fehlt)	Monterrat/ Monterrac	?	?
1814/15 1815 (S) 1817-19 (VP) 1816 1820-27 (P) laut Akte Ehrenlegion: Mitglied seit 1806, Sekretär 1806-13, dann Präsident	Mottet-Gérando, Dominique de	03.04.1771/Valence (Drôme) 14.03.1828/Lyon	Händler
1843-48	Mouterde, Emmanuel	07.08.1801/Lyon 28.01.1872	Kaufmann, Fabrikant (manufacturier)
1822-24	Pardon	?	?
1821	Parson	?	?
1818-32	Pavy, Joseph-Marie	17.10.1766/Lyon 25.01.1839/Lyon	Händler, Seidenfabrikant, Grundbesitzer
1814/1815-16, 1820-21 (im Almanach Lyon nur 1815, im Almanach royal noch 1820-21)	Peillon, Jean Joseph	11.12.1760/Lyon	Händler
1830	Peyron	?	?

1827-29	Pons, Louis-Auguste-Henri	06.10.1803/Lunel (Hérault)	Bankier/Händler, Grundbesitzer/Rentner
1839-43	Quisard/Quizard-Bianchi, Jacques-Etienne	20.02.1796/Lyon	Händler
1814/15 1815 (2. BG des S.), 1817 1818-20 (BG des S) 1820, 1821 (nur im Almanach royal) 1816	Regny fils, Jean-Aimé-Ange	15.09.1772/Lyon 09.05.1835/Verona	Händler
1814/15 1815 (VP) 1816	Regny père, Alexis-Antoine	18.10.1749/Gênes 17.09.1816/Lyon	Seidenhändler, Tuchfabrikant
1829-34	Rémond, Isaac	?	Kaufmann/Fabrikant
1835-40, 1843-48	Reverchon, Paul	22.01.1792/Saint-Claude (Jura) 16.02.1872/Nizza	Tuchfabrikant
1814/1815-22 (im Almanach royal nur bis 1821, dort teilweise "Reyere" geschrieben)	Reyne	?	?
1834-39, 1841-46	Riboud, Antoine	?	Händler/Fabrikant
1845-48	Ricard, Charles-Marie-Galaor	22.09.1796/Lyon	Händler
1832-36	Richan, Hilaire-Philippe	15.06.1790/Lyon 05.04.1839/Lyon (AML, 2E343, Nr. 1466)	Händler, Rentier
1821-34	Rieussec, Antonin	geb. 1778/Lyon 23.04.1858/Lyon (AML, 2E661, Nr. 1379 vom 24.04.)	Artillerieoffizier, Bankier/Händler
1829-31	Roux, André	?	?
1835-40	Sabran-Berna, Pierre	12.10.1796/Nîmes	Händler
1822-24	Sandier aîné	?	?
1831	Serafont	?	?
1814/1815-22 (fehlt im Almanach royal 1819)	Servan, Alexandre	1765/65	Händler
1843-47	Tardy, Thomas	25.04.1783/Lyon	"commis négociant" (Heirat) Händler

1839-42 (im Almanach royal erst ab 1840)	Tarpin fils, Simon	25.05.1794/Lyon	Händler
1817-26 (Mitglied) 1827 (BG des S) 1828-38 (S)	Vachon-Imbert, Joseph-François	14.02.1772/Lyon 30.07./01.08.1857/ Lyon	Händler, Grundbesitzer
1825-26	Vidal	?	?
1833-36		15.09.1779/Lyon	Händler

Saint-Étienne und das Département Loire

Präfekten Loire (1815-1848) (chronologisch)

Amtszeit	Name	Geburtsdatum/Ort Todesdatum/Ort	Beruf
1814-1815	Rambuteau, Claude-Philibert Barthelot, comte de	09.11.1781/Mâcon 23.04.1869/Schloss Champgrenon, Charnay-les-Mâcon (Saône-et-Loire)	Hofämter unter Napoleon (Kammerherr 1809), Präfekt der Départements Simplon (1813), Loire (1814), Allier, Aude, Tarn-et- Garonne (1815), zu Beginn der Restauration entlassen Präfekt des Départements Seine (1833-48); Pensionierung 1848 (6000F Pension)
April-Juli 1815	Tribert, Pierre- Louis	25.06.1781/Poitiers, Saint-Didier (Vienne) 20.07.1853/Fontioux, Marçay (Vienne)	Sous-Préfet von Bressuire (1809-14), Mitarbeiter der Präfektur des Départements Bouches-du-Rhône; persönlicher Sekretär von Thibeaudeau; Präfekt der Départements Hautes-Alpes (Ernennung 1815 nicht zugestellt), zu Beginn der Restauration entlassen
1815-1823	Tassin de Nonneville, André-Louis- Marie	23.08.1775/Orléans, Saint-Aignan (Loiret) 30.10.1834/Saran (Loiret)	Auditeur im Staatsrat (1810), Requetenmeister im Staatsrat (1815, ehrenhalber schon 1814), Präfekt der Départements Indre-et-Loire

			(1823-28) und Vaucluse (1828-30)
1823-1830	Rotours de Chaulieu, Louis- Jules-Auguste des	09.04.1781/Chaulieu (Manche) 07.07.1852/Chaulieu	Auditeur im Staatsrat (1812), Präfekturrat im Département Manche (Juli 1815), Sous-préfet in Cherbourg (Oktober 1815), Präfekt des Départements Finistère (1820-23)
August- September 1830	Gasparin, Adrien-Etienne- Pierre, comte de	29.06.1783/Orange (Vaucluse) 07.09.1862/Orange	Offizier (Ende der Militärkarriere nach einer Verwundung 1806) Präfekt der Departements Isère (September- November 1830), Rhône (1831-35), Unterstaatssekretär im Innenministerium (1835)
1831-1832	Marquet de Montbreton de Norvins, Jacques	17.06.1769/Paris 30.07.1854/Pau (Pyrénées-Atlantiques)	persönlicher Sekretär des Präfecten Frochot (Seine), Generalsekretär der Regierung von Santo Domingo, Sekretär der Kolonialpräfektur; arbeitete für das Königreich Westphalen, Polizeidirektor der "états romains" (1811-14); Präfekt des Départements Dordogne (1830-31)
1832-1833	Bret, Charles- Wangel	24.02.1791/Lyon 15.09.1860/Prétieux (Loire)	Sous-préfet von Melle (1819-22), Sens (1830-32) Präfekt der Départements Haut- Rhin (1833-48),

			Loire (1851-52), Haute-Garonne (Februar-April 1852), Rhône (1852-53) Pension 1848 (2.666F), Pension 1853 (5.939F)
1833-1837	Sers, Louis	02.03.1791/Bordeaux, Saint-Seurin (Gironde) 28.02.1865/château de Milleton, Gabaret (Landes)	Sous-Préfet von Coulommiers (1819), Chalon-sur-Saône (1828), Tournon (1830), Compiègne (1830, 1831), Rambouillet (1831), Generalsekretär des Départements Manche (1820); Präfekt der Départements Landes (1831) und Bas-Rhin (1837), 1848 pensioniert (6.000F Pension)
1837-1838	Jayr, Hippolyte-Paul	13.01.1802/Bourg-en-Bresse (Ain) 31.03.1900/Ceyzériat (Ain)	Beamter (ab 1830): Präfekturrat (1830), dann Generalsekretär im Département Ain (1832) Präfekt der Departements Ain (1834-37), Moselle (1838-39), Rhône (1839-74)
1838-1839	Faye, André-Claude	25.07.1793/Lyon 20.05.1875/Saint-Rambert-l'Île-Barbe (Lyon) (AML, 2E 1664, Nr. 14 vom 21.05.)	Präfekturrat des Départements Rhône (1830), Präfekt des Départements Sarthe (1836-38)
1839-1841	Barthélemy, Claude-Hyacinthe-Félix de	08.03.1787/Saint-Almin (Belfort) 22.12.1868/Châlon-sur-Marne	"Surnuméraire" im Innenministerium (1809), Auditeur im Staatsrat (1810), Sous-préfet von Lunebourg (1811), Lille (1814, 1815),

			Abbéville (1815), Sainte-Menehould (1817-22); Präfekt der Departements Maine-et-Loire (1830-33), Haute- Saône (1838-39), Charente-Inférieure (1841-47), Aube (1847-48) Requetenmeister im Staatsrat (1831-48); 1848 pensioniert (Pension: 3.142F)
1841-1847	de Daunant, Antoine Isaac Paradès	27.03.1797/Nîmes 20.02.1874/Nîmes	Präfekturrat des Départements Gard (1830), Präfekt des Départements Charente-Inférieure (1847-48), 1854 Pension (2.862F)
Januar- Dezember 1847	Zédé, Amédée Pierre	20.10.1791/Périgueux 07.01.1863/Paris	Requetenmeister im Staatsrat (1831, 1839) Präfekt der Départements Eure (1841-45), Aube (1845), Direktor der Häfen und Arsenale der Marine (1847), Direktor der Schiffsbauten (1851-56)
1847-1848	Cournon, Gilbert-Henry- Amable	20.05.1794/Aiguperse (Puy-de-Dôme) 15.11.1867/Paris	Generalsekretär des Départements Puy- de-Dôme (1830), Sous-Préfet von Vienne (1832), Alès (1837), Fontainebleau (1841), Präfekt des Départements Cantal (1845), Pensionierung 1848 (1.616F)
Februar-Mai 1848	Baune, Barthélemy- Philibert	04.09.1799/Montbrison 08.03.1880/Bâle (Schweiz)	Ingenieur

(Kommissar der Regierung)			
Mai-August 1848	Sain, Pierre-Antoine-Marie-François	21.10.1814/Anse (Rhône) 16.06.1862/Bascieux, Anse (Rhône)	
1848-1851	Rousset, Charles-Anne-Jules	09.10.1802/Flavigny-sur-Ozerain (Côte-d'Or) 21.10.1880	Beamter im Finanzministerium (1832-43), Rat am Rechnungshof (1852-66)

Bürgermeister Saint-Étienne (1815-1848) (chronologisch)

Amtszeit	Name	Geburtsdatum/Ort Todesdatum/Ort	Beruf
April-Juni 1815	Piégay, Jean-François	24.03.1766/Lyon	Fabrikant
Juni-Juli 1815	Thollière-Lassaigne, Antoine		
1815-1816	Pascal, Antoine	28.03.1755/Saint-Julien-en-Jarez 12.10.1829/Saint-Étienne	Händler (Eisenwaren)
1816-1817	Thollière-Laroche, Antoine-Eugène		
April-Juni 1817	Peyron		
Juni 1817	Montagnier		
1817-1819	Salichon, Jacques	31.03.1763/Saint-Étienne 30.04.1840/La Fouillouse	Händler
1819-1830, April-Juni 1848	Royet, Hippolyte	25.01.1788/Saint-Étienne 01.07.1853/Valbenoîte (ADL, 3NUMEC3/2E 30, Nr. 71 vom 02.07.)	Händler, Bandfabrikant
1830-1831, 1831-1832	Paliard, Henry	11.04.1795/Saint-Étienne 06.03.1852/Saint-Étienne (AMSE, 4E 59, Nr. 334 vom 07.03.)	Direktor der Filiale der Banque de France
Juli-November 1831, 1838-39	Prandièrre, Romain de		
1831-1837	Peyret-Lallier, Etienne	03.03.1780/Valbenoîte 28.08.1871/La Mulatière-lès-Lyon	Advokat-Anwalt
1837-1838	Larderet, Jean-Pierre	1771/72/Saint-Étienne 28.04.1862 mit 90J. (AMSE, 4E 69, Nr. 1019)	
1839-1840, 1846-1848	Vignat-Chovet, Joseph	21.06.1783/Saint-Étienne	Angestellter
1840-1842	Jovin-Deshayes, Jean-Aimé	20.02.1774/Saint-Étienne	Waffenfabrikant (ab 1800), Grundbesitzer

		19.04.1845/Saint-Germain Chasseneux	
1843-1846	Tézenas/Thézénas du Montcel, Joseph	09.08.1785/Saint-Étienne 07.07.1863/Saint-Jean-Bonnefonds (ADL, 3NUMEC1/3E238_17, Nr. 95)	Händler, Filialdirektor der Banque de France
August-November 1846	Paliard, Jules	31.10.1801/Saint-Étienne 02.09.1885/Saint-Étienne	Waffenfabrikant
Juni-September 1848	Praire-Nézieux	01.09.1793/Saint-Étienne 30.12.1860/Montaud (ADL, 3NUMEC2/2E22_5, Nr.3 (vom 31.12.))	Händler, Grundbesitzer

Stadtrat Saint-Étienne (1815-1848) (chronologisch)

Aufgrund der lückenhaften Quellenlage lassen sich die Amtszeiten für die Stadträte nur für einzelne Jahre ermitteln, sowie für die Jahre in denen sie gewählt wurden. Die Angaben in Klammern geben Auskunft über die Quellen, die über besagte Informationen Aufschluss geben.

