

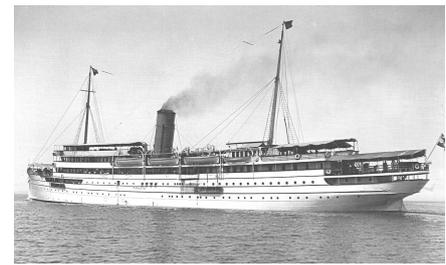
Österreichischer Lloyd

Der **Österreichische Lloyd** (italienisch *Lloyd Austriaco*) war die größte Schifffahrtsgesellschaft Österreich-Ungarns und des Mittelmeeres. Die Gesellschaft mit Sitz in Triest im österreichischen Teil der Monarchie wurde 1833 von 19 Seetransportversicherungsgesellschaften, Banken und 127 Einzelaktionären gegründet, darunter auch der österreichische Politiker Karl Ludwig von Bruck und der Triestiner Bankier Pasquale Revoltella. Zweck der Unternehmung, die nach Vorbild des Londoner Lloyd's aufgebaut wurde, war zunächst die Informationsbeschaffung für die teilhabenden Versicherungen.

Ab 1836 wurde auch der Postverkehr in der Adria übernommen, womit der Grundstein für die folgende Expansion sowohl im Fracht- als auch im Passagierbereich zu einer der größten Reedereien der Welt gelegt war. Als Wahlspruch wählte man „*Vorwärts*“, ganz entgegen dem damaligen Trend unter den Reedereien der Welt, lateinische Formulierungen zu verwenden. Selbst die k. u. k. Kriegsmarine verfügte mit *Viribus Unitis* (dt. *Mit vereinten Kräften*) über einen lateinischen Leitspruch. Der größte direkte Konkurrent war lange die von den Ungarn betriebene und geförderte Schifffahrtsgesellschaft *Adria*, die ihren Sitz im zur ungarischen Reichshälfte gehörenden Fiume hatte. 1891 wurde jedoch auf staatlicher Ebene ein Abkommen getroffen, das die Aufteilung der Einzugsgebiete der beiden Gesellschaften regelte und die gegenseitige Konkurrenz beendete.

Dienstsprache war Italienisch, die Prospekte wurden jedoch in deutscher Sprache, für die Levante- und Indien-Ostasien-Linien auch auf französisch und englisch abgefasst. Die Gesellschaft wurde, wie vergleichbare Reedereien in anderen Staaten auch, mit hohen staatlichen Subventionen bedacht, weshalb das Unternehmen nicht zuletzt wegen verschiedener Verpflichtungen von staatlicher Seite als „halbstaatlich“ bezeichnet werden konnte. Nach Ende des Ersten Weltkrieges ging der Österreichische Lloyd in italienischen Besitz über und wurde von 1921 bis 2006 als Lloyd Triestino (Triestiner Lloyd) weiterbetrieben. 2006 wurde der Lloyd Triestino in Italia Marittima umbenannt.

Geschichte



Der Vergnügungsdampfer *Thalia* zeigte „Reiselustigen“ die „schönsten und interessantesten Punkte des Mittelmeers“.^[1]



Der Dampfer *Graf Wurmbrand* im Hafen von Zadar (um 1900)

Die Flotte des Österreichischen Lloyds im Jahre 1848 (ausschließlich Raddampfer, insgesamt 24)				
Schiffsname	gebaut in	Stapellauf	Tonnage (in t)	PS
Arciduca Francesco Carlo	Venedig	1833	133	40
Arciduchessa Sofia	Triest	1833	141	50
Maria Dorotea	Triest	1834	212	70
Ferdinando I.	Triest	1836	284	100
Arciduca Ludovico	London	1837	310	100
Arciduca Giovanni	London	1837	349	120
Principe Metternich	Triest	1837	473	140
Conte Mittrowsky	Triest	1837	237	60
Elleno (ex Principe Metternich)	Triest	1837	357	120
Baron Eichhoff	Triest	1837	361	100
Mahmudiè	Triest	1838	467	120
Dalmata (ex Conte Stürmer)	Triest	1838	211	60
Stambul	Triest	1838	620	160
Conte Stürmer (ex Seri Pervas)	Triest	1839	469	140
Barone Kübeck	Triest	1842	229	70
Arciduca Federico	Bristol	1842	394	120
Imperatore	Triest	1843	545	160
Imperatrice	Triest	1844	545	160
Conte Kolowrat	Triest	1845	330	100
Austria	Triest	1847	763	360
Trieste	Triest	1847	448	160
Venezia	Triest	1847	448	160
Italia	Triest	1847	728	260
Germania	Triest	1847	728	260

Gründung und erste Geschäftsjahre

1. Sektion

Zweck des Lloyds war, Händler und Schiffsspediteure mit aktuellen Informationen über verschiedene Märkte und den Seehandel in Europa und Asien zu versorgen. Die Informationen erlangte das Unternehmen aus einem Netz von verschiedenen Handelskorrespondenten und Zeitungen, die regelmäßig den Hafen von Triest erreichten. Zudem sollte der Schiffsverkehr im Triestiner Hafen notiert werden, und im Auftrag des Staates hatte der zeitaufwändige und von Verzögerungen gekennzeichnete Posttransport mit von der k. u. k. Kriegsmarine beigestellten Segelschiffen durchgeführt zu werden. Der ersten Direktion gehörten die folgenden Herren an: Bousquet, Bruck, Brucker, Giannichesi, Grant, Kohen, Meksa, Padovani, Premuda, Carl Regensdorff, da Costa, Sartorio, Schell und Vucetich.

2. Sektion

Um eine bessere Informationsversorgung zu ermöglichen, führte der Österreichische Lloyd am 2. August 1836 den Unternehmensbereich *Verfrachtung* ein, der rasch zum Kerngeschäft des Unternehmens wurde. Daher gilt dieses

Datum auch als Gründungsjahr des Unternehmens. Das Gründungskapital betrug eine Million Florentiner Gulden Konventionsmünze. In der Gründungsurkunde hieß es: „Zweck der Gründung sollte es sein, Triest mittels Dampfböten in Verbindung mit den Echellen [Hafenplätzen] des Orient zu bringen.“ Für den neuen Unternehmensbereich wurden aus England drei Dampfschiffe à 120 PS und drei Dampfer mit je 100 PS angekauft. In Triest wurden Werkstätten eingerichtet und in ausländischen Häfen Kohlelagerplätze angemietet. Das erste Schiff das an den Österreichischen Lloyd ausgeliefert werden konnte war die in London gebaute „Arciduca Ludovico“. Die erste Fahrt des nun als Reederei auftretenden Unternehmens fand am 16. Mai 1837 um 5 Uhr nachmittags vom Molo San Carlo in Triest statt. An Bord des innerhalb von 14 Tagen nach Konstantinopel, über die Zwischenhäfen Ancona, Korfu, Patras, Piräus, Syra und Smyrna, steuernden Schiffes befanden sich 53 Passagiere.

Lloyd Austriaco richtete seine Tätigkeit insbesondere auf den Orient und betrieb die ersten Fracht- und Personentransporte zwischen dem Mittelmeerraum und dem Orient. Bereits im ersten Betriebsjahr wurden 79 Reisen (58 zwischen Triest und Venedig, 21 nach Griechenland, Türkei und Ägypten) mit insgesamt 7.967 Passagieren und 35.205 Briefen verzeichnet. Die ersten Seeverbindungen nach Konstantinopel wurden bereits 1837 aufgenommen. In der ersten Generalversammlung beschloss man aufgrund des erfolgreichen Starts den Ankauf zweier weiterer Schiffe sowie die Erhöhung des Grundkapitals auf 1,5 Millionen Gulden. Die Lloyd-Schiffe fuhren auch in die Levante, nach Griechenland und Ägypten. Mit dieser Erweiterung des Liniennetzes wurde der Lloyd vom Staat zur Errichtung von Postexpeditionen in den größeren Städten angewiesen. Ab 1842 war der Lloyd zum Hissen der Post-Flagge berechtigt und Offizieren sowie Mannschaft das Tragen von Uniformen gestattet. Die anfangs gewählte Farbe grün war jedoch äußerst unbeliebt und wurde nach wenigen Jahren, nicht zuletzt aufgrund der Verwechslungsgefahr mit den ebenfalls grünen Uniformen der russischen Handelsmarine, gegen die international und auch bei der k. u. k. Kriegsmarine üblichen blau-weißen Uniformen umgetauscht.

