

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 97 (2010)  
**Heft:** 7-8: Nantes

**Artikel:** Zurück an den Fluss : zur städtebaulichen Geschichte von Nantes  
**Autor:** Guidet, Thierry  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-144789>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

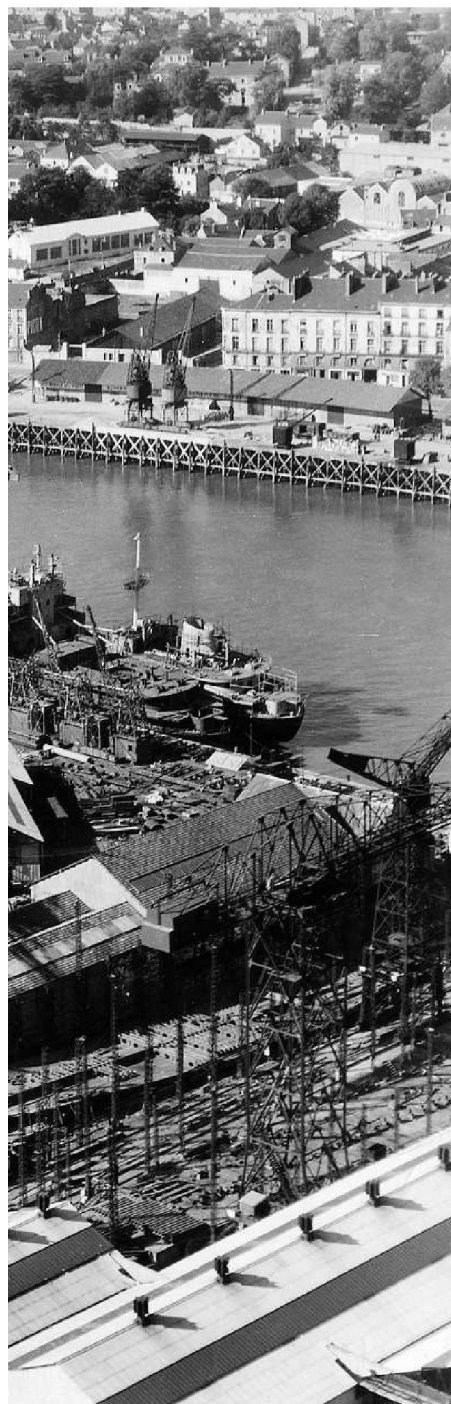
**Download PDF:** 07.02.2026

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



Bilder: Cliché ville de Nantes - Musée d'Histoire de Nantes - Chateau des Ducs de Bretagne

Werftanlagen auf der Ile de Nantes, erste Hälfte des 20. Jahrhunderts



# Zurück an den Fluss

Zur städtebaulichen Geschichte von Nantes

Thierry Guidet Die Loire soll Nantes wieder prägen. Mit diesem planerischen Programm hat der Städteverbund Nantes/Saint-Nazaire erfolgreich auf die staatliche Projektausschreibung reagiert, um das Label Ökocity zu erhalten. Darin ist der Wille für eine Rückkehr zu den Ursprüngen der Stadt zu erkennen.

«Eine Stadt in einem Mündungsgebiet» ist eine unspektakuläre Aussage, um Nantes zu charakterisieren – selbst wenn es sich um das Mündungsgebiet des längsten Flusses in Frankreich handelt. An der Atlantikküste nehmen Bordeaux und Rouen ähnliche Positionen ein, in Europa London oder Antwerpen. Die Situation ist unspektakulär – und trotzdem stellt sie den Schlüssel zur Geschichte von Nantes dar. Ohne die Loire als Bewässerungsader für ein beträchtliches Hinterland wäre Nantes ein bedeutungsloser Hafen geblieben. Ohne Öffnung zum Atlantik hätte es keinen Handel mit den Antillen gegeben, keinen Sklavenhandel, keinen Zuckerhandel, keine Schiffswerften, nichts von der «Grande ville», die Stendhal und so viele andere Reisende verführen konnte.