Stadtrat/BG/BM	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
Stadtrat gew. 1834 (Essai statistique Loire 1818; Annuaire Loire 1835).	Badel, Jean-Baptiste	16.10.1762/Saint-Étienne (AMSE, 2GG 68, S. 116) 13.06.1854/Saint-Étienne (AMSE; 4E 61, Nr. 779 vom 14.06.)	Rentier
Stadtrat (Essai statistique Loire 1818)	Balay, Jean-François	*1758/59/Annonay (Ardèche) 17.04.1838/Saint-Étienne mit 79J. (AMSE, 4E 45, Nr. 567 vom 18.04.)	Bandfabrikant Rentier
Stadtrat: gew. 1843	Basson, Joseph	1783	Eigentümer
Stadtrat gew. 1834, 1840, 1846 (Annuaire Loire 1835)	Bastide jeune, Théodore	1792	Apotheker Rentier
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Bayon fils aîné, Jacques	1797/98 (Alter 1834: 36J.)	Färber
Stadtrat (1818)	Benevend, Pierre	?	?
Stadtrat gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire 1835) BG 1834 (Annuaire Loire 1835)	Bodet, Jean Marie	1774/75 (Alter 1834: 59J.) 1776 (ADL, 3M 110)	Rentier
Stadtrat: gew. 1846	Bougy, Pierre	1810	Eisenwarenfabrikant
Stadtrat (1818)	Boutarel, André	?	Händler
Stadtrat gew. 1834, 1840, 1846 (Annuaire Loire 1835)	Brunon fils aîné, Jean	1795	Waffenfabrikant (manufacture royale d'armes)
Stadtrat: gew. 1840	Brunon, Antoine	1782	Rentier
Stadtrat: gew. 1843	Buisson, Gaspard	1810	Goldschmied/Juwelier ("orfèvre")
Stadtrat (1818)	Castel, Charles-François-Louis-Julien	* 25.09.1789/Puy (Haute-Loire) 14.12.1855/Saint-	Händler

		Étienne (AMSE, 4E62, Nr. 1568)	
Stadtrat (1818)	Catelan, Jean	?	?
Stadtrat gew. 1834 (Annuaire Loire 1835) BG: 1834, 1843	Colard, Joseph-Sebastien	1781/82 (Alter 1834: 52) 1779 (ADL, 3M 110).	Bandfabrikant Rentier
Stadtrat (1818)	Courbon, Barthelemy	1758/59 19.10.1823/Saint-Étienne (AMSE, 4E 30, Nr. 654 vom 20.10.)	Rechtsanwalt
Stadtrat: gew. 1846	Delarue, François	1789	Buchhändler
Stadtrat: gew. 1846	Delavelle, Charles-Victor	1806	Bandfabrikant
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Descos aîné	1784/85 (Alter 1834: 49J.)	Eisenwarenfabrikant
Stadtrat (1818)	Descours aîné, Jean-Baptiste	12.06.1779/Saint-Étienne (AMSE, 1GG51, Nr. 17, S. 96 vom 13.06.)	Händler
Stadtrat: gew. 1840, 1846	Desjouyeaux, Pierre	1784 (ADL 3M 110, lt. 3M 117 1785)	Rentier
Stadtrat: gew. 1843	Deville, Jean-Baptiste	1803	Händler
Stadtrat: gew. 1846	Duché, Tristan Mathieu	1800 lt. Dictionnaire des parlementiers 21.02.1804/Sury-le-Comtal 10.09.1865/London	Lehrer ("régent") in Villefranche, Roanne, Fontenay-aux-Roses; "Préfet des études" in Roannes; "Maître d'études" am collège royal de Henri IV; Advokat; Verbannung nach dem Staatsstreich 1851
Stadtrat gew. 1834, 1840, 1846 (Annuaire Loire 1835)	Duplay fils, Georges	1799/1800 (Alter 1834: 34J.) 1801 (ADL, 3M 110, 3M 117)	Schlosser/Fabrikant ("f[abricant]t serrurier") Waffenfabrikant
Stadtrat: gew. 1843	Durand-Badel, Benoît	1793	Händler (Seide)
Stadtrat: gew. 1846	Durand-Mourque (?)	1811	Rentier

Stadtrat gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Egalon-Roche, Jean	21.03.1771/Saint- Étienne 23.02.1868/Saint- Étienne (AMSE, 4E 75, Nr. 474)	Schneider, Fabrikant
Stadtrat: gew. 1840	Epitalon, Denis	1794	Händler
Stadtrat: gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire 1835)	Escoffier, Benoît	1796	Arzt
Stadtrat gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Faure-Lacroze	1784/85 (Alter 1834: 49J.)	Bandfabrikant
Stadtrat (1818)	Fauvin, François	?	?
Stadtrat: gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835)	Fénéon, Philibert/Théodore	1803	Mineningenieur
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Forest aîné	1772/73 (Alter 1834: 60J.)	Bandfabrikant
Stadtrat: gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835)	Fromage aîné, Sébastien	1775/76 (Alter 1834: 58J.) 1773 (ADL, 3M 110)	Rentier Bankier
Stadtrat (1818)	Gerin, Antoine	13.10.1769/Saint- Étienne 01.08.1848	Fabrikant
Stadtrat gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835)	Grubis, Pierre	08.02.1794/Saint- Étienne (AMSE, 2E2, o. Nr. vom 09.02.) 15.07.1860 (AMSE, 4E 67, Nr. 1395 vom 16.07.)	Notar
BM (27.09.1848- 04.02.1852) Stadtrat (ab 1848)	Heurtier, Nicolas- Jacques-François	21.03.1812/Saint- Étienne 10.03.1870/Paris	Advokat (ab 1833)
Stadtrat gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835)	Jarre, Joseph- Vincent	1784/85 (Alter 1834: 49J.) 1786 (ADL, 3M 110)	Advokat Richter
Stadtrat (1818)	Journoud, Jean- François	?	?
Stadtrat gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Jovin-Bouchard, Georges-Victor	13.02.1780/Saint- Étienne (AMSE, 1GG52, o.Nr., S. 36 vom 13.02.1780) 23.10.1835/Lyon (AML, 2E320, Nr. 4070)	Eigentümer

BM (29.07.1840-29.07.1842) Stadtrat ab 1814	Jovin-Deshayes, Jean-Aimé	20.02.1774/Saint-Étienne 19.04.1845/Saint-Germain Chasseneux	Waffenfabrikant (ab 1800), Grundbesitzer
Stadtrat (1818)	Julliard, Pierre	?	?
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Larcher-Moulin, Jean-François	1791/92 (Alter 1834: 42J.)	Bandfabrikant
BM (1837-38) Stadtrat (ab 1837); gew. 1840, 1843	Larderet, Jean-Pierre	1771/72/Saint-Étienne (lt. Fichier des élus und ADL 3M 110, 3M 110: 16.08.1773) 28.04.1862 mit 90J. (AMSE, 4E 69, Nr. 1019)	Bänderfabrikant
Stadtrat: gew. 1843	Malaure, Antoine	1796	Händler
Stadtrat: gew. 1846	Malescour, Jean-Pierre	1806	Rentier
Stadtrat: gew. 1846	Malespierre, Pierre	1797	Fabrikant
Stadtrat: gew. 1846	Massenet, Alexis-Pierre-Michel-Nicolas	25.07.1788/Straßburg 02.01.1863	Importeur Fabrikdirektor
Stadtrat (1818)	Masson, Charles	?	?
Stadtrat (1818)	Melquiond, Louis	?	"receveur municipal"
BG (1835)	Mey	?	?
Stadtrat (1818)	Micolon, Claude	12.07.1760/Saint-Étienne (AMSE, 2GG 68, S. 67) 07.01.1836/Saint-Étienne (AMSE, 4E 43, Nr. 25 vom 08.01.)	Händler
Stadtrat: gew. 1843	Monique, Jean-François-Henry	1808	Rentier
BM (ab 10.06.1817) BG: 1817-1821 (2. BG, Ernennung 1816), 1821-23, 1821-32 (Rücktritt) Stadtrat 1831	Montagnier/Montamier, Jean Antoine/Antoine Marie	?	Eigentümer
Stadtrat (1818)	Neyron-Desgranges (des Granges), Antoine-Louis	13.06.1777/Saint-Étienne (AMSE, 2GG75, o.Nr., S. 86 vom 14.06.)	Händler

Stadtrat (1818)	Paillon, Jean	1755/56/Saint-Étienne 10.09.1832/Saint-Étienne (AMSE, 4E 39, Nr. 888)	Rentier
BM (ab 12.11.1830, 23.11.1831) Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Paliard, Henry	11.04.1795/Saint-Étienne 06.03.1852/Saint-Étienne (AMSE, 4E 59, Nr. 334 vom 07.03.)	Direktor der Filiale der Banque de France Händler
BM (02.08.-03.11.1846) Stadtrat: gew. 1843	Paliard, Pierre-Claude-Jules	30.10.1801/Saint-Étienne 02.09.1885/Saint-Étienne	Händler
Stadtrat (1818)	Palluat de Besset aîné, Antoine	26.12.1761/Saint-Étienne 29.06.1830/Saint-Étienne (AMSE, 4E 37, Nr. 540 vom 30.06.)	Grundbesitzer, Rentier
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Palluat de Besset, Henry	1807/08 (Alter 1834: 28J.)	Bankier
Stadtrat: gew. 1843	Paret, Jean	1804	Eigentümer
BM (ab 12.07.1815) Stadtrat (1818)	Pascal, Antoine	28.03.1755/Saint-Julien-en-Jarez 12.10.1829/Saint-Étienne (AMSE, 4E 36, Nr. 869)	Händler (Eisenwaren)
Stadtrat: gew. 1846	Passerat, Mathieu	1807	Bandfabrikant
Stadtrat (1818)	Peurière, Romain	?	?
BG (ab 1840) Stadtrat: gew. 1840	Peyret-Gerin, Jean-Claude	23.06.1790/Saint-Étienne 20.12.1861	?
BM (30.12.1831-Juli 1837) Stadtrat (1818, 1835); gew. 1834, 1840 (Essai statistique Loire 1818, Annuaire Loire 1835) ab 1817 gew. 1834	Peyret-Lallier/Perey-Lallier, Étienne	03.03.1780/Valbenoîte 28.08.1871/La Mulatière-lès-Lyon	Advokat-Anwalt
BM (ab April 1817) BG (ab 1817-24)	Peyron, Jean-Joseph	21.03.1760	Rechtsanwalt, Notar