3. Sektion

Während die 1. Sektion für die Informationsbeschaffung und die 2. Sektion für den Fracht- und Passagierverkehr verantwortlich zeichnete, beschloss der Vorstand des Lloyd im Jahr 1848 dessen umfangreiche publizistische Tätigkeit auszugliedern. Dementsprechend arbeitete ab 1849 Jahre eine 3. Sektion.^[2] Dieser als „Literarisch-artistische Abtheilung“ bezeichnete Teil des Lloyd, der als rechtlich selbständige Aktiengesellschaft strukturiert war^[3], umfasste die Redaktionen der von ihr herausgegebenen Periodica, die allgemeine Druckerei, die über eine eigene Schriftgießerei verfügte, die Kunstanstalt mit einem Stahl-, Kupfer- und Holzstich-Atelier sowie einem fotografischen Atelier und schließlich die Lesesäle. Von ihr wurden Fahrpläne, Jahrbücher, Zeitungen und Bildbände herausgegeben. So erschienen u.a. das offizielle Provinzialblatt *Osservatore Triestino*^[4], die ab März 1851 bis zum 2. November 1918 erscheinende Tageszeitung *Triester Zeitung*^[5], das populäre Volksblatt *Diavoletto*, die griechischsprachige Wochenschrift *Ημερα (Der Tag)* und *Il listino*, das täglich erscheinende Verzeichnis der ein- und auslaufenden Schiffe. Als Monatsschriften wurden von September 1850 bis 1865 das mit vielen Stahlstichen versehene *Illustrierte Familienbuch zur Unterhaltung und Belehrung häuslicher Kreise*, das auch gebunden in insgesamt 15 Jahrgangsbänden erschien, herausgegeben. Redakteure waren zunächst der österreichische Schauspieler und Schriftsteller Ignaz Papsch (1800-1862) und der Dichter Faust Pachler (1819-1892).^[6] ^[7] Italienischsprachig gab es als Pendant die *Lecture di Famiglia*. Darüber hinaus wurden auch klassische Literatur sowie Geschichts-, Natur-, Schifffahrts- und Geographiewerke verlegt, die teilweise mit künstlerisch hochwertigen Stahlstichen sehr aufwendig ausgestattet waren. Von 1854 bis 1870 verlegte die Kunstanstalt unter dem Titel *Lloyd's Reiseführer* auch eine achtbändige Reihe von Reiseführern, die u.a. Triest, Venedig und mehreren Eisenbahnlinien gewidmet waren. Bereits 1861 erschien ein gut einhundert Titel umfassender Verlagskatalog. Er führte literarische, künstlerische und geografische Werke vor allem in deutscher und italienischer Sprache auf.^[8] Mit ihrer Publikationstätigkeit ergänzte und unterstützte die 3. Sektion die sonstige Geschäftstätigkeit des Lloyd. Erst 1928 wurde sie vom Triestiner Lloyd, dem Nachfolger des Österreichischen Lloyd, geschlossen.

Expansion bis zum Österreichisch-Ungarischen Ausgleich

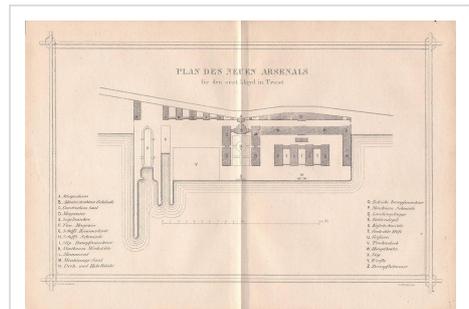
Bis 1845 hatte sich die Zahl der Fahrten vervierfacht und die Zahl der Passagiere stieg um das zwanzigfache. 1049 Mitarbeiter waren beschäftigt. Mitverantwortlich für das rasche Wachstum der Gesellschaft war auch ein Abkommen mit der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), welches vorsah, wöchentlich eine Fahrt von den Donauhäfen zum Schwarzen Meer zu betreiben, wo auf Schiffe des Österreichischen Lloyds umgestiegen werden konnte.

1852 wurde die Schifffahrt auf dem Po und auf dem Lago Maggiore übernommen und neu organisiert. Später wurden Linien auch auf dem Fluss Bojana und dem Skutarisee eingerichtet. Aufgrund der enormen Expansion der ersten rund 15 Jahre verfügte der Österreichische Lloyd mittlerweile über eine Anzahl von Schiffen, die regelmäßiger Wartung und Reparaturarbeiten bedurften. Ein großes Arsenal für diese Zwecke sowie für den selbstständigen Neubau wurde benötigt, welches ab 1853 in Triest-Sant'Andrea errichtet wurde. Die feierliche Grundsteinlegung wurde von Erzherzog Ferdinand Maximilian am 30. Mai durchgeführt. Als Architekt für die 1861 in Betrieb genommenen Gebäude auf dem 114.000 m² großen Areal engagierte man den durch seine Werftbauten in Griechenland bekannt gewordenen Dänen Hans Christian Hansen. Die 3000 Beschäftigten im Lloyd-Arsenal bedeuteten einen enormen wirtschaftlichen Faktor für Triest. Das Arsenal umfasste neben großen Werkstätten ein Trockendock^[9] und eine 241 Meter lange Helling zum Neubau von Schiffen. 1865 lief in diesem Arsenal der erste komplett aus Eisen und inländischen Materialien gebaute Dampfer „Austria“ vom Stapel. Mit 1700 Tonnen war er das bisher größte Schiff der Reederei.

Ab 1855 erhielt der Österreichische Lloyd erstmals Förderungen vom Staat. Damit verbunden waren jedoch diverse Auflagen, wie die Aufrechterhaltung gewisser Linien in den Orient sowie der Einführung neuer Linien samt Postdienst. Zudem durften Schiffe von nun an nur noch in Ausnahmefällen im Ausland gebaut werden. Im Krieg 1866 gegen Italien musste der Lloyd gemäß Verträgen mit dem Staat mehrere Dampfer an die k. u. k. Kriegsmarine vermieten und wurde zudem zu Truppentransporten verpflichtet. Versenkte Schiffe, etwa die „Egitto“ bei Lissa, wurden ersetzt.

Bereits 1857 war der Semmering kein Hindernis mehr für die Eisenbahn, der erste Zug der Südbahn aus Wien kam in Triest an; diese neue Verkehrsverbindung und das Vorliegen eines Zollfreihafens (als einzigem in der Adria) aufgrund eines kaiserlichen Privilegs von 1719 förderten die Wirtschaft von Triest und seinem Umland weiter. Von 1837 bis 1914 wurden mit 220 Dampfern 37,3 Mio. Tonnen Waren umgeschlagen und 21,5 Mio. Passagiere befördert. Der Österreichische Lloyd war das größte Schifffahrtsunternehmen des Mittelmeeres und die Stadt Triest – nach Hamburg, Rotterdam, Marseille und Genua – der fünftgrößte Hafen Kontinentaleuropas.

Nach dem Österreichisch-Ungarischen Ausgleich 1867 musste die Gesellschaft 1872 in **Lloyd Austro-Ungarico** bzw. **Österreichisch-Ungarischer Lloyd** umbenannt werden. Immer wieder musste der vom Staat hoch subventionierte Lloyd Truppen-, Flüchtlings- und Emigrantentransporte durchführen, etwa bei der Okkupation von Bosnien und Herzegowina im Jahre 1908, als im Auftrag der ottomanischen Regierung 136.000 Emigranten aus der europäischen in die asiatische Türkei transportiert wurden und für die k.u.k. Armee 72.000 Mann, 8.000 Pferde und 90.000 Tonnen Kriegsmaterial von Triest nach Dalmatien befördert wurden. Bereits 1882 hatten die Fregatte *Laudon* und die Dampfer *Mars*, *Ceres* und *Diana* österreichisch-ungarische Staatsangehörige über Alexandrien aus Ägypten befördert, wo es zu blutigen Auseinandersetzungen gekommen war.