Verweilen wir einen Moment da, wo die Stadt ihre Geschichte ohne Unterbruch geschrieben hat: an der Schnittstelle der Loire mit zwei schiffbaren Nebenflüssen, der Erdre im Norden und der Sèvre Nantaise im Süden, aber auch an einer Furt, einer Stelle, wo der Fluss ein über 400 m breites Bett geschaffen hat. Entstanden ist ein Flussbett mit verschiedenen Inseln, zwischen denen die Vorfahren der Bewohnerinnen und Bewohner von Nantes quer zum Strom Pfähle einschlugen; später, um das Jahr 1000 eine Abfolge von Holzstegen, deren Reste bis 1966 sichtbar waren, die einzige Kette von Brücken, welche es erlaubte, von einem Ufer ans andere zu gelangen.

Nantes ist also eine Tochter des Wassers, eine Brückenstadt, eine Hafenstadt an einer Flussmündung, die zweimal täglich Ebbe und Flut erlebt und die Brise der hohen See atmet. Diese Lage ist einer der Schlüssel zu ihrer Geschichte. Sie erklärt auch ihre ureigene Atmosphäre: «Weder ganz Binnenstadt noch ganz Küstenstadt, weder Fleisch noch Fisch» beschrieb Julien Gracq seine Wahlheimat.

### Salz, Gold und Sklaven

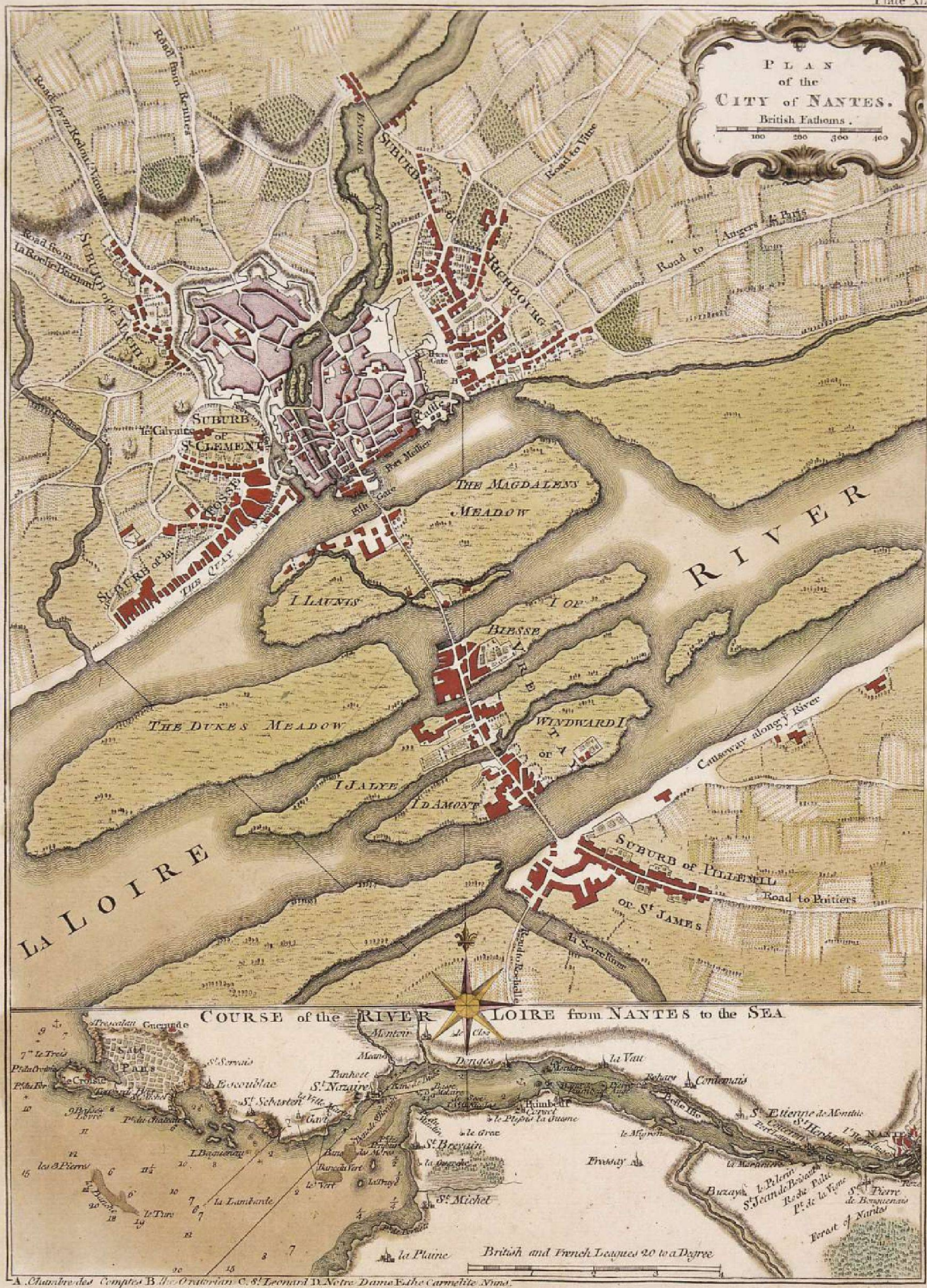
Als letzter Landübergang vor dem Ozean, auch wenn dieser noch 60 km entfernt ist, war das Gebiet des heutigen Nantes bereits um 2000 v. Chr. besiedelt. Später entwickelte sich hier ein Handelsplatz, den Gold, Waffen und Blei im Transitverkehr passierten. Bis zum Ende des Mittelalters war Nantes vor allem ein Flusshafen. Jahrhundertlang wurden auf der Loire das Salz der Guérande und jenes von Bourgneuf befördert wie auch die Weine aus dem Anjou und dem Poitou. Im 15. und 16. Jahrhundert begann der Aufschwung des Hochseehandels. Die Herzöge der Bretagne unterzeichneten Handelsverträge mit dem König von England, mit der Stadt Bayonne und mit der Deutschen Hanse.

