

befahren werden kann, während bis dahin die Segler auf dem Wege um das Cap der guten Hoffnung sehr gut verwendbar waren. Hatten auch österreichische Segelschiffe selbst diesen Weg nicht allzu häufig eingeschlagen, so empfanden sie doch auch die allgemeine Rückwirkung der neuen Sachlage, weil nunmehr auf anderen Gebieten ein größerer Andrang von Seglern stattfand. Dagegen gewann der Kanal für Triest und für den Lloyd Bedeutung, denn nun konnte man auf dem Wege eigener Dampfverbindungen den directen Handel mit Indien an sich ziehen. In der That unternahm der österreichisch-ungarische Lloyd bereits 1870 Fahrten zwischen Triest und Bombay und richtete sodann eine regelmäßige Linie zwischen



Lloyddampfer „Imperator“.

diesen Häfen ein, für welche er von der Regierung eine Subvention (1871) erhielt. Auf Grund späterer Verträge erweiterte der Lloyd seine Linie zuerst bis Singapore und dann bis Hongkong und zog auch den wichtigen Hafen von Calcutta in sein Netz. Der Verkehr mit Indo-China entwickelte sich an der Hand dieser Linie langsam, aber stetig.

Die Schwierigkeiten, mit denen die Segelschiffe einerseits wegen der Concurrenz des Dampfes und andererseits wegen des gleichartigen, auf gewisse Actionsgebiete zusammengedrängten Materials zu kämpfen hatten, dauern auch heute noch fort. Diese Erscheinung ist wohl das unvermeidliche Merkmal einer Epoche des Überganges, in welcher sich der richtige Ausgleich zwischen den neuen Anforderungen und Bedürfnissen und den früheren Verhältnissen noch nicht vollzogen hat.