

SEESCHIFFFAHRT

► CLAUD GOSSLER

Die Société Commerciale de l'Océanie (SCO)

Die Flotte einer Hamburger Handelsfirma in der östlichen Südsee (1876-1914)

Die Société Commerciale de l'Océanie (SCO) wurde 1876 in Hamburg als Aktiengesellschaft gegründet, um das in Papeete auf Tahiti bestehende Handelshaus Wilkens & Co. zu übernehmen und weiter auszubauen. Der Handel der Gesellschaft bestand aus zwei Komponenten: Einerseits wurden Manufakturwaren und Lebensmitteln aus Europa, den Vereinigten Staaten und Neuseeland importiert und andererseits exportierte die Gesellschaft Landesprodukte wie Kopra, Baumwolle, Perlmutterchalen, Vanille und einige andere Artikeln geringerer Bedeutung. Auf den wichtigsten Inseln Ost-Polynesiens betrieb die SCO Faktoreien oder Handelsniederlassungen, deren wirtschaftlicher Einflusbereich sich auf fast alle bewohnten Inseln Ost-Polynesiens erstreckte. Den französischen Namen hatte sich die Gesellschaft offensichtlich gegeben, um auf den Inseln, von denen die meisten zu unterschiedlichen Zeitpunkten von Frankreich annektiert und zu Französisch-Ozeanien zusammengefaßt wurden, nicht als ausländische Firma aufzufallen. Das ist ihr nicht gelungen, denn sie wurde sehr schnell die bedeutendste Handelsfirma Ost-Polynesiens und war als deutsche Firma weithin bekannt.¹ Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde sie zunächst unter französische Zwangsverwaltung gestellt und schließlich enteignet.

Durch die einmalige gesellschaftsrechtliche Konstruktion der Gesellschaft, die ihren Hauptsitz in Hamburg und ihre operative Basis in Papeete auf Tahiti hatte, mußte sehr viel korrespondiert werden. Da diese Korrespondenz zum Teil erhalten ist, lassen sich viele Details aus dem Tagesgeschäft des Unternehmens nachvollziehen.² Dieser Aufsatz widmet sich der Frage, warum die SCO – eine reine Handelsfirma – überhaupt eine eigene Flotte unterhielt? Wenn dies als zwingend erkannt wird, stellt sich die Frage nach der Angemessenheit der Flotte. Der Aufsatz setzt sich deshalb mit der Größe, der Vielfalt, der Eignung, der Lebensdauer und dem Einsatz der Schiffe, die für eine reine Handelsfirma eine beträchtliche Investition darstellten, auseinander. Eine Antwort scheint allerdings nicht möglich, ohne einen Blick auf die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in Hamburg geworfen zu haben, da hier der Aufsichtsrat domiziliert war, der das Geschehen in Papeete zwar nicht im Detail beeinflusste, aber doch die wesentlichen Schwerpunkte für die Entwicklung des Unternehmens setzte.

Die Ausgangslage der SCO in Hamburg

Wirtschaftlich befand sich das durch den späten Zollanschluß erst verzögert ins Deutsche Reich integrierte Hamburg in einer erheblichen Umbruchphase während der fast 40 Jahre dauernden

Präsenz der SCO als deutsche Firma in der östlichen Südsee. Obwohl die Entwicklung in Hamburg und im übrigen Deutschland keine kontinuierliche war, handelte es sich um eine wirtschaftliche Expansionsphase ersten Ranges, die teilweise durch die französischen Reparationszahlungen an das Deutsche Reich nach dem Krieg 1870/71 ausgelöst worden war. Damit stand die Lage in Hamburg in relativ krassem Gegensatz zur wirtschaftlichen Lage in der östlichen Südsee. Dort herrschte ein solches Wirtschaftswachstum nicht, wenn man von den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg einmal absieht. Auf die wichtigsten Aspekte der wirtschaftspolitischen Situation in Hamburg soll deshalb hier kurz eingegangen werden.

Die Einbeziehung des selbständigen Stadtstaates Hamburg in den Norddeutschen Bund 1867 und anschließend in das Deutsche Reich war nur unvollständig vollzogen worden. Während Regelungen für die Eingliederung Hamburgs auf fast allen Gebieten getroffen worden waren, blieb die Frage der wirtschaftlichen Integration Hamburgs zunächst offen. Da Reichskanzler Bismarck den Stadtstaat Hamburg anfangs nicht in den Verbund zwingen wollte und seine ursprüngliche Politik, ebenso wie diejenige Hamburgs, auf den absoluten Freihandel ausgerichtet war, übte er nur wenig Druck aus, um Hamburg zu veranlassen, auf diesen Teil seiner althergebrachten Sonderstellung zu verzichten. Erst als Bismarck 1878 auf Druck deutscher Industrie- und Agrarinteressen auf eine Schutzzollpolitik umstellen mußte, erhöhte sich der Druck zur vollständigen Einbeziehung Hamburgs ins Deutsche Reich. Nach zehnjähriger Diskussion wurden 1881 schließlich diesbezügliche Verhandlungen zwischen Hamburg und dem Reich aufgenommen und im selben Jahr auch abgeschlossen. Danach wurde der Freihandel auf einen räumlich stark verkleinerten »Freihafen« beschränkt, wodurch Kosten für die Eingrenzung dieses Stadtbezirkes, die Umsiedlung von etwa 20 000 Menschen in neue Wohnquartiere und zweckbezogene Zollbauten in Höhe von 148 Millionen Reichsmark ausgelöst wurden, an denen sich das Reich mit 40 Millionen beteiligte. Wirksam wurde diese Vereinbarung allerdings erst nach Vollzug der Umbauten im Jahre 1888. Die Vorausberechnungen über die benötigte Fläche des Freihafens, die zunächst von 426 Hektar ausgingen, waren durch das kräftige Wirtschaftswachstum allerdings schnell überholt, so daß schrittweise Erweiterungen auf fast 1000 Hektar bis zum Jahre 1910 erforderlich wurden.³

In engem Zusammenhang mit der ab 1879 eingeschlagenen Schutzzollpolitik Bismarcks muß die sich anschließend ergebende Kolonialpolitik des Deutschen Reiches gesehen werden. Der Gedanke vom »staatlichen Schutz der nationalen Arbeit«, der die Begründung für die Schutzzollpolitik war, wurde dabei auch auf die Niederlassungen und Unternehmungen der deutschen Überseefirmen ausgedehnt. Obwohl die deutsche Kolonialbewegung nicht in Hamburg entstanden war, ließ Bismarck sich von Hamburg beraten und folgte den Empfehlungen zum Schutze des deutschen überseeischen Handels in seiner Außenpolitik zumindest zeitweise. Lediglich was die Kosten der Verwaltung der Kolonien anging, gab es Meinungsverschiedenheiten, weil Bismarck nicht bereit war, dafür staatliche Stellen einzurichten, und diese Tätigkeit lieber bei den Kaufleuten sah. Hamburg trotzte aber erfolgreich allen Bestrebungen, den Verkehr zwischen Deutschland und seinen Kolonien durch Vorzugszölle zu begünstigen, und hielt vielmehr an seiner Freihandelspolitik fest, da nur diese langfristig den freien Handel auch mit anderen Ländern garantieren würde.⁴

Nachdem 1874 die Auswirkungen der »Gründerkrise«, die in Hamburg durch die hier noch fehlende Industrialisierung weit weniger Schaden angerichtet hatte als in anderen Landesteilen, überstanden waren, setzte – zunächst sehr zögerlich – auch in Hamburg die Industrialisierung ein. Speerspitze dieser Entwicklung war 1877 die Gründung der Schiffswerft Blohm & Voss, der zahlreiche Zulieferbetriebe und kleinere Werften, aber auch Betriebe der Nahrungsmittel-, Erdöl- und anderer Industrien folgten, so daß Hamburg zu Beginn des 20. Jahrhunderts – nach Berlin – die zweitgrößte Industriestadt Deutschlands wurde. Während 1880 in Hamburg 600 gewerbliche Betriebe mit 18 000 Mitarbeitern tätig waren, wuchs dieser Wirtschaftszweig bis zum

Beginn des Ersten Weltkrieges auf 5000 Betriebe mit 115 000 Beschäftigten.⁵ Nicht nur die in Hamburg ansässigen, sondern auch die im Hinterland Hamburgs entstehenden Industriebetriebe nährten das gewaltige Handelswachstum, dessen sich Hamburg in dieser Zeit erfreuen konnte. Auch die Pessimisten, die das Wachstum durch die wirtschaftliche Eingliederung Hamburgs in das Reich 1888 als gefährdet ansahen, wurden schnell eines Besseren belehrt. Sowohl Einfuhr als auch Ausfuhr über den Hafen Hamburg erhöhten sich zwischen 1880 und 1900 um mehr als den Faktor drei.⁶ Die Entwicklung bei den Schiffsankünften im Hamburger Hafen verlief in ähnlicher Weise. Es war also kein Wunder, daß sich die ursprüngliche Freihafenausdehnung, wie schon gezeigt, als zu klein erwies. Die zunehmende Industrialisierung Deutschlands veränderte auch die Zusammensetzung der Handelsgüter. Während Ende der 1870er Jahre noch gut ein Viertel des Hamburger Handels mit England abgewickelt wurde, schrumpfte dieser Anteil bis 1913 auf weniger als 10%.⁷ Der dominierenden Stellung Englands auf den Weltmärkten konnte so langsam Einhalt geboten werden.

