Heimatspiegel

Illustrierte Beilage im Verlag von «Zürcher Oberländer» und «Anzeiger von Uster» – Redaktion Anne Bagattini

Juni 2024

Sein Traum war eine Eisenbahnstrecke für sich allein

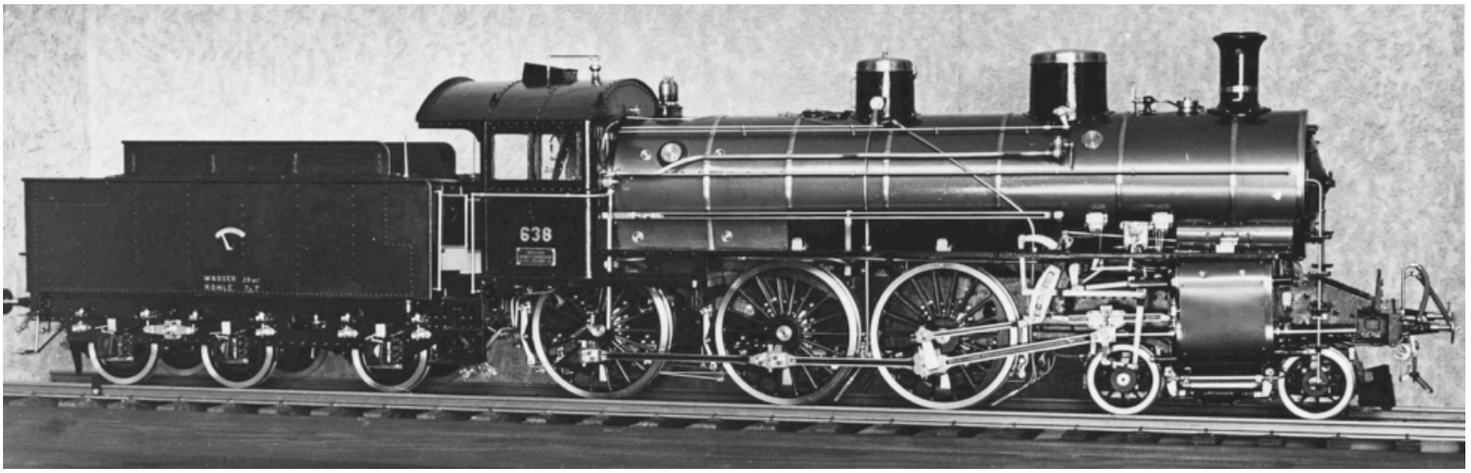
Lehmgrube Giesshübel in Zürich 1910. Bildquelle: Dr. Lea Wehrli/Bildarchiv ETH-Bibliothek

Thomas Hager (1952–1991) war in seinem kurzen Leben immer auf der Suche nach einer eigenen Eisenbahnstrecke. Im Alleingang war dies unrealistisch, und er akzeptierte die Idee eines Vereins. Doch als Einzelgänger verlor er bald das Interesse am 1969 gegründeten Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO).

Wie es zur Vereinsgründung kam

Es war Anfang September 1968. Vor einigen Wochen hatte ich meine erste Stelle als Reallehrer in Mönchaltorf angetreten. In meinem Postfach fand ich ein Rundschreiben des Musiklehrers und Komponisten Armin Schibler. Es war an die Gemeindebehörden der Ortschaften längs des Resttrassees der einstigen Uerikon-Bauma-Bahn zwischen Hombrechtikon und Bubikon, an die Lehrerschaft des Zürcher Oberlands und an die Naturfreunde in der Region Zürich gerichtet. Schibler stellte im Brief das Projekt des 16-jährigen Sekundarschülers Thomas Hager vor, der das Ziel verfolgte, «eines Tages eine kleine, von einer Dampflok betriebene Zugskomposition auf einem ausgedienten Geleise in Betrieb zu halten». Darüber hatte am 25. April 1968 die Zeitung «Die Tat» (sozial-liberale Zeitung der Migros 1935 bis 1978) erstmals berichtet. Mit einem beigelegten Fragebogen wollte Schibler erfahren, wie sich die angefragten Stellen zum Projekt einer Museumsbahn stellten. Zum Bedürfnis nach einer solchen Bahn verwies er auf die Erfahrungen der kürzlich eröffneten Museumsbahn Blonay–Chamby. Das Schreiben schloss mit einem Hinweis auf das weitere Vorgehen: Nach einer Auswertung der Fragebogen, mit welchen man eine grössere Zahl von Sympathisanten und Förderern zu erreichen hoffte, sollte, falls die erwähnten Schwierigkeiten ausgeräumt werden könnten, eine «Vereinigung für die Errichtung und den Betrieb einer Museumsbahn Hombrechtikon–Bubikon» gegründet werden.

Ich war sofort begeistert von der Idee, und da ich damals in meiner Freizeit hin und wieder für den «Zürcher Oberländer» (ZO) Artikel verfasste, sah ich eine Möglichkeit, die Idee einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen. Fritz Kübler, der damalige Redaktor für die Region, teilte meine Begeisterung und beauftragte mich, in dieser Angelegenheit zu recherchieren. Von Armin Schibler, dem Autor des Rundschreibens, erhielt ich die Adresse von Thomas Hager: Seine Eltern wohnten an der Rousseaustrasse 71 in Zürich. Nach zwei vergeblichen Versuchen hatte ich Thomas am Telefon und konnte ihn über meine Absicht informieren. Es



Dampflokmodell A 3/5 638 von Grossvater Robert Hager. Bildurheber: Hugo Hürlimann

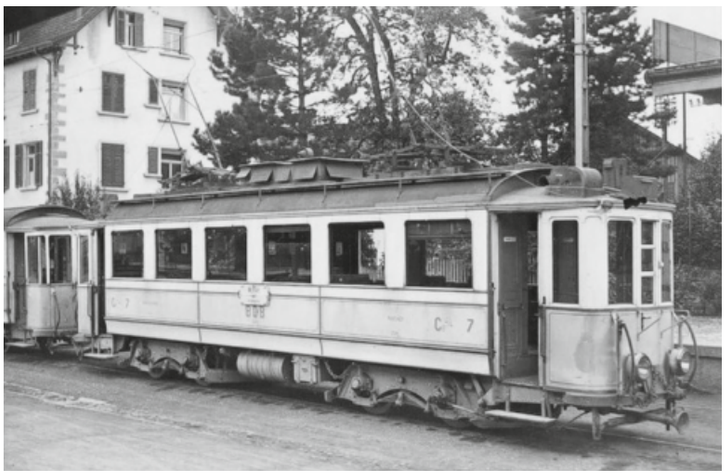
wäre übertrieben, wenn ich sagen würde, er sei von meiner Absicht begeistert gewesen. Ich empfand ihn als zurückhaltend, wenn nicht gar wortkarg. Immerhin fand ich heraus, dass er die Sekundarschule wie ich bei Ernst Hegnauer im Schulhaus Milchbuck B besucht hatte – ich allerdings gut zehn Jahre früher. Inzwischen stand er im ersten Lehrjahr als Elektromechaniker bei den Zentralwerkstätten der SBB.

