

Vor 50 Jahren ging eine österreichische Fahrzeug-Ära zu Ende.

Der Verkauf der Lohner-Werke wurde am 20.1.1970 unterzeichnet.

Die **Lohner-Werke** waren zu Beginn eine Wagenfabrik, die unter anderem luxuriöse Kutschen fertigte. Aus dieser Firma entstand ein innovatives Werk bis zu einem „Hightech“-Unternehmen. In ihrer Produktionszeit wurden Wagen, Kutschen, Flugzeuge, Automobile (Elektro, Hybrid, Benzin, Lastwagen, Autobusse, O-Busse, Straßenbahnen, einspurige Fahrzeuge, Schneemobil, Fahrzeugaufbauten gefertigt, um nur einiges zu nennen.



Die Industriellen-Dynastie umfasst sechs Generationen. Der Stammvater **Heinrich Lohner**, (4.4.1786 - 25.2.1855) der **1811 aus Mayen/Elsass** einwanderte, war Wagnermeister und erwarb 1821 in Wien das Bürgerrecht.

1823 – dies gilt als Gründungsjahr - richtete er zunächst im Starhembergschen Freihaus auf der Wieden eine Werkstätte ein. Das Freihaus war auf einem Gelände von 25.000m² auf der Wieden mit ca. 1000 Bewohnern und ca. 150 Gewerbebetriebe.

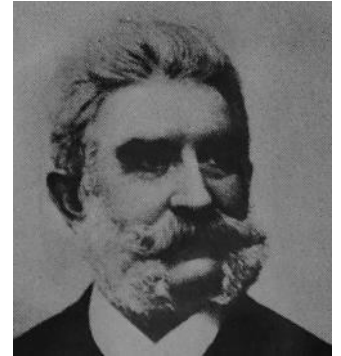
1832 übersiedelte die Werkstadt in sein Wohnhaus in die Heumühlgasse 15 im 4. Wiener Gemeindebezirk.

Zu diesem Zeitpunkt mussten die Lehrlinge ihr Mittagessen im Stehen einnehmen. Deswegen gab es immer wieder einiges Murren in ihrem Kreis. Nicht zuletzt deshalb nahm Heinrich Lohner seine sechs Neffen als Gesellen auf. Anton & Franz Lohner aus Eisenstadt, Kaspar & Joseph Lohner aus Münster, Georg & Joseph Lohner aus Mayen.

Die Familienangehörigen waren leichter zu bändigen! Trotzdem schaffte er schließlich die Sitte „Des stehenden Mittagessens“ ab.

Die zweite Generation: **Jacob Lohner** war ein gelernter Sattler. Wie es zu dieser Zeit üblich war ging er auf Wanderschaft, die ihn nach Tschechien, Deutschland, Belgien und Paris führte. Jacob Lohner kehrte über England, Holland, Deutschland und die Schweiz nach Wien zurück und trat bei Ludwig Laurenzi ein, der einen Fremdsprachen gewandten Gesellen für das Auslandsgeschäft suchte.

Ludwig Laurenzi kaufte **1844** das Haus Wien 9, Porzellangasse 2. Nach der Meisterernennung von Jakob Lohner schlossen sich Ludwig Laurenzi, Jacob Lohner und Josef Neuhs am 31. Dezember 1851 zu "L. Laurenzi und Comp." Zusammen. Mit dem Ausscheiden von Neuhs firmierte das Unternehmen als "Laurenzi und Lohner".



1857 heiratete Jakob Lohner die Laurenzi Tochter Louise. **1859** starb Ludwig Laurenzi und Jacob Lohner übernahm das Unternehmen. In der zweiten Generation erfolgte die Umstellung von der Wagenwerkstätte in eine Wagenfabrik.

Jacob Lohner und sein Schwager Josef Brauner, ein Wagner, schlossen sich am **31. Juli 1868** unter dem neuen Unternehmensnamen "**Jacob Lohner & Comp.**" zusammen.

Die Fabrikgebäude erstreckten sich: Servitengasse 9 – 15, Pramergasse 10 – 16 und Grünentorgasse 13-19. Expandieren konnte man nicht mehr, weil die neu erbauten Wohnhäuser schon an der Fabrik angrenzten.

1873 wurden bereits 10.000 Fahrzeuge produziert. **1876** durfte Lohner den Titel eines "k.u.k. Hof-Wagenlieferant" führen, er war ebenfalls königlicher Hoflieferant von Schweden, Norwegen und Rumänien.

