



## **LORO & PARISINI S.p.A.**

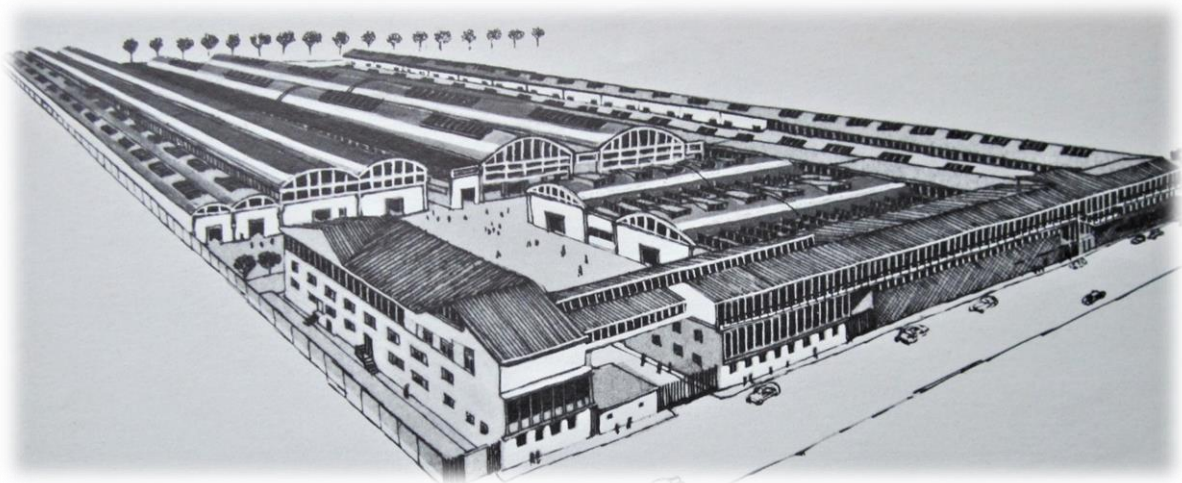
### **MILANO**

1919-1998

Neufassung der Geschichte der Baumaschinenfirma LORO & PARISINI S.p.A. in Milano aufgrund von neuen Recherchen und Hinweisen.

Die LORO & PARISINI wurde 1919 vom venezianischen Grafen Catullo LORO und Ing. Filippo PARISINI in Milano an der Via Damiano 4 gegründet. Die Hauptverwaltung hatte hier ihren Zentralsitz. Später ging die Hauptverwaltung an die Via Mozart 1 und schliesslich in die neu erstellten Büroräumlichkeiten an der Via Savona 129.

Die Fabrikations-Anlagen waren im Mailänder Industriequartier an der Via Savona 129 ansässig. Wegen Platzproblemen wurde noch das Werk Assago (MI) eröffnet.



***Das Hauptwerk Milano an der Via Savona 129***

Die Firma hatte sich mit den Problemen der Industrialisierung resp. mit der Rationalisierung der Baustellen befasst und Maschinen für den Baubetrieb projektiert, entwickelt und gebaut. Die Maschinen für die Betonherstellung machten hier den Anfang. Dies auch in Anbetracht nach dem ersten Weltkrieg.



Sehr grosse Erfolge hatte die LORO & PARISINI S.p.A. mit Brech- und Sortieranlagen, Beton- Transportbeton- und Asphalt-Herstellungsanlagen. Sie hatte namentlich auch Bagger, Dumper, Walzen, Schraper, Kiesabbaugeräte, Turmdreh- und Derrick Krane fabriziert. Also verschiedene Baumaschinen wurden durch die LORO & PARISINI hergestellt.

Das Firmenzeichen war rund und mit einem WOLFF-Form-Kran drauf. Über dem Kran eine leicht schräg-nach oben-geschwungene Schrift „Magutt“.



Dies ist erklärlich da LORO & PARISINI die WOLFFKRAN Vertretung für Italien war.

Dieses Zeichen ist urheberrechtlich geschützt. Das Wort „Magutt“ ist ein antiker mailändischer Ausdruck und bedeutet auf Deutsch, Maurer.

1970 beschäftigte die LORO & PARISINI S.p.A. am Hauptwerk Milano, im Zweig-Werk Assago (MI) und Napoli 1300 Personen. Vertretungen waren in ganz Italien verteilt so unter anderem in Roma und Padova.



