

tacten tegen de achtergrond van een voortdurend geroezemoes van stemmen. Secretariaessen namen met honderd woorden per minuut dictaten op van hun ongeduldige leidinggevend. De buizenpost schoot voorbij en de telefoon holde de hoffelijkheid van de schriftelijke correspondentie verder uit. Verlichte uithangborden en reclameboodschappen op enorme aanplakbiljetten flitsten aan het oog van de reiziger voorbij. De spoorwegen lieten zich er trots op voorstaan de mensen snel en vooral punctueel te vervoeren; in Berlijn reden sinds 1879 elektrische trams rond; de kranen in de haven van Hamburg voerden een zorgvuldig geklokte dans uit van in- en uitladen zonder een minuut te verliezen; de enorme wielen van de mijnschachten draaiden dag en nacht terwijl de ene ploeg na de andere de duisternis in werd getakeld. Voor de industrie-arbeiders was het bedreigende visioen van Charlie Chaplins *Modern Times* al werkelijkheid geworden voordat de latere filmster zijn kinderschoenen was ontgroeid.

De Messias van dit **evangelie van tijdsbesparing op de werkplek** heette Frederick Winslow Taylor (1856-1915), een Amerikaanse ingenieur die zijn leven wijdde aan het rationaliseren van arbeidsprocessen. Hij ontleedde de bewegingen van elke arbeider in de kleinst mogelijke eenheden en reorganiseerde het hele arbeidsproces vervolgens op de meest tijdsbesparende manier. Hij stamde uit een milieu van quakers en had een deel van zijn opleiding in Duitsland genoten. Tijdens de staalcrisis in de jaren tachtig van de negentiende eeuw had hij de arbeiders bestudeerd en was hij tot de conclusie gekomen dat de oude werkwijze – gestuurd door ambachtelijke vuistregels en zelfstandige beslissingen van de arbeiders – niet langer voldeed. Vanaf dat moment moest elke beweging wetenschappelijk worden bestudeerd en kregen managers de exclusieve verantwoordelijkheid voor de werkwijze en het werkrooster. 'Vroeger,' schreef hij, 'stond de mens op de eerste plaats. In de toekomst **moet het systeem op de eerste plaats komen.**' Alleen nauwgezette analyse kon het werktempo en de efficiëntie verhogen, stelde Taylor, die zijn verhaal illustreerde aan de hand van de ervaringen van een fictieve arbeider die hij geruststellend Schmidt noemde. Hij paste zijn principes toe in veel verschillende bedrijfstakken. Zo verhoogde hij de efficiëntie in een fietsenfabriek zodanig dat 'vijfendertig meisjes nu hetzelfde werk doen waar vroeger honderdtwintig meisjes voor nodig waren. Bovendien is de accuratesse van het werk bij deze hogere snelheid ook nog

eens twee derde groter dan vroeger, toen er trager werd gewerkt.'

Henry Ford (1863-1947) was de eerste autofabrikant die inzag dat hij meer geld kon verdienen door honderdduizenden goedkope auto's tegen een **lage prijs** te verkopen aan mensen met **een bescheiden inkomen** dan een paar honderd dure auto's aan de rijken. Zijn meest revolutionaire inzicht was om de werkeenheid naar de geschikte arbeider toe te transporteren in plaats van gespecialiseerde arbeiders naar elke werkeenheid toe te halen. De lopende band was geboren. In 1908 kostte een T-Ford achthonderdvijfentwintig dollar en daarmee kwam voor het eerst een betaalbare auto voor de grote massa beschikbaar, vooral toen efficiëntieverhogingen in de fabriek meteen resulteerden in prijsdalingen. In 1916 ging een T-Ford van de hand voor driehonderdzestig dollar. Alles aan deze auto's was erop ingesteld de snelheid te maximaliseren en de productie zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. **Zelfs de zwarte verf was uitgekozen omdat die het snelst droogde.** 'De klant kan elke kleur auto kiezen zolang het maar zwart is,' merkte Ford op. Het is grappig te bedenken wat er zou zijn gebeurd als roze verf toevallig sneller had gedroogd.

De ideeën van Ford en Taylor vonden voor 1914 nog niet breed ingang in Europa, maar ze werden verhit bediscussieerd. Het 'taylorisme' werd voor werkgevers synoniem met efficiëntie en voor vakbondsmensen met gemechaniseerde uitbuiting. De laatsten verzetten zich met hand en tand tegen elk tayloristisch initiatief. Toch voelden vooruitziende Europeanen zich sterk aangetrokken tot de Amerikaanse manier van werken en leven en oriëntatie op het nu. 'De geschiedenis, dat is allemaal onzin. Allemaal traditie. Wij willen geen traditie. Wij willen leven in het nu en de enige geschiedenis die er ene moer toe doet, is de geschiedenis die we vandaag schrijven,' had Henry Ford uitgeroepen. Met het oog op de bekrompen samenlevingen en instellingen in Europa vertrokken enkele van de meest vernieuwende geesten van het continent – onder wie de autofabrikant Louis Renault, de latere Oostenrijks-Hongaarse staalmagnaat Karl Wittgenstein en de architect Adolf Loos – naar de Verenigde Staten om daar met eigen ogen te zien hoe een samenleving zonder de ballast van traditie functioneerde. Ze keerden terug naar huis in de volle overtuiging dat Europa moest worden gestroomlijnd, afgestoft en flink wat versnellingen hoger moest gaan functioneren.

