EINE WELT ZERBRICHT

Der Kriegsausbruch im Jahre 1914 brachte den Handel und den Passagierverkehr zum Erliegen. Einige der Schiffe, die sich in Übersee befanden und nicht nach Hause konnten, suchten Schutz in neutralen Häfen. Etwa zehn Dampfer fielen in die Hände des Feindes. Das Lloyd-Schiff *Baron Gautsch* stieß am 13. August 1914 in der Adria auf eine Mine und sank sofort. Mehr als 200 Passagiere und Besatzungsmitglieder fanden dabei den Tod.

© Heeresgeschichtliches Museum Wien

Der Passagierdampfer „Poseidon" des Österreichischen Lloyd wurde im Jänner 1886 für den Levanteverkehr in Dienst gestellt.

Während viele Schiffe in abgelegenen Häfen und Seen sicher verwahrt wurden, mietete die Regierung auch viele Dampfer zum Transport von Truppen und Munition, Heizöl, Kohle und Nahrungsmitteln. Einige dienten als Spitalsschiffe. Solche Einsätze waren auch mit Gefahren verbunden. Man war jeder Wetterlage ausgesetzt, musste Minenfelder passieren und Angriffe feindlicher Kriegsschiffe, U-Boote und sogar Flugzeuge abwehren. Trotz des Schutzes durch die Schiffe der k. u. k. Kriegsmarine gingen viele Handelsschiffe verloren. Nach dem Krieg wurde aus dem *Österreichischen Lloyd* der Lloyd Triestino, aus der *Austro-Americana* die Cosulich-Linie. Jene Schiffe, die den Krieg überstanden, fuhren nun unter anderer Flagge und trugen andere Namen. Die *Kaiser Franz Josef I.* wurde auf *President Wilson* umgetauft – und die Flagge war nun die italienische.

„ÖSTERREICH AUF HOHER SEE" „ÖSTERREICHISCHE HANDELSMARINE"

Diese repräsentative Holzkassette für die gesamte Serie kann zusätzlich erworben werden.

Ausgabetag:	7. Juni 2006
Entwurf:	H. Andexlinger/H. Wähner
Feinheit:	900/1000 Ag
Feingewicht:	18 g
Durchmesser:	34 mm
Nominale:	€ 20,–
Auflage:	50.000 Stück, ausschließlich in der Qualität „Polierte Platte"

Diese Münze ist gesetzliches Zahlungsmittel in der Republik Österreich.
Jede Münze erhalten Sie in einem attraktiven Etui mit nummeriertem Echtheitszertifikat.

Kundmachung der MÜNZE ÖSTERREICH in der „Wiener Zeitung" am 12. April 2006.

www.austrian-mint.at

MÜNZE ÖSTERREICH

WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.

„Österreich auf Hoher See"

„ÖSTERREICHISCHE HANDELSMARINE"

20-Euro-Sondergedenkmünze in Silber

20-EURO-SONDERGEDENKMÜNZE „ÖSTERREICHISCHE HANDELSMARINE"

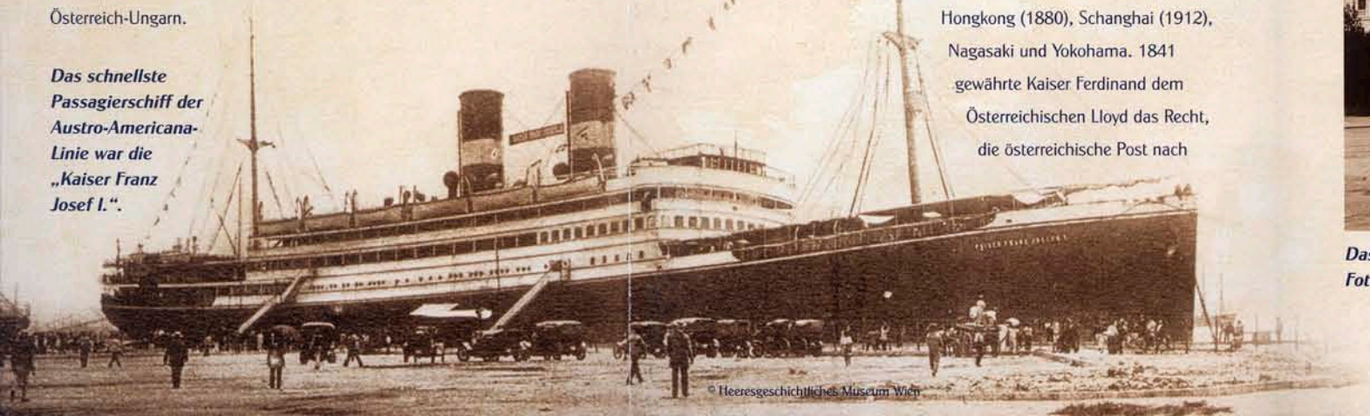
Der Haupthafen der österreichischen Handelsmarine in der Adria war Triest. Von hier aus fuhren die meisten Handels- und Passagierschiffe unter rot-weiß-roter Fahne in die ganze Welt. Triest war Heimathafen mehrerer Schiffslinien und Reedereien, darunter des *Österreichischen Lloyd* (heute als Lloyd Triestino bekannt) und der *Austro-Americana* (heute Cosulich-Linie). Die Vorderseite der Münze zeigt das größte und schnellste Passagierschiff der Austro-Americana-Linie, die *Kaiser Franz Josef I.*, bei der Fahrt aus dem Hafen von Triest. Etwas im Hintergrund sieht man ein Schiff des Österreichischen Lloyd bei der Ankunft in Triest, dahinter die imposanten Gebäude, die direkt am Hafen stehen.