*Das Werk Assago (MI)*



*Das Werk Napoli (NA)*

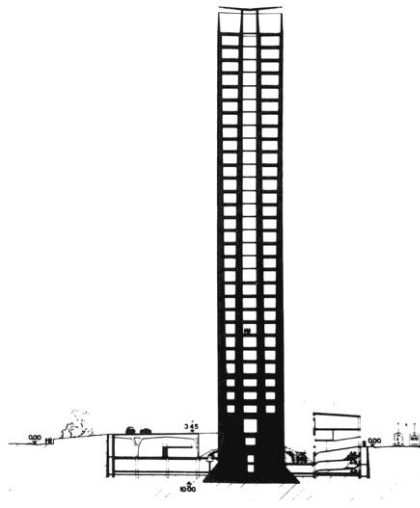
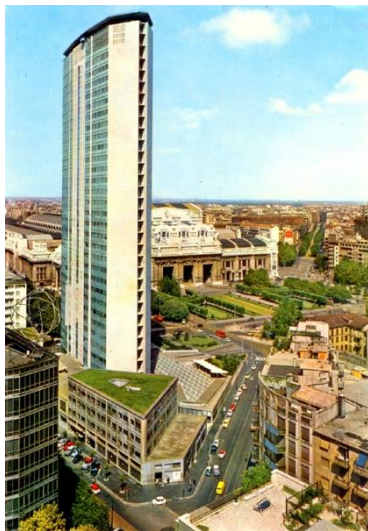
**Nachstehend soll der Zweig der Turmdrehkrane etwas genauer unter die Lupe genommen werden.**

Die LORO & PARISINI S.p.A. hat an den ersten Hochhäusern in Milano, der Torre „Galfa“ der Torre „Velasca“ und am „PIRELLI“-Hochhaus alle Turmdrehkrane installiert. Die Firma kann somit zu den ersten zählen welche Hochhauskrane entwickelt, fabriziert sowie installiert hat.



Damals, 1956-1960 waren es die höchsten Turmdrehkrane von Europa, welche für Aufsehen erregt haben. Die Drahtseile für diese Krane lieferte das damalige Schweizer Drahtseilwerk CIS (Schweizerische Seil-Industrie AG, Schaffhausen).

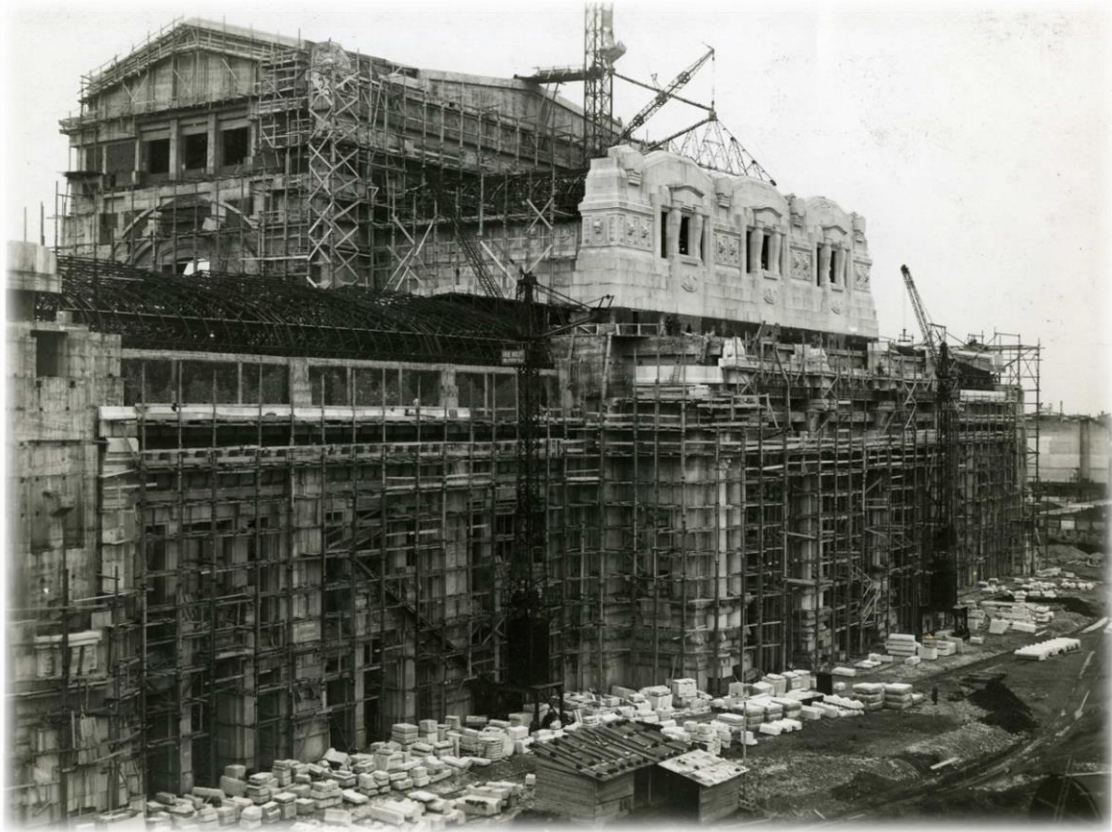
Dieses CIS-Drahtseil musste vor der Fertigstellung des Hochhauses nie ausgewechselt werden. Das PIRELLI Hochhaus, genannt „il Pirellone“ war zu dieser Zeit, das höchste Bürogebäude von Europa.



Das ganze Gebäude besteht aus einer Stahlbeton-Skelett-Konstruktion welches der damalige bekannte Bauingenieur und Stahlbetonspezialist, Pier-Luigi Nervi mit dem Architekten Gio Ponti realisiert hat. Es ist also keine Stahlskelett-Konstruktion, wie es üblich bei Hochhäusern, angewendet wird.