Dieses Handelswachstum wurde zunehmend durch Hamburger Reedereien auf deutschen Schiffen abgewickelt. Die Zahl deutscher Schiffe im Hamburger Hafen steigerte sich von einem Anteil von 42% in den 1870er Jahren auf 60% vor dem Ersten Weltkrieg.⁸ Dieses war auch die Zeitspanne, in der Segelschiffe, allerdings sehr langsam, von Dampfschiffen abgelöst wurden. Während im Jahre 1900 145 Hamburger Segler in der Überseeschifffahrt beschäftigt waren, reduzierte sich diese Zahl bis zum Ersten Weltkrieg auf nur noch 107, zumeist Viermastbarken und Vollschiffe. Die 1847 noch als Segelschiffsreederei gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) wurde Ende der 1890er Jahre mit einer Tonnage von 337 000 BRT zur größten Schifffahrtsgesellschaft der Welt und ließ damit sowohl die britische P&O als auch die französische Messageries Maritimes hinter sich. Die HAPAG steigerte ihre Kapazität bis zum Ersten Weltkrieg noch auf 200 Schiffe mit einer Million BRT. Die Routen der Segelschiffe deckten Fernost, Australien und Amerika ab. Aber bestimmte Güter blieben noch lange die Domäne der Segelschiffe. Selbst 1914 gab die damals größte Privatreederei Hamburgs, F. Laeisz, noch drei eiserne Segelschiffe in Auftrag. Erst die Entwicklung von zuverlässigen Dampfern, die einen niedrigeren Kohlenverbrauch hatten, konnte die Nutzung von Segelschiffen zurückdrängen und machte die Einrichtung von Liniendiensten möglich.⁹

Der hier betrachtete Zeitraum war allerdings nicht frei von Rückschlägen. Beispielhaft hierfür waren die Cholera-Epidemie im Jahre 1892, der lange Hafenerbeiterstreik von 1896/97 und die Wirtschaftskrise von 1907/08. Mindestens zwei dieser Ereignisse hinterließen konkrete Spuren in den Ergebnisrechnungen der SCO, auf die hier aber nicht eingegangen werden kann.

Das Geschäftsmodell und die Logistik der SCO

Es war der beschriebene wirtschaftliche »Boom« im Deutschen Reich und in Hamburg, der die Eigentümergruppen der in Papeete ansässigen Firma Wilkens & Co. veranlaßte, dieses Geschäft in eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Hamburg zu überführen, obwohl diese Gesellschaftsform bei der Kaufmannschaft als etwas *suspekt* galt.¹⁰ Offensichtlich erwartete man diesen Boom auch in Ost-Polynesien und wollte Vorkehrungen für den dann notwendigen Kapitalbedarf treffen. Das Geschäftsmodell der SCO brauchte nicht neu erfunden zu werden, denn es wurde von der Vorgängerfirma schon praktiziert. Es bestand aus den beiden Komponenten Export und Import, die aus Gründen der Logistik und der Bezahlung nicht voneinander unabhängig waren.

Dieses Grundmodell wurde noch durch mehrere Varianten verfeinert. Auf Inseln außerhalb Tahitis, auf denen der Absatz von Manufakturwaren und der Ankauf von Produkten es rechtfertigten, wurden eigene Handelsniederlassungen oder Faktoreien eingerichtet. Die Gebiete, in denen eine solche Vorgehensweise wegen des zu geringen Umsatzes zu kostspielig war, konn-

ten entweder durch den Einsatz von Agenten oder die Bedienung durch Schonerfahrten erschlossen werden. Alle drei Varianten wurden von der SCO in der östlichen Südsee praktiziert.

Für beide Komponenten des Geschäftsmodells gab es Konkurrenten, die dem Unternehmen zeitweise stark zusetzten. Auf der Seite des Verkaufs importierter Manufakturwaren und Lebensmittel war dieser Wettbewerb in den ersten Jahren der weniger schmerzhaft. Es gab nämlich kaum Konkurrenten, die durch ihre Kontakte nach Europa in ihren Geschäften das breite Sortiment der SCO anbieten konnten. Mit der zunehmenden Industrialisierung in Kalifornien und Neuseeland intensivierte sich der Wettbewerb aber, weil mehr Firmen dazu übergingen, aus diesen Ländern, wegen der kürzeren Beschaffungszeiten, zu importieren. Die SCO wurde dadurch gezwungen, sich ähnlich zu verhalten. Das übte erheblichen Druck auf die Gewinnmargen der SCO aus. Auf der Beschaffungsseite war der Wettbewerb von Anfang an ein ruinöser, denn selbst wenn nur zwei Interessenten sich um den Kauf desselben Exportproduktes bewarben, mußten die Preise beim örtlichen Einkauf – zu Lasten der Gewinne – steigen. Um dieser unangenehmen Nebenwirkung zu entgehen, bedurfte es eines Kundenbindungsprogrammes, also eines Systems, das sicherstellte, daß dieser ruinöse Wettbewerb ausgeschaltet oder zumindest minimiert wurde.

Das anfangs von der SCO praktizierte Kundenbindungsprogramm bestand aus der Investition in Plantagen, auf denen Exportprodukte angebaut werden sollten. Für die Handelsfirma SCO war der einzige Zweck einer Investition in Plantagen, die Verfügbarkeit der Exportprodukte zu einem möglichst konstanten, d.h. kalkulierbaren Preis sicherzustellen. In den ersten beiden Geschäftsjahren wurden zu diesem Zweck zwei Beteiligungen eingegangen, von denen eine erst nach vielen Jahren profitabel wurde und die andere nach großen Verlusten abgestoßen werden mußte. Der Erwerb dieser Plantagen war deshalb überhaupt nicht zielführend, was auch vom Aufsichtsrat später so gesehen worden sein muß.

Das zweite Kundenbindungsprogramm bestand aus der riskanten Vergabe von Vorschüssen, nicht als Bargeld, sondern in Form von Kreditverkäufen von Importwaren und Lebensmitteln. Das Programm sah vor, daß Händler oder Pflanzler gegen ihr Versprechen, zu einem späteren Zeitpunkt Exportprodukte zu liefern, Einkäufe auf Kreditbasis in den Großhandelsläden der SCO tätigen durften. Dieses zweite Programm war erheblich erfolgreicher als das erste, hatte aber zur Folge, daß laufend beträchtliche Abschreibungen auf nicht einzutreibende Forderungen gemacht werden mußten, deren Auswirkungen in einigen Fällen durch die Übernahme von Hypotheken gemildert werden konnten.

Das identische Geschäftsmodell wurde auch von den Konkurrenten verfolgt, wobei die Kundenbindung durch Vorschüsse in Form von Importwaren oder Proviant in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg mehr und mehr aufgegeben wurde.

Ein Handelsunternehmen mit einem Einzugsbereich, das aus etwa 100 Inseln bestand, die sich über ein etwa 8,7 Millionen Quadratkilometer¹¹ großes Gebiet verteilten, bedurfte dadurch entweder einer durch Dritte bereitgestellten, regelmäßigen und verlässlichen, physischen Logistik oder mußte sich diese selbst aufbauen. Da sich ein Linienverkehr mit halbwegs festen Abfahrts-terminen zwischen den wichtigsten Inseln Ost-Polynesiens erst sehr langsam entwickelte, mußte die SCO, besonders in den ersten Jahren, für die interinsulären Transporte selbst Sorge tragen und unterhielt zu diesem Zweck eigene Schoner.

Es sprachen aber noch andere Gründe für den Selbsteintritt in das Transportwesen zwischen den Inseln: die Schoner hatten nicht nur die Aufgabe des Transportes, sondern sie waren eine Kombination aus Transportgefäß und Verkaufsladen. Typischerweise hatten sie ein Sortiment von Manufakturwaren und Lebensmitteln an Bord, das an den Haltepunkten ausgesuchten Einzelhändlern zum Kauf angeboten wurde. Da die bergigen Inseln Ost-Polynesiens über keinerlei die einzelnen Orte einer Insel verbindende Straßen verfügten, liefen die Inselshoner immer mehrere Stellen rund um die Inseln herum an, um die in jedem Tal ansässigen Einzelhändler zu



Papeete Hafen.

bedienen. Diese Einzelhändler waren gleichzeitig Sammelstellen für die Exportprodukte, also typischerweise für Kopra oder Baumwolle und auf den niedrigen Poumotus-Atollen auch für Perlmuscheln und Kopra, die bei dieser Gelegenheit von den Inselschonern der SCO übernommen wurden. Die Manufakturwaren wurden in der Kajüte der Schoner und die Exportprodukte in den Laderäumen untergebracht. Da es meist keine Anlegestellen an den Inseln gab, erfolgte der Austausch der Ladung über kleine Beiboote, von denen jeder Inselschoner mindestens eines an Bord mit sich führte. Fast immer erhielten die Händler die Waren als Vorschuß auf später von ihnen abzuliefernde Exportprodukte. Diese Methode diente einerseits dazu, höhere Preise bei diesen Artikeln durchzusetzen, denn die seltenen Barzahler (etwa 10% des Umsatzes) zahlten weniger, und andererseits wurden die Kunden durch die Kreditgewährung an den Exporteur gebunden. Die sich im Verlaufe der Jahre intensivierende »Jagd« auf die Exportprodukte, insbesondere Kopra und Perlmuscheln, gab denjenigen einen Wettbewerbsvorteil, die die Finanzkraft hatten, diese Kreditverkäufe zu finanzieren. Trotz beschränkten Gesellschaftskapitals gehörte die SCO zur Gruppe der Firmen, bei denen dieses gewährleistet war. Um die gewährten Kredite einigermaßen unter Kontrolle zu halten, befanden sich an Bord ihrer Schiffe nicht nur Listen der Schuldner, die nach jeder Reise von den Buchhaltungen der SCO an den Faktoreien (Handelsniederlassungen) auf den neuesten Stand gebracht wurden, sondern vom Kapitän wurde auch ein gewisses Maß an kaufmännischen Fähigkeiten und kritischem Augenmaß erwartet, was allerdings nicht jeder mitbrachte.

