

Der Österreichische Lloyd von 1836 bis 1911.

Ein Nachwort zu seinem fünfundsiebzigjährigen Jubiläum.

Von Dr. E. Gallina.

Vor kurzem hat der Österreichische Lloyd die Feier seines fünfundsiebzigjährigen Bestandes festlich begangen, zu welchem Anlasse denselben auch das Präsidium der k. k. Geographischen Gesellschaft, welche ja zu diesem hervorragenden Unternehmen in freundlichsten Beziehungen steht, auf das herzlichste beglückwünscht hat. Der Lloyd hat nun gelegentlich seines Jubiläums eine große Festschrift veröffentlicht¹⁾ und darin das Werden und Wachsen dieser bedeutenden Schifffahrts-Gesellschaft in eingehender Weise geschildert. Das Entgegenkommen, welches die Direktion des Lloyd den Mitgliedern der k. k. Geographischen Gesellschaft gegenüber in freundlichster Weise bekundet, indem sie denselben im Nahverkehr bedingungslos, im Fernverkehr für Studienreisen, beziehungsweise für Reisen zu ausgesprochen wissenschaftlichen Zwecken in dankenswerter Weise Fahrpreisbegünstigungen gewährt, dürfte es wohl gerechtfertigt erscheinen lassen, die hauptsächlichsten Etappen dieses Werdeganges unseren Lesern in kurzem mitzuteilen.

Ursprünglich bloß eine Zentralstelle der schon im Jahre 1832 in Triest bestandenen Versicherungsgesellschaften zum Zwecke der Sammlung aller für ihre geschäftlichen Operationen wichtigen Seeberichte, bestand die Tätigkeit dieser nach dem Muster des Lloyd in London und des Lloyd Français in Paris organisierten Stelle bloß darin, den Handelsleuten und den Versicherern die genauesten Nachrichten über den Handel und den Schiffverkehr der Hauptplätze, mit denen Triest in geschäftlicher Verbindung stand, mittels eigener Korrespondenten zu vermitteln. Ferner übernahm es dieses Bureau, die Schiffs-

¹⁾ Fünfundsiebzig Jahre Österreichischer Lloyd, 1836—1911. Herausgegeben vom publizistischen Bureau des Österreichischen Lloyd. Triest 1911.

bewegungen im Triester Hafen im Import und Export in Evidenz zu führen. Daß Triest bereits damals als Hafenplatz eine große Bedeutung hatte, geht daraus hervor, daß im Jahre 1833 4392 Schiffe den Hafen von Triest verließen. Es erschien als eine natürliche Konsequenz des neuen Unternehmens, seinen Wirkungskreis zu erweitern und an die Gründung einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu schreiten, zumal damals schon die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ins Leben gerufen war und auf der Elbe sowie auf dem Bodensee bereits regelmäßige Dampfschiffverbindungen bestanden. Der leitende Gedanke war ursprünglich darauf gerichtet, die Beförderung der Seepost in die Hand zu bekommen. Zunächst handelte es sich um die Levantepost, die größtenteils den Weg über Triest nahm, und dann, die reiche indische Post über Triest zu leiten. Wie ahnungslos man übrigens damals dem Aufschwung, den der Lloyd in Zukunft nahm, gegenüberstand, beweist die Äußerung, die sich in einer der ersten Eingaben des Lloyd an die Regierung vorfindet: „Dampfschiffe können und werden nie Frachtschiffe sein“. — Im Frühjahr 1836 erfolgte die Genehmigung der Statuten, wonach die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd mit einem Gründungskapital von einer Million Gulden Konv.-Münze ins Leben gerufen wurde, wobei die Teilnehmerschaft des Hauses Rothschild wertvolle Dienste leistete. Es sollten zuerst 6 Dampfer beschafft werden, und zwar 3 mit je 120 Pferdekraften und 3 mit je 100 Pferdekraften. Nicht unerwähnt darf es bleiben, daß sowohl Kaiser Ferdinand als auch der allmächtige Reichskanzler Fürst Metternich dem Unternehmen freundlich gewogen waren und nicht wenig dazu beigetragen haben, die Schwierigkeiten, die sich demselben entgegenstellten, zu beseitigen. Am 12. April 1837 traf das in London erbaute erste Schiff „Lodovico, Arciduca d'Austria“ in Triest ein und trat am 16. Mai mit 53 Reisenden und voller Ladung seine erste Fahrt nach Konstantinopel an, wo es am 30. Mai eintraf, nachdem es die Häfen von Ancona, Korfu, Patras, Piräus, Syra und Smyrna angelaufen hatte. — Bald wurden auch weitere drei Schiffe fertiggestellt und in Dienst gesetzt. Doch mußte der Lloyd gleich anfangs einen schweren Konkurrenzkampf in der Levante bestehen, wo bisher die Franzosen die erste Rolle spielten. Da zu der drückenden Konkurrenz sich auch