Da Thomas offensichtlich kein Treffen bei sich zu Hause wollte, trafen wir uns Ende September 1968 in unserem einstigen Schulzimmer bei Sekundarlehrer Ernst Hegnauer. Dieser zeigte sich ebenfalls interessiert für das Projekt, das uns Thomas näher vorstellte. Seine Vorstellungen waren sehr klar, deren Verwirklichung problemlos. Seiner Ansicht nach war alles einfach, man musste nur wollen. Ich schlug ihm vor, im «Zürcher Oberländer» einen Artikel zu publizieren und darin im Zürcher Oberland Sympathisanten für das Projekt einer Museumsbahn zu suchen. Thomas Hager zeigte sich – ohne grosse Begeisterung – einverstanden. Am 4. Oktober 1968 erschien im ZO mein Artikel unter dem Titel «Neuauflage der Bahn Bubikon–Hombrechtikon». Darin folgerte ich, dass dem Projekt noch viele Hindernisse im Wege stünden, aber: «Trotzdem sollte die ldee weiterverfolgt werden, denn es liegt ihr sicher eine lobenswerte Absicht zugrunde: Die Wiederbelebung einer vergangenen Zeit, die uns bereits fremd geworden ist. Ob sich wohl für diese ldee noch weitere Förderer und Sympathisanten finden lassen?»

Nachdem sich auf das Rundschreiben von Armin Schibler und meinen Bericht im ZO einige Interessenten gemeldet hatten, schlug ich Thomas vor, diese zu einem Treffen einzuladen. In seinem Namen schrieb ich eine Einladung für den 2. November 1968 im Säli des Restaurants Ochsen (heute Ristorante Pizzeria) in Bäretswil. Zwölf Personen nahmen daran teil, darunter auch Anita Färber, die Aussenredaktorin der NZZ, die ich von meiner journalistischen Nebenbeschäftigung her kannte. Ich selbst verfasste für den «Tages-Anzeiger» unter dem Titel «Mit Volldampf ins Tösstal» einen Bericht über die Orientierungsversammlung. Nicht anwesend war Armin Schibler, der in einer handschriftlichen Notiz mitteilte, es sei ihm «infolge ganz besonderer Umstände nicht möglich zu kommen». Er sollte sich auch künftig nicht mehr aktiv um die Idee einer Museumsbahn im Zürcher Oberland bemühen, obwohl er später Vereinsmitglied wurde. Aufgrund der Präsenzliste und der Briefe an Thomas und mich konnte ich am 12. November 1968 unter dem Titel «Zürcher Oberländer Museumsbahn» eine Liste von 36 Interessenten und Sympathisanten zusammenstellen. Mit den Berichten in den regionalen Zeitungen und den Briefen an die Gemeinden des Bezirks Hinwil wurde das Projekt einer Museumsbahn zu einem öffentlichen Thema, und ich lud für den 14. November 1968 zu einem zweiten Gedankenaustausch ins Restaurant Bahnhof in Wetzikon ein.

«Ochsenbahn» der Forstverwaltung zwischen Sihlwald und Albishorn. Bildquelle: Stadtarchiv Zürich

Grossvater Robert Hager auf einer Ae 4/7 1952. Bildurheber: Hugo Hürlimann



BDB-Triebwagen des Typs Ce 4/4 Nr. 7. Bildquelle: Aargau Verkehr AG

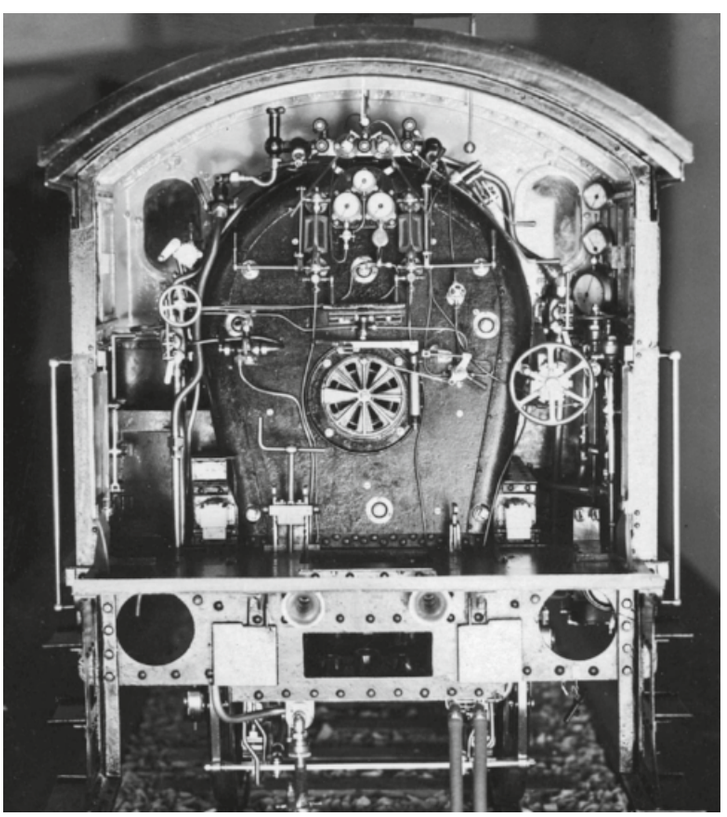
Motorwagen StStZ Nr. 2 1928 Ce 2/2. Bildurheber: Christoph Wehrli

Eine Woche vorher traf ich mich mit Thomas Hager und unserem «gemeinsamen» Sekundarlehrer Ernst Hegnauer im Schulhaus Milchbuck B, um das Treffen vorzubereiten. Hegnauer und ich waren uns bewusst, dass wir unsere Kräfte bündeln mussten. Die Zeit der Alleingänge war vorbei, wenn wir die Gemeindebehörden, die SBB und die VZO von der Ernsthaftigkeit unseres Projekts überzeugen wollten. Einige dieser Instanzen waren in der Vergangenheit von Thomas recht ruppig angegangen worden, wenn sie sich nicht gleich für seine Idee erwärmen wollten. Er galt als Fanatiker, als weltfremder Spinner. So hatte mir VZO-Direktor Franz Jordi von einem Auftritt von Thomas in seinem Büro erzählt. Dieser hatte geschrien und getobt, als ihm Jordi zu verstehen gab, dass die VZO die Idee einer Museumsbahn ablehnten. Hegnauer und ich versuchten Thomas davon zu überzeugen, dass der Traum einer Eisenbahnstrecke für ihn allein nicht realistisch war. Das war eine bittere Pille für den eigenwilligen Einzelgänger, und seine Enttäuschung war spürbar.

