

Krokodil auf seiner zweitletzten Fahrt

Die legendäre Lokomotive kehrt im Herbst als Industriedenkmal an ihren Herkunftsort in Zürich Nord zurück

Oerlikon erhält endlich sein Krokodil. Am Wochenende ist die fast 100-jährige Gotthardlokomotive in mehreren Etappen von Erstfeld zur Revision nach Biel geschleppt worden.



Nächtlicher Servicehalt des Krokodils im Bahnhof Schwyz vor der Weiterfahrt in Richtung Biel.

(Christoph Ruckstuhl / NZZ) *Alois Feusi*

Sie bietet ein tristes Bild, die einst so stolze Krokodil-Lokomotive des Typs Ce 6/8 II, Nr. 14 270, wie sie mit abgeschossener Farbe, stumpfen Scheiben und blätterndem Rost in der Abenddämmerung auf dem Bahnhof Erstfeld steht. Am Nachmittag ist sie aus der Remise geschleppt und in einen Überführungszug mit zwei Lokomotiven, einem Güter- und einem Passagierwagen für die Begleiter eingefügt worden. Die Antriebsstangen sind abmontiert und im Güterwagen verstaut. Rechteckige Schatten im verblichenen Grün des Lokomotivkastens und bei den Führerständen markieren die Stellen, wo bis vor kurzem die Messingschilder mit der Nummer montiert waren.

Optische Instandsetzung

Bereits vor einigen Wochen hat der Techniker Daniel Pascal die Plaketten entfernt und auch die Befestigungsschrauben der Scheinwerfer an den markanten Vorbauten der Ce 6/8 II verschweisst. Hätte er dies nicht getan, hätten die schmucken Stücke womöglich als Trophäen in Sammlungen diebischer Bahnnostalgiker verschwinden können.

Pascal ist Angestellter der SBB-Industriewerke in Biel, wohin die Gotthardlokomotive an diesem Wochenende geschleppt wird. Er wird sie mit seinem Team optisch instand stellen, ohne sie wieder

fahrtüchtig zu machen. Im Laufe der rund viermonatigen Arbeiten wird das Krokodil öfter ungeschützt im Freien abgestellt sein. Da wäre die Verlockung für Langfinger sehr gross.

Von 1971 bis 2013 stand die 1969 ausser Betrieb genommene Güterzuglokomotive 14 270 als Wind und Wetter schutzlos ausgesetztes Denkmal auf dem Bahnhof Erstfeld, ehe sie wegen Anpassungen des Gleisfelds im Zusammenhang mit der Neat-Alpentransversale ins nahe Depot von SBB Historic gezügelt wurde. Zu jenem Zeitpunkt zeichnete sich bereits ab, dass der Verein Oerlikon Industriegeschichte(n) (VOI) das Krokodil übernehmen würde.

«Zukunft hat Herkunft»

Die imposanteste Schweizer Elektrolokomotive soll auf dem ehemaligen Gelände der Maschinenfabrik Oerlikon aufgestellt werden. Dort erhielten die 46 von 1919 bis 1922 gebauten Maschinen die elektrische Ausrüstung; Mechanik und Kasten stammten von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur. Das Krokodil soll in Neu-Oerlikon als Symbol für die anhaltend grosse Bedeutung der Stadt und des Kantons Zürich als Industrie- und Wissensstandort dienen.

Es handle sich keinesfalls um ein verklärendes Projekt von Eisenbahnromantikern, betont Hansruedi Diggelmann vom VOI. Man werde die Lokomotive unter dem Motto «Zukunft hat Herkunft» in einem durch ein Drahtseilgitter einsehbaren Gebäude an der industriegeschichtsträchtigen Ecke Binzmühle-/Birchstrasse in Neu-Oerlikon präsentieren. Dort solle sie nicht nur ein attraktiver Bestandteil von Stadtführungen werden, sondern der VOI werde die Ce 6/8 II auch der Kantonsschule Zürich Nord und dem Ausbildungszentrum Industrielle Berufslehren Schweiz für schulische Projekte zur Verfügung stellen. Der Jurist und Raumplaner Diggelmann ist vonseiten des Vereins Leiter des Projekts «Ein Krokodil für Oerlikon» und ist an diesem Samstag ebenfalls ins Urnerland gekommen.

Um 20.47 Uhr tritt das 128 Tonnen schwere Schienenungetüm seine zweitletzte Fahrt an. Diese führt in mehreren Etappen nach Biel. Dabei schleppt bis Arth-Goldau ein mit dem für die Neat-Strecke obligatorischen ETCS-Zugsicherungssystem ausgerüsteter Tm-234-Schientraktor den Überführungszug. Danach übernimmt eine ältere Re 420.

Schauen, lauschen, riechen

Martin Strasser von den Bieler Industrierwerken fährt im Führerstand der 20 Meter langen Ce 6/8 II mit. Der 30-jährige Mechaniker ist Mitglied des Vereins 241-A-65, der die derzeit grösste betriebsfähige Dampflokomotive Europas betreibt. Er kennt sich aus mit alten Maschinen und hat das Krokodil mit viel Schmier auf die Schleppfahrt vorbereitet. Er achtet unterwegs auf Unregelmässigkeiten vor allem an den Radlagern und allfällige Rauchentwicklung.

«Ich schaue, lausche und rieche», fasst Strasser seine Aufgabe zusammen. Schliesslich wurde die 1920 gebaute Ce 6/8 II bereits vor einem halben Jahrhundert ausser Betrieb gesetzt. Niemand kennt den aktuellen Zustand der Lager. Deshalb und weil die gusseisernen Räder mit ihren Gegengewichten ohne Antriebsstange unruhig laufen, darf die Oldtimer-Lokomotive nur mit höchstens 40 km/h geschleppt werden.

Als der Zug nach fahrplanbedingten Zwischenstopps in Flüelen und Schwyz kurz vor 23 Uhr in Arth-Goldau eintrifft, misst Strasser zunächst die Temperatur der Achsen und Radlager. Sie liegt zwischen 18 und 35 Grad. «Das ist längstens gut», bilanziert er. «So ab 70 bis 80 Grad müssten wir genauer hinschauen.» Später schmiert er die Lager mit einem speziellen Maschinenöl neu, und bald kann das Krokodil die nächste Etappe nach Rotkreuz in Angriff nehmen. Danach wird es weitere Kontrollhalte in Wohlen, Aarau, Olten und Oensingen geben, ehe der Zug um 5.22 Uhr in Solothurn eintrifft. In der Nacht auf Montag folgt das letzte Teilstück via Grenchen nach Biel.

Ankunft im Herbst

Seine allerletzte Fahrt schliesslich wird das Oerliker Krokodil im Frühherbst nach Zürich Seebach führen, von wo es mit einem Tieflader an seinen endgültigen Standort übergeführt wird. Die Baubewilligung für die vom Architektenatelier 10:8 konzipierte Halle ist seit zwei Monaten erteilt. Zwar fehlen dem Verein noch 720 000 Franken des Budgets von knapp 1,6 Millionen Franken, aber Diggelmann ist zuversichtlich, dass der VOI jetzt, wo alle Voraussetzungen für die Präsentation des Oerliker Krokodils als Symbol für die Dynamik der Zürcher Industrie erfüllt seien, dieses Geld zusammenbringen werde.