BM (100 Tage, ab 08.06.1815)	Piégay, Jean-François	24.03.1766/Lyon 26.09.1847/Lyon (AML, 2E 432, Nr. 4647 vom 27.09.)	Fabrikant
Stadtrat gew. 1834 (Annuaire Loire 1835) BG: 1834	Plenay aîné	1791/92 (Alter 1834: 42J.)	Rentier, Beigeordneter
Stadtrat: gew. 1843	Pomerol, Paul	1783	Rentier
	Ponson	?	?
Stadtrat (1818)	Pourret, Barthélemy	19.12.1760/Saint-Sauveur	Jurist
BM (ab 11.06.1848)	Praire-Neysieux/Nezieux, Antoine-Philippe	01.09.1793/Saint-Étienne (laut ADL, 3M 117 1790) 30.12.1860/Montaud (ADL, 3NUMEC2/2E22_5, Nr. 3 (vom 31.12.))	Händler, Grundbesitzer
BM (ab 30.07.1831, 29.01.1838) Stadtrat: gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835)	Prandière/Brandière, Romain de	1783	Rentier
Stadtrat: gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire 1835)	Preynat aîné, Pierre-Claude	1788	Bandfabrikant Händler
Stadtrat gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire 1835)	Réocreux, Philibert	1769/70 (Alter 1834: 64J.) 1774 (ADL, 3M 110).	Rentier
Stadtrat: gew. 1840	Réocreux-Renard, Etienne	1788	Waffenfabrikant
Stadtrat (1818)	Ricateau, P.-A.-Cl.	?	?
BM (ab 27.12.1814) Stadtrat (1818)	Richard, Jean-François-Hypolite	?	?
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Rigollot/Rigolot oncle	1772/73 (Alter 1834: 61J.)	Arzt
Stadtrat: gew. 1846	Robichon, Lazare	1800	Bandfabrikant
Stadtrat (?)	Rochetaillée, Claude-Gaspard-Camille-Jean-Marie-Antoine Bernou, baron de	* 29.03.1803/Lyon (AML, 2E 104, Nr. 1168 vom 31.03.) 19.01.1857 mit 54 J. (AMSE, 4E 64, Nr. 113 vom 20.01.)	Grundbesitzer, Rentier

BM (29.11.1819-20.11.1830, 13.04.-Mai 1848) Stadtrat: gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire 1835)	Royet/Royer, Hippolyte-Jean-François (Jean-François-Hippolyte)	25.01.1788/Saint-Étienne 01.07.1853	Händler Bandfabrikant Rentier
Stadtrat: gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835)	Royet-Vernadet, André	1798	Bandfabrikant
BM (15.01.1817-07.03.1819) lt. Fichier des élus bis 1821 Stadtrat bis 1817	Salichon aîné, Jacques	31.03.1763/Saint-Étienne 30.04.1840/La Fouillouse	Händler
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Salichon-Gerin, Jean-François-Marie	01.09.1796/Saint-Étienne 10.01.1860/Saint-Étienne (AMSE, 4E 67, Nr. 67 vom 11.01.)	Händler Eisenwarenfabrikant Rentier
Stadtrat: gew. 1834, 1840, 1846 (Annuaire Loire 1835)	Soviché/Soviche, Joseph	1799	Arzt
Stadtrat: gew. 1843	Terme, Auguste	1815	Rentier
Stadtrat: seit 1817); gew. 1834 (Essai statistique 1818, Annuaire Loire 1835) BG (1815-16)	Terme, Pierre-Michel	27.09.1774/Saint-Didier-la-Sauve (Haute-Loire) 12.03.1841	Staatsanwalt am 1. Instanzgericht Saint-Étienne Rentier
BM (ab 20.10.1843) Stadtrat: 1837-46; gew. 1834, 1840 (Annuaire Loire 1835) BG ab 1840	Tézénas/Thézénas du Montcel, Joseph	09.08.1785/Saint-Étienne 07.07.1863/Saint-Jean-Bonnefonds (ADL, 3NUMEC1/3E238_17, Nr. 95)	Bänderfabrikant Händler, Filialdirektor der Banque de France
Stadtrat (1818)	Thiollière-Dutreuil, Claude-Simon	09.06.1765 (AMSE, 1GG 44, Nr. B15, S. 72) 22.10.1818/Saint-Étienne (AMSE, 4E 26, Nr. 484 vom 24.10.)	Händler
BM (ab 28.05.1816)	Thiollière-Laroche, Antoine	?	?

BM (ab 27.06.1815) Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire) BG: 1834	Thiollière-Lassaigne, Antoine	1771/72 (Alter 1834: 62J.)	Rentier, BG
Stadtrat: gew. 1843	Vachier, Jean- Baptiste	*1803	Minendirektor
Stadtrat: gew. 1834 (Annuaire Loire 1835)	Valentin/Valantin, Jean-Louis	1778/79 (Alter 1834: 55J.)	Bandfabrikant
Stadtrat: gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire 1835)	Verlochère, Claude	*1799	Gipsfabrikant
Stadtrat (1818)	Verne, Antoine	?	?
Stadtrat (1818)	Vigniat, Hugues	21.01.1743/Saint- Étienne (AMSE, 1GG 33, Nr. 25) 01.01.1819/Saint- Étienne (AMSE, 2E 27, Nr. 4 vom 02.01.)	?
BM (01.08.1839- 22.05.1840, 22.08.1846- 26.02.1848) Stadtrat: gew. 1834, 1843 (Annuaire Loire)	Vigniat-Chovet, Joseph	21.06.1783/Saint- Étienne 14.06.1783 (ADL, 3M 117)	Angestellter (Fabrik) Bandfabrikant

Handelskammer Saint-Étienne (1833-1848) (alphabetisch)

Da die Amtszeiten nur für einzelne Jahre ermittelt werden konnten, werden die entsprechenden Jahre in der Tabelle einzeln angegeben.

Amtszeit	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
Mitglied (1841, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846)	Berthollet, V.	?	?
Mitglied (1835, 1836, 1837, 1838)	Brechignac	?	?
Mitglied (1835, 1836)	Brunon aîné,	?	?
Mitglied (1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841)	David, Jean-Baptiste-François	05.04.1782/ Montbrison (ADL, 3NUMRP6/1MIEC14 8X06 vom 05.04.1782) 19.01.1855/Saint-Étienne mit 72J. (AMSE, 4E 62, Nr. 116 vom 20.01.)	Händler
Mitglied (1834)	Deshayes	?	?
Mitglied (1834)	Flottard aîné	?	?
Mitglied (1837, 1838, 1839, 1840)	Forest aîné	1772/73 (Alter 1834: 60J.)	Bandfabrikant
Mitglied (1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841)	Genissieux	?	?
Mitglied (1841, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846)	Gerin, Antoine	13.10.1769/Saint-Étienne 01.08.1848	Fabrikant
Mitglied (1834)	Gorraud	?	?
Mitglied (1846, 1847)	Jamet	?	?
Mitglied (1834, 1835, 1836)	Jovin-Deshayes, Jean-Aimé	20.02.1774/Saint-Étienne 19.04.1845/Saint-Germain Chasseneux	Waffenfabrikant (ab 1800), Grundbesitzer
Mitglied (1834, 1844, 1845, 1846, 1847)	Larderet, Jean-Pierre	1771/72/Saint-Étienne (lt. Fichier des élus und ADL 3M 110, 3M 110: 16.08.1773) 28.04.1862 mit 90J. (AMSE, 4E 69, Nr. 1019)	Bänderfabrikant

Mitglied (1837, 1838, 1839, 1840, 1841)	Malaure, Antoine	1796	Händler
Mitglied (1847)	Massenet, Alexis-Pierre-Michel-Nicolas	25.07.1788/ Straßburg 02.01.1863	Importeur Fabrikdirektor
Mitglied (1833, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1842, 1843)	Paliard, Henry	11.04.1795/Saint-Étienne 06.03.1852/Saint-Étienne (AMSE, 4E 59, Nr. 334 vom 07.03.)	Direktor der Filiale der Banque de France Händler
Mitglied (1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847)	Palluat, Claude-Henry	09.04.1806/Saint-Étienne 07.03.1886/Cannes (AMC, 1E60, Nr. 119)	Händler
Mitglied (1834, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843, 1844)	Peyret-Gerin, Jean-Claude	23.06.1790/Saint-Étienne 20.12.1861	?
Mitglied (1847)	Ponson	?	?
Mitglied (1837)	Reyret	?	?
Mitglied (1839, 1840, 1841)	Richan	?	?
Mitglied (1842, 1843, 1844, 1845)	Richon	?	?
Mitglied (1847)	Rochetaillée, Claude-Gaspard-Camille-Jean-Marie-Antoine Bernou, baron de	* 29.03.1803/Lyon (AML, 2E 104, Nr. 1168 vom 31.03.) 19.01.1857 mit 54 J. (AMSE, 4E 64, Nr. 113 vom 20.01.)	Grundbesitzer, Rentier
Mitglied (1835, 1836, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847)	Royet/Royer, Hippolyte-Jean-François (Jean-François-Hippolyte)	25.01.1788/Saint-Étienne 01.07.1853	Händler Bandfabrikant Rentier
Mitglied (1841)	Ruffieux	?	?
Mitglied (1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840)	Salichon aîné, Jacques	31.03.1763/Saint-Étienne 30.04.1840/La Fouillouse	Händler
Präsident ab 1831 Mitglied (1835, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847)	Tézénas/Thézénas du Montcel, Joseph	09.08.1785/Saint-Étienne 07.07.1863/Saint-Jean-Bonnefonds (ADL,	Bänderfabrikant Händler, Filialdirektor der Banque de France

		3NUMEC1/3E238_1 7, Nr. 95)	
Mitglied (1843, 1844, 1845, 1846)	Vachier, Jean- Baptiste	1803	Minendirektor
Mitglied (1841, 1842)	Wery	?	?

Mâcon und das Département Saône-et-Loire

Präferkten Saône-et-Loire 1815-1848 (chronologisch)

Amtszeit	Name	Geburtsdatum/Ort Todesdatum/Ort	Beruf
1814-1815	Germain, comte de Montforton, Auguste-Jean	08.12.1786/Paris 26.04.1821/Paris	"surnuméraire" im Innenministerium Kammerherr Napoleons (1806), Ordonnanzoffizier (1807), Präfekt des Départements Seine-et-Marne (1815-19)
März-April 1815	Colombier, Jean-Pierre baron du	13.01.1769/Lyon, Saint-Pierre et Saint-Saturnin 12.03.1819/Montbrison	Sous-préfet von Bressuire (1805), Präfekt der Départements Loire (1807-12), Marengo (1812-14), 1815 vorläufige Pension erste vorläufige Pension im Nov. 1814 (5.000F), zweite vorläufige Pension 1815 (6.000F)
April 1815	Faipoult de Maisoncelles Guillaume-Charles	04.12.1752/Paris 12.10.1817/Paris	Offizier bis 1780, Gesandter, Präfekt des Departements Escaut (1800-08) Pension 1808 (3.000F) Pension 1815 (?), nach dem Sturz Napoleons, 3.000F)
1815-1816	Gaultier de Rigny, Auguste-Edouard	14.11.1785/Toul, Sainte-Geneviève (Meurthe) 22.04.1842/Paris	"auditeur" im Staatsrat (1810), Präfekt der Departements Corrèze (1816-17), Puy-de-Dome (1817-20), Eure-et-Loire (1830-33)

1816-1819, 1820-1822	Vaulchier du Deschaux, Louis-René-Simon, marquis de	12.02.1780/Dôle (Jura) 26.08.1861/Besançon (Doubs)	Präfekt der Departements Jura (1814-15), Corrèze (1815-16), Charente (1820), Bas-Rhin (1822-24), Leiter der Zollverwaltung (1824, 1828), Postdirektor (1824-30), Rücktritt 1830 von beiden Ämtern (Abgeordneter, Direktor der Post)
1819-1820	Feutrier, Alexandre-Jean	03.07.1787/Paris, Saint-Eustache 21.06.1861/Paris	"auditeur" im Staatsrat (1810), außerordentlicher Attaché an der Präfektur des Départements Seine-et-Marne (1814), Präfekt der Departements Lot-et-Garonne (1828-30), Sarthe (August 1830) und Oise (1830-35)
1822-1825	Bourblanc, Saturnin-François-Alexandre, comte de	19.08.1776/Rennes, Saint-Germain (Ille-et-Vilaine) 19.12.1849/Rennes	Sous-préfet von Dinan (1815), Präfekt des Départements Sarthe (1825-30)
1825-1828	Villeneuve-Bargemont, Joseph baron (comte) de	09.01.1782/Bargemont (Var) 17.12.1869/château de Bois-le-Roi, Griselles (Loiret)	Sekretär von General Lacuée (1805), Referendar am Rechnungshof (1807), Präfekt des Departements Haute-Saône (1815-25), Generaldirektor der Zollverwaltung (1827), Generaldirektor der Post (1828-30) -> Ablehnung der Julimonarchie -> Ruhestand