Aber erst im 17. Jahrhundert florierte der Handel wirklich. Colbert förderte damals kräftig den Anbau von Zuckerrohr auf den Französischen Antillen. Nantes stürzte sich ins Abenteuer der Kolonisierung und wurde an der Schwelle zum 18. Jahrhundert zur wichtigsten Hafenstadt Frankreichs. Um den Zuckerrohranbau in grossem Massstab zu betreiben, brauchte es Arbeiter, viele Arbeiter: schwarze Sklaven, die an den afrikanischen Küsten gekauft wurden. Nantes spezialisierte sich auf den Dreieckshandel zwischen der Loiremündung, dem Golf von Guinea und den Antillen und wurde zum wichtigsten Hafen des französischen Sklavenhandels: Rund 450 000 Schwarze wurden via Nantes nach Amerika verschleppt.

Der Wohlstand der Stadt spiegelt sich in ihrer klassizistischen Architektur, wofür der Quai de la Fosse ein schönes Beispiel ist. Mit der Verdoppelung der Bevölkerung der Stadt im 18. Jahrhundert wurden ganze Quartiere neu errichtet. Im folgenden Jahrhundert siedelte sich am Fluss und am Hafen Industrie an. Der Zucker der Insel Bourbon, dem heutigen La Réunion, folgte demjenigen von Santo Domingo. Die Raffinerien

Rechte Seite: Plan von Nantes mit den Loire-Inseln und den seitlichen Zuflüssen Erdre und Sèvre Nantaise, 1761







in Nantes liefen im Vollbetrieb; sie führten den Aufschwung der Metallindustrie herbei. Die Konservenfabrik und die Biscuitfabrik folgten ebenso wie die Schiffswerft: In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bauten die Werften an der unteren Loire einen guten Viertel der französischen Schiffe, nunmehr in Metall, womit die überlieferte Tradition der Schiffskonstruktion aus Holz weiterentwickelt und fortgesetzt wurde. Damit war auch der Wechsel von einem Sklavenhandelshafen zu einem Industriehafen vollzogen und der Wohlstand fand kein Ende. In dieser Phase der Entwicklung von Nantes waren der Hafen und die Flussmündung tatsächlich die Motoren der Stadt.

