

Oost-Europa in Nederland meer inzicht verschaft, wanneer het geplaatst wordt binnen de bredere context. Wanneer de opvang en het verblijf in Nederland gezien wordt als deel van een migratiecircuit of een transnationale beweging van joden en niet-joden in Europa en overzee. Te meer omdat zowel Hofmeester als Tammes suggereren dat het zeker niet alleen ging om asylmigratie, maar evenzeer om arbeidsmigratie, al dan niet gecombineerd met kettingsmigratie. En ook omdat nogal wat Russisch-joodse migranten terugkeerden naar het land van herkomst. Daarmee biedt deze recensie tevens een suggestie voor vervolgonderzoek, naast de voorstellen die daar in de concluderende opmerkingen van Peter Tammes al voor worden gedaan.

Barbara Henkes (Rijksuniversiteit Groningen)

David E. Nye, *America's Assembly Line* (Massachusetts: The MIT Press, 2013), 338 p., ISBN 978-0-262-01871-5

Op 28 mei 1930, ruim een half jaar na het begin van de Grote Depressie in de Verenigde Staten, noteerde de invloedrijke Amerikaanse schrijver Sherwood Anderson in *The Nation* het volgende over een Ford-fabriek in New Orleans en de lopende band: 'You feel it when you go in. You feel rigid lines. You feel movement. You feel a strange tension in the air. There is a quiet terrible intensity. And always the belt moves. It keeps moving. The men and even the boss feel that the belt is God'.

De lopende band was een uitvinding die een revolutie betekende in het industrialisatieproces, welvaart en ongekende consumptiemogelijkheden bracht voor miljoenen mensen, maar tegelijkertijd het symbool is geworden van een uitbuitend kapitalisme, dat mensen afstompt, hen hun zelfstandigheid ontnemt, milieuverontreiniging veroorzaakt en arbeiders reduceert tot radertjes in een grote, steeds maar sneller draaiende machine. Zoals een werknemer van Ford het omschreef: 'When I come in the gate in the morning, I throw off my personality and assume a personality which expresses the institution of which I am a part. I keep just enough consciousness to operate my body as a machine'.

Die dubbele associatie met de lopende band en zeker de wisselende waardering voor deze uitvinding, bestaat feitelijk al zolang als deze bestaat, stelt David E. Nye in zijn prachtige, met veel oog voor detail en de menselijke maat geschreven *America's Assembly Line*. Nye, die eerder positief ontvangen studies schreef over de elektrificatie van Amerika en techniekgeschiedenis, ontwijkt daarbij op handige wijze de deterministische valkuil de lopende band te zien als iets dat er plotseling

was. Aan die uitvinding in 1913 ging een hele reeks andere vindingen en gedachten vooraf. De lopende band kwam tot stand op en in een specifieke plaats (Detroit), tijd (1908-1913) en industrie (de auto-industrie), en kan geplaatst worden in ontwikkelingen die in de Amerikaanse samenleving plaatsvonden in de negentiende eeuw. Maar, zo stelt Nye, de elementen die uiteindelijk samenkwamen in de lopende band, konden ook gevonden worden in Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië: 'Any of the other industrial nations might have hit upon it first' (p. 2).

Niettemin waren de Verenigde Staten uitermate geschikt voor zoiets als de lopende band, en Nye besteedt dan ook vooral aandacht aan de geschiedenis ervan in Amerika. Nye omschrijft de lopende band 'not as a final result, but a part of an ongoing cultural process' (p. 6). Veel industrieën, denk aan de vleesindustrie, waren in de negentiende eeuw al gefocused op het verhogen en versnellen van de productie. Deze ontwikkelingen kwamen tussen 1908 en 1913 samen in de Ford-fabrieken en werden daar gecombineerd. Nye laat op overtuigende wijze zien dat meer van een evolutie dan van een revolutie moet worden gesproken. Ook toont hij aan dat het niet zozeer een idee van Henry Ford was: '[He] didn't first conceive of the assembly line and then delegate its development to his managers. Rather, development came from the bottom up as managers synthesized their knowledge and drew on the experiences of workers' (p. 20).