Grundriss des Neuen Arsenal, aus: *Lloyd's Reisehandbuch Triest* (1857)



Das Lloydarsenal (um 1900) in Triest von See aus gesehen.

Entwicklung ab der Eröffnung des Sueskanals

1869 wurde der Österreichische Lloyd Gesellschafter der *Compagnie Universelle du Canal de Suez*, in welcher das Gründungsmitglied Pasquale Revoltella Vize-Präsident war. Durch die Eröffnung des Sueskanals war der Österreichische Lloyd erstmals in der Lage konkurrenzfähige Verbindungen in den asiatischen Raum anzubieten, da für solche Reisen bisher Afrika umschifft hätte werden müssen. Eine Reise von Triest nach Alexandria dauerte nun nur noch 3 Tage, bis nach Port Said per Eillinie 4 Tage. Den direkten Konkurrenten aus Deutschland (z. B. Norddeutscher Lloyd), Holland und England konnten somit zahlreiche Passagiere abgeworben werden. Die nun täglich angebotenen Zugverbindungen aus dem Ärmelkanalhafen Vlissingen in Holland durch Deutschland bis Triest waren wesentlich schneller als eine Reise mit dem Schiff von einem britischen, holländischen oder deutschen Hafen über die Straße von Gibraltar und das gesamte Mittelmeer bis zum Sues-Kanal. Auf den Linien nach Ägypten, Indien und Ostasien hatte der Österreichische Lloyd daher immer einen großen Anteil Engländer an Bord, die über den Ärmelkanal nach Vlissingen, und dann mit dem Zug nach Triest anreisten.



Der ehemalige Lloydpalast im Jahr 2007.



Der Lloydpalast 2009

Bei der Eröffnung des für die weltweite Schifffahrt somit sehr bedeutenden Kanals waren neben dem österreichischen Kaiser Franz Joseph auch die Lloyd-Dampfer „Pluto“, „Vulkan“ und „Amerika“ anwesend, die sich im ersten Konvoi befanden, der den Kanal passierte. Von nun an konnten Ziele wie Port Said (ab 1869), Bombay (ab 1870), Colombo, Singapur (ab 1880), Hongkong (ab 1880), Shanghai (ab 1881), Nagasaki (ab 1892) und Yokohama (ab 1892) angesteuert werden. Profitierend von staatlichen Zuschüssen und den raschen Verbindungen von Triest ins östliche Mittelmeer und durch den Suez-Kanal, entwickelte sich der Österreichische Lloyd zu einer der größten Schifffahrtsgesellschaften der Welt.

Mit einem eigenen Pavillon beteiligte sich der Lloyd an der Wiener Weltausstellung 1873.

1879 übersiedelte die Unternehmenszentrale, die ursprünglich im *Palazzo de Cassis* an der *Piazza della Borsa* war, vom *Tergesto* in den neuen *Lloydpalast* auf der *Piazza Grande*. Dessen Architekt war Heinrich von Ferstel, der in Wien bereits die Universität und die Votivkirche geplant hatte. Zur 50-Jahr-Feier am 27. September 1886 wurde der Dampfer *Imperator* vom Stapel gelassen. Dieser war für den Ostasiendienst bestimmt und mit 4.140 Tonnen, 117 Meter Länge, 13 Meter Breite, einem Tiefgang von 7,3 Meter und 4.500 PS gemeinsam mit seinem Schwesterschiff *Imperatrix* das bisher größte und prächtigste Schiff der mittlerweile 86 Dampfschiffe umfassenden Gesellschaft.

Zu dieser Zeit, etwa von 1878 bis 1884, befand sich der Österreichisch-Ungarische Lloyd gerade im Aufwind der internationalen Hochkonjunktur im Schifffahrtsgeschäft. Allerdings übernahm man sich dadurch finanziell, da man die Hochkonjunktur als Dauerzustand betrachtete. Ab 1886, dem Jahr als auch die beiden riesigen Dampfer *Imperator* und *Imperatrix* erbaut wurden, schlitterte das Unternehmen in die Verlustzone. 1890 erreichte das Defizit eine Höhe von über 600.000 Gulden. Zu hohe Transportkosten ließen zudem sogar Hamburger Reedereien für den Mittelmeer-Schiffsverkehr eine so große Konkurrenz werden, dass eine Rückkehr in die Gewinnzone aus eigenen Kräften äußerst unwahrscheinlich war. Als Österreich daher die Subventionierung erhöhte, stieg Ungarn aus der Gesellschaft aus, und schoss seinen bisherigen finanziellen Beitrag künftig der ungarischen Schifffahrtsgesellschaft „Adria“ zu, die schon bisher profitabel arbeitete. Fiume, Hafen und Sitz der ungarischen Schifffahrtsgesellschaften, wurde somit ein noch stärkerer Konkurrent zu Triest. Ab 1891 lautete die Unternehmensbezeichnung daher wieder *Österreichischer Lloyd*.

Umstrukturierung und Neuorganisation vor dem Ersten Weltkrieg

Die größten Schiffe des Österreichischen Lloyds im Jahre 1914				
Schiffsname	gebaut in	Stapellauf	BRT (in t)	PS
Gablonz	Triest	1912	8.448	8.000
Marienbad	Triest	1913	8.448	8.000
Austria	Triest	1901	7.588	3.300
Helouan	Triest	1912	7.367	10.000
Wien	Triest	1911	7.367	10.000
Innsbruck		1914	7.017	
Nippon	Sunderland	1902	6.317	3.000
Ezh. Franz Ferdinand	Triest	1899	6.044	3.600
China	Newcastle	1900	5.999	3.000
Vorwärts	Triest	1906	5.990	3.450

Nach dem Ausscheiden Ungarns aus der Gesellschaft wurde in den 1890ern die Sanierung des Unternehmens angegangen, was eine Reformierung und Neu-Organisation bedeutete. Alte, für den Linienverkehr nicht mehr zeitgemäße Schiffe, wurden beispielsweise nur noch für außertourliche Transportfahrten herangezogen. Das Unternehmen erlebte nochmals eine letzte Phase der Hochkonjunktur, die ab etwa 1906 bis Kriegsausbruch nochmals stark zunahm. Transportiert wurden Erze aus Spanien für die Hochöfen in Servola (einem Stadtteil von Triest), Reis aus Birma für die Reisschälfabriken in Triest, Holz nach Ägypten und sogar Zucker in die Levante und von dort nach Indien und ins Rote Meer.

1895 wurde in Triest eine weitere Reederei gegründet, die rasch zu ähnlicher Größe wie der Lloyd aufstieg: Die Austro-Americana. Zwar war erklärter Hauptzweck der Gesellschaft ohnehin der Handel mit Nordamerika, doch wurde zur Sicherheit, um aus staatlicher Sicht unnötige Konkurrenz zu vermeiden, die Tätigkeitsbereiche zwischen Lloyd und Austro-Americana vertraglich geregelt. Die Austro-Americana unternahm daher keinerlei Anstrengungen andere Ziele als Nord- und Südamerika anzusteuern. Beide Gesellschaften wurden vom Staat gefördert: Der Lloyd erhielt 1913 10 Millionen Kronen für den gesamten Linienbetrieb, die Austro-Americana lediglich 1,5 Millionen für einzelne Linien nach Südamerika.