Eine weitere Enttäuschung für ihn wurde das nachfolgende zweite Treffen im Restaurant Bahnhof in Wetzikon, das für mich eine Standortbestimmung war. Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass die Reaktionen der Gemeindebehörden der Region Zürichsee/Oberland und weiterer Institutionen auf das Rundschreiben von Armin Schibler zurückhaltend, abwartend oder gar negativ ausgefallen waren. Zudem war klar geworden, dass das Gleis Bubikon–Wolfhausen–Hombrechtikon nicht realisierbar war und man sich stattdessen auf die Strecke Hinwil–Bauma fokussieren wollte. Diese sollte im Mai 1969 stillgelegt werden. Thomas Hager schien resigniert zu haben, doch schloss auch er sich dem Entscheid der Versammlungsteilnehmer an, sich im Januar 1969 zur Gründung eines Museumsbahn-Vereins zu treffen. Harald Klauser, ein Treuhänder aus Rapperswil, anerbot sich, zusammen mit weiteren Interessenten bis zur Gründungsversammlung einen Statutenentwurf auszuarbeiten.

Am 25. Januar 1969 war es so weit: Als Tagespräsident konnte ich 16 Sympathisanten zur Gründung eines Dampfbahn-Vereins begrüssen. Während anderthalb Stunden wurden die Statuten der «Zürcher Oberländer Museumsbahn» diskutiert und anschliessend mit geringfügigen Änderungen genehmigt. Ebenso reibungslos ging die Wahl des Vorstands vorüber, wobei mir als Präsidenten vier Vorstandsmitglieder endlich einen grossen Teil der Arbeit und Verantwortung abnahmen: Eugen Anner (Zürich/Neuthal) als Vizepräsident, Harald Klauser (Rapperswil) als Kassier, Max Herrmann (Zürich) als Aktuar und Thomas Hager (Zürich) als Beisitzer. Unsere Amtsdauer sollte drei Jahre dauern, wobei wir uns alle nicht bewusst waren, auf welches Abenteuer wir uns eingelassen hatten. Wir waren jetzt zwar ein Verein, aber wir hatten weder eine Strecke noch entsprechendes Rollmaterial. In zahlreichen Sitzungen, Monatshöcks und sonstigen Aktivitäten arbeiteten wir auf dieses Ziel hin, das unerreichbar schien. Der Widerstand der Behörden und der SBB war (noch) zu gross.

Thomas Hager, der «geistige Vater», gehörte zwar dem Vorstand an, machte aber mit seiner Funktion Beisitzer dem Namen alle Ehre. Wenn er im ersten Vereinsjahr 1969 an den Vorstandssitzungen anwesend war, spielte er eine passive Rolle, und bereits im folgenden Jahr erschien er gar nicht mehr. Das Protokoll der Generalversammlung vom 20. Februar 1971 vermerkte: «fehlt unentschuldigt». Weiter steht: «Das Amt des Beisitzers, bisher Thomas Hager, muss neu besetzt werden, da sich der Betreffende immer mehr vom Vereinsleben distanziert hat und gar nicht mehr als Mitglied bei uns ist.» Auf der Mitgliederliste von 1971 fehlte er ebenso wie Armin Schibler. Konnten sie sich nicht mehr mit der Entwicklung identifizieren, oder scheuten sie die Knochenarbeit? Ja, es war eine Herkulesaufgabe – das Vereinsziel stand für den Vorstand auch am 15. Januar 1972 noch in weiter Ferne, als ich an der Generalversammlung in Wetzikon meinen Rücktritt einreichte.



Führerstand des Dampflokmodells A 3/5 638 von Grossvater Robert Hager. Bildurheber: Hugo Hürlimann

Es war in den späten 1960er und frühen 1970er Jahren schwierig, die Öffentlichkeit und die Bahnunternehmen für die Erhaltung von altem Rollmaterial und für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Eisenbahnstrecken zu begeistern. Alte Dampflokomotiven standen zum Teil noch im Einsatz und wenn nicht, liess man sie im besten Fall in attraktiver Umgebung – Bahnhofgelände, Einkaufszentrum, Kinderspielplatz – verrosten. Wir Idealisten der damaligen Zeit wurden als weltfremde Schwärmer oder ganz einfach als Spinner verschrien. Wobei: Diese gab es natürlich auch! Die Zeit für eine Museumsbahn im Zürcher Oberland war nicht reif. Erst um die Jahrtausendwende erkannten die Privatbahnen, später auch die SBB, dass sich im Zuge der Nostalgiewelle ein neuer Betriebszweig auftat. Das historische Erbe sollte erhalten werden. Und glücklicherweise fanden sich allen Schwierigkeiten zum Trotz immer wieder Idealisten, welche bereit waren, für die Idee einer Museumsbahn ihre Freizeit zu opfern. Dank ihnen konnte der Dampfbahn-Verein 2019 sein 50-jähriges Bestehen feiern.

SLM

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik
Winterthur

Herrn
Thomas Hager
Rousseau-Strasse 71
8037 Zürich

Telegramme:
Lokomotivfabrik Winterthur
Telephon (052) 85 41 41
Telex 7 61 31 slm wtr
Postcheckkonto 84 – 100

Ihre Zeichen | Ihre Nachricht vom | Unsere Zeichen HH/Cr | 8401 Winterthur, 26. Februar 1968

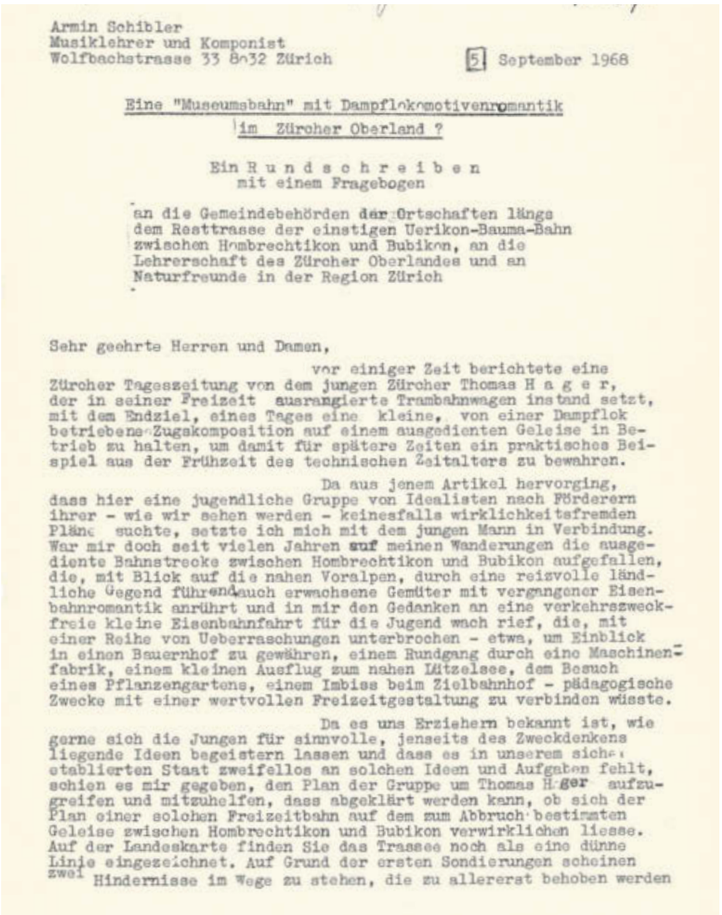
Betrifft:
Dampflok.

