

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 35 (2008)
Heft: 3

Artikel: In einem Zug nach Afrika : ein Tessiner verbindet Europa mit Afrika
Autor: Lenzin, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910162>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein Tessiner verbindet Europa mit Afrika

Spanien und Marokko träumen von einem Eisenbahntunnel durch die Meerenge von Gibraltar. An der Spitze des internationalen Konsortiums, das dafür eine Machbarkeitsstudie erstellt, steht der Tessiner Ingenieur Giovanni Lombardi. Seine Erkenntnis: Trotz geringer Distanz zwischen Afrika und Europa ist es ein langer Weg bis zum Ziel. Und: Der kürzeste Weg ist nicht immer der beste. Von René Lenzin

«Wir müssen akzeptieren, dass wir in einer nur teilweise voraussehbaren Welt leben und dass immer Unvorhergesehenes auf uns zukommen wird.» Das sagte Giovanni Lombardi, als sein Ingenieurbüro im Oktober 2005 das 50-jährige Jubiläum feiern konnte. Für sein jüngstes Projekt trifft diese Aussage gleich doppelt zu. Der 82-jährige Tessiner plant nichts weniger als eine unterirdische – oder genauer: unterseeische – Verkehrsverbindung zwischen Spanien und Marokko. Zu den immensen Unwägbarkeiten der Geologie gesellen sich dabei auch noch diejenigen der Politik. Der Eisenbahntunnel zwischen zwei Kontinenten weckt zwar Begeisterung und Träume. Aber beidseits der Meerenge von Gibraltar gibt es auch kritische Stimmen zu hören.

Daher ist alles andere als gewiss, dass der einst wirklich Züge von Afrika nach Europa verkehren werden. Aber selbst wenn der Tunnel an geologischen, finanziellen oder politischen Widerständen scheitern sollte, ist er das mit Abstand spektakulärste Projekt im langen Ingenieursleben des Giovanni Lombardi. Und das soll doch etwas heissen. Immerhin hat der fünfssprachige und weit gereiste Tessiner an grossen Bauwerken in über 60 Ländern mitgewirkt. Zu seinen bekanntesten Bauten gehören die 220 Meter hohe Staumauer im Verzascatal und der 17 Kilometer lange Strassentunnel durch den Gotthard. Diesen Auftrag hatte er erhalten, weil er nicht die direkteste, sondern die günstigste Route wählte. Sein Tunnel folgt den Taleinschnitten im Gebirge, was den Zugang erleichterte und weniger hohe Belüftungsschächte erforderte.

Dass der kürzeste Weg nicht zwangsläufig der beste ist, zeigt sich auch beim Projekt in Gibraltar. An der mit 14 Kilometern schmalsten Stelle ist die Meerenge nämlich bis 900 Meter tief. Das hätte Steigungen im Tunnel zur Folge, die für die Eisenbahn nicht zu bewältigen sind. Deshalb hat Lombardi eine

Route etwas weiter westlich ausgewählt, wo die Wassertiefe «nur» 300 Meter beträgt. Dadurch verlängert sich der Tunnel zwar auf fast 40 Kilometer, aber die Steigungen lassen sich so auf die für Züge noch machbaren drei Prozent begrenzen.

Schwieriger als der Euro-Tunnel

Trotzdem verläuft der Tunnel immer noch rund 475 Meter unter dem Meeresspiegel. Und das in einer geologischen Zone, von der man vor allem weiss, dass sie heikel ist. Hier, wo sich die europäische und die afrikanische Platte aneinander reiben, bebzt die Erde immer wieder. Zudem gibt es nur Vermutungen, aus welchen Materialien der Meeresboden besteht. Daher sind Sondierbohrungen erforderlich, die mindestens 20 bis 30 Millionen Euro kosten würden. Der Wasserdruck von 500 Tonnen pro Quadratmeter zwingt die Ingenieure, den Tunnel fast 200 Meter unter dem Meeresboden zu planen. Und trotzdem sei nicht garantiert, dass der Vortrieb problemlos verlaufe, sagt Lombardi.

