

Artikel: Moderniteit als ‘monumentale zakelijkheid’, Drie monumenten en momenten in het moderniseringsproces van de binnenstad van Amsterdam

Auteur: Kim Sher

Verschenen in Skript Historisch Tijdschrift, jaargang 41.1, pp. 5-21.

© 2019 Stichting Skript Historisch Tijdschrift, Amsterdam

p-ISSN: 0165-7518

e-ISSN: 3051-2506

Abstract: In this article Kim Sher discusses three unique monumental office-buildings which were built in the old city-center of Amsterdam during the period 1900-1940. In this period the city of Amsterdam underwent large scale changes as a result of different processes of modernization. Although the histories of these three buildings can be seen as examples par excellence of these processes, their place in the historiography of the modern city of Amsterdam remained marginal. This study is an attempt to start and fill this gap. These monumental office-buildings exhibit the big tension of modernity better than any other modern building-type; between the long-term and large-scale developments that tend to homogenize periods and areas on the one hand and on the other hand the unique concrete outcomes of these development which gave the modern city its actual heterogenous shape.

Skript Historisch Tijdschrift is een onafhankelijk wetenschappelijk blad dat viermaal per jaar verschijnt. De redactie, bestaande uit studenten en pas afgestudeerden, wil bijdragen aan actuele historische debatten, en biedt getalenteerde studenten de kans om hun werk aan een breder publiek te presenteren.

MODERNITEIT ALS 'MONUMENTALE ZAKELIJKHEID'

Drie monumenten en momenten in het
moderniseringsproces van de binnenstad van
Amsterdam

Kim Sher

Dit artikel onderzoekt de betekenissen van drie monumentale kantoorgebouwen in de context van het moderniseringsproces van de binnenstad van Amsterdam. De ontstaansgeschiedenissen van deze drie monumenten expliciteren de spanningen die dit proces in de eerste helft van de twintigste eeuw met zich meebracht; spanningen tussen verzakelijking van de historische binnenstad en een nieuwe soort monumentaliteit, particuliere ondernemingen en de publieke ruimte, economie en architectuur, commercie en kunst. Daarnaast heeft de wisselwerking die in deze studie centraal staat, tussen enerzijds de algemene, ondergrondse, ‘stroom’ van moderniseringsprocessen en anderzijds de bijzondere gebouwen die hieruit voortkwamen, de moderne binnenstad van Amsterdam daadwerkelijk haar vorm gegeven.

INLEIDING

Wie aan een kantoorgebouw denkt, heeft waarschijnlijk een beeld van een sobere, saaie, grijze, gestandaardiseerde wolkenkrabber van glas en beton in zijn of haar hoofd; allesbehalve een sierlijk, uitzonderlijk en aantrekkelijk gebouw.¹ Dit beeld klopt misschien voor de meeste kantoorgebouwen, maar niet voor een groot aantal kantoorgebouwen die in de eerste helft van de twintigste eeuw in de binnenstad van Amsterdam gebouwd zijn. Deze monumentale panden, zoals de Utrecht aan het Damrak (1905), het Scheepvaarthuis aan de Prins Hendrikkade (1916) en het Telegraafgebouw aan de Nieuwezijds Voorburgwal (1930), waren allerminst saai en grijs.

Deze kantoorpanden waren nieuw in het straatbeeld van Amsterdam; in hun grootte, kostbaarheid, stijl en functie waren deze panden *anders* dan de gebouwen in hun omgeving. Vanwege hun bouwtijd, locatie, ontstaansgeschiedenis en uiterlijk, zouden deze monumentale kantoorpanden als expressies *par excellence* van de moderne stad gezien kunnen worden. Hun verhaal is in de historiografie van het moderniseringsproces van Amsterdam echter marginaal en onderbelicht gebleven. Dit gebrek komt deels doordat er in de bestaande historiografie tot nu toe weinig onderzoek is gedaan naar kantoorgebouwen en hun plaats in het bovengenoemde proces. In de twee belangrijkste overzichtswerken, *Amsterdam 1876-1914* van Michiel Wagenaar en *De moderne historische stad* van Paul Meurs, wordt althans een langetermijnperspectief

gehanteerd waardoor de concrete uitingen van het moderniseringsproces ondergeschikt blijven aan de grote, ondergrondse, tendensen.²

Daarentegen is er juist in architectuurhistorisch onderzoek veel aandacht besteed aan de grote publieke moderne monumenten van Amsterdam, zoals de Beurs van Berlage en het Centraal Station, die de vele naastliggende kleinere monumenten als het ware overschaduwden. Kantoorpanden worden meestal op een beperkte manier behandeld in overzichtelijke studies over moderne architectuur en biografieën van architecten. Werken die wel gewijd zijn aan specifieke kantoorgebouwen, zoals *Van der Mey en Het Scheepvaarthuis* van Helen Boterenbrood en Jürgen Prang uit 1989, blijven op gelijke wijze beperkt tot stilistische, biografische en architectuurhistorische beschrijvingen, waarmee de context van stedelijke moderniseringsprocessen ondergeschikt blijft of helemaal buiten beschouwing.³

Kortom, 'Het kantoorlandschap van Amsterdam', om met het boek *Het winkellandschap van Amsterdam* van Clé Lesger (2013) in gesprek te gaan, is een geschiedenis die nog geschreven moet worden.⁴ In deze optiek is dit onderzoek bedoeld als een eerste, bescheiden, stap in deze richting. Nadat ik de bestaande historiografie van de moderne stad en de opkomst van de moderne kantoorgebouwen in grote lijnen uiteen zal zetten, zullen de verhalen van drie verschillende monumentale kantoorgebouwen chronologisch besproken worden. Hiermee zal zowel het eigenaardige van elk pand benadrukt worden als de saamhorigheid van de drie in het algemeene historische proces. Deze drie monumenten vertegenwoordigen namelijk als geen ander hoe de ondergrondse historische 'stroom' van moderniteit zich op nieuwe en uiteenlopende manieren manifesteerde in de stedelijke ruimte.