Sehr geehrter Herr Hager,

Wir nehmen Bezug auf Ihre kürzliche telefonische Anfrage betreffend Dampflokomotive für Jubiläumsfeier. Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass wir unsere eigene Hoflokomotive Ihnen wegen Selbstgebrauch nicht zur Verfügung stellen können und die bei uns eingestellte, für das Technorama Winterthur bestimmte Dampflokomotive von Lonza nicht mehr betriebsbereit ist. Sie müsste vollständig revidiert werden, was ziemlich hohe Kosten verursachen dürfte. Wir nehmen an, dass sich dies nur für einen vorübergehenden Gebrauch der Lokomotive nicht lohnen wird.

Wir bedauern, Ihnen keinen besseren Bescheid geben zu können und grüssen Sie freundlich.

Brief der SLM mit Absage an Thomas Hager vom 26. Februar 1968. Bildquelle: Archiv DVZO



Armin Schibler
Musiklehrer und Komponist
Wolfbachstrasse 33 8032 Zürich

5. September 1968

Eine "Museumsbahn" mit Dampflokomotivenromantik
im Zürcher Oberland ?

Ein Rundschreiben
mit einem Fragebogen

an die Gemeindebehörden der Ortschaften längs dem Resttrasse der einstigen Uerikon-Bauma-Bahn zwischen Hombrechtikon und Bubikon, an die Lehrerschaft des Zürcher Oberlandes und an Naturfreunde in der Region Zürich

Sehr geehrte Herren und Damen,

vor einiger Zeit berichtete eine Zürcher Tageszeitung von dem jungen Zürcher Thomas Hager, der in seiner Freizeit ausrangierte Trambahnwagen instand setzt, mit dem Endziel, eines Tages eine kleine, von einer Dampflok betriebene Zugskomposition auf einem ausgedienten Geleise in Betrieb zu halten, um damit für spätere Zeiten ein praktisches Beispiel aus der Frühzeit des technischen Zeitalters zu bewahren.

Da aus jenem Artikel hervorging, dass hier eine jugendliche Gruppe von Idealisten nach Förderern ihrer - wie wir sehen werden - keinesfalls wirklichkeitsfremden Pläne suchte, setzte ich mich mit dem jungen Mann in Verbindung. War mir doch seit vielen Jahren auf meinen Wanderungen die ausgediente Bahnstrecke zwischen Hombrechtikon und Bubikon aufgefallen, die, mit Blick auf die nahen Voralpen, durch eine reizvolle ländliche Gegend führend auch erwachsene Gemüter mit vergangener Eisenbahnromantik anrührt und in mir den Gedanken an eine verkehrszweckfreie kleine Eisenbahnfahrt für die Jugend wach rief, die, mit einer Reihe von Ueberraschungen unterbrochen - etwa, um Einblick in einen Bauernhof zu gewähren, einem Rundgang durch eine Maschinenfabrik, einem kleinen Ausflug zum nahen Lützelsee, dem Besuch eines Pflanzengartens, einem Imbiss beim Zielbahnhof - pädagogische Zwecke mit einer wertvollen Freizeitgestaltung zu verbinden wüsste.

Da es uns Erziehern bekannt ist, wie gerne sich die Jungen für sinnvolle, jenseits des Zweckdenkens liegende Ideen begeistern lassen und dass es in unserem sicher etablierten Staat zweifellos an solchen Ideen und Aufgaben fehlt, schien es mir gegeben, den Plan der Gruppe um Thomas Hager aufzugreifen und mitzuhelfen, dass abgeklärt werden kann, ob sich der Plan einer solchen Freizeitbahn auf dem zum Abbruch bestimmten Geleise zwischen Hombrechtikon und Bubikon verwirklichen liesse. Auf der Landeskarte finden Sie das Trassee noch als eine dünne Linie eingezeichnet. Auf Grund der ersten Sondierungen scheinen zwei Hindernisse im Wege zu stehen, die zu allererst behoben werden

Rundschreiben von Armin Schibler. Bildquelle: Archiv DVZO

Was 1968 SBB und Gemeinden von einer Museumsbahn hielten

Kreisdirektion III SBB, 12. August 1968: «Wenn wir noch alle anderen, bereits mündlich erwähnten Gründe dazunehmen, die gegen eine Verwirklichung Ihrer Idee, für die wir im Übrigen durchaus Sympathie haben, sprechen, so kommen wir unweigerlich zum Schluss, dass an eine Realisierung Ihres Vorhabens nicht zu denken ist.»

Gemeinderat Hombrechtikon, 30. September 1968: «In Nachachtung des Gemeindeversammlungsbeschlusses vom 1. Juli 1968 betreffend die Aufhebung des VZO-Gütergeleises wird die Idee der Einrichtung einer Museumsbahn im Zürcher Oberland abgelehnt.»