1897 wurden erstmals afrikanische Häfen auf eigenes Risiko angesteuert. Der Erfolg war allerdings nur gering, und mit den Auswirkungen des Zweiten Burenkriegs wurden diese Fahrten eingestellt. 1902 erlebte die Gesellschaft den ersten und zugleich schwersten Arbeiteraufstand. Streikten zunächst nur die Schiffsheizer, schlossen sich später auch Tausende aus der Triestiner Arbeiterschaft an. Insgesamt 10.000 Arbeiter befanden sich im Streik, als es am 14. Februar 1902 zu blutigen Zusammenstößen mit Ordnungskräften kam. Die Folge waren 14 Tote und über 50 Verletzte. Die Forderungen nach der Abschaffung des zweistündigen Corvéedienstes (Dienst zur See nach der Wache), Reduzierung der Arbeitszeit im Hafen um 2,5 Stunden auf 8 Stunden und Abschaffung der Vorschrift, dass bei allen im Hafen liegenden Schiffen die Hälfte der Mannschaft an Bord bleiben müssen, wurden insgesamt zwar nicht erfüllt, jedoch wurde den Streikenden in Schiedsgerichtsverfahren teilweise Recht gegeben.

1906 wurde die Unternehmenszentrale nach Wien verlegt. 1907 führte das Unternehmen „Vergnügungsfahrten“ ein. Das Konzept bewährte sich, so daß ein eigenes Schiff für diese Art des Reisens angeschafft wurde – die Dampfyacht *Thalia*. Das 75-Jahr-Jubiläum feierte die Gesellschaft mit der Indienstellung der bisher größten Schiffe, den Eildampfern *Wien* und *Helouan* mit je 7.367 Tonnen, die auf der Triest-Alexandrien-Route – der seit jeher ertragreichste Linie – eingesetzt wurden. Auf dieser und anderen Linien konnte sich der Lloyd deshalb so gut gegen die internationale Konkurrenz behaupten, da Überlieferungen zufolge die Küche vorzüglich war, die Offiziere und das Personal korrekt arbeiteten und die Ausstattung bequem gehalten war. Einer Redewendung zufolge sollen die Schiffe zudem so pünktlich gewesen sein, dass *die Orientalen ihre Chronometer und der Muezzin sein Gebet*^[10] nach ihnen richteten.



In der Bord-Küche des Dampfschiffs *Africa*

1909 wurde die Lloyd-Werft aus finanziellen und organisatorischen Gründen in eine eigene Gesellschaft, an der der Österreichische Lloyd und das Unternehmen Stabilimento Tecnico Triestino je 50 Prozent hielten, ausgelagert. Lediglich das Reparatur- und die Trockendocks verblieben beim Lloyd. Da nun auch für andere Gesellschaften Schiffe gebaut werden konnten, brachte die Auslagerung eine bessere Auslastung der Werft und somit finanzielle Erleichterungen mit sich.

Die letzte Linienerweiterung des Lloyds war 1912 die Eillinie nach Shanghai. Bei Kriegsausbruch 1914 zählten die Flotte 65 Schiffe mit insgesamt rund 235.000 BRT und das Unternehmen 6.000 Mitarbeiter. Die Gesellschaft war nach den Staatseisenbahnen zum bedeutendsten Verkehrsunternehmen der Monarchie geworden. Die größten und modernsten Schiffe waren die 1912 und 1913 in Betrieb genommenen *S.S. Gablonz* und deren Schwesterschiff, die *S.S. Marienbad*. Mehrere große Schiffe wurden noch während des Krieges gebaut oder begonnen. Darunter waren die *S.S. Pilsna* mit 8.040 t, die 1918 fertiggestellt und 1919 vom Lloyd Triestino übernommen wurde, und das 8.051 t-Schiff *Cracovia*, das 1916 begonnen wurde und das drittgrößte Schiff der Flotte gewesen wäre. Es wurde erst 1920 vom Lloyd Triestino fertiggestellt.

Im Ersten Weltkrieg

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs befanden sich viele Schiffe des Lloyds verstreut auf den Ozeanen der Welt. Einige Schiffe mussten Schutz in neutralen Häfen suchen, zahlreiche wurden von der k. u. k. Kriegsmarine für Transporte und als Hospitalschiffe benötigt. Die Schicksale der Schiffe im konkreten (nicht erwähnte verblieben meist in sicheren Häfen):

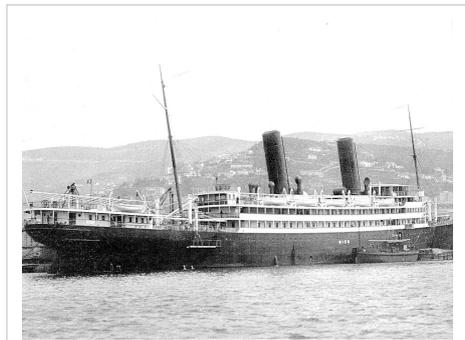
- 8 Schiffe wurden in feindlichen Häfen beschlagnahmt:
 - an England: *Körber* (Shanghai-Eildampfer), *Ezh. Franz Ferdinand* (Japan-Postdampfer) und *Marquis Bacquehem*
 - an Frankreich: *Marienbad* (in Griechenland beschlagnahmt)
 - an China: *Bohemia*, *Silesia* und *China* (alle drei in Shanghai beschlagnahmt)
 - an Portugal: *Vorwärts* (fand 1914 Schutz im indoportugiesischen Hafen Marmugao, wurde dort jedoch nach zwei Jahren von Portugal beschlagnahmt und als *India* weiterbetrieben. Da Portugal Österreich-Ungarn nie den Krieg erklärt hatte, ersuchte der Lloyd um Rückgabe des Schiffs oder Ersatzzahlung. Portugal reagierte jedoch mit einer Kriegserklärung, die die Beschlagnahmung nachträglich rechtfertigen sollte. Das Schiff brannte 1921 im Hafen von Lissabon ab.)
- 1 Schiff überstand den Krieg in einem neutralen Hafen: *Thalia* (in Amsterdam)
- 7 Schiffe wurden auf einen Marinestützpunkt in der nur schwer erreichbaren Meerbucht Lago di Scardona in Sicherheit gebracht und abgerüstet.
- 5 Schiffe wurden als Hospitalschiffe eingesetzt: *Wien*, *Helouan*, *Afrika*, *Elektra*, *Tirol*

- 28 Schiffe wurden als Transporter für die österreichisch-ungarische Balkanarmee requiriert. 10 davon wurden trotz Schutz durch die k. u. k. Kriegsmarine im Laufe des Krieges beschädigt, elf sanken durch Minen oder feindlichen Beschuss.

Bei den 33 im Krieg verwendeten Lloyd-Schiffen kam es aufgrund von Unfällen, Beschuss und Auflaufen auf Minen zu zahlreichen Toten. Im folgenden werden nur wenige, beispielgebende, genannt. Die erste Katastrophe war der Untergang der *Baron Gautsch*, die vor Brijuni auf eine Mine lief und sank (siehe *Österreichische Handelsmarine, Abschnitt Unglücke*). Die größte Katastrophe war jedoch der Untergang der als Transportschiff für die Balkanarmee eingesetzten *Linz*. In der Nacht von 18. auf 19. März 1918 sank das Schiff nach Torpedierung. Die Kabinen der schlafenden Passagiere befanden sich unter Deck, weshalb die meisten im Schlaf von den hereinbrechenden Wassermassen überrascht wurden.^[11] Von den mehr als 3.000 Passagieren überlebten nur 291^[12] (ältere Angaben sprechen von 663 Toten und einer unbekanntenen Anzahl von Überlebenden). Mehrmals konnten sich, zumeist von französischen U-Booten, torpedierte Lloyd-Transporter oder -Hospitalschiffe noch an Land oder einen Hafen retten. So beispielsweise die *Elektra*, die nach französischer Torpedierung nur zwei Tote zu verzeichnen hatte, und sich durch Anlaufen eines Strandes vor dem Untergang retten konnte, und die *Tirol*, die nach Torpedierung zwar 40 Tote zu verzeichnen hatte, aber von einem anderen Lloyd-Schiff zum Marinestützpunkt Pola geschleppt und repariert werden konnte.