finanzielle Schwierigkeiten gesellten, indem die dringend gebotene Erweiterung der Flotte die Beschaffung weiterer Geldmittel erheischte, so sah die Lloyddirektion sich bemüht, an die Regierung mit der Bitte um staatliche Hilfe heranzutreten. Diese Hilfe wurde denn auch dem Lloyd in der Richtung gewährt, daß demselben das Privilegium verliehen wurde, die Küstenfahrt nebst dem Passagierverkehr nur durch seine Dampfer zu besorgen. Überdies wurde der Gesellschaft der Titel „k. k. privilegierter Österreichischer Lloyd“ zugestanden.

Hatte das Unternehmen wohl auch weiterhin mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen, so konnte dasselbe doch am Schlusse des ersten Dezenniums mit Recht behaupten, daß der erhoffte Erfolg nicht ausgeblieben sei. Die Zahl der Dampfer stieg von 6 auf 20, die Fahrten wurden vervierfacht und die Zahl der Reisenden vermehrte sich zwanzigmal.

Auch die folgenden Jahre können als eine Zeit des Aufschwunges der Gesellschaft bezeichnet werden. Von besonderer Wichtigkeit für die Zukunft waren zwei Beschlüsse: der Bau von Schraubendampfern und die Errichtung einer eigenen Schiffswerfte. Am 30. Mai 1853 fand in Gegenwart des Erzherzogs Ferdinand Max die feierliche Grundsteinlegung des Arsensals statt, das nach achtjähriger baulicher Einrichtung erst im Jahre 1861 seiner Bestimmung übergeben wurde. Aber auch der Ausgestaltung des Verkehrs wurde vollste Aufmerksamkeit zugewendet. Unausgesetzt wurde an der Verbesserung und Vermehrung der Levantelinie gearbeitet und ein Netz von Verbindungen geschaffen, das, von Triest ausgehend, das ganze östliche Becken des Mittelmeeres umspannte. Volle achtzehn Jahre hatte der Lloyd den Kampf gegen die Konkurrenz in der Levante ohne jede Unterstützung und mit bedeutenden Opfern geführt. Endlich sah die Direktion ein, daß dieser Kampf ohne staatliche Beihilfe nicht weiter geführt werden könne, und wandte sich deshalb an Seine Majestät mit der Bitte um eine staatliche Subvention. Am 18. August 1855 traf die Verständigung aus Wien ein, daß dem Lloyd der nachgesuchte Staatsbeitrag in der jährlichen Höhe von einer Million für die Dauer von zehn Jahren bewilligt worden sei. Daran wurde allerdings die Bedingung geknüpft, daß, im Falle das Erträgnis 8 Prozent übersteigen sollte, der Überschuß an den Staat fallen solle. Da jedoch die finanziellen Kreise diese Be-

stimmung bemängelten, so wurde nachträglich vereinbart, daß während der Dauer des Staatsvertrages von jeder Superdividende ein Drittel dem Staate und zwei Drittel den Aktionären zufallen solle.

