Volker Then

Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution

Ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich

Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft Band 120

Vandenhoeck & Ruprecht

=book

Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft

Herausgegeben von
Helmut Berding, Jürgen Kocka
Hans-Peter Ullmann, Hans-Ulrich Wehler

Band 120

Volker Then
Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution

Vandenhoeck & Ruprecht
in Göttingen

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution

Ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich

von

Volker Then

Vandenhoeck & Ruprecht
in Göttingen

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Then, Volker:
Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution: ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich / von Volker Then.
Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 1997
(Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft; 120)
Zugl.: Berlin, Freie Univ., Diss. 1993/94
ISBN 3-525-35783-4

© 1997, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen. – Printed in Germany. – Alle Rechte vorbehalten. Das Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.
Satz: Text & Form, Pohle.
Druck und Bindung: Gulde-Druck GmbH, Tübingen.

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

Inhalt

Vorwort 11

I. Einleitung 13

II. Die Eisenbahngesellschaften 26

1. Englische Vorbilder auf dem Weg zum Konzern 27
1.1. Die Entwicklung zur London and North Western Railway 27
1.2. Westen und Südwesten Englands. Konkurrierende Bahnsysteme 30
2. Preußen 34
2.1. Preußische und sächsische Pioniere 35
2.2. Die drei Giganten an Rhein und Ruhr 38
2.3. Der Berliner Stern der großen Fünf 48
3. Aus Eisenbahnlinien entsteht ein Netz. Ein vergleichender Überblick 53

III. Eisenbahnen in einer Wirtschaftsregion 58

1. Regionale Strukturen als Maß der Erfolgschancen 59
2. Motive des Eisenbahnbaus 73

IV. Recht und Billigkeit. Staatliche Rahmenbedingungen des Eisenbahnbaus 89

1. Gesellschaftsrecht oder »Sucht des Vielregierens«. Weg und Dauer der Gründung 92
1.1. Preußen 93
1.2. England 98
2. Rechtsgrundlagen der Unternehmensführung. Staatsaufsicht und Gesellschaftsvertrag 103
2.1. Eisenbahngesetz, Statuten und Ermessensspielräume in Preußen 103
2.2. England: Private Acts als Gesellschaftsverträge 112
3. Von der »Kanzleizweifelei« oder dem »Geist, bis in's Detail hinein zu administrieren« 117

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

4. Rechtsgrundlagen von Staatsbahnen und staatlichen Beteiligungen ... 124
5. Fazit des Vergleichs ... 128

V. »Bei Geldfragen hört die Gemütlichkeit auf, da muß bloß der Verstand uns leiten.« Kapitalmarkt und Sozialstruktur der Eisenbahnaktionäre ... 130

1. Kapitalmarkt und Kapitalmangel? ... 131
2. Sozialstruktur der Aktionäre ... 142
3. Aktienstruktur und Aktionäre. Englische und deutsche Verteilung ... 156
4. Der Staat als Kapitalgeber. Preußische Anstöße ... 170

VI. Eisenbahnunternehmer – Könige oder Bürger? ... 174

1. Der nationale Vergleich. England und Deutschland ... 179
2. Regionale Differenzierung sozialer Strukturen der Eisenbahnunternehmer ... 191
3. Eisenbahnunternehmer. Biografische Eigenarten in England ... 204
3.1. Wirtschaftsbürger ... 205
3.2. Wirtschaftsbürgerliche Assimilation an die alten Eliten? ... 213
3.3. Bildungsbürger ... 215
3.4. Landbesitzer und Adel ... 219
3.5. Vermögen und Einkommen ... 221
4. Eisenbahnunternehmer. Biografische Eigenarten in Deutschland ... 225
4.1. Wirtschaftsbürger ... 226
4.2. Feudalisierung der Wirtschaftsbürger? ... 239
4.3. Bildungsbürger ... 243
4.4. Landbesitzer ... 249
4.5. Vermögen und Einkommen deutscher Eisenbahnunternehmer 250
5. Eisenbahnunternehmer – Bürger, Wirtschaftsbürger, Bildungsbürger. Die Strategen der Industrialisierung ... 253