			1830 Pension (5.753F)
1828-1830	Boudet de Puymaigre, Jean- François-Alexandre, comte de	05.10.1778/Metz 09.05.1843/Inglange (Moselle)	Präfekt der Départements Haut- Rhin (1820-24) und Oise (1824-28)
August 1830	Tondu, Paul-François	18.04.1782/Pont-de- Veyle (Ain) 14.09.1832/Metz	Präfekt des Departements Ain (1830-31), Staatsanwalt am Appellationsgericht von Metz (1831)
1830-1831	Arnault, Lucien- Emile	01.10.1787/ Versailles, Notre- Dame 24.04.1863/Paris	"Auditeur" im Staatsrat (1809) Sous-Préfet von Châtre (1813), Präfekt der Departements Ardèche (April-Juli 1815) und Meurthe (1831-48), 1848 pensioniert (4.000F)
1831-1834	Saladin, Jean- François-Léon	12.10.1795/Port-au- Prince (Santo Domingo) 31.10.1873/Paris	Divisionsleiter im Innenministerium (1819-30), Präfekt der Departements Tarn (1830-31), Hautes-Alpes (1834- 35), Drôme (1835- 40), Aude (1840-41), Yonne (1841-48), Var (1850, abgelehnt), 1852 pensioniert (2.667F)
1834-1838	Barthélemy, Claude- Hyacinthe-Félix de	08.03.1787/Belfort 22.12.1868/Châlon	"Surnuméraire" im Innenministerium (1809) Auditeur im Staatsrat (1810), Sous-préfet von Lunebourg (1811), Lille (1814, 1815), Abbéville (1815), Sainte-Menehould (1817-22); Präfekt der Departements Maine-et-Loire

			(1830), Haute-Saône (1838), Loire (1839-41), Charente-Inférieure (1841), Aube (1847); 1848 pensioniert (3.142F)
1838-1848	Delmas, Jean-Justin-Joseph	22.07.1796/ Montsalvy (Cantal) 20.11.1876/Sansac- Veinazès (Cantal)	Sous-préfet von Saint-Flour (1830), Mamers (1835); Präfekt des Départements Haute-Garonne (1849), 1849 pensioniert 1848/49 Pension (2.667F)

Conseil Général Saône-et-Loire 1815-1848 (alphabetisch)

Zu den Amtszeiten der Generalräte gab es teilweise abweichende Angaben. Diese werden hier in Klammern angegeben. Die dahinterstehenden Ortsbezeichnungen beziehen sich auf die Wahlkreise, in denen die Kandidaten angetreten sind.

Amtszeit	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
1848 - 52	Abord, Lazare	29.11.1816/Saint-Maurice-lès-Couches 14.05.1876/Mesvres	Grundbesitzer in Autun Arzt, "inspecteur des enfants assistés", Friedensrichter von Mesvres (1871-73)
1848 - 52	Apert, Jules-Jean-Baptiste-Claude	04.10.1803/Bourbon-Lancy 16.12.1872/Bourbon-Lancy	Bankier, Grundeigentümer in Bourbon-Lancy
1848 - 70	Aucaigne-Sainte-Croix, Pierre-Nicolas	21.07.1803/Cluny 18.01.1872/Cluny	Grundbesitzer in Cluny Rechtsanwalt
1831 - 1833	Aymon de Montépin, Pierre-François-Jules	19.04.1786/Autun 06.09.1873/Autun	Freiwilliger im Generalstab des Herzogs von Danzig (11.10.1808-11.10.1809), Unterleutnant im 8. Regiment der berittenen Jäger und Mitglied des Generalstabs des Herzogs von Danzig (11.10.1809-08.06.1812), Leutnant des Generals Montmarie (29.01.1814), Kapitän der Musketiere (01.07.1814), Leutnant in der königlichen Garde (23.10.1815), Kapitän (05.06.1816), Bataillonschef (01.07.1818), Major (12.05.1824), Bataillonschef

			(01.02.1826), Freistellung (13.09.1830- 11.10.1839), Pensionierung (04.01.1840, Pension: 1920F) Grundbesitzer in Autun und Mâcon
27.August 1848 - 51	Bard, Jean	15.03.1809/St- Symphorien-de- Marmagne 29.07.1862/Autun	Grundbesitzer in Saint-Symphonien de Marmagne
1810 – 1816	Barraud, Jean- Baptiste	März 1750/Tramayes Mai 1818/Tramayes	Notar, Friedensrichter
1836 - 1841	Barrois, Jacques- Jean	05.03.1769/Pierrefitte (Allier) 05.11.1850/Paray-le- Monial	Friedensrichter in Paray (1799-1849)
1822 - 1831 (1822-30)	Beaurepaire (de), Joseph-Claude- François, Marquis	11.04.1769/ Beaurepaire 10.06.1854/Paris	Unterleutnant im Jägerregiment von Gévaudan (1786) und Normandie (1788), Offizier im Exil in Diensten des Herzogs v. Bourbon, des Grafen von La Châtre und des Fürsten v. Salm (1792-97), Kapitän (1815), Kommandant der beittenen Nationalgarde in Louhans
1842 - 1852	Benoît, Adolphe- Antoine	02.12.1803/Virey 05.12.1877/Chalon	Rechtsanwalt in Chalon
1822 - 1831	Benon de Chânes, Vincent	19.01.1763/La Chapelle-de- Guinchay 23.07.1841/Berzé- la-Ville	Arzt, Grundbesitzer
1833 - 1842	Berrier, Jean-Louis	08.02.1787/Autun 12.03.1855/Autun	Arzt
1833 - 1846	Bidault-Renaud, François-Clet	25.04.1785/Chaudenay 26.10.1846/Chaudenay	Grundbesitzer in Chaudenay

1848 - 1864	Blondel, Jean-Claude	09.07.1794/Fleury-la-Montagne 18.12.1878/Mailly	Notar in Mailly (1827)
27.August.1848 - 62	Bonnetain, Jean-Baptiste-Benoît (gen. Joanny)	23.06.1814/Matour 23.03.1887/Matour	Anwalt am Appellationsgericht in Paris
17.November.1833 - 1840	Boudier, Jean-Bonaventure	01.11.1793/Tournous 17.11.1840/Tournous	Rechtsanwalt, Staatsanwalt,
27.August 1848 - 71	Boutelier, Henri	22.02.1808/Louhans 25.01.1881/Tournous	Grundbesitzer in Tournous stellv. Staatsanwalt in Autun (1831) und Dijon (1833), Staatsanwalt in Mâcon (1838), Rat am Appellationsgericht in Alger (1841), "avocat général" in Bourges
1831 - 1832	Brosse, Etienne-Charles-Auguste	16.08.1782/Charnay 25.04.1832/Paris	Unterleutnant (1809), Leutnant (1811), Kapitän (1813) der Husaren Leutnant der Louveterie (Wolfjagd) in Cormatin
1810 – 1816	Brunet, Bénigne-Marie (genannt Maison-Rouge)	13.05.1749/Chalon 16.10.1829	"écuyer"
1843 - 1848 (1842-48)	Brunet-Denon, Vivant-Jean, baron	07.05.1778/Givry 13.07.1866/Paris	Unterleutnant (1800), Leutnant (1802) der Dragoner, Flügeladjutant von Joachim Murat, Kapitän (1805), Ecole militaire spéciale de cavalerie (Saint-Germain-en-Laye 1809-14), Brigadegeneral, Feldmarschall (1814), Versetzung in den Ruhestand 1815

1833 – 28.August 1848	Bruys, Philibert- Amédée-Adolphe	05.03.1794/Mazille 26.09.1860/Cluny	Prop. Maire in Cluny
1816 - 1822	Bulliod, Joachim- Joseph	26.04.1757/Lyon 19.05.1829/ Rontalon (Mornant, Rhône)	"écuyer", Kolonist in Santo-Domingo, Händler in Paris, Grundbesitzer
1816 - 1831 (1816-33)	Burignot de Varennes, Jacques- Philibert	28.10.1751/Chalon 26.05.1842/Chalon	Grundbesitzer
1831 - 1833	Burignot de Varennes, Jacques- Philibert (s.o.)	?	?
1834 - 1836 (1833- 36)	Callard, Victor	10.12.1794/Saint- Gengoux 28.05.1873/Saint- Romain-sous- Gourdon	Grundbesitzer in Saint-Gengoux
1848 - 52	Callard-Beaumont, Victor s.o.	?	Grundbesitzer in Azu, La Guiche
1848 - 74	Campionnet, Pierre- Joseph	24.08.1808/ Perrouse (Haute- Saône) 26.02.1888	Maître de Forges in Martigny-le-Comte (1837-47), ab 1847 in Gueugnon (1888: 600 Arbeiter, 12.000 Tonnen Eisen/Jahr)
1810 -31	Carrelet de Loisy, Antoine-Bénigne- Bernard	01.12.1764/Dijon 11.10.1838/Dijon	Rechtsanwalt, Rat am Parlament von Burgund (1783), Rat am Appellationsgericht von Dijon (1811)
1848 -61	Chabrilan, Théodore-Marie- Louis-Olivier de Moreton, comte de	06.05.1811/Paris 28.02.1866/Paris	Attaché am Staatsrat und am Außenministerium, Grundbesitzer in Palinge
1831 - 1833	Chagot, Henri- Marie-François	1789/(Creusot?) ?/Paris	Manufacturier (Creusot): Leiter einer Glas- /Kristallfabrik
1816 - 1822	Chaignon (de), Maurice-Théodule- Pierre-Louis- Philippe-Marc- Georges	27.04.1762/Sion 22.03.1822/Condal	Offizier in der Schweiz (10 Jahre)
1848 - 51	Chambosse, André	10.04.1792/Rully 25.11.1853/Chalon	Bankier in Châlon

27.August.1848 - 52 (+ seit 1883 (Cuisery))	Chanliaux, Philibert (aîné)	01.05.1817/Saint-Sernin-du-Bois	Grundbesitzer
1842 - 1847 (1847-48 + 1855-68 (Lugny))	Chapuys-Montlville (baron de), Benoît-Marie-Louis-Alceste	19.09.1800/Tournous 09.02.1868/Chardonnay	Journalist, Präfekt von Isère (1849-51), Haute-Garonne (1852)
1845 - 1848	Charpy, Claude	27.03.1781/Sennecey-la-Grand 26.04.1859/Sennecey-le-Grand	Arzt, Chirurg im Succursale des Invalides in Avignon
1844 - 1847 (1842-48 (Digoin) + 1848-70 (Paray))	Chiseuil, Hyacinthe Maublanc de	19.11.1796/Digoin 08.04.1870/Paray-le-Monial	Offizier: Cheveauleger, später Jäger zu Pferd, Offizier der königlichen Garde (1814-30)
1848 - 70	Chiseul, Hyacinthe Maublanc de s.o.	?	Grundbesitzer in Paray
1834 - 1836	Constantin fils, Louis-Alexis	01.08.1800/Chalon 04.04.1874/Verdun	Grundbesitzer
1831 - 1833	Coste, Ferdinand	15 Nivôse II (04.01.1794)/Chalon 04.06.1864/Pommar d	Kaufmann in Chalon, Hüttendirektor in Lacanche
1841 -1842	Coste, Ferdinand s.o.	?	?
1816 - 1819	Curé de la Chaumelle, Simon-François	09.12.1746/Mont 11.01.1831/Bourbon-Lancy	"Lieutenant civil et criminel" in Bourbon-Lancy
1833 -52 und 1857-71 Präsident 1844	Dariot, Charles	07.02.1797/Buxy 17.10.1877/Buxy	Rechtsanwalt wird nicht als Notar zugelassen (politische Gründe)
1847 - 1852 (+ 1871-83 (Saint-Germain-du-Plain))	Daron, Pierre	20. Fructidor X (07.09.1803)/Chalon-sur-Saône 20.07.1883/Paris	Rechtsanwalt/Anwalt in Chalon (1847-1848)
1848 - 1852	Daviot, Denis-Zacharie	26.02.1808/Tazilly (Nièvre)	Arzt in Saint-Didier-sur-Arroux
1833 - 1847 (1833-48 + 1861-70)	Delacharme père, Jean-Louis	30.04.1796/Matour 03.10.1879/Matour	Grundbesitzer in Matour
1818 - 1819	Delaye, Jean	22.01.1739/Mâcon 12.05.1820/Mâcon	Rechtsanwalt
1842 - 1848 (+1852-58)	Delongchamps / Delonchamp, André-Antoine-Frédéric	18.10.1797/Bourbon-Lancy 06.11.1873/Bourbon-Lancy	Grundbesitzer und Rechtsanwalt in Bourbon-Lancy