Mit dem Bau des neuen Bahnhofes Milano-Centrale, welcher 1931 eröffnet wurde, kamen Turmdrehkrane von „WOLFF“ zum Einsatz.

Die LORO & PARISINI S.p.A. lieferte und installierte die Turmdrehkrane.



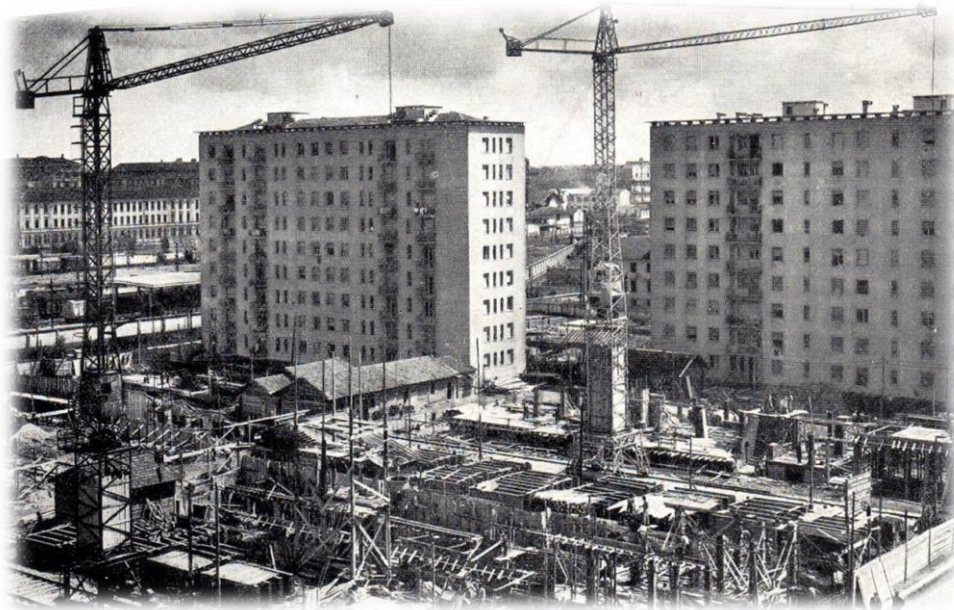
Es handelte sich also damals um die bewerten WOLFF-Form-Krane.

Ob die Krane über die damalige Schweizer-Vertretung ROBERT AEBI & Cie. Zürich an LORO & PARISINI geliefert wurden oder eine Zusammenarbeit beider Firmen bestand, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Gemäss einer alten Referenzliste hatte die ROBERT AEBI & Cie. einige WOLFF-Form-Krane an italienische Bauunternehmen geliefert.

Als dann der zweite Weltkrieg ausbrach war es in ganz Europa schwierig deutsche Krane sowie Ersatzteile zu bekommen.

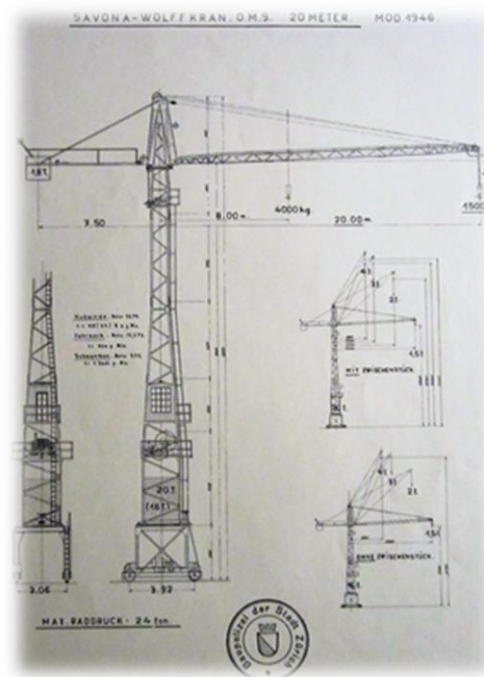
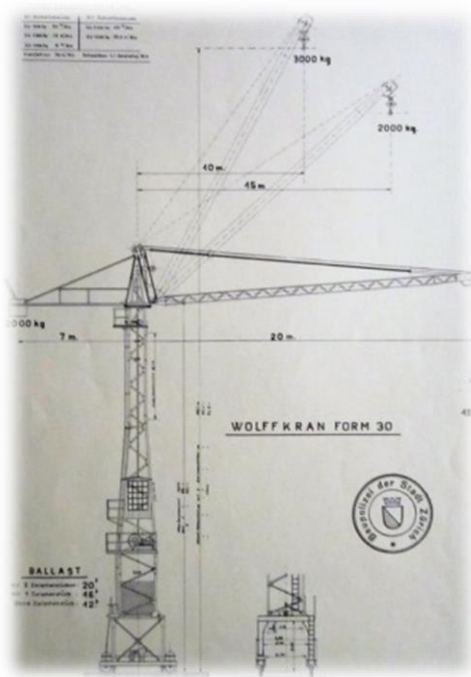
LORO & PARISINI fertigte die WOLFF-Form-Krane deshalb in Lizenz welche fast genau gleich aussahen, jedoch mit Änderungen am Kopf des Wipp-Auslegers.