VII. Eisenbahnunternehmer und das Prinzip der freien Assoziation . 259

1. Eisenbahnunternehmer in der Verflechtung der Wirtschaft. Beziehungen zu anderen Kapitalgesellschaften ... 259
2. Politisches Engagement der Eisenbahnunternehmer. Für Unabhängigkeit, Freiheit, Einheit der Nation? ... 275

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

2.1. Nationale Politik 277
2.2. Kommunal- und Regionalpolitik 285
2.3. Handelskammern und Ehrentitel 288
2.4. Politische Ziele 290

VIII. Unternehmerische Probleme und Strategien der Eisenbahnen . 298

1. Vorbilder und Erfahrungshorizonte unternehmerischer Entscheidung 300
2. Zeitaufwand und Sitzungstätigkeit der Eisenbahnunternehmer 307
3. Strategische Unternehmerentscheidungen 315
3.1. Finanzfragen und Kapitalstruktur 315
3.2. Planungsentscheidungen und Bauleitung 330
3.3. Industrial Relations. Bauarbeiter, Beamte und Bahnarbeiter 347
3.4. Systembildung und Vernetzung. Beziehungen zwischen den einzelnen Eisenbahngesellschaften 360
3.5. Der Titan und die Zwerge. Verstaatlichung, die letzte Unternehmerentscheidung 369
4. Unternehmerentscheidungen. Zusammenfassung 375

IX. Resümee – Vergleichende Zusammenfassung 379

Anhang 388

Abkürzungen 394

Anmerkungen 397

Quellen- und Literaturverzeichnis 477

Register 505

Verzeichnis der Tabellen im Text

Tab. II.1. Bilanzsumme der LNW in £ Sterling 29
Tab. II.2. Anteile der Gesellschaften (Nord) am Streckennetz und am Aktienmarkt 29
Tab. II.3. Bilanzsumme der GWR in £ Sterling 31
Tab. II.4. Bilanzsumme der LSW in £ Sterling 32
Tab. II.5. Marktanteile englischer Eisenbahnen 33
Tab. II.6. Bilanzsumme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Thlr. 36
Tab. II.7. Bilanzsumme der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in Thlr. 37

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

Tab. II.8. Bilanzsumme Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn in Thlr. 38
Tab. II.9. Bilanzsumme der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Thlr. 40
Tab. II.10. Bilanzsumme der Rheinischen Eisenbahn in Thlr. 43
Tab. II.11. Bilanzsumme der Köln-Mindener Eisenbahn in Thlr. 46
Tab. II.12. Bilanzsumme der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Thlr. 49
Tab. II.13. Bilanzsumme der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Thlr. 51
Tab. II.14. Bilanzsumme der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Thlr. 53
Tab. II.15. Marktanteile Preußischer Eisenbahnen 54
Tab. II.16. Entwicklung der Eisenbahnnetze 57
Tab. III.1. Einwohner London und Berlin in Tausend 60
Tab. III.2. Wichtige deutsche und englische Städte in den Eisenbahnregionen – Bevölkerungsentwicklung in Tausend 62
Tab. III.3. Britische Baumwollimporte in Tonnen 65
Tab. III.4. Transportleistung der Binnenschiffahrt in Mio. Tonnenkilometern 67
Tab. III.5. Londoner Kohlezufuhr in 1000 Tonnen 68
Tab. III.6. Güterverkehr auf dem Bridgewater Canal in Tonnen 69
Tab. III.7. Steinkohlenproduktion in England und Deutschland in Mio. Tonnen, Fünfjahresdurchschnitte 71
Tab. V.1. Papiere am Londoner Kapitalmarkt – 1850 133
Tab. V.2. Papiere am preußischen Kapitalmarkt des Vormärz 136
Tab. V.3. Anteile der Esquires und Gentlemen am Kapital der Eisenbahngesellschaften Englands 152
Tab. V.4. Verteilung der Erwerbstätigkeit identifizierter Gentlemen und Esquires 153
Tab. V.5. Soziale Herkunft des investierten Aktienkapitals (England – Deutschland) 158
Tab. V.6. Soziale Verteilung der Aktionäre (England – Deutschland) 161
Tab. V.7. Geografische Herkunft des investierten Aktienkapitals (England – Deutschland) 164
Tab. VI.1. Erwerb der Eisenbahnunternehmer im Vergleich 180
Tab. VI.2. Erwerb der Eisenbahnunternehmer nach Regionen 181
Tab. VI.3. Zeitliche Entwicklung der Erwerbsstruktur deutscher Eisenbahnunternehmer 184
Tab. VI.4. Zeitliche Entwicklung der Erwerbsstruktur englischer Eisenbahnunternehmer 185
Tab. VI.5. Amtszeiten deutscher und englischer Eisenbahnunternehmer im Vergleich 186
Tab. VI.6. Amtszeiten deutscher Eisenbahnunternehmer – Aufteilung nach Erwerbstätigkeit 188
Tab. VI.7. Amtszeiten englischer Eisenbahnunternehmer 189
Tab. VI.8. Lebensalter bei Amtsantritt 190
Tab. VI.9. Erwerb der Eisenbahnunternehmer einzelner Gesellschaften (England) 192