Nach der Wiener Donauregulierung erschloss sich in Neuleopoldau (Teil des heutigen Floridsdorf) ein neues Gewerbegebiet.

Am **23.02.1872** wurde die Errichtung auf dem Areal genehmigt. Es wurde eine Betriebsfläche von 30.000 m² angekauft, wo die neue Fabrik entstand. Das Direktionsgebäude blieb jedoch im 9. Bezirk in der Porzellangasse 2.



Jacob Lohner schied **1886** aus dem Unternehmen aus, sein Sohn **Ing. Ludwig Lohner** übernahm in der **dritten Generation** die Leitung. Er erhielt den Hoflieferantentitel **1892**. Unter seiner Führung wurden die Lohnerwerke die größte Pferdewagenfabrik in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie.

1897 durfte Lohner Benzin-Motorwagen in Betrieb setzen, später wurden Elektroautos serienmäßig produziert. Ab **1909** wandte sich Ludwig Lohner dem Flugzeugbau zu und wurde führender Flugzeugbauer von Österreich-Ungarn. Unter Ing. Ludwig Lohner wurden auch Automobile und Flugzeuge produziert.

Die vierte Generation: Die älteren Brüder **Max Lohner** und **Dipl.-Ing. Richard Lohner** rückten nach dem Ableben ihres Vaters in die Chefetage auf. Seit **1920** war der älteste Sohn Max Lohner, Kollektivprokurist. **Alfred (Bill) Lohner** leitete den Einkauf der Lohnerwerke und machte später in der Textilindustrie Karriere. **Fritz Lohner** war Gesellschafter. **Dkfm. Wilhelm Lohner**, der jüngste Bruder, war Vorstandsmitglied bei der angekauften Rotax AG.



Der fünften Generation mit **Thomas Lohner** (1928 – 16.11.2007) blieb es vorbehalten, die Lohnerwerke und das Rotaxwerk zu veräußern. Der **20.1.1970** war Schluss. Es erfolgte der Kauf der Lohnerwerke durch den kanadischen Konzern Bombardier Inc. und die Umbenennung in **Bombardier-Rotax GmbH**. Das Direktionsgebäude in der Porzellangasse blieb im Familienbesitz bestehen.

Nach 40-jähriger Unterbrechung wird die Familientradition im Fahrzeugbau fortgeführt. Im Jahr **2010** gelang es **Mag. Andreas Lohner** die Neugründung der Lohnerwerke und kaufte den Firmennamen Lohner zurück.



Bei Lohner wurde eine Vielzahl an Fahrzeugen, Flugzeuge und diverse Geräte im Laufe der langen Produktionszeit gefertigt.

Es lässt sich die Produktionsauflistung nicht nach Jahreszahlen einordnen weil sich die Produktionen überschneiden.

1. Kutschen,
2. Automobile, LKWs und Busse,
3. Flugzeuge,
4. Straßenbahnen,
5. Mopeds und Roller,
6. Diverse Geräte
7. Die neue Produktionsaufnahme

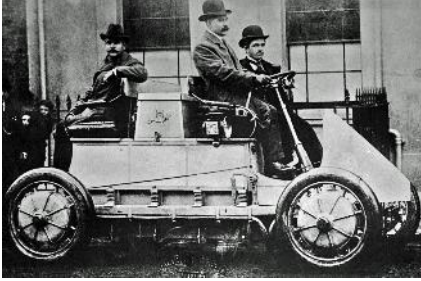
1.) Der Kutschenbau

Begonnen wurde in der Wieden mit der Reparatur von Kutschen. Heinrich Lohner wollte immer alle anfallende Reparaturen Wagnerei, Sattlerei, Schosserei, in der eigenen Werkstadt machen.

Bei der Firmenübergabe an Jacob Lohner war es dann soweit aus der Wagnerwerkstätte wurde eine Wagenfabrik. Es wurden pro Jahr zwischen 300 und 500 Wagen hergestellt. In der neuen Betriebsstätte Floridsdorf wurden **1873** wurden bereits 10.000 Fahrzeuge produziert.