#### Eine historische Wende

Dennoch verdichteten sich die Anzeichen einer historischen Wende. Da die Flussmündung zunehmend versandete und die Schiffsladungen immer grösser wurden, wurden die Vorhäfen, die Nantes immer schon besessen hatte, immer zentraler. Zum wichtigsten Vorhafen an der Atlantikküste entwickelte sich Saint-Nazaire. Sein Hafen wurde im 19. Jahrhundert von Grund auf errichtet und wuchs rasch zu einer echten Konkurrenz für Nantes. Dazu trug allerdings auch die Elite von Nantes bei: Die Bankiers Pereire gründeten in Saint-Nazaire die «Compagnie générale transatlantique»; die Schiffswerften an der Küste begannen diejenigen von Nantes in den Hintergrund zu drängen. Am Ende des 19. Jahrhunderts übertraf der Handel in Saint-Nazaire bei weitem die Tonnage von Nantes.

Zur gleichen Zeit geschah mit der Ankunft der Eisenbahn in Nantes 1851 eine zweite tief greifende Veränderung. Sie markierte den Endpunkt der wirtschaftlichen Bedeutung der Loire, des Wasserwegs, der während Jahrhunderten für den grössten Teil Frankreichs eine zentrale Verkehrsachse dargestellt hatte.

Ein dritter Wandel erfolgte zu Beginn des 20. Jahrhunderts: Zwei Flussarme der Loire und der Erdre wurden aufgefüllt. Man kann darin die logische Fortsetzung des Rückgangs der ökonomischen Bedeutung des Flusses erkennen. Die Überschwemmungen, die neuen Transportmöglichkeiten mit der Eisenbahn, das Aufkommen des Automobils, die Verschmutzung der Erde – all dies lieferte genügend Argumente zur Erklärung dafür, dass es kaum zu lebhaften Debatten Anlass gab, was wir heute als grossen urbanistischen Fehler ansehen. Kaum begreiflich: Die Stadt, die aus dem Fluss geboren wurde, verdrängte diesen aus ihrem Zentrum. Die Stadt, die man ein wenig pompös «Venedig des Westens» nannte, opferte die enge Verbindung von Wasser und Erde, die seit ihrem Ursprung ihre Einzigartigkeit ausmachte. Die Arbeiten dauerten zwanzig Jahre, von 1926 bis 1946. In diesem Zeitraum verwandelte sich Nantes in seinem Zentrum in eine riesige Baustelle. Danach floss die umgeleitete Erdre versteckt in einem Tunnel und Verkehrsströme nahmen den verborgenen Lauf von zweien der drei Arme der Loire ein. Sie erschwerten die Lesbarkeit der ursprünglichen Situation und schädeten gleichzeitig der Anmut der Gegend.

#### Von der Industrie- zur Ökostadt

Auch wenn der Hafen von Nantes im frühen 20. Jahrhundert belebt blieb, verlagerten sich die Aktivitäten mehr und mehr nach Saint-Nazaire. Ein weiteres wichtiges Datum war der 3. Juli 1987. An diesem Tag wurde die Bougainville vom Stapel gelassen, das letzte Schiff, das in Nantes gebaut wurde in der einzigen noch bestehenden Werft, die auf der «Prairie-au-Duc» angesiedelt war, einem der grösseren Standorte der heutigen «Ile de Nantes». Dieses Ereignis bedeutete das Ende einer Industrie, die während Jahrhunderten die Landschaft und die Vorstellungswelt der Bevölkerung von Nantes geprägt hatte.



