MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJECT

Ten geleide

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is een landelijk opgezet project met het doel om in betrekkelijk korte tijd - 5 jaar - een inventarisatie te verkrijgen van bouwkunst en stedebouw uit de periode 1850-1940. De uitvoering van het project wordt verzorgd door de provincies. In Gelderland heeft de provincie de Stichting MIP-Gelderland opgericht, die belast is met de uitvoering van het project.

In Gelderland wordt het MIP uitgevoerd conform de Gelderse streekplanindeling: Midden-Gelderland, Oost-Gelderland, Veluwe en Rivierenland. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt per gemeente geïnventariseerd.

Het eindprodukt, waarover de gemeenten de beschikking krijgen, bestaat uit 3 rapporten, te weten een regiobeschrijving, een gemeentebeschrijving en een inventarisatierapport.

In de regiobeschrijving wordt op hoofdlijnen een schets gegeven van ontwikkelingen die bepalend zijn geweest voor de ruimtelijke kwaliteit, i.c. bouwkundige en stedebouwkundige karakteristieken, uit de periode 1850-1940 in het inventarisatiegebied. Het betreft veelal ontwikkelingen en karakteristieken die behalve van lokaal belang ook een boven-lokaal belang vertegenwoordigen.

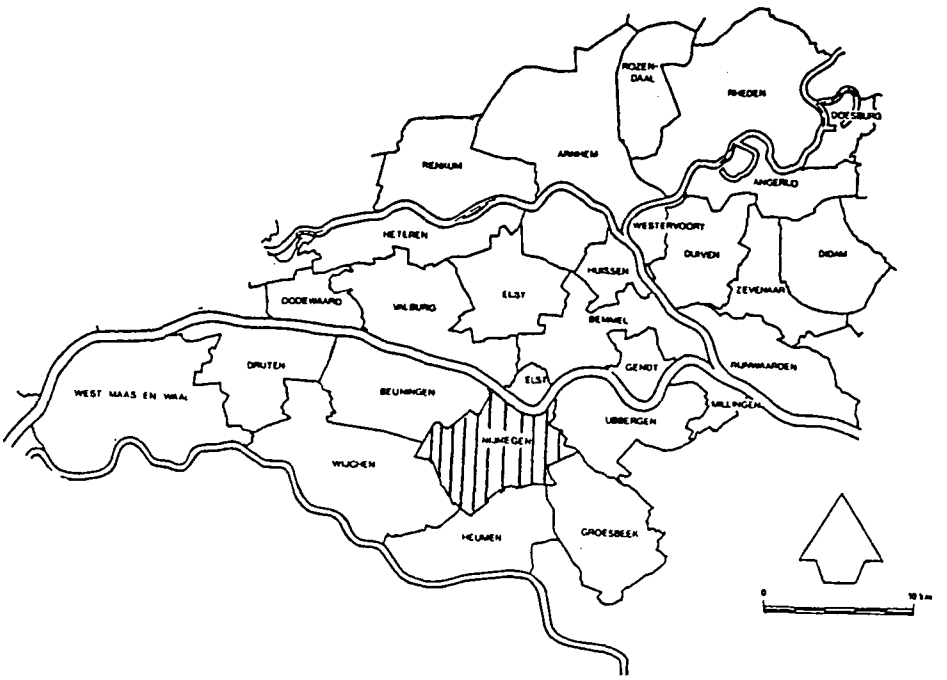
In de gemeentebeschrijving, die kan worden beschouwd als een verfijning die betrekking heeft op een deel van het grondgebied van de regiobeschrijving, worden op beknopte wijze de voornaamste historisch-geografische, sociaal-economische, bouwkundige en stedebouwkundige ontwikkelingen uit de periode 1850-1940 weergegeven.
In dit verband dient hoofdstuk 4.5. *Karakterisering geïnventariseerde bebouwing* afzonderlijk te worden genoemd. Het betreft een hoofdstuk dat als "schakel" fungeert tussen het beschrijvende en het inventarisatiegedeelte, te weten het inventarisatierapport.

Het inventarisatierapport voorziet in een beknopte weergave per gemeente van de gebouwde omgeving uit de periode 1850-1940 in de vorm van objecten en complexen op basis van de uitgewerkte MIP-formulieren.

Hoewel de 3 rapporten afzonderlijk kunnen worden gelezen, verdient het aanbeveling het inventarisatiegedeelte niet los te zien van het beschrijvende gedeelte en omgekeerd.

GEMEENTEBESCHRIJVING

GEMEENTE NIJMEGEN



INHOUDSOPGAVE

		Blz.
1.	INLEIDING	3
2.	BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK	6
3.	INFRASTRUCTUUR	10
4.	NEDERZETTINGSSTRUCTUUR	13
4.1.	Algemeen	
4.2.	Functionele ontwikkelingen - periode 1800-1850 - periode 1850-1900 - periode 1900-1945	
4.3.	Stedebouwkundige structuur: - Nijmegen - Verspreide bebouwing	
4.4.	Ontwikkelingen na 1945	
4.5.	Karakterisering geïnventariseerde bebouwing	
4.6.	Typologie uitbreidingen gemeente Nijmegen 1850-1945	
4.7.	Bijzondere gebieden	
GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN, KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR		46

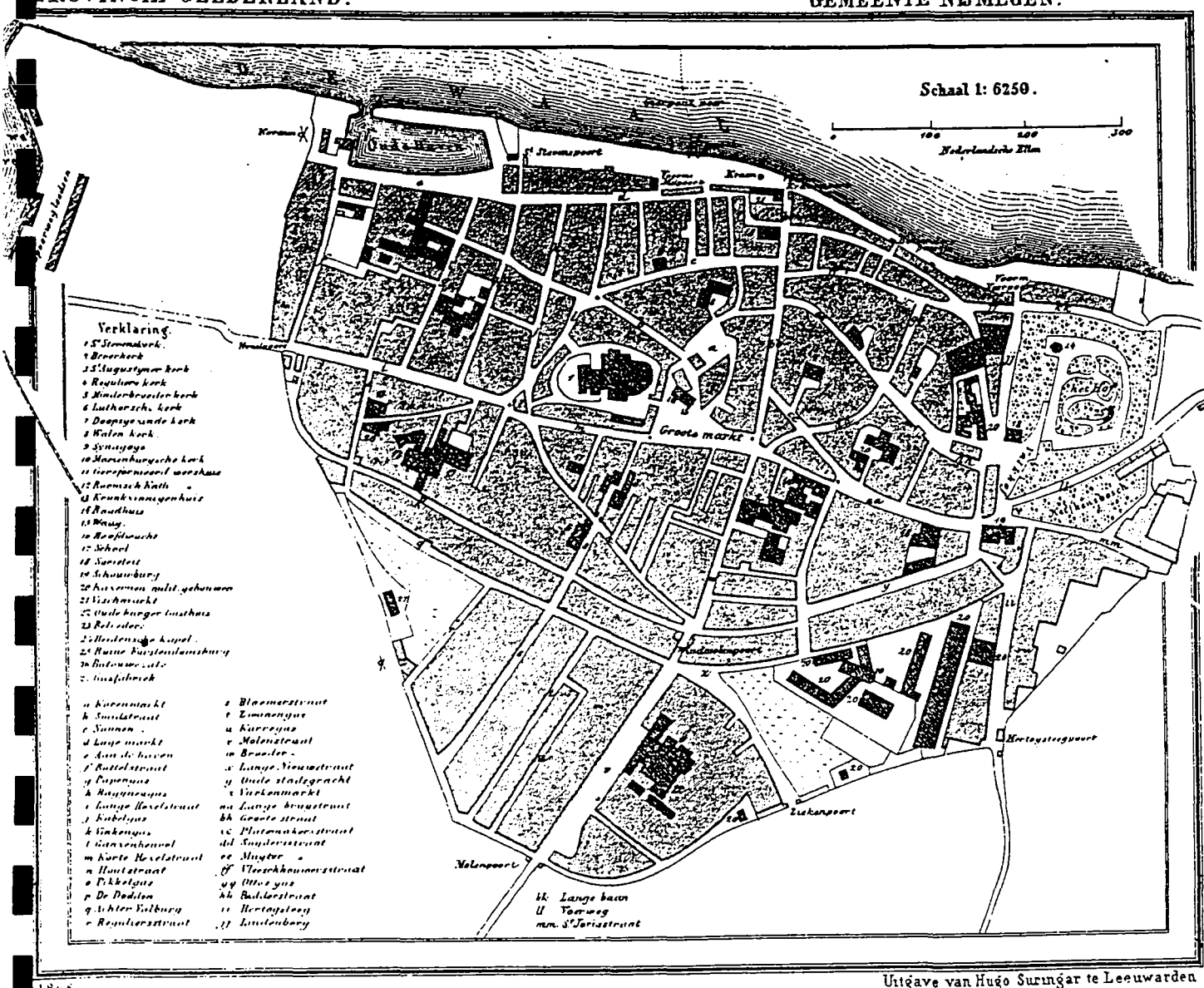
1. INLEIDING

De gemeente Nijmegen bevindt zich in het inventarisatiegebied Midden-Gelderland en heeft een oppervlakte van 4.411 hectare. De gemeente Nijmegen bestaat uit de gelijknamige kern en verspreide bebouwing, die inmiddels in de stedelijke bebouwing is opgenomen (zie afbeelding 1). De gemeente Nijmegen heeft als buurgemeenten de gemeenten Ubbergen, Groesbeek, Heumen, Wychen, Beuningen en Elst. De gemeente Nijmegen bevindt zich op het snijpunt van de Nijmeegse Heuvels en de Waal.

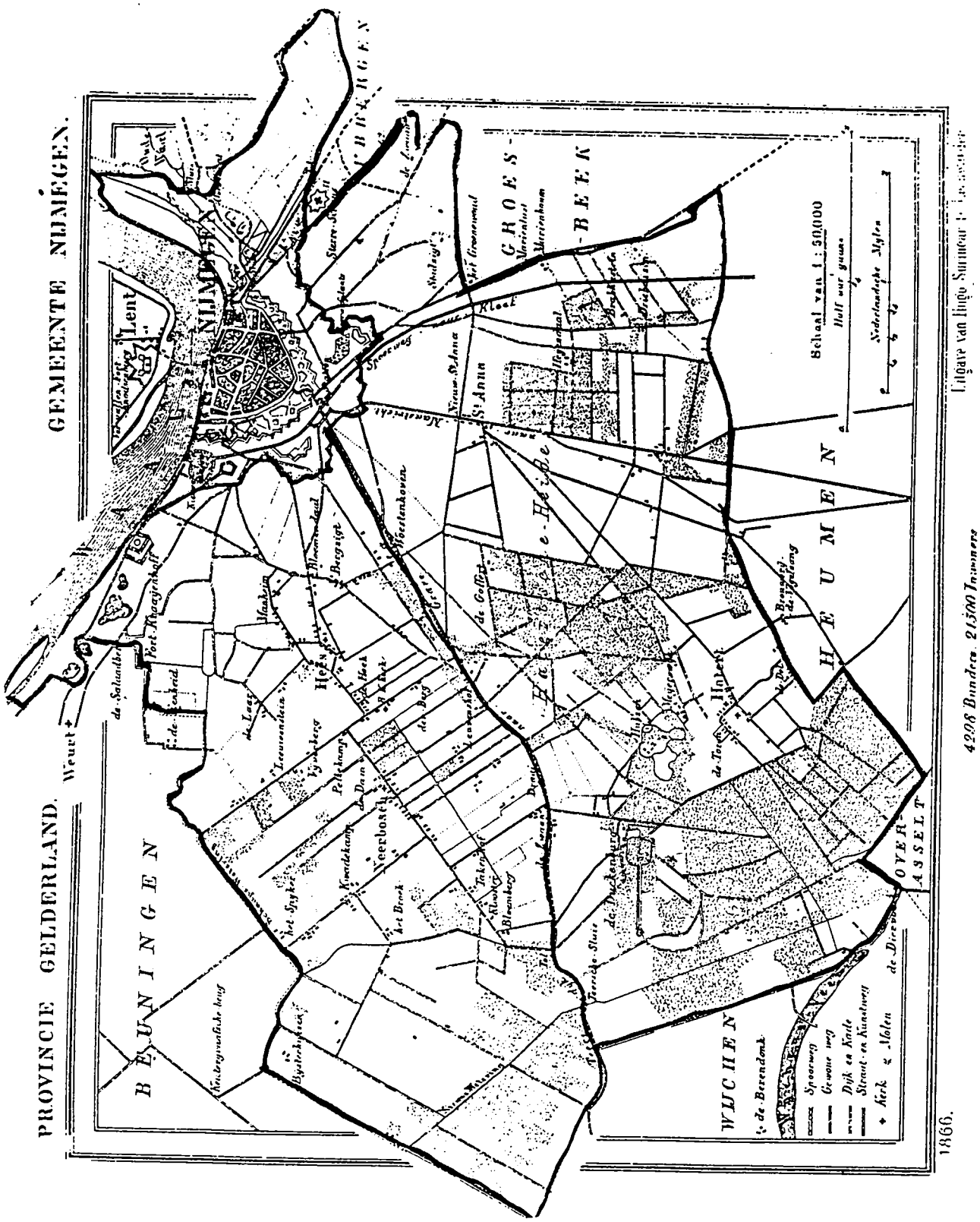
In 1874 werd het Nijmegen toegestaan om de wallen rondom de vestingstad te slechten, ongeveer 45 jaar nadat zulks Arnhem was toegestaan. Planmatig vonden uitbreidingen plaats langs de radiale uitvalswegen vanaf 1880. In een later stadium volgde opvulling hiervan. De gemeente Nijmegen hield er een voor welgestelden aantrekkelijk vestigingsbeleid op na gedurende de eerste uitbreidingsfase. Vele welgestelden vestigden zich langs de radialen. Het woonstedelijk karakter van de verzorgingsstad Nijmegen bleef gehandhaafd tot in het begin van de 20e eeuw. De moderne grootindustrie vestigde zich in het westen van de stad, nabij het spoorwegemplacement dat pas na de slechting van de wallen tot stand kwam en nabij de nieuwe haven en het Maas-Waal-Kanaal (1928).
De Nijma was het enige grote bedrijf (ca. 1.000 werknemers) temidden van vele middelgrote bedrijven. In de omgeving van de Waalbrug (1936) werden enkele steenfabrieken opgericht.

Nijmegen bezit als oudste stad in Gelderland van oudsher regionaal verzorgende functies, met name ten behoeve van het gebied ten zuiden van de Waal. Tussen 1850 en 1940 nam het bevolkingsaantal met zo'n 76.000 personen toe naar ca. 96.000 inwoners. Deze groei, die feitelijk pas na 1873 plaatsvond, bestond voor ongeveer de helft uit immigranten.
Op 1 januari 1990 telde de gemeente Nijmegen 144.739 inwoners.

Afbeelding 1
Gemeente Nijmegen omstreeks 1868



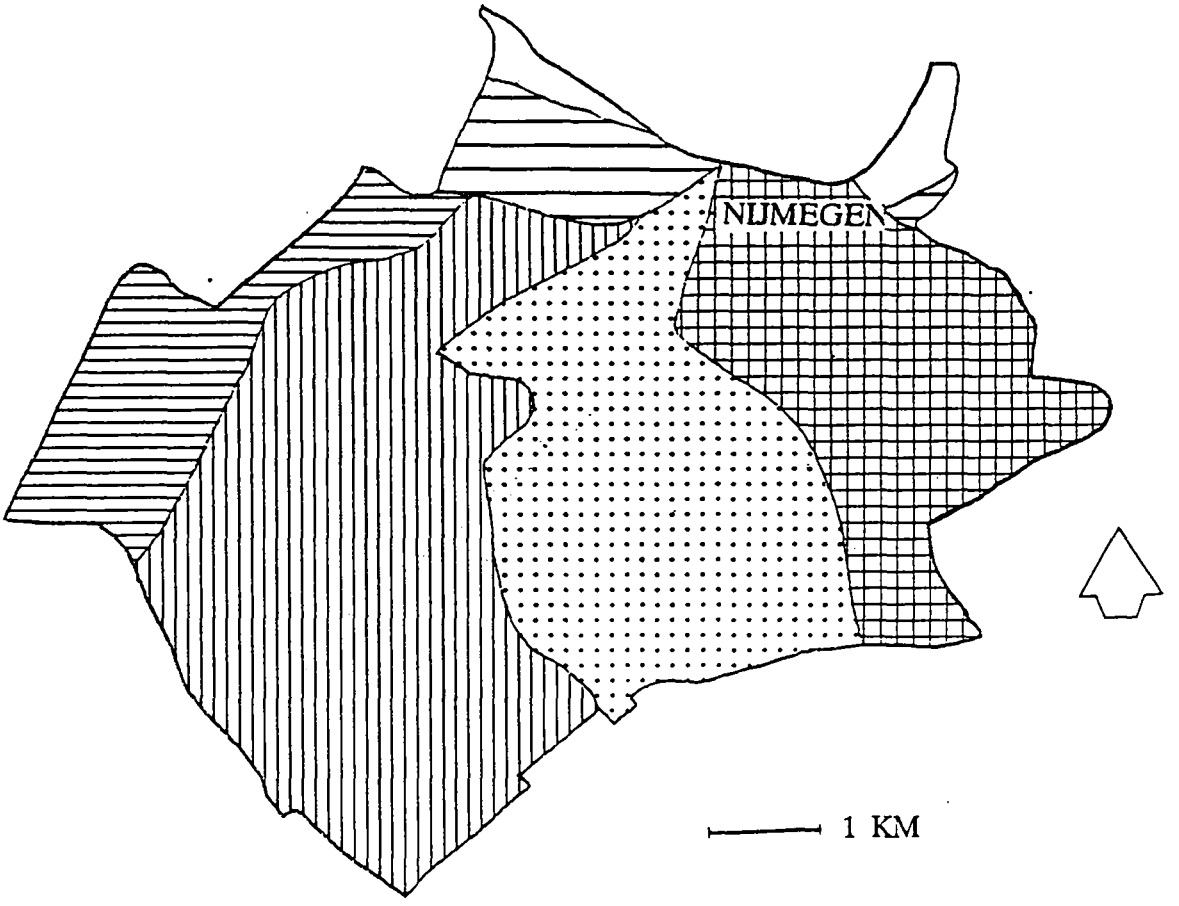
Afbeelding 1a
Gemeente Nijmegen omstreeks 1866



2. BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK

Gedurende de Saale-ijstijd zijn landijstongen in zuidelijke richting doorgedrongen. Daarbij zijn aan met name de west- en zuidzijde brede stuwwallen gevormd. De Rijn en de Maas werden gedwongen om hun loop in westelijke richting af te buigen.
Aan het eind van het Saalien, wanneer het ijs zich heeft teruggetrokken, is het smeltwater via beken op en onder de stuwwal afgestroomd, zodat aan de westflank van de stuwwal een smeltwatervlakte werd gevormd. De Rijn had inmiddels zijn noordelijke afstroming via de Betuwe hervat. Het westen van Nijmegen bevond zich het middenterras van de Maas. Rijn en Maas zijn vlechtende rivieren.
Tijdens het Weichselien (75.000 - 10.000 v. Chr.), de laatste ijstijd, werden zand en fijnere delen over de kale vlakten weggeblazen om tenslotte als een dikke deken op het landschap neer te dalen (dekzanden). In die tijd begon de Rijn zijn loop in westelijke richting te verleggen om tenslotte in het Midden-Weichselien oostelijk van het Montferland via de Liemers in westelijke richting af te stromen. In het Laat-Weichselien brak de Rijn door de Gelderse Poort, dat wil zeggen de stuwwal tussen Nijmegen en Montferland. Sindsdien is de stuwwal van Nijmegen afgesneden van de Veluwe. Uit deze periode dateren het laagterras van de Maas (waarin in 1928 het Maas-Waal-Kanaal is gegraven) en oude rivierklei-afzettingen. In het Holoceen (vanaf 10.000 v. Chr.) werd jonge rivierklei afgezet langs de inmiddels meanderende rivieren. In deze periode ontstonden ook de komgronden, oeverwallen en stroomruggronden.