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

Tab. VI.10. Erwerb der Eisenbahnunternehmer einzelner Gesellschaften (Deutschland) 199
Tab. VI.11. Vaterberuf englischer Eisenbahnunternehmer 211
Tab. VI.12. Vaterberuf deutscher Eisenbahnunternehmer 236
Tab. VII.1. Kontrollposten der Eisenbahnunternehmer 262
Tab. VII.2. Eisenbahnunternehmer und Verwandte im englischen Parlament – Erwerbsverteilung 278
Tab. VII.3. Eisenbahnunternehmer in deutschen Parlamenten – Erwerbsverteilung 283

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

Vorwort

Bei der Arbeit an der vorliegenden Studie erging es mir wie den Unternehmern beim Bau der Eisenbahnen. Lange getragene Ideen und Absichten verdichteten sich in einer Vorbereitungsphase am St. Antony's College in Oxford und führten zu einer nach Eisenbahnmaßstäben schnellen Bauzeit, die im Wintersemester 1993/94 zum Abschluß kam, als der Fachbereich Geschichtswissenschaften der Freien Universität Berlin die ungekürzte Fassung dieser Arbeit als Dissertation annahm.

Für die Übernahme des Ehrenvorsitzes im Gründungskomitee dieser Arbeit danke ich ganz besonders meinem Doktorvater Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Kocka. Er gab erste Anstöße zur Verknüpfung meiner wirtschafts- und sozialhistorischen Interessen durch dieses Thema, nicht ahnend, daß diese zu langen Reisen auf dem entstehenden Netz der Eisenbahngedanken führen würden. Für eine der fruchtbarsten Exkursionen auf diesen Wegen übernahm am St. Antony's College Prof. Dr. Patrick K. O'Brien die Reiseleitung. Als die ersten Stationen fertiggestellt waren, halfen Prof. Dr. Sidney Pollard und Prof. Dr. Hartmut Kaelble, den Verkehr zu organisieren.

Vor der Notwendigkeit, diese Arbeit am Kapitalmarkt finanzieren zu müssen, bewahrte mich ein Promotionsstipendium der Studienstiftung des Deutschen Volkes. Ein Projekt der Thyssen-Stiftung ermöglichte den Bau wertvoller Rangiergleise. Die Eröffnungsfeierlichkeiten der Linie gestaltete die Stinnes Stiftung durch die festliche Verleihung des Förderpreises 1994.