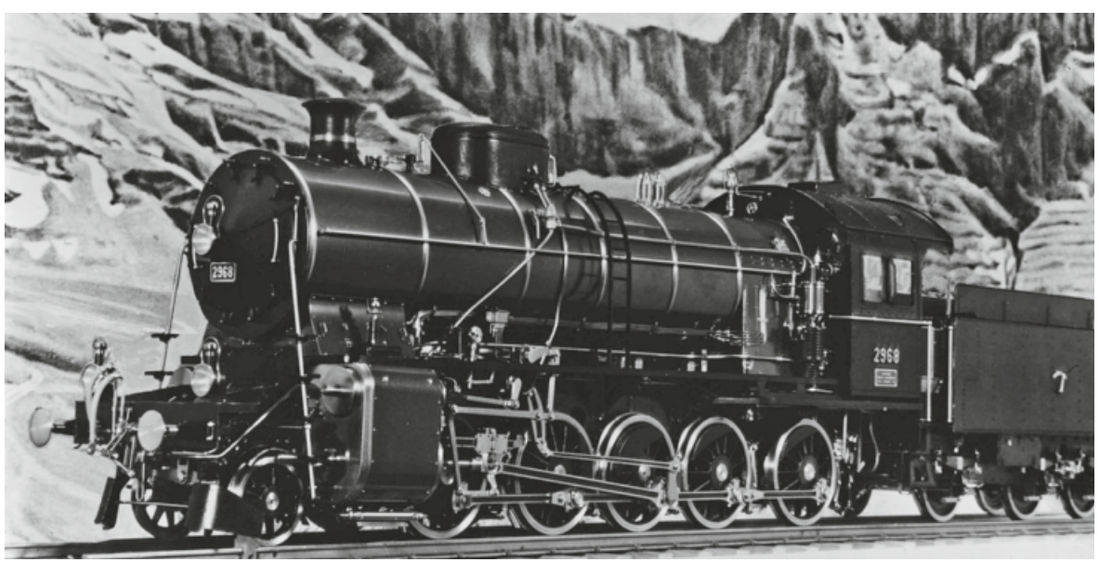
Gemeinderat Oetwil am See, 4. Oktober 1968: «Ihre Initiative stösst auch bei uns auf einiges Interesse. Bevor wir aber zu den gestellten Fragen Stellung nehmen können, möchten wir die Stellungnahme des Gemeinderates Hombrechtikon abwarten.»

Gemeinderat Bubikon, 16. Oktober 1968:«Inzwischen ist uns in dieser Sache eine Zuschrift der VZO (Besitzerin des Geleises) zugegangen. Danach hat der Verwaltungsratsausschuss beschlossen, er könne ausgeschlossen auf solche Bestrebungen eintreten. Auch die für den Bahnbetrieb zuständigen SBB sind zu einer Ablehnung gelangt. Und nachdem auch Hombrechtikon eine negative Stellung einnimmt, steht es uns nicht zu, einen anderen Standpunkt zu vertreten.»

Gemeinderat Bäretswil, 4. November 1968: «Der Gemeinderat Bäretswil, gestützt durch die Stimmen der Bevölkerung, hat sich bis heute, und wird dies auch künftig tun, je und je für die Erhaltung der Bahn eingesetzt. Wir sind heute überzeugt, dass nach Ablauf der Versuchsbetriebe nochmals ein Seilziehen einsetzen wird. Vorläufig sind wir also noch nicht damit einverstanden, dass auf unserer SBB-Linie eine Museumsbahn entstehen soll. Belieben Sie dies bitte zur Kenntnis zu nehmen.»

Gemeinderat Dürnten, 6. November 1968: «Der Gemeinderat hat von Ihrem Rundschreiben vom 5. September 1968 in obiger Sache Kenntnis genommen und beschlossen, dieses Geschäft dem Gemeindepräsidentenverband des Bezirkes Hinwil zur Stellungnahme zu unterbreiten. Aus diesem Grunde verzichten wir auf eine Beantwortung des Fragebogens.»

Gemeinderat Hinwil, 7. November 1968: «Nachdem Hombrechtikon den Abbruch dieses Geleises in Hombrechtikon beschlossen hat, kann mit Sicherheit erklärt werden, dass diese Strecke für Ihre Bahn nicht mehr in Frage kommt. In der Zwischenzeit ist von Th. Hager am 17. Oktober 1968 eine Karte eingegangen, woraus hervorgeht, dass die Museumsbahn auf der Strecke Hinwil–Neuthal ev. Bauma betrieben



Dampflokmodell C 5/6 2968 von Grossvater Robert Hager. Bildurheber: Hugo Hürlimann

werden soll. Bevor wir zu diesem Projekt Stellung nehmen, wünschen wir hierüber den Entscheid der SBB, speziell deren Bedingungen, kennen zu lernen. Auf alle Fälle dürfen der Gemeinde aus einem solchen Bahnbetrieb keine Kosten erwachsen. Der Betrieb einer Museumsbahn hätte für unsere Gemeinde den Nachteil, dass die vielen Niveauübergänge noch längere Zeit bestehen bleiben.»

Gemeinderat Bauma, 2. Dezember 1968 (Verhandlungsbericht im «Tößthaler»): «Mit Interesse verfolgt der Gemeinderat die Bestrebungen zur Schaffung einer Museumsbahn auf der demnächst provisorisch stillzulegenden SBB-Linie Hinwil–Bauma. Eine endgültige Stellungnahme zu diesem Projekt ist aber im heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich.»

Wer war Thomas Hager?

Das Leben von Thomas Hager war geprägt von Schicksalsschlägen. In zwei Gesprächen mit seinen Eltern (31. Juli 1996) und zwei seiner Geschwister (5. Oktober 2022) sind mir seine wichtigsten Stationen geschildert worden.

Thomas Hager wurde am 14. März 1952 geboren. Er war das dritte von vier Kindern von Rudolf und Helena Hager, die in einer Genossenschaftswohnung an der Rousseaustrasse 71 in Zürich wohnten. Der Vater arbeitete bis zu seiner Pensionierung 1982 bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) als Handwerker. Zusätzlich zu ihrer Tätigkeit als Hausfrau war die Mutter ebenfalls bei den VBZ als Billetteuse tätig. Thomas war ein neugieriges und umtriebiges Kind. Alles, was nicht niet- und nagelfest war, wurde abgeschraubt. Das brachte ihm viele Schwierigkeiten ein, auch in der Schule, wo er als Störenfried galt. Schon früh verbrachte er seine Freizeit beim «Schräubeln und Konstruieren» in der kleinen Werkstatt seines Grossvaters im Untergeschoss der elterlichen Wohnung. Dieser wurde wahrscheinlich 1890 im Weiler Hellberg zwischen Gossau und Wetzikon als Bauernsohn geboren.

Grossvater Robert Hager arbeitete als Lokomotivführer bei den SBB und erlebte als solcher auch die letzten Betriebsjahre der Dampflokomotiven. In seiner Werkstatt baute er zwei funktionsfähige Dampflokomotiven im Massstab 1:15, wovon die eine 1939 an der Schweizerischen Landesausstellung (Landi) in Zürich und später in der Modelleisenbahnanlage Morgensonne beim Zürcher Zoo ausgestellt worden war. 15 Jahre lang arbeitete er an einer Lokomotive, wobei jedes Schräubchen selbst angefertigt wurde. Die Drehbank musste man

Sekundarlehrer Ernst Hegnauer. Bildquelle: Werner Frei

mit Treten in Bewegung setzen. Anfeuern durfte man die Modelle nie, nur einmal wurden sie mit Druckluft in Gang gesetzt. Zusammen mit dem Grossvater tüftelte Thomas an Erfindungen herum und baute auch entsprechende Modelle. Mit einem davon fuhr er auch nach Bern zum Eidgenössischen Institut für Geistiges Eigentum, um seine Erfindung patentieren zu lassen. Als er dort sein Modell vor dem Beamten auf den Tisch gestellt hatte, soll ihm dieser beschieden haben, dies reiche nicht, man benötige noch von einem Ingenieur erstellte Pläne. Darauf soll Thomas entgegnet haben, dies gehe nicht, denn dann würde ihm der Ingenieur die Idee stehlen. So wurde nichts aus der Erfindung.