Neben der Hauptniederlassung in Papeete unterhielt die SCO Handelsniederlassungen auf Raiatea (der wichtigsten der »Inseln unter dem Winde« als Untergruppe der Gesellschaftsinseln), Taiohae und Tahauku (beide der nördlichen Marquesas-Gruppe zugehörig) sowie – bis 1897 – auch auf Rarotonga (der wichtigsten Insel der Südgruppe der Cook-Inseln, damals Hervey-Inseln genannt und später von Neuseeland annektiert). Die Exportprodukte mußten in den Handelsniederlassungen der SCO in Papeete, Raiatea und Taiohae gesammelt werden, weil nur von diesen Häfen aus eine Verladung nach Europa, Amerika oder Neuseeland möglich war.

Die Schonerflotte

Mit der Gründung der SCO hatte die Gesellschaft von der Vorgängerfirma die folgenden Insel-schoner übernommen:

VIVID	44 Reg.-tons	gebaut 1872 in San Francisco, Kalifornien;
LORELEY	91 Reg.-tons	gebaut 1874 in Eureka, Kalifornien;
LA GIRONDE	74 Reg.-tons	gebaut 1875 in Eureka, Kalifornien.

Der in den ersten Jahren ziemlich unkontrollierte Expansionsdrang der SCO führte bis 1880 noch zum Erwerb der folgenden Insel-schoner:

FAVORITE	23 Reg.-tons	gebaut 1867 in San Francisco, Kalifornien;
ATALANTA	48 Reg.-tons	gebaut 1872 in Eureka, Kalifornien;
STELLA	48 Reg.-tons	gebaut 1872 in Eureka, Kalifornien;
GUSTAV	74 Reg.-tons	gebaut 1875 in San Francisco, Kalifornien;
MANGAREVA	19 Reg.-tons	gebaut 1872 in Port Madison, Washington.

Die Flotte der SCO bestand in den ersten Jahren somit aus acht Einheiten. Daneben gab es die kleinen Insel-schoner MARY, VICTOR und HAMMONIA, deren Herkunft und Größe nicht ermittelt werden konnten. Der Schoner MARY wurde im Juni 1879 zusammen mit der FAVORITE beim Kauf des kleinen, aus San Francisco stammenden 50 Reg.-tons großen und 15.000,- chil.-\$ teuren Segelkutters EVA in Zahlung gegeben. Nachdem die VIVID schon 1878 an Amerikaner verkauft worden¹² und die GLEANER 1880 untergegangen war¹³, bestand die Schiffsflotte der SCO Ende 1880 immer noch aus insgesamt acht Einheiten, ohne die auf den Marquesas für die Beteiligungsfirma John Hart & Co. eingesetzten Schiffe. Der kleine 25 PS starke Segelkutter EVA diente hauptsächlich dazu, Segelschiffe in den Hafen von Papeete und wieder heraus zu schleppen und Transporte zur Tahiti benachbarten Insel Moorea durchzuführen.

Mit Ausnahme des Kutters EVA und der Schoner MARY, VICTOR und HAMMONIA, die schon unter französischer Protektorats-Flagge fuhren, waren die übrigen Insel-schoner während der ersten Jahre noch unter deutscher Flagge registriert¹⁴, weil das für das französische Protektoratsgebiet geltende Kabotageverbot – Transporte zwischen Punkten des eigenen Hoheitsgebietes durch Transportgefäße fremder Nationalitäten – von der französischen Verwaltung noch nicht so leicht durchsetzbar war. Als erster Schoner mußte die STELLA am 15. Juni 1879, gefolgt von der MANGAREVA am 1. April 1880, umgeflaggt werden. Die MANGAREVA wurde allerdings noch im selben Jahr an ihren Kapitän Triplin verkauft.¹⁵ Nach der formellen Annexion Tahitis durch Frankreich im Jahre 1880 erhöhte sich der Druck auf die SCO, die Schiffe auf die französische Flagge umzustellen. Bis 1886 waren alle Schoner der französischen Gesetzgebung unterstellt.¹⁶

Die Schoner wurden dazu benutzt, den Waren- und Produktaustausch zwischen den Faktoreien der SCO, also zwischen Papeete und Raiatea, Taiohae, Tahauku und Rarotonga sicherzustellen, oder sie waren an einem dieser Standorte fest stationiert und bedienten von dort die Kunden dieser oder anderer nahegelegener Inseln der Gruppe. So waren die Schoner ATALANTA und VICTOR in den ersten Jahren in Raiatea stationiert, aber auf der Suche nach Kosteneinsparungen wurde die VICTOR Ende 1880 von dort abgezogen und nach Taiohae verlegt, weil erkannt worden war, daß die ATALANTA den Dienst in Raiatea allein wahrnehmen konnte.¹⁷ In Rarotonga waren 1880 die LA GIRONDE und der Schoner HAMMONIA stationiert.¹⁸ Bei der Tochtergesellschaft John Hart & Co. auf den Marquesas erfolgten das Einsammeln und die Verteilung bis zur Verstärkung durch die VICTOR nur durch den Schoner SPONGE und ein »Cutterboot«, vermutlich ein Segelkutter namens WINONA, sowie einen kleiner Leichter.¹⁹ Der relativ große Insel-schoner LORELEY (91 Reg.-tons) war zwischen Taiohae, Tahauku und Papeete im Einsatz und

nahm dabei natürlich auch Fracht von Dritten mit.²⁰ Selbst auf der Hauptinsel Tahiti waren die Straßen bis 1900 so schlecht, daß die Zucker- und Rumtransporte, die regelmäßig über einige Jahre von der Vaihiria-Plantage der SCO in das 60 km entfernte Papeete erforderlich waren, auf dem Wasserweg abgewickelt werden mußten. Diesem Zweck diente der kleine Segelkutter EVA.²¹

Das Vorhalten dieser Inselschonerflotte war für die SCO aus den geschilderten Gründen unumgänglich, wenngleich ihre Kapazität in den ersten Jahren sicherlich zu großzügig bemessen war, denn im Zuge der Kosteneinsparungen, zu denen die SCO nach sehr verlustreichen Anfangsjahren gezwungen war, wurde versucht, die Flotte zu reduzieren. Es ist nicht überliefert, ob es sich hierbei um einen beabsichtigten Kapazitätsabbau oder um ein Experiment handelte, das die Kapitäne der Schoner zu mehr Effizienz motivieren sollte, vielleicht auch um beides, denn im Februar 1881 wurde eine Hälfte des in GUSTAV GODEFFROY umbenannten Schoners MARION GODEFFROY an seinen Kapitän Johann Peters verkauft. Bei dieser Gelegenheit wurde der Schoner auch unter die französische Flagge genommen. In ähnlich sparsamer Manier beteiligte sich die SCO 1881 nur zur Hälfte an dem Inselschoner ISLAND BELLE, allerdings ohne zu erwähnen, wem die andere Hälfte gehörte.²² Da der Schoner noch im selben Jahr verlorenging, wurde dieser Teilverkauf als eine *glückliche Fügung* angesehen.²³ Wenngleich Einzelheiten nicht genannt wurden, gelang es, das in Schiffen gebundene Kapital vom Jahresende 1879 bis zum folgenden Jahresende von 282 025,- Francs auf 221 642,25 Francs zu reduzieren.²⁴ Es wurde auch in den folgenden Jahren weiter reduziert und erreichte 1898 mit 48 361,- Francs einen vorübergehenden Tiefststand.²⁵

Nachdem die Anzahl der Inselschoner in den 1880er Jahren weiter reduziert worden war, herrschte aber auch danach gelegentlich noch Überkapazität. So war die kleine LA GIRONDE von November 1888 bis mindestens Mai 1889 ohne Beschäftigung.²⁶ Auch das Alter der Schiffe machte sich in dieser Zeit bemerkbar. Die inzwischen 14 Jahre alte LA GIRONDE schaffte Mitte 1889 noch einige Reisen nach Rarotonga, aber im September 1889 *leckte [sie] wie ein Sieb* und ihr Toppmast war abgebrochen, so daß das Schiff einer aufwendigen Reparatur unterzogen werden mußte.²⁷ SCO-Direktor Jörss war sehr beeindruckt, daß es dieses Schiff trotz seines Lecks noch zurück nach Papeete geschafft hatte. *Crew durch pumping allerdings used up, so daß Leute to pump von Land aus an Bord geschickt werden mußten, aber doch wunderbar, all credit to Capt. Arnauld, not an ounce of damages*, schrieb er nach Hamburg.²⁸

