

# Das legendäre Krokodil kehrt heim nach Oerlikon

Die berühmteste aller Schweizer Lokomotiven kehrt an ihre Geburtsstätte zurück. Läuft alles nach Plan, steht das Krokodil 2012 in Oerlikon.



---

Benno Gasser  
Redaktor Zürich  
@tagesanzeiger 03.01.2011

---

Das Krokodil rostet seit den 80er-Jahren in Erstfeld. Bild: Sigi Tischler/Keystone

Seit über fünf Jahren weibelt Thorsten Künnemann bei Ämtern, Organisationen und Privaten für seinen Traum. Er will die legendäre GotthardLok nach Oerlikon holen und in der Nähe ihres einstigen Entstehungsortes aufstellen. Jetzt ist der Evolutionsbiologe, der die Industriegeschichte seines Wohnquartiers lebendig erhalten möchte, seinem Ziel sehr nahe gekommen. In diesen Tagen erhält er die Lok, die bisher vom Verein **SBB** Historics mündlich versprochen war, als Dauerleihgabe schriftlich zugesichert.

Einfach waren die Verhandlungen nicht. Der 130-Tonnen-Koloss steht beim Bahnhof Erstfeld und ist eines von nur noch wenigen erhaltenen Exemplaren. Die Gemeinde Erstfeld wollte ihr Krokodil zuerst nicht hergeben. Die Lok ist seit den Achtzigerjahren der Witterung ausgesetzt. Sie präsentiere sich in einem schlechten Zustand, sagt Künnemann. Das sei aber kein Problem, weil sie in Oerlikon nur ausgestellt werde und nicht mehr betriebstüchtig sein müsse.

## Anwohner freuen sich auf Lok

Die Lok soll möglichst in der Nähe ihres einstigen «Geburtsortes» thronen, der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO). Wo früher die Lokomotivhalle stand, befindet sich jetzt an der Binzmühlestrasse das Gebäude W2 der Überbauung Parkside. Vierzehn mögliche Standorte hat Künnemann gemeinsam mit der Stadt evaluiert.

Übrig geblieben ist ein Flecken bei der Binzmühlestrasse in der Nähe des Max-Bill-Platzes. Nur wenige Meter davon entfernt arbeiteten MFOMitarbeiter in der Lokomotivhalle. Anwohner, Ladeninhaber und Grundstücksbesitzer seien bereits über das Projekt informiert worden und hätten positiv reagiert, sagt Bruno Sidler, SVP Gemeinderat aus Oerlikon. Das Baugesuch wird voraussichtlich im Januar eingereicht.

## **Schützt das Krokodil**

Künnemann schätzt die Kosten für den Transport, die Renovation und das Errichten eines Unterstandes auf rund 800'000 Franken. Wie dieser Unterstand im Detail aussehen wird, ist noch nicht klar. Künnemann schlägt ein transparentes Dach über der Lok sowie eine Ummantelung aus gelochtem Metall vor. Im Gegensatz zum Standort bei Erstfeld muss das Krokodil nicht nur vor dem Wetter, sondern auch vor Vandalen geschützt werden.

Interessierten Gruppen wird die Lok zur Besichtigung offen stehen. Sobald eine Baubewilligung vorliegt, wollen Künnemann und Sidler mit Geldsammeln anfangen. Beide sind zuversichtlich, dass dank Stiftungen, Firmen, der öffentlichen Hand und Privaten die Finanzierung gelingt. Das Krokodil trage viel zur Identifikation des Quartiers bei, sagt Sidler.

Zurzeit klären Künnemann und sein Team ab, wie die tonnenschwere und nicht mehr fahrbare Maschine von Erstfeld nach Oerlikon transportiert werden kann. Möglicherweise wird sie in drei Teile zerlegt und auf Tieflader verfrachtet oder auch als Ganzes auf der Schiene transportiert.

## **Krokodil ist eine Rarität**

Das Krokodil ist nicht nur ein Mythos, sondern auch eine echte Rarität. Weltweit existieren nur noch neun Exemplare, davon sind drei betriebstüchtig. Allen gemeinsam ist, dass sie zwischen 1919 und 1926 in der Maschinenfabrik Oerlikon gebaut worden sind. Viele der 51 produzierten Lokomotiven standen während mehr als 50 Jahren im Einsatz. Von den erhaltenen Krokodilen steht je eines im Verkehrshaus Luzern, in Mendrisio und in Erstfeld, zwei stehen in Deutschland und eines in Österreich.

In Neu-Oerlikon erinnern nur noch wenige Zeugen an die Industriegeschichte des Quartiers. Das Buchstabenkürzel im Namen des MFO-Parks etwa ist eine Reminiszenz an dieses vergangene Zeitalter. Das ehemalige MFO-Direktionsgebäude beim Bahnhof Oerlikon stand vor dem Abbruch, soll jetzt aber gerettet werden. Die Firma spielte im letzten Jahrhundert eine wichtige Rolle in der europäischen Maschinenbauindustrie. Ihre Ingenieure schrieben Eisenbahngeschichte, waren Pioniere in der Wechselstromtechnologie und leisteten damit einen wichtigen Beitrag zur Elektrifizierung des Schweizer Bahnnetzes.

Erstellt: 03.01.2011, 09:55 Uhr