1833 - 1836	Desforges, Antoine	21.09.1777/Paray-le-Monial 15.02.1847/Digoin	Notar
1812 – 1816	Desplaces de Martigny, Hugues-Charles	27.02.1782/Autun 06.04.1852/Autun	?
1800 - 1831 (1791-92, Jahr VIII-1830)	Dessaigne, Louis	21.12.1762/Cluny 19.05.1846/Buffières	Rechtsanwalt (1783) und Staatsanwalt (1789-90) in Cluny
1824 - 1831	Desvignes de Davayé, Abel-Jean-Baptiste-Marie	09.01.1765/Mâcon 16.03.1833/Mâcon	Dragoneroffizier
1832 (1832-33)	Desvignes, Philibert	08.02.1779/Saint-Lager (Rhône) 04.04.1853/La Chapelle-de-Guinchay	Grundbesitzer und Händler (Wein) in der Romanèche
1816 - 1823	Devoluet, Jean	11.10.1758/Fleurie Dezember 1833/Dompierre-les-Ormes	Verwalter des Schlosses von Audour Jurist, Notar Geometer
1831 - 1833	Doria	?	?
1818 - 1833	Doria, Joseph-André	02.03.1772/Tarascon (Bouches-du-Rhône) 26.10.1839/Mâcon	Marineoffizier, "aide de camp" des Gouverneurs von Martinique
1841 - 1847 (1841-48)	Douhéret, Barthélemy-Marie	17.04.1792/Génelard 07.06.1877/Génelard	Rechtsanwalt, Juge-de-Paix in Gueugnon (1826-48)
1800 - 1837	Drée (Marquis de), Étienne Gilbert	25.02.1760/Roanne 09.04.1848/Paris	Grundbesitzer in Curbigny
1816 - 1831	Dubessey de Contenson, Jean-Guy	07.11.1783/Roanne 19.04.1843/Sercy	Écuyer (Reitlehrer?) Grundbesitzer
1833 - 1839	Dubois, Jean-François	22.06.1785/Saint-Didier-sur-Arroux März 1880/Saint-Didier-sur-Arroux	?
1804 -31	Duchemain, Joseph	28.04.1764/Créot (bei Nolay, Côte-d'Or) 14.04.1837/Autun	Rechtsanwalt in Autun
1833 -49	Dupuis, Marie-Roch-Philibert-Henri	11.05.1791/Saint-Trivier (Ain) 20.12.1859/Mâcon	Grundbesitzer in Peronne, "receveur particulier des finances"

1833 - 52 (Saint-Gengoux)	Duréault, Pierre-Christophe-Marcelin	22.11.1789/Moroges 15.07.1868/Lyon	Rechtsanwalt
1848 -52	Duret, Alexis	1794/Nuits (Côte-d'Or) 13.01.1867/Dijon	Grundbesitzer in Chagny, Notar (1821-34)
1848 - 52	Epinat, Charles	10.06.1805/Marly-sous-Issy 02.04.1874/Issy-l'Evêque	Grundbesitzer in Marly-sous-Issy
1846 - ? (1845-48 (Issy-l'Evêque), 1848-70 (Lucenay-l'Evêque)	Esterno (comte de), Ferdinand-Charles-Honoré-Philippe	19.10.1805/Dijon 15.05.1883/Paris	Rechtsanwalt (1823), Attaché an der Botschaft in Sachsen (1827-30), Grundbesitzer in La Selle, Vauthot
1804 – 1816	Febvre, Philibert	06.02.1758/Mont-Saint-Vincent 04.01.1847/Volants (Genouilly)	Rechtsanwalt, Domäneneinnehmer, Friedensrichter von Mont-Saint-Vincent (1802-16)
1833 – 27. August 1848 (+ 1848-52 (La Chapelle-de-Guinchay)	Foillard, Pierre-François	27.06.1785/Romanèche 17.11.1865/Romanèche	Arzt
1812 - 1831	Fontenay (de), Jean-Paul-Andoche	24.11.1771/Autun 22.04.1849/Beaune	Offizier im Regiment der Chasseurs des Vosges (1787-91)
1848 - 51	Fournier, Louis-François-Marie	23.12.1791/Louhans 04.06.1878/Savigny-en-Revermont	Chirurg und Gesundheitsbeamter in Beauvernois (1815), Juge-de-Paix in Beaurepaire (1848)
1804 - 1831 (1791-92, 1804-22)	Fricaud, Louis-Marie	08.12.1758/Charolles 1838/Charolles	Rechtsanwalt
1823 - 1831	Fyot de la Marche, Barthélemy-Philippe-Félix, Marquis	24.04.1765/Dijon 24.03.1842/Paris	Unterleutnant in verschiedenen Regimentern (ab 1781), Offizier der Garde
1848 - 52	Gagnard-Labaune, Antoine	10.06.1804/ Martigny-le-Comte	Grundbesitzer in Siun (Saint-Bonnet-de-Joux)
1833 - 1847	Ganay (marquis de), Charles-Antoine s.o.	?	?
1833 - 1845	Gayet, Jean-Baptiste	15.12.1786/ Charolles 15.06.1866/château de Collanges,	Anwalt, Justizbeamter

		Vendesse-lès-Charolles	
1819 - 1833 (und 1790-92)	Geoffroy, Côme-Antoine-Joseph	04.06.1756/La Clayette 23.12.1835/La Clayette	Grundbesitzer in Boeuf (Commune de Dyo)
1819 - 1831 (1790-92, 1819-33)	Geoffroy, Côme-Antoine-Joseph s.o.	04.06.1756/La Clayette 23.12.1835/La Clayette	Rechtsanwalt
1804 - 1812	Georges, François	20.10.1753/Créone (Saône-et-Loire) 24.01.1812/Autun	Händler
1848 - 52 (+1861-73)	Goynes, Auguste	13.10.1816/Saint-Germain-la-Montagne (Loire) 02.06.1882/Chauffailles	Grundbesitzer in Saint-Germain-la-Montagne
1836 – 31.Juli 1852	Graillet / Graillet-Bobet, Jean-Baptiste	22.04.1778/Verdun 11.08.1857/Ciel	Händler/Grundbesitzer in Ciel
1804 - 1831	Guerret de Grannod, Louis-Marguerite	28.07.1772/Louhans 31.01.1838/Saint-Amour	Rechtsanwalt
1831 - 1833 (Jahr XIII-1833)	Guerret de Grannod, Louis-Marguerite s.o.	28.07.1772/Louhans 31.01.1838/Saint-Amour (Jura)	Rechtsanwalt, Grundbesitzer
1804 – 1816	Guillemain du Pavillon, François-Germain	14.05.1757/Corbigny 03.05.1838/Corbigny	Rechtsanwalt, Staatsanwalt im baillage von Autun, Friedensrichter in Corbigny
1831-1833 1848-52	Guillemaut-Mailly, Jean-Joseph Philibert	18.11.1778/Saint-Usuge 22.04.1854/Louhans	Arzt
1848 - 52	Guillemaut-Mailly, Jean-Joseph-Philibert s.o.	?	Docteur-médecin in Louhans
1826 - 1831 (1826-33)	Guillemier, Antide-Edme-Henry	19.10.1776/Chassagne 24.09.1835/Saint-Léger-sur-Dheune	Grundbesitzer in Saint-Léger-sur-Dheune
1833 – 16. November 1845	Guillemin, Alexandre	20.03.1801/Louhans 13.03.1864/Louhans	Grundbesitzer
1848 - 61	Guyenot (aîné), Pierre-François-Clair	30. Ventôse XII (21.03.1804)/Pierre 25.11.1860 /Pierre	Bankier

1829 – 1831	Humblot-Conté, Arnould	13.12.1776/ Villefranche (Rhône) 22.01.1845/Chalon	Händler, Fabrikbesitzer (Bleistiftfabrik in Paris), Grundbesitzer in Saint-Ambreuil
1831 - 1845 (1833- 45)	Humblot-Conté, Arnould s.o.	?	?
1848 - 52	Jailloux, François	2. Messidor IV (20.06.1796)/ Baudrières 15.11.1855/Saint- Germain-du-Plain	Schreiber eines Notars, Juge-de-Paix des Kantons Saint- Germain-du-Plain
1846 - 1847 (1845- 48 (La Guiche) + 1852-56 (Saint- Bonnet-de-Joux))	La Guiche / Laguiche (marquis de), Philibert Bernard	30.08.1815/Gurcy- le-Châtel 09.03.1891/Paris	Capitaine d'état- major in Saint- Bonnet de Joux Grundbesitzer in Saint-Bonnet-de- Joux
1839 (1839-40)	Labaune, Auguste- Claude-Marie	21.07.1793/ Hautefond 21.12.1840/Mutzig (Bas-Rhin)	Chef des asc. D'Art in Génélard Angestellter bei den Reparaturwerkstätten für Geschütze in Paris (1815), der Waffenmanufaktur Versailles (1817), Inspektor der Salpeterfabrik in Lyon (1818), des Pulvermagazins in Pont-de-Buis (1823) "sous-directeur" der Waffenmanufaktur in Charleville (1828), 1834 Leiter, Leiter der Waffenmanufaktur in Mutzg (1836)
1837 - 48 (+1848-52, 1871-75)	Lacroix, Claude- Marie-Augustin	20.12.1803/Saint- Vincent-de-Rhins (Rhône) 20.09.1875/La Clayette	Selber wie der Grundbesitzer in Laclayette?
1839 - ?	Lacroix, Claude- Marie-Augustin s.o.	?	Grundbesitzer in Laclayette
1822 -1831	Laguiche (de), Louis- Henri-Casimir, Marquis	04.12.1777/Paris 16.05.1843/Paris	Bataillonschef der Pariser Nationalgarde (1814), Sous- Lieutenant/

			Lieutenant-colonel der Gendarmes de la Garde, Generalinspektor der Nationalgarde von Saône-et-Loire
1831 - 1833	Laguiche (de), Louis-Henri-Casimir, Marquis s.o.	?	?
1833 – 10. September 1848 (+1848-52 (Mâcon-sud))	Lamartine (de), Alphonse-Marie-Louis	21.10.1790/Mâcon 28.02.1869/Paris	Dichter
1803 - 1818	Lamartine de Pratz, Pierre de	21.09.1752/Mâcon 27.08.1840/Mâcon	Kapitän im Regiment der dauphin-cavalerie Grundbesitzer in Milly
1837 - 1847 (1836-45 (La Guiche + Saint-Bonnet-de-Joux), 1845-48 (Charolles))	Lambert, Pierre	03.04.1786/La Clayette 02.11.1852/Charolles	Rechtsanwalt, Sous-Präfekt von Charolles (1830-35)
1816 - 1831 (1816-33)	Lantin de Montcoy, Antoine	11.11.1775/Chalon 29.12.1867/Montcoy	Artillerie- und später Kavallerieoffizier; Capitaine (1813), Major-Commandant (1814), Sous-inspecteur colonel (1816) der Nationalgarde im Arrondissement Chalon
1841 – 27. August 1848	Lataud, Louis-Ferdinand	21.11.1784/Romenay 11.01.1860/Tournus	Arzt (in Beaune und Tournus)
1817 - 33	Laureau de Thory, Jean-Marie	12.07.1782/Autun 09.06.1853/Avallon	Rechtsanwalt
1833 - 1847 (1833-48)	Laureau, Hilaire-Jérôme-Jules	25.09.1799/Autun 01.07.1853/Autun	?
1839 - 1846 (1839-45)	Lavergne, Guillaume	25. Ventôse IV (15.03.1796)/Autun 02.05.1874/Autun	Grundbesitzer in Gissy (Saint-Didier-sur-Arroux) und Autun, Juge-de-Paix in Mesvres