Wenige Tage später stellte sich heraus, daß die 27 Jahre alte ATALANTA auf den Marquesas am Ende ihres Lebens angelangt war. Kapitän Hamon traute sich zwar noch zu, sie zurück nach Papeete zu bringen, aber Steuermann und Mannschaft *refusierten jedoch point blank to return in her*.²⁹ Das Schiff mußte, nachdem gut erhaltene Teile ausgebaut worden waren, in einem ungenannten Hafen der Marquesas, vermutlich Taiohae, außer Fahrt gesetzt werden. Damit wurde der SCO die Entscheidung leicht gemacht, die nicht ganz so alte LA GIRONDE doch noch einer größeren Reparatur zu unterziehen. *Reparatur kostet mehr, als Arnauld original glaubte, wird jedoch gründlich & Schiff dann für lange gut; wo selbst die vollständig over the water line verrotteten timbers sitzen, kommen neue von Föhrenholz, dann kommt alongside ein ganz neue timber von Burano, von seitwärts mit dem alten resp. neuen timber verbolzt, practisch also hat das Schiff doppelte Ribs. Petersen ist mit alle Mann dabei & die Arbeit geht gut vorwärts*.³⁰

Nach einem massiven Abbau von Schoner-Kapazitäten, der Buchwert der Schiffe per Ende 1890 betrug nur noch 108 679,64 Francs³¹, ergab sich ab 1891 die Notwendigkeit, die Kapazitäten wieder zu erhöhen. In diesem Jahr wurden drei für die SCO neue Schiffe in Fahrt gesetzt, zuerst der 126 tons ladende Schoner GAULOISE, der drei Jahre zuvor in Auckland gebaut worden war, 40 000,- Francs gekostet hatte und die Marquesas unter einem Post- und Passagiervertrag der Regierung bedienen sollte. Als zweites wurde der auf der Werft von August Petersen in Papeete gebaute, 56 tons tragende Schoner, der auf den Namen von SCO-Direktor Jörss' Ehe-

frau EUNICE getauft worden war, fertig. Er hatte ohne Anker, Ketten und Kombüsenherd 9300,- chil.-\$ (etwa 35 340,- Francs) gekostet.³² Das dritte Schiff war der bei Matthew Turner³³ in San Francisco gebaute Schoner HENRY, 50 tons US-Register, der 78 tons laden konnte und im September 1891 in Papeete eintraf.³⁴ Er hatte einige kleine Mängel, die über den Agenten der SCO, Wilkens & Co. in San Francisco, reklamiert und auf der Werft von August Petersen in Papeete korrigiert wurden.³⁵ Im gleichen Jahre wurden allerdings auch zwei Schiffe aus der Fahrt genommen: Der alte Schoner GUSTAV wurde für 200,- chil.-\$ auf Abbruch verkauft³⁶ und der kleine Segelkutter EVA, der etwa 15 Jahre alt war, für 1500,- chil.-\$ ebenfalls verkauft. Der Käufer war Ingenieur, der die immer häufiger anfallenden Reparaturen selbst erledigen konnte und, als Ingenieur, auch keinen Kapitän einstellen mußte, sondern den kleinen Segelkutter selbst führen durfte. Dadurch konnte er die Betriebskosten niedriger halten, als es der SCO möglich gewesen wäre.³⁷

Gelegentlich mußten Schiffe aufgelegt werden, weil es absolut keine Beschäftigung für sie gab, so z.B. die 1890 gebaute EUNICE im Jahre 1898³⁸, oder sie konnten für kurze Zeit verchartert werden, wie die GAULOISE, die im Jahre 1900 von zwei Engländern, Mr. Hall und Lord Osborne, in Taiohae für fünf Wochen zu 90,- Francs pro Tag gechartert wurde.³⁹

Die Schonerflotte der SCO veränderte sich im Verlaufe der Tätigkeit der Gesellschaft ständig, da es immer wieder Gelegenheiten gab, gebrauchte Schiffe günstig zu erwerben und alte oder solche abzustoßen, für die sich die Anforderungen geändert hatten. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges bestand die Flotte aus weniger, aber dafür größeren Schonern:

Schoner MOANA, 130 tons, gebaut 1911 in San Francisco im Auftrag der SCO,

Schoner ROBERTA, 105 tons, gebaut 1890 in San Francisco, erworben 1906,

Schoner GAULOISE, 126 tons, gebaut 1887 in Auckland, erworben 1891,

Gasoline-Schoner TIARE APETAHI, erworben 1911,

und dem Schoner VAITAPE.

Die Flotte hatte am Ende des Jahres 1913 einen Buchwert von 116 500,- Francs⁴⁰, verglichen mit fast 472 591,57 Francs im Jahre 1885.⁴¹ Im Jahr 1909 war die Flotte sogar bis auf 23 000,- Francs abgeschrieben worden.⁴²

Die Erfahrungen mit dem Bau und Betrieb eines Schoners mit Hilfsmotor

Als um die Jahrhundertwende überlegt wurde, das Geschäft auf der Inselgruppe der Poumotus durch die Übernahme eines bestehenden Handelsgeschäftes auszuweiten, war klar, daß die Schiffskapazität dafür erhöht werden mußte. Die schon ziemlich alte GAULOISE sollte ausgemustert und ein 100 tons tragender Schoner neu angeschafft werden. Da die ersten Gasoline-Schoner in Ost-Polynesien bereits im Einsatz waren, wollte die SCO mit der technischen Entwicklung Schritt halten und prüfte, ob sie einen Segler mit Hilfsmotor, so die präzisere Bezeichnung für einen Gasoline-Schoner, anschaffen sollte. Da Kapitän Samuel Harris, der den Gasoline-Schoner VAITE vom Wettbewerber Donald & Edenborough gechartert hatte, um damit Handel in der Cook-Gruppe zu betreiben, bereit war, sich hinsichtlich seiner Erfahrungen mit der SCO auszutauschen, wußte man, auf was man sich einlassen würde. Der Motor der VAITE hatte 30 HP und verbrauchte für 5,- Francs pro Stunde Benzin. Ein Nachteil des Motors war seine Unzuverlässigkeit, da er gelegentlich aussetzte, und obwohl er in der Regel schnell wieder zum Laufen gebracht werden konnte, war der Ausfall in einer kritischen Situation doch ziemlich unangenehm.⁴³

Trotzdem entschied sich die SCO 1901 – nach Abstimmung mit dem Hamburger Aufsichtsrat – für den Bau eines solchen Fahrzeugs. Es ist nicht bekannt, ob diese Entscheidung durch das, was sich zu dieser Zeit auf den Hamburger Werften und in den Hamburger Reedereien ab-

spielte, beeinflusst war, aber es ist ziemlich wahrscheinlich. Die Bauweise für das in den Poumotus einzusetzende Fahrzeug war leicht zu beschreiben: Es sollte *möglichst viel freien Raum als main deck [...] für den Transport von Booten, Canoes, Eingeborenen etc. etc. haben. Die Kajüte sollte also möglichst weit nach hinten und das deckhouse (für Küche & Logis für Koch und Steuermann) möglichst weit nach vorn angeordnet werden.*⁴⁴ Während des Baus des Schoners bei Matthew Turner, der seine Werft inzwischen von San Francisco nach Benicia, Kalifornien, verlegt hatte, besuchte SCO-Direktor Hoppenstedt die Werft im Juni 1902 und stellte fest, daß die Länge der Kajüte nicht den Vorgaben entsprach. Die Werft hatte sie von 24 auf 22 Fuß reduziert, aber sie erklärte sich bereit, die Vorderwand wieder herauszubrechen und zu versetzen. Für die Bedienung des Hilfsmotors hatte die SCO den Maschinisten E. Buck eingestellt, der im Juni 1902 in San Francisco eingetroffen war und einige Zeit bei den Hercules Gas Engine Works, dem Hersteller des Motors, verbracht hatte und anschließend auf die Werft in Benicia gehen sollte, *um bei der Aufstellung der Maschine thätig zu sein.*⁴⁵

Im September 1902 traf der Gasoline-Schoner, der EIMEO genannt worden war, in Papeete ein und *schien allen Anforderungen zu entsprechen*, hatte aber auf der Reise *mannigfache Schwierigkeiten*, und dabei mußte die Maschine auseinandergenommen werden.⁴⁶ Auch ging die *circulating pump* zu Bruch, was, nach Meinung der SCO, auf einen Fehler der Maschine zurückzuführen war. Den Schaden in Höhe von 92,92 US-\$ wollte man von der Werft reklamieren.⁴⁷ Das Schiff hatte 115 694,68 Francs gekostet, ohne die Kosten des Kupfers zum Preis von 5694,68 Francs, die noch hinzugefügt werden mußten.⁴⁸

Als auf seiner ersten Reise in die Poumotus viel Windstille herrschte, mußte die Maschine mehrere Tage fast ununterbrochen betrieben werden und ließ sich anschließend nicht mehr starten, aber Maschinist Buck war zuversichtlich, den Schaden nach einigen Tagen wieder in Ordnung bringen zu können.⁴⁹ Auf der anschließenden Reise passierte offenbar dasselbe, so daß der Maschinist die Maschine wiederholt in Stücke nahm und herausfand, *daß dieselbe ganz in Ordnung war & nur der Kontakt für den einen Zylinder nicht schloß. Dies fand er endlich nach 10 Tagen mit Hilfe des rührigen Supercargoes [her]aus & von da ab funktionierte die Maschine tadellos. In Papeete schloß man daraus, daß Buck mit der elektrischen Leitung nicht recht vertraut zu sein schien.*⁵⁰