MODERNISERINGSPROCESSEN IN AMSTERDAM: CITYVORMING EN KANTOORGEBOUWEN

In het laatste kwart van de negentiende eeuw kwam de Nederlandse economie in een stroomversnelling terecht. Naar aanleiding van verschillende nationale en internationale gebeurtenissen, zoals de uitvinding van de telegraaf en de stoomboot, een geleidelijke overgang naar de industriële productiewijze en een verbetering van de communicatie- en transportmiddelen, kwam het land na een lange tijd van economische stagnatie in een periode van herstel en groei.⁵

Deze economische stroomversnelling, die zelfs door tijdgenoten als een soort tweede Gouden Eeuw werd gezien, bracht een schaalvergroting in het bedrijfsleven met zich mee, die samen met een veranderend stedensysteem tot radicale ruimtelijke gevolgen in de steden heeft geleid. In het standaardwerk van Michiel Wagenaar,

Amsterdam 1876-1914, laat hij zien hoe de groei van de economie zich vertaalde in een 'groeïend ruimtebeslag' en een 'groei in het aantal vestigingen' van de commerciële en financiële bedrijfssector, met name in de kern van de historische binnenstad van Amsterdam.⁶

Dit proces, waarbij naast de bevolkingsgroei, nieuwe commerciële en financiële ondernemingen de historische stad binnendringen, met het gevolg dat de bevolking naar nieuwe woonwijken buiten het centrum verhuist, wordt in de wetenschappelijke literatuur 'cityvorming' genoemd.⁷ Een van de meest zichtbare manifestaties van dit proces in de binnenstad is de opkomst van een nieuw gebouwtype, in Wagenaars terminologie, 'het "pure", niet langer bewoonde kantoorpand'.⁸

Tot ongeveer het midden van de negentiende eeuw was het kantoor, waar de administratieve en financiële aspecten van het bedrijfsleven zich afspeelden, in het huis van de ondernemer gevestigd. Met het moderniseringsproces dat hierboven in grote lijnen is geschetst, kwam er geleidelijk een eind aan deze gemengde werk-woonsituatie. De schaalvergroting van ondernemingen en het toenemend belang van aspecten van financiering en management, zorgden ervoor dat de kantoren aan huis te klein werden en niet meer voldeden aan de eisen van het bedrijfsleven.⁹

Er zijn daarnaast ook andere verklaringen voor het onderscheid tussen huis en werk dat in de loop van de negentiende eeuw gestalte kreeg. I.J. Brugmans stelt bijvoorbeeld in zijn essay over de ontwikkeling van kantoren, 'Het kantoor toen en nu' (1977), dat naast de groei van administratie en bureaucratie, ook de meer algemene tendens van onderscheid tussen 'beroepssfeer en privésfeer', die kenmerkend is voor de moderne tijd, een rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van de moderne kantoorgebouwen. Deze ontwikkeling was zo grootschalig en raakte bijna alle sectoren van het bedrijfsleven, dat er volgens Brugmans sprake is van een 'verkantoring der maatschappij'.¹⁰

Hoewel Wagenaar in zijn studie de rol van kantoren in de cityvorming van Amsterdam wel als essentieel beschouwt, en de 'kantorensector' zelfs als 'de wegbereiders van de cityvorming' noemt, blijft zijn beschrijving zeer algemeen. Specifieke kantoorgebouwen worden slechts door Wagenaar genoemd als voorbeelden en worden niet uitvoerig behandeld.¹¹

Monumentale kantoorgebouwen, zoals de Utrecht, het Scheepvaarthuis en het Telegraafgebouw, nemen in dit verhaal een tussenpositie in. Aan de ene kant representeren zij de stroom van particuliere ondernemers, die met hun relatief kleinschalige bouwprojecten een algemene tendens van verzakelijking van de stad (cityvorming) stimuleerden. Aan de andere kant, mede door grootschalige economische en sociale veranderingen, groeide een aanzienlijk aantal van deze kantoorgebouwen

uit tot bijzondere stedelijke monumenten, die hun 'zakelijke' functie als het ware overtroffen. Deze spanning tussen het verzakelijingsproces van de oude binnenstad en de nieuwe monumentaliteit heeft de moderne stad daadwerkelijk haar vorm gegeven.

1905: DE UTRECHT

De geschiedenis van het kantoorgebouw van verzekeringsmaatschappij de „Utrecht” op het Damrak kan gezien worden als exemplarisch voor de cityvorming van Amsterdam.¹² De moderne verzekeringsmaatschappijen behoren namelijk tot de meest actieve bouwers van kantoorgebouwen in de binnenstad, in de besproken periode. De maatschappij werd 'geboren' tijdens de economische 'stroomversnelling' die Nederland doormaakte (vanaf 1876 werd de oprichting voorbereid en in 1883 is de oprichtingsakte afgelegd), en heeft zoals het gehele verzekeringswezen in Nederland een spectaculair snelle financiële bloei en expansie gekend – er werden tussen 1880 en 1900 63 nieuwe levensverzekeringsmaatschappijen opgericht!¹³ Deze moderne, met elkaar concurrerende, grote ondernemingen met veel kapitaal speelden daardoor een cruciale rol in de cityvorming van Amsterdam.¹⁴

In lijn met het moderniseringsproces dat hierboven is beschreven, verzezen er in de historische binnenstad van Amsterdam nieuwe grote kantoorpanden van verschillende verzekeringsmaatschappijen, die zowel beantwoordden aan de behoefte aan schaalvergroting van de bedrijven, als concurreerden met de bestaande bedrijven over een toenemende afzetmarkt. Zo verscheen bijvoorbeeld in 1891 het tot dan toe hoogste, particuliere pand in Amsterdam, aan de hoek van de Keizersgracht en Leidsestraat; een kantoorgebouw van 26 meter hoog van de New York Life Insurance.¹⁵ Daarnaast hebben kantoorgebouwen zoals die van Algemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrenten aan het Damrak (1893) en het pand van De Nederlanden van 1845 aan het Muntplein (1894) zelfs een nieuwe, moderne, twintigste-eeuwse richting in de architectuur verkondigd. Dit dankzij de ontwerpen van H.P. Berlage, de architect die de geschiedenis is ingegaan als de grondlegger van de moderne architectuur in Nederland.¹⁶ In dit opzicht lijkt het kantoorgebouw van de „Utrecht” aan het Damrak geen uitzondering te zijn, in een reeks van vele kantoorgebouwen van verzekeringsmaatschappijen, en in ieder geval is het geen pionier als modern, monumentaal gebouw.

Wie de Utrecht echter vanuit de juiste afstand bezichtigt, kan zien hoe dit pand letterlijk uitsteekt boven de rest van de gevelwand. Een van de oorspronkelijke doelen van dit project is vanuit dit perspectief ook duidelijk: het creëren van een prestigieuze aandachtstrekker in een drukke winkelstraat. Dit bijna 40 meter hoog monumentaal kantoor- en winkelgebouw (tegenwoordig een speelgoedwinkel) is niet alleen afwijkend

in het straatbeeld van het Damrak maar was in de gehele 'moderne historische stad' een uitzonderlijk monument. In een aantal aspecten was de Utrecht vernieuwend en in zeker mate een breuk met de bestaande conventies van kantoorpanden.