2.) Der Automobilbau

Als erster Österreicher erkannte Lohner die Bedeutung des Automobilbaus und begann ab **1897** mit fabrikmäßigem Bau. Mit zwei Fahrzeugen nahm er **1898** an der Kollektivausstellung österreichischer Automobilbauer im Rahmen der Kaiser-Franz-Joseph-Jubiläumsausstellung teil, auf der die vier ersten im damaligen Österreich gebauten Automobile gezeigt wurden (darunter auch der Wagen von Siegfried Marcus aus den Jahren 1888/89 und Nesseltsdorf Präsident).



Da kein brauchbarer Motor zur Verfügung stand, entwickelte er mit dem jungen Ingenieur Ferdinand Porsche einen Elektroantrieb. Der Lohner-Porsche war die Sensation der Weltausstellung **1900** in Paris. Ab **1901** arbeitete man an einem gemischten Antrieb, Benzin/Strom - Hybridantrieb, dem Mixte-Wagen.

In der Zeit nach **1900** begann Lohner auch O-Busse, sowie Karosserien für die Unternehmen Gräf & Stift und Steyr zu bauen, die keine eigene Fertigung hatten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden Umbauten und Karosserien für Busse und LKW gefertigt.

3.) Der Flugzeugbau

1909 begannen die Lohnerwerke mit dem Flugzeugbau. Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges stellte Lohner 685 Land- und Wasserflugzeuge her.

Am Anfang standen einige Prototypen, später (ab ca. **1912**) bauten sie 36 Exemplare der weiterentwickelten Etrich Taube und ihre erfolgreichen Eigenentwicklungen, den Lohner Pfeilflieger und die Lohner Flugboote (z. B.: Lohner Type L), ein Land-/Wasserflugzeug mit 350 PS.



Lohner war in Österreich-Ungarn einer der wichtigsten Flugzeugproduzenten und -entwickler. Mit dem Waffenstillstand von Compiègne war der Erste Weltkrieg im November **1918** beendet, und aufgrund der Bedingungen der Versailler Verträge musste der Flugzeugbau im Deutschen Reich und Deutsch-Österreich ganz eingestellt werden.

Zusammen mit den verlorenen Absatzmärkten war nach dem Krieg unter diesen Umständen bei Lohner nur mehr Karosseriebau möglich.

4.) Der Straßenbahnbau

Mit dem Straßenbahnbau begannen die Lohnerwerke nach dem Ersten Weltkrieg, als der Flugzeugbau untersagt wurde.



1926 bekamen die Werke den Auftrag, 50 Triebwagen und 25 Beiwagen für die Wiener Verkehrsbetriebe zu bauen. Damit ging das Wachstum wieder kurz aufwärts, bis das Werk im Jahr **1934** ganz geschlossen werden musste. Im Jahr 1938 nach dem Anschluss wurde es allerdings wiedereröffnet.

Neben der Maschinen- und Waggonbau Fabrik AG Simmering und der Grazer Maschinen- und Waggonbau-Aktiengesellschaft (die später zur Simmering-Graz-Pauker AG fusionierten), waren die Lohnerwerke die wichtigsten Lieferanten für Straßenbahnbetriebe in ganz Österreich.

Seit den **1950er**-Jahren zählten die ehemaligen Wiener Lohnerwerke zu mittelgroßen Straßenbahnproduzenten. Für große Exporterfolge waren die Lohnerwerke zu Kaptals schwach. Bis in die 1990er-Jahre baute Bombardier Rotax für Wien und andere Städte Österreichs nach Lizenzen des deutschen Straßenbahnherstellers Düwag in Wien weiter.

Die in Floridsdorf gefertigte Fahrzeuge verkehren unter anderem in Wien, Gmunden, Innsbruck, Linz, Graz, Brüssel, Croydon, Eskişehir, Köln, Saarbrücken und Stockholm.

5.) Der Motorroller und Moped Bau

Im Jahr **1959** wurde die Aktienmehrheit am Rotax-Motorenwerk in Gunskirchen übernommen. Die Rotax-Motoren waren unter Lizenz gebaute Fichtel-&-Sachs-Motoren, die die Motorroller von Lohner bestückten. Das Wiener Unternehmen zeichnete sich als Pionier des Rollerbaus in Österreich aus, auch Mofas, wie die Baureihe Sissy, genießen heute noch Kultstatus.

Lohner L 98

Der Lohner L 98 war der erste österreichische Motorroller und ging am **13. April 1950** mit einem Kaufpreis von 4.360 Schilling in Serie. Hatte einen Einzylinder Zweitakt-Motor mit 2,25 PS.