Afbeelding 2
Geomorfologische kaart gemeente Nijmegen



Stuwwal met grove zanden

Dekzanden op smeltwatervlakte

Stroomrug met zavel en lichte klei

Uiterwaarden met jonge rivierklei

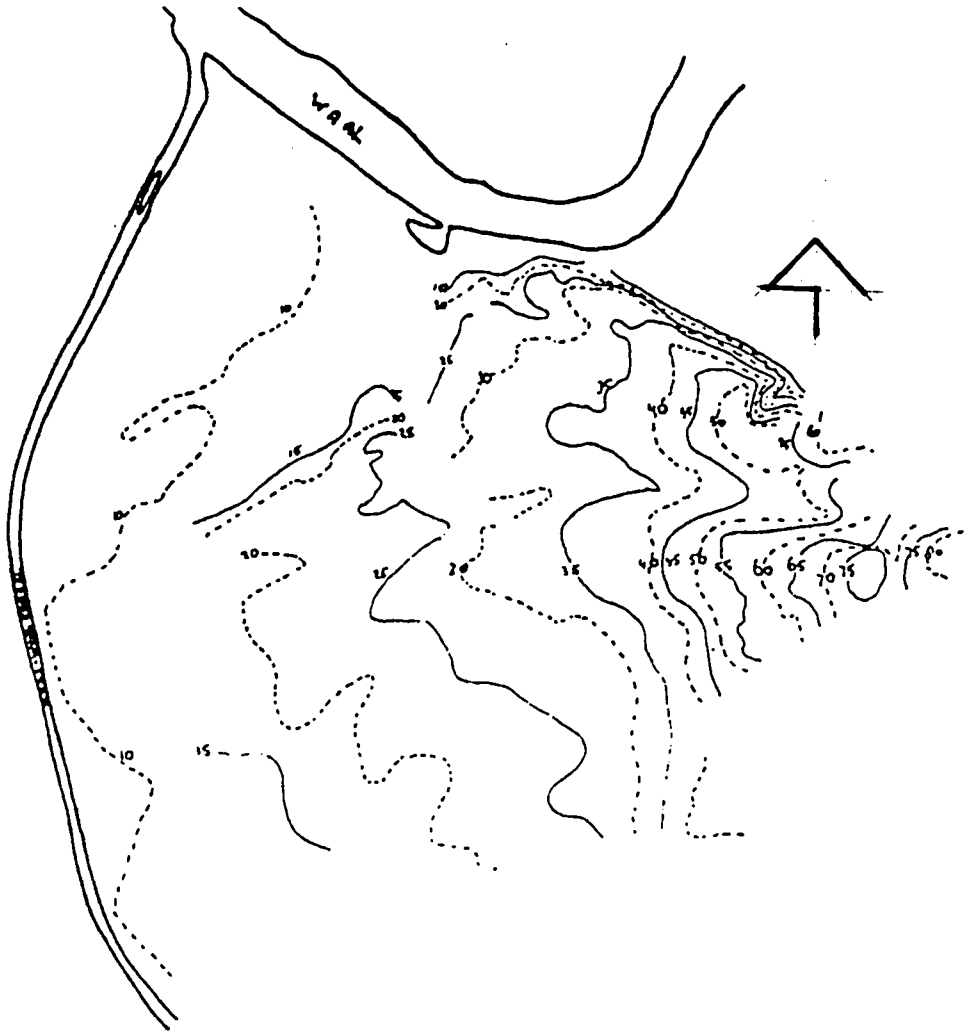
Rivierterras met oude rivierklei

Komgronden met zware klei

Het grondgebruik in de periode 1850-1940 heeft betrekking op de stuwwalgronden, de smeltwaterafzettingen met dekzand, het rivierterras, de stroomruggronden, de komgronden en de uiterwaarden. De stuwwal en dekzandgebieden zijn grotendeels bebost. Met name vanaf de 19e eeuw hebben grootgrondbezitters bossen aangelegd. Voorheen waren het heidevelden. Akkerbouw heeft plaatsgevonden op de stroomruggen en de dekzandgronden. Men heeft er vooral rogge en aardappelen op geteeld. Na de slechting van de wallen is een belangrijk deel van het Nijmeegse akkerbouwgebied (tussen de wallen en de buitenste verdedigingswerken) aan stadsuitbreiding ten prooi gevallen. Het rivierterras en de komgronden zijn te drassig voor akkerbouw. Deze voormalige broekgronden hebben in dienst van de weidebouw gestaan en zijn inmiddels grotendeels verdwenen onder de stadsuitbreiding. In de uiterwaarden ten oosten van Nijmegen hebben steenfabrieken klei gewonnen.

Als gevolg van het aflopend hoogteverschil in westelijke en noordelijke richting (zie afbeelding 3) vormen Het Meer en het Maas-Waal-Kanaal - beide afstromend op de Waal - belangrijke afwateringskanalen. Echter, voordat het Maas-Waal-Kanaal werd aangelegd (1928) vormde ruwweg de westelijke helft van de gemeente Nijmegen, ten westen van de dekzand- en stuwwalgebieden , een drassig gebied. Ontginningen die vanaf de Late Middeleeuwen hebben plaatsgevonden, hebben een overwegend strookvormig verkavelings- en afwateringspatroon doen ontstaan. Diverse grotere en kleinere wetering, waaronder de Schaapswetering en de Nieuwe Wetering, spelen hierin een hoofdrol. Het dekzand- en stroomruggebied is overwegend strookvormig verkaveld, waarbij nabij nederzettingen blokken zijn aangelegd (zoals het Hatertse Veld). Op de stuwwal was sprake van systematische verkavelingspatronen. Radiaalstructuren waren aangelegd bij landgoederen als Heyendaal en Mariënboom.

Afbeelding 3
Hoogtekaart gemeente Nijmegen



Bataven, Romeinen en Karolingen schatten de strategische betekenis van de plek waar de grote rivieren op Nederlands grondgebied dicht aan de stuwwal kwamen, hoog in (zie afbeelding 3). Hier was het tevens mogelijk om de Waal over te steken. Al ruim 2.000 jaar is Nijmegen dan ook min of meer permanent bewoond. De bevolking van de stad Nijmegen moest tot 1880 binnen de wallen blijven wonen, vanwege de rechtskundige status van de vestingstad. Buiten de wallen mocht niets gebouwd worden. De kernen van Neerbosch en Hees zijn aan te treffen op eilanden van grindzandophopingen, temidden van de drassige broek- en komgrondgebieden. Verspreid over dit drassige gebied werden in het midden van de 19e eeuw (kleine) woonplaatsen aangetroffen. De oude kern van Hatert ligt op de overgangszone tussen de dekzandrug en het rivierterras. Verspreid op de dekzandrug ten zuiden van de stad kwam bewoning voor bij Driehuizen en Sint Anna.

3. INFRASTRUCTUUR

Het wegenpatroon rond Nijmegen wordt sinds 1800 gekenmerkt door een radiaalpatroon. Een aantal oude, belangrijke wegen komt samen op het Keizer Karelplein, aangelegd gedurende de eerste uitbreidingsfase omstreeks 1880. Het gaat om de oude weg naar Maastricht (Sint Annastraat), Den Bosch (Graafseweg), Maas en Waal (Weurtseweg-Koningstraat) en Kleef (Berg en Dalseweg, Rijksstraatweg). Deze wegen werden omstreeks 1850 verhard. De voornaamste landverbinding met Arnhem liep vanaf de 17e eeuw over het tracé van de Griftdijk. De oriëntatie op Arnhem was evenwel beperkt. Minder belangrijke wegen die aansluiten op de radiaalstructuur zijn de wegen naar Hees/Neerbosch (Molenweg, Dorpsstraat), Hatert (Vossendijk), Brakkenstein (Heyendaalseweg), Berg en Dal (Oude Kleefsebaan/Berg en Dalseweg) en Groesbeek (Groesbeekseweg, Nijmeegse Baan). Overeenkomstig het systematische kavelpatroon op de stuwwal en het rivierdal is het wegenpatroon overwegend rechtlijnig. Bij het slechten van de verdedigingswerken is het systematische wegenpatroon in grote lijnen gehandhaafd. Tussen de radialen zijn woonwijken met een planmatig opgezette wegenstructuur aangelegd. Vanaf 1936 sluit de Oranjesingel/Trajanussingel aan op de verkeersbrug over de Waal (1936).

Omstreeks 1865 is de spoorlijn Nijmegen-Kleef geopend. Vanwege de vestingstatus liet de aansluiting op het landelijk spoorwegennet nog even op zich wachten. Pas in 1879 kwam de spoorwegverbindingen met Arnhem tot stand. In 1881 volgde de opening van de lijn naar Tilburg, 2 jaar later naar Venlo/Roermond. Met omliggende kernen zijn aanvankelijk tram-, na 1920 busverbindingen tot stand gebracht, waaronder met Beek/Berg en Dal (1889), Gennep (na 1913 d.m.v. de N.V. Maasbuurtspoorweg, later Zuid-Oosten), Kleef en Wamel (vanaf 1901 d.m.v. de stoomtram Maas en Waal). De G.T.W. (Geldersche Tramwegen), - thans G.S.M. - opende in 1937 een busdienst op het traject Nijmegen-Lent/Arnhem.

De oudste dijken dateren uit de 12e eeuw. De dijken langs de Waal hebben gefungeerd ter kering van het water van zowel de Waal als Het Meer. Het Meer vervulde tot omstreeks 1933 en overlaatfunctie voor het overtollige stuwwalwater.

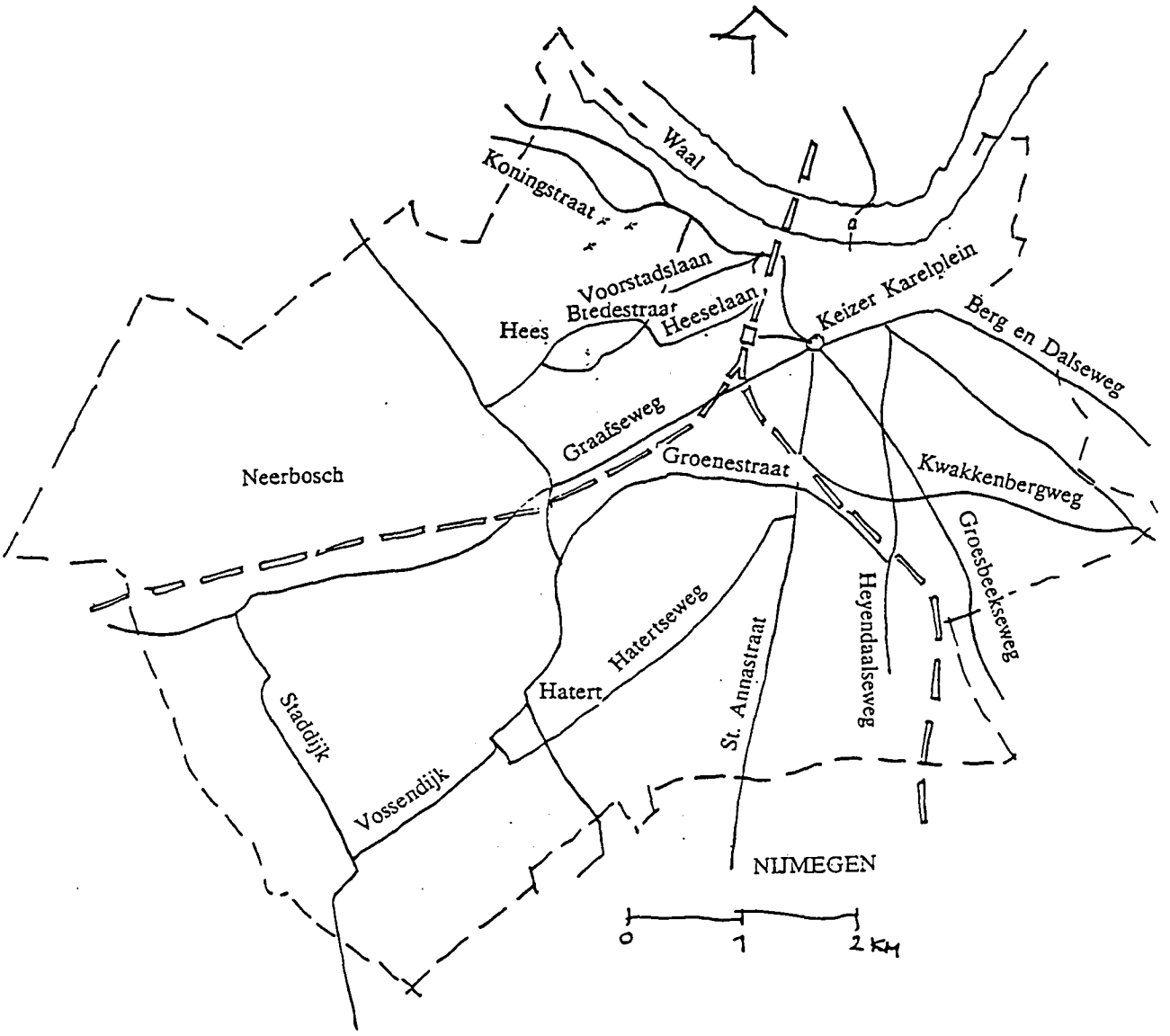
In 1933 werd het Hollandsch-Duitsch Gemaal geopend om het afwateringsprobleem in de Ooypolder en De Duffelt op te lossen. Ten zuiden en westen van Nijmegen zijn diverse dwarsdijken in het rivierterrasgebied aangelegd, waaronder de Vossendijk, de Staddijk en de Teersdijk. Van hieruit kon het broekgebied in ontginning genomen worden.

De Waal is van grote betekenis geweest voor het ontstaan en de ontwikkeling van Nijmegen als vestingstad en handelsstad. In 1853 is een nieuwe haven gegraven. Na de opening van de spoorwegen is de betekenis van de Waal voor de Nijmeegse handel sterk afgenomen. Na de aanleg van het Maas-Waal-Kanaal (1928) is sprake van industriële bedrijvigheid nabij het sluizencomplex in het westen van de stad.

Rond Nijmegen hebben enkele forten gestaan. De Karolingen hebben het Valkhof als natuurlijke hoogte gebruikt in hun verdedigingsstelsel. Het fort Kraayenhoff en de burcht op de Sterreschans stonden op Nijmeegs grondgebied. Daarbuiten stond onder meer het Fort Knodsenburg. De beide Nijmeegse forten zijn grotendeels gesloopt. Op Lent's grondgebied bevinden zich nog 2 forten (ca. 1870). Brugkazematten uit de jaren '30 van deze eeuw bevinden zich eveneens op Lent's grondgebied. Een en ander ter verdediging van de spoorbrug, resp. de verkeersbrug over de Waal.

Als eerste stad in Gelderland beschikte Nijmegen over een electriciteitscentrale (1908) die stroom leverde aan andere gemeenten. In 1921 werd de centrale overgenomen door de P.G.E.M. In 1936 kwam op een nieuwe locatie nabij het Maas-Waal-Kanaal de nieuwe centrale "Gelderland" van de P.G.E.M. gereed. De capaciteit was voldoende om heel Gelderland van electriciteit te voorzien.
Vanaf 1853 beschikte Nijmegen over een gasfabriek die inmiddels is gesloopt.
In 1879 beschikte Nijmegen over een leidingwaterstelsel.

Afbeelding 4
Gemeente Nijmegen, belangrijkste wegen omstreeks 1910



4. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

4.1. Algemeen

Dat Nijmegen tot aan het slechten van de wallen (omstreeks 1874) binnen de stadsmuren blijft, heeft alles te maken met de strategische betekenis van de stad op de stuwwal. De Bataven hadden Oppidum Batavorum tot hoofdstad van hun rijk gemaakt. Batavorum is standplaats van het Nedergermaanse leger geweest. Om het leger te verzorgen is het dorp op de stuwwal uitgegroeid tot de nieuwe marktplaats Noviomagum. Keizer Trajanus heeft Noviomagum in 105 stadsrechten verleend. Nijmegen is daarmee het oudste municipium van Nederland. Nadien heeft Karel de Grote van Nijmegen één van zijn residentiesteden gemaakt.
Het verbrokkelen van het Karolingische Rijk, de opkomst van nieuwe machtscentra in Europa, waaronder de handelssteden in de Lage Landen, zijn factoren die er toe hebben bijgedragen dat Nijmegen niet de belangrijkste stad van Nederland bleef. Haar betekenis verschoof van een bestuurlijke naar een handelsfunctie. In 1230 verwierf de stad opnieuw stadsrechten en volgde spoedig de eerste omwalling.
Nijmegen groeide als lid van het Hanze-verbond in de 14e en 15e eeuw uit tot het belangrijkste Nederlandse lid. Vanwege haar strategische ligging tussen de Noordzee, de Maas en de Rijn, speelde de overlading- en tussenhandel de hoofdrol in de handelsfunctie van de stad.
Met het verval van de Hanze nam de economische betekenis van de stad af. In de Tachtigjarige Oorlog kreeg de strategische ligging van Nijmegen opnieuw betekenis. In 1591 werd Nijmegen vestingstad.
Het verzanden van de Rijn, Waal en IJssel - de rivieren die voor een groot deel van de Nijmeegse handel als transportroutes hebben gefungeerd - heeft in de 17e eeuw de handelsfunctie van de vestingstad verzwakt. Arnhem nam vanaf de 17e eeuw steeds meer van de handel van Nijmegen over. De aanleg van de Grift tussen beide steden (1608), de verbetering van de handelsroute tussen het westen des lands en Pruisen via Arnhem, deden het belang van de Nijmeegse doorvoerhandel afnemen.
In het buitengebied was sprake van 3 kleine bewoningsconcentraties: Hatert, Hees en Neerbosch.

