



*Alois Feusi, NZZ, 15.06.2020, 14.01 h*

## **Schwertransport in Zürich Nord: Seine letzte Fahrt macht das Oerliker Krokodil auf der Strasse**

Das Krokodil wird auf einem Tieflader vom Industriegleis Seebach an den definitiven Standort ins «Käfig» an der Ecke Birch-/Binzmühlestrasse gebracht. *Annick Ramp / NZZ*

**Eine 100-jährige Gotthardlokomotive kommt nach jahrelangem Warten endlich an ihren endgültigen Standort. Sie soll nicht nur ein Denkmal sein, sondern auch ein Symbol für den dynamischen Industriestandort Zürich.**

Die Glocken der nahen Markuskirche in Zürich Seebach schlagen gerade 10 Uhr, als die Männer des Spezialtransportunternehmens Emil Egger die letzten Gerätschaften und Werkzeuge von der Brücke des 13-achsigen, und 31 Meter langen und 63 Tonnen schweren Tiefladers wegräumen. Seit 8 Uhr hatten sie an diesem Montagmorgen gemeinsam mit Angestellten von Bombardier eine mobile Schienenrampe für das Beladen vorbereitet. Für die drei Männer der St. Galler Logistikfirma ist das eine Routineangelegenheit. Ihr Arbeitgeber transportiert in ganz Europa jährlich rund 200 Schienenfahrzeuge, wie Marc Angst, Projektleiter Spezialtransporte, erklärt.

Die Lokomotive, die an diesem Morgen verladen und um 20 Uhr abends über ein paar hundert Meter Distanz zum Pocket-Park an der Ecke Birchstrasse/Binzmühlestrasse in Neu-Oerlikon transportiert werden soll, ist allerdings alles andere als eine Routinefracht. Es handelt sich nämlich um eine restaurierte 100-jährige Krokodillokomotive, die einst am Gotthard schwere Güterzüge zog und nun als Ausstellungsobjekt in ein eigens errichtetes Spezialgebäude einfahren soll.

Ungefähr um 10 Uhr 15 beginnt der Dieselmotor der gelben Rangierlokomotive hinter dem Krokodil zu brollern. Sie schiebt die 20 Meter lange Gotthardlok im Zeitlupentempo über das Industriegleis auf dem Bombardier-Areal die rund 50 Meter bis zur Rampe. Dort hängen die Männer eine Rundschlinge mit einer Umlenkrolle an den Haken des Krokodils, um die kleine Diesellokomotive mit der Stahlseilwinde des Zugfahrzeugs zu unterstützen. Es dauert weniger als eine halbe Stunde, bis der dunkelgrüne Schienenoldtimer auf dem Anhänger fixiert und für den abendlichen Abtransport bereit ist.



Dieser «Käfig» steht für das Krokodil bereit. Das Industriedenkmal kommt damit nur zirka 200 Meter entfernt vom Standort der ehemaligen MFO-Werkhallen zu stehen, wo es 1920 montiert wurde.

## Was lange währt . . .

Mit dem Transport des stählernen Reptils nach Neu-Oerlikon findet eine jahrelange, wechselvolle Geschichte ihr glückliches Ende. Der von einigen technisch interessierten Personen gegründete Verein Oerlikon Industriegeschichte(n) (VOI) hatte 2006 das Projekt «Ein Krokodil für Oerlikon» aufgegleist. Der aktuelle Präsident des VOI ist Rudolf Huber, ein Urenkel von Peter Emil Huber, dem Gründer der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO). Diese wiederum lieferte die elektrischen Anlagen für insgesamt 46 Krokodil-Lokomotiven der Typen Ce 6/8 II und Be 6/8 II. Mechanik und Kasten der von 1919 bis 1922 gebauten Maschinen stammten von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Zunächst musste der VOI eine Krokodillokomotive auftreiben; schliesslich existieren nur noch neun Fahrzeuge dieses Typs. Man wurde in Erstfeld fündig. Seit 1971 stand dort die CE 6/8 II Nr. 14270 mit Baujahr 1920 im Freien und rostete vor sich hin. Bis 1969 hatte die braun lackierte, 128 Tonnen schwere Maschine als Güterzuglokomotive gedient. SBB Historic verkaufte sie unter der Bedingung, dass sie zwar revidiert, nicht aber wieder fahrtüchtig gemacht werden sollte. Andernfalls hätte man das Krokodil dem VOI nur mietweise überlassen.



Das Krokodil gehört zu den berühmtesten historischen Lokomotiven der Schweiz. So auch das Exemplar Nr. 14270, das lange ungenutzt im Depot in Erstfeld stand. Nun wird die Lok restauriert und nach Oerlikon gebracht. Bild: letzter Check im Lager von SBB Historic in Erstfeld. (Bild: Christoph Ruckstuhl / NZZ)

## Noch fehlt Geld

Die ursprünglich auf 1,45 Millionen Franken veranschlagten Gesamtkosten des Projekts inklusive Unterhalt während 40 Jahren belaufen sich inzwischen 1,62 Millionen Franken. Die Stadt Zürich unterstützt den VOI mit 450 000 Franken, und der Regierungsrat genehmigte einen Beitrag von 400 000 Franken aus dem Lotteriefonds. Den Rest bestreitet der Verein aus Spenden. Zurzeit fehlen allerdings noch 120 000 Franken. Um diese zusammenzubekommen lancierten die Initianten die Website [www.krokodil-oerlikon.ch](http://www.krokodil-oerlikon.ch) als Sammelplattform.