Ten eerste was het project aan het Damrak van begin af aan een beleggingsproject. De „Utrecht” was, zoals de naam suggereert, in Utrecht gevestigd. Naast een nieuw hoofdkantoor in Utrecht, had de maatschappij in verschillende steden ook hoofd- en bijkantoren gebouwd. Ook in Amsterdam had de „Utrecht” een bijkantoor aan de



De Utrecht.

Bron: Stadsarchief Amsterdam.

Keizersgracht 201, gebouwd in 1896 en ontworpen door architectenbureau A.L. van Gendt en Zn., als onderdeel van een groot nieuw beleggingsproject; een winkelgalerij met kantoor- en woonruimte aan de Raadhuisstraat (1896-1898).¹⁷ Het project aan het Damrak beantwoordde dus niet aan een gebrek aan kantoorruimte, oftewel de administratieve groei van de maatschappij. Het werd vanaf begin af aan als beleggingsproject gezien, en het was daarom al vóór de bouw duidelijk dat de binnenruimte verhuurd zou worden aan andere ondernemers, zoals de firma 'L. Dake & Zoon Hofleveranciers'.¹⁸

Op de tweede plaats was het gebouw aan het Damrak een prestigeproject van ongekende omvang. Het moest de prestige van de „Utrecht” uitstralen en de gebouwen van concurrenten in hoogte, materiaal en decoratie overtreffen.¹⁹ Het nieuwe commerciële centrum van Amsterdam werd gezien als een groot 'reclamebord', waarop verschillende ondernemers, zoals de „Utrecht”, concurreerden om zichtbaarheid. De beste locaties om gezien te worden, waren natuurlijk de centrale verkeersassen van de City en de drukke winkelboulevards. Het Damrak groeide tijdens de cityvorming tot een van de meest prestigieuze City-assen, die van het

Centraal Station via de Dam tot aan het Muntplein doorliep. Hier werden volgens Wagenaar de 'hoogste onroerendgoedprijzen van de stad geboden'.²⁰

Als gevolg van deze twee elementen – een surplus van kapitaal dat geïnvesteerd moest worden en nieuw gedachtengoed over het promoten en zichtbaar maken van het bedrijf – heeft de „Utrecht” gekozen om aan het Damrak een uitzonderlijk gebouw te laten bouwen. We kunnen aannemen dat het de wens van de „Utrecht” was om zich duidelijk te onderscheiden van de andere verzekeringsmaatschappijen in de binnenstad. Deze wens en de financiële bloei hebben de directie gedreven om de gewaagde keuze te maken om de opdracht te geven aan twee zeer jonge architecten, J.F. Staal en A.J. Kropholler, met nieuwe, 'uitheemse' ideeën over de architectuur van kantoorgebouwen.²¹

Die uitheemse ideeën had Staal in 1901 in Amerika opgedaan en waarschijnlijk hebben de New Yorkse wolkenkrabbers hem beïnvloed.²² Het is daarom ook geen toeval dat de Utrecht, voltooid in 1905, als 'Amerikaans' gekarakteriseerd werd, zowel door contemporaine critici als door latere architectuurhistorici.²³ Naast de ongekennde hoogte van ongeveer 40 meter (elf verdiepingen) en de sterke verticaliteit van het gebouw, die mede door de zes zware pilasters in het middendeel werd benadrukt, is er gebruik gemaakt van duur materiaal om het exterieur indrukwekkend te maken; groen Zweeds marmer, Labrador graniet en een dakbedekking en schoorsteen van koper.²⁴ Hiermee contrasteert de Utrecht sterk met de sobere bakstenen gevels van de concurrenten op het Damrak.²⁵

Bovendien waren er tweeënhalve meter hoge, hardstenen beelden boven de ingang en winkelpui geplaatst. De 'beeldencyclus' van beeldhouwer Joseph Mendes da Costa symboliseerde de verschillende fundamenteën van het verzekeringswezen, zoals 'Bescherming' en 'Sparzaamheid'.²⁶ De verwikkeling van kunst en consumptiegerichtte architectuur in de moderne stad komt hiermee duidelijk naar voren, zoals geconstateerd werd in *De Opmerker*:

In de moderne of gemoderniseerde stad staat de architectuur in dienst van de reclame (...). In een moderne stad vraagt een winkelier, een verzekeringsmaatschappij (...) niet naar schoonheid, als de architect aan het werk gaat.²⁷

Het gebouw als geheel werd door tijdgenoten niet alleen gezien als een commercieel gebouw van een particulier (en had dus geen kunstzinnige waarde), maar werd bovendien opgevat als iets vreemds (en ongepast) in het straatbeeld van Amsterdam.²⁸ Zo schrijft de heer P.F. Laarman in een kritisch stuk in *De Telegraaf* (1906), gericht op Staal en Kropholler: 'Sinds is het geheele Damrak bedorven (...) hoop voor u dat u daar

niet zoo'n heidensch, lompe „skyscraper” (...) hebt opgestapeld.²⁹ De kritiek op het gebouw en de typering als 'Amerikaans', werd ook in het tijdschrift *Architectura* in 1909 benadrukt, in een rubriek die werken van Staal en Kropholler behandelde: 'In hun eerste optreden zat iets gewild-Amerikaansch.'³⁰ En daarna, over de Utrecht zelf: 'grof, niet voornaam.'³¹

Het 'Amerikanisme' van de Utrecht vertegenwoordigde de spanning die dergelijke bouwprojecten van particulieren in de nieuwe binnenstad met zich meebrachten. De commercialisering van het straatbeeld betekende onder andere een gebouw van elf verdiepingen hoog, bekleed met groen Zweeds marmer, dat eerder geïnspireerd was op de wolkenkrabbers in 'New Amsterdam', dan op de Nederlandse bouwtraditie van baksteen. In het begin van de twintigste eeuw werd dit soort gebouwen in oud Amsterdam nog gezien als een ongewenste indringer. De Utrecht staat dan ook op een bepaalde manier in contrast met het volgende monumentale kantoorgebouw, dat juist de stedelijke en nationale trots symboliseerde.

