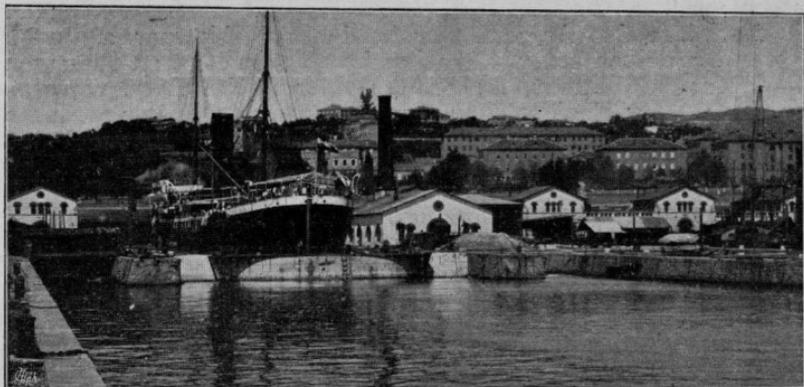


Nirgends bewahrheitet sich das Sprichwort: »Wer rastet, rostet«, mehr als auf dem Gebiete der Seeschifffahrt, wo jeder Stillstand Rückschritt bedeutet und mit uneinbringlichen Verlusten verbunden ist.

Den guten achtziger Jahren folgten aber auch schlimme, in welchen die, den österreichischen Finanzzuständen entsprechend im Vergleiche mit der Unterstützung fremder Schifffahrts-Gesellschaften zu niedrig bemessene Subvention nicht ausreichte, der von allen Seiten herandrängenden Concurrenz die Spitze zu bieten. Es war daher die Gesellschaft nicht in der Lage, ihren Actionären eine Verzinsung zu bieten.

Einige verfehlte, obwohl schöne und beliebte, aber im Betriebe unökonomische Schiffsbauten, im Vereine mit der Ueberschreitung der Baukosten für das Lloyd-Palais und sonstige



Arsenal-Ansicht vom Meere.

widrige Umstände brachten die Gesellschaft im Beginne der neunziger Jahre, nachdem der Reservefond aufgezehrt worden war, in eine missliche Lage, aus welcher sie von der k. k. Regierung durch einen Vorschuss von  $1\frac{1}{2}$  Million Gulden und die Erhöhung der Subvention befreit wurde.

Einen bedeutsamen Markstein in der Geschichte des Lloyd bildet deshalb der 1. Jänner des Jahres 1892, an welchem Tage, der neue Subventionsvertrag mit der österreichischen Regierung in Kraft trat. Seit diesem Tage führt die Gesellschaft wieder ihren ursprünglichen Namen »Oesterreichischer Lloyd«, und wurden nebst dieser Aenderung auch sonstige einschneidende Neuerungen im inneren Dienste und in der Organisation vorgenommen, so dass dieser Zeitpunkt als ein wichtiger Wendepunkt im Leben der Gesellschaft bezeichnet werden kann.

So steigerte sich das beförderte Frachtenquantum seither