

Text und Fotos: **Gerhard Lob**

Auf dem Areal der ehemaligen Stahlfabrik Monteforno in Bodio-Giornico ist heute unter anderen das **Unternehmen Tensol Rail** tätig, einer der weltweit wichtigsten Hersteller für Zahnstangen

DER LEVENTINA TREU GEBLIEBEN

Die Schweiz ist ein Land der Zahnradbahnen. Nirgendwo sonst gibt es so viele Strecken mit einer Zahnstange zwischen den Schienen. Rigli-, Pilatus-, Gornergrat-, Jungfraubahn, um nur einige berühmte Namen zu nennen. Auch im Kanton Tessin gibt es mit der Ferrovia Monte Generoso, die von Capolago auf den Generoso führt, eine Zahnradbahn.

Viele dieser Bahnen sind weltweit bekannt. Weniger bekannt ist, wo die nötige Infrastruktur herkommt. Sie stammt meistens von der Tessiner Firma Tensol Rail AG, die dieses Jahr ihr 120-jähriges Bestehen feiert. 1904 wurde sie in Piotta (obere Leventina) von der Familie Tenconi als Reparaturwerkstatt und Zimmerei gegründet. Seit dem 1. Januar 2005 ist sie auf dem ehemaligen Werksareal des Stahlwerks Monteforno in Giornico tätig – hier nähert sich somit der 20. Geburtstag.

“Hätte es keine Möglichkeit gegeben, sich in Giornico niederzulassen, hätten wir uns in der Innerschweiz ansiedeln müssen”, erklärte Firmenchef Roberto Ballina kürzlich im “Journal des arts et métiers”. Er selbst ist 2001 zum Unternehmen gestossen. Er ist froh und stolz darauf, dass die Firma der Leventina treu geblieben ist. Die historische Diskussion, ob das ehemalige Monteforno-Areal zu Bodio oder Giornico gehört, ist im Übrigen so gut wie obsolet geworden. Denn die beiden Gemeinden haben im November 2023 einer Fusion zugestimmt. Die ersten Wahlen der neuen Einheitsgemeinde namens Giornico werden im April 2025 stattfinden.

In der grossen Werkshalle werden vier Bauarten von Zahnstangen hergestellt: Abt, Strub, von Roll und Riggenbach. Und fein säuberlich sind diese dort gelagert. Tensol Rail, die mittlerweile zur TrackNet Gruppe gehört, montiert vor Ort aber auch ganze Zahnstangenweichen, die mit einem Spezialtransporter zum



Made in Giornico: Im Bereich der Zahnstangenweichen ist Tensol Rail SA weltweit führend (Bild unten rechts)



Kunden gefahren werden. Zu diesem Zweck wird die Weiche flach auf einem Trolley befestigt und danach –hydraulisch auf zir-

ka 45 Grad geneigt – auf den abgesetzten Anhänger des Lastwagens verladen. Die Dimensionen dieser wenig



bekannten Firma sind eindrücklich. Tensol Rail SA beschäftigt 80 Personen, verarbeitet 30'000 Tonnen Stahl pro Jahr, produ-

ziert 130 bis 140 Weichen und erzielt einen Jahresumsatz von 25 bis 30 Millionen Franken. Das Werksareal weist eine Fläche

von 70'000 Quadratmetern auf. Auf dem Dach sind 8'500 Photovoltaik-Paneele installiert, die einen Eigenverbrauch von 57 Prozent decken. Wer mit dem Auto auf der A2 in Richtung Airolo fährt, kann von der Rampe kurz hinter Biasca das Firmengelände gut sehen. Das Areal hat einen eigenen Gleisanschluss, der mit der Gotthardlinie verbunden ist. Tensol Rail ist für den Unterhalt dieses Industriegeleises verantwortlich.

“Wir erwirtschaften 80 Prozent unseres Umsatzes auf dem Inlandsmarkt”, sagt CEO Roberto Ballina. Es gibt eine Zusammenarbeit mit allen 54 privaten Eisenbahngesellschaften der Schweiz, die 12'000 Kilometer Gleise besitzen. Die restlichen 20 Prozent werden im Ausland generiert. Zielmärkte sind Frankreich, Spanien und Griechenland. Ein besonders prestigereicher Auftrag kam aus den USA von der Pike’s Peak Railway im Bundesstaat Colorado: Sie wurde von Tensol Rail komplett saniert, die Zahnstange wurde von Abt auf Strub gewechselt. Tensol Rail lieferte nicht nur den Oberbau, sondern auch das technische Know-how für die Wiederinbetriebnahme. Um den Auftrag innert 2024 erfüllen zu können, mussten in der Fabrik häufig drei Schichten gefahren werden.