Frühe Bauphasen profitierten enorm vom guten Arbeitsklima auf der Baustelle an der Bielefelder Fakultät für Geschichtswissenschaft, deren Freitagskolloquium die ersten Vermessungsarbeiten nachbesserte. Mit fortschreitender Bautätigkeit verlagerte sich der Schwerpunkt der Arbeiten in die Bausektion Berlin, in deren Kolloquium an der Hittorfstraße die Tragfähigkeit von Brücken und die Ausrichtung der Tunnels nachgemessen wurde.

Hätten zahlreiche Baustofflieferanten in Bibliotheken und Archiven Englands und Deutschlands sich nicht als sehr hilfreich erwiesen und auch unter Zeitdruck nicht nur Staub, sondern auch große Mengen an Bausteinen geliefert, wäre dieses Werk ein Gebilde freier Imagination geblieben. Dabei sei nicht verschwiegen, daß unter den Bedingungen des Vereini-

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

gungssommers 1990 Archivarbeiten in Merseburg, Leipzig und Dresden neben der Beschaffung von Baumaterialien zahlreiche Abstecher in das Feld der Alltags- und Sozialgeschichte mit sich brachten.

Umfangreiche Bauarbeiten machen Sensation und locken zahlreiche Schaulustige an. Bei dieser Baustelle liefen sie akute Gefahr, an den Bauarbeiten beteiligt zu werden. Gunilla-Friederike Budde, Jörg Requate, Thomas Welskopp, Hartmut Berghoff, Philip J. Rycroft und Dirk Rumberg erschienen häufiger auf der Baustelle. Ralf Wolz erwies sich als unentbehrlicher und zuverlässiger Bauunternehmer, der für schwierige technische Aufgaben gerufen werden konnte und sie alle meisterte. Till Burandt übernahm bisweilen mit großem Erfolg die Aufgabe des Marketenders auf der Baustelle.

Meine Frau Antje Kaupke hielt geduldig und unermüdlich an der Vision des Fortschritts fest, deren wichtigstes Element der Glaube an die Fertigstellung großer Taten war. Die Technikbegeisterung und das Interesse meines Vaters an Betriebsorganisation ebenso wie die Unterstützung meiner Interessen durch meine Mutter hatten dem »Bauleiter« von Kindesbeinen an die Voraussetzungen zum Bau dieses Werkes zuteil werden lassen. Dem Gedenken an meinen Vater und meiner Mutter sei dieses Buch gewidmet.

Bielefeld, im Februar 1997 Volker Then

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

I. Einleitung

Die Eisenbahnen erleben weltweit derzeit eine Renaissance. Sie gelten als ökologisch und für viele Länder auch als ökonomisch überlegene Lösung immer drängenderer Probleme des Verkehrs und der Aufrechterhaltung von Mobilität. Die Investitionen in Strecken und Züge haben vielfach zugenommen, Hochgeschwindigkeitslinien und Bemühungen, die Attraktivität für den Güterverkehr zu steigern, rücken in den Vordergrund öffentlichen Interesses. Zur Bewältigung dieser Herausforderungen steht fast in allen Ländern die Organisationsform des Eisenbahnverkehrs auf dem Prüfstand: Diskutiert oder schon realisiert werden Konzepte organisatorischer Reform, die den meist als Staatsbahnen geführten Unternehmen mehr Flexibilität, Konkurrenzfähigkeit und unternehmerischen Spielraum gewähren sollen. Die als bürokratisches Hemmnis eingestufte Behördenorganisation der Staatsbahnen wird zunehmend auf das Abstellgleis gefahren. Die Entwicklung tendiert zur Rechtsform der Aktiengesellschaft, das langfristige Ziel ist die Mobilisierung privaten Kapitals für die benötigten enormen Investitionssummen.[1]