Die Rückseite zeigt die Hafenstadt Triest, die seit 1382 zu Österreich zählte, aus der Vogelperspektive. Im Vordergrund rechts befindet sich das alte Stadtwappen von Triest zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie. Der Blick zum Hafen ist vom Platz vor dem Wiener Bahnhof aus gerichtet. Man sieht die Riva, jene Straße, die dem Hafen und den „Molo" genannten Anlegeplätzen bis zur Laterna, den Leuchtturm am Ende des Theresienmolo (Molo S. Teresa), entlang führt. Prominent in der Mitte des Hafens ist der Molo S. Carlo zu erkennen. Im Hafen sind Frachtschiffe und Passagierschiffe zu sehen, sogar ein älteres Segelschiff liegt vor Anker.

ALLE ANFÄNGE SIND KLEIN

Der Handel zur See lag für die Triestiner auf der Hand, aber ihre Bestrebungen brachten sie immer wieder in Konflikt mit Venedig, das jahrhundertelang den Adriaraum und sogar das gesamte Mittelmeer dominierte. Kaiser Karl VI. sowie Maria Theresia und ihr Gemahl Kaiser Franz I. Stephan wussten die Bedeutung des Seehandels zu schätzen und planten die Gründung einer Kriegsmarine, um mit ihr die Handelsschiffe zu schützen. Abgesehen von Venedig und anderen Rivalen, gab es im Mittelmeer zahlreiche Piraten, die ihre Stützpunkte in Nordafrika hatten. Die Pläne scheiterten jedoch am Geldmangel. Erst mit dem Zugewinn von Venedig selbst und einem längeren Stück der adriatischen Küste nach den Napoleonischen Kriegen kam die österreichische Schifffahrt so richtig in Gang. Österreichische Schiffe trieben hauptsächlich Wein- und Getreidehandel mit Neapel und Sizilien sowie mit der Levante. Weiters brachten sie Pilger nach Rom. Ab 1749 hissten sie eine gelbe Fahne mit schwarzen Streifen und einem schwarzen Doppeladler im Eck. 1786 führte Joseph II. die bekannte rot-weiß-rote Fahne für österreichische Schiffe ein. Erst ab 1869, zwei Jahre nach dem Ausgleich mit Ungarn, verwendeten die Handelsschiffe die gemeinsame Fahne für Österreich-Ungarn.

Das schnellste Passagierschiff der Austro-Americana-Linie war die „Kaiser Franz Josef I.".



© Heeresgeschichtliches Museum Wien

© IMAGNO/Austrian Archives

Piazza Grande in Triest mit dem Gebäude des Österreichischen Lloyd.

DER ÖSTERREICHISCHE LLOYD

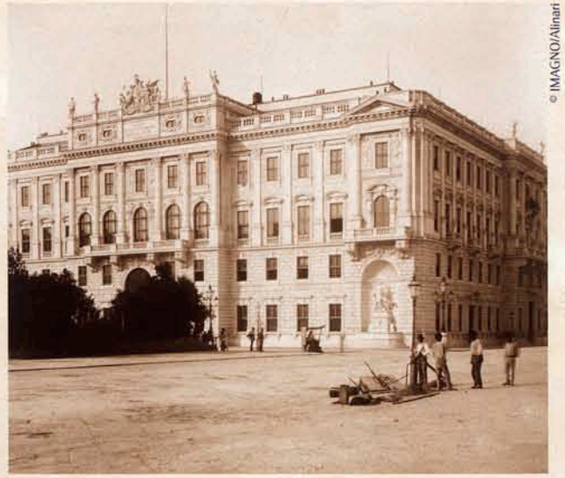
Gegründet 1833 nach der berühmten Versicherungsbörse in London, richtete der Österreichische Lloyd 1836 eine Dampfschiffsektion ein. Das erste Lloyd-Schiff – die *Arciduca Ludovico* – kam aus England. Auf seiner ersten Reise am 16. Mai 1837 führte es in nur 14 Tagen 53 Passagiere und die volle Ladung vom Molo S. Carlo in Triest über Ancona, Korfu, Patras, Piräus, Syra und Smyrna nach Konstantinopel. Später kamen noch fünf Dampfschiffe dazu. Im ersten Jahr verzeichnete der Österreichische Lloyd 58 Reisen nach Venedig und 21 Reisen nach Griechenland, der Türkei und Ägypten mit 7.967 Passagieren und 35.205 Briefen plus Fracht an Bord.