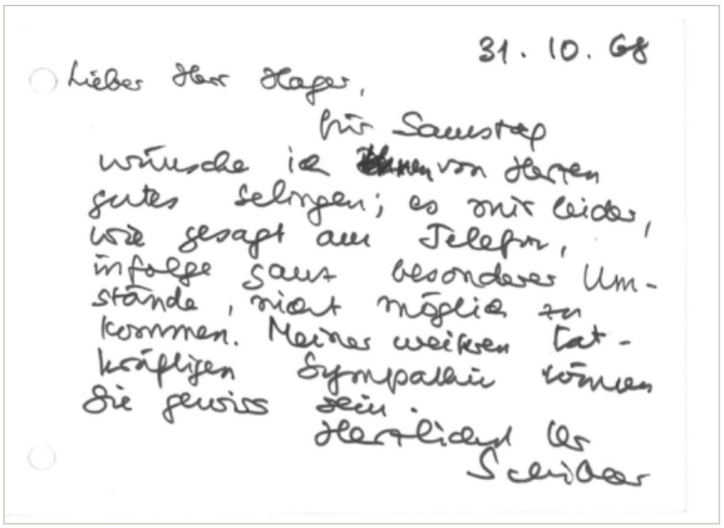
Beim Grossvater eignete sich Thomas die Kenntnisse über Dampflokomotiven an, und schon als Neunjähriger wusste er fast mehr darüber als sein grosses Vorbild. Der Grossvater weckte bei Thomas die Faszination für Dampflokomotiven. Diese Faszination sollte sein ganzes Leben prägen und sein Schicksal werden. Liebhaberei und Leidenschaft zugleich. So entwickelte Thomas bald die ersten Pläne für eine eigene Dampfbahn. Richtig konkret wurden die Pläne aber erst, als der eisenbahnbegeisterte Junge 1965 in die Sekundarschule übertrat. Überall begann Thomas Objekte zu sammeln, die er einmal für seine Dampfbahn benutzen wollte. Dabei unterstützte ihn sein Grossvater mit Tipps oder liess seine Beziehungen spielen.

Als in Zürich-Wiedikon – wo heute die Saalsporthalle steht – eine Lehmgrube aufgehoben wurde, erstand Thomas dort eine alte Einzylinder-Diesellokomotive mit etlichen Wagen und einer Unmenge von Schienen von 60 Zentimetern Spurweite.

Diese konnten beim Forstamt im Sihlwald bei Sihlbrugg eingelagert werden, weil der Oberförster ein Kollege des Grossvaters war. Zusammen mit seinem jüngeren Bruder Bernhard baute Thomas einige Meter Gleise, und zusammen fuhren sie mit der Diesellokomotive hin und her. Doch eigentlich wollte Thomas die 1938 stillgelegte «Ochsenbahn», eine Werkbahn der Forstverwaltung zwischen dem Sihlwald und dem Albishorn, wieder aufleben lassen. «Ich musste die Strecke einmal mit Thomas abwandern, und er hat mir das ehemalige Trassee gezeigt. Er versuchte vergeblich, mich für das Projekt zu begeistern», erinnerte sich Vater Hager. Das Projekt scheiterte am Widerstand der Behörden, die den Wald nicht mit einer Bahn verunstaltet sehen wollten. «Thomas war damals noch zu jung, und seine Ideen wurden von den Erwachsenen nicht ernst genommen», war Mutter Hager überzeugt. Sein jugendliches Alter und sein ungestümes Temperament bei der Durchsetzung seiner Ideen sollten ihm auch in den kommenden Jahren immer wieder in die Quere kommen. Viele Erwachsene stiess er damit vor den Kopf.

Als im Dezember 1966 die Museumsbahn Blonay–Chamby gegründet wurde, gehörte Thomas zu den ersten Mitgliedern. Inzwischen war er stolzer Besitzer eines vierachsigen Triebwagens Ce 4/4 mit zwei zweiachsigen Anhängern der Bremgarten-Dietikon-Bahn aus dem Jahr 1912 und eines ausrangierten VBZ-Zweiachsers geworden. Doch wie ist er zu diesem Rollmaterial gekommen? Zumindest vom Tram weiss man es: Der Sekundarschüler ging eines Tages – wohl beraten von Vater und Grossvater – zum stellvertretenden Direktor der VBZ und erbettelte sich eines der bei der Tramendstation Hardturm abgestellten alten Trams. Dort warteten auf einem Abstellgleis die alten, schweren Vierachsmotorwagen, Elefanten genannt, die zierlichen Zweiachsanhänger und die kleinen Zweiachsmotor-

Thomas Hager (hinterste Reihe, Vierter von links) mit seinen Lehrlingskollegen 1969 vor den SBB-Werkstätten. Bildquelle: Rudolf Schütz



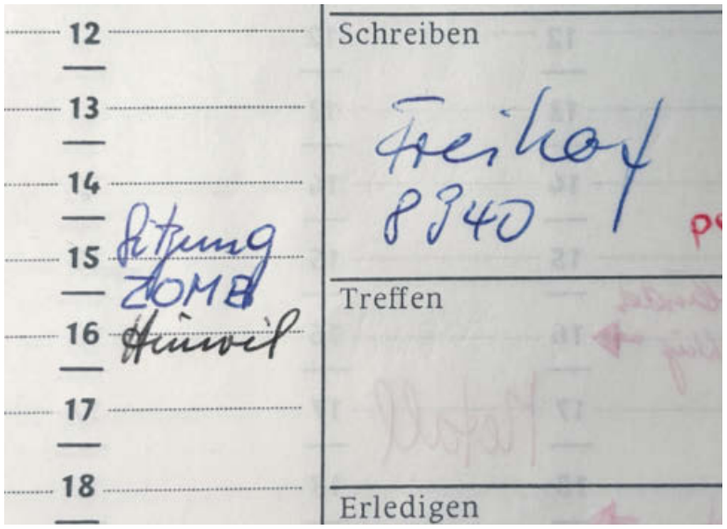
31. 10. 68

Lieber Herr Hager,

für Samstag wünsche ich Ihnen von Herzen gutes Gelingen; es mir leider, wie gesagt am Telefon, infolge ganz besonderer Umstände, nicht möglich zu kommen. Meiner weiteren tatkräftigen Sympathie können Sie gewiss sein.