Diese Gegenwartsentwicklung bildet einen Grund mehr, sich mit Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmern unter den historischen Entstehungsbedingungen großer Teile des bis heute genutzten Bahnnetzes zu beschäftigen. Die Eisenbahnen sind »the first big businesses« und erlauben eine aufschlußreiche Analyse der Frühgeschichte großer Aktiengesellschaften ebenso wie eine Untersuchung des unternehmerischen Handelns, welches die Entstehung dieser Unternehmen koordinierte und leitete. Wer engagierte sich in der Leitung dieser frühen Großunternehmen? Wie fällten Unternehmer die zentralen Entscheidungen bei Aufbau und Weiterentwicklung der Eisenbahnen? Welche Probleme beschäftigten sie vorrangig? Diese Fragen sollen im Mittelpunkt dieser Arbeit stehen. Zwei Länder – mit Verweisen auf ein drittes, besser erforschtes, nämlich die USA – werden untersucht: England und Deutschland in der Industriellen Revolution von 1830 bis 1880. In Deutschland beschränkt sich die Betrachtung allerdings auf Preußen mit Ausblicken auf Sachsen und kleinere Staaten wie Hamburg. Die süddeutschen Länder bzw. Kleinstaaten bleiben ausgeblendet.

Sozialgeschichte und Unternehmerhandeln in ihren Wechselwirkungen zu erforschen, erfordert ein sorgfältig angepaßtes Instrumentarium. In

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

vergleichender Betrachtung muß sich die Vorgehensweise nicht eindimensional nur der Sphäre wirtschaftlichen Handelns am Markt, politischer und rechtlicher Prägung in den Grenzen des jeweiligen Staates oder der sozialen Zugehörigkeit handelnder Personen in der Gesellschaft zuwenden, sondern einer Konstellationsanalyse[2] aller drei maßgeblichen Einflußgrößen. Dabei ist zwischen der eher nationalen und der eher regionalen Wirkungsmächtigkeit der einzelnen Sphären zu differenzieren. Diese Konstruktion sichert die Analyse sowohl gegen ökonomistische Verkürzungen als auch gegen die Vermutung des Sonderweges einzelner Länder. Sie ermöglicht eine feingliedrige Würdigung der Strukturunterschiede und Wechselwirkungen zwischen England, dem Pionier der Eisenbahngeschichte, und Deutschland, dem schnellen und in der Adaption der Technologie erfolgreichen frühen Nachfolger.[3]

Wichtigste Hypothese, die zugleich Wirtschafts- und Sozialgeschichte verknüpfen kann, ist die Annahme, daß die Sozialstruktur der am Unternehmerhandeln beteiligten Gruppen und die Zusammensetzung der Leitungsgremien der Aktiengesellschaften Einfluß auf die Entscheidungen ausübten. Nicht der Markt per se, sondern die Wahrnehmung der Marktbedingungen durch die Entscheidungsträger bestimmte die Ausrichtung der Strategien und den daraus resultierenden Entwicklungsgang des Unternehmens. Umgekehrt wirkte der Erfolg des Unternehmens auf die Interpretation dieser Wahrnehmungen und die darauf aufgebauten Strategien zurück.

Die bisher vorhandenen Forschungsergebnisse sind nicht aus einer derartigen Perspektive hervorgegangen, stellen aber eine Reihe von Zugriffsmöglichkeiten auf die Unternehmensgeschichte bereit.[4] Die zweifellos für ein Vorhaben wie diese Arbeit einflußreichste Forschungsleistung stellt das Lebenswerk von Alfred D. Chandler Jr. dar, das an der Harvard Business School in Anlehnung an frühere Arbeiten von Schumpeter und Redlich entstanden ist und einen institutionengeschichtlichen Ansatz der Analyse wirtschaftlicher Entwicklung verfolgt.[5] Chandler überwand die neoklassische Fixierung auf Produktionskosten und relative Faktorpreise und rückte statt dessen Unternehmensstrategien in den Mittelpunkt seiner Analysen. Damit verknüpft untersuchte er die resultierende Organisation sich entwikkelnder Großunternehmen und die Transaktionskosten[6] marktförmigen Wirtschaftens. In diese Schwerpunktverschiebung flossen die konzeptionellen und theoretischen Vorarbeiten Schumpeters und Redlichs ein, die unternehmerisches Handeln als innovatorische Schöpfung vorher nicht gesehener Kombinationen von Faktoren, Technologien und Märkten begriffen.[7]

