Neue Zürcher Zeitung

Transport lourd à Zurich Nord: l'Oerliker Crocodile fait son dernier voyage sur la route

Une locomotive centenaire du Gothard est enfin arrivée à son emplacement définitif après des années d'attente. Il ne doit pas seulement être un mémorial, mais aussi un symbole de la localisation industrielle dynamique de Zurich.

Alois Feusi

16.06.2020, 12 h 22



Annick Ramp / NZZ

Huit essieux de locomotive sur treize essieux surbaissés. Le crocodile est amené à l'emplacement définitif au coin de la Birchstrasse / Binzmühlestrasse sur la route de la piste industrielle de Seebach.

Les cloches de la Markuskirche à Zurich Seebach sonnent à 10 heures du matin, lorsque les hommes de la société de transport spéciale Emil Egger retirent le dernier équipement et les outils du pont du camion à 13 essieux, long de 31 mètres et lourd de 63 tonnes. Ils préparaient une rampe ferroviaire mobile avec les employés de Bombardier ce lundi matin depuis 8 h. C'est une affaire de routine pour les trois hommes de l'entreprise logistique de Saint-Gall. Votre employeur transporte environ 200 véhicules ferroviaires à travers l'Europe chaque année, explique Marc Angst, chef de projet transport spécial pour l'entreprise.

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 Krokodil-Lokomotive, die einst am Gotthard schwere Güterzüge zog und nun als Ausstellungsobjekt in ein eigens errichtetes Spezialgebäude einfahren soll.

Vers 10 h 15, le moteur diesel de la locomotive de manœuvre jaune gronde derrière le crocodile. Il pousse la locomotive du Gothard de 20 mètres de long sur la voie industrielle du site de Bombardier au ralenti et à environ 50 mètres de la rampe. Là, les hommes accrochent une élingue ronde avec une poulie sur le crochet du crocodile pour soutenir la petite locomotive diesel avec le treuil à câble en acier du véhicule tracteur. Il faut moins d'une demi-heure pour que la minuterie de rail classique vert foncé soit fixée sur la remorque et prête pour le transport dans la soirée.



Annick Ramp / NZZ

Lundi matin: Cette «cage» est prête pour le crocodile. Le monument industriel ne se trouve donc qu'à environ 200 mètres de l'emplacement des anciens ateliers du MFO, où il a été installé en 1920.



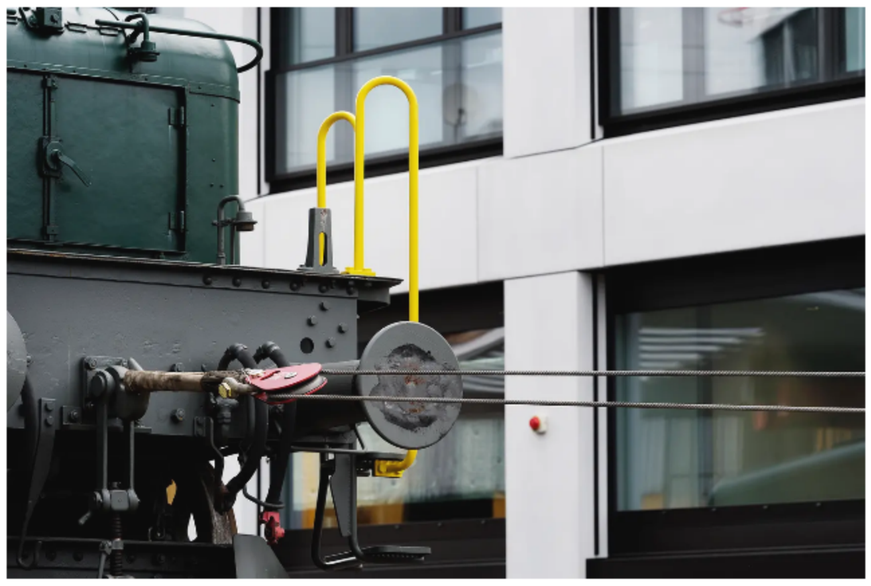
Le reptile d'acier est dans sa «cage» depuis lundi soir.

Annick Ramp / NZZ

Quelque chose qui prend beaucoup de temps. . .

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 die 33 Krokodil-Lokomotiven des Typs Ce 6/8 II; 13 von ihnen wurden in den dans les années 40. La mécanique et la caisse des machines construites de 1919 à 1922 provenaient de l'usine suisse de locomotives et de machines de Winterthur.

Premièrement, le VOI a dû trouver une locomotive à crocodile; après tout, seuls 9 véhicules de ce type existent encore. Ils ont trouvé ce qu'ils cherchaient à Erstfeld. Depuis 1982, le Ce 6/8 II n ° 14270, construit en 1920, est resté à l'extérieur et s'est rouillé. Jusqu'en 1969, la machine de 128 tonnes avait servi de locomotive pour le fret. CFF Historic l'a vendu à condition qu'il soit révisé mais non remis en état de marche. Sinon, le crocodile n'aurait été loué qu'au VOI.