1916: HET SCHEEPVAARTHUIS

De ontstaansgeschiedenis van het Scheepvaarthuis correspondeert, op gelijke wijze als dat van de Utrecht, met het algemene moderniseringsproces van Amsterdam. Dankzij een aantal grootschalige nationale projecten, zoals het uitgraven van het Noordzeekanaal (1876) en het Merwedekanaal (1892) ontstond er een periode van economische bloei voor de Amsterdamse rederijen.³²

Het 'huis' van de scheepvaart (tegenwoordig een vijfsterrenhotel) was het nieuwe hoofdkantoor van de zes belangrijkste Amsterdamse rederijen en was zelfs een van de eerste soortgelijke bedrijfsverzamelgebouwen in Europa.³³ Het gebouw zou de overgang van een premoderne scheepvaart en haven naar moderne passagiers- en handelszeevaart vertegenwoordigen en de economische bloeiperiode die de rederijen aan het eind van de negentiende eeuw hadden meegemaakt ruimte en vormgeven. Het zou de (zee)helden van de VOC-tijd verbinden met het financiële succes van de reders aan het begin van de twintigste eeuw en de scheepvaart in de moderne stad herpositioneren.³⁴

Hierin zit echter de crux van het verhaal: het Scheepvaarthuis markeert in de historiografie van de cityvorming zowel een hoogtepunt als een slotfase. Niet alleen qua bouwperiode, maar ook wat betreft locatie bevindt het Scheepvaarthuis zich aan de 'rand' van de City.³⁵ Uit de studie van Boterenbrood en Präng over het gebouw blijkt dat de KNSM, de grootste rederij van de zes, in eerste instantie andere locaties probeerde te verwerven. Het eerste terrein aan het Damrak, tegenover Victoriahotel, was of te duur, of niet te koop. De tweede optie, het West-Indisch Huis, wilde de regering niet verkopen.³⁶

Ook al had de uiteindelijk gekozen locatie het voordeel van nabijheid tot de Oostelijke Handelskade, waar de activiteiten van de haven zich afspeelden, en was deze bovendien een locatie met historische betekenis, toch lijkt het er in retrospectief op dat de reders een voorkeur hadden voor de centrale verkeersassen en winkelboulevards van de nieuwe binnenstad.³⁷ Het feit dat er twee grote uitstalkasten met modellen van de passagiersschepen naast de hoofdingang



Het Scheepvaarthuis.
Bron: Stadsarchief Amsterdam.

zijn geplaatst, versterken het vermoeden dat, zoals bij de Utrecht, de functie van dergelijke prestigeprojecten als reclame en het aantrekken van klanten een belangrijke rol speelde.³⁸

Ook wat betreft zakelijke monumentaliteit in de City is dit kantoorgebouw een uitzonderlijk project. Er zijn namelijk weinig kantoorgebouwen in de binnenstad die zo uitbundig gedecoreerd zijn met kunst (beeldhouwwerk, glas in lood, houtsnijwerk, smeedijzerwerk) én die door tijdgenoten al *tijdens de bouw* gezien werden als een wenselijke verfraaiing van de stedelijk ruimte.³⁹

De rederijen zijn wat betreft de scheiding tussen het kantoor als ruimte voor zakelijke activiteiten en de kunstzinnige aspecten nog een stap verder gegaan dan de „Utrecht”. De technische aspecten van het ontwerp, met name de constructie van gewapend beton, zijn volstrekt gescheiden van het decoratieplan en aan andere architecten opgedragen, namelijk de Gebroeders van Gendt.⁴⁰ Voor de esthetische aspecten die de trots van de rederijen moesten uiten en de aandacht van de stedelingen zouden trekken, werd voor een jong en tot dan toe nog vrij onbekende architect gekozen, net als bij de „Utrecht”. De onervaren Joan van der Meij heeft waarschijnlijk daarom ook aan zijn twee vrienden architecten, Piet Kramer en Michel de Klerk, gevraagd om mee te helpen bij het ontwerpen van het gebouw. Dit trio staat bekend als de grondlegger van een nieuwe stroming in de Nederlandse architectuur, de Amsterdamse School.⁴¹

In tegenstelling tot de vreemde, groene, 'Amerikaansch-gewilde

skycraper' aan het Damrak, werd er bij het ontwerp van het Scheepvaarthuis echter een poging gedaan om het gebouw te laten aansluiten bij het 'Amsterdamse grachten- en huizenschoon'.⁴² Wat betreft de vorm, kleur, indeling en hoogte van de gevel en zelfs qua maat van de bakstenen en de diepe voegen correspondeerde het gebouw met de traditionele zeventiende-eeuwse grachtenhuizen aan de overkant van de gracht.⁴³ Uitstraling betekende in het geval van het Scheepvaarthuis niet per se een confronterende afwijking in het straatbeeld. De nieuwsberichten in de kranten uit 1912 (tijdens de bouw) herhalen deze esthetische doelstelling:

De bedoeling is om de gevels zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de typische omgeving van het oud-Amsterdam, waar in vroeger dagen de Oost-Indië-vaarders ter reede lagen en waar ook nu nog zoveel is, wat herinnert aan het tijdperk waarin onze scheepvaart in haar grootsten bloei verkeerde.⁴⁴

Het Scheepvaarthuis werd dus door tijdgenoten gezien als meer dan een commercieel of zakelijk gebouw. Het was 'het huis van de scheepvaart' en een verfraaiing van de stad. Een huis dat in tegenstelling tot het verzekeringswezen (en de krantenwereld), aan de identiteit en geschiedenis van de stad verbonden was. De symboliek van de beelden is een goed voorbeeld hiervoor; bij de Utrecht waren het symbolen die als een soort reclame refereerden naar de maatschappij, terwijl de beelden bij het Scheepvaarthuis van zeehelden en ontdekkingsreizigers zijn.⁴⁵

Het Scheepvaarthuis had dus een symbolische betekenis te 'dragen', om met de woorden van Van der Meij te spreken.⁴⁶ Een symbolische betekenis die in relatie gezien kan worden met het monument van de moderne stad, het Centraal Station, ofwel in de woorden van Aart Oxenaar, 'het paleis van de reiziger'. In zijn studie over Pierre Cuypers, stelt Oxenaar namelijk dat zowel het Centraal Station als het Rijksmuseum als poorten van de nieuwe stad zouden moeten functioneren.⁴⁷

Het Scheepvaarthuis daarentegen, in haar ligging aan de rand van de City, buiten de drukte van het stationsplein en het Damrak, kan als een rustmoment en -plaats (van onder andere consumptie) functioneren. Daar, waar men niet constant wordt afgeleid door reclame en toeristenattracties, is er tijd om rustig rond de gedetailleerde gevel te lopen en de verschillende beelden van zeehelden aandachtig te bekijken: een echte *Lieux de Mémoire*.