Hoe het ook zij, de resultaten van de introductie van de lopende band waren spectaculair. Duurde de bouw van een T-Ford in 1909 nog 12 uur, in 1914 was dat nog slechts 93 minuten: 'The same number of workers could assemble 775 percent more automobiles in 1914 than in 1909' (p. 28). Massaproductie betekende ook, dat steeds meer Amerikanen zich een auto konden veroorloven. In 1926 kostte deze slechts 300 dollar. In 1910 produceerden de Ford-fabrieken 19.051 auto's, in 1921 waren dat er bijna een miljoen (p. 32). Ondanks dit productiewonder en de toepassing van de lopende band in steeds meer industrieën, groeide in de loop van de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw de kritiek op de lopende band. Meer en meer begonnen intellectuelen en ook vakbonden erop te wijzen dat het werk aan de lopende band de zelfstandigheid van de arbeiders tot welhaast nul reduceerde, banen kostte en bovenal van mensen weinig anders maakte dan robots die volledig afgestompt hun werk deden en dat bovendien steeds sneller moesten doen.

Nye beschrijft die wisselende waardering voor de lopende band aan de hand van muziek, krantenberichten, films (Charlie Chaplin) en theater. Stakingen ('sit-down strikes') waren aan de orde van de dag, en steeds vaker werd massaproductie aangevallen. Dat sloeg weer om in de Tweede Wereldoorlog en tijdens de Koude Oorlog, toen 'the assembly line shed its problematic Depression-era image as it became a necessity for supplying the troops and ensuring victory' (p. 128). In de jaren vijftig, op het hoogtepunt van de Koude Oorlog, werd de lopende band 'the guarantor of prosperity and democracy' (p. 155), en verspreidde zich over de

Westerse wereld. Tegelijkertijd nam in de jaren zestig en zeventig de kritiek weer toe. De Amerikaanse auto-industrie werd overvleugeld door de inventieve manier waarop de Japanners van de lopende band gebruik maakten, een techniek die later in Amerika werd geïntroduceerd, zoals dat eerder andersom was gebeurd. Detroit is vervallen tot een verpauperde stad, waar de auto-industrie grotendeels is verdwenen.

Nye heeft een prachtig en doorwrocht boek geschreven, met veel aandacht voor de wisselwerking tussen techniek en samenleving. Hoewel de nadruk grotendeels op de Verenigde Staten ligt, is dit boek een aanrader voor iedereen die zich bezighoudt met sociaal-economische -en techniekgeschiedenis.

Martijn Lak (Haagse Hogeschool / Radboud Universiteit Nijmegen)

J.P. Sigmond, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum: Verloren, 2013), 431 p., ISBN 978-90-8704-349-0

In de Nederlandse maritieme geschiedschrijving verbleekt traditioneel elke andere periode naast de zeventiende eeuw. Direct aan het begin van zijn boek constateert Sigmond dat de 'zeehelden' – het schijnt tegenwoordig weer te mogen – Piet Hein, Maarten Tromp en Michiel de Ruyter nog altijd alom bekend zijn, terwijl de zestiende-eeuwse aanloopfase van de Nederlandse hegemonie op zee vrijwel vergeten is. Sigmond zet juist deze periode vol in het licht, en maakt daarbij gebruik van een schat aan prachtig beeldmateriaal. Alleen de illustraties al maken dit boek zeer de moeite waard.

Inhoudelijk borduurt Sigmond voort op bestaand onderzoek: De Meij's studie over de Watergeuzen uit de vroege jaren zeventig, en Sickings veel recentere werk over de Bourgondisch Habsburgse marine. Anders dan die eerdere werken beschouwt dit tamelijk omvangrijke boek de complete periode van 1500 tot het begin van het Twaalfjarig Bestand, wat de auteur in staat stelt de ontwikkeling van de Hollandse en Zeeuwse zeemacht te onderzoeken over de waterscheiding van de Opstand heen. Dit heeft belangrijke voordelen: Sigmond kan zo laten zien op welke manieren de op het eerste oog gekunstelde federale structuur van de marine van de Republiek voortborduurde op een oudere situatie, waarin Hollandse en Zeeuwse zeesteden in feite over hun eigen kleine vloot beschikten. Deze bestaande structuur zorgde voor nauwe banden tussen lokale politieke en economische elites en het vlootbestuur. De directe (vaak zelfs persoonlijke) relatie tussen de handelaren en leveranciers aan de ene kant en de admiraliteiten aan de andere zouden later