4.2. Functionele ontwikkelingen

Periode 1800-1850

Het omliggende gebied met Hatert, Neerbosch en Hees richtte zich volledig op de landbouw. Het binnen de omwalling gelegen Nijmegen zag het inwonertal in de 1e helft van de 19e eeuw verdubbelen naar ca. 20.000 personen. Qua structuur veranderde de kern echter niet. Dat had niettemin tot gevolg dat er binnen de muren van de stad steeds minder woon-, leef- en werkruimte ter beschikking was. Het economisch leven van de stad ging steeds minder drijven op de transitohandel en de export. Het invoeren van douanerechten door de Fransen kwam de handel in Nijmegen niet ten goede.
In het begin van de 19e eeuw vormden de bierbrouwerijen, likeurstokerijen, een zeepziederij, een hoeden- en lakfabriek en enkele leerlooierijen de voorboden van de Nijmeegse industrialisatie. De beperkte ruimte binnen de wallen was echter nauwelijks attractief voor nieuwe fabrieken. De overlast die fabrieken veroorzaakten, was reeds in het midden van de 19e eeuw een zorg voor het gemeentebestuur, dat soms geen vergunning voor bedrijfsvestiging verleende.

Ofschoon nog wel een aantal industriële vestigingen in Nijmegen een plaats vond binnen de wallen (azijnfabrieken, eau de colognefabrieken, cichoreifabriek, drukkerijen en een zeepfabriek), groeide Nijmegen niet uit tot industriestad.

Periode 1850-1900

De weinig rooskleurige economische situatie van de stedelijke nijverheid in het midden van de 19e eeuw is toe te schrijven aan de vestingstatus en de gebrekkige havenaccommodatie. De aanleg van de nieuwe haven in 1853 is tot 1876 de belangrijkste verandering van infrastructurele aard in de gemeente Nijmegen. Door de Kringenwet van 1853 was het Nijmegen verboden om in de omgeving van de stad te bouwen. Dit had voor Nijmegen ingrijpende consequenties, waarvan genoemd kunnen worden:

- de bevolkingsgroei (ca. 2.900 personen) leidde tot een verdere verdichting van de bewoningsconcentratie;
- voor grote industrieën was geen ruimte beschikbaar: er was geen scherpe concurrentie, omdat de grondprijzen binnen de stad hoog lagen;
- nieuwe, grotere machines werden niet ingezet, zodat de bedrijven klein bleven en als gevolg hiervan het niveau van ambachtelijkheid nauwelijks ontgroeiden.

Kort samengevat kan gesteld worden dat het reeds bestaande verzorgende karakter van de Nijmeegse bedrijvigheid zich consolideerde, hetgeen - meer dan aan andere, zich op industrie richtende steden - tot het karakter van deze woonstad heeft bijgedragen.

Het stedelijk verzorgingsniveau was hoog: in 1853 waren er verschillende markten, 3 ziekenhuizen en 44 scholen, waaronder een gymnasium. De gasfabriek maakte deel uit van de Nijmeegse industrie. Deze bestond verder uit brouwerijen, ververijen, brandspuitenmakerijen, eau de colognefabrieken, drukkerijen, leerlooierijen, sigaren- en tabaksfabrieken en zeepfabrieken die aan ongeveer 300 mensen werk boden. Meer arbeidsplaatsen leverden de overige 63 soorten ambachten op, waarvan als belangrijkste golden: de azijnmakerij, de beddenmakerij, de tabaksdozenmakerijen, pruikenmakerijen, hoeden- en pettenmakerijen, pompenmakerijen, parapluiemakerijen, spijkermakerijen en zeilmakerijen. Aan de bestaande vormen van fabrieken en ambachtsbedrijven is tot 1876 weinig toegevoegd. In 1868 werd de scheepswerf in de Nieuwe Haven in gebruik gesteld. De ongeveer 2.100 arbeidsplaatsen die de Nijmeegse industrie in 1875 telde, waren vooral te vinden in de bouwnijverheid, de metaalnijverheid, de voedings- en genotmiddelenindustrie (tabak), de houtbewerking, de textielindustrie, de steenfabricage en de grafische industrie.

De stedelijke burgerij had de lokale en regionale markt stevig in handen. Van hen gingen diverse pogingen uit om de wallen te slechten en bruggen en nieuwe spoorlijnen aan te leggen. De vestingstatus verhinderde echter de uitvoering van deze plannen.

Toen het in 1874 toegestaan werd om de wallen te slechten, werden koortsachtig plannen gemaakt voor de uitbreiding van de overvolle stad, waarin nieuwbouw, verbetering van de infrastructuur en leefbaarheid een grote rol zouden gaan spelen.

Drukkerij Thieme, boterfabriek Timmerman, steenfabriek Duys en zeepfabriek Dobbelman waren rond de eeuwwisseling de grootste werkgevers. De beroepsstructuur week weinig af van de situatie van

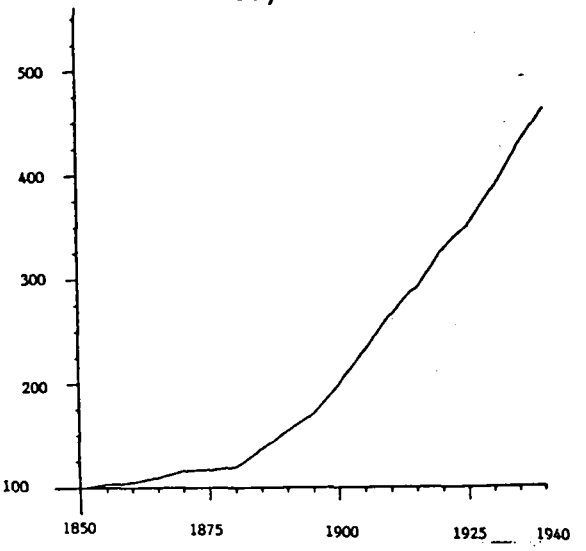
voor de ontmanteling: van de ca. 6.000 arbeidsplaatsen in de industriële sectoren waren de meeste te vinden in de bouw (ca. 2.000), textielnijverheid (ca. 1.100), voedings- en genotmiddelenindustrie (ca. 1.000) en metaalnijverheid (ca. 700).
Het garnizoen bleef gelegerd op de Limos-kazerne.

Deze industriële ontwikkeling van rond 1900 versterkte de verzorgende functie van Nijmegen. Grote, regionaal of nationaal stuwende ondernemingen bleven namelijk schaars. Vele Nijmegenaren zochten werk in Arnhem, Eindhoven en Kleef. Het forensensaldo bleef dan ook gering, hetgeen het karakter van de woonstad onderstreepte.
De bevolkingsgroei in de periode 1875-1900 (ca. 20.000 personen) werd voor een niet onbelangrijk deel (ca. 60%) veroorzaakt door immigranten vanuit de omliggende nederzettingen. Zij vonden werk in de nieuwe industrieën en versterkten het verzorgend-ambachtelijke karakter van de Nijmeegse beroepsstructuur. Bij het gemeentebestuur van Nijmegen leefde het idee van Nijmegen als woonstad voort. De terreinen buiten de wallen werden door de gemeente verkocht of in eigen beheer genomen. Daarmee werd de richting van de uitbreiding van de nederzetting in belangrijke mate beïnvloed. Na 1850 werd in Nijmegen een groot aantal internaten, kloosters en studiehuizen gebouwd. Dit hield mede verband met het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie in 1853 en de vestiging na 1870 van uit Duitsland afkomstige congregaties en orden. Het zijn deze congregaties en orden die een netwerk van onderwijsinstellingen en verzorgende instanties hebben gebouwd.

Periode 1900-1945
De ontwikkeling van het inwonertal van Nijmegen die in de periode 1875-1900 was ingezet, vond zijn voortgang na de eeuwwisseling. Tussen 1900 en 1940 verdubbelde het inwonertal zich ruim naar ca. 96.000 personen (zie afbeelding 5). Het aandeel van de immigranten in deze groei daalde naar een percentage van 42%. Velen vonden werk in nieuwe fabrieken, waaronder de schroevenfabriek A.S.W., de kunstzijdefabriek Nijma, de gloeilampenfabriek Splendor, papierfabrieken, textielfabrieken, cementwarenfabrieken, de grafische industrie, de bouwnijverheid, machinefabrieken, rijwielfabrieken, de ventilatorenfabriek, de transformatorenfabriek Smit, de zuivelfabrieken, de stijfselfabriek Honig, de schoenenfabriek Swift, of in de ca. 2.000 winkels die de stad in 1940 telde.

Thieme, Swift, Nijma, Smit, Splendor, A.S.W. en Dobbelman waren de bedrijven met de meeste werknemers.
De beroepsstructuur van Nijmegen vertoonde rond 1940 een relatief vergelijkbaar beeld met de structuur van 1900: in de sectoren grafische nijverheid, bouwnijverheid, chemische industrie, hout-, kleding- en lederbewerkings-, steenfabrieken, voedings- en genotmiddelenindustrie, huiselijke diensten en landbouw was sprake van geringe afname tot verdubbeling van het aantal werkzame personen. Deze sectoren boden gezamenlijk werk aan zo'n 14.000 personen.

Afbeelding 5
Bevolkingsontwikkeling gemeente Nijmegen 1850-1940
(indexcijfers: 1850 20.037 inwoners = 100)



De overige sectoren boden in 1940 werk aan ongeveer 17.000 personen, waarvan de meeste verbonden waren aan de metaalnijverheid (ca. 2.600 personen), handel (ca. 4.600 personen), het credietwezen (ca. 3.100 personen), onderwijs (ca. 1.500 personen), de textielindustrie (ca. 1.300 personen) en de papierindustrie (ca. 700 personen). Laatstgenoemde sectoren namen een groter aandeel in de beroepsbevolking van 1940 in dan in 1900. In veruit de meeste gevallen van nieuwe vestigingen was de bedrijfsopzet klein tot middelgroot en primair gericht op de lokale markt en het toerisme. De voor 20e eeuwse begrippen gebrekkige havenfaciliteiten en het ontbreken van een voor het wegvervoer geschikte brug over de Waal, beperkten de aantrekkelijkheid van Nijmegen voor grote bedrijven. In 1930 had alleen de Nijma meer dan 1.000 personen in dienst. Van de industriële sectoren zijn de bouwnijverheid, metaalnijverheid, de voedings- en genotmiddelenindustrie, de kleding- en textielindustrie voor de werkgelegenheid het meest belangrijk. Dit zijn dezelfde sectoren die ook in 1900 het industriële beeld van Nijmegen hebben bepaald.
Het vrijwel onveranderde aandeel van de beroepsbevolking in het totale bevolkingsaantal van Nijmegen, het geringe aantal grote bedrijven, de vele winkels, middelgrote en kleine bedrijven, alsmede de vergelijkbare beroepsstructuur in de periode 1900-1940, duiden erop dat aan de betekenis van de werkgelegenheid in het karakter van Nijmegen als woonstad geen ingrijpende verandering is gekomen in de periode 1900-1945. Het verzorgende karakter van de woonstad werd versterkt door diverse gelegenheden tot ontspanning buitenshuis en buiten de werkplaats: bioscopen, een concertgebouw, een museum, parken, verenigingsgebouwen en soortgelijke voorzieningen kregen een plaats. Soms moesten reeds bestaande voorzieningen worden verplaatst om meer ruimte tot uitbreiding te krijgen, zoals bij de ziekenhuizen. Het culturele karakter van Nijmegen wordt sinds 1923 in belangrijke mate bepaald door de Katholieke Universiteit. Een direct gevolg hiervan was de bouw van onderwijsvoorzieningen, studenten- en personeelswoningen. Daarnaast zijn uitgaans- en manifestatiemogelijkheden meer in trek gekomen.

De crisis van de jaren '30 greep diep in het Nijmeegse bedrijfsleven in. Met moeite wisten de vele kleine en middelgrote bedrijven zich staande te houden. De kanalisatie van de Maas, de aanleg van het Maas-Waal-Kanaal (1928), de bouw van het Hollandsch-Duitsch Gemaal in 1933, de verbetering van de Nieuwe Haven, de verbreding en verlegging van de Graafseweg (1930), de aanleg van het Goffertpark en voetbalstadion zijn belangrijke werkverschaffingsprojecten. In 1936 is de Waalbrug voor personenverkeer voltooid. Het netwerk van onderwijsinstellingen en instellingen op het gebied van de gezondheidszorg werd na 1900 aangevuld met de vestiging van vanuit Frankrijk afkomstige orden en congregaties.

4.3. Stedebouwkundige structuur

Stedebouwkundige ontwikkelingen tot 1874

De ligging van Nijmegen op de rand van de stuwwal, op de grens van de beboste hogere zandgronden aan de zuidoostzijde en het rivierenlandschap met de Waal aan de noordwestzijde, zijn topografische kenmerken van de stad. Als gevolg van deze kenmerken komen grote hoogteverschillen voor. Tot de ontmanteling (1874) werd de ruimtelijke structuur bepaald door de ligging aan de Waal en de omwalling.
De wegen binnen de omwalling waren voornamelijk gericht op de stadspoorten. Van oost naar west liep een belangrijke weg van de Jozefpoort naar de Hezelpoort. Een andere hoofdader liep van noord naar zuid van de Waalkade naar de Molenpoort.
De verbinding met de noordzijde van de Waal werd gevormd door een pont.

Binnen deze structuur was er sprake van een geleding van de stedelijke ruimte naar maatschappelijke positie van de inwoners. De woningen van de welgestelden liggen langs de belangrijkste straten, terwijl de woningen van de minder welgestelden chaotisch langs kleine straten op de achterterreinen werden gebouwd. In deze periode heeft Nijmegen de naam woonstad te zijn. Industrie was nauwelijks aanwezig. Wel bevonden zich veel ambachtsbedrijven tussen de woonbebouwing. Buiten de wallen werd het grondgebied van Nijmegen in zuidoostelijke en zuidelijke richting gekenmerkt door landgoederen en de nederzetting Hatert en in westelijke richting door verspreide bebouwing langs de weg naar Wychen met concentraties bij Hees en Neerbosch.
Vanaf 1850 werd het ruimteprobleem binnen de omwalling steeds groter. De groei van de bevolking diende binnen de muren te worden opgevangen vanwege het bouwverbod buiten de omwalling.
De hygiënische omstandigheden werden echter onhoudbaar. Nijmegen had in 1869 binnen de beperkte stedelijke ruimte een gemiddelde woningbezetting van 8,3!
Het ontbreken van ruimte voor nieuwe industrievestiging is een verdere reden voor de drang naar expansie. Nijmegen heeft als gevolg van het ontbreken van deze expansieruimte een industriële achterstand opgelopen ten opzichte van vergelijkbare steden elders in het land. Jarenlang is onderhandeld met het rijk over de slechting van de wallen, waarbij het rijk voortdurend het strategisch belang van de vesting Nijmegen bleef verdedigen.
In 1874 was het zover. In dat jaar werd de Vestingwet aangenomen.

Stedebouwkundige ontwikkelingen 1874-1945
Na het vaststellen van de Vestingwet werden plannen opgesteld voor de uitleg van de stad. De heer Brender à Brandtis, gemeente-architect van Maastricht, werd met de planontwikkeling belast. Hij stelde voor om ter plaatse van de voormalige wallen een brede singel met villabebouwing en aan oost- en westzijde parken te maken. Aan de westzijde werden markten en een slachthuis geprojecteerd.
Het plan werd voorgelegd aan de Haagse ontwerper B. Brouwer, die eerder een succesvol plan voor de ontmanteling van de stad Groningen had opgesteld. Brouwer wijzigde het plan op een aantal punten. Hoofdelement van het nieuwe plan is het ruim opgezette Keizer Karelplein, dat het knooppunt vormt van de zes wegen van en naar de stad. De singels ter plaatse van de voormalige vestingwerken worden gereserveerd voor bijzondere doeleinden en voor villabouw. Twee parken, het Hunnerpark in het oosten en het Kronenburgerpark in het westen, vormen de afsluiting van de singel rond de stad. Het plan dat aanvaard werd heeft alle kenmerken van de tijd in zich. De stad moet mooi zijn, waarbij de stedeling zich beweegt tussen ruim opgezette straten en pleinen, in een omgeving van fraai ogende villa's.
De parken werden aangelegd naar ontwerp van de gebroeders Rosseels uit Leuven. In de aanleg zijn restanten van de oude ommuring opgenomen.
De eerste stadsuitleg werd gevormd door de uitvoering van het wegenplan volgens Brouwer (zie afbeelding 6), bestaande uit het Keizer Karelplein, de Oranjesingel en Kronenburgsingel, de Nassausingel en de Burgemeester van Schaeck Mathonsingel naar het station (de uitbreiding van de spoorlijnen heeft rond 1880 plaatsgevonden).
De route voor het doorgaande verkeer naar de bovenstad werd in 1896 verbeterd door verbreding van het profiel bij de Lage Markt en Ganzeheuvel.

Woningbouw: langs de singels en uitvalswegen werden bijna uitsluitend particuliere villa's en herenhuizen gebouwd. Tussen de radialen vond schilsgewijs woningbouw plaats voor de minder welgestelden en arbeiders. De structuur van het stratenpatroon en de verkaveling van de gebieden werden bepaald door eigendomsverhoudingen. Vanwege de goede bodemgesteldheid kwam het oostelijk en zuidoostelijk deel het eerst in aanmerking voor bebouwing: het noordelijk gedeelte van Bottendaal, het noordelijk deel van Galgenveld en Altrade.
Het straatbeeld wordt in deze gebieden mede bepaald door de hoogteverschillen. Tot 1910 vond een zekere verdichting plaats op de open gebleven stukken van de eerste stadsuitleg. Kleinere complexen, goedkope volkswoningbouw werden in rijen gebouwd (bijvoorbeeld de Vonckstraat en Altrade).
Hoewel de politiek van Nijmegen gericht was op het stichten van een woonstad voor welgestelden, ontstonden er rond 1900 bedrijven met arbeiderswoningen in de omgeving van het station (Bottendaal).

Na de Eerste Wereldoorlog werden in de periode tot 1925 de wijken Biezen en Wolfskuil gebouwd ten westen van de spoorlijn, en de wijk Willemskwartier ten zuiden van de spoorlijnen. Deze arbeiderswijken zijn stedebouwkundig zo opgezet dat de in die tijd heersende tuinstadgedachte erin terug te vinden is: woningen met voor- en achtertuin langs geknikte straten met pleinen. In dezelfde periode vond verdere uitbreiding plaats in Altrade, Hunnerberg en Galgenveld.

