

freed and empowered' (p. 305). De aannname van grondwetten in Amerika en Frankrijk was een beslissend moment in de geschiedenis van het papier: 'The ideals they expressed pointed to a future in which the press would no longer be the tool of the government but, instead, would be allowed greater freedom than the state itself' (p. 310). Geen wonder dat staten, ook democratische, (soms) grijpen naar het wapen van censuur.

*The Paper Trail* is een prachtig boek dat leest als een trein, al lezen we opvallend genoeg weinig over het gebruik van papiergeld. Het maakt duidelijk hoe belangrijk papier in de menselijke geschiedenis is. Of misschien geweest is, nu steeds meer boeken, kranten en artikelen ook digitaal beschikbaar zijn. Het verdient echter aanbeveling dit boek gewoon 'ouderwets' in papieren vorm te lezen, al was het maar als eerbetoon aan het materiaal waarop het gedrukt is.

*Martijn Lak*

*Universiteit Leiden / De Haagse Hogeschool*

Charles K. Hyde, *Arsenal of Democracy: The American Automobile Industry in World War II* (Detroit: Wayne State University Press, 2013), 248 p., ISBN 978-0-8143-3951-0

Detroit was ooit het centrum van de Amerikaanse automobieliindustrie en General Motors lange tijd het grootste en meest efficiënte bedrijf ter wereld. Die tijd is voorgoed voorbij. De stad waar Henry Ford zijn beroemde T-Ford introduceerde is vervallen en aan de bedelstaf geraakt en GM is ruimschoots gepasseerd door de Japanse en zeker ook Duitse concurrentie. In dit laatste zit een zekere ironie: Nazi-Duitsland werd in ieder geval deels verslagen door de enorme oorlogsproductie die tijdens de Tweede Wereldoorlog in Detroit werd bereikt; de Fordfabrieken produceerden meer dan de hele Italiaanse economie, Japan werd door de Amerikanen volledig weggeproduceerd.

Hoe de Verenigde Staten erin slaagden dit te bereiken, is onderwerp van Charles K. Hyde's *Arsenal of Democracy: The American Automobile Industry in World War II*. De automobieliindustrie leverde zonder twijfel de belangrijkste bijdrage aan de Amerikaanse oorlogsinspanning, ook al omdat het verreweg de meeste onderdelen leverde voor de vliegtuigindustrie. De massaproductie werd in bijna elke bedrijfstak georganiseerd. Hyde maakt daarbij knap duidelijk wat een enorme inhaalslag er moest worden gemaakt door de Amerikanen. Polen en zelfs Nederland hadden aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog een groter leger dan de Verenigde Staten. Laatstgenoemde kon in augustus 1940 krap 300.000 man op de been brengen, en er was nauwelijks munitie beschikbaar.

De grootste uitdaging voor de Amerikaanse industrie was om de productie van wapens, voertuigen, munitie en vliegtuigen snel op te voeren. Toen president Roosevelt in mei 1940 echter vroeg om de productie van 50.000 militaire vliegtuigen per jaar, leek dat echter grotendeels *wishful thinking*: in 1938 produceerde de Amerikaanse vliegtuigindustrie maar 3.623 vliegtuigen, waarvan ongeveer de helft bestemd was voor het leger. Maar al in 1942 rolden er 47.873 vliegtuigen van de lopende band, in 1943 het verbluffende aantal van 85.946 (p. 12 en 13).

Hoe kreeg de Amerikaanse (automobiël)industrie dit voor elkaar? Dezelfde spectaculaire groei viel namelijk waar te nemen in de productie van tanks en ander oorlogsmaterieel. Een belangrijke factor was de nauwe samenwerking tussen de overheid en het bedrijfsleven en al vóór de Japanse aanval op Pearl Harbour van 7 december 1941 bestonden er sterke banden tussen het militaire apparaat en de automobiëlindustrie. Roosevelt ‘developed and nurtured this system with the cooperation and assistance of key leaders in the military services, the private sector, and allies within his administration and Congress’ (p. 201).

Bovendien bestond er een opvallende arbeidsrust in de oorlogsfabrieken, al was het maar omdat, tien dagen na Pearl Harbour, werkgevers en werknemers in Washington een ‘no-strike, no-lockout’ belofte aflegden voor de duur van de oorlog (p. 33). Er was ook meer dan voldoende aanbod van arbeid door de Grote Depressie, die in feite opgelost werd door de Tweede Wereldoorlog. Waren in juni 1940 nog negen miljoen Amerikanen werkeloos, in december 1943 waren dat er nog maar 800.000, oftewel: ‘the equivalent of zero unemployment’ (p. 34).