Die Lloyd-Schiffe fuhren in die Levante (Libanon und die Türkei), nach Griechenland und Ägypten – und nach der Eröffnung des Suezkanals 1869 weiter nach Bombay, Colombo (1879), Singapur, Hongkong (1880), Schanghai (1912), Nagasaki und Yokohama. 1841 gewährte Kaiser Ferdinand dem Österreichischen Lloyd das Recht, die österreichische Post nach Übersee zu befördern. Die Mannschaft trug grüne Uniformen und die Hausflagge das stolze Motto „VORWÄRTS". Die Dienstsprache an Bord war Italienisch. 1848 hatte der Lloyd 24 Schiffe, die meisten von ihnen waren in Triest gebaut worden.

Der Österreichische Lloyd musste sich gegen große Linien wie die britische P & O Line behaupten. Die Österreicher hatten keinen Besitz in Übersee und damit keine heimischen Häfen für Brennstoff oder Reparaturen, doch die Lloyd-Schiffe genossen einen guten Ruf für Pünktlichkeit, Sauberkeit und vor allem für gutes Essen und gute Verpflegung.

Die Tatsache, dass sie aus Triest kommend Ägypten und Suez einige Tage schneller erreichen konnten als Schiffe aus Marseille oder gar aus England, brachte gewisse Vorteile im Wettbewerb. So entschloss sich etwa die britische Krone, die Post nach Indien überland nach Triest und dann per Lloyd-Schiff zu senden.

Schiffe wie die *SS Thalia* wurden für Vergnügungsreisen – heute würde man „Kreuzfahrten" sagen – eingesetzt. Der Lloyd unterhielt in Triest eine riesige Werft für den Schiffsbau. Bei Kriegsausbruch 1914 zählte die Lloyd-Flotte 62 Schiffe.

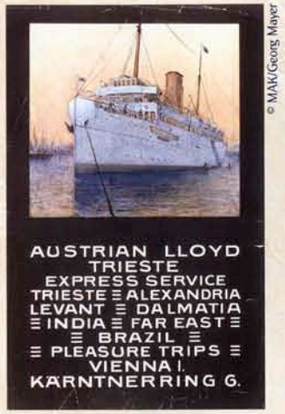


© IMAGNO/Alinari

Das Gebäude des Österreichischen Lloyd in Triest. Fotografie um 1900.

REISEN IN DIE NEUE WELT

Die zweite große Schiffslinie war die Austro-Americana, die 1903 als *Unione Austriaca di navigatione Austro Americana e Fratelli Cosulich Società anonima* gegründet wurde. 1904 standen 19 Schiffe im Dienst der Linie; 1914 zählte die Flotte bereits 35 Schiffe. Hauptreiseziele waren Nord- und Südamerika: New York und New Orleans, Buenos Aires und Rio de Janeiro. Bei der Beförderung von Auswanderern in die Neue Welt trat die Austro-Americana in Konkurrenz zur britischen Cunard-Linie. 1906 erhielt sie die Berechtigung, auch italienische Auswanderer von Neapel und Palermo mitzunehmen (obwohl die italienische Regierung 1909 diese Berechtigung wieder zurücknahm).



© MAK/Georg Mayer

© MAK/Georg Mayer

1914 hatte die Austro-Americana 35 Schiffe im Dienst. Das „Flaggschiff" war die *Kaiser Franz Josef I.*, das größte und schnellste Schiff der Flotte, das 1912 vom Stapel gelassen wurde. 1904 hatten die Austro-Americana-Schiffe 4.224 Passagiere (einschließlich Auswanderer) nach Amerika gebracht. Bis 1912 war die Zahl auf 101.670 Passagiere gestiegen. 1913 beförderte die Austro-Americana-Linie 95 Prozent vom Warenhandel Österreich-Ungarns nach Südamerika.

Natürlich gab es auch eine Reihe kleiner, meist lokaler Reedereien, wie Tripcovich & Co., Navigazione Libera Triestina, Pio Negri & Comp., Serafino Topic & Comp., Ungaro-Croata, Ragusea und die Königlich-Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts AG.