'Het huis met de gouden ramen', zoals het Scheepvaarthuis ook wel werd genoemd, vanwege de glanzende teakhouten kozijnen, is al tijdens de bouw een monument geworden. Een monument voor de Gouden Eeuw, waarin er vanuit de Amsterdamse haven

ontdekkingsreizigers en zeehelden vertrokken, om een wereldrijk te stichten.⁴⁸ Het is een hoogtepunt van zakelijke monumentaliteit en een sluitsteen van een tijdperk, dat in het proces van vernieuwing en verandering, een verleden tijd heeft weten te 'verstenen'. Een monument dat in haar symbolische, niet functionele betekenis, doorleeft in de stedelijke cultuur van Amsterdam.

1930: HET TELEGRAAFGEBOUW

Hoewel het Telegraafgebouw maar deels als kantoorruimte dienstdeed en bovendien buiten de door sommige historici gehanteerde tijdgrens van de vorming van de City valt, past het desondanks in de geschiedenis van zakelijke monumentaliteit in de binnenstad van Amsterdam. Juist doordat het een late fase van het proces vertegenwoordigt kan het ons belangrijk inzicht geven op zowel de voortdurende elementen van het moderniseringsproces als de veranderingen die plaatsvonden aan het eind van de besproken periode.

Op gelijke wijze als de Utrecht was het Telegraafgebouw een architectonische uiting van een commercialiseringsproces; de concurrentie tussen particuliere ondernemers (in dit geval kranten) over hun zichtbaarheid en positie in de moderne stad. Daarnaast correspondeert het project ook met de modernisering van de Nederlandse journalistiek en de clustering van de krantensector in de binnenstad van Amsterdam. Advertenties waren namelijk een belangrijke inkomstenbron van de kranten en de voornaamste 'investeerders' in reclame waren de nieuwe commerciële bedrijven die tot de binnenstad doordrongen.⁴⁹

In verband hiermee is de fenomenale groei van *De Telegraaf* (binnen tien jaar het grootste dagblad van Nederland) misschien het meest exemplarisch; de opkomst van de 'massakrant', die een passende stedelijke uiting heeft gevonden, in de vorm van een nieuw monumentaal kantoorgebouw. Het Telegraafgebouw is zodoende, net als de twee andere kantoorgebouwen die hier besproken zijn, op de eerste plaats een 'monument van modernisering', om met het artikel 'De modernisering van het krantenbedrijf' (1994) van Van de Poll te spreken.⁵⁰

Ook hier is, zoals bij de Utrecht, de uitzonderlijkheid van dit monument pas goed zichtbaar vanaf een afstand (het liefst vanaf het dak van een hoog gebouw). Dan is namelijk de skyline van Amsterdam goed te zien, met de verschillende torens die boven de gebouwde binnenstad uitsteken; de oude kerktorens, maar ook de torens van bijvoorbeeld het Rijksmuseum, de Bijenkorf en de Beurs. Er is echter maar een toren die totaal afwijkt van de rest; de meer dan 60 meter hoge, smalle, gespitste zwarte toren van *De Telegraaf*, die tot ver in de stad zichtbaar is.⁵¹ De op New-York gebaseerde esthetische formule van 'verlenging in de hoogte', is hierbij door architect Staal (die in het begin van zijn carrière de groene wolkenkrabber van de

Utrecht aan het Damrak heeft neergezet) tot het uiterste doorgevoerd – de toren vormt de kern van de monumentale kracht van het gebouw.⁵²

Hiermee hangt samen een duidelijk nieuwe tendens van 'zakelijke monumentaliteit' in de binnenstad, die correspondeert met de tijd waarin het is gebouwd. Bij het Telegraafgebouw is er namelijk een verschuiving te constateren in de verhouding tussen de esthetische vormgeving (met name van de buitenkant) en de technische aspecten (van met name het interieur). Bij het Scheepvaarthuis waren deze aspecten losgekoppeld en aan verschillende architecten opgedragen, om de nadruk voornamelijk op de esthetische kant van het gebouw te leggen. Bij het Telegraafgebouw is deze relatie weer omgedraaid.

Degene die de opdracht heeft gekregen om het gebouw te ontwerpen, G.J. Langhout, was namelijk geen architect, maar een ingenieur. Pas in een late fase van het ontwerp, toen de plannen van de binnenruimte en constructie klaar waren, heeft Langhout Staal erbij betrokken als 'esthetisch adviseur' om voornamelijk vorm te geven aan de gevel.⁵³

Langhout noemt het project in een toespraak voor collega's over het ontwerp dan ook een 'fabrieksgebouw'.⁵⁴ Bovendien worden ook in het artikel in *Het Bouwbedrijf*, dat architect en architectuurcriticus J.G. Wattjes aan het gebouw besteedt, voornamelijk de technische aspecten van het project besproken.⁵⁵ De *Telegraaf* zelf presenteerde het nieuwe kantoorpand ook eerder als een moderne, technische fabriek (een 'nieuwsfabriek'), dan als een fraai monumentaal gebouw.⁵⁶

Hoewel de vormgeving van de gevel kostbare elementen bevat, zoals bronzen kozijnen in de etalageramen op de begane grond, lijkt er naast de architectonische tendens van meer rationele en praktische bouwvormen, ook door de opdrachtgever prioriteit gesteld te worden aan de efficiëntie en productiviteit van het bedrijf.⁵⁷ Het is dan ook geen toeval dat de directie nadrukkelijk heeft gevraagd om grote vensters te plaatsen op de begane grond, waar de persmachines zouden komen te staan.⁵⁸ De zichtbaarheid



Het Telegraafgebouw.
Bron: Stadsarchief Amsterdam.

van de persmachines is op een bepaalde manier vergelijkbaar met de modellen van stoomboten in de uitstalkasten van het Scheepvaarthuis en de beelden van beeldhouwer Da Costa bij de Utrecht. Stedelingen die langs het Telegraafgebouw liepen, konden door de ramen de productiemachines bekijken, die de dynamiek en kracht van het krantenbedrijf symboliseerden.