Der „SAVONA WOLFFKRAN“ geht aus dieser Entwicklung heraus.



**Links, im Bild ein SAVONA-WOLFF und rechts ein MAGUTT 63T**

**Ein von LORO & PARISINI selbst entwickelter Turmdrehkran**

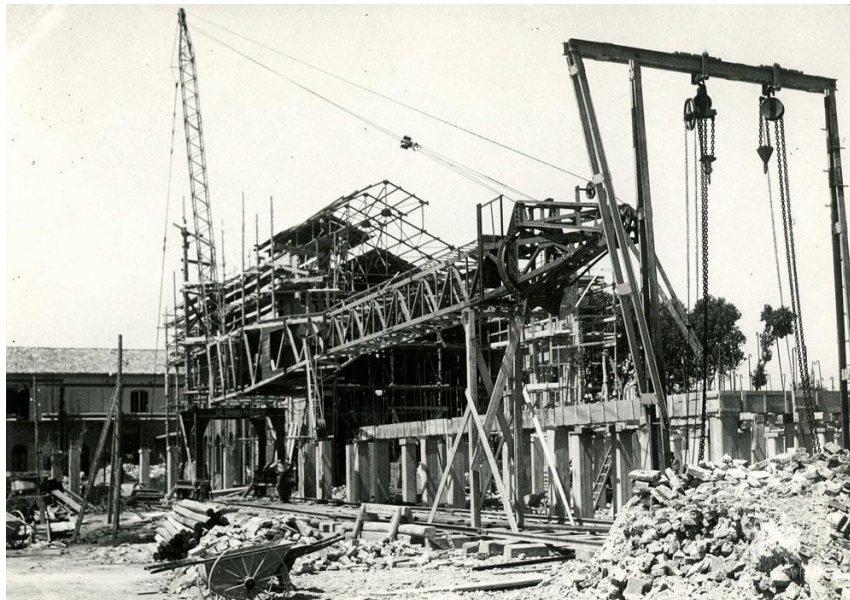


Die Grundzüge aus der Konstruktion der Wolffkrans Form 30 sind ganz gut ersichtlich.

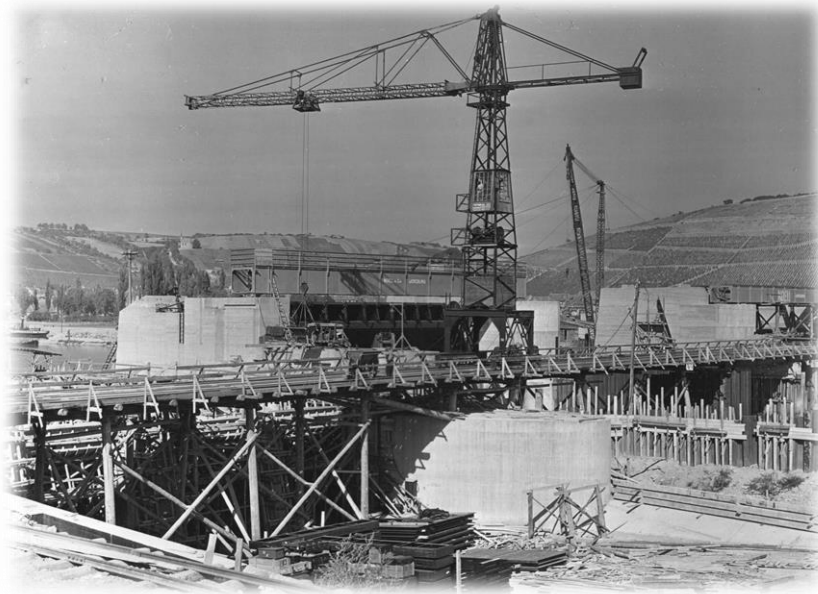
Die starre nicht drehende Kabine im Turm über der Hubwinde, wurde später nicht mehr ausgeführt, dafür eine am Aussenmast befestigte nicht drehende „Holzhütte“ welche die Steuergeräte aufnahm. (ca.1950)



Die von WOLFF früher entwickelten Katz-Ausleger-Kräne welche eine geringfügige Änderung des Wipp-Auslegers erforderten, wurden durch die LORO & PARISINI weiterentwickelt. Man erkannte hier die Vorteile eines Katzauslegers gegenüber einem Wipp-Ausleger.



***Kranmontage 1947 irgendwo in Italien***



***Hier ein Wolffkran mit Katzausleger***

Aus diesen Zweigen entstand dann der „Magutt“ Hochhauskran, (ca.1954), der keine WOLFF-Lizenz mehr, sondern eine von LORO & PARISINI selbst entwickelte Maschine war.