Aus der Fachpresse „Eine für Österreich bahnbrechende Neuerung, die sehr wohl geeignet erscheint, das Straßenbild unserer Städte zu verändern und die unserem Land den Anschluss an eine Entwicklung beschert, die in anderen Ländern, insbesondere in Italien, schon weit vorgeschritten ist.“



Lohner L 200

Wurde **1953** vorgestellt. Der Lohner L 200 S hatte dann schon einen 8,5 PS starker Motor und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 60,9 km/h. Optional stand ein Leichtbeiwagen namens LB 200 zum Kauf zur Verfügung.

Lohner L 125

Auf der Wiener Frühjahrsmesse **1954**, stellten die Lohner-Werke den L 125 vor. Sein unverwechselbares Design machten den 6,1 PS starken Roller sehr bald zum Verkaufsschlager. Wurde auch als Lohner L200 Rapid angeboten.

In der Zeitschrift „auto-touring“ des ÖAMTC war am **15. April 1956** folgendes zu lesen: „Der Motor des Lohner Roller ist hervorragend. So etwas an Temperament, Durchzugsvermögen und Elastizität gab es in der 125er-Klasse nur selten.“

Lohner L 150

1958 wurde der L 150 vorgestellt, 8,5 PS 4-Gang-Getriebe und der größere Hubraum. Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Die Steigfähigkeit wurde mit 30 % angegeben.

Vom Beiwagen zum Beiboot

Lohner konstruierte eine verbesserte Variante, das sogenannte „Beiboot“. Dabei waren Roller und Beiwagen nicht mehr voneinander getrennt, sondern verschmolzen zu einer formschönen Karosserie.



Lohner Sissy

Das erste Lohner-Moped wurde bei der Frühjahrsmesse in Wien im Jahre **1957** unter dem Namen Sissy vorgestellt. 50-cm³-Motor von Rotax-Sachs 1,6 PS oder 2,2 PS in der führerscheinpflichtigen Ausführung. Eine Dreigang-Drehgriffschaltung. Der vermeintliche Tank ist ein abnehmbarer Gepäckkoffer.

In den Standard Ausführungen, Sissy II mit Bughaube und Sissy S Luxusausführung mit 3 Frontlichter.

Mit der Lohner Mobilette versuchte man noch im Geschäft zu bleiben, was aber nicht gelang.

6.) Diverse Geräte

Ab dem Jahre **1960** wurde die Auftragslage schlechter und die Firma fertigte im Auftrag von anderen Firmen (Lohnarbeit). In den laufenden Jahren wurden folgende Produkte gefertigt:

Den Lohner Ski Doo, den Schiffsaufbau vom Donaubus, die Aluminiumfenster vom Hotel Interkontinental, Garagentore, 1000 Stück Heulader für die Firma Pöttinger, Radlafetten für das Österreichische Bundesheer um nur einiges zu nennen.



Anfang 1970 fertigte Bombardier die Ski Doo selbst, Lohner lieferte Auspufftöpfe und Startergehäuse für den Ski Doo.

7.) Die neue Produktionsaufnahme



Im Jahr **2010** gelang die Neugründung der Lohnerwerke mit einspurigen Elektrofahrzeuge.

Der Stroler ein E-Rad für 2 Personen. Stahl Rahmen mit gefederter Vordergabel, Radnabenmotor 500Watt, 14 Volt Batterie 14Ah, Ladezeit 3 ½ Stunden, 8 Gang Schaltung, Hydraulische Bremsen,

Die Lohner Elektroroller LEA knüpft an die Erfolgsgeschichte des in den 1950iger Jahren schon einzig-



artigen L125-Rollers an. Die Zeiten haben sich geändert und die Antwort lautet Elektromobilität. Urbane Mobilität in zeitgemäße Form gebracht: LEA – Die Legende ist zurück!

Technische Daten LEA

Motor: Radnabenmotor elektrisch, **Motorleistung:** 6,0 kW, **Batterie-Inhalt:** 3,6 kWh, **Ladezeit:** Voll-Aufladung ca. 3,5 h, **Geschwindigkeit max:** 85 km/h, **Reichweite max:** 85 km, Rekuperationsfunktion.

Der Lohner Elektroroller LEA ist leider noch nicht auf dem Markt.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.01.2010

Quelle: Lohnerwerke, Wikipedia,

Bilder ID: 202002

© VOZ-Archiv