Hier staan veelal middenstandswoningen.
Dwarsverbindingen tussen de Hatertseweg en de St. Annastraat en parallelwegen aan deze hoofdverbindingen (de Van Peltlaan en de St. Jacobslaan) werden lintvormig bebouwd.
De dorpen langs de radialen kennen ieder voor zich een verdere ontwikkeling, meestal lintvormig langs de bestaande infrastructuur. Hees is tegenwoordig een van de dorpen waar de oude dorpsstructuur nog duidelijk te herkennen is. Met de aanleg van het Maas-Waal-Kanaal in 1928 ontstonden verdere industriële ontwikkelingen in het gebied tussen de Waalhaven en de nieuwe Westkanaalhaven. Door de aanleg van het kanaal werd een nieuwe barrière gevormd voor de stedelijke uitbreiding in de verdere toekomst.

In de periode tot 1936 werd tijdens crisisjaren het park Goffert als werkverschaffingsproject aangelegd. Het park kreeg een bestemming ten behoeve van sport (voetbalstadion) en recreatie.
In deze periode werd het nieuwe Canisiusziekenhuis gebouwd aan de Sint Annastraat. Ten zuiden daarvan zijn na 1950 universiteitscomplexen gebouwd. De brug over de Waal werd in 1936 aan de oostzijde van de stad aangelegd. Als gevolg van de aanleg van de brug verdween de pont en daarmee het doorgaande verkeer door de oude binnenstad. Hierdoor kwamen de wijken in de benedenstad nog meer geïsoleerd te liggen. De toch al verpauperde wijken zijn sindsdien snel vervallen. Woningbouwverenigingen waren in de periode 1925-1935 zeer actief. De wijken Biezen en Wolfskuil werden volgebouwd. In het zuidelijk deel van Nijmegen werden in Hatert, Hazenkamp, St. Anna en Hatertse Hei middenstandswoningen gebouwd. In het gebied Brakkenstein vond lintbebouwing langs de bestaande infrastructuur plaats. Een eerste aanzet werd gemaakt met de wijk Hengstdal.

In het jaar 1934 werd een integraal uitbreidingsplan voor de stad Nijmegen opgesteld door ir. Siebert.
Hoofdelementen van het plan zijn:
- de samenhang van de bebouwing tussen de radialen vergroten door middel van gordelringen;
- de hoger gelegen gronden in zuidelijke en oostelijke delen van de stad worden bestemd voor de beter gesitueerden, terwijl het westelijk deel van de stad, aansluitend op de werkgelegenheid, voor arbeiderswoningen bestemd wordt.

In het plan werd echter nauwelijks aandacht besteed aan de verkrotte benedenstad.

De periode tot 1945 wordt door de crisis en oorlogshandelingen gekenmerkt. Als gevolg van oorlogshandelingen werden grote verwoestingen in Nijmegen aangericht. De bovenstad, de omgeving van het Keizer Karelplein en de Batavierenweg werden het zwaarst getroffen.

Voortvarend werd een wederopbouwplan opgesteld (zie afbeelding 7).
De doelstelling van het wederopbouwplan is het zodanig inrichten van het centrum dat het als verzorgingscentrum voor de stad en de regio kan fungeren.

Ten behoeve daarvan werden de volgende maatregelen voorgesteld:
- verbeteren verbinding station/Grote Markt
- verbreden van smalle straten
- aanleg van Plein 1944
- aanleg van tunnel onder het spoor

Naast de verkeerstechnische maatregelen kregen centrumfuncties de voorkeur boven woonfuncties. De aandacht voor de woonfunctie in de benedenstad kreeg gestalte in plannen en uitvoering in de jaren '70. Het oude stratenpatroon wordt zoveel mogelijk gehandhaafd en de bebouwing bestaat voornamelijk uit sociale woningbouw (zie afbeelding 8).

4.4. Ontwikkelingen na 1945

Aan het eind van de jaren '80 is het grondgebied van de gemeente vrijwel geheel volgebouwd met woningen en industrievestigingen. Hatert, Hees en Neerbosch vormden in de jaren '50 en '60 een niet meer van de bebouwde kern van Nijmegen te onderscheiden onderdeel van de stad. De Katholieke Universiteit heeft zich gevestigd op het voormalige landgoed Heyendaal.
De uitbreiding van de kern volgde in eerste instantie op de oude hoofdradialen naar Kranenburg/Kleef (Berg en Dalseweg, Groesbeekseweg), Venlo (Sint Annastraat), Grave (Graafseweg) en Tiel (Weurtseweg). Daarna werden de tussenliggende terreinen volgebouwd.

4.5. Karakterisering geïnventariseerde bebouwing

Wonen

De bebouwing van Nijmegen in de categorie wonen wordt gekenmerkt door stadsvilla's en herenhuizen langs uitvalswegen en singels, aangelegd na afbraak van de stadsmuren.
In de periode 1880-1910 verschenen aan deze wegen veelal aaneengesloten rijen huizen gebouwd in neorenaissancistische stijl met aan de Chaletstijl of Art-Nouveau ontleende details. Karakteristiek voor Nijmegen is het gebruik van donkere baksteen met wit geverfde gepleisterde speklagen. De panden op de straathoeken zijn voorzien van extra accenten in de vorm van hoektorens, erkers, balkons of dakkapellen. In deze periode werden de smallere zijstraten en de stukken grond tussen singels en radialen bebouwd met middenstands- en arbeiderswoningen. Deze hebben dezelfde stijlkenmerken, maar in vereenvoudigde vorm. Zie bijvoorbeeld de wijk Bottendaal en het complex *Volksbelang*.
In de jaren '20 kwamen grote planmatig ontworpen arbeiderswijken tot stand: Wolfskuil, Willemskwartier en Waterkwartier in het westen. In het oosten van de stad verrezen het Rode Dorp en de Spoorbuurt en iets later de wijk rondom de Christus Koningkerk in Hengstdal.
Middenstandswoningen werden in de hele stad gebouwd, maar vooral in de wijken Altrade, Hazekamp en Sint Anna.
Vrijstaande villabebouwing komt vooral voor in en rond de oude dorpskern Hees en vanaf het begin van de 20e eeuw ook op het voormalige landgoed de Kwakkenberg.

Werken

In de periode 1850-1940 heeft Nijmegen, mede door het lang in stand houden van de vestingstatus, geen echt grote industrieën voortgebracht, afgezien misschien van de Nijma, het enige bedrijf met meer dan 1.000 werknemers. Kleinere bedrijven en fabriekjes bevonden zich in de Benedenstad, het Ooyse Schependom, bij de Nieuwe Haven, Altrade en in de wijken Bottendaal, Biezen en Willemskwartier in de buurt van de spoorlijn. Nijmegen bezit nog 2 stellingmolens, de Witte Molden en de Sint Annamolen, gebouwd in resp. 1760 en 1849.
In de buurt van de oude dorpskernen Hees en Neerbosch liggen nog enkele boerderijen van het hallehuistype, overwegend met T-vormige plattegrond.
Verspreid over de Nijmeegse binnenstad liggen vele winkels uit de periode 1850-1940. Vaak gaat het om panden met een oudere kern, waarvan de voorgevel of de pui in de loop van de 19e of de 20e eeuw vervangen is. Voorbeelden van 19e eeuwse winkelpuien zijn te vinden in de Lange Hezelstraat, Kannenmarkt en Priemstraat. In de Molenstraat staan enkele winkelpanden met Art-Nouveau gevels. Helaas zijn de oorspronkelijke puien vernield. Redelijk gaaf zijn de garagepanden aan de Gerard Noodtstraat en de Van Welderenstraat met aan de Art-Nouveau ontleende details.

Infrastructuur

Karakteristiek voor Nijmegen in de categorie infrastructuur zijn allereerst de bruggen over de Waal. De spoorbrug, aangelegd in 1879, werd enkele jaren geleden vervangen. Hierbij bleven de bruggehoofden gespaard. Het bruggehoofd aan Nijmeegse zijde lijkt op een middeleeuws kasteel compleet met uitkragende hoektorentjes. Het spoorwegviaduct bij de Lange Hezelstraat stamt eveneens uit 1879. De verkeersbrug over de Waal werd geopend in 1936.
In 1928 werd de Waal met de Maas verbonden door middel van het Maas-Waal-Kanaal. Bij het dorp Weurt bevindt zich een sluis met hefbrug, dienstwoningen en magazijn.
Het huidige NS-station, na de oorlog gebouwd door Sybold van Ravesteyn, is het 3e stationsgebouw op deze plaats. Het vervangt het in de oorlog grotendeels verwoeste station van C.H. Peters uit 1892. Dit gebouw was opgetrokken in neorenaissancistische stijl, terwijl het interieur tevens romaanse invloeden vertoonde. Op de perrons zijn nog enkele dienstgebouwtjes en een deel van de achterzijde van het oudste station van Nijmegen te zien. Het eerste station was een houten gebouw dat opgericht werd na de opening van de spoorlijn naar Arnhem in 1879, gebouwd voor de uit 1865 daterende spoorverbinding Nijmegen-Kleef en stond buiten de stadsmuur ter plaatse van het huidige Keizer Karelplein. Een uit houten vakwerk met bakstenen velden bestaande locomotievenloods is hiervan nog over. Deze is in 1892 overgebracht naar de Ooyse Bandijk.
Eveneens aan de Ooyse Bandijk staat het Hollandsch-Duitsch Gemaal uit 1933. Het in de stijl van de Delftse School opgetrokken bouwwerk is ontworpen door Prof.ir. M.J. Granpré Molière in samenwerking met Ir. R. Verloren van Themaat.
Tussen 1934 en 1936 verrees bij de monding van het Maas-Waal-Kanaal in de Waal de grootste electriciteitscentrale van Nederland, de centrale "Gelderland". De leiding van de bouw was in handen van Ir. H. Fels.

Voor het civieltechnische gedeelte werd het architectenbureau Dwars, Heederik en Verhey aangetrokken. Het monumentale gebouwencomplex bestaat onder andere uit een machinezaal, bedieningszaal, ketelhuis, filterhuis, werkplaats en kantoorgebouw. De stijl van het geheel roept de architectuur van W.M. Dudok in herinnering, met name die van het raadhuis in Hilversum.
Verspreid over heel Nijmegen staan achthoekige transformatorhuisjes. Deze vermoedelijk tussen 1930 en 1940 gebouwde huisjes vertonen overeenkomst in de grondvorm, maar verschillen in materiaalgebruik en detaillering.
Aan de Graafseweg bevindt zich het voormalig pompstation met garage en dienstwoning van B.J. Meerman en J. van der Pijll uit 1936 in de stijl van Het Nieuwe Bouwen.

Maatschappelijke Voorzieningen
In de periode 1850-1940 verrezen in Nijmegen tientallen nieuwe kerken, waarvan er in de oorlog een aantal verloren ging. Belangrijke neogotische kerken zijn de St. Antonius Abt van P.J.H. Cuypers, 1879-1880, de Maria Geboortekerk van J. Kayser, 1893-1924 en de Heilige Antonius van Padua van A.A.J. Margry uit 1909.
De neoromaanse St. Jozefkerk van B.J.C. Claase uit 1907-1909 bezit een glas-in-lood raam van Jan Toorop.
Tussen 1920 en 1940 werden in de nieuwe wijken de volgende kerken gebouwd: de St. Stephanuskerk en Christus Koningkerk in Nijmegen-Oost, de Heilige Theresia in het Waterkwartier en 2 kerken in Nijmegen-Zuid. De in neobyzantijnse stijl door P. Cuypers ontworpen St. Stephanuskerk bezit mozaïeken en gebrandschilderde ramen van Joan Collette. Vaak werden in de directe omgeving van de kerk, behalve de pastorie, tevens scholen en een kerkhof aangelegd. De scholen werden beheerd door congregaties. Een voorbeeld van zo'n roomskatholiek bolwerk is het complex rondom de Heilige Antonius van Paduakerk aan de Groenestraat en Dobbelmanweg.
Ook ten behoeve van andere religies verrezen nieuwe bouwwerken in de periode 1850-1940. De 18e eeuwse synagoge in de benedenstad werd in 1872 uitgebreid met een schooltje in Oosterse stijl. In 1913 verhuisde de Nederlands-Israëlitische gemeente naar de nieuwe synagoge aan de Gerard Noodtstraat, die in 1912 was gebouwd door Oscar Leeuw. Het complex omvat naast de synagoge, die voorzien is van een overkoepelde ronde toren, een woonhuis en een school.
De Gereformeerde kerk, in 1888 gebouwd door architect Bouwman, staat eveneens in de Benedenstad.
De Evangelisch-Lutherse kerk is samen met de pastorie omstreeks 1890 ontworpen door D. Semmelink in neogotische stijl. De vierkante toren dateert uit 1929.
Aan de Tweede Oude Heselaan ligt het evangelisatiegebouw Bethel uit 1895. Het vormt samen met een aangebouwde vergaderruimte, een dienstwoning en een schooltje, een complex in neogotische trant.

Nijmegen werd in het verleden ook wel Monnikendam aan de Waal genoemd. Het dankte deze bijnaam aan het grote aantal orden en congregaties dat zich hier in de loop van de 19e en de 20e eeuw vestigde. Geen enkele stad in Nederland bezat zoveel kloosters als Nijmegen.
Er zijn 3 hoofdgroepen te onderscheiden.

Het betreft de onderwijscongregaties (21), de congregaties die zich met zieken- en bejaardenzorg bezighielden (6) en de congregaties die na 1923 naar Nijmegen kwamen vanwege de aanwezigheid van de Katholieke Universiteit (30). De 21 overige orden en congregaties hielden zich bezig met uiteenlopende werkzaamheden. De eerste twee categorieën werden over het algemeen naar Nijmegen gehaald door pastoors en charitatieve instellingen ter bestrijding van het analfabetisme en ter leniging van de sociale noden van de eeuwenlang achtergestelde katholieke bevolking. De derde groep kwam op eigen initiatief. Dit gold eveneens voor de zogenaamde vluchtelingencongregaties uit Duitsland en Frankrijk, die hun vaderland ontvlucht waren vanwege anticlericale maatregelen. De gemeente Nijmegen legde de congregaties die zich hier wilden vestigen niets in de weg.
Vaak namen de congregaties genoegen met bestaande panden en pasten deze aan bij hun doeleinden. Wanneer er tot nieuwbouw werd besloten, was deze meestal sober en utilitair van karakter. Het kloosterhuis was slechts van de wereldlijke gebouwen zoals scholen en ziekenhuizen te onderscheiden door details zoals een torentje of een heiligenbeeld. Zo ontstonden veelal in de buurt van parochiekerken complexen van grote architectonische uniformiteit, vaak gebouwd in de omstreeks 1900 gebruikelijke "gestichtsstijl".
Studiehuizen en internaten hadden een representatief karakter. Zij werden over het algemeen wel van een monumentaal uiterlijk voorzien. Enkele voorbeelden hiervan zijn het Canisiuscollege van de paters Jezuïten, gebouwd in neorenaissancistische stijl door Nicolaas Molenaar in 1898 en het Neboklooster van de paters Redemptoristen, een op een heuvel gelegen burchtachtig complex tussen 1926-1928 door Jan Stuyt in romaanse stijl met een Italiaans karakter. Reeds in 1923 werd door de Missionarissen van Scheut het eerste studieklooster in Nijmegen geopend. Het door Charles Estourgie ontworpen Mgr. Hamerhuis verwijst door middel van een daktoren in de vorm van een Chinese pagode naar het werkgebied van de Scheutisten. Verder kunnen worden genoemd de studiehuizen Berchmanianum en Albertinum van de paters Jezuïten en dominicanen, ontworpen door resp. J. en P. Cuypers en Bijlard en Van Geyn van het bureau Ed. Cuypers. Beiden zijn gebouwd omstreeks 1930 en vertonen stijlkenmerken van de Amsterdamse School. Eveneens afkomstig van het bureau Ed. Cuypers zijn de ontwerpen voor het St. Canisiusziekenhuis, beheerd door de Liefdezusters van de Heilige Carolus Borromeüs, en het Dominicuscollege, het Klein-Seminarie van de orde deer Dominicanen. Laatstgenoemd complex zal, afgezien van de kapel, aan de slopershamer ten prooi vallen. Daarmee treft het hetzelfde lot als zovele kloosters in Nijmegen.
In 1923 werd de Katholieke Universiteit opgericht. De verschillende faculteiten werden gevestigd in bestaande gebouwen. Alleen de aula werd nieuw gebouwd. Pas na de oorlog verrezen op het grondgebied van het landgoed Heyendaal nieuwe universiteitsgebouwen en het academisch ziekenhuis St. Radboud.
In de jaren '60 van de vorige eeuw stichtte de evangelist van 't Lindenhout samen met zijn vrouw in de buurt van Neerbosch een weesinrichting voor protestantse jongens. Het complex (nu bekend als Kinderdorp Neerbosch) bestond uit een kapel, werkplaatsen en woningen rondom een plein. Enkele woningen en de kleermakerij uit 1875 zijn gespaard gebleven, evenals de kapel uit 1881.

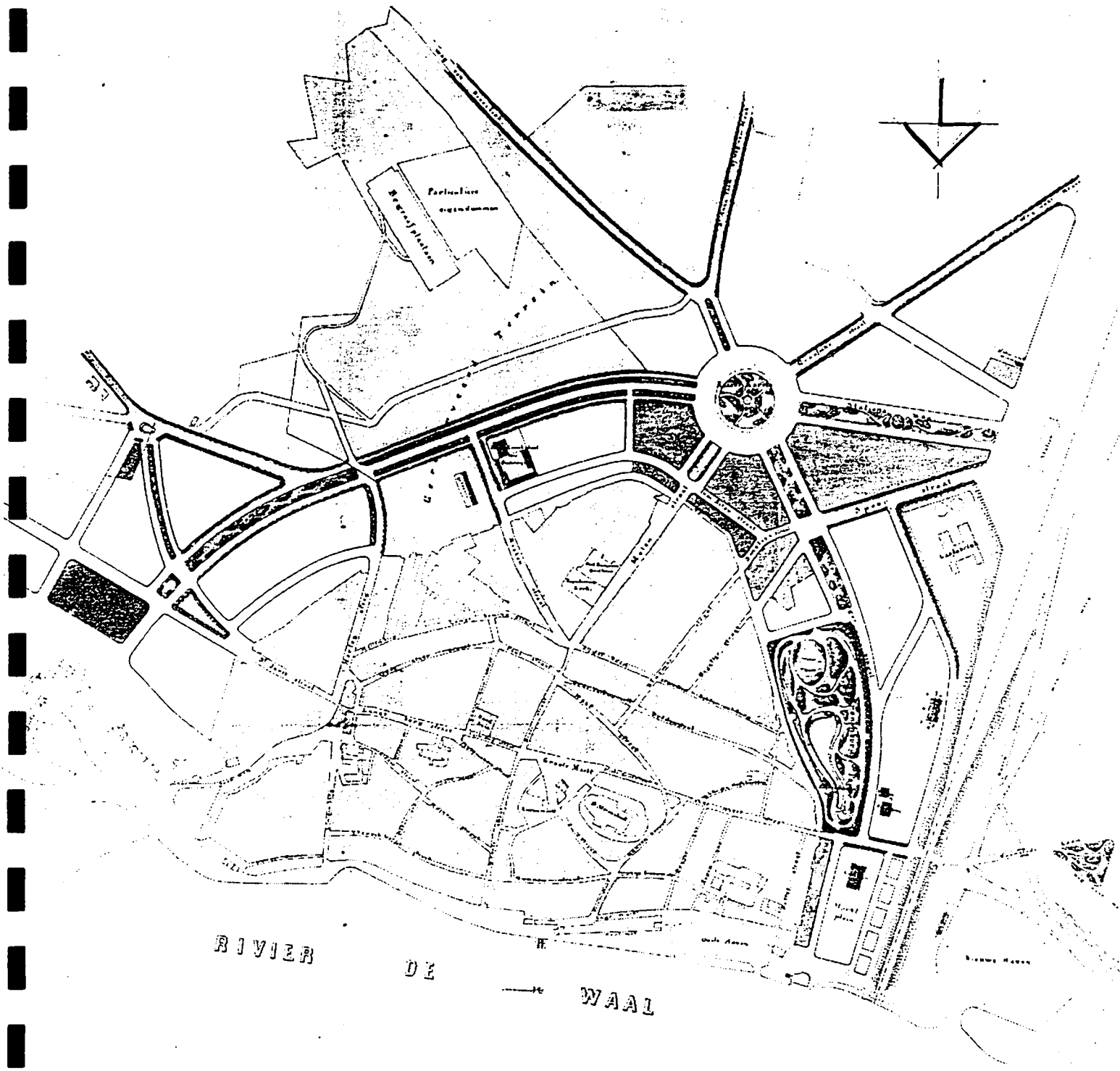
Deze kapel, waarvan het interieur voorzien is van een omlopende galerij met houten zuilen en ijzeren hekjes, is ontworpen door Bert Brouwer.