Der Turm war eine Rohrkonstruktion DALMINE mit X Diagonalen, daher der Ausdruck „Gru a torre tubolari“, zu Deutsch: Turmdrehkran aus Rohrprofilen. Bei WOLFF kamen ja offene Winkelprofile zum Einsatz. Durch ein raffiniertes Klettersystem konnten damals diese unglaublichen Hakenhöhen erreicht werden. Dieses Klettersystem war zugleich als Montagenadel konzipiert.

In der Schweiz waren die LORO & PARISINI Hochhauskrane durch die Firma Ulrich-Rohrer-Marti AG aus Zollikofen vertreten.

Kartenblatt 8 SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG 2. Juni 1956



**Für die Ausführung von Hochhäusern verwenden Sie mit Vorteil unsere bewährten «Loro-Parisini»-Hochbaukrane**

Typ	Ausladung m	Tregkraft	Hakenhöhe in m Laufkatze		Arbeits- gewicht
			mit	ohne	
40	25	1,5 - 3,6 t	34,8 - 80	56 - 100	60
72	24	3,0 - 6,0 t	32 - 90	50 - 110	72
105	30	3,0 - 6,0 t	45 - 115	70 - 135	130

Der zuverlässigste Hochkran für diese Bauhöhen dank seiner raffinierten Konstruktion.

**ULRICH ROHRER-MARTI AG., Zollikofen (BE)**  
Telephon (031) 65 03 71

Sämtliche Baumaschinen für Hoch-, Tief- und Strassenbau. Kauf und Miete. Moderne Reparaturwerkstätte. Grosses Ersatzteillager. Projekte.

**LAUSANNE**, Telephon (021) 23 47 26 **ZÜRICH**, Telephon (051) 26 50 16

Die „Magutt“ Krane konnten normal auf Schienenfahrwerk montiert werden ohne die Hochhausfunktion. Schon Schienenfahrbar hatten sie eine beachtliche freistehende Haken-Aufstellhöhe.

Die Montage selber ging mit einem Montagegalgen, der mit dem Klettersystem zusammen funktionierte vor sich. Es kam noch ein Montagebock für das Zusammensetzen am Anfang, zum Einsatz.



**Links der Montagebock für das Vorbereiten der Kranteile, rechts der Montagegalgen im Einsatz**



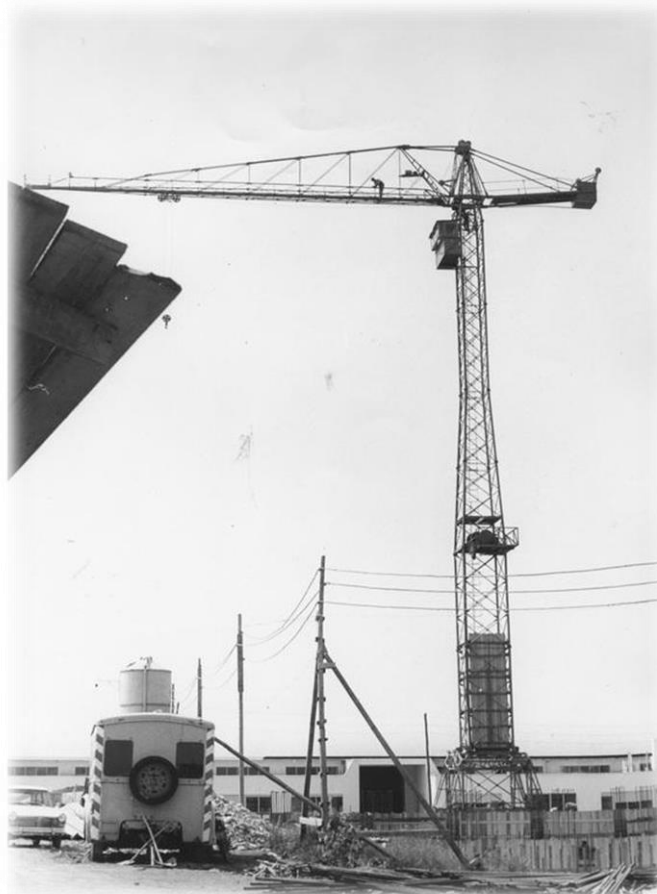
***Hier das Hochziehen und Einsetzen eines kompletten Turmstücks elektrisch mit einer Winde und Muskelkraft vereint***



***Das Hochziehen und Aufrichten des Gegenauslegers wie auch des Auslegers.***

***Loro & Parisini Turmdrehkran Modell Magutt 40***

Gesteuert wurden diese Kräne von einer am Mast aussen, nicht drehende und unterhalb des Drehstuhls befestigte „Holzhütte“ in welcher die erforderlichen Schaltgeräte und Controller untergebracht waren. Diese „Holzhütte“ konnte mit dem Kran selbst hochgezogen und befestigt werden. Der Drehstuhl war wie bei den WOLFF-Form-Kränen als Glockendrehverbindung ausgeführt. Das Hubwerk war unten im Turmkonus aufgebaut und drehte nicht mit dem Kran.