Nantes in der Vogelperspektive, Blickrichtung Ost, Chromolithografie 1886

Das war das Ende einer Geschichte und gleichzeitig der Beginn einer neuen. Nach der Schliessung der Werften war die Ile de Nantes eine teilweise verlassene Insel im Zentrum der Stadt mit einer ehemaligen Werft von 350 Hektaren Ausdehnung, einer riesigen Industriebrache, die zur Umnutzung zur Verfügung stand. Dies stellte eine beachtliche städtebauliche Herausforderung dar, deren Dimension allerdings nur vor dem Hintergrund des beschriebenen historischen Wandels verständlich wird.

Heute geht es darum, dass sich die Stadt dem Fluss und seinen Zuflüssen wieder zuwendet. Neue ökonomische Aktivitäten sollen sich an den Standorten der einstigen industriellen Blüte entwickeln. Die Gestaltung muss in einem grösseren Bezug geplant werden als nur gerade im Rahmen der Kernstadt oder der Agglomeration. Der Massstab für Nantes ist nunmehr das ganze Gebiet der Loire-Mündung und die Metropole, die es zusammen mit Saint-Nazaire und dem Küsten-

gebiet bildet. So endet die Geschichte eines jahrhundertelangen Wettbewerbs zwischen den beiden Städten. Gemeinsam haben sie den grössten Entwurf für ein zusammenhängendes städtisches Territorium in Frankreich geschaffen. Das entsprechende planerische Dokument, das 2007 angenommen wurde, zeichnet die Zukunft des Gebietes, zumindest in seinen grossen Linien. Sein Ziel ist es, die Form einer Metropole zu bewahren, für welche die Demografen eine Zunahme der Bevölkerung um 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner in den nächsten zwanzig Jahren voraussagen: ein städtischer Archipel, hingestreut entlang des Flusses, wo sowohl die Feuchtgebiete als auch die Landwirtschaftszonen und die natürlichen Räume sorgfältig geschützt werden müssen. Das Programm «trame verte et bleue» (Programm zur Erhaltung und Förderung des Ökosystems und der Artenvielfalt) der Ökocité ist sein grösster Reichtum und muss gegen eine unkontrollierte Ausdehnung der Stadt verteidigt werden.



Nantes hat aus der Geschichte gelernt: Die Stadt ist nicht mehr ein grosser Industriehafen. Sie muss lernen, eine grosse Stadt am Wasser zu werden und – wie andere Städte in der ganzen Welt – von diesem natürlichen Vorteil zu profitieren, jedoch auf ihre eigene Weise: mit städtebaulichen Projekten wie der Ile de Nantes oder der «Ville-Port» in Saint-Nazaire, am andern Ende der Flussmündung. Mit Umweltprojekten wie der Erhaltung des biologischen Gleichgewichts in der Loire-Mündung, der Wiederherstellung der Feuchtgebiete, der Förderung der Landwirtschaft im Umland der Stadt. Mit kulturellen und touristischen Projekten wie der «Biennale d'art contemporain Estuaire» oder dem Festival «Rencontres du fleuve».

Auch die wirtschaftlichen Projekte gründen auf der Geschichte des Ortes: Erforscht werden die künftige Produktion von Schiffen und Flugzeugen aus Verbundwerkstoffen oder neue Energiequellen aus Gezeitenkraftwerken und Mikroalgen; der Fluss soll wieder Bedeutung erlangen als Transportweg von Airbus-Teilen zwischen Nantes und Saint-Nazaire. All dies bedeutet jedoch nicht, dass der Interessenkonflikt zwischen der luftverschmutzenden Schwerindustrie wie der Raffinerie Total in Donges und der Bewahrung des ökologischen Gleichgewichts in der Mündung wie durch Zauber auf einen Schlag gelöst werden könnte. Vielmehr hat man erkannt, dass Nantes zukünftig in allen Bereichen auf die Karte seines einzigartigen Territoriums setzen muss. Die Flussmündung wird wieder zum Ausgangspunkt seiner Entwicklung – wie in den ersten Tagen.