Herzlichst Ihr Schibler

Absage von Armin Schibler vom 31. Oktober 1968. Bildquelle: Archiv DVZO



Agendanotiz «ZOMB», Gründung am 25. Januar 1969 im «Freihof» in Hinwil. Bildurheber: Werner Frei

wagen darauf, um abgewrackt zu werden. Doch der Zweiachsmotorwagen blieb verschont, und in seiner Freizeit frischte Thomas das alte Tram innen und aussen wieder auf. Und hin und wieder setzte Thomas mithilfe seines Bruders Bernhard die Fahrleitung unter Strom, und sie fuhren gut 60 Meter mit ihrem Tram hin und her, bis der Depotchef eines Tages Wind davon bekam und dem Spass ein Ende setzte. Um das Tram auf der Museumsbahnstrecke zu betreiben, half Thomas mit, andere Widerstände zu montieren. Es gehörte zu seinen Stärken, immer wieder Helfer für seine Ideen und Projekte zu begeistern und sie dazu zu bringen, ihn zu unterstützen. So musste er auch jemanden gefunden haben, der ihm den Transport nach Blonay finanzierte. Dort verbrachte er künftig seine Freizeit, lautete doch seine Ferienadresse jeweils: «Touristik-Bahn Blonay–Chamby». Er arbeitete in der Werkstatt in Chamby an der Mallet-Lokomotive G 2x3/3 aus dem Jahr 1925, die ehemals im Schwarzwald auf der Bahnstrecke Zell–Todtnau verkehrt hatte. Dabei konnte Thomas von der eigenen Dampflokomotive träumen, denn eine solche stand noch immer zuoberst auf seiner Wunschliste. Bereits hatte er in den Ferien einmal auf einem privaten Industriegleis als Hilfslokomotivführer gearbeitet. Deshalb wusste er, wie man den Kessel mit Wasser füllt, das Feuer anfacht und unterhält. Und er konnte die Maschine auch in Gang setzen, wenn das Manometer den erforderlichen Druck anzeigte.

Nach Abschluss der Sekundarschule 1968 begann Thomas intensiv nach einer Dampflokomotive zu suchen. Das Kapitel Blonay–Chamby war abgeschlossen und interessierte ihn nicht mehr. Seine Fahrzeuge standen dort. Ziel erreicht! Mit grosser Hartnäckigkeit schrieb er von Hand fast sämtliche Firmen in der Schweiz und vereinzelte in Deutschland an, wo noch Dampflokomotiven im Einsatz standen. Da die Lokomotiven meistens noch gebraucht wurden, waren die Antworten fast ausnahmslos negativ. Darüber sei er jeweils sehr wütend gewesen, erinnerte sich sein Bruder Bernhard. «Die Loks werden ja nicht mehr gebraucht, man will mich nur ausbooten.» Dann fasste er wieder Hoffnung, schrieb eine neue Anfrage und bekam erneut eine Absage. Über ein Dutzend davon erhielt er in der zweiten Jahreshälfte von 1968. Eine Enttäuschung nach der anderen.

Die meisten von Thomas Hager verfassten Briefe trugen den Zusatz «Initiativkomitee UeBB» oder «Oberländer Museumsbahn». Dies war ein Hinweis darauf, dass Thomas nicht nur auf der Suche nach einer Dampflokomotive war, nein, er wollte auch eine passende Strecke finden. Die Idee von Thomas Hager wurde erstmals am 25. April 1968 in einem von Walter Blickenstorfer in der Zeitung «Die Tat» unter dem Titel «Thomas hat zwei Tramzüge» publizierten Artikel öffentlich: «Er will das letzte noch vorhandene Stück der Uerikon-Bauma-Bahn wieder aufleben lassen, wenigstens die Strecke Dürnten–Bubikon. Mit den jetzigen Besitzern dieser nur mehr als Gütergleis dienenden Linie von knapp zwei Kilometern Länge hat er sich schon in Verbindung gesetzt: Die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland wären nicht ganz abgeneigt, der Idee von Museumszügen nahezutreten.» Die stillgelegte Strecke kannte Thomas bereits aus eigener Anschauung, war er doch eines Tages zusammen mit seinem Bruder Bernhard die Gleise entlang von Hombrechtikon nach Bubikon gewandert. Dabei wurden alle Weichengewichte geputzt und die Weichen – obwohl nicht mehr genutzt – geschmiert. Die Strecke musste erweckt und im Hinblick auf die Betriebsaufnahme aufgefrischt werden. Dafür gab es zwar keine Zusage, aber Thomas fühlte sich bereits als Streckenbesitzer.

Thomas Hager mit seiner zweiten Frau in Brasilien um 1984. Bildquelle: Familie Hager

Im Frühjahr 1968 begann Thomas die Lehre als Elektromechaniker in den SBB-Zentralwerkstätten an der Hohlstrasse in Zürich. Bei der Berufswahl wurde er wohl von seinem Grossvater beraten und unterstützt, denn zu diesem hatte er den engsten und vertrauensvollsten Kontakt. Mit diesem Hintergrund – und weil Thomas Lokomotivführer werden wollte – kam keine andere Lehrfirma als die SBB infrage. In dieser Lebensphase richtete der Komponist Armin Schibler ein Rundschreiben an die Gemeindebehörden der Ortschaften längs des Resttrassees der einstigen Uerikon-Bauma-Bahn zwischen Hombrechtikon und Bubikon, an die Lehrerschaft des Zürcher Oberlands und an die Naturfreunde in der Region Zürich, um deren Interesse einer Museumsbahn zu ergründen. Dass daraus der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland werden sollte, ahnte damals niemand.

Thomas Hager versuchte auch während der Lehre, seine manchmal extremen Ideen durchzusetzen. «Er war in seiner eigenwilligen Art geradezu fixiert auf die Eisenbahn und entwickelte sich zunehmend zum Einzelgänger», zeichnete Mutter Hager das Bild ihres Sohns. So prangte

Zug des DVZO unterwegs. Bildquelle: Werner Frei

auf seinem «Übergwändli» das Logo mit dem Flügelrad der UeBB, der von ihm verehrten Uerikon-Bauma-Bahn. Im dritten Lehrjahr kam es zu einem folgenschweren Ereignis: Thomas fuhr mit seinem frisierten Töffli auf dem Weg zur Gewerbeschule in Oerlikon frontal in ein Auto. In einer Einbahnstrasse! Im Spital wurde ein mehrfacher komplizierter Beinbruch diagnostiziert, der genagelt werden musste. Zurück daheim begann die Wunde zu eitern, Thomas litt unter grausamen Schmerzen und konnte nicht mehr schlafen. Die Heilung verlief langwierig, und bald wurde klar, dass an eine Fortsetzung der Lehre nicht zu denken war. Ein Unterbruch von einem Jahr wäre nötig gewesen, doch dazu fehlte Thomas die Geduld, er brach die Lehre ab.