Terwijl de productie van het bedrijf (en de samenhangende efficiëntie van de werkzaamheden) een prioriteit lijkt te hebben gekregen, betekent dit niet dat prestige en monumentaliteit onbelangrijk zijn geworden. Met de zwarte dunne toren is het Staal gelukt om het Telegraafgebouw een allure te geven waarmee het de gebouwen van de concurrenten 'overschaduwde'. De toren had namelijk naast haar technische functie (de liftschaft van de goederenlift en de waterreservoirs werden in de toren geplaatst) een groot esthetisch (en commercieel) effect.⁵⁹

Dit punt wordt benadrukt door de geringe decoratieve elementen aan de rest van het gebouw, de abstracte rechthoekige vormen en de vlakke gevels. Deze zorgen er allemaal voor dat de aandacht van de kijker voornamelijk gericht is naar boven, naar de toren, waar overigens de verlichte letters TELEGRAAF zijn aangebracht. Zelfs 's nachts, vanaf het Centraal Station, was *De Telegraaf* daardoor zichtbaar.⁶⁰ Hoewel Staal zelf, in zijn lezing in het Koninklijke Instituut van Ingenieurs, stelde dat door 'de bescheiden horizontale afmetingen' van de toren, zij niet concurreert met de 'prachtige oude kerktorens van Amsterdam', is haar uitzonderlijkheid onmiskenbaar in het straatbeeld van Amsterdam.⁶¹

Het resultaat was, zoals bij de Utrecht en het Scheepvaarthuis, een gebouw dat de spanningen, die het proces van modernisering van de stad met zich meebracht, op een uitzonderlijke manier belichaamt; monumentaliteit en commercie, schaalvergroting en overvloed aan details of juist versobering en abstractie, aanpassing en uitstraling, particuliere onderneming en het publieke straatbeeld – de stroom van moderniseringsprocessen en haar in beton en staal gegoten stedelijke monumenten.

CONCLUSIE

De geschiedenissen van de hierboven besproken monumentale kantoorgebouwen hebben getoond dat de in eerste instantie algemene, en op een bepaalde manier integrerende, of zelfs homogeniserende, processen in de economie en het bedrijfsleven in de late negentiende eeuw in een zeer heterogene stedelijke ruimte resulteerde. De cityvorming, de clustering van commerciële en financiële ondernemers in de binnenstad, de 'verkantoring der maatschappij', de algemene voorwaarden voor een efficiënte kantooruimte; al deze factoren hebben er in het begin van de twintigste eeuw juist voor gezorgd dat zeer uiteenlopende vormen (en soorten) van gebouwen de stad 'versierden'.

Een aanzienlijk aantal van de kantoorgebouwen die door particuliere ondernemers in deze periode zijn gebouwd, hebben bovendien een monumentale kwaliteit, die de architectuur in strikte zin overstijgt. Deze gebouwen hebben in hun vorm, locatie, geschiedenis en vooral in de manier waarop stedelingen ze hebben ervaren, een culturele waarde voor wat de stad, in haar veelgelaagde betekenissen, tot op de dag van vandaag is.

Daarnaast brachten deze moderne monumentale kantoorpanden nieuwe spanningen met zich mee, zoals de vercommercialisering van de publieke ruimte, consumptiegerichte architectuur en de concurrentie tussen particuliere ondernemers om zichtbaarheid ten koste van sensitiviteit voor lokale tradities en het bestaande straatbeeld. Dit spanningsveld lijkt ten slotte de werkelijke lacune te zijn van de (historiografie van de) moderne stad; een ruimte waarin zowel historicus als stedeling een weg zou moeten proberen te vinden, om met een nieuwe kritische blik de hedendaagse stad te kunnen observeren en ervaren.

Kim Sher heeft zijn bachelor Geschiedenis afgerond aan de UvA en is sinds 2018 onderzoeksmasterstudent Wijsbegeerte aldaar. Vanaf zijn eerste studiejaar werkt hij als gids in Museum Het Schip, waar zijn interesse en bewondering voor de moderne architectuur van Amsterdam is ontstaan.

1. Graag wil ik dhr. dr. Vladimir Stissi bedanken voor zijn begeleiding bij het schrijven van mijn scriptie en de redactie van *Skript*, vooral Joël van der Moore, bedanken voor de hulp bij het bewerken van me scriptie tot dit huidige artikel.
2. M. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914: economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik* (Amsterdam 1990); P. Meurs, *De moderne historische stad. Ontwerpen voor vernieuwing en behoud, 1883-1940* (Rotterdam 2000).
3. H. Boterenbrood en J. Prang, *Van der Mey en Het Scheepvaarthuis* (Den Haag 1989). In dit verband is het ook van belang om het artikel van D. Eeken over de Utrecht te noemen. Zie: D. Eeken, 'Het kantoorgebouw van verzekeringsmaatschappij de 'Utrecht' aan het Damrak' in: *Amstelodamum* 89 (1997) 69-90.
- Voorbeelden van werken over het Centraal Station en de Beurs van Berlage zijn: A. Oxenaar, *Centraal Station Amsterdam. Het paleis voor de reiziger* (Den Haag 1989); L. Lansink, *Geschiedenis van het Amsterdamse Stationsplein* (Amsterdam 1982); W. Kramer, *De Beurs van Berlage. Historie en herstel* (Zwolle 2003).
4. C. Lesger, *Het winkellandschap van Amsterdam; Stedelijke structuur en winkelbedrijf in de vroegmoderne en moderne tijd, 1550-2000* (Hilversum 2013).
5. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 38-39 en 46.
6. Ibidem, 40-41 en 47-48; M. Wagenaar, 'De stad ontworpen. Stadsontwerp tussen wens en werkelijkheid' in: M. Bakker e.a. red., *Amsterdam in de tweede Gouden Eeuw* (Bussum 2000) 9-35, aldaar: 14; Meurs, *De moderne historische stad*, 36-37.
- Meurs noemt het in zijn studie 'moderne historische stad', om tegelijk te verwijzen naar de oorspronkelijke, stedelijke structuur binnen de vestingwerken (historische stad) en de verandering die plaats vond vanaf de late negentiende eeuw (moderne stad). Zie aldaar: 45.
7. J.G. Lambooy, *Ekonomie en ruimte. Deel II: Stad en ekonomie* (Assen 1981) 183. Zie ook: Meurs, *De moderne historische stad*, 38
8. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 146.
9. Ibidem; I.J. Brugmans, 'Het kantoor toen en nu' in: G. Bolle en C.A. Snepvangers red., *Spiegel van onroerend goed* (Deventer 1977) 315-331, aldaar: 316-325.
10. Brugmans, *Het kantoor toen en nu*, 326-329.
11. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, hoofdstuk 5, aldaar: 149-166. Voor een beknopte beschrijving van de tekortkoming in de bestaande historiografie zie: K. Bosma, 'Cityvorming en historisch onderzoek' in: B. Lavell red., *Kanji en knoeten. Grote bouwplannen in een historische binnenstad als die van Amsterdam* (Amsterdam 1995) 15-35, aldaar: 16 en 33.
12. Om een duidelijk onderscheid te maken tussen

het kantoorgebouw (de Utrecht) en de verzekeringsmaatschappij met dezelfde naam, zal de maatschappij in het vervolg met aanhalingstekens worden toegeschreven (de „Utrecht“).