**Thierry Guidet** ist Journalist und Chefredaktor der Zeitschrift «Place publique Nantes/Saint-Nazaire». Er amtiert als wissenschaftlicher Beirat des Historischen Museums von Nantes und hat verschiedene Bücher zur Geschichte und Entwicklung dieser Stadt veröffentlicht.

Übersetzung: Susanne Ritter-Lutz, texte original: [www.wbw.ch](http://www.wbw.ch)

**résumé Retour au fleuve** L'histoire urbanistique de la ville de Nantes Nantes est une ville de fond d'estuaire – comme Bordeaux et Rouen. Cette situation est la clé de son histoire. Sans la Loire comme artère irriguant un arrière-pays considérable, Nantes n'aurait été qu'un port dénué d'importance. Et sans ouverture sur l'Atlantique, pas de commerce avec les Antilles, pas de trafic du sucre, pas de chantiers navals, rien de la «grande ville» qui sut séduire tant de voyageurs. Au 17<sup>e</sup> siècle Nantes devient le premier port négrier français. La prospérité nantaise s'affiche dans son architecture néo-classique. Des quartiers entiers se construisent au 18<sup>e</sup> siècle alors que la population de la ville est multipliée par deux. Au siècle suivant, la ville s'industrialise autour de son fleuve et de son port. Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, les chantiers de la basse Loire construisent un bon quart des navires français. Pourtant la ville n'échappe pas au tournant historique: L'avant-port de Saint-Nazaire devient un véritable concurrent de Nantes; à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le trafic nazairien dépasse largement le tonnage nantais. Dans les mêmes années arrive le chemin de fer à Nantes. Il marque la fin du rôle économique de la Loire. Au début du 20<sup>e</sup> siècle: les comblements de deux bras de la Loire et de l'Erdre – une action que nous tenons aujourd'hui pour une erreur urbanistique majeure. Après la fermeture des chantiers navals en 1987, on se retrouve avec une île en partie désertée au cœur de la ville – l'Ile de Nantes –, une immense friche industrielle disponible. Et c'est pour ça qu'il s'agit aujourd'hui de renouer avec le fleuve et avec ses affluents dont la ville s'était détournée. Il faut concevoir l'aménagement de ce site dans un cadre bien plus large que celui de la seule ville: à l'échelle de l'estuaire et de la métropole que Nantes forme avec Saint-Nazaire.

**summary Back to the River** The Urban-Planning History of Nantes The town of Nantes is located on an estuary site – the same as Bordeaux and Rouen. This location is the key to its history. Without the Loire as the artery irrigating a





Hafengebiet an einem Flussarm der Loire; die Brücke wurde 1903 erstellt und 1958 wieder abgebrochen.

considerable hinterland, Nantes would have been quite irrelevant as a port. And without its opening towards the Atlantic, there would have been no trade with the West Indies, no sugar trade, no yards, nothing of the "big city" that knew how to seduce so many travellers. In the 17th century, Nantes became the first French slave port. The prosperity of Nantes shows in its neoclassical architecture. In the 18th century, entire districts were built, when the population of the town doubled. In the following century, the town became industrialized around its river and port. In the second half of the 19th century, the sites along the lower Loire built a good quarter of all ships in France. Nonetheless, the town did not escape the historical turning point: the outer harbour of Saint-Nazaire turned into a veritable competitor of Nantes; in fact,

at the end of the 19th century, Saint-Nazaire traffic greatly exceeded the tonnage of Nantes. In the same years, the railroad finally reached Nantes. It marked the end of the economic role of the Loire. At the beginning of the 20th century, the two arms of the Loire and the Erdre were filled in—an action that now is taken to be a major urban error. In 1987, when the shipyards closed down, a partially deserted island was left in the midst of town—the Ile de Nantes—, a huge industrial wasteland available for development. And that's why the town should reconnect with the river and its tributaries, from which it had turned away. The layout of this site shall have to embrace a much larger scale than the town itself and include the estuary and the metropolis formed by Nantes and Saint-Nazaire. ■