Die Flotte bestand am Schlusse des zweiten Dezenniums aus 61 Dampfern mit 10.460 Pferdekräften und 28.400 Registertonnengehalt, welche im Jahre 1856 2114 Reisen ausführten, 364.167 Reisende und Waren im Gewichte von 1.253.857 Meterzentnern beförderten.

Die fortwährende Ausgestaltung des Verkehrs brachte stets finanzielle Schwierigkeiten mit sich. Um allen Anforderungen zu genügen, um den Konkurrenzkampf erfolgreich weiterzuführen und die Stellung im Mittelmeer zu festigen, mußte die Verwaltung immer neue Verfügungen treffen, welche Opfer erforderten und schwere Sorgen bereiteten. Diese Umstände sowie die kriegерischen Ereignisse am Ende der fünfziger Jahre zwangen den Lloyd, Schritte zu unternehmen, um das finanzielle Gleichgewicht herzustellen. In einem Majestätsgesuche wurde die Bitte gestellt, daß dem Österreichischen Lloyd statt einer fixen Jahressubvention eine Vergütung nach Maßgabe der auf den auswärtigen Linien jährlich zurückgelegten Zahl von Seemeilen bewilligt und daß der Umfang der beiderseitigen Ansprüche und Leistungen vertragsmäßig festgesetzt werde. Die Regierung war geneigt, dem Lloyd entgegenzukommen und tatsächlich erließ am 30. Dezember 1858 die allerhöchste Entschlieöung, wonach der Gesellschaft eine Entschädigung nach der im Postdienste zurückgelegten Meilenanzahl zugesichert wurde. Der Beitrag des Staates stellte sich also künftig als eine Entlohnung für kontraktliche Leistungen dar.

Es würde zu weit führen, alle Phasen, welche der Lloyd durchzumachen bemüht war, sowie alle Details der fast ununterbrochen währenden Verhandlungen zwischen Regierung und Lloyd in den Kreis dieser Betrachtungen zu ziehen. Wir müssen uns darauf beschränken, bloß jene Ereignisse hervorzuheben, welche in die Geschieke des Lloyd mächtig eingegriffen haben. Als ein solches bedeutungsvolles Ereignis muß der Bau des Suezkanales bezeichnet werden, welcher eine ausichtsreiche Perspektive, sowohl für Triest als auch für die Gesellschaft eröffnete. Unser Ministerresident in Peking machte

im Jahre 1872, also wenige Jahre nach der Eröffnung des Suezkanales, auf die Tatsache aufmerksam, wie auffallend spärlich die österreichisch-ungarische Handelsflagge in den chinesischen Gewässern gegenüber anderen europäischen Mächten vertreten sei, und bemerkt hiez zu: „Es ist kein Grund vorhanden, warum Österreich, begünstigt durch die Nähe des Suezkanales, nicht als Konkurrent am chinesischen Markt auftreten und mit der Zeit der Transportvermittler des eigenen und des Bedarfes von Deutschland und Mitteleuropa werden sollte. Auch hier sind unsere Interessen mit denen Deutschlands identisch und Triest muß das südliche Hamburg werden.“ Doch fehlte damals, wie das vorliegende Jubiläumswerk klagend bemerkt, in Österreich ein Mann, der die enorme Bedeutung des neu erschlossenen Seeweges für die wirtschaftliche Entwicklung der Monarchie richtig erfaßt hätte. Was damals leider versäumt wurde, das mußte sich die österreichische Schifffahrt erst nach und nach erkämpfen, um eine achtungsgebietende Stellung im fernen Osten zu erreichen.