Nach Ende der k. u. k. Monarchie

Nach Kriegsende trat der Vorstand „aufgrund veränderter Verhältnisse“ am 28. November 1918 zurück. Die Banca Commerciale Italiana kaufte das Unternehmen nach Intervention der italienischen Regierung zum Preis von 1.000 Lire je Aktie dem bisherigen Besitzer, der Wiener Union Bank, ab. Der Österreichische Lloyd wurde nun provisorisch einem italienischen Regierungskommissär unterstellt. Vorerst fuhren die Schiffe, wie in den Pariser Vorortverträgen festgelegt, unter interalliiertes (weiß-blau-weißer) Flagge weiter. Bereits 1919 wurden Verbindungen in die Levante, nach Indien und in den Fernen Osten wieder aufgenommen, sowie das Agenturnetz neu aufgebaut. Vorerst fuhren jedoch nur Frachtschiffe. Ende 1920 waren bereits wieder 125 Agenturen in Betrieb. Als die Gefahr gebannt war, der Lloyd könnte als Kriegsbeute von einer der Alliierten Mächte beschlagnahmt werden (was im anglo-franko-italienischen Abkommen von 1921 ausgeschlossen wurde), wurde auch der Passagierdienst wieder aufgenommen. 1921 wurde das Unternehmen in Lloyd Triestino umbenannt und mit 40 verbliebenen Schiffen weitergeführt, sowie in den folgenden Jahren und Jahrzehnten weiter ausgebaut. 1998 wurde Lloyd Triestino vom taiwanesischen Konzern Evergreen Marine aufgekauft und als Tochtergesellschaft weitergeführt. Im März 2006 wurde Lloyd Triestino in Italia Marittima umbenannt.

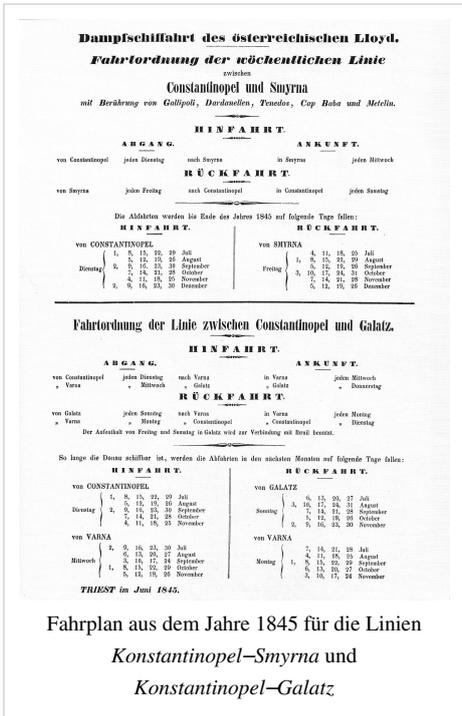


Die *Wien* war das PS-stärkste Schiff der Österreichischen Lloyd-Flotte und wurde auch vom *Lloyd Triestino* bis in den Zweiten Weltkrieg, wo es als Hospitalschiff sank, weiterbetrieben.

Linien

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 betrieb der Österreichische Lloyd folgende regelmäßige Linien (genannt werden nur die wichtigsten Häfen der Linien):

- Adriatischer Dienst
 - Triest–Spalato–Cattaro (Eildienst, 3 Mal wöchentlich)
 - Triest–Spalato–Cattaro–Durazzo–Korfu–Santa Maura (wöchentlich)
 - Triest–Budua–Spizza (wöchentlich)
 - Triest–Venedig (3 Mal wöchentlich; im Sommer täglich)
- Mittelländischer und Schwarzmeer-Dienst
 - Triest–Brindisi–Alexandrien (Eildienst, wöchentlich)
 - Triest–Brindisi–Korfu–Patras–Piräus–Konstantinopel (Eildienst, wöchentlich)
 - Triest–Gravosa–Alexandrien–syrischer Hafen (wöchentlich)
 - Triest–Korfu–Smyrna–Konstantinopel (wöchentlich)
 - Triest über thessalische Häfen nach Konstantinopel (wöchentlich)
 - wöchentliche Verbindungen zwischen Konstantinopel und Braila, Odessa, Nikolajew sowie Batum
- Indo-chinesischer und japanischer Dienst
 - Triest–Port Said–Aden–Bombay (Eildienst, 2 Mal monatlich; zwischen Mai und August monatlich; ab 1881)
 - Triest–Port Said–Kurachee–Madras–Colombo–Rangoon–Calcutta (2 Mal monatlich; Warenlinie ohne Passagieraufnahme)
 - Triest–Port Said–Aden–Colombo–Singapur–Hongkong–Shanghai (Eildienst, monatlich; ab 1881)
 - Triest–Port Said–Bombay–Singapur–Hongkong–Shanghai–Yokohama–Köbe (Eildienst, monatlich; ab 1892)



Fahrplan aus dem Jahre 1845 für die Linien
 Konstantinopel–Smyrna und
 Konstantinopel–Galatz

Bei vielen Linien versuchte man die Namen der eingesetzten Schiffe mit Österreich oder Zielhäfen in Verbindung zu bringen. So wurden auf der Eillinie nach Griechenland und Konstantinopel Schiffe mit Städtenamen wie *Bregenz*, *Brünn*, *Leopolis*, *Linz*, *Graz* und *Prag* eingesetzt. Auf der Postdampferlinie in die Levante und das Schwarze Meer waren die Schiffe nach Ländern (*Carinthia*, *Carniolia*, *Dalmatia*, *Salzburg*, *Styria*, *Tirol*) sowie Kurorten (*Abbazia*, *Gastein*, *Karlsbad*, *Meran*) benannt. Eine andere Gruppe bildeten die Schiffe mit Namen aus der Mythologie und der Geschichte des Altertums (*Amphitrite*, *Elektra*, *Euterpe*, *Urano*, *Cleopatra* und *Seramis*), die ebenfalls die Levantelinie befuhren.

Unfälle

Nur kurz nach Aufnahme der Geschäftstätigkeit geschahen bereits zwei Zusammenstöße mit Schiffen ausländischer Gesellschaften. Im November 1837 kollidierte der Lloydampfer *Arciduca Ludovico* mit dem französischen Dampfer *Dante* in den Gewässern vor Scio und 17 Tage später mit dem französischen Dampfboot *Leonidas* im Hafen von Konstantinopel. Als Ursache für die Zusammenstöße wurden eher willkürliche Akte der etablierten Linien gegenüber dem jungen Konkurrenten, dem Österreichischen Lloyd, angenommen als menschliches Versagen. So intervenierte auch Staatskanzler Fürst Metternich bei der französischen Regierung, um die „Wiederkehr ähnlicher Begegnisse“ zu verhüten.

Einzelnachweise

- [1] Zitat aus dem Fahrplan des Ö. Lloyds, entnommen aus: H. F. Mayer, Dieter Winkler: In allen Häfen war Österreich. S. 99
- [2] Primus-Heinz Kucher und Hubert Lengauer: *Bewegung im Reich der Immobilität: Revolutionen in der Habsburgermonarchie 1848-1849*, Böhlau Verlag, Wien-Köln-Weimar 2001, S. 191 (ISBN 978-3-205-99312-4)
- [3] Autorenkollektiv: *Der Lloyd in Triest gestern - heute - morgen. Vom Österreichischen Lloyd zum Lloyd Triestino*. Lloyd Triestino di Navigazione, Triest 1987, S. 66
- [4] Siehe hierzu einige Hinweise auf der italienischen Wikipedia L'Osservatore Triestino
- [5] Am 1. Januar 1886 wird das seit 1880 erscheinende *Triester Tagblatt* vom Lloyd übernommen und wird als Morgenausgabe der *Triester Zeitung* fortgeführt.
- [6] Vergleiche Wikisource: Faust Pachler (http://de.wikisource.org/wiki/ADB:Pachler,_Faust)
- [7] Autorenkollektiv: *Der Lloyd in Triest gestern - heute - morgen. Vom Österreichischen Lloyd zu Lloyd Triestino*. Lloyd Triestino di Navigazione, Triest 1987, S. 72 f., und August Mandl: *Von Wien nach Triest, nebst den Fahrten von Bodenbach, Olmütz, Krakau, Linz, Pesth nach Wien und von Triest nach Venedig. Reisehandbuch für alle Stationen der K. K. Priv. Südbahn* (Gesamtband IV), 2. erw. Auflage, Triest 1860, S. 175
- [8] Autorenkollektiv: *Der Lloyd in Triest gestern - heute - morgen. Vom Österreichischen Lloyd zum Lloyd Triestino*. Lloyd Triestino di Navigazione, Triest 1987, S. 65 ff.
- [9] Vgl. Eduard Heider: *Der Bau des vereinigten Slip- und Trocken-Dock's im neuen Arsenal des österreichischen Lloyd in Triest. Ein Beitrag über die Verwendung der Santorin-Erde zu Wasserbauten*. Triester Lloyd, Triest 1856
- [10] Horst Friedrich Mayer, Dieter Winkler: In allen Häfen war Österreich. S. 63
- [11] Oskar Stark: *Eine versunkene Welt*, S. 145 ff
- [12] *orf.at: Österreichs Titanic – Die Katastrophe des Lloyd dampfers Linz* (http://magazine.orf.at/alpha/programm/2003/030318_linz.htm), Bericht über die ORF-Sendung *Alpha Österreich*, ausgestrahlt am 18. März 2003, 21 Uhr, ORF. (Webseite abgerufen am 11. Juni 2009)