De vraag naar arbeiders was zo groot, dat ook steeds meer Zuiderlingen en ook zwarten hun weg naar de oorlogsfabrieken vonden, al werden ze door de plaatselijke bevolking bepaald niet met open armen ontvangen. De Zuiderlingen werden bijvoorbeeld gezien als ‘Briarhoppers’ en ‘hillbillies’ en omschreven als ‘ignorant, illiterate and lazy “yokels”’ (p. 177). Het aantal zwarten, dat aanvankelijk de smerigste, gevaarlijkste en moeilijkste baantjes toegeschoven kreeg in de automobiëlindustrie, steeg van een paar procent in 1940 naar ongeveer 15% (p. 179).

Hyde beschrijft helder en met veel oog voor detail hoe de Amerikanen er binnen een jaar in slaagden hun vredeseconomie om te buigen naar een oorlogseconomie en hoe zij in staat waren een haast onvoorstelbare hoeveelheid militaire goederen te produceren. Hij doet dat bovendien met een aantrekkelijke schrijfstijl en diepgang, ondanks het feit dat zijn boek nog geen 250 pagina’s telt.

Hoe interessant ook de beschrijving van alle obstakels die overwonnen moesten worden bij bijvoorbeeld het produceren van tanks – daar had de Amerikaanse automobiëlindustrie feitelijk nauwelijks ervaring mee – bewaart Hyde het meest interessante hoofdstuk letterlijk tot het laatst. Daarin maakt hij de balans op van de prestaties van de Amerikanen in vergelijking met de As-mogendheden, maar ook bijvoorbeeld de Sovjet-Unie, die andere geallieerde, die net zo’n productie-

wonder tot stand wist te brengen, en dat terwijl het hele westelijke deel van Stalins Rusland in 1941 in Duitse handen viel. Geen van de andere belligerenten bereikte echter het productiviteitsniveau van de Amerikanen (p. 203). Nazi-Duitsland slaagde er weliswaar ook in zijn *output* in 1944 te verdrievoudigen, maar toen was de oorlog al lang en breed verloren.

De Amerikanen produceerden ongeveer de helft van al het oorlogsmaterieel dat tijdens de Tweede Wereldoorlog werd vervaardigd. Gecombineerd met de al even indrukwekkende productieaantallen in de Sovjet-Unie en in iets mindere mate Groot-Brittannië, gaf dit de geallieerden een beslissend voordeel ten opzichte van Duitsland, Japan en Italië. Hyde beschrijft helder wat daarin de rol was van de Amerikaanse automobielinindustrie en levert daarmee een mooi boek af. Wel is hij soms wat al te triomfalistisch en pro-Amerikaans in zijn analyse en sluipen er hier en daar foutjes in zijn betoog. De Duitsers vielen de Sovjet-Unie niet aan in 1940 maar in juni 1941 (p. 137); eerstgenoemden schakelden niet 'al' in februari 1942, maar *pas* in februari 1943 over op een volledige mobilisering van de economie voor de oorlogvoering (p. 203). Dat op zichzelf is al een verklaring voor het feit dat de Duitsers het conflict uiteindelijk verloren: zij hadden toen al een beslissende productieachterstand opgelopen op de geallieerden.

*Martijn Lak*

*Universiteit Leiden / De Haagse Hogeschool*

Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, entrepreneurs and the state in Europe and the Mediterranean, 1300-1800* (Leiden/Boston: Brill, 2014), XII + 356 p., ISBN 978-90-04-24364-4 (hardback)

De historiografie over de band tussen oorlog en staatsvorming in de vroegmoderne periode heeft een belangrijke nieuwe bijdrage gekregen met deze bundel. Historici die in dit veld werken zijn op zoek naar een nieuwe benadering van dit thema. David Parrott had hiertoe in 2012 al een aanzet gegeven met zijn monografie *The business of war* en de bijdragen in deze bundel, waaronder een van Parrott zelf, bouwen hierop voort. Parrott's centrale these betref de effectiviteit van de zogeheten militaire entrepreneurs. Zij waren het die de vroegmoderne overheden de middelen verschafte om oorlog te voeren door hen geld, troepen, voorraden, wapens, uitrusting en uniformen te leveren. Oudere theorieën – zoals die van Charles Tilly – over de gedurige, onontkoombare groei van de staatsmacht, hebben daarmee afgedaan. De auteurs van de inleiding – naast Fynn-Paul zijn dat Marjolein 't Hart en Griet Vermeesch – duiden Tilly's werk als te teleologisch en eurocentrisch. Traditionele ideeën over 'publiek' en 'privé' en de invloedssfeer van