Sah Schumpeter diese unternehmerische Leistung noch vornehmlich bei herausragenden Individuen angesiedelt, so konnte Redlich die Konzeption durch eine entscheidende Erweiterung auf Kapitalgesellschaften und das

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6

alltägliche Marktgeschehen jenseits sensationeller Innovationsschübe anwenden: Er betrachtete unternehmerisches Handeln als Funktion, die durchaus von mehreren Personen erfüllt und in Kapitalgesellschaften durch die Leitungsgremien, möglicherweise sogar im Verein mit leitenden Angestellten, ausgeübt werden konnte. Zentraler Inhalt dieser Funktion war für ihn die Strategiesetzung, die Bestimmung des Unternehmenskurses hinsichtlich des Faktoreinsatzes, des Unternehmenszweckes, der Marktposition und der damit verbundenen inneren Organisation. Redlich unterscheidet hierin den Unternehmer ausdrücklich vom Kapitalisten, der das benötigte Risikokapital bereitstellt, und vom Manager, welchem die innere Organisation des Unternehmens entsprechend einmal beschlossener strategischer Vorgaben obliegt.[8] Da es sich bei dieser Definition um eine rein funktionale Abgrenzung handelt, dürfen Funktion und Inhaber nicht verwechselt werden: Zwar sind Managern Routinetätigkeiten und die Organisation des Betriebsablaufes vorbehalten, während Unternehmer sich der Strategieformulierung widmen sollen, doch kann es realiter durchaus vorkommen, daß Direktoren oder Vorstände sich in Managementaufgaben betätigen und Manager (leitende Angestellte) unternehmerische Strategien präjudizieren oder formulieren.[9]

Chandlers jüngste, am weitesten entwickelte Version seiner Vorgehensweise setzt Maßstäbe vergleichender Wirtschaftsgeschichte: Chandler konzentrierte sich in »Scale and Scope«[10] auf Wachstum und Wandel industrieller Großunternehmen in drei Ländern (USA, Großbritannien und Deutschland) und versuchte, Expansion und Strukturveränderungen entwickelter westlicher Volkswirtschaften aus der zentralen Bedeutung der untersuchten Unternehmen zu erklären.[11] Die strategische Unternehmeraufgabe in den entstehenden Großunternehmen bestand vor allem in der geeigneten Allokation von Investitionen in Produktion, Distribution und Management. Ermöglichten die getroffenen Investitionsentscheidungen einen Zeitvorsprung vor anderen Markteilnehmern, errang der »First Mover« einen Wettbewerbsvorteil in der oligopolistischen Konkurrenz gegen eine kleine Zahl von Herausforderern. Unter diesen Wettbewerbsbedingungen stand in der Regel nicht der Preis, sondern die Produktentwicklung oder die Erschließung neuer Märkte im Mittelpunkt.[12]

Die Allokation der Investitionen bestimmte über die Chancen, »economies of scale« oder »economies of scope« zu realisieren,[13] also eine kostengünstigere Stufe der Massenproduktion zur erreichen, mit den vorhandenen technologischen und organisatorischen Resourcen des Unternehmens neue Produktlinien zu erschließen oder die Transaktionskosten zu senken. Unter sich ändernden Bedingungen der Märkte und der Technologien (etwa aufgrund neuer Transportsysteme, wie sie die Eisenbahnen darstellten) kam es darauf an, die Produktionsorganisation zu verbessern und

© 2011, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen
ISBN E-Book: 978-3-647-35783-6