Naast vele kleinere begraafplaatsen bezit Nijmegen enkele grotere kerkhoven die niet in de directe omgeving van een parochiekerk liggen. Karakteristiek voor de R.K. begraafplaats Altrade zijn de vele grafkapellen en sculpturen. De protestantse begraafplaats aan de Stenenkruisstraat bezit evenals de andere begraafplaatsen graven van personen met een voor Nijmegen historische betekenis. Zij liggen begraven onder rijen aaneengesloten grafplaten. "Opvolger" Rustoord, de protestantse begraafplaats aan de Postweg, is voorzien van een neoclassicistisch poortgebouw. Eveneens aan de Postweg ligt de begraafplaats van de Israëlitische gemeente. Dit complex, ontworpen door Oscar Leeuw in 1921, bestaat uit een aula, dienstwoning, toegangspoort en ommuring in oriëntaliserende stijl. De Algemene begraafplaats met poortgebouw bevindt zich aan de Graafseweg.

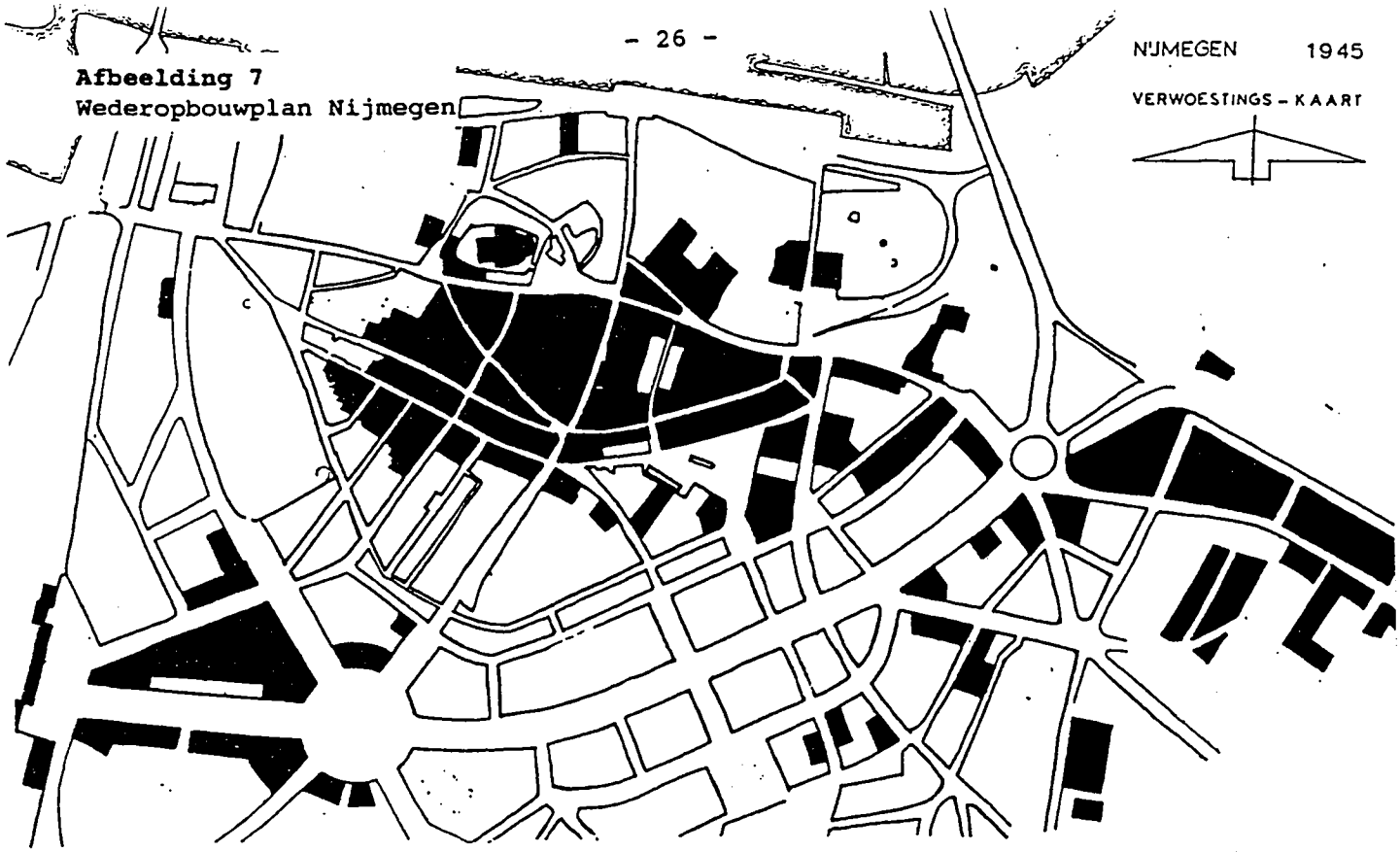
Verspreid over het centrum van Nijmegen liggen verscheidene openbare gebouwen uit de periode 1850-1940 zoals postkantoren, banken, een kantongerecht, een bank van lening en een R.K. verenigingsgebouw, het Kolpinghuis. Verder moeten het concertgebouw De Vereeniging en het archeologisch Museum Kam genoemd worden, gebouwd in resp. 1914 en 1919, beiden naar ontwerp van Oscar Leeuw.

Nijmegen bezit enkele grotere stadsparken. Het Kronenburgerpark en het Hunnerpark liggen op de plaats van de voormalig vestingwerken, waarvan nog restanten aanwezig zijn. De parken zijn aangelegd naar ontwerp van de Leuvense tuinarchitect Lieven Rosseels in de stijl van de Engelse landschapstuin.
Het Stadspark De Goffert is aangelegd in de jaren '30 in het kader van de werkverschaffing. In het park liggen ondermeer een openluchttheater, een zwembad en een stadion.

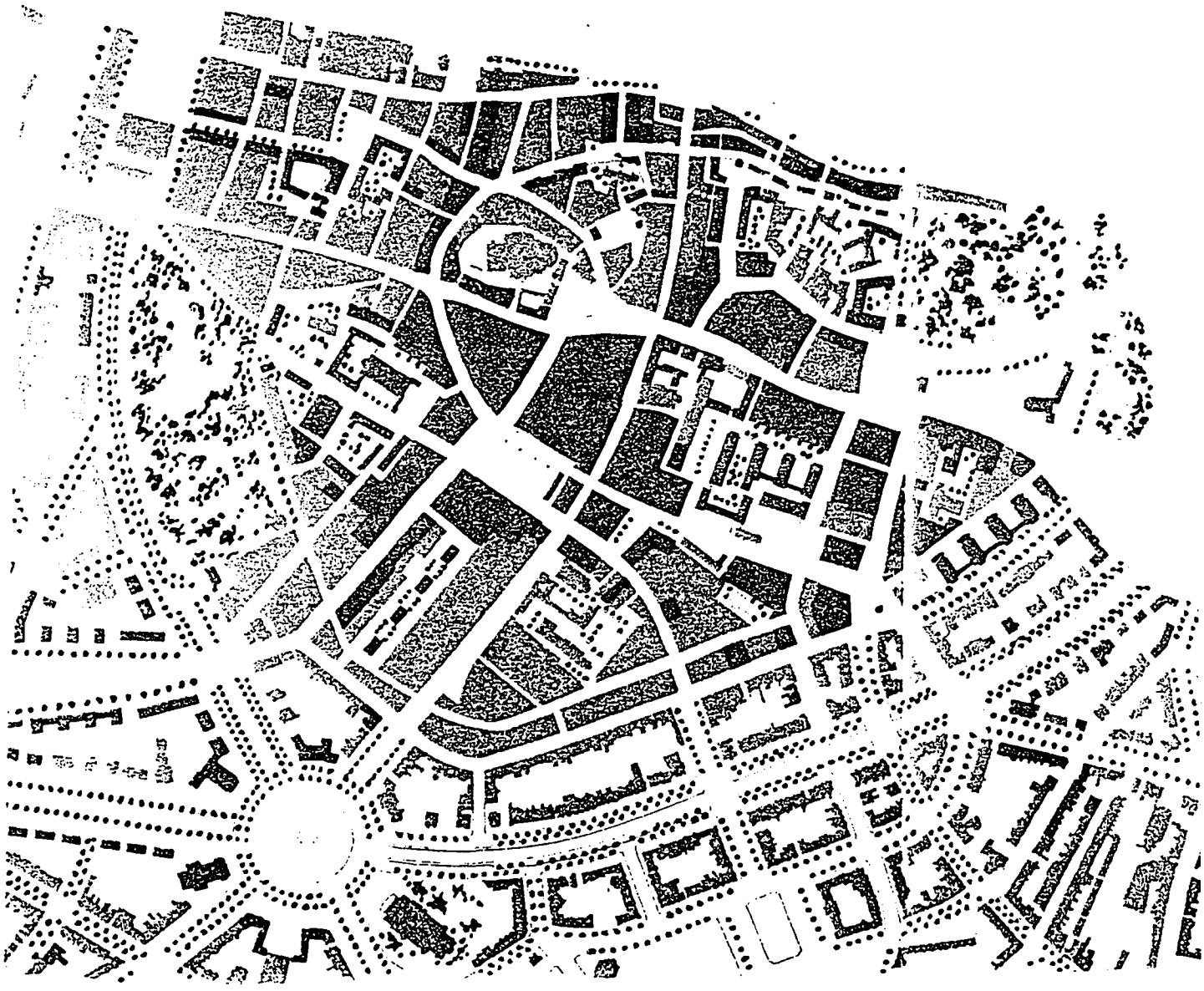
Afbeelding 6
Plan van uitleg van de stad door B. Brouwer 1877



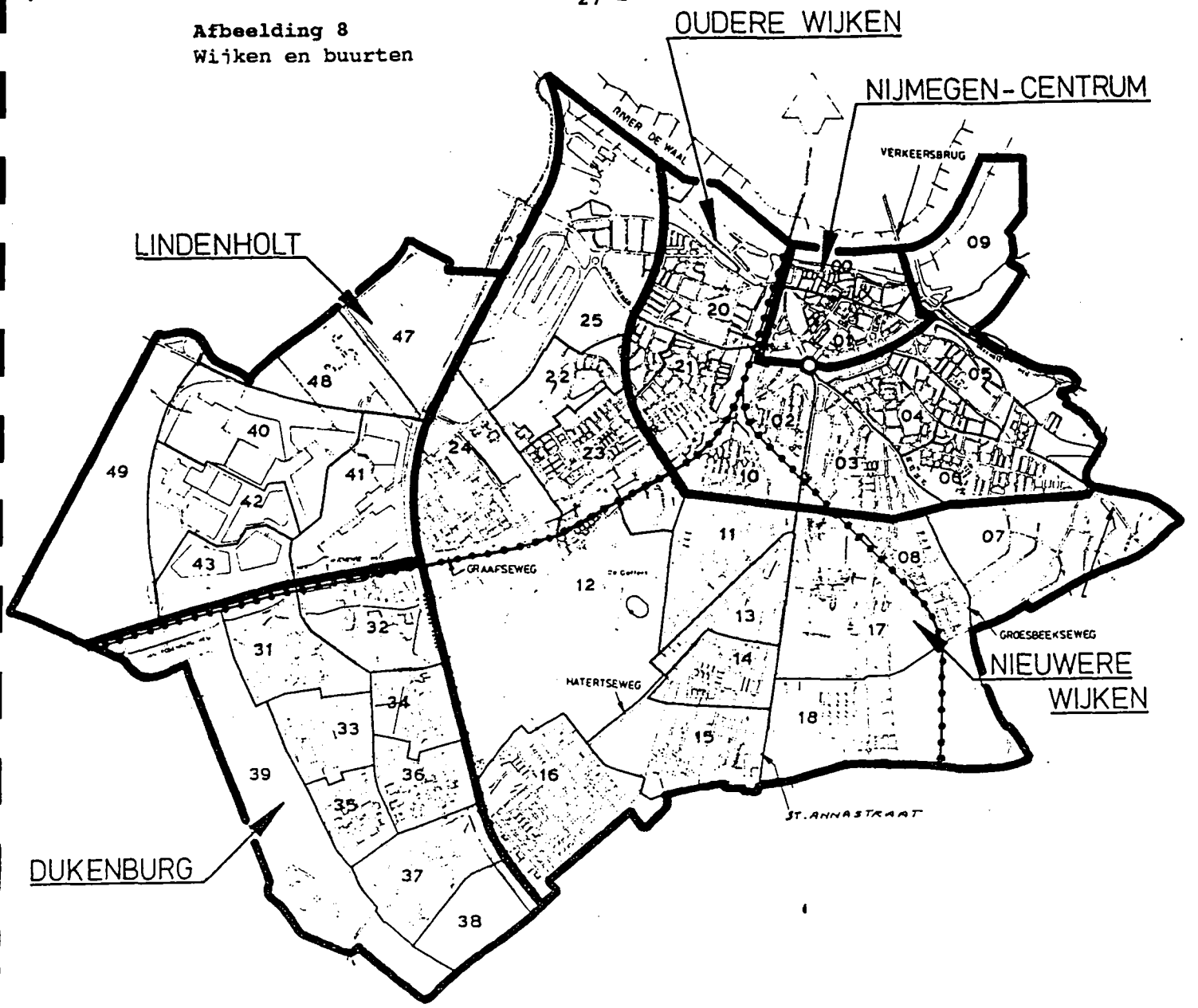
Afbeelding 7
Wederopbouwplan Nijmegen



WEDEROPBOUWPLAN NYMEGEN



Afbeelding 8
Wijken en buurten



SPOORLIJN

Nijmegen - Oost

00 Benedenstad
01 Centrum
02 Bottendaal
03 Galgenveld
04 Altrade
05 Hunnerberg
06 Hengstdal
07 Kwakkenberg
08 Groenewoud
09 Ooyse Schependom