***Loro & Parisini Turmdrehkran Modell Magutt 40***

Die Nachfolgende Konstruktion des „Magutt“ Krans war die umgekehrte Glockendrehverbindung, nämlich die Säulendrehverbindung, also der Drehzapfen unten und nicht wie herkömmlich oben. Das Hubwerk war nun hier drehend über dem Drehzapfen angeordnet und die „Holzhütte“ drehte sich nun mit dem Kran.

Ein separater Schaltschrank welcher nun die erforderlichen Schaltgeräte aufnahm war ebenfalls drehend angeordnet. Die „Holzhütte“ beherbergte nur noch die Steuer-Kontroller.



Ein „Magutt“ Kran war 1961 beim Bau des neuen Bahnhofes Bern, beim Bürohaus und Nebenstellwerk, am Bollwerk installiert. Weitere „Magutt`s“ kamen in Zürich, Basel, La Chaux de Fonds usw. zum Einsatz.

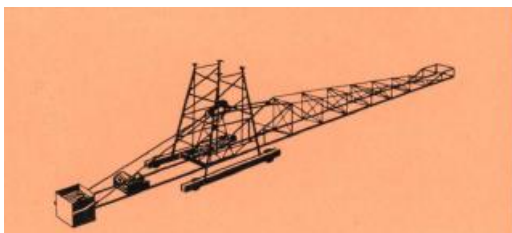


Die Weiterentwicklung des „Magutt“ Kran basierte später auf einen Teleskop-Turmdrehkran welcher im Mantelturm kletterte und seine Hubwinde bereits oben auf dem Gegenausleger hatte. Diese drehte sich auch mit dem Kran. Die Teleskop-Turmdrehkrane konnten ebenfalls als Hochhauskrane eingesetzt werden.

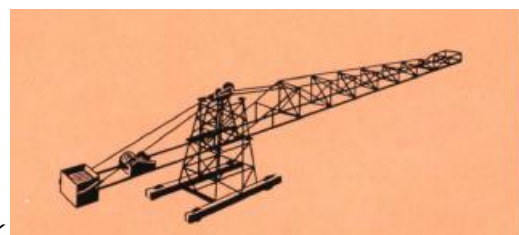
Diese Kräne hatten eine feste nicht drehende Kabine oben im Teleskopturm und unterhalb des Drehkranzes eingebaut. Die Kabine war also immer am höchsten Punkt des Turmes und musste nicht separat hochgezogen werden. Der Drehkranz war eine Kugeldrehverbindung. Die Steuerung erfolgte über Schütze mit einer Druckknopf-Steuerbirne.



***Rechts der neue Magutt Teleskop – Turmdrehkran auf einer Mailänder Grossbaustelle im Einsatz***



*Ausleger-Gegenausleger am Boden zusammensetzen*

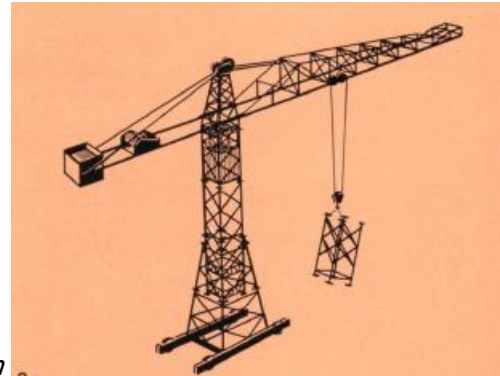


*Hochfahren im Unterwagen-Kletterwerk*

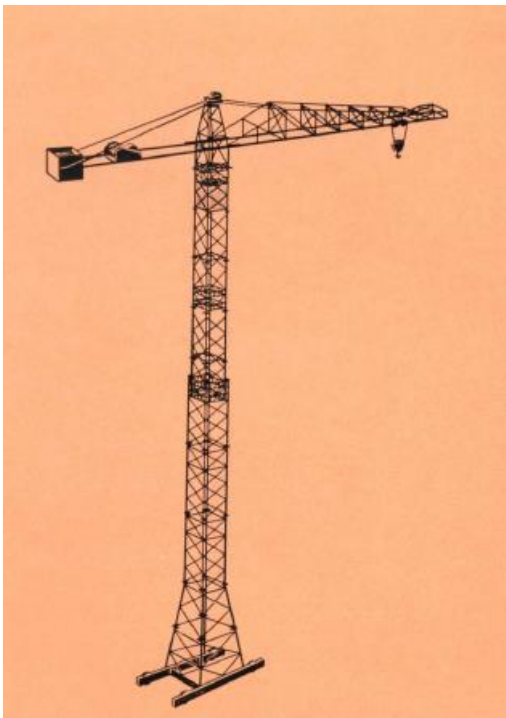
### ***Montage-Phasen des neuen Magutt Teleskop - Turmdrehkrans***