1816 - 1831 (1816-30)	Mac-Mahon (comte de), Maurice-François	13.10.1754/Autun 22.03.1831/Sully	Mousquetaire noir (1768); Kapitän der Kürassiere (1773), Kolonel der Husaren des Regiment von Lauzun (1785), maréchal du camp (1814), Inspecteur der Gendarmerie (1814), lieutenant-général (1827)
27. August 1848 – 1. August 1852 (1847-53)	Mac-Mahon (comte de), Bonaventure-Marie-Pierre-Joseph	14.07.1799/Münster 11.07.1865/Autun	Grundbesitzer in Autun und Sully (Epinac)
1829 - 1831	Mallard de Sermaize, Augustin-Alexandre-François	31.05.1790/Paray-le-Monial Nov. 1842/Lyon	Grundbesitzer in Gibles
1816 - 1817	Martenne (de), Etienne-Claude	30.05.1761/Autun 11.11.1838/Etang	königliches Artilleriekorps, Kapitän (1788), Offizier in der Armee v. Condé (Revolution), Kommandant der Nationalgarde v. Autun (Restauration)
1848 - 52	Martin, Claude-Edouard	19.10.1804/Couches 18.12.1854/Couches	Doktor der Medizin in Couches
1848 - 52	Martin, Philibert-Ernest	10.11.1810/Cuisery 31.01.1877/Mâcon	Lehrer in Mâcon
1833 - 1837 (1833-39)	Mathey, Charles	12.09.1794/Thurey 05.02.1851/Chalon	?
27. August.1848 - 1849	Mathey, Jean-Charles-François	22.02.1813/Thurey	Notar in Thurey (St-Germain-du-Bois), Grundbesitzer
1810 -1829	Maublanc de Chiseuil, François	24.05.1753/Digoin 24.03.1844/Paray-le-Monial	?
1831 - 1833	Mauguin, Bénigne	1779/80/Dijon 12.10.1838/Valottes	Händler in Châlons (Wein)
1834 - 1835 (1833-36)	Menand, Emiland-Anne-Marie	16 Ventôse V (06.03.1797)/Rosey 23.12.1871/Mellecey	Rechtsanwalt in Châlon, Staatsanwalt des Königs (1830)
27.August.1848 - 52	Merle, Honoré-Marie	17.10.1813/Marly-sur-Arroux	Rechtsanwalt, Grundbesitzer in Marly-sur-Arroux

		11.10.1883/Marly-sur-Arroux	
1800 - 1819	Michel, Louis	17.04.1755/ Gueugnon 20.10.1826/ Gueugnon	Rechtsanwalt
1819 - 31	Midey, Gabriel-Joseph	26.09.1767/Verdun 29.01.1834/Verdun	stellv. "procureur général" in Burgund (1787), Rechtsanwalt am königl. Gerichtshof in Lyon Grundbesitzer in Verdun
1831 - 1833	Montbellet (Baron de), André Giraud	29.Thermidor IV (29.August 1796)/Montbellet 11.01.1876/Nizza	Grundbesitzer
1803 - 1818	Mure-Ratton, Jean-Baptiste	12.03.1747/Gières (Isère) 10.02.1824/Mâcon	Berater des Königs, Sekretär der Botschaft von Konstantinopel (1768), Konsul in Thessaloniki (1773), Consul Général in Ägypten (1774-1793)
1810 - 1816	Myard, Philibert	29.04.1763/Chalon 25.12.1821/Chalon	Rechtsanwalt, Ergänzungsrichter am Tribunal Eigentümer in Chalon
1807 - 1820	Narboud, Denis-Salomon	15.11.1746/ Tournous 21.09.1820/ Tournous	Grundbesitzer in Tournous
1804 - 1826	Paccard, Antoine-Marie	10.04.1748/Chalon 09.05.1826/Chalon	Rechtsanwalt in Chalon, Vizepräsident des Gerichtshofs von Chalon (1816) und Präsident der "Cour prévôtale" (1816)
1848 -52	Parize, François	17.04.1793/Jambles 03.06.1867/Morey	Grundbesitzer, Cultivateur in Sennecey-le-Grand

1833 - 1837	Parize, Olivier-Antoine	10.04.1796/Jambles 24.09.1869/Jambles	Notar in Jambles
1839 - 1847 (1839-48 + 1852-62)	Pellelier/Pelletier, Claude-François	22. Pluviôse II (10.02.1794)/ Bouhans 29.01.1872/Saint-Germain-du-Bois	Notar (1819-29)
1833 - 1834	Perret, Claude-Camille	26.07.1769/Dijon 05.09.1834/Aix (Bouches-du-Rhône)	Sekretär der Botschaften in Konstantinopel (1808-10), Wien (1810-12), Berlin, London
1831 – 1833	Perret, Philibert-Henri-Jules	03.10.1786/Semur-en-Brionnais 03.07.1860/Paris	Sous-Präfekt von Baume-les-Dames (1817) + Beaune (1817-23)
1819 - 1829	Perrot, Nicolas	31.01.1774/Chagny 30.12.1828/ Gueugnon	Hüttendirektor in Gueugnon
1833-1841	Petiot, Fortuné-Joseph	16.09.1788/Chalon 26.03.1855/ Châtenoy-le-Royal	Rechtsanwalt, Richter, Händler, Grundbesitzer
1800 – 1816	Petiot, Jean-Baptiste-Joseph	19.01.1751/Simard 14.02.1833/Chalon	Staatsanwalt des Königs in der Bailliage von Chalon (1787-91), später Richter, Präsident des Tribunal Civil von Chalon, Grundbesitzer
1831 - 1841	Petiot-Groffier, Fortuné-Joseph	16.09.1788/Chalon 26.03.1855/ Châtenoy-le-Royal	Rechtsanwalt, Richter, Händler, Grundbesitzer in Chalon
1804 – 1816	Petitjean, Richard-Philippe	geb.1753/4/Loisy 05.08.1824/Cuisery	Eigentümer in Cuisery Rechtsanwalt, Friedensrichter
1848 - 52	Pézerat, Philibert	15.12.1789/Pressy-sous-Dondin 21.12.1871/Poisson	Arzt in Charolles und Poisson
1833 - 1842	Pinot, Jean-Louis	1. Pluviôse VIII (21.01.1800)/ Bourbon-Lancy 10.07.1860/Bône (Algerien)	Notar (1826-33)

1810 - 1831	Pochon, Denis	10.02.1754/Marboz 17.01.1832/Louhans	Doktor der Medizin
1831 - 1833	Potier, François-Nicolas	17.02.1774/Autun 17.10.1859/Autun	Notar
1846 - 1847 (1845-48)	Prat, François	09.07.1793/Louhans 03.02.1885/Louhans	Grundbesitzer und Landwirt in Louhans
1831 - 1833	Préveraud, Jean-René	ca. 1774/Corbeil (Seine-et-Oise) 30.06.1838/ Paray-le-Monial	?
1831 - 1842 (1833-42 für Beaurepaire und Cuiseaux)	Puvis de Chavannes, Ambroise	07.12.1780/ Cuiseaux 27.12.1861/Marciat (Joudes)	?
27. August 1848 - 51	Py, Jules	1. Frimaire VII (21.11.1798)/Cuisery 29.04.1869/Cuisery	Arzt
27. August 1848 – 1. August 1852 (+ 1871-77)	Rambaud, Jean-Marie	11.01.1807/Digoin 10.09.1877/Vichy	Rechtsanwalt, Bankier, Grundbesitzer in Digoin
1831 - 1833	Rambuteau (comte de), Claude-Philibert-Barthelot (s.o.)	?	?
1819 - 1831	Rambuteau (de), Claude-Philibert Barthelot, comte	09.11.1781/Mâcon 23.04.1869/ Champgrenon	Kammerherr unter Napoleon (1809)
1820 - 1824	Ratton, Henri-Joseph	12.09.1762/Lissabon 01.08.1837/Saint-Martin-de-Senozan	?
1831 – 1833	Ratton, s.o.	?	?
27. August 1848 - 49	Rebillard, Jean-Charles	18.12.1792/Thurey 07.09.1868/Chalon	Notar in Montret
1842 - 27. August 1848 (1842-52)	Reverchon, Jean-Edouard (Jacques-Edouard)	01.05.1802/ Marcigny 04.11.1854/ Marcigny	Grundbesitzer und Landwirt in Marcigny
1837 – 1847 (1836-45)	Roche-Nully (baron de la) Isidore-Paul-Timothée	18.02.1802/Saint-Lager (Rhône) 27.05.1847/Paris	?
1845 – 16. November 1848 (+1848-83 (Montpont))	Ronget, Joseph-Olivier-Frédéric	05.08.1816/ Montpont 05.08.1883/Dijon	Notar in Montpont
1848 - 83	Ronget, Joseph-Olivier-Frédéric s.o.	?	Notar in Montpont

1833 - 45	Ronget, Louis-François	11.07.1787/ Montpont 05.07.1862/ Montpont	Notar in Montpont, Friedensrichter
1833 – 1839	Rose, Alexandre	19.04.1780/Digoin 13.04.1853/Digoin	Landwirt
1837 - 1842	Salomon, Jean-Antoine	02.02.1777/Chalon 01.03.1848/Dracy-le-Fort	Grundbesitzer in Dracy-le-Fort
1843 - ? (1842-45)	Schneider aîné, François-Antoine	23.10.1802/Nancy 03.08.1845/Creusot	Maître de Forges (1833)
1831 – 1833	Simonnot, Jean-François	10.09.1768/Chalon 24.09.1841/Dennevy	Bürochef und Sekretär des Departements- direktoriums (1790- 93), Sekretär der Stadtverwaltung von Chalon (1794), Regierungskom- missar für die Stadtverwaltung von Chalon (1799), Sous- Präfekt von Chalon (1800-15) und Charolles (1819-20)
1816 - 1819	Sousselier-Vitte, Gabriel-Eulalie- François	03.01.1759/Chalon 05.09.1829/Chalon	?
1831 – 1833	Terrasson, Jean- Pierre-Laurent- Washington	23.08.1793/Paris ?/Paris	Grundbesitzer in Tournus, Fabrikant (Rübenzucker)
1833 - 1844 (1833- 42)	Terrion, Claude	06.10.1802/Semur- en-Brionnais 15.07.1849/ Toulouse	französischer Konsul in Port-Maurice (Italien, 1848)
1833 – 17. August 1848	Thiard (de), Auxonne-Marie- Théodose (comte de Bissy), s.o.	03.05.1772/Paris 28.06.1852/Paris	?
14. Februar 1841 – 26. Juli 1841	Tournon-Simiane (comte de), Just- François-Joseph	13.05.1815/Saint- Germain-en-Laye 26.07.1841/Tain (Drôme)	Attaché an der französischen Botschaft in London
1831 - 1832 (1831- 33)	Trullard (père), Guillaume	25.09.1765/Dijon 19.05.1838/ Gueugnon	Rechtsanwalt und Hüttendirektor

1812 - 1816 (und 1790-91)	Tupinier, Jean	18.07.1753/Uchizy 04.03.1816/Tournus	Rechtsanwalt
1846 - 48	Vachey-Chauvot, Henri-Jean	03.03.1798/Chamilly 18.10.1857/Chamilly	Notar in Rully
1848 - 52	Venot, Philippe- Charles-Henri	12.04.1809/Vérissey 15.01.1875/Vérissey	Notar in Saint- Martin-en-Bresse (1835-52)

Bürgermeister Mâcon 1815-1848 (chronologisch)

Amtszeit	Name	Geburtsdatum/Ort Todesdatum/Ort	Beruf
März-Mai 1815	Brunet-Bruys, Nicolas	?	Händler
Mai-Juli 1815	Bigonnet, Adrien	15.03.1755/Mâcon 02.06.1832/Mâcon	?
Juli-August 1815, 1830-1831	Bourdon, Philibert	25.11.1756/Mâcon 26.05.1837/Mâcon (ADSL, 5E 270/141, Nr. 194)	Grundbesitzer
August 1815	Doria, Joseph-André	02.03.1772/ Tarascon (Bouches- du-Rhône) 26.10.1839/Mâcon	?
1815-1825	Desvignes de Davayé, Abel-Jean- Baptiste-Marie	09.01.1765/Mâcon 16.03.1833/Mâcon	?
1825-30	Sausset, Jean- François	25.11.1756/Pont de Vaux (Ain) 08.06.1825/Mâcon (ADSL, 5E 370/105, Nr. 149)	Advokat in Mâcon (1781), Richter am Distriktsgericht Pont-de-Vaux (Revolution), Präfekturrat im Departement Ain, Sous-Präfekt von Trévoux (1801), Jan. 1815 gegen Pension entlassen (wurde ihm nach dem endgültigen Sturz Napoleons wieder entzogen)
1831-1841	Defranc, Nicolas	03.05.1784/Mâcon 07.12.1842/Mâcon (ADSL, 5E 270/156, Nr. 375 vom 08.12.)	Präfekturrat/ Generalsekretär der Präfektur
Februar-April 1841, 1848-1851	Carteron, Jean- Baptiste	03.06.1776/Pointe- à-Pitre (Guadeloupe) 14.11.1858/Mâcon (ADSL, 5E 270/204, Nr. 433 vom 15.11.)	Chirurg am Krankenhaus von Mâcon (1802)
1841-1844	Courteau, Léonce- Marie-François de Paule	26.08.1794/Ormess on 17.03.1863/Mâcon (ADSL, 5E 270/219. Nr. 119)	Notar

1844-1847	Villars, Jean-François-Prosper	04.10.1804/Mâcon 22.08.1901/ Vérosvres (ADSL, 5E 571, Nr. 28)	?
1846-1847 (Einsetzung und Änderung nie in den Stadtratsakten kundig)	Jacquet-Pontbichet, Philippe	05.08.1802/Arnas	Händler
1847-1848	Rolland, Pierre- Charles-Antoine	04.11.1818/Mâcon 25.10.1876/Mâcon (ADSL, 5E 270/258, Nr. 437 vom 26.10.)	?