Literatur

- Autorenkollektiv: *Der Lloyd in Triest gestern - heute - morgen. Vom Österreichischen Lloyd zu Lloyd Triestino*. Lloyd Triestino di Navigazione, Triest 1987
- Ronald E. Coons: *Steamships, statesmen and bureaucrats. Austrian policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd; 1836-1848*. Franz Steiner Verlag, Wiesbaden 1975, ISBN 3-515-01983-9
- Horst Friedrich Mayer, Dieter Winkler: „*In allen Häfen war Österreich – Die Österreichisch-Ungarische Handelsmarine*“, Edition S, Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, Wien 1987, ISBN 3-7046-0079-2
- Georg Pawlik, Dieter Winkler: *Der Österreichische Lloyd 1836 bis heute*. Weishaupt Verlag, Wien 1989, ISBN 3-900310-55-6
- Publizistisches Bureau des Österreichischen Lloyd (Hrsg.): *Fünfundsiebzig Jahre österreichischer Lloyd 1836-1911*. Österreichischer Lloyd, Triest 1911
- Oskar Stark: *Eine versunkene Welt – die Geschichte des österreichischen Lloyd; Fahrten und Ende seiner 62 Schiffe*. Rohrer Verlag, Wien 1959

Weblinks

- Eintrag zu *Österreichischer Lloyd* (http://austria-forum.org/af/AEIOU/Österreichischer_Lloyd) in: Austria-Forum, dem österreichischen Wissensnetz – online (in AEIOU Österreich-Lexikon)
- Historische Schiffe des Österreichischen Lloyd auf der Webseite des Lloyd Triestino (http://www.lloydtriestino.it/gallery_thepast.jsp)
- Schicksale der Schiffe des Österreichischen Lloyds (<http://www.theshipslist.com/ships/lines/lloydaust.htm>)
- Webseite des „neuen“ österreichischen Lloyds (<http://www.oelsm.com/>)



Dieser Artikel wurde in die Liste der lesenswerten Artikel aufgenommen.

Quelle(n) und Bearbeiter des/der Artikel(s)

Österreichischer Lloyd *Quelle:* <http://de.wikipedia.org/w/index.php?oldid=124507175> *Bearbeiter:* Aka, Albinfo, Alexander Gamauf, Ambross07, Apollon74, Arne Saknussem, Bahnmoeller, Biberbaer, Brunosimonsara, DanielHerzberg, Decius, Don Magnifico, Elisabe, Erika39, Fegsel, Feldkurat Katz, Florian.Keßler, FredericII, Frze, GNosis, Gamsbart, Gratisaktie, Heied, Herthabue, Hewa, Invisigoth67, JB63, JD, Jesi, Julius1990, Karl Gruber, Leider, Lutheraner, MAY, Magzan68, Man77, Mardil, MarkusHagenlocher, OfficeBoy, Otberg, Otto Normalverbraucher, PKautz, Polarlys, Reempier, Scooter, Si! SWamp, SteKrueBe, Tobias1983, Triestino, UCM, Zahnstein, 21 anonyme Bearbeitungen

Quelle(n), Lizenz(en) und Autor(en) des Bildes

Datei:LA Thalia.jpg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:LA_Thalia.jpg *Lizenz:* Public Domain *Bearbeiter:* FSII, Johann Jaritz, Otto Normalverbraucher

Datei:Dampfer Graf Wurmbrand.jpg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Dampfer_Graf_Wurmbrand.jpg *Lizenz:* Public Domain *Bearbeiter:* Bdk, Decius, DenghiuComm, Finavon, G.dallorto, Ivan T., Jan Arkesteijn, Kaganer, RSteen, Veliki Kategorizator

Datei:Lloyd's III. Reisebibliothek Triest 1857 Neues Arsenal.JPG *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Lloyd's_III_Reisebibliothek_Triest_1857_Neues_Arsenal.JPG *Lizenz:* Creative Commons Attribution 3.0 *Bearbeiter:* heied

Datei:Lloydarsenal.jpg *Quelle:* <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Lloydarsenal.jpg> *Lizenz:* Public Domain *Bearbeiter:* Mac9, Otto Normalverbraucher, Urbandweller

Datei:Lloyd Triestino Headquarter Trieste.jpg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Lloyd_Triestino_Headquarter_Trieste.jpg *Lizenz:* Creative Commons Attribution-Sharealike 2.0 *Bearbeiter:* Otto Normalverbraucher

Datei:Gebäude des Lloyd Triestino in Triest 2.JPG *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Gebäude_des_Lloyd_Triestino_in_Triest_2.JPG *Lizenz:* Creative Commons Attribution 3.0 *Bearbeiter:* Erika39

Datei:SS Africa Küche.jpg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:SS_Africa_Küche.jpg *Lizenz:* Public Domain *Bearbeiter:* Esquilo, FSII, Mattes, Otto Normalverbraucher, Skipjack

Datei:LA Wien.jpg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:LA_Wien.jpg *Lizenz:* Public Domain *Bearbeiter:* Bukk, FSII, Johann Jaritz, Otto Normalverbraucher

Datei:Fahrplan 1845 OeLloyd.jpg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Fahrplan_1845_OeLloyd.jpg *Lizenz:* Public Domain *Bearbeiter:* FSII, Man vyi, Otto Normalverbraucher

Datei:Qsicon lesenswert.svg *Quelle:* http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Qsicon_lesenswert.svg *Lizenz:* Creative Commons Attribution-Sharealike 3.0,2.5,2.0,1.0 *Bearbeiter:* User:Superdreadnought, User:Niobot

Lizenz

Wichtiger Hinweis zu den Lizenzen

Die nachfolgenden Lizenzen beziehen sich auf den Artikeltext. Im Artikel gezeigte Bilder und Grafiken können unter einer anderen Lizenz stehen sowie von Autoren erstellt worden sein, die nicht in der Autorenliste erscheinen. Durch eine noch vorhandene technische Einschränkung werden die Lizenzinformationen für Bilder und Grafiken daher nicht angezeigt. An der Behebung dieser Einschränkung wird gearbeitet. Das PDF ist daher nur für den privaten Gebrauch bestimmt. Eine Weiterverbreitung kann eine Urheberrechtsverletzung bedeuten.

Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported - Deed

Diese "Commons Deed" ist lediglich eine vereinfachte Zusammenfassung des rechtsverbindlichen Lizenzvertrages (http://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Lizenzbestimmungen_Commons_Attribution-ShareAlike_3.0_Unported) in allgemeinverständlicher Sprache.