Nijmegen - Zuid

10 Nije Veld
11 Hazenkamp
12 Goffert
13 St. Anna
14 Hatertse Hei
15 Grootstal
16 Hatert
17 Heyendaal
18 Brakkenstein

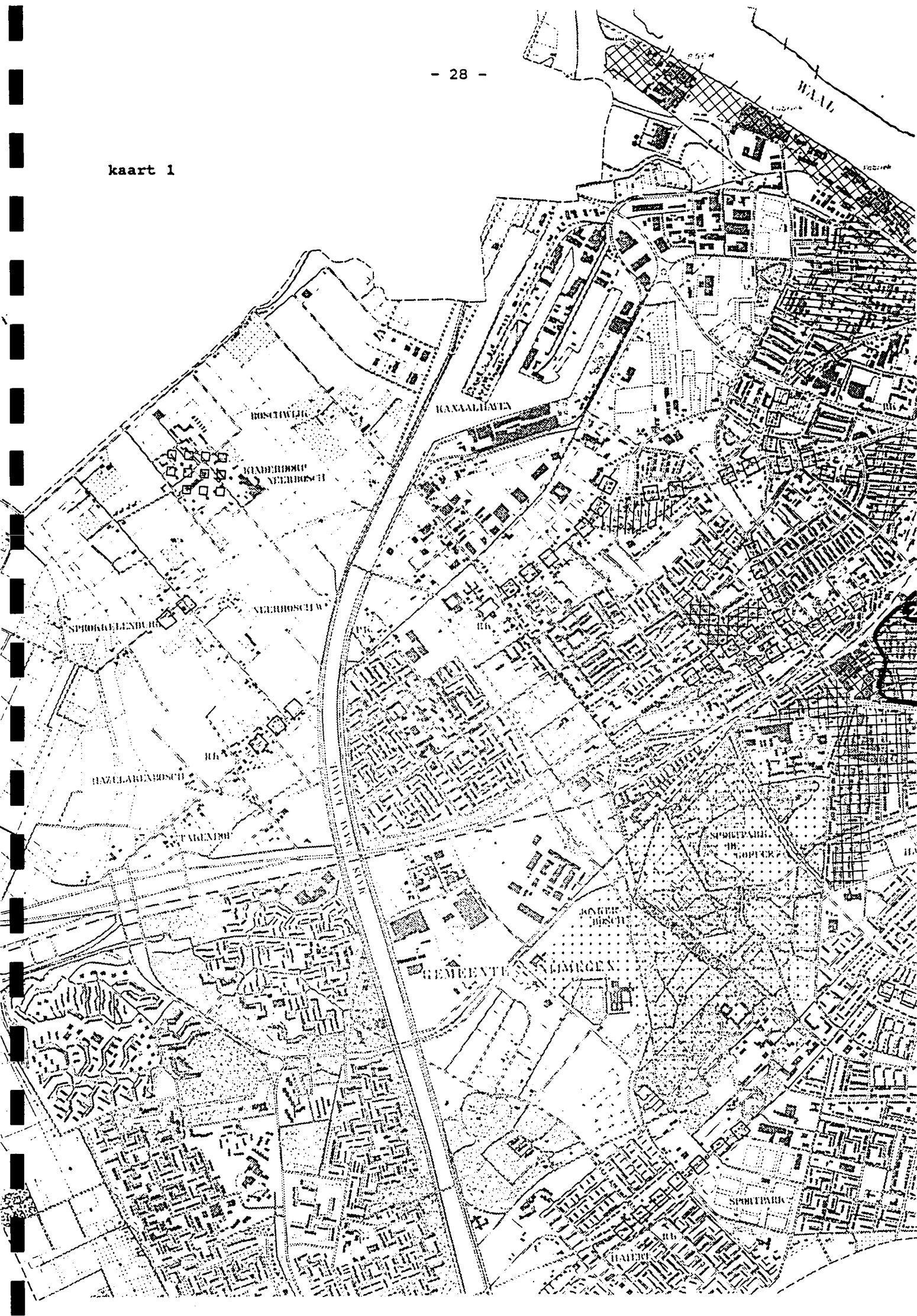
Nijmegen - West

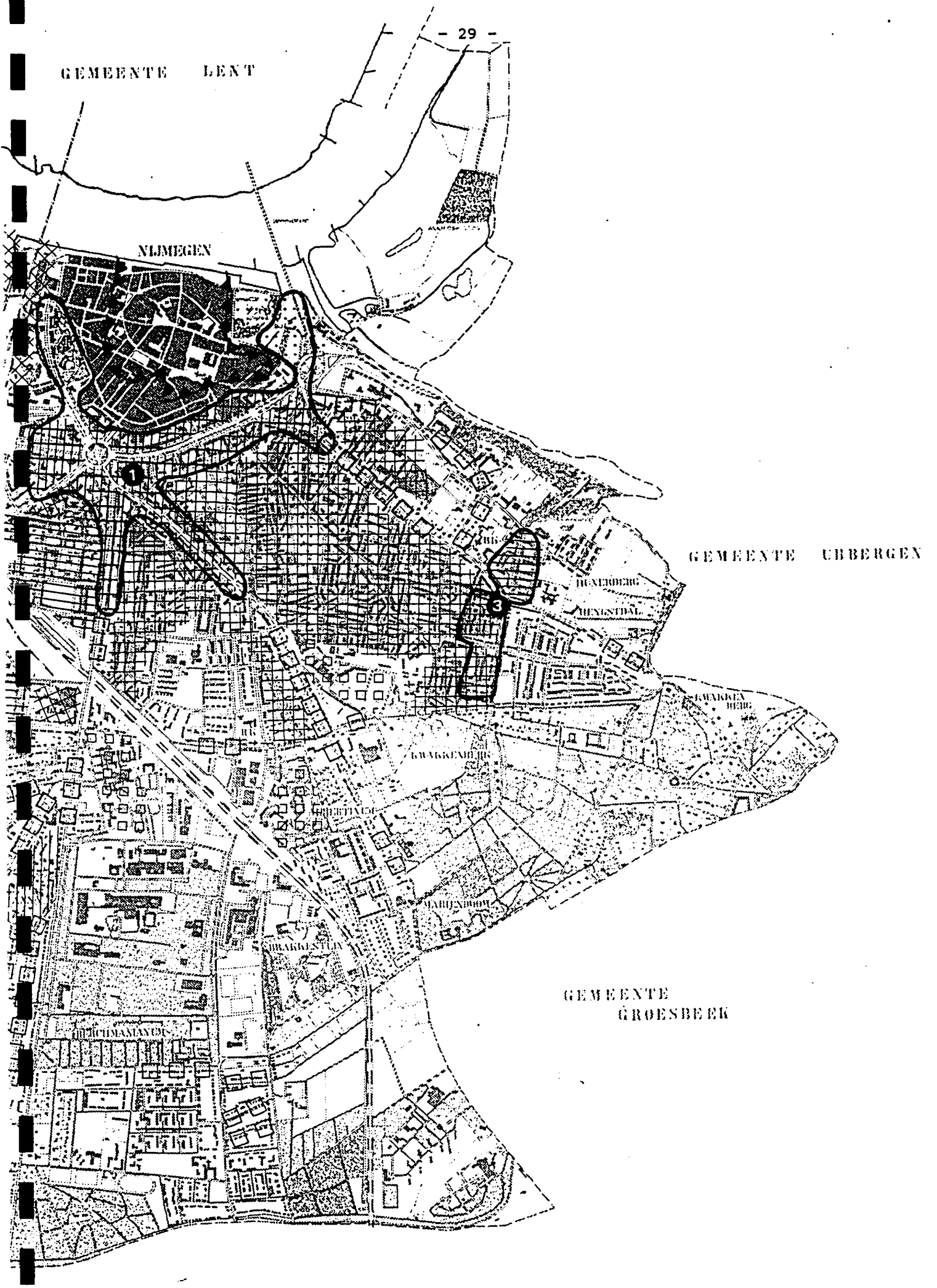
20 Biezen
21 Wolfskuil
22 Hees
23 Heseveld
24 Neerbosch-oost
25 Haven- en
industrieterrein

Dukenburg

31 Tolhuis
32 Zwanenveld
33 Meijhorst
34 Lankforst
35 Aldenhof
36 Malvert
37 Weezenhof
38 Vogelzang
39 Staddijk

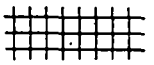
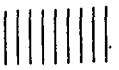
kaart 1

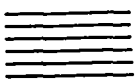
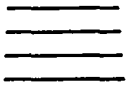

WAAL
KANAALHAVEN
BOSCHWIJK
KINDERDORP
NEERBOSCH
NEERBOSCH W
SPROKKELENBURG
HAZELAREN BOSCH
TAKENDOP
GEMEENTE NIJMEGEN
SPORTPARK
SPORTPARK
HAIERT


GEMEENTE LENT
NIJMEGEN
1
3
GEMEENTE UBBERGEN
GEMEENTE GROESBEEK

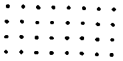
4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Nijmegen 1850-1945

Toelichting bij kaart 1

Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden
Stedelijk ingerichte gebieden		
Algemeen 	- functie: gemengd of wonen - niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen vaak eenvoudig of op prestedelijke structuur geent stratennet - stenen straten, geen voortuinen - vnl. aaneengesloten bebouwing - bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel	**3. Hengstdal (omgeving Pijnboomstraat en Beukstraat)**
Stedelijk villagebied	- functie wonen - aaneengesloten bebouwing - villa's, gesloten, half open blokken	**1. Singels en radialen**
Niet-stedelijk ingerichte gebieden		
Algemeen 	- functie gemengd of wonen - niet-planmatig of planmatige ontwikkelingen - vaak eenvoudig of op prestedelijke structuur geent stratennet - regelmatige voortuinen - weinig aaneengesloten bebouwing - bebouwing vnl. niet-complexmatig	

Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden
Tuinwijkachtige ontwikkelingen 	- functie: wonen - planmatige ontwikkelingen - stratennet soms met bijzondere patroon- of vormenkenmerken - groene straten, voortuinen - vnl. halfopen blokken of strokenbouw - bebouwing complexmatig	2. Willemskwartier 3. Hengstdal (omgeving Broerweg) 4. Waterkwartier 5. Spoorbuurt
Villagebieden 	- functie: wonen - niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen - stratennet vaak met bijzondere patroon- of vormenkenmerken - groene straten, tuinen rondom - vnl. losse bebouwing - bebouwing vnl. niet-complexmatig.	

<u>Gebieden zonder woonfunctie</u>

Industriegebieden	- functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer (b.v. spoorwegemplacement, vliegveld) - inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of specifieke functies (b.v. haventerreinen, kolenmijn/waterleidingbedrijf)	
Groene gebieden 	- functie: openluchtrecreatie (b.v. parken en sportterreinen), begraafplaatsen etc. - vnl. onbebouwde terreinen - inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of specifieke functies	1. Hunnerpark/ Kronenburgerpark 6. Stadspark De Goffert

Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden

Andere aanduidingen

- Lineaire ontwikkelingen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen

- Hoofdinfrastructuur

- weg

- waterweg

- spoorweg of tramweg

- na 1940 gereconstrueerde gebieden

4.7. Bijzondere gebieden

De term bijzonder gebied wordt gehanteerd voor gebieden die zijn gebouwd of aangelegd in de periode 1850-1940. Bij de beoordeling is de criterialijst (zie blad 37) gehanteerd volgens de zgn. "MIP-handleiding". Hierbij zijn grotere samenhangende (stede-)bouwkundige structuren bekeken. Bij de bouwkundige inventarisatie zijn samenhangende bouwkundige complexen aangegeven.
Dat in de gemeente geen of weinig bijzondere gebieden voorkomen, zegt niets over de schoonheid of opbouw van de gemeente.

1. Singel met radialen, Hunnerpark en Kronenburgerpark.

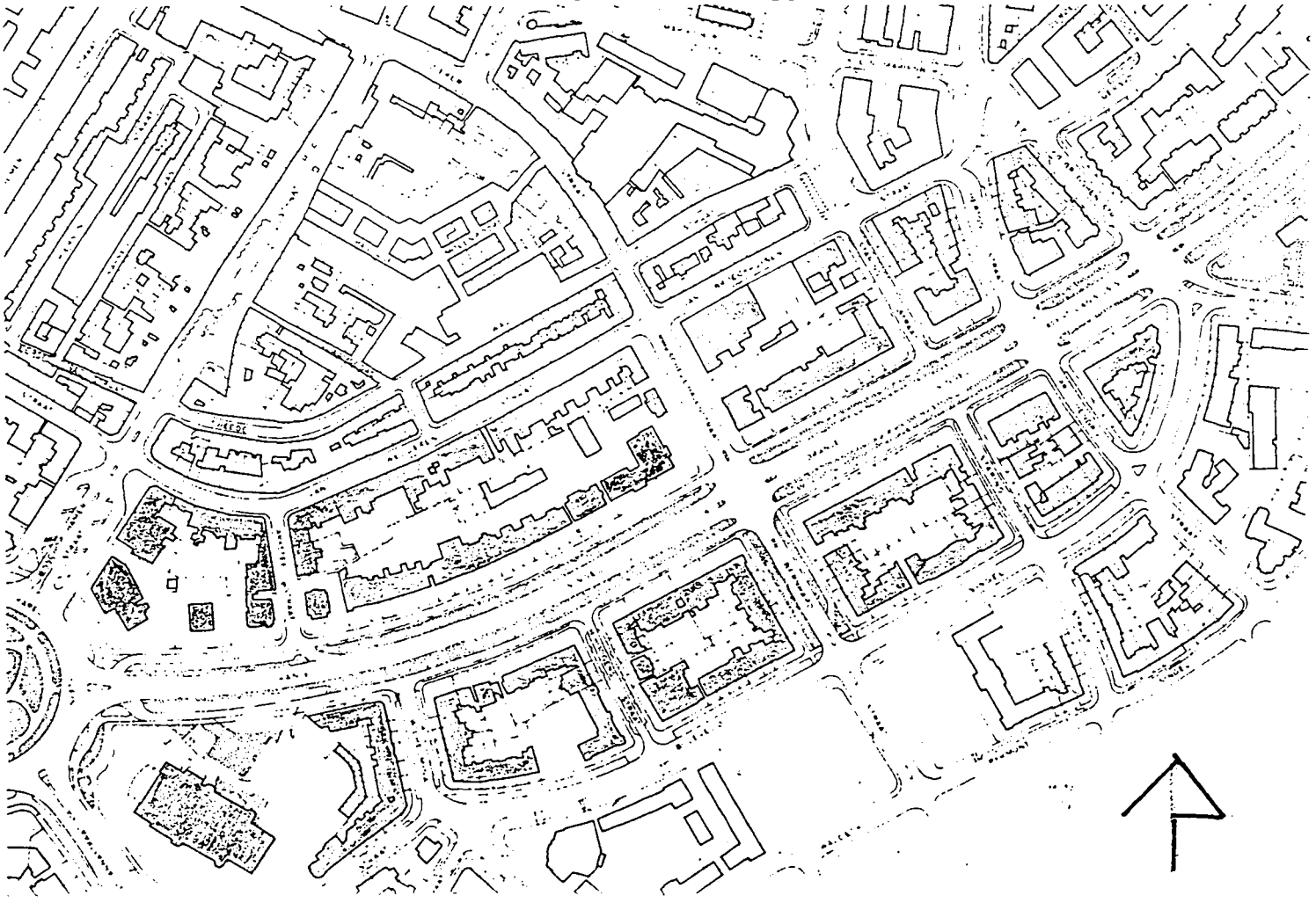
Dit gebied wordt gekenmerkt door de zeer ruim opgezette wegenstructuur volgens het plan van B. Brouwer. Op de plaats van de wallen kwamen de singels met het Kronenburgerpark, Keizer Karelplein en het Hunnerpark. De brede radialen die voor de externe ontsluiting zorgen, sluiten aan op het Keizer Karelplein. De verkaveling en inrichting langs de singels bestaan uit gesloten bouwblokken met stedelijke villabouw en bijzondere bebouwing. De radialen werden eveneens met stedelijke villa's in gesloten straatwanden bebouwd.

De aard van de bebouwing was voorgeschreven; vrijstaande villa's en aaneengesloten herenhuizen aan de singels en radialen, middenstands- en volkswoningbouw in de gebieden daartussen. Hoe breder de straat, hoe rijker de bebouwing.

Het gebied wordt gekenmerkt door een hoge mate van uniformiteit in bouwhoogte, straatinrichting en rooilijnen enerzijds en door variatie in de straatbreedte en de vormgeving, het materiaalgebruik en de detaillering van de individuele panden anderzijds.

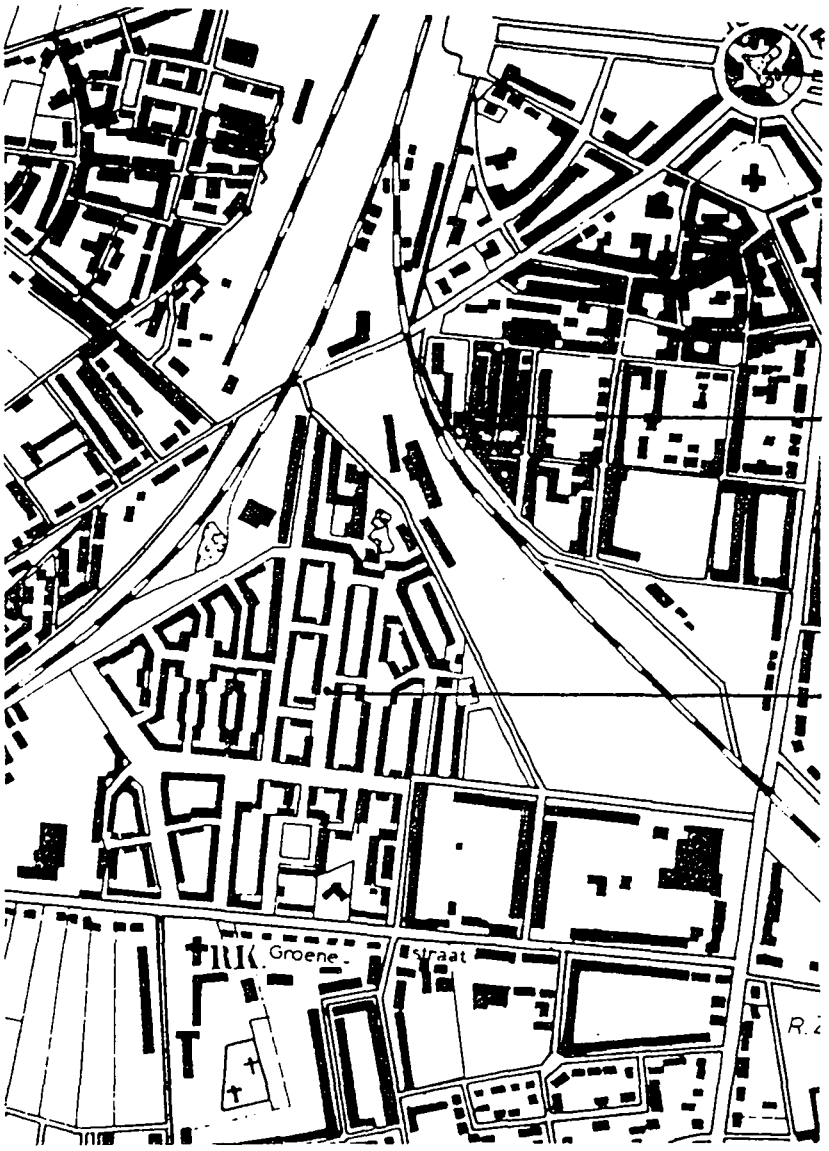
Tussen 1880 en 1910 is het gebied bebouwd. De meest gebruikte stijlvorm is de Neo-Renaissance met het voor Nijmegen karakteristieke gebruik van baksteen met gepleisterde speklagen. De panden onderscheiden zich van elkaar in het gebruik van serres, erkers, balkons, kroonlijsten, torentjes, dakkapellen e.d. Panden op straathoeken hebben vaak een extra accent in de vorm van een hoektoren. Architecten die een groot aandeel hadden in de bebouwing van het gebied zijn: B. Brouwer zelf, G. Buskens, J. Knoops, W.J. Maurits, J.W. Michielsen, W.J.H. van der Waarden en stadsarchitect J.J. Weve.

De parken, ontworpen door de gebroeders Rosseels uit Leuven, vormen de groene uiteinden van de singel rond de stad. In de parken zijn restanten van de voormalige omwalling opgenomen.



2. Willemskwartier

De wijk, geïnspireerd door het tuinstadidee, is op initiatief van de woningbouwvereniging 'Nijmegen' ontworpen door de Nijmeegse architect Hermans. De nadruk ligt op de eengezinswoning langs geknikte straten en pleinen. Rond 1917 werden hier ca. 200 woningen gebouwd, gevolgd door 400 woningen in 1918, waarna de volgende bouwstroom van 291 woningen in 1923 plaatsvond.
Het gebied sluit functioneel aan op de arbeiderswijk Bottendaal, maar wordt daarvan gescheiden door het dieper gelegen spoorwegemplacement. De wijk Willemskwartier is karakteristiek voor Nijmegen. Tussen de radialen met villabebouwing (hier: de St. Annastraat en de Graafseweg) ontstonden arbeiderswijken. Dit patroon komt in het gehele westelijk deel van Nijmegen voor. In het westelijk deel van de stad is eveneens het grootste deel van de werkgelegenheid te vinden.
Grote delen van de wijk, waaronder enkele van de meest karakteristieke straten en pleinen, zijn inmiddels gesloopt.