Von großer Bedeutung für den Lloyd war die Teilnahme Seiner Majestät des Kaisers an den Eröffnungsfeierlichkeiten des Suezkanales, denn sowohl der allverehrte Monarch, als auch die in seiner Suite befindlichen Minister konnten sich aus eigener Anschauung von dem Ansehen überzeugen, das der Lloyd in der ganzen Levante genoß. Den Lloyd beschäftigte damals am meisten, eine Linie nach Bombay einzurichten. Leider endigten die ersten Fahrten mit einem Defizite, da die Regierung für diese Linie keine Subvention gewährte und der geschäftliche Verkehr zwischen Österreich und Indien viel zu schwach war, als daß eine regelmäßige Schifffahrt sich hätte rentieren können. Die ablehnende Haltung der Regierung in dieser Richtung entsprang jedoch nicht dem Verkennen der Wichtigkeit der Fahrten nach Indien für den österreichischen Handel; sie war vielmehr Folge der nachhaltigen finanziellen Verhältnisse nach dem Kriege des Jahres 1866 sowie der geänderten politischen Situation nach dem ersten Ausgleich mit Ungarn, der auch für den Lloyd sehr bedeutungsvoll wurde. In diesem Ausgleich wurde wohl der Schifffahrtsvertrag mit dem Lloyd vom Jahre 1864 als solcher unverändert belassen, jedoch die oberste Leitung des Lloyd unter die Leitung des Ministeriums des Äußern gestellt und die Gesellschaft in einen

österreichisch-ungarischen Lloyd verwandelt. Als es sich nun um die Erneuerung des Vertrages vom Jahre 1864 handelte, war wohl die österreichische Regierung bereit, die Indienfahrten zu subventionieren, während der ungarische Reichstag sich dagegen aussprach. Es mußte also der Indienst aus dem neuen Vertrage ausgeschaltet und dessen Regelung einem Separatübereinkommen zwischen der österreichischen Regierung und dem Lloyd vorbehalten werden. Dieses Übereinkommen kam im Frühjahr 1872 in der Richtung zustande, daß sich der Lloyd bis zum Jahre 1877 zu zwölf monatlichen Fahrten im Jahre nach Bombay gegen eine Jahressubvention von 190.000 fl. sowie Vergütung der Suezkanal-Gebühren verpflichtete.

Als es sich dann später um Erneuerung des bestehenden See- und Postvertrages handelte, versagte Ungarn abermals seine Zustimmung, daß der indische Dienst in das gemeinschaftliche Verhältnis beider Staaten einbezogen werde, obgleich die Verwaltung schon damals entschlossen war, die Bombay-Linie weiter zu führen. So wurden denn auch diese Fahrten bis nach Colombo, Singapore und schließlich im Jahre 1888 bis Hongkong ausgedehnt und überdies die Fahrgeschwindigkeit erhöht. Daß durch die Ausgestaltung des Indien- und Mittelmeerdienstes der Schiffspark vergrößert werden mußte, liegt auf der Hand. Es wurden denn auch in der Zeit von 1878 bis 1883 21 neue Dampfer bestellt, von denen 17 im Lloyd-Arsenal gebaut wurden. Zur Feier des fünfzigjährigen Bestandes der Gesellschaft wurde der Dampfer „Imperator“ in Dienst gestellt, der seiner Größe und Ausstattung nach in der Tat als das schönste Schiff der österreichischen Handelsmarine, als ein wahrer Jubiläumsdampfer sich präsentierte.