Ein halbes Jahr später gab es andere Mängel: *der Schoner leckte und die Maschine konnte nicht zu ordentlichem Arbeiten gebracht werden.* Maschinist Buck hatte einen Mängelbericht erstellt, den die SCO dem in Papeete ansässigen Elektro-Ingenieur Charles Alexander Francis Ducorron zuleitete, der anschließend eine vierstündige Probefahrt mitmachte, bei der die Maschine einwandfrei funktionierte. Das Leck, so stellte sich heraus, war ausschließlich auf schlechtes Kalfatern zurückzuführen. Zusätzlich führte man aber auch Beschwerde über Kapitän Auguste Chebret, (*Franzose, halbweiß*), der offenbar *an Bord [nicht] die nöthige Ordnung und Disziplin aufrecht [...] und das Schiff rein und in gutem Zustande erhalten konnte.*⁵¹ Erst im August 1903 hatte sich alles soweit eingespielt, daß die SCO mit dem Schiff zufrieden war.⁵²

Diese Zufriedenheit währte dann aber doch nicht sehr lange, denn schon im Folgejahr gab es wieder Probleme mit der Maschine, und der Elektro-Ingenieur Ducorron mußte erneut bemüht werden. Er erstellte ein detailliertes Gutachten über die Maschine, nach dem eine Reparatur der Maschine ziemlich aufwendig werden würde.⁵³ Kopie des Gutachtens wurde an die Hercules Gas Engine Works in Kalifornien gesandt, die kurz darauf antworteten, daß die Reparatur der Maschine so umfangreich wäre, daß sie nicht in Papeete ausgeführt werden könnte. Außerdem warf das Gutachten dem Maschinisten Nachlässigkeit vor.⁵⁴ Dem begegnete die SCO mit dem Argument, daß *ein schlechter Gang für den Maschinisten sehr viel Arbeit [...] unter sehr unangenehmen Verhältnissen [bedeutete], denn die Lager in dem engen Maschinenraum bei tüchtiger Wärme aufzunehmen ist kein Vergnügen und in der Regel ist es das Warmlaufen eines Lagers, das den normalen Gang der Maschine stört.* Nach Buck war die Welle des Motors nicht



SCO Atuona, Hiva-Oa. In: Galeries nationales du Grand Palais, Gauguin-Ausstellungskatalog 10.1.-24.4.1989, Paris 1989, entnommen aus: Christian Gleizal: Encyclopédie de la Polynésie. 1986.

rund, und die SCO war der Meinung, daß die Maschine *von vornherein nicht tadellos gebaut* war, daß aber die »*mauvaise volonté*« des Maschinisten während der ersten Monate seiner *Thätigkeit ein zusätzlicher Einflußfaktor gewesen, wodurch die Maschine noch mehr gelitten hat, und der ganze Mechanismus nicht mehr so genau, wie es für einen Oel-Motor nötig gewesen wäre, arbeitete.*⁵⁵

Aber ein Unglück kommt selten allein: Am 18. August 1904 strandete der Gasoline-Schoner EIMEO auf Kauehi, einer kleinen Insel im nordwestlichen Teil der Poumotus.⁵⁶ Der Schaden war beträchtlich. Das Schiff mußte von Kapitän und Mannschaft verlassen werden. Nach den Versicherungsbedingungen durfte das Schiff, wenn *im Nothafen keine Anstalten vorhanden sind, um das Schiff reparieren zu können*, verkauft werden.⁵⁷ Offenbar war dies mehr eine Versicherungsregularie, die es der SCO erlaubte, den versicherten Wert zu reklamieren und alle Kosten für die anschließende Rettung des Schiffskaskos gegenzurechnen, denn das Schiff wurde anschließend notdürftig repariert und in Begleitung des Segelkutters MAX nach Papeete gesegelt.⁵⁸ Hier wurde die Maschine entfernt, das Schiff auf den slip von August Petersen gezogen, um den Schaden genau festzustellen und entsprechende Ersatzteile aus San Francisco zu bestellen. Plötzlich erschien – zur Überraschung der SCO – der SCO-Konkurrent Victor Raoulx, der sich als (neuer) Vertreter der französischen Versicherung Assurances Universelles vorstellte und gleichzeitig vorgab, einen Inspektionsbericht machen zu müssen. *Wenn Raoulx diesen rapport für uns ungünstig abfassen kann, wird er es wohl thun*, war die Einschätzung der SCO über diesen ungeliebten Konkurrenten.⁵⁹ Um sich dagegen abzusichern, ließ die SCO vom örtlichen Schiffszimmermann Benjamin Chapman ein zusätzliches Gutachten anfertigen und gab die Reparaturen bei August Petersen in Auftrag.⁶⁰

Danach ging das Schiff wieder zum Einsatz in die Poumotus. Hier gingen die Geschäfte zu dieser Zeit aber relativ schlecht. Weil befürchtet werden mußte, daß das Schiff immer nur wenig

Ladung haben würde, gab man ihm 20 tons zusätzlichen Eisenballast mit, um das Rollen des Schiffes zu verringern. Mit der Maschine war man immer noch unzufrieden, weil sie nach wenigen Betriebsstunden heiß lief. Der ungenannte Zweite Maschinist des regelmäßig nach San Francisco verkehrenden Dampfers MARIPOSA, der *längere Zeit für die Herkules Gas Engine Works gearbeitet hat[te] und Gasoline Maschinen genau kennt, [...] hat die Maschine genau untersucht und einige unbedeutende Reparaturen empfohlen.*⁶¹ Das half jedoch nichts, denn Beschwerden über das Heißlaufen der Maschine trafen im November 1905⁶² und im Februar 1906⁶³ erneut in Papeete ein.

Und es gab weitere Reklamationen über das Schiff. Schon während der Planungsphase des Schoners hatte SCO-Direktor Hoppenstedt die zu geringe Segelfläche moniert, hatte sich aber gegenüber der Werft nicht durchsetzen können. Als das Schiff dann zum ersten Mal in Papeete war, wurde deshalb aus dem *Hammelkeulenhauptsegel ein Gaffelhauptsegel* gemacht, aber auch nach dieser Änderung hatte es immer noch nicht genügend Segelfläche.⁶⁴

Das Leiden der SCO unter der neuen Erfahrung eines Gasoline-Schoners fand am 7. und 8. Februar 1906 ein ungeplantes Ende. Die EIMEO war in den Poumotus unterwegs und geriet in den fürchterlichen Wirbelsturm, der die Inseln an diesen Tagen heimsuchte, und kehrte nicht zurück. Es war in menschlicher Hinsicht der schwerste Verlust, den die SCO in ihrer ost-poly-nesischen Geschichte zu verkraften hatte.⁶⁵

Die Fehlinvestition in den aus Holz gebauten Dampfer RAIATEA

Als sich SCO-Direktor Meuel im April 1884 mit dem Alter zweier seiner ältesten Inselfronter, STELLA und LORELEY, auseinandersetzte, ließ er sich von der zunehmenden Technisierung in der Schifffahrt beeindrucken und kam auf die Idee, diese beiden kleinen Segler, 48 und 91 Register-tonnen groß, durch einen kleinen Dampfer zu ersetzen. Gedacht war dieser Dampfer – völlig unverständlich – *für die Fahrt zwischen den Inseln und für Collectiren der Producte*, aber Meuel hoffte vor allem *auf eine Subside von Seiten der Regierung für Beförderung von Post und Passagiere.*⁶⁶ Bei seinem Besuch in Hamburg im Juli desselben Jahres rechnete Meuel seinem Aufsichtsrat vor, wie ein solcher Dampfer mit sechs Fahrten pro Jahr von Papeete nach den Marquesas und sechs weiteren nach San Francisco, auch ohne Subvention für den Postdienst, ein *günstiges Resultat* erzielen könnte.⁶⁷ Der Aufsichtsrat gab dem Drängen seines ortskundigen Direktors nach und genehmigte den Bau dieses Dampfers, der bei der Werft von Henry Koch in Lübeck für 190 000,- Mark in Auftrag gegeben und noch am Ende desselben Jahres fertiggestellt wurde.⁶⁸

Eine Erklärung für diese überraschende Entscheidung des Aufsichtsrates läßt sich wohl nur auf zwei Einflüsse zurückführen: In Hamburg blühte das Geschäft der Werften, und die Chance, einen aus Holz gebauten Dampfer in Lübeck⁶⁹ so kurzfristig geliefert zu bekommen, war verführerisch. Oder es war die Hoffnung auf eine jährliche Subvention der französischen Kolonialregierung in Höhe von 75 000,- Francs, und diese verführte sogar dazu, schon an einen zweiten identischen Dampfer zu denken⁷⁰, obwohl derartige Transportmittel für den angedachten Zweck völlig ungeeignet waren. Der Dampfer, genannt RAIATEA, kam nach 67 Dampftagen am 6. März 1885 in Papeete an und trat von dort am 22. März seine erste Reise nach San Francisco an⁷¹, wurde also nicht so eingesetzt, wie ursprünglich vorgesehen.