Stadtrat Mâcon 1815-1848 (alphabetisch)

Amtszeit	Name	Geburtsjahr/Ort Todesjahr/Ort	Beruf
SR 1830-	Beau, Balthazare	?	Rechtsanwalt
SR 1830-	Beltramcly	?	Händler, Grundbesitzer
SR 1827-30	Bonne, Pierre-Louis	19.01.1793/Mâcon (ADSL, 5E 270/1, Nr. 28 vom 21.01.)	Grundbesitzer
BG 1830-	Bonnet-Niver, Bernard-Marie- Guillaume	11.03.1776/Feillens	Händler, Grundbesitzer
SR 1843-	Botillint	?	?
SR 1846-	Bouchage	?	?
SR 1843-	Bouchard	?	?
BG 1840-44	Bouchard, François	?	?
BG 1847- SR 1846-	Bourdon	?	?
BM Juli-August 1815, 1830-1831 BG Dez. 1815-30	Bourdon, Philibert	25.11.1756/Mâcon 26.05.1837/Mâcon (ADSL, 5E 270/141, Nr. 194)	Grundbesitzer
SR Dez. 1815 (provis.)-1821 (Umzug)	Bourdon-Despiney, Benoît	22.10.1770/Mâcon	Händler, Grundbesitzer
SR 1830-	Caire neveu, Jean- Louis	?	?
BG 1844-47 SR 1846-	Calmels, Laurent	23.03.1783/La Terrisse (Aveyron) 06.05.1856/Mâcon (ADSL, 5E 270/198, Nr. 129)	Chefgeometer im Katasteramt
SR März 1815-30	Canard père, Louis	1754	Händler
SR 1846-	Carteron	?	?
BG 1831-41 SR 1830-	Carteron, Jean- Baptiste	03.06.1776/Pointe- à-Pitre (Guadeloupe) 14.11.1858/Mâcon (ADSL, 5E 270/204, Nr. 433 vom 15.11.)	Arzt: Chirurg am Krankenhaus von Mâcon (1802), Grundbesitzer
SR 1846-	Chalandon	?	?
SR 1830-	Chamborre aîné	?	ehem. Richter
SR Dez. 1815 -1821 (Konkurs)	Chamborre-Brosse, Claude-Joachim	07.02.1769/Mâcon (ADSL, Mâcon GG 81, o.Nr.)	Händler
SR 1843-	Chamondard	?	?
SR Mai 1803-30	Chandon aîné, Léonard-Aimé	1774	Grundbesitzer

SR März 1815-30	Charvet-Bourdon, Joseph-Marie	08.06.1767/Paris	Händler
SR 1824-	Chassipollet- Bonnetain, Antoine	23.06.1762/Mâcon 22.02.1839/Mâcon (ADSL, 5E 270/147, Nr. 50)	Drucker Beamter/Schreiber am Polizeigericht Grundbesitzer
SR Dez. 1815	Chaumet	?	?
SR 1830-	Chenard, Théodore	?	Weinhändler
SR 1830-	Chervet-Vany, Benoît	?	Händler
SR 1843-	Collet	?	?
SR März 1815-30	Cortambert, Pierre- Louis	29.10.1772/Loché	Arzt
SR Dez. 1815 (provis.)-30	Cortey-Brosse, Philibert-Marie	1780	Händler
BM 1841-44	Courteau, Léonce- Marie-François de Paule	26.08.1794/ Ormesson 17.03.1863/Mâcon (ADSL, 5E 270/219. Nr. 119)	Notar
SR 1823-30	Cretin, Gilbert	22.08.1773 18.12.1837/Paray- le-Monial)	ehem. Offizier
SR 1830-	Crozet, Claude	?	Rechtsanwalt
SR März 1815-30	De Lavernette- Lasserrée, Jean- Salomon-Marie	1762	?
SR 1846-	de Surigny	?	?
SR bis 1830	Debordes de Remondange, Charles-Antoine	30.03.1790	Grundbesitzer
BM 1831-41 SR 1830-	Defranc, Nicolas	03.05.1784/Mâcon 07.12.1842/Mâcon (ADSL, 5E 270/156, Nr. 375 vom 08.12.)	Rechtsanwalt
SR 1824-27 (†)	Deguat-Desillette, Paul-Marie	17.11.1750	Grundbesitzer, ehem. Offizier
SR 1815-30 (†)	Delarnaud, Jean- Jacques	1759	Grundbesitzer
SR März 1815-30	Delavaivre, Barthélemy	1753/Genouilly 16.08.1833/Mâcon (ADSL, 5E 270/129, Nr. 266 vom 17.08.	Rechtsanwalt
SR Dez. 1815 (neu)	Delavernette, Pierre- Albert	1752	?
SR Dez. 1815 (neu)- 30	Demarquet aîné, Nicolas-Joseph	19.03.1775/	Händler

		Guillancourt (Somme)	
SR März 1815-	Desgranges, Jean-Marie	1757	königlicher Notar
BM 1815-30	Desvignes de Davayé, Abel-Jean-Baptiste-Marie	09.01.1765/Mâcon 16.03.1833/Mâcon	?
SR Dez. 1815 (neu)-30	Doria, Joseph-André	02.03.1772/ Tarascon (Bouches-du-Rhône) 26.10.1839/Mâcon	Marineoffizier, "aide de camp" des Gouverneurs von Martinique
SR bis 1846	Dubaut	?	?
SR bis 1830	Dufour, Philibert	10.05.1767/Mâcon (ADSL, Mâcon GG 80)	Chirurg
SR 1830-	Dupasquier aîné, Claude-Antoine	10.12.1782/Mâcon	Händler
SR bis 1840	Dupasquier, Joseph	?	?
SR 1830-	Foillard, Joseph-Philibert	?	Notar
SR 1830-	Gardon père, Benoît	1772/Lyon 30.08.1835/Mâcon	Fabrikant, Metallgießer
SR 1830-	Gay	?	ehem. Offizier (Feldmarschall)
SR 1830-	Goyon, Jean-Louis-François	?	Grundbesitzer
SR 1823-30	Grandjon, Guy-Suzanne-Louis	01.01.1784/St. Germain au Mont d'Or	Rechtsanwalt
SR Dez. 1815 (neu)-1821	Grandjon, Jean-Fleury	1755	königlicher Notar
BM 1846-47	Jacquet-Pontbichet, Philippe	05.08.1802/Arnas	Händler
SR Dez. 1815 (neu)-30	Jarre fils, Jean-Baptiste	08.05.1766/Mâcon (ADSL, Mâcon GG 80, o.Nr. vom 09.05.)	Händler
SR Dez. 1815 (provis.)-	Jarrin, Antoine-François	1768	königlicher Notar
SR 1846-	Jeanton	?	?
SR 1846-	Jordan	?	?
SR 1821-30	Jousserandot, Claude-Etienne	03.03.1760/Cluny	Eigentümer
SR Dez. 1815	Laborier	?	?
SR März 1815-30	Laforestille-de Saint-Léger, Philibert	1775	?

BG 1831-32	Lagros, Claude-Etienne	14.12.1791/Ségny	Advokat
SR 1821-	Lamartine de Prat,	?	?
SR Dez. 1815	Lamartine de Prat, Pierre de	21.09.1752/Mâcon 27.08.1840/Mâcon	Kapitän im Regiment der dauphin- cavalerie, Grundbesitzer in Milly
SR 1830-	Lemonon, Claude-Etienne	?	Holzhändler
SR 1830-	Lepine Dupont, Jean	?	Tuchhändler
SR 1843-	Lorain	?	?
SR 1830-	Maillet père, François	?	Rechtsanwalt
SR 1846-	Martin	?	?
BG 1832-37	Maurin aîné, Antoine	26.08.1777/Revel 27.08.1777/Barcelonnette	Grundbesitzer
SR 1827-30	Morel, Paul	16.09.1783 16.09.1781/Crollet (Ain)	Händler, Gerber
BG 1830-31	Morin, Edouard	30.05.1799/Mâcon	Advokat, Grundbesitzer
SR 1843-	Navoret	?	?
SR März 1815-30	Pageant, Jean-Marie	1768/1775	Grundbesitzer
SR Sept. 1817-30 (†)	Pagny, Marie-Gabriel	1767	Friedensrichter
SR 1821-30	Pelissier, Jean-Jacques	Sept. 1771/Allos	Händler
SR 1830-	Pelletret, Nicolas	?	Grundbesitzer
SR März 1815-	Perret, Claude	11.09.1738/Mâcon (ADSL, Mâcon GG 72, o.Nr. vom 14.09.)	Rechtsanwalt
SR 1830-	Pic, Jacques	?	Notar
SR 1843-	Piot	?	?
SR 1830-	Piot fils	?	Händler
SR 1830-	Pochon fils, Jacques-Philippe	?	Händler
SR 1830-	Pomieu, André	?	ehem. Richter, Grundbesitzer
SR Sept. 1817-27 (†)	Pommier, Pierre	1755/Nantua 28.03.1827/Mâcon (ADSL, 5E 270/111, Nr. 95 -> Alter hier mit 72J. angegeben)	Friedensrichter
SR 1843-	Pontbichet	?	?

SR 1846-	Pornon	?	?
SR 1824-	Rateau, Louis-Henri	18.01.1796	Notar
SR März 1815-30	Ratton, Henry-Joseph	*1770	Grundbesitzer
SR 1830-	Renaud-Martin, Jean-Baptiste	16.02.1768/Cluny	Händler (Gewürze)
SR März 1815-30	Repey-Mathias, Gilbert	22.06.1765 (lt. Heiratsurkunde Datum des Taufregisters)	?
SR 1830-	Revel, Julien	?	Händler
SR Dez. 1815-1821 (†)	Rivet-Colassin, Joseph-Marie	1759	Rechtsanwalt
SR 1821-24	Roberjot-Puy, Claude	07.07.1764/Vitry	Händler
SR Sept. 1817-30 (†)	Robert, Jean-François	15.09.1753/Mâcon	Rechtsanwalt , Richter am Distriktstribunal
BG 1847- SR 1846-	Roch, Joseph	?	?
SR Mai 1803- 26 (†)	Roch, Pierre	1750/Mâcon 10.05.1826/ Varennes-le-Grand (ADSL, 5E 270/108, Nr. 140, Auszug aus dem Sterberegister von Varennes angefertigt am 17.05., Sterbeurkunde vom 12.05.)	Architekt
BM 1847-48 SR 1846-	Rolland, Pierre-Charles-Antoine	04.11.1818/Mâcon 25.10.1876/Mâcon (ADSL, 5E 279/258, Nr. 436 vom 26.10.)	?
SR 1830-	Sachier, Jacques	?	Advokat
SR 1846-	Sambin	?	?
SR 1846-	Siraudin	?	?
SR Dez. 1815 (neu)	Siraudin aîné, François	1775	Grundbesitzer
2. BG Dez. 1815-24	Sorbier, Etienne	14.11.1774/Mâcon	?
SR März 1815- BG 1824-30	Tonnellier-Duruisseau, Jean-Etienne	14.05.1773/Paris (lt. Heiratsurkunde am 15.05.)	Grundbesitzer
SR 1821-30	Trambly-Laissardière	?	Richter
SR bis 1840	Treffier, Claude	?	?
SR März 1815-30	Tuffet aîné, Léonard	1770	Händler

SR 1830-	Valfort	?	Grundbesitzer
SR 1830-	Vesinier, Claude	?	Händler
SR bis 1830	Viard de Santilly, Pierre	?	ehem. Offizier
BG 1841-47	Villars, Jean- François-Prosper	04.10.1804/Mâcon 22.08.1901/ Vérosvres (ADSL, 5E 571, Nr. 28)	Advokat

Bibliographie Anhang

Nachschlagewerke & Sekundärliteratur

Bargeton, René/Bougard, Pierre/Le Clère, Bernard/Pinaud, Pierre-François, Les préfets du 11 ventôse an VIII au 4 septembre 1870. Répertoires nominatif et territorial, Paris 1981.