Snelheid was een alledaagse lichamelijke ervaring geworden. De fiets ging vier keer sneller dan een voetganger en voerde zijn berijder weg van

de beperkingen van zijn eigen leven en naar het platteland, weg van de zitkamer en naar een leven vrij van sociale conventies. Moralisten spraken zorgelijk over de uitwerking van dit anarchistische gevaarte op de publieke moraal, vooral voor vrouwen wanneer die vrolijk voorttrapt nadat ze hun korset hadden afgedaan en meer praktische kleding hadden aangetrokken, zoals een broek. Tegelijkertijd waarschuwden wetenschappers op ernstige toon dat de opwindende van het fietsen en hun fysieke positie – pontificaal op het zadel – vrouwen bijna ondraaglijk zou stimuleren en zou leiden tot onvruchtbaarheid, hysterie, of erger, een generatie van lichtekooien zonder enige vorm van zelfbeheersing.

De schrijver Maurice Leblanc (de bedenker van de fameuze gentleman-dief Arsène Lupin) speelde in 1898 onderhoudend in op deze angst met zijn roman *Voici des aigles!* ('Hier zijn vleugels!'), waarin hij een fietstocht van twee jonge stellen beschrijft. Op de eerste dag merkt een van de mannen op dat niets een sterker gevoel van snelheid geeft dan het gesuis van de banden over het wegdek: het verscherpt de zintuigen van de fietser, waardoor een nieuwe ervaring van het landschap mogelijk wordt. Intussen beginnen de vrouwen de bovenste knoopjes van hun blouse los te maken. Op de tweede dag hebben de vrouwen hun korset afgedaan en op de derde dag trekken ze hun blouse helemaal uit en rijden ze als eigentijdse Amazones door het platteland. Ten slotte laten beide paren alle conventies varen en komt het tot een orgie van vrije liefde.

De samenhang tussen snelheid en seksuele losbandigheid werd nog eens krachtig uit de doeken gedaan door Alfred Jarry in zijn roman *Le surmâle* ('Superman', 1902). Daarin wint de fietsende hoofdpersoon eerst een wedstrijd van tienduizend mijl tegen een stoomlocomotief, vervolgens stort hij zich met volle energie op het bedrijven van de liefde ('Dit is geen man, maar een machine,' merkt een personage op), wat uiteindelijk zijn dood wordt wanneer hij explodeert als gevolg van zijn eigen energie en lust. Op een spoorweg ergens diep in de staat New York, ver weg van de verheven sferen van de avant-gardistische literatuur, was de droom van een fietsende man die een wedstrijd met een trein won al werkelijkheid geworden. In 1899 reed de wielrenner Charlie Murphy een mijl binnen de minuut in de slipstream van een locomotief, die hij uiteindelijk inhaalde. Murphy overleed vervolgens bijna aan de gevolgen van zijn prestatie: ernstige brandwonden opgelopen door brandend materiaal uit de schoorsteen van de locomotief. Toch had de menselijke

spierkracht hem sneller voortgestuwd dan een stoomtrein.

Technologie en snelheid riepen een nieuw soort kunstmatig verbeterde supermens in het leven, de voorloper van de bionische helden van tegenwoordig. In *La Locomotion à travers le temps, les mœurs et l'espace* ('Beweging door de tijd, de zeden en de ruimte') uit 1912 zingt Octave Uzanne de lof van 'de koorts van de snelheid': 'De burger is een mol met zijn metro; hij is een antilope, een kanonskogel, met zijn automobielen; hij is een adelaar, een mus, een albatros, met zijn vliegtuigen.' In het tijdschrift *Je sais tout* berekende een anonieme auteur in 1905 hoe veel 'langer' mensen waren geworden als gevolg van de technologische vooruitgang. Hij berekende de 'effectieve fysieke lengte' van een reiziger, door de tijd die een fietser nodig had om een afstand af te leggen af te zetten tegen hoe lang een voetganger daarover zou doen. Vervolgens berekende hij hoe lang de voetganger zou moeten zijn om met de snelheid van de fietser te kunnen lopen: die denkbeeldige voetganger zou vijftien meter lang moeten zijn. Vergelijkingen met andere vervoermiddelen wezen uit dat een reiziger in een sneltrein 'effectief' eenenvijftig meter lang was, terwijl de bestuurder van een racewagen bijna de Notre Dame in Parijs in zijn schaduw stelde. De technologie had een ras van reuzen voortgebracht en de ervaring van tijd en ruimte veranderd. De hogere snelheid deed afstanden inkrimpen en reizen onbetekenend lijken. Terwijl de ruimte kromp, zette de tijd enorm uit. Steeds kleinere tijdsintervallen werden steeds belangrijker: van Taylor en zijn systeem tot kranten die gebeurtenissen van over de hele wereld afdrukten compleet met foto's van taferelen die zich luttele uren eerder hadden afgespeeld en sporters die wonnen of verloren op basis van tienden van seconden.

Racen tegen de tijd

Elk weekeinde zochten honderdduizenden mensen de opwindende van de snelheid door naar de racebaan te gaan. Vroeger was dit voorbehouden geweest aan hooggeborenen en andere leden van de bovenklasse, maar de nieuwe racewedstrijden met fietsen en auto's brachten de opwindende van snelle machines binnen het bereik van een massaal publiek. Het overdekte racestadion *Vel d'hiv* (*Vélodrome d'hiver*) in Parijs opende in 1900, de eerste Tour de France werd gehouden in 1903 en het Sportpaleis in Berlijn werd in 1906 in gebruik genomen. Autoraces en -rally's