Für diesen Zweck, aber noch häufiger für die Rundreise Papeete – Valparaiso – San Francisco – Papeete, manchmal auch unter Einbeziehung des weit im Westen gelegenen Apia auf Upolu, ist er dann in den nächsten Jahren regelmäßig beschäftigt worden.⁷² Auf diesen Reisen hat die RAIATEA meist die Fracht anderer Handelshäuser befördert und weniger die eigene. Aber dieser Versuch, sich als Reeder in der Südsee zu betätigen, war alles andere als erfolgreich. Entweder

mußte der Dampfer zu teure Kohlen in Valparaiso bunkern oder es gab nicht genug Fracht oder es wurde über die hohen Kosten der Schiffsausrüster, in Valparaiso noch mehr als in San Francisco, geklagt.⁷³ Über den Erhalt einer Subvention der französischen Regierung für die Post- und Passagierbeförderung ist nichts bekannt geworden. Der Vorstand der SCO, der für das Jahr 1886 mit einem Verlust von 306 128,20 Mark aufwarten mußte, erklärte, daß dieser Dampfer *nicht wenig zum schlechten Resultat* dieses Jahres beigetragen hatte.⁷⁴

Eine Entscheidung über die Beendigung dieser Episode als Dampfschiffsbetreiber wurde der Geschäftsleitung insofern abgenommen, als der aus Holz gebaute Dampfer RAIATEA am 13. Februar 1887 um zwei Uhr nachts auf der Reise von San Francisco nach Papeete, etwa 200 Meilen nördlich der Poumotus-Inseln, durch Feuer vollständig zerstört wurde. Ein Reisender kam dabei ums Leben, und die gesamte Ladung, selbst die Schiffspapiere und die Postsäcke, ging verloren, weil das Schiff innerhalb von fünf Minuten nach Entdeckung des Feuers in Flammen stand. Nach fünftägiger Reise erreichten die Schiffbrüchigen, die alles verloren hatten, in zwei Rettungsbooten – das dritte wurde auch in den Flammen zerstört – die Insel Rairoa, von wo aus Kapitän Viereck einen kleinen Segler charterte, um Mannschaft und Passagiere nach Papeete zu bringen.⁷⁵

Da nach dem Verlust dieses kleinen Dampfers überhaupt nicht mehr daran gedacht wurde, ein ähnliches Schiff wieder in Fahrt zu setzen, liegt der Schluß nahe, daß alle Beteiligten eingesehen hatten, daß die Ausgabe für diesen Dampfer von Anfang an eine auf die Anregung ihres Papeete-Direktors Meuel zurückgehende Fehlinvestition war. Dieses traurige Ergebnis paßte so gar nicht zum Schiffsboom, den man in Hamburg beobachten konnte. Es ist somit nicht auszuschließen, daß die Entscheidung, dieses Schiff zu bauen, eher emotional als wirtschaftlich begründet war. Der örtliche Direktor der SCO, Meuel, bemühte sich anschließend darum, die etwa 2000 tons Fracht, die die SCO jährlich von und nach San Francisco zu transportieren hatte, auf den Postseglern, die von dort immer noch nach Papeete verkehrten, unterzubringen.⁷⁶

Das kurze Interludium der SCO als Segelschiffsreederei zwischen Papeete, San Francisco und Valparaiso

Da sich San Francisco langsam zu einem Platz entwickelte, an dem man nicht nur Manufakturartikel, besonders auch Bauholz, kaufen konnte, sondern auch zu einem Markt, der Exportprodukte aus Polynesien abnahm, baute die SCO schon recht früh erfreuliche Geschäftsverbindungen dorthin auf, zumal ein vertrauenswürdiger Agent, die Firma Wilkens & Co., deren Inhaber lange Jahre in Tahiti gelebt hatte, dort ansässig war. Ein Hindernis für einen Warenaustausch war lediglich das Fehlen einer regelmäßigen Schiffsverbindung. Zwar gab es ab 1880 – mit Unterbrechungen – eine regelmäßige Seglerverbindung mit San Francisco, aber trotzdem mußte die SCO sich häufig auch selbst um die Transportmittel bemühen, die diesen Hafen bedienten, zumal die Frachtraten der Segler in der Anfangszeit relativ hoch und die Kapazitäten beschränkt waren.

Als für 1880 berichtet wurde, daß erheblich mehr aus San Francisco importiert worden war⁷⁷ als in den Vorjahren, beteiligte sich die SCO 1881 mit einem $\frac{1}{2}$ -Anteil an dem mit 216 Registertonnen für die Inselfahrt Ost-Polynesiens etwas zu großen Schoner PALOMA, mit dem sie dann – als Reeder – die San Francisco- und Valparaiso-Fahrt betrieb.⁷⁸ Das war ein riskantes Geschäft, wie der wechselnde Einsatz der PALOMA anschließend zeigte. Die Konkurrenz der subventionierten Postsegler, die später Transporte zu Preisen anboten, die 10–15% niedriger lagen, als die PALOMA sie zur Kostendeckung erzielen mußte, war deutlich spürbar und ein gravierender Nachteil.⁷⁹ So war es erforderlich, mit dem Einsatz des Seglers PALOMA flexibel zu reagieren und ihn auf der Route einzusetzen, auf der Gewinnchancen gegeben waren. Wegen der Schiffs-

größe kam aber nur die Fahrt nach San Francisco oder nach Valparaiso in Frage. Außer in den ersten beiden Jahren fiel es sehr schwer, mit diesem Schiff Geld zu verdienen: Ab 1884 konnte es wegen der Konkurrenz, höherer Reparaturkosten und einer erforderlichen Neukupferung auf der Strecke nach San Francisco keine Gewinne mehr einfahren.⁸⁰ Der Segler wurde deshalb vorübergehend – bis Ende 1887⁸¹ – für den Transport von Kopra unter einem längeren Vertrag nach Valparaiso eingesetzt.⁸²

Für eine kurze Zeit, bis 1. Mai 1888, hatte die PALOMA das Glück, unter einem Vertrag mit der Postseglerlinie wieder nach San Francisco eingesetzt zu werden und dabei eine Fracht von 32 Schillingen per ton⁸³ zu verdienen. Anschließend mußte sie sich erneut am freien Markt behaupten und war häufiger nach Valparaiso unterwegs. SCO-Direktor Jörss schwärmte zwar darüber, daß sie auf einer Rückreise, bei der sie Station auf der Osterinsel gemacht hatte, Fracht für Kapitän Policarpo Toro, den *quasi Proprietor von Easter Island*, abgeliefert und andere Güter, meist Rinder, Schafe und Wolle, mit nach Tahiti genommen und dadurch *ganz gut ausgemacht* hatte⁸⁴, aber für 1888 war dann doch ein Verlust von 14 974,27 Francs für dieses Schiff zu vermelden.⁸⁵ Als die PALOMA älter wurde und größere Reparaturen anstanden, hätte Jörss sie am liebsten bei passender Gelegenheit in Valparaiso verkauft.⁸⁶ Solange sie mindestens 20,- chil.-\$ (= 32 Schillinge) pro Tonne Fracht auf der Route nach Valparaiso einfahren konnte, wollte er den Verkauf aber nicht forcieren. Für den Valparaiso-Agenten der SCO, G. Hörmann & Co., wurde es bei dieser Rate allerdings zunehmend schwerer, Kopralladungen zu verkaufen.⁸⁷

1889 gab es keine Beschäftigung mehr für die PALOMA. Die SCO hatte erfolglos versucht, sie für Einzelreisen zu verchartern. Daher blieb schließlich nur die Alternative, sie als schwimmendes Kohlenlager zu nutzen. Es war allerdings schon über ein Jahr vergangen, ohne daß ein französisches Kriegsschiff nach Papeete gekommen war, das Kohlen bunkern wollte. Völlig überraschend lief die PALOMA eines Tages voll Wasser, und SCO-Direktor Jörss schrieb darüber: *bis heute ist solche noch vollkommen dicht gewesen, heute morgen leckte solche & zwar sehr stark, ganz plötzlich, 4¹/₂ Fuß Wasser, sind mit alle Mann an Bord gegangen zum Pumpen & einen Theil Kohlen in die »Atalanta« zu legen, haben in 3 Stunden das Wasser um 1 Fuß reduziert & müssen nun mal sehen, wie es weiter wird, vorläufig ist uns ganz rätselhaft, wie das Schiff so urplötzlich Wasser macht, eventuell werden wir die Ladung an Land nehmen müssen.*⁸⁸ Aber wenig später stellte sich heraus, daß es sich um ein Rattenloch größer inwendig als auswendig [gehandelt hatte], *wir mußten 25 tons Kohlen herausnehmen & in die Loreley legen. [...] Seitdem ist das Schiff dicht.* Der coal hulk »Paloma« wurde 1890 an die Eigentümer des Dampfers RICHMOND, der zwischen Auckland und Papeete verkehrte, verkauft und von diesen für den gleichen Zweck genutzt.⁸⁹



SCO Papeete. In: Pierre-Yves Toullelan: *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Paris 1984, gegenüber S. 171, entnommen aus: *Le Mémorial Polynésie. Tahiti 1977-1980*.

Zusammenfassende Betrachtung

Als Handelsfirma in einem Einzugsgebiet, in dem es keine regelmäßigen Schiffsverbindungen gab, mußte die SCO sich zwangsläufig einer eigenen Flotte bedienen, zumal diese nicht nur dem Transport, sondern auch der Angebotspräsentation und dem Einsammeln kleiner Teilmengen örtlicher Produkte diente. Die Erfahrungen der SCO mit ihrer Schiffsflotte in der östlichen Südsee waren vielfältig. Während ihrer fast 40jährigen Geschichte als deutsche Firma in Ost-Polynesien war sie Eigentümerin von 39 Schiffen gewesen, die vornehmlich für interinsuläre Verkehre eingesetzt wurden. Die Mehrzahl dieser Schiffe waren Inselschoner in einer Größe zwischen 19 und 216 Registertonnen. Allerdings gehörten zeitweise auch ein 523 BRT großer aus Holz gebauter Dampfer und zwei Schoner mit Hilfsmotor dazu. Für elf dieser Schiffe ließ sich die Lebensdauer, gerechnet vom Baujahr bis zum Verlust auf See oder bis zur Auflegung, auch wenn die SCO nicht durchgehend ihre Eigentümerin war, mit durchschnittlich $11\frac{2}{3}$ Jahren ermitteln. Während dieser Lebensdauer war es nicht untypisch, daß eine oder zwei fundamentale Erneuerungen des Schiffskaskos erforderlich wurden. Die Anbringung neuer Kupferplatten, meist auf der Werft von August Petersen in Papeete, wurde bei dieser Lebensdauer etwa zwei- bis dreimal vorgenommen.