Sie dürfen:

- das Werk bzw. den Inhalt **vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen**
- Abwandlungen und Bearbeitungen** des Werkes bzw. Inhaltes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

- Namensnennung** — Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen.
- Weitergabe unter gleichen Bedingungen** — Wenn Sie das lizenzierte Werk bzw. den lizenzierten Inhalt bearbeiten, abwandeln oder in anderer Weise erkennbar als Grundlage für eigenes Schaffen verwenden, dürfen Sie die daraufhin neu entstandenen Werke bzw. Inhalte nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch, vergleichbar oder kompatibel sind.

Wobei gilt:

- Verzichtserklärung** — Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die ausdrückliche Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Sonstige Rechte** — Die Lizenz hat keinerlei Einfluss auf die folgenden Rechte:

- Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts und sonstigen Befugnisse zur privaten Nutzung;
- Das Urheberpersönlichkeitsrecht des Rechteinhabers;
- Rechte anderer Personen, entweder am Lizenzgegenstand selber oder bezüglich seiner Verwendung, zum Beispiel Persönlichkeitsrechte abgebildeter Personen.

- Hinweis** — Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen alle Lizenzbedingungen mitteilen, die für dieses Werk gelten. Am einfachsten ist es, an entsprechender Stelle einen Link auf <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.de> einzubinden.

Haftungsbeschränkung

Die „Commons Deed“ ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache, aber auch stark vereinfacht wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

GNU Free Documentation License

Version 1.2, November 2002

Copyright (C) 2000,2001,2002 Free Software Foundation, Inc.

51 Franklin St, Fifth Floor, Boston, MA 02110-1301 USA

Everyone is permitted to copy and distribute verbatim copies

of this license document, but changing it is not allowed.

0. PREAMBLE

The purpose of this License is to make a manual, textbook, or other functional and useful document "free" in the sense of freedom: to assure everyone the effective freedom to copy and redistribute it, with or without modifying it, either commercially or noncommercially. Secondly, this License preserves for the author and publisher a way to get credit for their work, while not being considered responsible for modifications made by others.

This License is a kind of "copyleft", which means that derivative works of the document must themselves be free in the same sense. It complements the GNU General Public License, which is a copyleft license designed for free software.

We have designed this License in order to use it for manuals for free software, because free software needs free documentation: a free program should come with manuals providing the same freedoms that the software does. But this License is not limited to software manuals; it can be used for any textual work, regardless of subject matter or whether it is published as a printed book. We recommend this License principally for works whose purpose is instruction or reference.

1. APPLICABILITY AND DEFINITIONS

This License applies to any manual or other work, in any medium, that contains a notice placed by the copyright holder saying it can be distributed under the terms of this License. Such a notice grants a world-wide, royalty-free license, unlimited in duration, to use that work under the conditions stated herein. The "Document", below, refers to any such manual or work. Any member of the public is a licensee, and is addressed as "you". You accept the license if you copy, modify or distribute the work in a way requiring permission under copyright law.

A "Modified Version" of the Document means any work containing the Document or a portion of it, either copied verbatim, or with modifications and/or translated into another language.

A "Secondary Section" is a named appendix or a front-matter section of the Document that deals exclusively with the relationship of the publishers or authors of the Document to the Document's overall subject (or to related matters) and contains nothing that could fall directly within that overall subject. (Thus, if the Document is in part a textbook of mathematics, a Secondary Section may not explain any mathematics.) The relationship could be a matter of historical connection with the subject or with related matters, or of legal, commercial, philosophical, ethical or political position regarding them.

The "Invariant Sections" are certain Secondary Sections whose titles are designated, as being those of Invariant Sections, in the notice that says that the Document is released under this License. If a section does not fit the above definition of Secondary then it is not allowed to be designated as Invariant. The Document may contain zero Invariant Sections. If the Document does not identify any Invariant Sections then there are none.

The "Cover Texts" are certain short passages of text that are listed, as Front-Cover Texts or Back-Cover Texts, in the notice that says that the Document is released under this License. A Front-Cover Text may be at most 5 words, and a Back-Cover Text may be at most 25 words.

A "Transparent" copy of the Document means a machine-readable copy, represented in a format whose specification is available to the general public, that is suitable for revising the document straightforwardly with generic text editors or (for images composed of pixels) generic paint programs or (for drawings) some widely available drawing editor, and that is suitable for input to text formatters or for automatic translation to a variety of formats suitable for input to text formatters. A copy made in an otherwise Transparent file format whose markup, or absence of markup, has been arranged to thwart or discourage subsequent modification by readers is not Transparent. An image format is not Transparent if used for any substantial amount of text. A copy that is not "Transparent" is called "Opaque".

Examples of suitable formats for Transparent copies include plain ASCII without markup, Texinfo input format, LaTeX input format, SGML or XML using a publicly available DTD, and standard-conforming simple HTML, PostScript or PDF designed for human modification. Examples of transparent image formats include PNG, XCF and JPG. Opaque formats include proprietary formats that can be read and edited only by proprietary word processors, SGML or XML for which the DTD and/or processing tools are not generally available, and the machine-generated HTML, PostScript or PDF produced by some word processors for output purposes only.

The "Title Page" means, for a printed book, the title page itself, plus such following pages as are needed to hold, legibly, the material this License requires to appear in the title page. For works in formats which do not have any title page as such, "Title Page" means the text near the most prominent appearance of the work's title, preceding the beginning of the body of the text.

A section "Entitled XYZ" means a named subunit of the Document whose title either is precisely XYZ or contains XYZ in parentheses following text that translates XYZ in another language. (Here XYZ stands for a specific section name mentioned below, such as "Acknowledgements", "Dedications", "Endorsements", or "History".) To "Preserve the Title" of such a section when you modify the Document means that it remains a section "Entitled XYZ" according to this definition.

The Document may include Warranty Disclaimers next to the notice which states that this License applies to the Document. These Warranty Disclaimers are considered to be included by reference in this License, but only as regards disclaiming warranties; any other implication that these Warranty Disclaimers may have is void and has no effect on the meaning of this License.

2. VERBATIM COPYING

You may copy and distribute the Document in any medium, either commercially or noncommercially, provided that this License, the copyright notices, and the license notice saying this License applies to the Document are reproduced in all copies, and that you add no other conditions whatsoever to those of this License. You may not use technical measures to obstruct or control the reading or further copying of the copies you make or distribute. However, you may accept compensation in exchange for copies. If you distribute a large enough number of copies you must also follow the conditions in section 3. You may also lend copies, under the same conditions stated above, and you may publicly display copies.

3. COPYING IN QUANTITY

If you publish printed copies (or copies in media that commonly have printed covers) of the Document, numbering more than 100, and the Document's license notice requires Cover Texts, you must enclose the copies in covers that carry, clearly and legibly, all these Cover Texts: Front-Cover Texts on the front cover, and Back-Cover Texts on the back cover. Both covers must also clearly and legibly identify you as the publisher of these copies. The front cover must present the full title with all words of the title equally prominent and visible. You may add other material on the covers in addition. Copying with changes limited to the covers, as long as they preserve the title of the Document and satisfy these conditions, can be treated as verbatim copying in other respects.

If the required texts for either cover are too voluminous to fit legibly, you should put the first ones listed (as many as fit reasonably) on the actual cover, and continue the rest onto adjacent pages.

If you publish or distribute Opaque copies of the Document numbering more than 100, you must either include a machine-readable Transparent copy along with each Opaque copy, or state in or with each Opaque copy a computer-network location from which the general network-using public has access to download using public-standard network protocols a complete Transparent copy of the Document, free of added material. If you use the latter option, you must take reasonably prudent steps, when you begin distribution of Opaque copies in quantity, to ensure that this Transparent copy will remain thus accessible at the stated location until at least one year after the last time you distribute an Opaque copy (directly or through your agents or retailers) of that edition to the public.

If it is requested, but not required, that you contact the authors of the Document well before redistributing any large number of copies, to give them a chance to provide you with an updated version of the Document.