Mit der zähen Finanzierung gestaltete sich auch die Realisierung des Oerliker Denkmals der Schweizer Eisenbahn- und Industriegeschichte recht holprig. Ursprünglich war der Verein von der Rückkehr des Krokodils nach Zürich im Jahr 2015 ausgegangen. Für die Revision hatte man die Werkstätten der Südostbahn in Samstagern ins Auge gefasst. Später war von den SBB-Werkstätten in Bellinzona die Rede.

Am 29. April 2017 schliesslich wurde die Lokomotive in einer nächtlichen Schleppfahrt von Erstfeld in die Werkstätten der Bundesbahn in Biel gebracht. Die dortigen Fachleute restaurierten die legendäre dreiteilige Lokomotive mit zwei über Gelenken mit dem Führerstand verbundenen langen Motorvorbauten und lackierten sie in der originalen dunkelgrünen Farbe. Im Februar 2018 konnte die legendäre Maschine schliesslich mietfrei auf dem Industriegleis von Bombardier in Zürich Seebach abgestellt werden.

Das Krokodil war bereit, sein Käfig aber noch nicht. Eine weitere Bedingung für den Verkauf an den Verein Oerlikon Industriegeschichte(n) war nämlich der Bau eines geschlossenen Unterstands, der die Lokomotive sowohl vor den Einflüssen der Witterung als auch vor Vandalen schützt. Das Architekturbüro 10:8, das auch den neuen Bahnhof Oerlikon gebaut hat, entwarf eine Gitterkonstruktion, die sowohl als Käfig für das stählerne Reptil als auch als Schutzbauwerk gegen den Steinschlag entlang der Gotthardlinie interpretiert werden kann.

## Heimkehr zum 100. Geburtstag

Die Baubewilligung wurde im März 2017 erteilt, aber es sollten noch einmal zwei Jahre bis zur Fertigstellung vergehen. «Unseren Partnern war das Projekt halt nicht immer so wichtig wie uns», stellt Rudolf Huber fest. Er ist einer der rund 50 vorwiegend männlichen und meist schon etwas älteren Zaungäste, die an diesem Montag zum Bombardier-Areal gekommen sind. Irgendwie verstehe er sie ja auch; die beteiligten Firmen hätten schliesslich noch anderes zu tun. Und so kam es, dass die Gotthardlokomotive zwar fünf Jahre später als vorgesehen, dafür aber exakt zu ihrem 100. Geburtstag an ihren endgültigen Standort gelangt.

Der VOI versteht sein Projekt keineswegs als verklärende Eisenbahnnostalgie; die Gotthardlokomotive soll mehr sein als ein schönes industriegeschichtliches Denkmal. Sie soll nämlich auf historischem Gelände als Symbol für die Dynamik und die nach wie vor herausragende Position von Stadt und Kanton Zürich als Industrie- und Wissensstandort dienen.

Die MFO-Halle, in der die Maschine vor exakt 100 Jahren ausgerüstet worden war, stand nur einen Steinwurf vom heutigen Pocket-Park entfernt. Und auch eine Reihe von Ausbildungsstätten für künftige Technikergenerationen von der Kantonsschule Zürich Nord über das Ausbildungszentrum Industrielle Berufslehren Schweiz bis hin zu Einrichtungen der ETH befinden sich in der Nähe. Den beiden erstgenannten Institutionen soll das Krokodil auch für schulische Projekte zur Verfügung stehen.

## Einweihungsfest im Herbst

Doch zunächst müssen die Transporteure ihre Arbeit vollenden. Am Montagnachmittag bereiten sie das unbefestigte Gelände am Ausstellungsort mit Stahlplatten für die Ankunft des Schwertransports vor. Um 20 Uhr soll dieser bei Bombardier losfahren und über gesperrte Busspuren der VBZ zur Ecke Birchstrasse/Binzmühlestrasse rollen. Die Ankunft wird auf 20 Uhr 30 erwartet. «Und später am Abend werden wir mit einem Bier anstossen», freut sich Rudolf Huber. Champagner wird's wohl im Herbst geben. Dann nämlich sollen die offiziellen Feierlichkeiten stattfinden. Das Datum ist allerdings noch nicht fixiert.



Hinten schiebt die Diesellokomotive, vorne zieht der Drahtseilzug des Lastwagens das Krokodil auf den Tieflader.



Rund 50 vorwiegend männliche und meist schon etwas ältere Zaungäste sind an diesem Montag zum Bombardier-Areal gekommen.