Die SCO war zukunftsorientiert und teilweise ziemlich risikofreudig. Dieses Verhalten hing sicherlich mit dem Wirtschaftsboom zusammen, der in Deutschland und im Hamburger Hafen zu beobachten war. Die Risikofreude fand ihren Ausdruck in der aus wirtschaftlicher Sicht völlig unverständlichen Investition in einen aus Holz gebauten Dampfer, die offenbar nur getätigt wurde, weil man sich Subventionen der französischen Regierung für den regelmäßigen Posttransport erhoffte. Der 1901 in Kalifornien in Auftrag gegebene Gasoline-Schoner EIMEO hatte andere Vorläufer in Französisch-Polynesien, an deren Erfahrungen man sich hatte orientieren können. Der Zyklon im Februar 1906 beendete die Erprobung eines Seglers mit Hilfsmotor etwa zu dem Zeitpunkt, zu dem die SCO glaubte, alle Anlaufschwierigkeiten mit einem solchen Fahrzeug in den Griff bekommen zu haben.

Die Größe der Flotte variierte je nach Bedarf, war aber, besonders in der Anfangszeit, viele Jahre erheblich größer als erforderlich. Die Buchwerte, mit denen sich die Schiffe in den Bilanzen der SCO niederschlugen, schwankten zwischen 23 000,- (1909) und rund 473 000,- Francs (1885). Diese Zahlen überzeichnen aber die wechselnde Größe der Flotte, denn von 1902 bis 1909 nutzte man die guten Gewinne, um die Schiffe bis auf Beträge weit unter den Verkehrswert – zur Schaffung stiller Reserven – abzuschreiben, und in der Bilanz des Jahres 1885 schlug sich der Kaufpreis des kurzlebigen Dampfers RAIA TEA nieder. Im Durchschnitt von 30 überlieferten Jahren hatte die Flotte einen Buchwert von 111 900,- Francs, was etwa 90 000,- Mark entsprach. Das war bei einem Kapital von ursprünglich 1 120 000,- und später 500 000,- Mark zumindest zeitweise eine Größenordnung, die den Finanzbedarf des Unternehmens arg strapazierte.

Anmerkungen:

- 1 An der Aktiengesellschaft waren in den ersten $2\frac{1}{2}$ Jahren je zur Hälfte der Kaufmann Carl Johann Conrad Wilkens und die Firma J. C. Godeffroy & Sohn beteiligt. Die letztgenannte war bis 30. Juni 1878 auch Generalagent der SCO in Hamburg und für Ein- und Verkauf zuständig. Nach der Zahlungsunfähigkeit von J. C. Godeffroy & Sohn übernahm die dafür neu gegründete Firma Scharf & Kayser (S&K) die Funktion des Generalagenten. Diese Firma finanzierte auch die Geschäfte der SCO, weil das Kapital der Aktiengesellschaft hierfür nicht ausreichte.
- 2 Staatsarchiv Hamburg (StAH) 621-1 Société Commerciale de l'Océanie. – Das Archiv dieses Unternehmens beansprucht zwei Regalmeter, wobei die umfangreichen jährlichen Inventurlisten von 1889 bis 1910 den größten Teil des Platzes einnehmen.
- 3 Werner Jochmann: Handelsmetropole des Deutschen Reiches. In: Werner Jochmann und Hans-Dieter Loose (Hrsg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Band II: Werner Jochmann (Hrsg.): Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart. Hamburg 1986, S. 15-129, hier S. 16-21.

- 4 Jantzen: Handelsgeschichtliche Betrachtungen. Sonderdruck aus der Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg. Köln 1967, S. 506f.
- 5 Jochmann (wie Anm. 3), S. 23.
- 6 Jochmann (wie Anm. 3), S. 22: Während die Einfuhr von 4,5 auf 14,8 Millionen Tonnen stieg, wuchs der Export von 2,9 auf 9,3 Millionen Tonnen.
- 7 Percy Ernst Schramm: Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte. 2. bearbeitete Auflage, Hamburg 1952, S. 494: Hamburgs Import aus England sank von 28,5% auf einen Anteil von 8% und Hamburgs Export nach England von 24,3% auf einen Anteil von 9%.
- 8 Jantzen (wie Anm. 4), S. 510f.
- 9 Jantzen (wie Anm. 4), S. 514-516.
- 10 Jantzen (wie Anm. 4), S. 504.
- 11 Sehr grob selbst gerechnet: Nord-Süd-Ausdehnung (2500 km) multipliziert mit Ost-West-Ausdehnung (3500 km).
- 12 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 33: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 11. Juli 1879: Hiernach wurde der Segelkutter EVA von Kapitän Towne erworben, der auch die Inselfschoner MARY und FAVORITE in Zahlung genommen haben muß, während nach Walter Kresse: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824-1888. (= Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte). Teil 2: Reeder L-Z. Hamburg 1969, S. 17f., die FAVORITE 1879 an die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südseeinseln zu Hamburg AG verkauft und in FAKAOFO umbenannt wurde. Möglicherweise hat Kapitän Towne diesen Schoner sofort dahin weiterverkauft. Bis zur Jahrhundertwende war die gängige Währung Ost-Polynesiens der Chile-Dollar, in dem die meisten Konten der SCO geführt und erst zum Bilanztag in Francs umgerechnet wurden.
- 13 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 138: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 10. April 1881.
- 14 Kresse (wie Anm. 12), S. 17.
- 15 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 199: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 6. September 1882.
- 16 Kresse (wie Anm. 12), S. 17f.: MARION GODEFFROY 1881, LORELEY am 19. Juli 1882, LA GIRONDE 1883, ATALANTE 1886.
- 17 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 126: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 7. Februar 1881.
- 18 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 130: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 7. Februar 1881.
- 19 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 188: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 8. Juni 1882.
- 20 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 190: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 8. Juni 1882.
- 21 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 133-134: Jörss, SCO, Papeete an SCO, Hamburg, 25. März 1890.
- 22 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 133: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 15. Februar 1881; StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 171: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 25. März 1882.
- 23 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 199: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 6. September 1882.
- 24 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 138: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 10. April 1881; nach StAH 621-1 SCO 11 Blatt 8 Band 1 Blatt 134: Bilanz der SCO per 31. Dezember 1880, waren es allerdings 227 642,25 Francs.
- 25 StAH 621-1 SCO 11 Band 1 Blatt 15: Bilanz der SCO auf das Jahr 1898; durch die Investition in den Dampfer RAIAATEA hatte das in Schiffen gebundene Kapital allerdings am 31. Dezember 1885 472 591,57 Francs betragen (StAH 621-1 SCO 11 Band 1 Blatt 1: Bilanz der SCO per 31. Dezember 1885).
- 26 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 44: Jörss, SCO, Papeete, an Kayser, S&K, Hamburg, 11. Mai 1889.
- 27 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 137-138: Jörss, SCO, Papeete, an Kayser, S&K, Hamburg, 30. September 1889.
- 28 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 168: Jörss, SCO, Papeete, an Kayser, S&K, Hamburg, 10. Oktober 1889.
- 29 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 185: Jörss, SCO, Papeete, an Kayser, S&K, Hamburg, 30. Oktober 1889.
- 30 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 168: Jörss, SCO, Papeete, an Kayser, S&K, Hamburg, 10. Oktober 1889.
- 31 StAH 621-1 SCO 11 Band 1 Blatt 6: Bilanz der SCO per 31. Dezember 1890.
- 32 StAH 621-1 SCO 5 Band 2 Blatt 85: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 12. Februar 1891.
- 33 Herbert Karting: Deutsche Schoner. Band II: Der Bau hölzerner Schoner nach 1870 an der Elbe und Westküste Schleswig-Holsteins sowie deutsche Lotsen- und Hamburger Südseeschoner. Bremen 2002, S. 221, beschreibt die Entwicklung dieser Werft.
- 34 StAH 621-1 SCO 22 Blatt 95-97: Für den Schoner HENRY sind die genauen Spezifikationen, allerdings ohne Angaben über die Segelfläche, erhalten.
- 35 StAH 621-1 SCO 5 Band 2 Blatt 140-141: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 12. September 1891; zur Werft von August Petersen in Papeete siehe auch Patrick O'Reilly und Raoul Tessier: Tahitiens. Répertoire biographique de la Polynésie Française. (= Publications de la Société des Océanistes No. 36, Musée de l'Homme). Paris 1975, S. 436.
- 36 StAH 621-1 SCO 5 Band 2 Blatt 85: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 12. Februar 1891; Der Schoner GUSTAV hieß ursprünglich MARION GODEFFROY nach der Ehefrau Marion, geb. Brander, des Papeete-Direktors der SCO, Gustav Godeffroy jr. Als dieser sich von ihr trennte, etwa 1879, wurde das Schiff von ihm in GUSTAV GODEFFROY umbenannt. Nach Gustav Godeffroys jr. Ausscheiden aus der SCO, Mitte 1880, nannte die Gesellschaft das Schiff einfach GUSTAV.
- 37 StAH 621-1 SCO 5 Band 2 Blatt 105-106: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 12. Mai 1891.
- 38 StAH 621-1 SCO 5 Band 4 Blatt 83: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 15. Februar 1898.

