

## Der Österreichische Lloyd und seine Fahrten

Die Gründung des Österreichischen Lloyd im Jahre 1836 fällt fast zusammen mit der Eröffnung der ersten Lokomotiveisenbahn von Wien nach Brünn. Damit begann denn auch damals eine neue Ära für Handel und Verkehr zu Wasser und zu Lande, die zufolge dieser tief einschneidenden modernen Einrichtungen in neue Bahnen gelenkt wurden und bald einen sichtlichen Aufschwung nahmen.

Der Lloyd ist eine Schöpfung des weit ausblickenden Freiherrn von Bruck, der, die Bedeutung der politischen Erschließung der Levante sowie des Seedampferverkehrs mit richtigem Verständnis erfassend, auch für Österreich die Einführung einer größeren Schiffahrtsgesellschaft als unumgänglich notwendig und vorteilhaft erkannte. Aus kleinen Anfängen hat sich der Lloyd zu einem angesehenen Institute ausgestaltet, das heute unter den größten Dampfschiffgesellschaften rangiert und sich einen ehrenvollen Platz unter denselben erobert hat.

Während im Jahre 1836/37 die Zahl der Schiffe 7 betrug und einen Bruttogehalt von bloß 1777 t aufwies und während diese 7 Schiffe auf 87 Reisen bloß 7967 Personen und Waren im Gewichte von 5883 q beförderten, beträgt der Stand der Flotte gegenwärtig 71 Schiffe, welche im Jahre 1906 329 475 Passagiere (gegen 317 403 im Jahre 1905) und 1 335 780 t Waren (gegen 1 235 921 t im Jahre 1905) beförderten und hiebei 2 245 438 Seemeilen und über 105 mal den Umfang der Erde durchliefen.

Anfangs hat sich dieses Unternehmen auch als höchst lukrativ erwiesen; später aber mußte es gleich anderen Schiffahrtsgesellschaften auf den meisten Linien einen schweren Konkurrenzkampf führen. Nach einer nur kurze Zeit währenden Umgestaltung des Lloyd in einen „Österreichisch-Ungarischen“ wurde

derselbe dann wieder wie vorher ein rein österreichisches Institut.

Die Fahrten, welche der Lloyd gegenwärtig versieht, zerfallen: 1. in die Adriatischen Linien mit den Routen nach Venedig, nach Metković, Cattaro—Spizza und nach Albanien und Epirus. Zur Bequemlichkeit des Publikums wurde auch von Gravosa aus eine Verbindung mit Brindisi hergestellt; 2. in die Levante-Linien: Triest—Konstantinopel, Triest—Syrien bis Mersina, Triest—Alexandrien, in die Griechisch-Orientalische und in die Thessalische Linie, ferner in die Route Konstantinopel—Braila, Konstantinopel—Odessa und Konstantinopel—Batum; 3. in die Ostasiatischen Linien: Triest—Bombay, Triest—Calcutta und Triest—Kobe, für welche Strecken auch Retourfahrkarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben werden; endlich 4. in die Warenlinie nach Brasilien und Argentinien.

Was den für uns am nächsten liegenden Verkehr nach Dalmatien betrifft, so nahm derselbe erst in den letzten Jahren einen erfreulichen Aufschwung. Allerdings wurde früher das nach so vielen Richtungen stiefmütterlich behandelte Königreich Dalmatien von Fremden nur wenig besucht. Es geschah eben nahezu nichts, um den Verkehr nach diesem an landschaftlichen Schönheiten und in ethnographischer Hinsicht so reich bedachten Lande zu heben. Erst seitdem nach der Okkupation Bosniens und Herzegowinas die neuerbauten Eisenbahnlinien bis nach Dalmatien (Metković, Gravosa und Zelenika) reichten und dadurch die Möglichkeit geschaffen wurde, das Okkupationsgebiet auch von Dalmatien aus zu erreichen, wurde an die Hebung des Verkehrs dahin gedacht. Durch den Schnelldampfer „Wurmbrand“ wurde eine Eilverbindung nach Cattaro geschaffen, welche es ermöglicht, diese Hafenstadt bereits am nächsten Vormittage nach der Abfahrt von Triest zu erreichen. Ferner wurde durch die Erbauung des großen, komfortmäßig eingerichteten „Hôtel Impérial“ in Ragusa ein allen modernen Anforderungen entsprechendes Etablissement geschaffen und auch sonst durch den Bau besserer Hotels, wie z. B. in Zara und Spalato, zur Hebung des Fremdenverkehrs beigetragen. Es ist ein Verdienst des Lloyd, durch Ausgabe billiger Fahrkarten für Rundreisen in Dalmatien (Preis K 96.90 I. Klasse einschließlich zwei Tage freien Aufenthaltes im „Hôtel Impérial“ in Ragusa) zu einem Besuch Dalmatiens anzuregen. Diese vom besten Erfolge begleitete Neuerung dürfte vielleicht dem Österreichischen

Lloyd den Anlaß gegeben haben, gleich seinen norddeutschen Schwestergesellschaften in Hamburg und Bremen eigene Vergnügungsfahrten zu arrangieren.

Nachdem dieses Projekt lebhaften Anklang fand und an den neu eingeführten Vergnügungs- und Erholungsreisen die besten Kreise sich zahlreich beteiligten, so sah sich die Leitung des Lloyd veranlaßt, diese Reisen zu einer ständigen Einrichtung auszustalten.