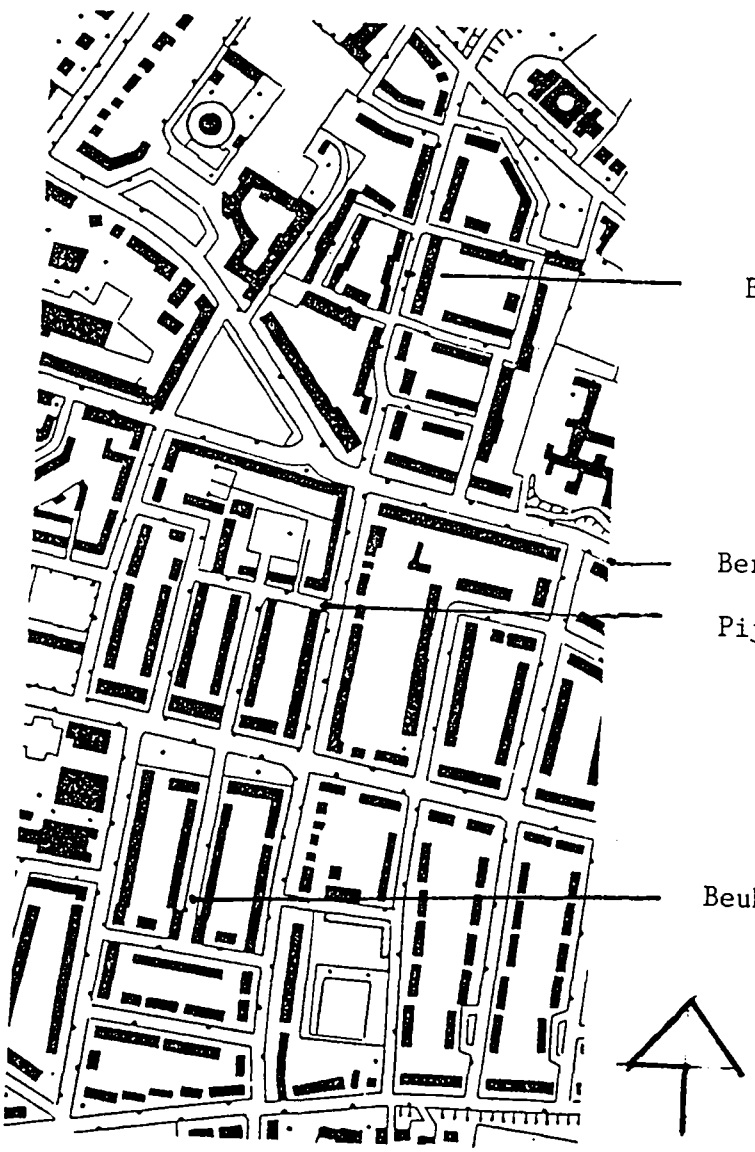
Keizer Karelplein

Bottendaal

Willemskwartier

3.Hengstdal; gebied bestaande uit de wijk rond de Pijnboomstraat en de middenstandswijk rond de Haagbeukstraat.

Ten zuiden van de Berg en Dalseweg werd rond 1930 een wijkje met kleinere middenstands- en arbeiderswoningen gebouwd. De plaatsing van de bouwstroken, de zeer zorgvuldige detaillering van zowel straten, woningen als erfafscheidingen geven dit gebied, mede door de hoogteverschillen in het terrein, een hoge stedebouwkundige kwaliteit. Ten zuiden van dit gebied sluit de wijk met middenstandswoningen rond de Haagbeukstraat aan. Dit wijkje met strookbebouwing heeft aan de straateinden vernauwingen, waardoor de straat als plein functioneert. De wijk wordt gekenmerkt door afwisseling van de door tuinmuren, schuurtjes en trafohuisjes met elkaar verbonden woningtypen, door vooruit- en terugspringende bouwmassa's, door zorgvuldige detaillering en door het gebruik van verschillende soorten metselwerk. Parochiekerk is de Christus Koningkerk aan de Dommer van Poldersveldtweg. De kerk, ontworpen door J. Zwanikken, werd in 1933 ingewijd. Opvallend is de 68 meter hoge toren met betonnen bekroning en koperen spits. Achter de kerk aan de Elzenstraat wordt in 1934-1935 een school met zusterhuis gebouwd, beheerd door de Zusters van het Hart van Jezus en evenals kerk en pastorie ontworpen door J. Zwanikken.
Het totale gebied is met de diverse opbouw karakteristiek in het oostelijk deel van de stad.

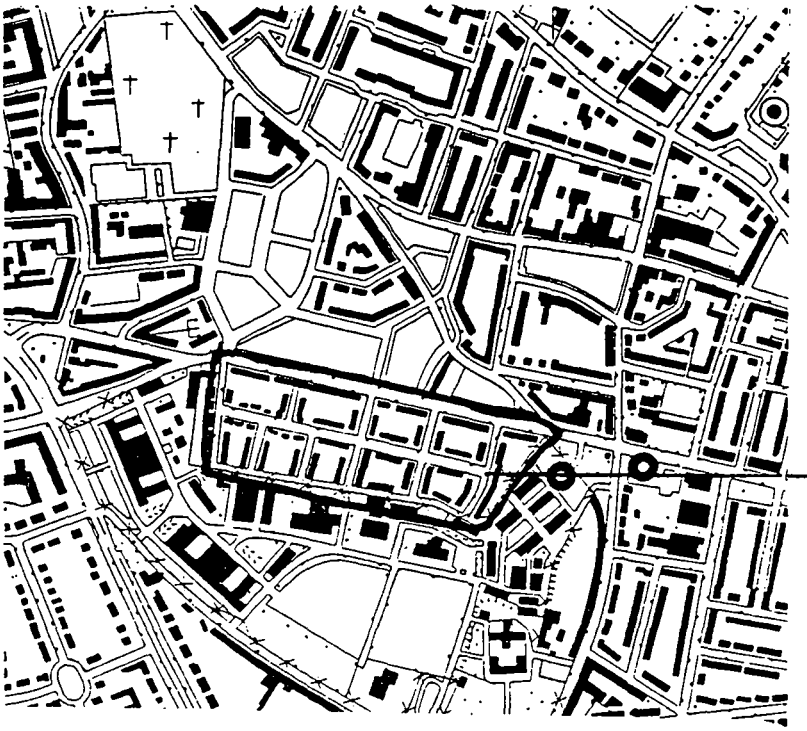


4. Waterkwartier

De wijk tussen de Weurtseweg en de Biezenstraat in het Waterkwartier werd gebouwd in de loop van de jaren '20 als onderdeel van een grootschalig sociale woningbouwproject in Nijmegen-west. De wijk bestaat uit een aantal deels geknikte korte straten en pleintjes met bomen of plantsoenen. Een grote variatie aan dakvormen, vooruit- en terugspringende bouwmassa's, topgevels en onderdoorgangen kenmerken de bebouwing die bestaat uit eengezinswoningen met voor- en achtertuintjes. Ook deze wijk is beïnvloed door de tuinstadgedachte.
Op de hoek van de Biezenstraat en de Waterstraat ligt de parochiekerk van het Waterkwartier, gewijd aan de H. Theresia. Deze kerk is gebouwd tussen 1927 en 1929 in baksteen met toepassing van beton en polychrome baksteenversieringen. Het ontwerp is van de van oorsprong Franse architect Dom Paul Bellot. Hij bestudeerde het werk van Berlage en de Amsterdamse School. Zijn stijl wordt gekenmerkt door het veelvuldig gebruik van de paraboolboog en diverse soorten keperbogen, beton en veelkleurige bouwmaterialen. De H. Theresiakerk is hiervan een representatief voorbeeld.
De kerk is onderdeel van een complex met klooster en scholen, beheerd door de Zusters van Liefde van Jezus en Maria Moeder van Goede Bijstand. Het klooster en de scholen zijn ontworpen door H.C. van de Leur, leerling en medewerker van Bellot, en gebouwd in dezelfde stijl als de kerk.

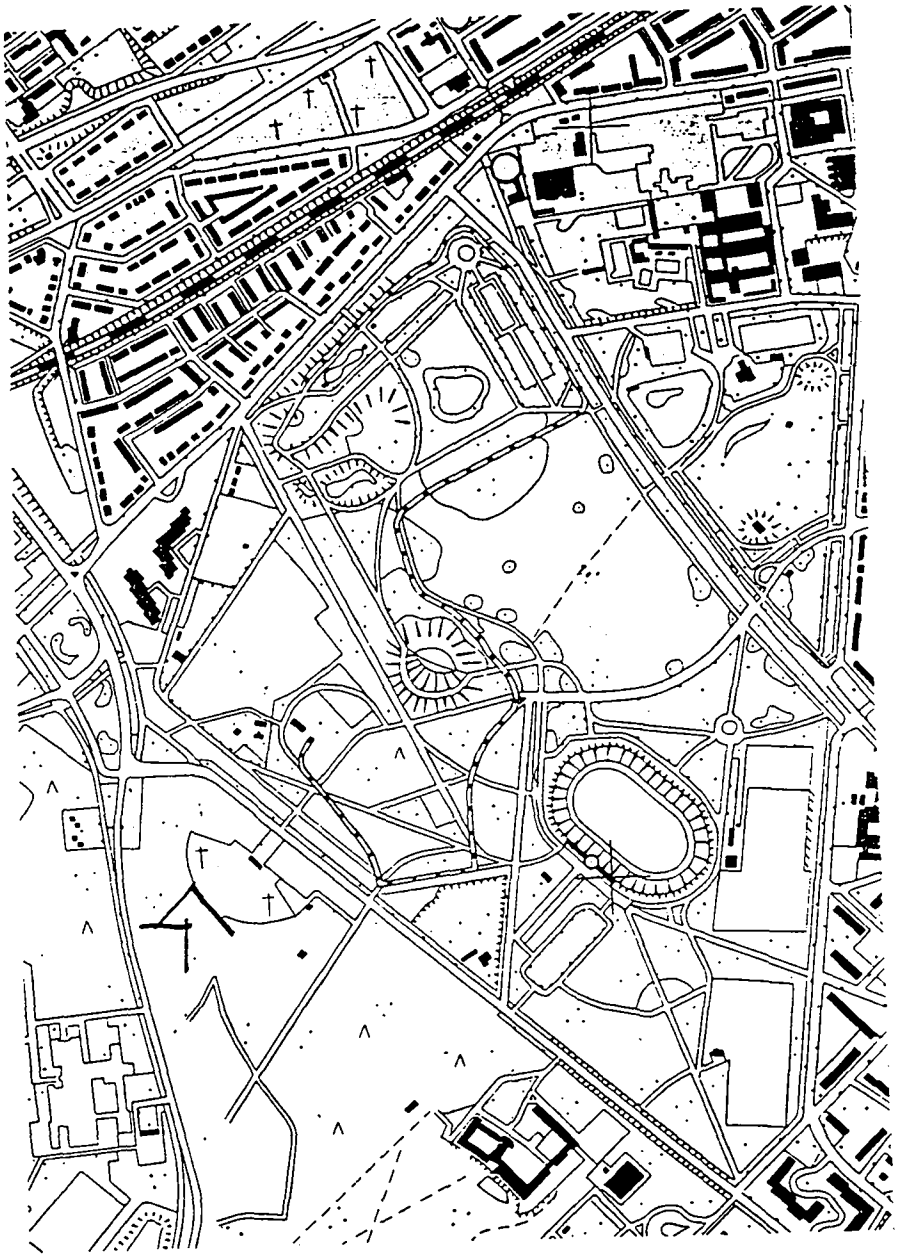
5. Spoorbuurt

Ingeklemd tussen het kazerneterrein en de Van 't Santstraat ligt de Spoorbuurt. Deze wijk wordt gevormd door een lange hoofdstraat met een aantal dwarsstraten. De meeste huizenblokken bestaan uit 1 bouwlaag. Alleen de straatwand aan de Van 't Santstraat telt 2 bouwlagen. Deze wand is voorzien van een hoger middenstuk met rondboogvormige onderdoorgang. Alle huizen bezitten voor- en achtertuinen. De spoorbuurt is ontworpen volgens de tuinstadgedachte en vormt een stedebouwkundige en architectonische eenheid.



6. Stadspark De Goffert

Ter bestrijding van de werkloosheid werd in de jaren '30 het stadspark De Goffert aangelegd. Het park ligt op een min of meer driehoekig stuk grond tussen Muntweg, Oude Mollenhutseweg en Weezenlaan/Rentmeesterlaan en beslaat ongeveer 1 km2. Het park bestaat uit bos, weiden en bloemperken. Er lopen verschillende wegen doorheen. In het park liggen een openluchttheater, een zwembad, een rosarium met vijver, een hertenkamp, een aantal sportvelden en een stadion met voetbalveld en atletiekbaan. Het stadion is gebouwd tussen 1934 en 1938 in de stijl van Het Nieuwe Bouwen naar ontwerp van D. Monshouwer. Het staat in de volksmond bekend als "de bloedkuil", omdat de werklozen het stadion met de spade moesten uitgraven onder zeer slechte omstandigheden.



Karakteristieke gebieden

Structuren van bouwkunst en stedebouw van vóór 1850 en na 1940 die een bijzondere kwaliteit hebben worden aangeduid met de kwalificatie "karakteristieke gebieden". Het betreft gebieden waarvan de hoofdelementen dateren van voor 1850 of na 1940, die ook daarna herkenbaar zijn gebleven.

1. Heseveld

De wijk Heseveld ligt op een vierkant terrein tussen Jacob van Campenstraat, Daniëlsweg, Kaaplandstraat en Dennenstraat tussen de oude dorpskernen Hees en Neerbosch. De wijk is gebouwd in 1955 naar ontwerp van de Amsterdamse architecten Evers en Sarlemijn en vormt een voorbeeld van vroege Bossche School-architectuur. Het eerste complex dat zij hier bouwden, bestaat uit een schil van etagebouw rond twee naar het midden toe breder wordende staatjes met brede ondiepe eengezinswoningen, bejaardenwoningen en winkels. De afzonderlijke bouwblokken zijn verbonden door schuurtjes en tuinmuren. Op het Pieter Postplein staat een U-vormig bouwblok met door arcaden afgesloten onderdoorgangen.
Uiterlijke kenmerken van de vroege Bossche School-architectuur zijn het gebruik van baksteen en zadeldaken, horizontale betonnen banden in de gevels waarin de dorpels zijn opgenomen, gekoppelde vensters met betonnen middenstijlen en wit geverfde neggen, het gebruik van rondboogvormig afgesloten deuropeningen, nissen en poorten.