- 39 StAH 621-1 SCO 5 Band 5 Blatt 84: Hoppenstedt, Papeete, an SCO, Hamburg, 4. Juli 1900.
- 40 StAH 621-1 SCO 11 Band 2 Blatt 16-17: Bilanz der SCO per 31. Dezember 1913.
- 41 StAH 621-1 SCO 11 Band 1 Blatt 1: Bilanz der SCO per 31. Dezember 1885.
- 42 StAH 621-1 SCO 11 Band 2 Blatt 8: Bilanz der SCO per 31. Dezember 1904.
- 43 StAH 621-1 SCO 5 Band 5 Blatt 175-177: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 1. Mai 1901.
- 44 StAH 621-1 SCO 5 Band 5 Blatt 286: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 21. Juli 1901.
- 45 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 192-194: Hoppenstedt, SCO, aus San Francisco, an SCO, Hamburg, 28. Juni 1902.
- 46 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 58: Lamprecht, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 4. September 1902.
- 47 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 61: Lamprecht, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 10. Oktober 1902.
- 48 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 104-106: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 7. Mai 1903.
- 49 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 66-67: Lamprecht, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 15. November 1902.
- 50 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 69-70: Lamprecht, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 21. Dezember 1902.
- 51 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 86-89: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 3. März 1903.
- 52 StAH 621-1 SCO 5 Band 6 Blatt 150: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 30. August 1903.
- 53 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 37-38: Gutachten von C. A. F. Ducorron über die Maschine des Gasoline-Schoners EIMEO vom 22. Februar 1904.
- 54 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 44-45: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 1. April 1904.
- 55 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 95: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 17. Juli 1904.
- 56 StAH 621-1 SCO 3 Jahresbericht für 1904 vorgelegt in der ordentlichen Generalversammlung am 28. Juni 1905.
- 57 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 117: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 4. November 1904.
- 58 StAH 621-1 SCO 6 Band 11 Blatt 29: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an S&K, Hamburg, 5. November 1904.
- 59 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 199: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 4. November 1904.
- 60 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 174: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 21. Februar 1905.
- 61 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 219-220: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 5. Mai 1905.
- 62 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 249: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 1. November 1905.
- 63 StAH 621-1 SCO 5 Band 8 Blatt 196: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 17. Februar 1906.
- 64 StAH 621-1 SCO 5 Band 7 Blatt 222: Hoppenstedt, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 8. Juni 1905.
- 65 Raoul Tessier: Les cyclones en Polynésie Française, 1878 – 1903 – 1905 – 1906. In: Bulletin de la Société des Études Océaniques, Band 14, Nr. 5-6, Lfd. Nr. 166-167 (März-Juni 1969), S. 1-48, hier S. 31f.
- 66 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 243: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 1. April 1884.
- 67 StAH 621-1 SCO 1 Band 1 Blatt 37: Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrates vom 19. Juli 1884.
- 68 Heinz Haaker: Die »Schiffswerft von Henry Koch AG«. Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte. (= Schriften des DSM, Bd. 37). Hamburg 1994, S. 110: Kiellegung am 12. August 1884, Stapellauf am 30. Oktober 1884 und Ablieferung am 7. Dezember 1884 unter der Bau-Nr. 14.
- 69 Haaker (wie Anm. 68), S. 111: Da die Bau-Nr. 16, ein Dampfer, der im Folgejahr von Henry Koch gebaut wurde, das erste aus Stahl gebaute Schiff dieser Werft war, muß angenommen werden, daß der Dampfer RAIATEA aus Holz gebaut war.
- 70 StAH 621-1 SCO 1 Band 1 Blatt 37: Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrates vom 19. Juli 1884.
- 71 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 266: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 21. März 1885.
- 72 Die Behauptung von Walter Kresse: Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888. Hamburg 1972, S. 260, daß der Dampfer RAIATEA die Segelschiffe zwischen Europa und Tahiti ersetzt hat, entspricht nicht den Tatsachen. Der Dampfer ist nur einmal von Lübeck nach Papeete gefahren und anschließend nur in der Südsee eingesetzt worden.
- 73 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 14: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 9. November 1886.
- 74 StAH 621-1 SCO 3 Blatt 2 Jahresbericht des Vorstandes über das Jahr 1886.
- 75 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 38-39: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 4. März 1887. – Nach Haaker (wie Anm. 68), S. 111, transportierte der Dampfer auf seiner letzten Reise Stückgut und *Petroleum in Kisten* aus San Francisco nach Papeete. Das könnte die Schnelligkeit erklären, mit der das Feuer ihn vernichtete.
- 76 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 45-46: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 7. März 1887.
- 77 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 169: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 25. März 1882.
- 78 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 171: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 25. März 1882. – Lt. Kresse (wie Anm. 12), S. 18, kaufte die SCO die PALOMA erst 1886 von Alfred Kayser. Daher scheint es möglich, daß Alfred Kayser, einer der Gesellschafter von Scharf & Kayser, dem Hamburger Generalagenten der SCO, dieses Schiff – wegen der Knappheit der Mittel bei der SCO – zunächst auf eigene Rechnung gekauft und erst 1886 an die SCO weiterveräußert hat.
- 79 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 278: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 3. September 1885.
- 80 StAH 621-1 SCO 4 Band 1 Blatt 279: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 3. September 1885.
- 81 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 58: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 9. August 1887.
- 82 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 45-46: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 7. März 1887.
- 83 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 80: Meuel, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 11. Januar 1888.
- 84 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 156: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 2. April 1889.

- 85 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 183: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 2. April 1889.
 86 StAH 621-1 SCO 5 Band 1 Blatt 153: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 9. Januar 1889.
 87 StAH 621-1 SCO 6 Band 2 Blatt 45: Jörss, SCO, Papeete, an Kayser, S&K, Hamburg, 11. Mai 1889.
 88 StAH 621-1 SCO 5 Band 2 Blatt 63: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 26. September 1890.
 89 StAH 621-1 SCO 5 Band 2 Blatt 66: Jörss, SCO, Papeete, an SCO, Hamburg, 13. Oktober 1890.

The Société Commerciale de l’Océanie (SCO): The Fleet of a Hamburg Trading Company in the Eastern South Seas (1876-1914)

Summary

Until its expropriation at the beginning of World War I, the Société Commerciale de l’Océanie (SCO), founded in 1876 as a German joint-stock company in Hamburg, engaged in intensive trading with the islands of Eastern Polynesia. This involved the import of manufactured goods and foodstuffs from Europe, the United States and New Zealand, and the export of local products such as copra, cotton, mother-of-pearl shells, vanilla and several other articles. On the most important islands, manufactories and trading posts were in charge of the sale of food and manufactured goods and the purchase of export products. The SCO’s zone of economic influence extended to almost all the inhabited islands of Eastern Polynesia. Since a regular shipping route developed only slowly, and floating sales stores and product collection-points were required in addition to the fixed trading posts, the company operated the largest schooner fleet in the large region consisting of around one hundred widely scattered islands. The trading company also experimented with the construction and use of gasoline schooners, invested in a Lübeck-built wooden steamer, and tried its luck as a sailing-ship company on the routes between San Francisco, Valparaiso and Papeete. The essay examines the reasons for the company to have a fleet of its own – a major investment at that time – and also the size, variety and use of such a fleet.

La Société Commerciale de l’Océanie (SCO). La flotte d’une société de commerce de Hambourg dans l’océan Pacifique oriental (1876-1914)

Résumé

La Société Commerciale de l’Océanie, fondée en 1876 à Hambourg en tant que société anonyme allemande, effectua un commerce important dans les îles de la Polynésie est, jusqu’à son expropriation au début de la Première Guerre mondiale. Il s’agissait, d’une part, de l’importation de marchandises manufacturées et de denrées alimentaires en provenance de l’Europe, des États-Unis et de la Nouvelle-Zélande, et d’autre part de l’exportation de produits indigènes tels que coprah, coton, nacre, vanille et de quelques autres articles. Sur les îles les plus importantes des usines ou des comptoirs commerciaux furent entretenus, responsables de la vente des produits manufacturés ou des denrées alimentaires et de l’achat des produits d’exportation. L’influence économique de la SCO s’étendait sur pratiquement toutes les îles habitées de la Polynésie orien-

tale. Comme un trafic de ligne régulier se développa tout d'abord assez lentement et que des dépôts de vente flottants furent nécessaires en supplément des comptoirs stationnaires, la firme entretint la plus grande flotte de goélettes dans cette région constituée d'environ 100 îles, en partie très éloignées les unes des autres. La maison de commerce expérimenta en outre avec la construction et la vente de goélettes à gazoline, investit une fois dans un vapeur en bois construit à Lübeck et s'essaya à l'armement de voiliers sur les routes entre San Francisco, Valparaiso et Papeete. L'article éclaire les raisons qui poussèrent la maison de commerce à créer sa propre flotte, qui représentait tout de même pour une telle firme un important investissement, et détaille son volume, sa variété et ses domaines d'intervention.