Le palan à câble du camion permet de charger le crocodile sur le camion à plateau.

Annick Ramp / NZZ



Lundi à 20 h, le transport lourd quitte Bombardier et, escorté par la police et les badauds, atteint la destination des crocodiles une demi-heure plus tard.

Annick Ramp / NZZ

L'argent manque toujours

Die ursprünglich auf 1,45 Millionen Franken veranschlagten Gesamtkosten des Projekts inklusive Unterhalts während 40 Jahren belaufen sich inzwischen auf 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 initiateurs ont lancé le site Internet www.krokodil-oerlikon.ch comme

plateforme de collecte.

Avec le financement difficile, la réalisation du monument Oerliker dans l'histoire ferroviaire et industrielle suisse s'est avérée plutôt cahoteuse. L'association s'attendait à l'origine au retour du crocodile à Zurich en 2015. Pour la refonte, les ateliers de la Südostbahn ont été envisagés samedi. Plus tard, il a été question des ateliers CFF à Bellinzone.

Am 29. April 2017 wurde die Lokomotive in einer nächtlichen Schleppfahrt von Erstfeld in die Werkstätten der Bundesbahnen in Biel gebracht. Die dortigen Fachleute restaurierten die dreiteilige Lokomotive mit zwei über Gelenke 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



Annick Ramp / NZZ

Une cinquantaine d'invités de clôture à prédominance masculine et surtout un peu plus âgés sont venus lundi dans la zone de Bombardier.

Rentrer à la maison pour le 100e anniversaire

Die Baubewilligung wurde im März 2017 erteilt, aber es sollten noch einmal drei 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 prévu, mais exactement à son 100e anniversaire.

Le VOI ne comprend pas son projet comme une nostalgie ferroviaire transfigurée; la locomotive du Gothard est censée être plus qu'un beau monument historique et industriel. Il est destiné à servir de symbole de la dynamique et de la position encore exceptionnelle de la ville et du canton de Zurich en tant que lieu de l'industrie et du savoir pour des raisons historiques.

Le hall MFO, dans lequel la machine était équipée il y a exactement 100 ans, n'était qu'à un jet de pierre du Pocket Park d'aujourd'hui. Et il existe également un certain nombre de centres de formation pour les générations futures de techniciens, de l'École cantonale de Zurich-Nord au Centre de formation pour la formation professionnelle industrielle en Suisse et aux installations des EPF. Le crocodile devrait également être à la disposition des deux premières institutions pour des projets scolaires.





Le wagon classique est remorqué sur le chargeur surbaissé via une rampe.

Annick Ramp / NZZ

Festival d'inauguration en automne

Mais d'abord, les hommes doivent terminer leur travail. L'après-midi, ils préparent la zone du site d'exposition avec des plaques d'acier pour les transports lourds. À 20 h, il se rend à Bombardier et, escorté par la police et quelques centaines de spectateurs, atteint la cage à crocodiles moins d'une demi-heure plus tard. Il y a un stand de saucisses devant le bâtiment Price Waterhouse Cooper et il y a une atmosphère festive sur la place. "Plus tard dans la soirée, nous porterons un toast avec une bière", explique Rudolf Huber. Le champagne ne sera probablement pas disponible avant l'automne. Ensuite, la célébration officielle devrait avoir lieu. La date n'a pas encore été fixée.





Le crocodile est l'une des locomotives historiques les plus célèbres de Suisse. Cela vaut également pour l'exemplaire n ° 14270, longtemps inutilisé au dépôt d'Erstfeld. Maintenant, la locomotive est en cours de restauration et amenée à Oerlikon. Image: dernier contrôle à l'entrepôt CFF historique d'Erstfeld. (Image: Christoph Ruckstuhl / NZZ)



Abonnez-vous à NZZ →

plus sur le sujet



Le crocodile Oerliker lors de son avant-dernier voyage

Neu-Oerlikon devrait enfin récupérer son crocodile à l'automne. Le week-end, la locomotive du Saint-Gothard vieille de près de 100 ans a été remorquée d'Erstfeld à Bienne pour révision en plusieurs étapes.

Alois Feusi 02.05.2017



Le reptile de la préhistoire de l'électrotechnique est vivant

Le «crocodile» est monté sur les rails il y a 100 ans et est devenu une icône. La locomotive roule et roule et roule - grâce à quelques passionnés qui ont sauvé l'histoire industrielle suisse en amont.

Helmut Stalder, texte; Annick Ramp, photos 29 avril 2020