CRITERIA VOOR AANDUIDING BIJZONDERE GEBIEDEN

Gebied 1 : Singels en radialen

Gebied 2 : Willemskwartier

Gebied 3 : Hengstdal

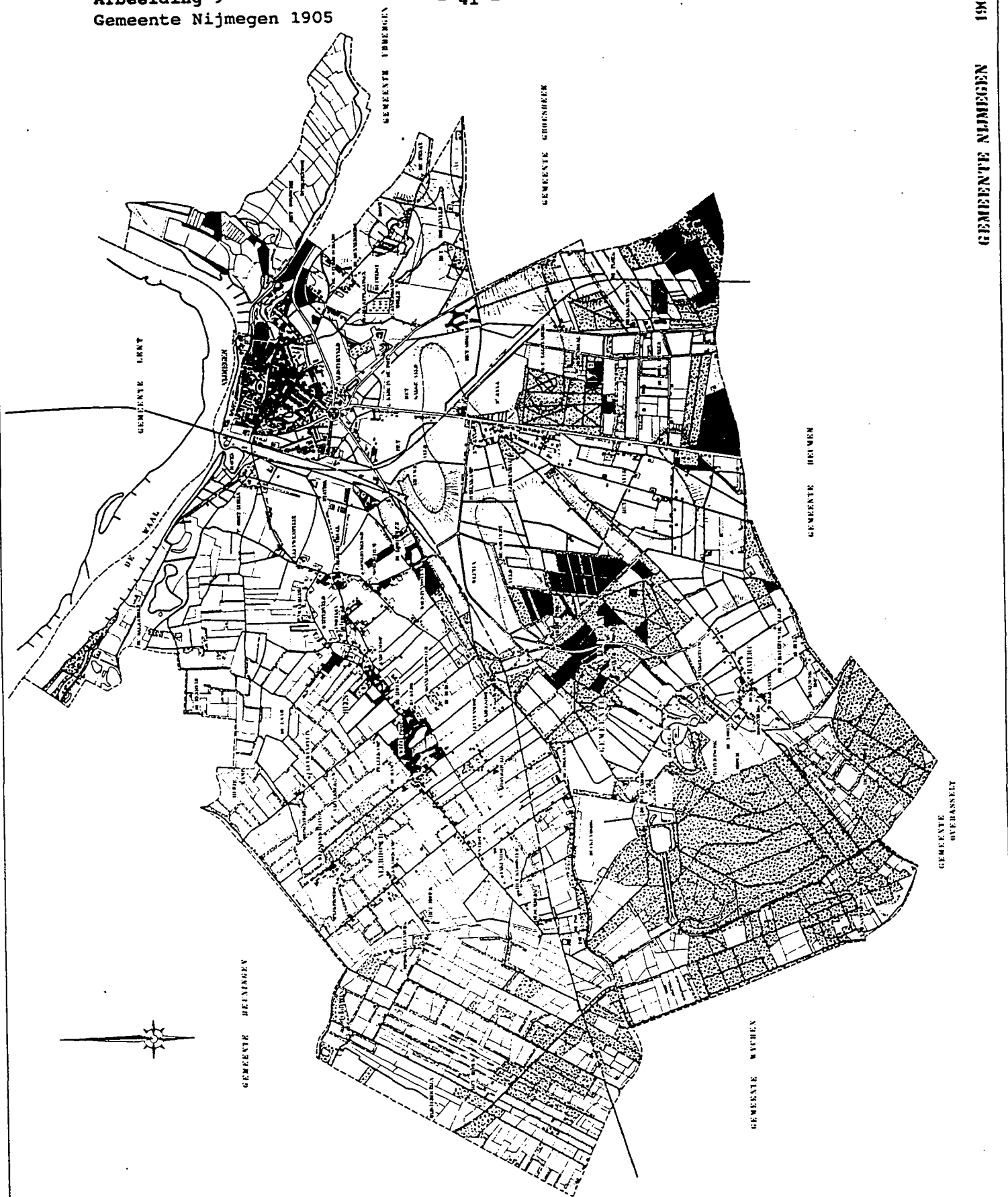
Gebied 4 : Waterkwartier

Gebied 5 : Spoorbuurt

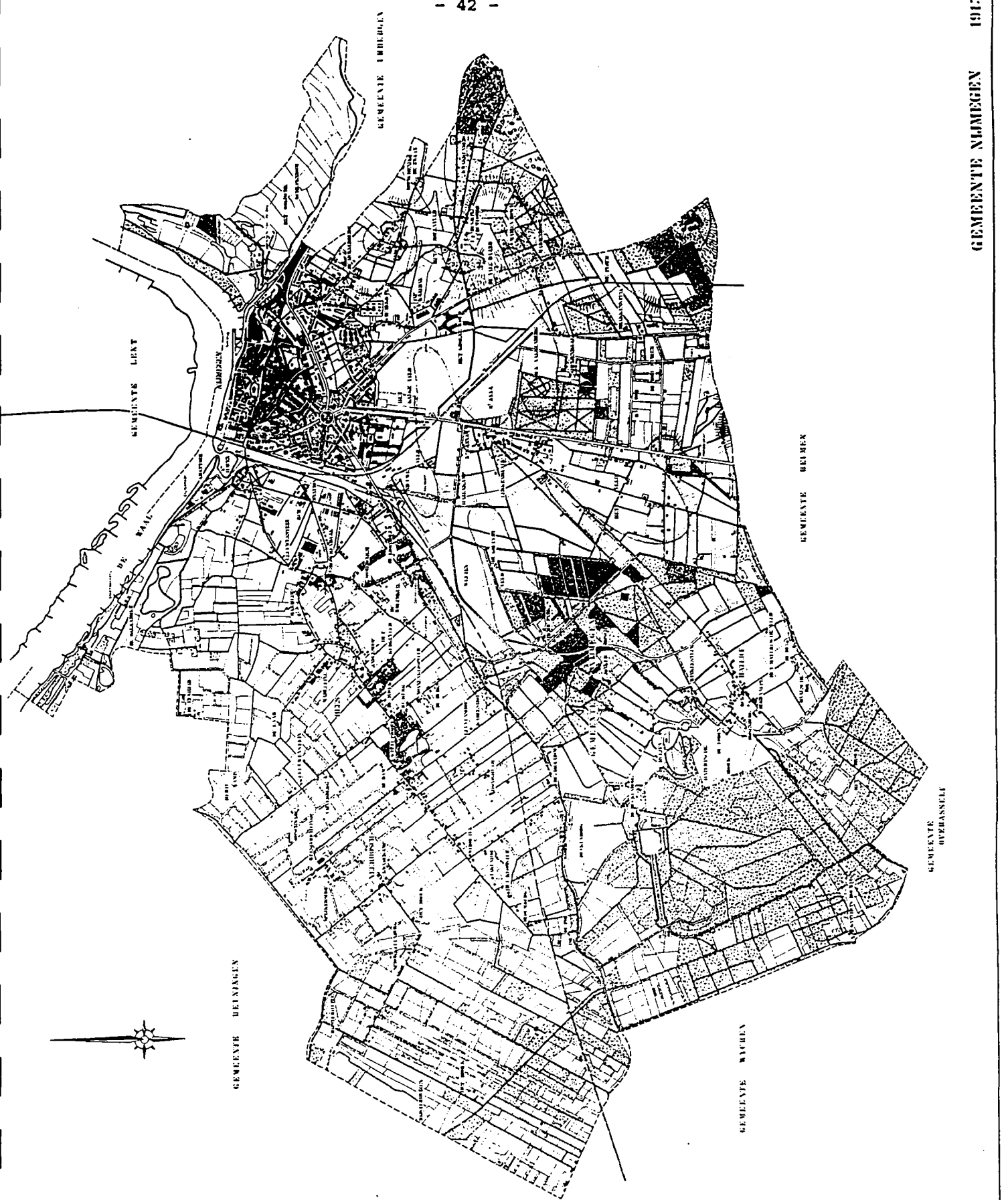
Gebied 6 : Stadspark De Goffert

		1	2	3	4	5	6
I.	Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:						
	1. kwaliteit van het ruimtelijk concept;	+	+		+	+	+
	2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	+	+	+	+	+	+
	3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteit;	+		+			
	4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkelingen (b.v. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark)	+					+
II.	Bijzondere historische betekenis, zoals:						
	1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+	+	+	+
	2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	+	±	±	±	±	
	3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering)	+					±
III.	Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:						
	1. betekenis als onderdeel van een groter geheel	+	±				+
	2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+	+				+
	3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel	+					±
IV	Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	±	±	±	±	±	+
V	Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+					+

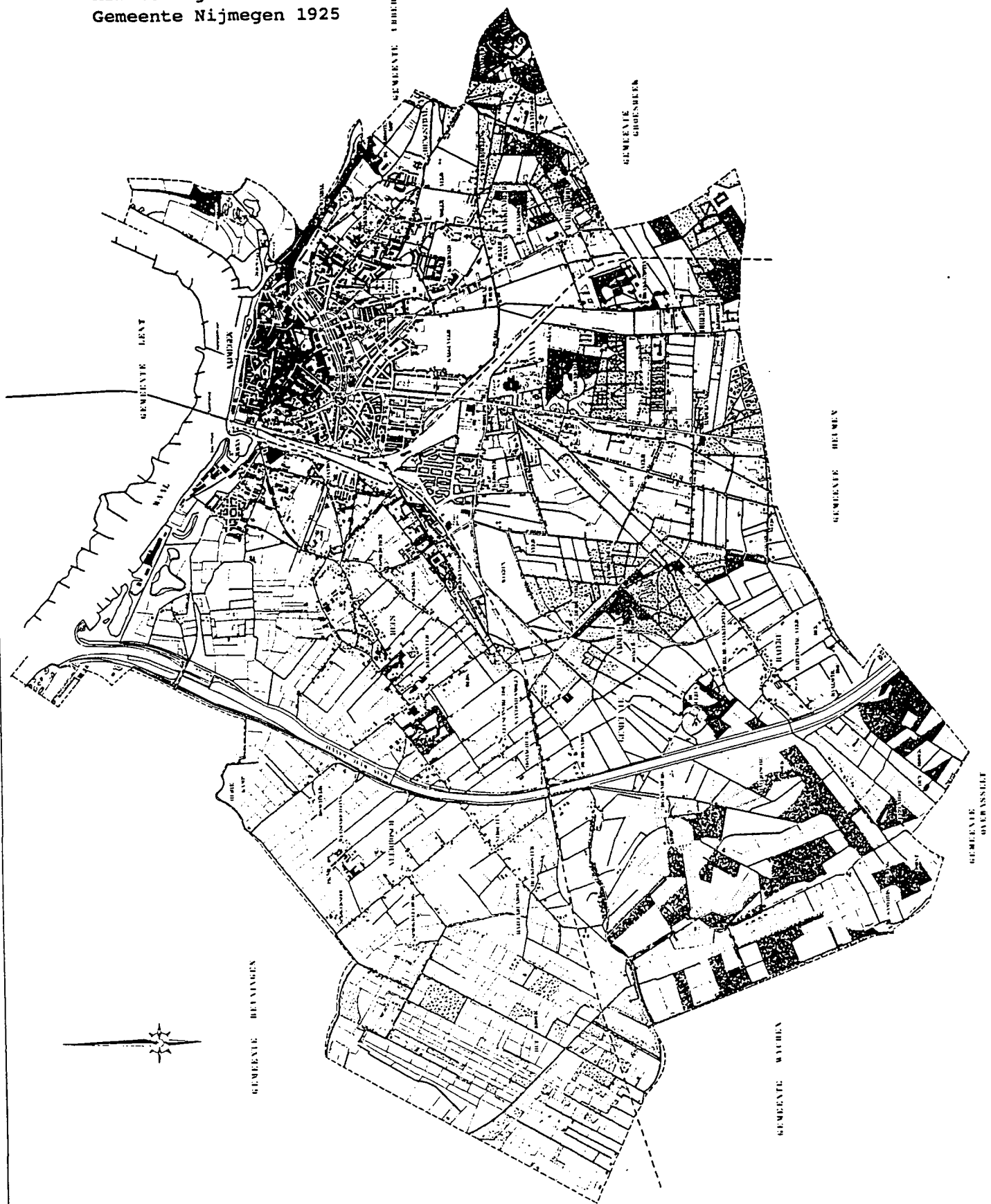
Afbeelding 9
Gemeente Nijmegen 1905



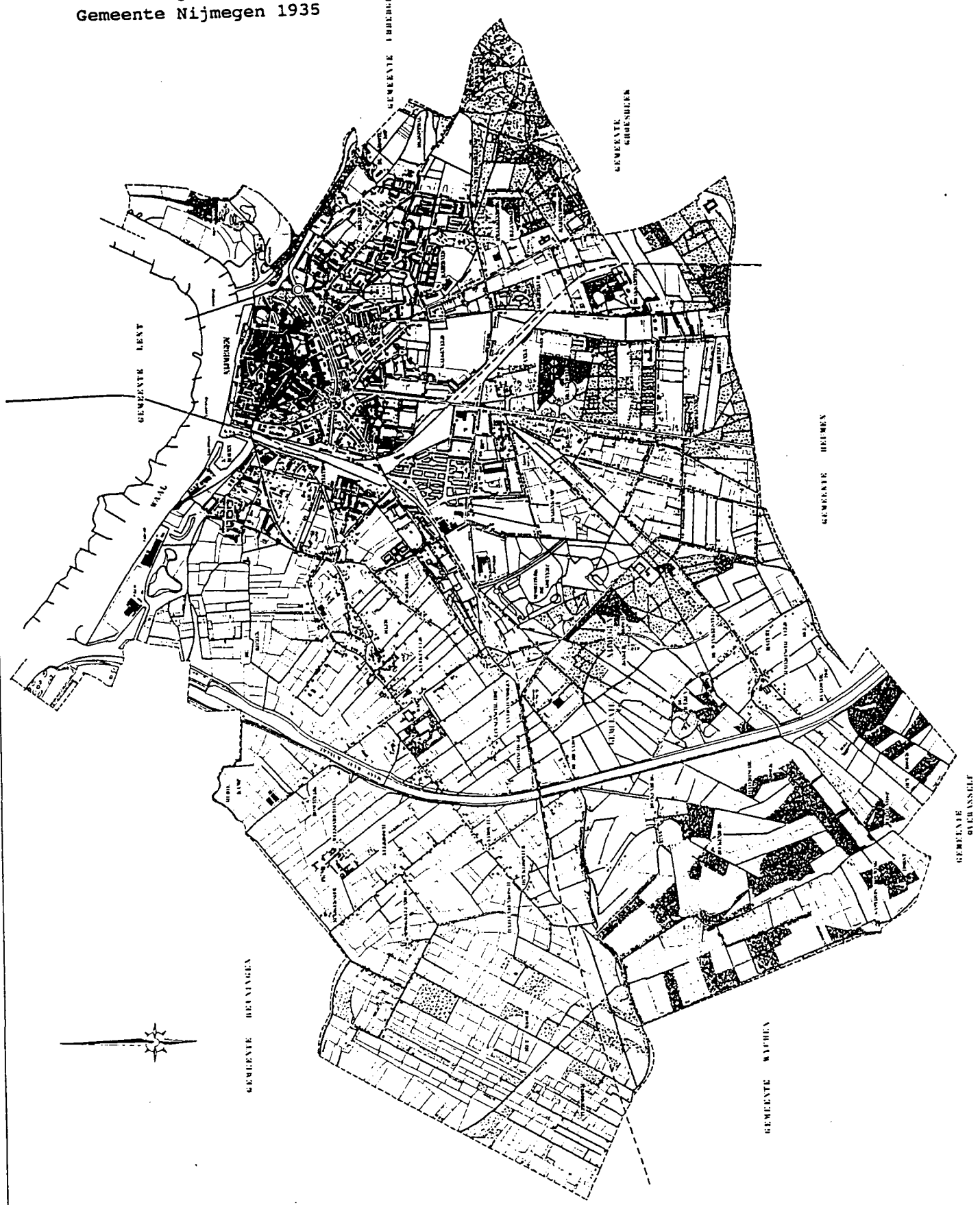
Afbeelding 10
Gemeente Nijmegen 1915



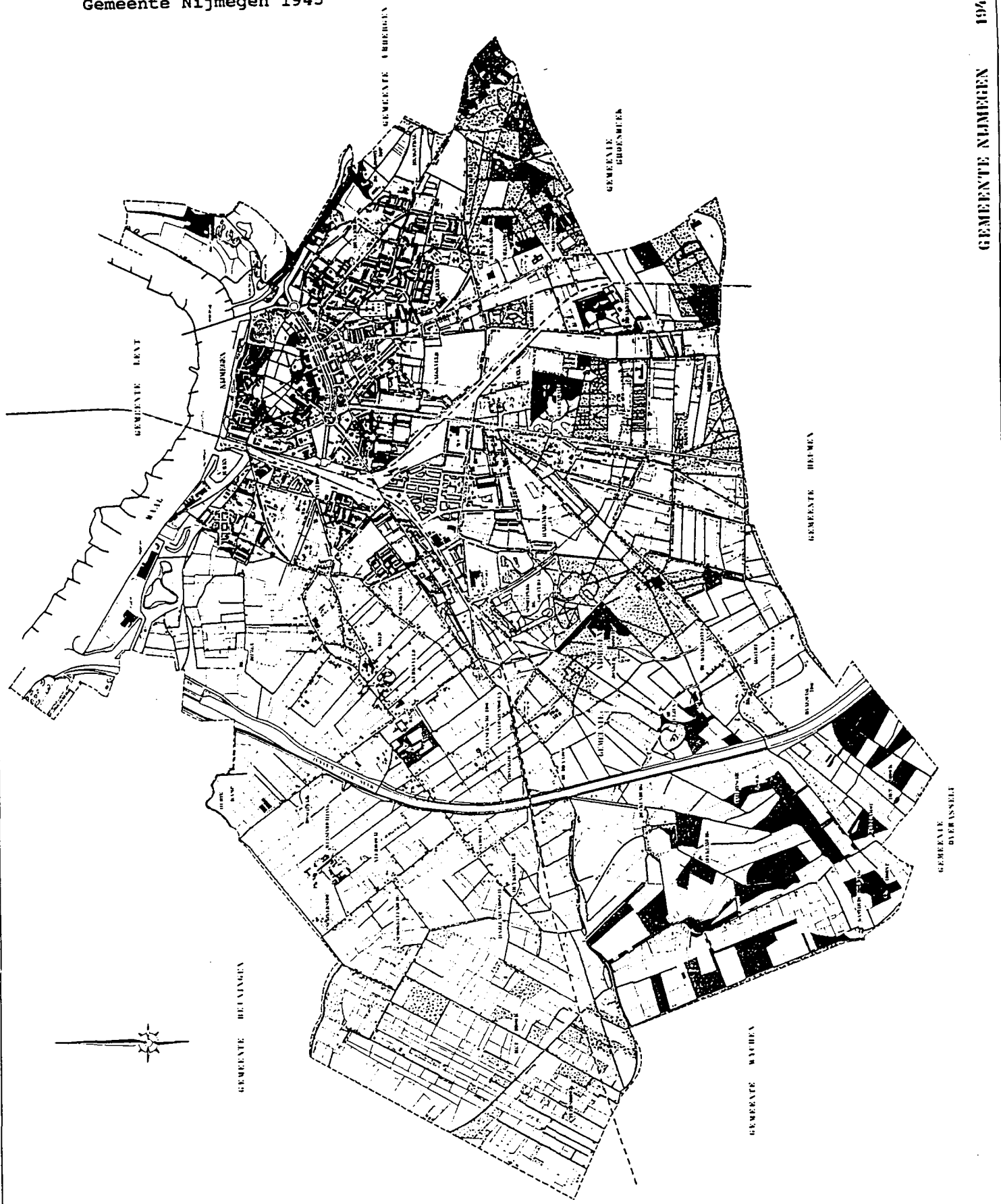
Afbeelding 11
Gemeente Nijmegen 1925



Afbeelding 12
Gemeente Nijmegen 1935



Afbeelding 13
Gemeente Nijmegen 1945



GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN/KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR

Archieven en bibliotheken

* Rijks Archief in Gelderland
* Gemeente Nijmegen
* Katholieke Universiteit Nijmegen, faculteitsbibliotheek Beleidswetenschappen
* Stichting Arnhemse Openbare en Gelderse Wetenschappelijke Bibliotheek
* Bibliotheken Provincie Gelderland

Afbeeldingen

*	Afbeelding 1	Gemeente Nijmegen omstreeks 1865
*	Afbeelding 2	Geomorfologische kaart gemeente Nijmegen
*	Afbeelding 3	Hoogtekaart gemeente Nijmegen
*	Afbeelding 4	Gemeente Nijmegen, belangrijkste wegen omstreeks 1910
*	Afbeelding 5	Bevolkingsontwikkeling gemeente Nijmegen 1850-1940
*	Afbeelding 6	Plan van uitleg van de stad door B. Brouwer 1877
*	Afbeelding 7	Wederopbouwplan Nijmegen
*	Afbeelding 8	Wijken en buurten
*	Afbeelding 9	Gemeente Nijmegen 1905
*	Afbeelding 10	Gemeente Nijmegen 1915
*	Afbeelding 11	Gemeente Nijmegen 1925
*	Afbeelding 12	Gemeente Nijmegen 1935
*	Afbeelding 13	Gemeente Nijmegen 1945
*	Kaart 1	Typologie uitbreidingen gemeente Nijmegen 1874-1945

Geraadpleegd kaartmateriaal

* Topografische kaart 1/25000, 1/50000 diverse jaargangen
* Rivierkaart 1/10000, omstreeks 1915
* Topografische kaart 1/25000, 1/50000 1850-1864
* Kaartenboek van Gelderland 1843
* Gemeente-atlas van Gelderland 1868, J. Kuijper, Leeuwarden, 1970
* Bodemkaart 1/50000 1970
* Kaarten Dienst Stadsontwikkeling Nijmegen

Literatuur

* Abma, R. e.a., *Stad aan de Waal; Nijmegen van Romeinse tot moderne stad*, Nijmegen, 1984

* Baren J. van e.a., *Gelderland*, Arnhem, 1926

* Bellers, M. e.a., *De ruimtelijke verschijningsvorm van de stad Nijmegen*, Nijmegen, 1983

* Brinkhoff, J., *Nijmegen, verleden tijd*, Rijswijk

* Brinkhoff, J., *Nijmegen, vroeger en nu*, Bussum, 1979

* Dalen, M. e.a., *Nijmegen 1945-1985; 40 jaar stadsontwikkeling*, Nijmegen

* Dienst Publieke Werken en Volkshuisvesting, *De sociaal-economische structuur van de oude stad*, Nijmegen, 1956

* Es, W.A. van, *De Romeinen in Nederland*, Haarlem, 1972

* E.T.I., *Voornaamste ambachten te Nijmegen*, Arnhem, 1947

* E.T.I., *Industrierapport van de gemeente Nijmegen*, Arnhem, 1950

* E.T.I., *Werkgelegenheid en werkloosheid in de gemeente Nijmegen*, Arnhem, 1948

* E.T.I., *Overzicht van de economische ontwikkeling van Nijmegen, in het bijzonder na 1800*, Arnhem, 1947

* Gorissen, F., *Stede-atlas van Nijmegen*, Brugge, 1956

* Ivens, C.A.P., *De Waalbrug te Nijmegen; een terugblik en vooruitzicht 1906-1931*, Nijmegen, 1931

* Wartena, R. e.a., *Statistieke beschrijvingen van Gelderland van 1808, deel 3, Vereniging Gelre*, Arnhem, 1986

Oosterbeek, 1991

Stichting MIP-Gelderland
Oranjeweg 60
6861 BL OOSTERBEEK
tel. 085 - 336 326