Als es ihm wieder etwas besser ging, arbeitete er aushilfsweise im Modellbahngeschäft Langjahr in der Nähe des Zürcher Schaffhauserplatzes, wo er jeweils schon als Sekundarschüler in seiner Freizeit ausgeholfen hatte. Er baute Lokomotiven von Gleich- auf Wechselstrom oder umgekehrt um, selbst besass er keine Modelleisenbahnen. «Er hat Modelle zu bauen begonnen, aber nie fertig gemacht», erinnerte sich sein Bruder Bernhard. Später fand er nicht weniger als drei Stellen und arbeitete gleichzeitig als Servicemann für Spielautomaten, Geldspielautomaten und Jukeboxen. 1974 besuchte Thomas mit Bernhard während eines Monats den vor einiger Zeit nach Brasilien ausgewanderten älteren Bruder Peter. Dieser arbeitete als Entwicklungshelfer in Carpina (Provinz Pernambuco). Hier lernte Thomas nicht nur seine Frau kennen, die er später in der Schweiz heiraten sollte, nein, hier wurde erneut sein Fieber für eine eigene Eisenbahn entfacht. Er wollte dort eine stillgelegte Strecke der brasilianischen Staatsbahnen übernehmen und auf genossenschaftlicher Basis betreiben. Dafür flog er immer wieder nach Brasilien. Bereits hatte er von der Rhätischen Bahn die Zusage für den Kauf von RhB-Ge-6/6-I-Krokodilen bekommen, doch scheiterte das Vorhaben an der Finanzierung und am Transport. 1982 liessen sich auch die Eltern Hager von Brasilien begeistern, bauten ein Haus neben jenem ihres Sohns und wanderten nach Carpina aus. Ein Jahr später wurde die Ehe – inzwischen war daraus ein Sohn hervorgegangen – von Thomas geschieden, und er zog in die mittlerweile von seinem Bruder Bernhard bewohnte einstige Elternwohnung an der Rousseaustrasse.

Einige Monate nach der Scheidung wanderte Thomas wieder nach Brasilien aus und bezog eine Einliegerwohnung im Haus der Eltern. Damals entstand das Foto von Thomas und seiner zweiten Frau, die er inzwischen geheiratet hatte, mit der Dampflokomotive. Diese hatte er für die Baumschulbahn in Schinznach organisiert, nachdem sie in Brasilien funktionstüchtig gemacht worden wäre. Daraus wurde aber nichts, die Lokomotive wurde verschrottet. Eine zweite Dampflokomotive, die Thomas ebenfalls erstehen wollte, soll jetzt vor einem Einkaufszentrum stehen. In Brasilien hat Thomas zweitweise in einer Zuckerrohrfabrik gearbeitet, daneben Hochspannungstransformatoren neu gewickelt und anschliessend geprüft. 1991 wurde er bei Montagearbeiten von einer herunterfallenden Starkstromleitung getroffen und derart geschwächt, dass eine Hirnhautentzündung am 7. Juli 1991 zu seinem Tod führte. Die Eltern waren bereits fünf Jahre früher aus gesundheitlichen Gründen – und «weil ich Heimweh hatte nach den Bergen», so Vater Hager – wieder in die Schweiz zurückgekehrt. «Manchmal hat Thomas darunter gelitten, dass er die Lehre bei den SBB abgebrochen hat. Wahrscheinlich wäre er auch glücklicher gewesen, wenn er den Traum von einer eigenen Eisenbahnstrecke hätte verwirklichen können. Vielleicht wäre er dann von seiner Besessenheit geheilt worden», waren die Eltern Hager überzeugt. Die Zürcher Oberländer Museumsbahn, eines der vielen Hirngespinste ihres Sohns, kannten sie nur vom Hörensagen.

Rudolf und Helen Hager: Ihr Sohn Thomas war der «geistige Vater» des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland. Jetzt, fünf Jahre nach seinem Tod, ist die Distanz gross genug, die Eltern erzählen von der Leidenschaft ihres Sohnes, vom Wunsch nach einer eigenen Eisenbahnlinie. (fw)

«Zürcher Oberländer», Foto der Eltern Rudolf und Helena Hager, 31. Juli 1996. Bildquelle: Werner Frei

Meine Erinnerungen an Thomas Hager

Thomas Hager war und blieb zeit seines Lebens ein Einzelgänger. Für seine Ideen, die von grosser Sprunghaftigkeit geprägt waren, brauchte er aber Unterstützung. Obwohl er niemanden an sich herankommen liess, war es ihm erstaunlicherweise immer wieder gelungen, andere Leute für seine Ideen zu begeistern und einzuspannen. Dabei musste alles nach seinen Vorstellungen ablaufen, wenn nicht, verlor Thomas jegliches Interesse und machte sich aus dem Staub. Er war nicht teamfähig und für die Mitarbeit in einem Verein oder gar Vorstand nicht geeignet. Seine Ideen vertrat er kompromisslos, womit er sich im Zürcher Oberland bei den SBB, den VZO und den Gemeindebehörden sehr unbeliebt machte und die Idee einer Museumsbahn von Anfang an in Misskredit brachte. Der Vorstand des neu gegründeten Dampfbahn-Vereins musste das zerschlagene Geschirr mühsam wieder kitten. Als Thomas erkannte, dass seine Idee einer eigenen Eisenbahnstrecke nur im Team, mit vereinten Kräften, eine Chance hatte, verschwand er. Ohne Ansage, ohne Dank für die Unterstützung. Doch trotz allem muss man sich fragen, ob es heute zwischen Hinwil und Bauma eine Museumsbahn gäbe, wenn Thomas Hager dafür nicht die Idee gehabt hätte und andere dafür nicht gekämpft hätten?

Werner Frei, Autor und Gründungspräsident des DVZO. Bildquelle: Werner Frei

Der Autor

Der Autor und pensionierte Reallehrer Werner Frei schrieb und fotografierte zwischen 1967 und 2017 für die ZO-Medien AG und verfasste während dieser Zeit ein knappes Dutzend «Heimatspiegel». Er war der erste Präsident des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO).

Quellen

- Interviews mit den Eltern und zwei Geschwistern von Thomas Hager.
- Archiv des Autors.
- Archiv DVZO.
- «Entstehung einer Museumsbahn», Seminararbeit für Schweizer Geschichte von Urs Hudritsch (Nidau).
- «Die Dampflokomotive nach dem Ende des Dampfbetriebes», Lizenziatsarbeit von Urs Hudritsch (Nidau).