Tensol Rail stellt auch Weichen für herkömmliche Adhäsionsbahnen her, ein weiteres Standbein sind Stahlschwellen in allen Spurbreiten. “Für diese Produktion wird viel Schrott verwendet”, erklärt Jean-Louis Monnier, Direktor der TrackNet Gruppe, anlässlich eines Firmenbesuchs. Auch wenn heute für schwere Lasten und hohe Geschwindigkeiten Betonschwellen verwendet werden, sieht er eine Zukunft für die Stahlschwelle: “Die Recycelbarkeit von Beton beträgt 10,5 Prozent, bei Stahl 100 Prozent.” Und die Frage der Wiederverwertung von Material erhalte immer mehr Bedeutung in der Industrie.

Die Industriezone von Bodio war lange der wichtigste Industriestandort des Kantons. Die Gegend ist bis heute ein eigener Mikrokosmos. Wer sich für die Tessiner Industriegeschichte interessiert, ist gut beraten, eine Tour durch dieses Areal zu unternehmen. Ein guter Startpunkt ist sicherlich das majestätische Wasserwerk Biaschina, eine eigentliche Industriekathedrale, die 1911 eingeweiht wurde und die Zone mit der erforderlichen elektrischen Energie versorgte. Sie ist längst ausser Betrieb und steht direkt neben der Autobahn A2.

Die vorhandene Energie aus Wasserkraft war es auch, die 1946 nach dem Zweiten Weltkrieg zur Gründung des Stahlwerks Monteforno führte. Das Unternehmen stellte Spezialstahl, Walzstahl und in zunehmendem Masse auch Stahl für Armierungsbeton her, der vor allem auf dem Inlandmarkt nördlich der Alpen verkauft wurde. Anfang der 1970er-Jahre war die Monteforno mit 1'750 Beschäftigten, darunter vielen emigrierten Italienern, insbesondere aus Sardinien, die grösste Industrieunternehmung des Tessins. Nach der Übernahme durch die Von Roll in Gerlafingen 1977 ging die Belegschaft kon-

Vor 30 Jahren versuchten die Arbeiter des **Stahlwerks Monteforno** vergeblich, die Schliessung zu verhindern Der erfolglose Kampf

tinuierlich zurück – bis auf 340 im Jahr 1994. In diesem Jahr beschloss die Von Roll, das Unternehmen zu schliessen, was schwerwiegende Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und die Wirtschaft der Region hatte. Der Kampf der Arbeiter gegen die Schliessung blieb erfolglos. Heute befinden sich im Industriegebiet von Bodio neben der Tensol Rail (siehe Hauptartikel) auch das Grafit- und Karbonunternehmen Imerys sowie ein Ausbildungszentrum (Campus Formativo Bodio), an dem die Elektrizitätsgesellschaft AET beteiligt ist. Ein Grossteil des ehemaligen Stahlwerk-Areals wird indes vom Schwerverkehrskontrollzentrum

des Bundes genutzt, das Lastwagen an der südlichen Zufahrt zum Gotthard-Strassentunnel kontrolliert und im Dezember 2022 eingeweiht wurde.

Trotz allerlei industrieller Aktivitäten wirkt der Ort Bodio ausgestorben und wenig einladend. Einst war Bodio nicht nur eine industrielle Hochburg, sondern auch ein gesellschaftlicher Treffpunkt, etwa für Turniere des lokalen Tennisclubs. Der Tessiner Wirtschaftswissenschaftler Franco Romerio hat über die Industrialisierung der unteren Leventina ein Buch geschrieben, das vor Kurzem erschienen ist (Il disastro della Nitrum e lo sviluppo della Bassa Leventina nella prima metà del XX se-



Monteforno: Nur Buchstaben sind geblieben

colo, Fontana Edizioni, 2023). Die Industrialisierung brachte Arbeitsplätze und Reichtum, sorgte aber auch für Leid und Tod. Erinnert wird insbesondere an das “Nitrum-Desaster”, als es in der Fabrik Nitrum, welche Salpetersäure und Kriegsmaterial herstellte, am 21. Juli 1921 zu einer gewaltigen Explosion kam. 15 Arbeiter starben, mehr als 40 wurden verletzt. Schon drei Jahre zuvor waren in Folge der Spanischen Grippe in Bodio besonders viele Menschen gestorben.