4. MODIFICATIONS

You may copy and distribute a Modified Version of the Document under the conditions of sections 2 and 3 above, provided that you release the Modified Version under precisely this License, with the Modified Version filling the role of the Document, thus licensing distribution and modification of the Modified Version to whoever possesses a copy of it. In addition, you must do these things in the Modified Version:

- **A.** Use in the Title Page (and on the covers, if any) a title distinct from that of the Document, and from those of previous versions (which should, if there were any, be listed in the History section of the Document). You may use the same title as a previous version if the original publisher of that version gives permission.
- **B.** List on the Title Page, as authors, one or more persons or entities responsible for authorship of the modifications in the Modified Version, together with at least five of the principal authors of the Document (all of its principal authors, if it has fewer than five), unless they release you from this requirement.
- **C.** State on the Title page the name of the publisher of the Modified Version, as the publisher.
- **D.** Preserve all the copyright notices of the Document.
- **E.** Add an appropriate copyright notice for your modifications adjacent to the other copyright notices.
- **F.** Include, immediately after the copyright notices, a license notice giving the public permission to use the Modified Version under the terms of this License, in the form shown in the Addendum below.
- **G.** Preserve in that license notice the full lists of Invariant Sections and required Cover Texts given in the Document's license notice.
- **H.** Include an unaltered copy of this License.
- **I.** Preserve the section Entitled "History", Preserve its Title, and add to it an item stating at least the title, year, new authors, and publisher of the Modified Version as given on the Title Page. If there is no section Entitled "History" in the Document, create one stating the title, year, authors, and publisher of the Document as given on its Title Page, then add an item describing the Modified Version as stated in the previous sentence.
- **J.** Preserve the network location, if any, given in the Document for public access to a Transparent copy of the Document, and likewise the network locations given in the Document for previous versions if they were based on. These may be placed in the "History" section. You may omit a network location for a work that was published at least four years before the Document itself, or if the original publisher of the version it refers to gives permission.
- **K.** For any section Entitled "Acknowledgements" or "Dedications", Preserve the Title of the section, and preserve in the section all the substance and tone of each of the contributor acknowledgements and/or dedications given therein.
- **L.** Preserve all the Invariant Sections of the Document, unaltered in their text and in their titles. Section numbers or the equivalent are not considered part of the section titles.
- **M.** Delete any section Entitled "Endorsements". Such a section may not be included in the Modified Version.
- **N.** Do not retitle any existing section to be Entitled "Endorsements" or to conflict in title with any Invariant Section.
- **O.** Preserve any Warranty Disclaimers.

If the Modified Version includes new front-matter sections or appendices that qualify as Secondary Sections and contain no material copied from the Document, you may at your option designate some or all of these sections as invariant. To do this, add their titles to the list of Invariant Sections in the Modified Version's license notice. These titles must be distinct from any other section titles.

You may add a section Entitled "Endorsements", provided it contains nothing but endorsements of your Modified Version by various parties—for example, statements of peer review or that the text has been approved by an organization as the authoritative definition of a standard.

You may add a passage of up to five words as a Front-Cover Text, and a passage of up to 25 words as a Back-Cover Text, to the end of the list of Cover Texts in the Modified Version. Only one passage of Front-Cover Text and one of Back-Cover Text may be added by (or through arrangements made by) any one entity. If the Document already includes a cover text for the same cover, previously added by you or by arrangement made by the same entity you are acting on behalf of, you may not add another; but you may replace the old one, on explicit permission from the previous publisher that added the old one.

The author(s) and publisher(s) of the Document do not by this License give permission to use their names for publicity for or to assert or imply endorsement of any Modified Version.

5. COMBINING DOCUMENTS

You may combine the Document with other documents released under this License, under the terms defined in section 4 above for modified versions, provided that you include in the combination all of the Invariant Sections of all of the original documents, unmodified, and list them all as Invariant Sections of your combined work in its license notice, and that you preserve all their Warranty Disclaimers.

The combined work need only contain one copy of this License, and multiple identical Invariant Sections may be replaced with a single copy. If there are multiple Invariant Sections with the same name but different contents, make the title of each such section unique by adding at the end of it, in parentheses, the name of the original author or publisher of that section if known, or else a unique number. Make the same adjustment to the section titles in the list of Invariant Sections in the license notice of the combined work.

In the combination, you must combine any sections Entitled "History" in the various original documents, forming one section Entitled "History"; likewise combine any sections Entitled "Acknowledgements", and any sections Entitled "Dedications". You must delete all sections Entitled "Endorsements".

6. COLLECTIONS OF DOCUMENTS

You may make a collection consisting of the Document and other documents released under this License, and replace the individual copies of this License in the various documents with a single copy that is included in the collection, provided that you follow the rules of this License for verbatim copying of each of the documents in all other respects.

You may extract a single document from such a collection, and distribute it individually under this License, provided you insert a copy of this License into the extracted document, and follow this License in all other respects regarding verbatim copying of that document.

7. AGGREGATION WITH INDEPENDENT WORKS

A compilation of the Document or its derivatives with other separate and independent documents or works, in or on a volume of a storage or distribution medium, is called an "aggregate" if the copyright resulting from the compilation is not used to limit the legal rights of the compilation's users beyond what the individual works permit. When the Document is included in an aggregate, this License does not apply to the other works in the aggregate which are not themselves derivative works of the Document.

If the Cover Text requirement of section 3 is applicable to these copies of the Document, then if the Document is less than one half of the entire aggregate, the Document's Cover Texts may be placed on covers that bracket the Document within the aggregate, or the electronic equivalent of covers if the Document is in electronic form. Otherwise they must appear on printed covers that bracket the whole aggregate.

8. TRANSLATION

Translation is considered a kind of modification, so you may distribute translations of the Document under the terms of section 4. Replacing Invariant Sections with translations requires special permission from their copyright holders, but you may include translations of some or all Invariant Sections in addition to the original versions of these Invariant Sections. You may include a translation of this License, and all the license notices in the Document, and any Warranty Disclaimers, provided that you also include the original English version of this License and the original versions of those notices and disclaimers. In case of a disagreement between the translation and the original version of this License or a notice or disclaimer, the original version will prevail.

If a section in the Document is Entitled "Acknowledgements", "Dedications", or "History", the requirement (section 4) to Preserve its Title (section 1) will typically require changing the actual title.

9. TERMINATION

You may not copy, modify, sublicense, or distribute the Document except as expressly provided for under this License. Any other attempt to copy, modify, sublicense or distribute the Document is void, and will automatically terminate your rights under this License. However, parties who have received copies, or rights, from you under this License will not have their licenses terminated so long as such parties remain in full compliance.

10. FUTURE REVISIONS OF THIS LICENSE

The Free Software Foundation may publish new, revised versions of the GNU Free Documentation License from time to time. Such new versions will be similar in spirit to the present version, but may differ in detail to address new problems or concerns. See <http://www.gnu.org/copyleft/leif/>. Each version of the License is given a distinguishing version number. If the Document specifies that a particular numbered version of this License "or any later version" applies to it, you have the option of following the terms and conditions either of that specified version or of any later version that has been published (not as a draft) by the Free Software Foundation. If the Document does not specify a version number of this License, you may choose any version ever published (not as a draft) by the Free Software Foundation.

ADDENDUM: How to use this License for your documents

To use this License in a document you have written, include a copy of the License in the document and put the following copyright and license notices just after the title page:

Copyright (c) YEAR YOUR NAME.

Permission is granted to copy, distribute and/or modify this document

under the terms of the GNU Free Documentation License, Version 1.2

or any later version published by the Free Software Foundation;

with no Invariant Sections, no Front-Cover Texts, and no Back-Cover Texts.

A copy of the license is included in the section entitled

"GNU Free Documentation License".

If you have Invariant Sections, Front-Cover Texts and Back-Cover Texts, replace the "with..." line with this:

with the Invariant Sections being LIST THEIR TITLES, with the

Front-Cover Texts being LIST, and with the Back-Cover Texts being LIST.

If you have Invariant Sections without Cover Texts, or some other combination of the three, merge those two alternatives to suit the situation.

If your document contains nontrivial examples of program code, we recommend releasing these examples in parallel under your choice of free software license, such as the GNU General Public License, to permit their use in free software.