So wurden denn für das Jahr 1908 mit dem Spezialdampfer „Thalia“ folgende zwölf Vergnügungsreisen in Aussicht genommen: 1. nach Syrien und Ägypten, 2. nach Süditalien, Tunis und an die Riviera, 3. nach Süditalien, Tunis und Tripolis, 4. nach Spanien, den Kanarischen Inseln und nach Nordafrika, 5. nach Malta, Tunis und Sizilien, 6. nach Spanien, Portugal und Ostende, (Genua—Bremerhaven), 7. und 8. Nordlandsreisen von Bremerhaven aus, 9. von Bremerhaven nach den bekannten Seebädern: Ryde auf Wight, Trouville, Bayonne, St. Sebastian, dann nach Spanien, Algier bis Triest, 10. nach Nordafrika, Spanien und den Balearen, 11. nach Malta, Tripolis und Ägypten und 12. Weihnachtsreise auf dem Meere (Dalmatien).

Was die langjährigen freundlichen Beziehungen der K. K. Geographischen Gesellschaft zu dem Österreichischen Lloyd betrifft, so sei daran erinnert, daß der letztere bereits vor Jahren, dank der Intervenierung unseres unvergeßlichen Vizepräsidenten Kontre-admirals Ritter von Lehnert, den Mitgliedern der Gesellschaft die weitreichendsten Begünstigungen eingeräumt hat, die allerdings später bedingungslos bloß für Fahrten in der Adria und im Mittelländischen Meere aufrecht erhalten wurden. Nachdem aber ähnliche Konzessionen wahrscheinlich auch anderweitig gewährt wurden, so kam es mit der Zeit dahin, daß die meisten Reisenden nur zu ermäßigten Preisen fuhren, während die normalen Fahrpreise nur von einem Bruchteile entrichtet wurden. Dieser für die Rentabilität des Institutes nicht gleichgültige Umstand veranlaßte die kommerzielle Direktion des Lloyd, eine weitere Reduktion der gewährten Konzessionen vorzunehmen, so daß heute den Mitgliedern der K. K. Geographischen Gesellschaft bedingungslos nur für Fahrten von Triest nach Venedig, von Triest nach Dalmatien und Korfu und von Triest nach Brindisi und retour Fahrpreisermäßigungen gewährt werden. Auf Reisen zu ausge-

sprochen wissenschaftlichen Zwecken beziehen sich jedoch diese Einschränkungen nicht.

Wenn auch die Entziehung der bedingungslosen Ermäßigung auf der Eillinie nach Alexandrien für die Geographische Gesellschaft nicht ohne Einfluß blieb, indem dieselbe dadurch zahlreiche Mitglieder in Ägypten verloren hat, so muß doch die Berechtigung des Lloyd zu dieser Verfügung rückhaltslos anerkannt und die aufrecht gebliebene Konzession unter den obwaltenden Umständen als ein Entgegenkommen des Lloyd angesehen werden. Hoffen wir, daß eine weitere, für beide Teile nicht angenehme Einschränkung unterbleiben und daß die dem Vernehmen nach bestehende Absicht der Direktion des Lloyd, den Mitgliedern unserer Gesellschaft wenigstens bei einem Teile der künftigen Fahrten der „Thalia“ eine Ermäßigung zu gewähren, bald verwirklicht werde. Sollte dies, wie zu erwarten steht, der Fall sein, so würden diejenigen Fahrten, auf welche diese Begünstigung Anwendung finden soll, entweder durch die „Mitteilungen“ oder durch spezielle Verständigungen den Mitgliedern bekanntgegeben werden.

Noch muß einer Linie Erwähnung geschehen, welche der Lloyd im Jahre 1903 auf vielfachen Wunsch in Betrieb gesetzt und hierzu vier seiner besten Schiffe: „Koerber“, „Afrika“, „Kleopatra“ und „Bohemia“ in den Dienst gestellt hat. Wir meinen die Linie nach Ostafrika, welche Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, die Delagoa-Bai und Durban berührte und sich sehr bald bei dem reisenden Publikum, insbesondere bei den Engländern großer Beliebtheit erfreute und mit Vorliebe benutzt wurde. Und trotzdem wurde diese Linie bereits nach kurzer Zeit aufgelassen, da es — so unglaublich dies auch erscheinen mag — derselben an genügendem regelmäßigen Export fehlte und daher eine Rentabilität nicht zu erzielen war. Es würde zu weit führen und auch hier nicht am Platze sein, die Ursachen dieser geringen Beteiligung an der Verschiffung von Waren zu erörtern. Wer sich übrigens dafür interessiert, der lese unter anderem die Referate des LSK. Baron Benko über die Studienreisen S. M. Schiffe „Albatros“, „Frundsberg“ und „Zrinyi“ in den Jahren 1885—1901, oder das Werk des k. u. k. Generalkonsuls J. Pisko „Die Südhalbkugel im Weltverkehr“ (Wien 1904), oder das erst vor ganz kurzer Zeit erschienene, auch in den „Mitteilungen“ besprochene, in seinem volkswirtschaftlichen Teile

aber zu flüchtig gewürdigte Buch: „Nordamerika und Ostasien“ von Friedrich Klein, einem aktiven politischen Beamten in Mähren, und er wird über diese Erscheinung nicht lange im unklaren bleiben.

Trügen die Anzeichen nicht, so scheint eine bessere Zeit heranzubrechen, und wir würden es mit Freude begrüßen, wenn der Österreichische Lloyd in absehbarer Zeit die ostafrikanische Linie wieder in Betrieb setzen und noch weitere Strecken eröffnen würde; denn seine Devise lautet ja: „Vorwärts“.

*Dr. E. Gallina*

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1906

Band/Volume: [50](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Der Österreichische Lloyd und seine Fahrten 646-650](#)