Die Über- oder Unterquerung der Meerenge von Gibraltar ist ein alter Traum. Eine Hängebrücke scheiterte jedoch an den gewaltigen Strömungen zwischen Atlantik und Mittelmeer, ein Autotunnel am Problem der Lüftung. Nun soll es also ein zweiröhriger Eisenbahntunnel mit Sicherheitsstollen werden; am ehesten vergleichbar mit dem 50 Kilometer langen Euro-Tunnel, der Frankreich und



Der Tessiner Ingenieur Giovanni Lombardi plant einen Tunnel unter dem Meeresspiegel zwischen Spanien und Marokko.

England verbindet. Allerdings beträgt die Wassertiefe im Ärmelkanal nur 50 bis 60 Meter, und der Tunnel konnte dank günstiger Geologie zwischen 45 und 75 Meter unter dem Meeresboden erstellt werden. Im Vergleich zur Gibraltar-Röhre, sagt Giovanni Lombardi daher, «ist der Euro-Tunnel ein Lego-Spiel gewesen».

Blühender Handel oder Fehlinvestition?

Im Juli oder August dieses Jahres wird Lombardi sein Projekt vorlegen und Sondierbohrungen vorschlagen. Danach müssen Spanien und Marokko über Realisierung und Finanzierung befinden. Im Oktober könnten erste Entscheidungen fallen, hofft man im Büro Lombardis. Genaue Prognosen, wie viel der Tunnel kosten würde, wagt der Ingenieur nicht. Vielleicht acht Milliarden Euro,

men, könnten dank der neuen Bahnverbindung schneller nach Europa gelangen. Marokko erhofft sich zudem neue Touristenströme.

Genau das befürchten die Skeptiker in Spanien: Die Gäste blieben nicht mehr in Iberien, sondern könnten direkt nach Nordafrika weiterfahren, wenden sie ein. In Marokko wird kritisiert, das Geld für den Tunnel fehle für Projekte, die für die Entwicklung

und Fragen geklärt werden, könnten die Baumaschinen um 2015 auffahren, schätzt Lombardi. Als Bauzeit kalkuliert er 15 bis 20 Jahre. Das seien jedoch optimistische Annahmen. Es könne auch sein, dass die ersten Züge die 30-minütige Fahrt zwischen zwei Kontinenten erst 2050 aufnehmen. Jedenfalls rechnet Giovanni Lombardi nicht damit, die Eröffnung seines spektakulärsten Projektes noch zu erleben.

GIOVANNI LOMBARDI – TESSINER UND AUSLANDSCHWEIZER

Ende Mai 1926 in Lugano geboren, wuchs Giovanni Lombardi in Frankreich auf, wohin sein Vater ausgewandert war. Einen Teil der Primarschule absolvierte er in Lugano. Später besuchte er das Institut auf dem Rosenberg in St. Gallen und legte in Basel die eidgenössische Matur ab – mit dem landesweit besten Notendurchschnitt. Danach studierte er an der Eidgenössisch-Technischen Hochschule Zürich Bauingenieur. 1955 gründete er sein eigenes Ingenieurbüro. Rund 100 Angestellte beschäftigt das Unternehmen heute am Hauptsitz in Minusio sowie in mehreren Filialen. Zuerst baute Lombardi vor allem Staudämme, später spezialisierte er sich auf den Tunnelbau. In den vergangenen 20 Jahren wirkte er primär als Experte und Berater, unter anderem auch für die Weltbank. Giovanni Lombardi, der seinen Wohnsitz in Monaco hat, bezeichnet sich als Tessiner und Weltbürger. Er ist verheiratet und hat drei erwachsene Kinder. Sein Sohn Filippo vertritt den Kanton Tessin seit 1999 im Ständerat.

RL

des Landes viel wichtiger seien. Offen ist zudem, ob sich die Investitionen auszahlen. Der ohne staatliche Hilfe erstellte Euro-Tunnel kostete 15 Milliarden. Zwar rentiert der Betrieb mittlerweile aber die Betreibergesellschaft leidet immer noch unter einem Schuldenberg von neun Milliarden Euro.

Sollten all die Widerstände überwunden