Canton-Debat, Jacques, Un homme d'affaires lyonnais. Arlès-Dufour (1797-1872), Diss. Univ. Lumière Lyon 2 2000, online unter: <<http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2000/jcanton-debat#p=0&a=top>>; PDF unter <<http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2000/jcanton-debat/download>> (letzter Zugriff: 10.08.2020).

Comité permanent d'études mâconnaises (Hrsg.), Mâcon et ses Maires 1692-1992. Trois siècles de vie mâconnaise. Mâcon 1992.

Kilbourne, L. J./Vitte, Marcel, Grands Notables du Premier Empire, Bd. 16: Loire. Saône-et-Loire, Paris 1987.

Rey, Jean-Philippe, Grands Notables du Premier Empire, Bd. 30: Rhône, Paris 2011.

Robert, Adolphe/Cougny, Gaston, Dictionnaire des parlementaires français, 5 Bde., Paris 1889-91.

Lex, L. /Sirnaud, P., Le Conseil général et les conseillers généraux de Saône-et-Loire (1789-1889), Mâcon 1888.

Gedruckte Quellen

Nationale Ebene

Almanach royal, Paris 1815-30. Online verfügbar bei Gallica, dem Onlinearchiv der Bibliothèque Nationale française, URL : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb326901255/date&rk=21459;2>> (letzter Zugriff : 26.02.2021)

Almanach royal et national, Paris 1831-1847 (zitiert als « Almanach royal et national Jahr »). Online verfügbar Gallica, dem Onlinearchiv der Bibliothèque Nationale française, URL : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb344541137/date&rk=21459;2>> (letzter Zugriff : 26.02.2021)

Département Rhône

Almanach historique et politique de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon 1815, 1817-37.

Annuaire historique et statistique de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon 1838.

Annuaire administratif, statistique et commercial de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon 1841.

Annuaire départemental administratif, historique, industriel et statistique, Lyon 1842-47.

Annuaire départemental, administratif et statistique du Rhône et du ressort de la cour royale, Lyon 1848.

→ Alle Almanache zitiert als: «Almanach Lyon Jahr».

Archives du département du Rhône et de la métropole de Lyon, 2M 242 und 3M 1376-1380.

Département Saône-et-Loire

Annuaire historique et statistique du département de Saône-et-Loire. Année 1829, Mâcon (zitiert als : « Annuaire historique et statistique Saône-et-Loire 1829. »

Archives municipales de Mâcon, Série 1K Boîte numéro 415.

Département Loire

Annuaire du département de la Loire pour l'année 1835, Montbrison (zitiert als : « Annuaire Loire 1835 »).

Archives départementales de la Loire, 3M 90 (Stadtratswahlen 1834), 3M 110 (Stadtratswahlen 1840/43), 3M 117 (Stadtratswahlen 1843/46).

Archives départementales de la Loire , 9M 13 Chambre Consultative des Arts et Métiers.

Archives Municipales de Saint-Étienne, Instruments de Recherche, „Fichier des élus“.

Duplessy, Joseph, Essai statistique sur le département de la Loire. Montbrison 1818.

Weitere Archive

Archives Municipales de Cannes, 1E60, Nr. 119.

Online-Ressourcen

Archives municipales de Lyon, Histoire de Lyon. Les personnages. Les maires, online unter : <http://www.archives-lyon.fr/archives/sections/fr/histoire_de_lyon/les_personnages/les_maires/>

Assemblée nationale, Recherche dans la base de données des députés français depuis 1789, online unter : <<http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/recherche>>

Archives Nationales de la France (Pierrefitte-sur-Seine), F/1bl/155- F/1bl/180: Dossiers individuels des préfets (1800-1880), online unter: <<https://francearchives.fr/en/findingaid/41823674a33dfde17c81ddfad822cbec060e070f>>

Akten der Ehrenlegion

Entnommen aus der Datenbank «Léonore» der Archives nationales de France: <<http://www2.culture.gouv.fr/documentation/leonore/pres.htm>> (zitiert als „Akte Ehrenlegion (Signatur), Link“).

LH/5/42

LH/49/37

LH/52/80

LH/57/34

LH/58/73

LH/83/47

LH/86/5

LH/131/29

LH/143/2

LH/152/38

LH/196/31

LH/272/34

LH/316/52

LH/322/9

LH/341/91

LH/368/63

LH/385/79

LH/421/6

LH/437/80

LH/459/3

LH/528/65

LH/598/109

LH/610/13

LH/628/41
LH/632/90
LH/668/56
LH/688/26
LH/703/43
LH/720/14
LH/746/46
LH/761/92
LH/766/20
LH/771/9
LH/836/69
LH/836/71
LH/894/65
LH/914/59
LH/930/1
LH/1034/60
LH/1045/3
LH/1095/17
LH/1149/68
LH/1162/7
LH/1184/74
LH/1245/17
LH/1255/26
LH/1350/35
LH/1437/44
LH/1634/2

LH/1710/29

LH/1710/50

LH/1758/1

LH/1765/46

LH/1906/65

LH/1913/41

LH/1914/36

LH/1946/70

LH/1958/54

LH/2001/25

LH/2074/28

LH/2106/51

LH/2106/62

LH/2074/28

LH/2079/10

LH/2133/66

LH/2262/72

LH/2306/12

LH/2312/10

LH/2426/15

LH/2434/41

LH/2434/42

LH/2454/49

LH/2504/69

LH/2556/33

LH/2660/22

LH/2717/5

LH/2733/9

LH/2790/21

Zivilstandsregister

Archives Municipales de Lyon

Archives Municipales de Lyon, 1GG 340, Nr. 1386.

Archives Municipales de Lyon, 2E 83, Eintrag Nr. 200.

Archives Municipales de Lyon, 2E 104, Nr. 1168.

Archives Municipales de Lyon, 2E 158, Nr. 258.

Archives Municipales de Lyon, 2E 181, Nr. 2673.

Archives Municipales de Lyon, 2E 193, Nr. 3835.

Archives Municipales de Lyon, 2E 234, Nr. 119.

Archives Municipales de Lyon, 2E 234, Nr. 411.

Archives Municipales de Lyon, 2E 251, Nr. 3018.

Archives Municipales de Lyon, 2E 268, Nr. 3.

Archives Municipales de Lyon, 2E 307, Nr. 455.

Archives Municipales de Lyon, 2E 315, Nr. 3183.

Archives Municipales de Lyon, 2E320, Nr. 4070.

Archives Municipales de Lyon, 2E 320, Nr. 4201.

Archives Municipales de Lyon, 2E 325, Nr. 164 (09.01.1836).

Archives Municipales de Lyon, 2E 325, Nr. 252.

Archives Municipales de Lyon, 2E 332, Nr. 3688.

Archives Municipales de Lyon, 2E 343, Nr. 1466.

Archives Municipales de Lyon, 2E 414, Nr. 3336.

Archives Municipales de Lyon, 2E 419, Nr. 2140.

Archives Municipales de Lyon, 2E 420, Nr. 3915.

Archives Municipales de Lyon, 2E 432, Nr. 63.
Archives Municipales de Lyon, 2E 432, Nr. 4647.
Archives Municipales de Lyon, 2E 437, Nr. 384.
Archives Municipales de Lyon, 2E 438, Nr. 2999.
Archives Municipales de Lyon, 2E 443, Nr. 356.
Archives Municipales de Lyon, 2E 444, Nr. 4643.
Archives Municipales de Lyon, 2E 449, Nr. 349.
Archives Municipales de Lyon, 2E449, Nr. 1545.
Archives Municipales de Lyon, 2E 455, Nr. 2070.
Archives Municipales de Lyon, 2E 455, Nr. 4495.
Archives Municipales de Lyon, 2E 437, Nr. 384.
Archives Municipales de Lyon, 2E 503, Nr. 820.
Archives Municipales de Lyon, 2E 509, Nr. 291.
Archives Municipales de Lyon, 2E 512, Nr. 605.
Archives Municipales de Lyon, 2E 536, Nr. 185.
Archives Municipales de Lyon, 2E 539, Nr. 684.
Archives Municipales de Lyon, 2E 545, Nr. 795 (14.10.1867).
Archives Municipales de Lyon, 2E 557, Nr. 573.
Archives Municipales de Lyon, 2E 637, Nr. 2538.
Archives Municipales de Lyon, 2E 651, Nr. 1222.
Archives Municipales de Lyon, 2E 651, Nr. 1803.
Archives Municipales de Lyon, 2E 661, Nr. 1379.
Archives Municipales de Lyon, 2E 702, Nr. 1839.
Archives Municipales de Lyon, 2E 727, Nr. 1530.
Archives Municipales de Lyon, 2E 822, Nr. 1713.
Archives Municipales de Lyon, 2E 1143, Nr. 812.

Archives Municipales de Lyon, 2E 1149, Nr. 702.

Archives Municipales de Lyon, 2E 1303, Nr. 365.

Archives Municipales de Lyon, 2E 1342, Nr. 494.

Archives Municipales de Saint-Étienne

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1GG 33, Nr. 25.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1GG 44, Nr. B15, S. 72.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1GG 51, Nr. 17, S. 96.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 1GG 52, S. 36.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 2GG 68, S. 67.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 2GG 68, S. 116.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 2GG 75, o. Nr., S. 86.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 2 E2. o. Nr.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 2E 27, Nr. 4.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 26, Nr. 484.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 30, Nr. 654.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 36, Nr. 869.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 37, Nr. 540.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 39, Nr. 888.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 43, Nr. 25.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 45, Nr. 567.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 59, Nr. 334.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 61, Nr. 779.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 62, Nr. 116.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 62, Nr. 1568.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 64, Nr. 113.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 67, Nr. 67.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 67, Nr. 1395.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 69, Nr. 1019.

Archives Municipales de Saint-Étienne, 4E 75, Nr. 474.

Archives Départementales de Saône-et-Loire

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/1, Nr. 28.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/108, Nr. 140.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/111, Nr. 95.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/129, Nr. 266.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/141, Nr. 194.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/147, Nr. 50.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/156, Nr. 375.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/198, Nr. 129.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/204, Nr. 433.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/219, Nr. 119.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 270/258, Nr. 437.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 279/258, Nr. 436.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 370/105, Nr. 149.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, 5E 571, Nr. 28.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, Mâcon GG 72.

Archives Départementales de Saône-et-Loire, Mâcon GG 80

Archives Départementales de Saône-et-Loire, Mâcon GG 81.

Archives Départementales de la Loire

Archives Départementales de la Loire, 3M 110.

Archives Départementales de la Loire, 3M 117.

Archives Départementales de la Loire, 3NUMEC1/3E238_17, Nr. 95.

Archives Départementales de la Loire, 3NUMEC2/2E22_5, Nr. 3.

Archives Départementales de la Loire, 3NUMEC3/2E 30, Nr. 71.

Archives Départementales de la Loire, 3NUMRP6/1MIEC148X06 vom 05.04.1782.