*Einsetzen der Turmstücke im Unterwagen*



*Hochfahren des Turmes im Unterwagen*

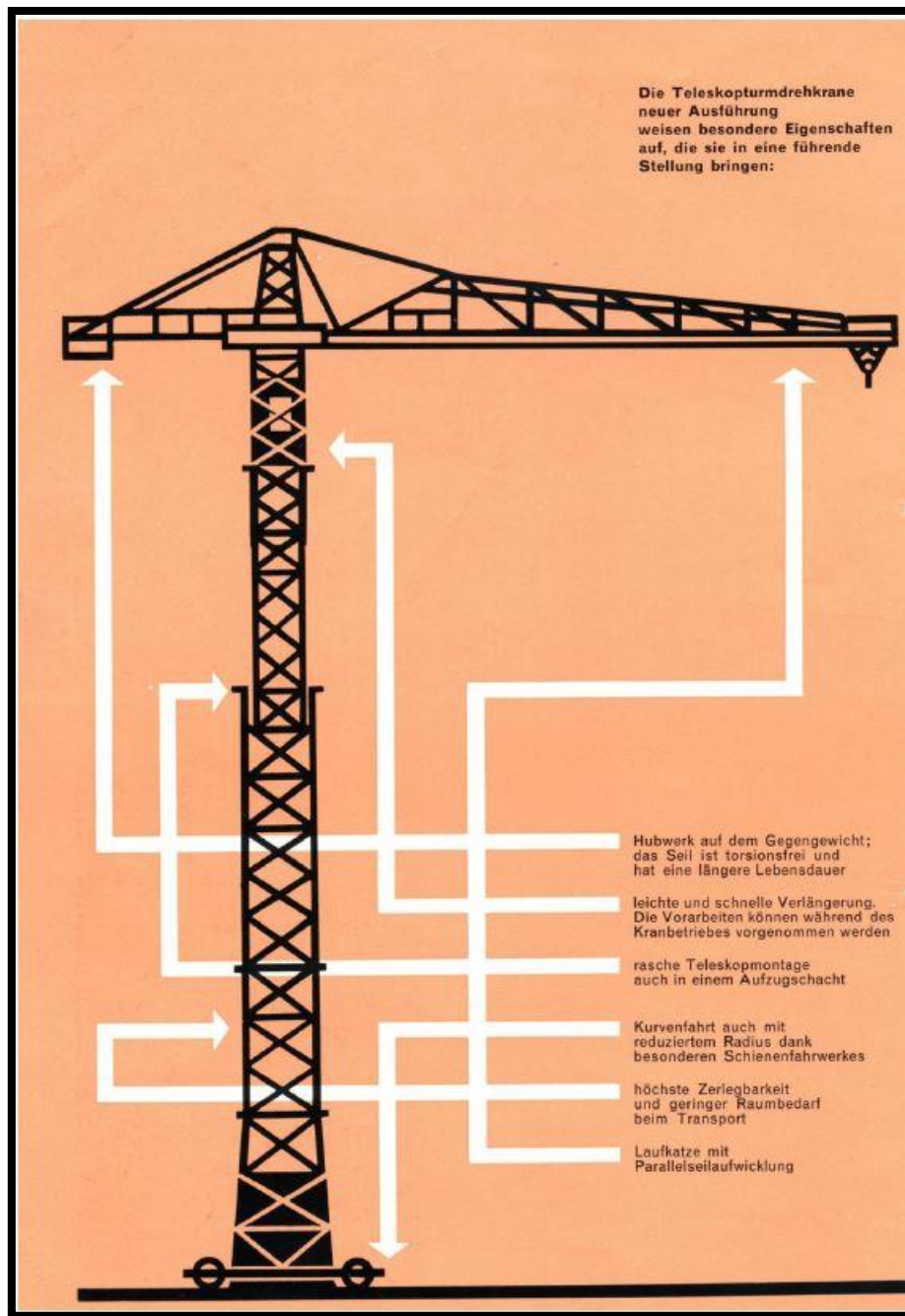


*Einsetzen der Mantel-Türme und Hochfahren des Teleskopturmes*

### **Montage-Phasen des neuen Magutt Teleskop - Turmdrehkrans**



***Der neue Teleskop-Turmdrehkran auf der Mailänder Baumaschinen Messe***



***Der neue Teleskop-Turmdrehkran mit den besonderen Eigenschaften***

Folgerichtig und wegen der Rationalisierung der Herstellungsmethoden sowie der Einfachheit halber im Baukastensystem wurde dann eine Zusammenarbeit mit dem bekannten französischen Kran Werk PINGON-TICHAUER durchgeführt.

Die PINGON Krane vom Typ T wurden in Lizenz gebaut von welchen LORO & PARISINI einige hunderte von Kränen fabrizierte. Es kam auch ein Selbstaufsteller mit in das Fabrikationsprogramm.

Da die PINGON Krane vom Typ T keine schweren Einzelteile hatten waren sie für den Italienischen Baumarkt geradezu prädestiniert. Auch auf Inseln der Adria und des Tirenischen Meeres kamen diese Kräne, wie auch auf Passhöhen, zum Einsatz.