Abermals wurde eine neue Subvention für den Österreichischen Lloyd beschlossen, als sich Ende der achtziger Jahre in Ungarn Bestrebungen geltend zu machen begannen, die Beziehungen zum Lloyd zu lösen und eine eigene ungarische Schifffahrt ins Leben zu rufen. Der wichtigste Teil der zwischen den beiden Regierungen gepflogenen Verhandlungen bestand darin, die Interessen der österreichischen und der ungarischen Schifffahrt zu fixieren. Man vereinbarte, daß dem Lloyd der Verkehr nach Osten, dagegen der ungarischen Schifffahrt der Verkehr nach Westen vorbehalten bleiben solle. Nur bezüglich

der Fahrten nach Brasilien einigte man sich dahin, daß dieser Verkehr gemeinsam vom Lloyd und der „Adria“ bestritten werden solle. So wurde also der Lloyd nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder eine österreichische Schiffahrtsgesellschaft und die Regierung konnte unbeeinflußt an die Verhandlungen für Abschluß eines neuen Vertrages schreiten. Als wichtigstes Novum muß die Verfügung bezeichnet werden, daß von nun ab die Präsidenten des Lloyd durch den Kaiser ernannt werden. Der erste auf diese Weise an die Spitze des Verwaltungsrates berufene Präsident war Viktor Freiherr von Kalchberg. Ferner wurden zwei Komitees eingesetzt, eines in Wien zur Vermittlung der Beziehungen zu den Zentralstellen und Handelskreisen und eines in Triest zur Wahrnehmung der Lokalinteressen des Triester Handelsplatzes.

Die neue Verwaltung fand ein ganz respektables Totalbetriebsdefizit der Jahre 1889—1891 vor und mußte denn mit aller Energie eingreifen, den Verkehr zu heben, zu modernisieren und auszudehnen. So wurden die Fahrten nach Hongkong bis Shangai und schließlich bis Japan ausgedehnt und überdies auch dem Verkehr nach Dalmatien vollste Aufmerksamkeit zugewandt, welcher zufolge der Ausrüstung des großen Eildampfers „Graf Wurmbrand“ sich bald bedeutend zu heben begann und den Zuzug von Fremden nach dem so lange vernachlässigten Lande durch die bedeutende Kürzung der Fahrt nach Cattaro in nicht geringem Maße begünstigte. Auch trug die Verlängerung des Luxuszuges Ostende—Wien bis Triest nicht wenig dazu bei, den Verkehr nach Alexandrien zu beleben.

Dagegen hat die versuchsweise in Betrieb gesetzte Linie nach Ostafrika sich leider nicht rentiert, da der österreichische Export nicht groß war, die Rückfracht aber gänzlich fehlte. Es darf bei diesen Experimenten nicht übersehen werden, daß dem Österreichischen Lloyd jene Ressourcen mangeln, die solche Länder, die Kolonialpolitik treiben, einer großen Schiffahrtsgesellschaft zu bieten vermögen. Der politische Zusammenhang zwischen Mutterland und den Kolonien fördert die wirtschaftlichen Beziehungen und bietet durch die Beförderung der Post, der Beamten, des Militärs nach und aus den Kolonien ein großes Aliment. Anders beim Lloyd, der stets darauf angewiesen war, sich neue Einnahmequellen zu sichern. Ein solcher glücklicher Wurf war die im Jahre 1907 erfolgte Einrichtung