13. A.J.B. Brouwer, 'Levensverzekering-maatschappij „Utrecht“' in: *Neerlands Welvaart* 9-10 (1917) 1-26, aldaar: 3.
14. J.L.J.M van Gerwen en N.H.W. Verbeek, *Voorzorg & de Vruchten. Het verzekeringsconcern AMEV: zijn wortels en vertakking van 1847 tot 1995* (Amsterdam 1995) 49-50.
15. Gerwen en Verbeek, *Voorzorg & de Vruchten*, 14 en 23; Meurs, *De moderne historische stad*, 339; M.M. Bakker en F.M. van de Poll, *Architectuur en stedenbouw in Amsterdam 1850-1940* (Zwolle en Zeist 1992) 101; H.J.F de Roy van Zuydewijn, *Amsterdamse bouwkunst 1815-1940* (Amsterdam 1969) 104.
16. G. Staal, *Bouw heer & meester. De architectuur van kantoorgebouwen* (Rotterdam 1987) 16-17 en 19-21; M. Bock, 'Architectuur: Tussen Berlage en de Amsterdamse School' in: J. de Vries red., *Nederland 1913: een reconstructie van het culturele leven* (Amsterdam en Haarlem 1988) 117-131, aldaar: 126. Bock verwijst naar het feit dat Walenkamp dit gebouw 'het eerste moderne bouwwerk in Nederland' noemt.
17. Bakker en Van de Poll, *Architectuur en stedenbouw in Amsterdam*, 99; Eeken, *Het kantoorgebouw van verzekeringsmaatschappij de 'Utrecht' aan het Damrak*, 71; Gerwen en Verbeek, *Voorzorg & de Vruchten*, 85.
18. Deze firma was overigens de eigenaar van de huizen op het adres Damrak 28-30, die door de „Utrecht“ gekocht werden en gesloopt voor het nieuwe project. Zie: Eeken, *Het kantoorgebouw van verzekeringsmaatschappij de 'Utrecht' aan het Damrak*, 78; W. Bakx, *Jan Frederik Staal 1879-1940. De wil van het gebouw en de wil van de tijd* (Rotterdam 2015) 65.
19. Dit onderscheid tussen de verhuurde binnenruimte en de buitenkant correspondeert op een bepaalde manier met de scheiding die in het eerste hoofdstuk besproken is tussen werk en wonen. Bosma stelt zelfs in verband met dit aspect van de cityvorming dat: 'Innerlijke en uiterlijke bestemming (...) met elkaar in tegenspraak [zijn] geraakt.' Zie: Bosma, *Cityvorming en historisch onderzoek*, 33.
20. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 184; Ook Meurs bespreekt in dit verband de voorkeur van verzekeringsmaatschappijen voor zichtbare locaties. Zie: Meurs, *De moderne historische stad*, 318. Over een beknopte geschiedenis van de ontwikkeling van het Damrak vanaf de late negentiende eeuw, zie: Lansink, *Stationsplein*, 62-67; Meurs, *De moderne historische stad*, 252-255; Lesger, *Het winkelland-*

schap van Amsterdam, 224-225.

21. Staal was 23 – Kropholler 21 – jaar oud. Overigens zou de reputatie van de firma van Staals vader, Staal & Haalmeijer, die als ondernemer het project aan de Raadhuisstraat uitvoerde, zeker ook een grote rol hebben gespeeld bij de keuze van Staal en Kropholler. Zie: Bakx, *Jan Frederik Staal*, 15.

22. Het is in dit verband interessant dat Berlage pas in 1911 een reis heeft gemaakt naar Amerika. Zie: G. Fanelli, *Moderne architectuur in Nederland 1900-1940* (Den Haag 1978) 71; A. van der Woud, 'De Nieuwe Wereld' in: *Americana. Nederlandse Architectuur 1880-1930* (Amsterdam 1975) 8-27, aldaar 21: 'Een enkele maal zijn er na 1911 in het werk van Berlage Amerikaanse elementen aan te wijzen.'

23. Fanelli, *Moderne architectuur in Nederland*, 121; Meurs, *De moderne historische stad*, 335. L.K. Eaton, 'Woord vooraf' in: *Americana. Nederlandse Architectuur 1880-1930* (Amsterdam 1975) 3-7, aldaar: 3.

24. Bakx, *Jan Frederik Staal*, 67.

25. Van Rossem noemt de baksteen 'bij uitstek' een Nederlands bouw materiaal en stelt dat de lokale architecten zich met het gebruik van dit materiaal konden onderscheiden van buitenlandse voorbeelden. Zie: V. van Rossem, 'De stad gebouwd. De oude binnenstad vernieuwd' in: M. Bakker e.a. red., *Amsterdam in de tweede Gouden Eeuw* (Bussum 2000) 36-58, aldaar: 48-49.

26. Eeken, *Het kantoorgebouw van verzekering-smaatschappij de 'Utrecht'*, 83-85.

27. *De Opmerker* (1903); geciteerd in: Meurs, *De moderne historische stad*, 319. Een ander aspect van de commercialisering van het straatbeeld wordt besproken door Lesger, in verband met reclameborden en zuilen. Zie: Lesger, *Het winkellandschap van Amsterdam*, 217-212.

28. Eeken verwijst naar de kritiek van architect Ph.J. Hamers in het tijdschrift *Architectura* (1905): 'Daar [Damrak] heeft men, komende van het C. Station, eerst de „Victoriablaar“, loop maar door al doet het pijn, dan weer eene „nieuwe blaar“ uit Utrecht(...)'. Zie: Ph.J. Hamers, 'Ingezonden' in: *Architectura. Orgaan van het genootschap "Architectura et Amicitia"* 13 (1905) nr.19, 155-156, aldaar: 155.

29. *De Telegraaf* (4 april 1906).

30. E. Br., 'Overzicht van de week. De wieg. Staal en Kropholler' in: *Architectura. Orgaan van het genootschap "Architectura et Amicitia"* 17 (1909) nr.15, 129-130.

31. Br., *Staal en Kropholler*, 130.

32. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 79.

33. M. Kruidenier en P. Smeets, *Joan Melchior van der Meij architect. Pionier van de Amsterdamse School* (Rotterdam 2014) 83.

34. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 51-52 en 77-78; P. Flinkenflögel, 'Het Scheepvaarthuis. Monument van een zeevarende natie' in: *Amstelodamum* 90 (2003) 15-25, aldaar: 15.

35. Zo begrenzen Wagenaar en Van Rossem het proces in 1913/14. Zie: Van Rossem, *De stad gebouwd*, 44. Meurs daarentegen begrenst het in 1940.

36. Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 63; Flinkenflögel, *Monument van een zeevarende natie*, 19.

37. M. Andela en C.P. Krabbe, 'Veelheid in eenheid. Maatwerk bij de restauratie van het Scheepvaarthuis' in: Van Rossem e.a. red., *Monumenten & Archeologie* 7 (Amsterdam 2008) 43-60, aldaar: 50. De huidige locatie is een historische plek omdat de eerste VOC-schip naar Oost-Indië in 1595 vanuit daar vertrok. Zie: Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 62; G.H. Müller, *Het Scheepvaarthuis* (Amsterdam 1940).

38. Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 91 en 93.

39. De persberichten over het project dateren deels van vóór het project voltooid was. Zie: *Algemeen Handelsblad* (21 augustus 1912); *Het nieuws van den dag* (22 augustus 1912); *De Tijd* (22 augustus 1912); *De Grondwet* (17 september 1912).

40. Kruidenier en Smeets, *Joan van der Meij*, 88.

Van der Meij stelt in zijn voordracht dat A.D. van Gendt samen met hem het bouwproject heeft geleid. Zie: Van der Meij, *Een en ander over het Scheepvaarthuis*, 310.

41. Kruidenier en Smeets, *Joan van der Meij*, 32-33, 39-40 en 83; Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 65; E.S. Bergvelt e.a., *De Amsterdamse School 1910-1930* (Amsterdam 1979).

42. Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 67; Kruidenier en Smeets, *Joan van der Meij*, 83-85; Lansink, *Amsterdamse Stationplein*, 39.

43. Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 87-88; Van der Meij, *Een en ander over het Scheepvaarthuis*, 311.

44. *Algemeen Handelsblad* (21 augustus 1912); *Het nieuws van den dag* (22 augustus 1912); *De Tijd* (22 augustus 1912); *De Grondwet* (17 september 1912). Kruidenier en Smeets benadrukken ook de wens van de rederijen om aan de traditie van de oude gracht-enhuizen aan te sluiten. Zie: Kruidenier en Smeets, *Joan van der Meij*, 85.

45. De symboliek van de beelden is een goed voorbeeld hiervoor. Bij de Utrecht symbolen die als een soort reclame refereerden naar de maatschappij, terwijl de beelden bij het Scheepvaarthuis van zeehelden en ontdekkingsreizigers zijn. Muller, *Het Scheepvaarthuis*, Bijlage 2; Eeken, *Het kantoorge-*

bouw van verzekeringsmaatschappij de 'Utrecht' aan het Damrak, 88-89.

46. Een van de vernieuwingen in het ontwerp was namelijk dat de gewapend betonconstructie ervoor zorgde dat de muren geen dragende functie meer hadden, maar enkel esthetisch. J.M. van der Meij, 'Een en ander over het Scheepvaarthuis als proeve van monumentaal gebouw van baksteen en beeldhouwwerk' in: *De Ingenieur. Orgaan van het Kon. Instituut van Ingenieurs - van de Vereniging van Delftsche Ingenieurs*. 30 (1915) nr.15, 310-311, aldaar: 311 [geciteerd in: Boterenbrood en Prang, *Van der Mey en het Scheepvaarthuis*, 87].
47. A. Oxenaar, *P.J.H. Cuypers en het gotisch rationalisme. Architectonisch denken, ontwerpen en uitgevoerde gebouwen 1845-1878* (Rotterdam 2009) 461.
48. Andela en Krabbe, *Veelheid in eenheid*, 48; H. Dam, *Het huis met de gouden ramen; over de rijke geschiedenis van het Scheepvaarthuis* (uitgave van Grand Hotel Amrâth 2014).
49. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914*, 166-168; *Gedenkboek 'Het Telegraafgebouw'* [eigen uitgave, zonder datum maar waarschijnlijk bij de opening van het gebouw in 1930 uitgegeven] in: Het Nieuwe Instituut, Rotterdam, G.J. Langhout / Documentatie (CGLA), inventaris nummer d1.
50. Frank van de Poll, 'De modernisering van het krantenbedrijf; vier voormalige dagbladvestigingen aan de Nieuwezijds Voorburgwal' in: *Jaarboek Monumentenzorg 1994. Monumenten van een nieuwe tijd. Architectuur en stedenbouw 1850-1940* (Zwolle en Zeist 1994) 152-165, aldaar: 163.
51. J.F. Staal, 'Het gebouw in het stadsbeeld' in: *Voordracht, gehouden in de vergadering van de Afdeling voor Bouw- en Water-bouwkunde van het Kon. Instituut van Ingenieurs op 6 juni 1930 te Amsterdam*, 16-21, aldaar 18.
52. T. van Leeuwen, 'De commerciële stijl' in: *Americana. Nederlandse Architectuur 1880-1930* (Amsterdam 1975) 51-90, aldaar: 56.
53. Het Nieuwe Instituut, Rotterdam, J.F. Staal, A.J. Kropholler en M. Staal-Kropholler / Archief, nummer toegang STAX, inventarisnummer a39.3.
54. G. J. Langhout, 'Het hoofdgebouw der N.V. Dagblad „De Telegraaf” aan den N.Z. Voorburgwal te Amsterdam' in: *Voordracht, gehouden in de vergadering van de Afdeling voor Bouw- en Water-bouwkunde van het Kon. Instituut van Ingenieurs op 6 juni 1930 te Amsterdam*, 1-15 en 20-21, aldaar: 1 en 21.
55. J.G. Wattjes, 'Het gebouw van „De Telegraaf”, N.Z. Voorburgwal te Amsterdam - Arch. Ir. G. J. Langhout en J. F. Staal' in: *Bouwbedrijf* 7 (1930) nr. 22, 431-440, aldaar 431; Bakx, *Jan Frederik Staal*, 182: '(...) in feite ging het om de stapeling van een

fabriek en een kantoor.'

56. *Gedenkboek 'Het Telegraafgebouw'* [eigen uitgave, zonder datum maar waarschijnlijk bij de opening van het gebouw in 1930 uitgegeven] in: Het Nieuwe Instituut, Rotterdam, G.J. Langhout / Documentatie (CGLA), inventaris nummer d1.
57. Bakx, *Jan Frederik Staal*, 184.
58. Ibidem, 182.
59. Langhout, *Het hoofdgebouw der N.V. Dagblad „De Telegraaf”*, 9.
60. C. van Dongen, *De Kas-Associatie onderweg 1806-1986* (Amsterdam 1986) 102; Bakx, *Jan Frederik Staal*, 184.
61. Staal, *Het gebouw in het stadsbeeld*, 18.