***Loro & Parisini Krane (Typ T PINGON) auf italienischen Baustellen***

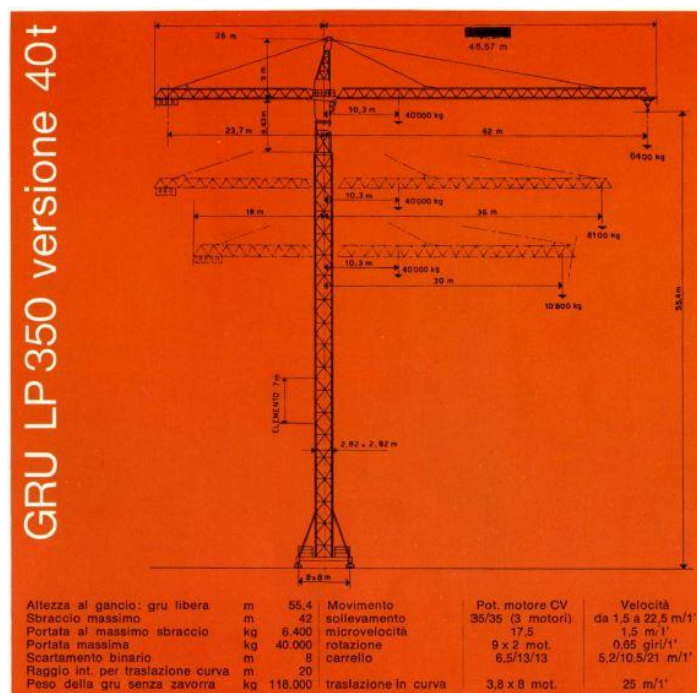


1979 lag auf dem „Passo dello Stelvio“ ein kompletter LORO & PARISINI Turmdrehkran auf einem Lagerplatz.

Durch die Zusammenarbeit mit PINGON kam zuletzt noch der gewaltige Schwerlast-Turmdrehkran Typ LP 350 mit zum Fabrikations- und Verkaufsprogramm.



**Schwerlast-Turmdrehkran LP 350 Probemontage im Werk Assago (MI)**



1982 baute die LORO & PARISINI nach eigenen Angaben, keine Baukrane mehr d.h. die Baukrane waren nicht mehr im Fabrikationsprogramm integriert.

# La pro duzione Loro e Parisini nell'in dustria

La Loro e Parisini nella vasta gamma di macchine prodotte può venire incontro alle esigenze di numerose industrie nei seguenti campi:

frantumazione di materiali pietrosi, ferroleghe, laterizi ecc.

macinazioni, sia a secco che a umido, con mulini a martelli, a palle, a barre e a ciottoli

vagliatura e classifica con vagli vibranti, separatori a vento, classificatori idraulici

dosaggi con pesatrici automatiche nonchè con predisposizione a distanza delle pesate e registrazione con telescriventi

dispositivi di sollevamento: gru a torre, argani per piani inclinati, skip, elevatori a tazze, ecc.



2014 4 Milano Via Savona, 129  
tel. 470101 470134  
35010 Padova Zona Industriale (Limena)  
Via Unità d'Italia tel. 67610  
00162 Roma Via della Lega Lombarda, 34-36  
tel. 4952651/2/3  
50136 Firenze Via U. Rattazzi 2/A  
tel. 666827

Marzo 1975  
pag. VIII

Das Fabrikationsprogramm umfasste vor allem Brech- und Sortieranlagen, welche LORO & PARISINI auf dem Weltmarkt Leader war. Ob noch die Beton-Herstell-Anlagen mit im Programm waren, kann nicht gesagt werden.

Die LORO & PARISINI wurde am 31. Dezember 1997 an die Svedala-Gruppe verkauft, welche weltweit Brech- und Sortieranlagen herstellt.

Am 22. April 1998 wurde bekanntgegeben, dass die Svedala-Gruppe, welche die Aktienmehrheit der LORO & PARISINI S.p.A. besass, das Werk Assago (MI), schliessen werde. Das Hauptwerk Milano war zu dieser Zeit nicht mehr in Betrieb.

Die LORO & PARISINI beschäftigte zu diesem Zeitpunkt nur noch 135 Personen.

Das Hauptwerk Milano in der Via Savona 129 wurde neu strukturiert und drei Hochhäuser auf dem ehemaligen Areal gebaut. Etwa ähnlich wie in Zürich, war damals an der Via Savona das Mailänder Industriequartier.



Es heisst nicht umsonst heute da „Area ex LORO-PARISINI“.

Das einzige was geblieben ist die Front mit den damals (1960) neu konzipierten Büro-Gebäuden und Räumlichkeiten. Die anderen Zweig-Werke wurden abgerissen oder bekamen eine andere neue Nutzung.





***Das alte Werk Milano an der Via Savona 129***



Diese Neufassung der Geschichte der Baumaschinen-Firma LORO & PARISINI S.p.A. ersetzt die Ausgabe von 2012 infolge von neuen Infos und Recherchen.

Wie bei allen Geschichts-Zweigen der Baumaschinen-Industrie ist ein Aufblühen der Industrie am Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg zu beobachten.

Hans Leo Gisler

09.08.2023