

legung der Lehramtsprüfung wirkte L. als Gymn.-Prof. in Klagenfurt und anschließend in Wien. Im Wr. Kulturleben wurde er besonders durch Vorträge bekannt. L. war auch als Theaterkritiker vielfach tätig, wendete sich schließlich ganz dem Theaterwesen zu und wurde Oberregisseur und stellvertretender Dir. der Wr. Kammerspiele, 1926 Prof. am Konservatorium in Wien. L. war Dir. des Wr. Spiegelverlages und hatte die literar. Leitung des Münchner „Kulturverlages“. 1938/39 emigrierte er. Besondere Gültigkeit haben seine Aussagen über die Sprache und die Einmaligkeit der echten dichter. Leistung in ihr. Unwahrscheinliches findet bei L. noch in der Phantasie Raum. Das von L. mithrsg. Vortragsbuch enthält eine nicht durchgehend gleichwertige, jedoch überwiegend gute Auswahl.

W.: Über die Dächer, nach V. Cherbuliez, 1930; Sprechen und Reden. Ein Hdb. für alle, die durch das Wort wirken wollen und müssen, 1936. Hrsg.: Das Herz Europas. Ein österr. Vortragsbuch, 1935. L.: Nagl-Zeidler-Castle, Bd. 4, S. 2277; Kosch, Theaterlex.; Jb. der Wr. Ges., 1928. (Hanus)

**Lohner Heinrich, Wagnermeister.** \* Mayen (Rheinland), 4. 4. 1786; † Wien, 25. 2. 1855. Vater des Folgenden, Großvater des Industriellen Ludwig L. (s.d.). Kam 1811 auf der Flucht vor der Einziehung in die napoleon. Rheinarmee nach Wien und trat als Wagner in die Dienste des Sattlermeisters L. Laurenzi (s.d.). 1821 erlangte L. das Meisterrecht und wurde auf Grund dessen Bürger von Wien. Nun führte das vorerst auf Einzelaufträgen beruhende Zusammenarbeiten bei der Herstellung von Wagenkästen zu echter Gemeinschaftsarbeit. L. entwickelte den Gedanken der Zusammenfassung des auf verschiedene Gewerbe (Wagner, Schlosser, Schmied, Posamentierer, Plattierer, Glaser) aufgesplitterten Wagenbaues durch die Schaffung einer eigenen Wagenfabrik. Unter seiner tatkräftigen Mithilfe wurde eine solche 1850 von Laurenzi errichtet und auf die Herstellung von Luxuswagen spezialisiert.

L.: *Bll. für Techn. Geschichte*, H. 12, 1950, S. 1 ff.; *J. Mentschl - G. Otruba, Österr. Industrielle und Bankiers*, in: *Österr. Reihe*, Bd. 279/81, 1965, S. 175 ff.; *Großind. Österr.*, Bd. 3, S. 157. (Stekl)

**Lohner Jakob, Wagenfabrikant.** \* Wien, 7. 10. 1821; † Wien, 19. 2. 1892. Sohn des Vorigen, Vater des Folgenden; arbeitete im Geist seines Vaters weiter. Er trat 1852 als Kompagnon gem. mit dem aus Aachen

stammenden J. Neuss (bis 1855) in die Fa. L. Laurenzi (s.d.) ein und übernahm nach dessen Ableben 1860 allein den Betrieb. Die Haupttätigkeit des Unternehmens konzentrierte sich nunmehr auf den Bau von Luxus- und Ambulanzwagen. Ständig steigende Exportaufträge vornehmlich in die Balkanländer, nach Rußland und in den Nahen Osten machten die Schaffung einer größeren Betriebsstätte (Wien-Alservorstadt, Servitengasse 19) notwendig. 1868 traten F. Lohner und J. Brauner (Bruder und Schwager L.s) als Gesellschafter in die Fa. ein und gehörten ihr bis 1895 an. 1873 produzierte man das zehntausendste Fahrzeug und bereits 1876 sah man sich zur Errichtung einer erweiterten und den modernsten techn. Errungenschaften Rechnung tragenden Fabrik in Floridsdorf genötigt. 1878 kam es zum Bau einer Räder- und Federerzeugungsanlage sowie einer Metall- und Eisengießerei, wodurch Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Halbfabrikaten behoben wurden. Im gleichen Jahr stellte man auch das neue Direktionsgebäude (Porzellangasse 2) fertig. Die Fa. nahm an fast allen ausländ. Industrieausstellungen teil und sicherte sich dadurch weltweiten Ruf. 1887 schied L. aus Altersgründen aus der Fa. und überließ die Führung des Betriebes seinem Sohn Ludwig L.

L.: *Bll. für Techn. Geschichte*, H. 12, 1950, S. 1 ff.; *J. Mentschl - G. Otruba, Österr. Industrielle und Bankiers*, in: *Österr. Reihe*, Bd. 279/81, 1965, S. 175 ff.; *Großind. Österr.*, Bd. 3, S. 157 f.; *Mitt. Lohnerwerke Ges. m. b. H., Wien*. (Stekl)

**Lohner Ludwig, Industrieller.** \* Wien-Liesing, 15. 7. 1858; † Wien, 14. 7. 1925. Sohn des Vorigen, Enkel des Wagnermeisters Heinrich L. (s.d.); stud. Maschinenbau 1875-80 an der Techn. Hochschule Wien. Nach dem Tode seines Vaters wurde er 1892 Alleinerbe des Unternehmens, das sich 1850-90 zur größten Pferdewagenfabrik der österr.-ung. Monarchie entwickelt hatte, die auch einen bedeutenden Export nach dem Orient und nach Übersee betrieb. Er war der erste Österr., der die Entwicklung des Automobils in ihrer ganzen Bedeutung erfaßte und 1897 mit dem fabrikmäßigen Bau von Automobilen begann. Das Erstlingserzeugnis war ein Benzin-Automobil, das jedoch, da kein geeigneter Motor zur Verfügung stand, nicht den Erwartungen entsprach, weshalb er sich dem Bau der damals zukunftsweisenden Elektromobile zuwandte. Als er von der Idee des jungen F. Porsche erfuhr, den Antriebsmotor eines Elektromobils