

Im Laufe dieses dritten Decenniums des Bestehens der Gesellschaft machte sich bereits das Bedürfnis nach Schiffen grösserer Tragfähigkeit geltend, welchem auch Rechnung getragen wurde, indem viele der kleineren und veralteten Dampfer ausgeschieden und hiefür grössere moderne Neubauten durchgeführt wurden.

Am Ende des Jahres 1866 war deshalb der Schiffspark nur um 3 Schiffe gegenüber 1856 vermehrt, so dass derselbe 64 Dampfer betrug, dafür aber eine bedeutende Vergrösserung des Tonnengehaltes — 45.513 Tonnen gegen 28.400 Tonnen vom Jahre 1856 und der nominellen Pferdekräfte — 13.840 gegen 10.460 im Jahre 1856 eingetreten. Diese 64 Dampfer transportierten während dieses Zeitraumes 3,268.431 Passagiere und 11,582.846 Metercentner Waren, wobei 9,412.109 Seemeilen durchlaufen wurden. Demnach wurde der Ersatz des minderwertigen Schiffsmateriales durch grössere, schneller laufende Fahrzeuge eifrigst fortgesetzt und sowohl Schiffe im eigenen Arsenele erbaut, als auch solche im Auslande angekauft. Diese Neuanschaffungen waren umso mehr geboten, als der Bau des Suez-Canals trotz aller gegentheiligen Behauptungen rasch seiner Vollendung entgegenging und der Lloyd bereit sein wollte, sogleich im Vereine mit allen anderen Schifffahrts-Unternehmungen den nun so bedeutend verkürzten Weg nach Indien zu benutzen.

Die Eröffnung des Suez-Canals bot dem Lloyd Gelegenheit, sich auf diesem internationalen Flotten-Congresse in vortheilhaftestem Lichte zu zeigen, und waren es auch seine 3 Dampfer, »Pluto«, »Vulcan« und »America«, welche damals unter den ersten den neu eröffneten Verbindungsweg durchliefen.

Die Verwaltung, immer bedacht, dem nationalen Handel neue Wege und Absatzgebiete zu beschaffen, beschloss auch sogleich, eine Linie von Triest nach Bombay zu eröffnen, welche, im Jänner 1870 inaugurirt, wenn auch voraussichtlich durch den damaligen Mangel an Ausfuhrartikeln mit materiellen Verlusten für den Lloyd verbunden, der österreichischen Industrie dennoch bedeutende Vortheile durch billigere Zufuhr der Rohproducte erbringen musste.

Weiters wurde auch im selben Jahre Ueberschiffungsdienst in Port Said eingerichtet und hiedurch die Möglichkeit geschaffen, jede Woche aus Indien eingelangte Waren nach Triest weiterzubefördern.

Wie nicht anders möglich, hatte die Lloyd-Gesellschaft mit bedeutender Concurrenz zu kämpfen und musste daher umso mehr bestrebt sein, ihr schwimmendes Materiale nach jeder Richtung hin zu verbessern und durch Abschluss von Verträgen und Uebereinkommen mit anderen Gesellschaften die entsprechenden Maassnahmen zu treffen, um ihre so schwer erkämpfte Position im Handelsverkehre behaupten zu können.

Diesen Bestrebungen trat der bevorstehende Ablauf des mit der k. k. Regierung abgeschlossenen Postvertrages hinderlich entgegen, nachdem ein weiterer Ausbau der Flotte, sowie die Errichtung neuer transatlantischer Linien nur bei entsprechender Unterstützung seitens des Staates durchführbar waren. Die Verwaltung trat