von Vergnügungsreisen, die sich bald großer Beliebtheit erfreuten und die hiefür in Dienst gestellte „Thalia“ weit und breit bekannt machten. Andererseits machte sich in letzter Zeit auch die Überzeugung immer mehr geltend, daß die Unternehmung mehr kaufmännisch geführt werden müsse. Diese Überzeugung sowie das Eingreifen des Industrierates, der sich mit ganzer Kraft für die Ausgestaltung der heimischen Handelsmarine einsetzte, wirkte zusammen, um den Lloyd bei Erneuerung des Vertrages mit der Regierung nicht unwesentliche Vorteile zu sichern. Zwei Ereignisse wirkten überdies in neuester Zeit belebend und befruchtend auf die Tätigkeit des Lloyd: die Fertigstellung des Kaiser - Franz - Josef - Hafens in Triest und die Eröffnung der Tauernbahn. Der neue Hafen befreite die Schifffahrt von vielen Fesseln und durch die Tauernbahn erfuhr das Attraktionsgebiet von Triest eine erhebliche Weiterung, indem die Schweiz, Süddeutschland und ganz Westeuropa nähergerückt wurden. Triest war dadurch endlich zu einem modernen Hafenplatz geworden, indem es die kürzeste Verbindung von Europa nach dem fernen Osten vermittelt. Damit waren aber auch die Grundlagen für eine Regeneration und eine erhöhte Tätigkeit des Lloyd geschaffen worden. Mit der Einstellung der Dreischraubendampfer „Baron Gautsch“ und „Prinz Hohenlohe“ für den Dalmatien - Eilverkehr, der Dampfer der sogenannten „Städteklasse“ für den Levantedienst und insbesondere der Dampfer „Wien“ und „Helouan“ für die Alexandriner Eillinie ist der Lloyd in die vorderste Reihe der großen internationalen Schifffahrtsgesellschaften vorgerückt. Mit den in Bau begriffenen zwei Indiendampfern „Gablonz“ und „Marienbad“ verfügt der Lloyd heute über eine Flotte von 68 Dampfern mit einem Tonnengehalt von 249.776 Bruttoregistertonnen.

Lassen wir zum Schlusse die Herausgeber selbst sprechen: „Aus bescheidenen Anfängen hat sich der Österreichische Lloyd zu seiner heutigen Stellung emporgeschwungen. In den 75 Jahren seines Bestandes hat er manche Wandlungen durchmachen, manche Krisen überstehen müssen; er hat Zeiten des Aufschwunges und Zeiten des Stillstandes gesehen, aber in einem ist er sich immer gleich geblieben: in dem Streben, den Interessen der Allgemeinheit zu dienen. Und wenn auch vielleicht in manchen Zeitläuften das Urteil der Öffentlichkeit mit

der Führung des Unternehmens nicht ganz einverstanden war, das Zeugnis hat man dem Österreichischen Lloyd nie versagen können: daß der Dienst zu jeder Zeit und unter allen Umständen mit sprichwörtlich gewordener Pünktlichkeit und Sicherheit versehen worden ist. Unterstützt durch ein ausgezeichnetes Offizierskorps, dessen Mut und Entschlossenheit in der ganzen Welt Anerkennung findet, durch ein braves, tüchtiges Bordpersonal und durch einen geschulten, arbeitsfreudigen Beamtenkörper, ist es dem Österreichischen Lloyd gelungen, eine geachtete Stellung im Weltverkehr zu erringen, und er kann mit einiger Berechtigung behaupten, daß er die altherwürdige österreichische Handelsflagge zu allen Zeiten in Ehren vertreten und zu dem Ansehen, das die österreichische Handelsmarine in aller Welt genießt, seinen Teil beigetragen hat.“

Daß diese Bemerkungen vollkommen den Tatsachen entsprechen, beweisen unter anderm die Äußerungen unseres hochgeschätzten Mitgliedes, Sr. Exz. FML. Freiherrn von und zu Eisenstein, der in seinem jüngst erschienenen Reisewerke über Konstantinopel, Kleinasien, Rumänien, Bulgarien und Serbien ausdrücklich hervorhebt, daß der Österreichische Lloyd in der Türkei allgemeine Hochachtung genießt, überall gelobt und mit Vorliebe benützt wird. Hoffen wir, daß der Österreichische Lloyd diesen glänzenden Ruf auch weiterhin wahren wird und unter seiner gegenwärtigen tatkräftigen, zielbewußten Leitung einer Zeit ruhiger Fortentwicklung, ungetrübten Gedeihens und weiterer Erfolge entgegengeht! Dies der aufrichtige Wunsch der k. k. Geographischen Gesellschaft.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1911

Band/Volume: [55](#)

Autor(en)/Author(s): Gallina E.

Artikel/Article: [Der Österreichische Lloyd von 1836 bis 1911. Ein Nachwort zu seinem fünfundsiebzigjährigen Jubiläum . 386-394](#)