Die Re 4/4 II 11181 oder die Lok von Daniel Bourret



SBB Re 4/4 II 11181 in Bourret Livree in Rorschach 23.02.1984 (Foto W. Elmer)

VORBILD Das Jahr 1983 ging bei den SBB nicht gerade als ein Jahr der grossen Veränderungen in die Geschichte ein. Alles war ordentlich, einheitlich und wie es sich für einen vorzeige Staatsbetrieb eben gehört - grün. Es gab durchaus kleine Abweichungen vom grünen Einheitsbrei an den Fahrzeugen der Schweizer Staatsbahn, zum Beispiel die roten Pfeile vom Typ RAe 2/4 waren, wie ihr Name bereits erahnen lässt, rot und eben nicht grün. Auch die Re 4/4 Lokomotiven, die extra für die TEE Luxuszüge die zweifarbige Lackierung creme/ bordaux erhielten, waren kein Anzeichen dafür, dass es bei den SBB

zu einer Abkehr vom grünen Farbkleid kommen sollte. In keinster Art und Weise und ganz und gar nicht, würde aber eine Lok in blau, weiss, gelb, hellgrün und schwarz ins Farbschema der biederen Staatsbahnen passen. Also was ist geschehen, dass am 7. Juli 1983 im Zürcher Hauptbahnhof, auf Gleis 5, eine moderne Re 4/4 II Lokomotive, in eben genau diesen Farben ihr Rollout feiern durfte? Nun dafür muss man das Rad der Zeit etwas zurück drehen und die Location wechseln.

Wir wechseln nach Wettingen an die Limmat, im Kanton Aargau, in die "Alte Post", eine Kneipe in der Nähe von Baden. Dort sassen Daniel Bourret mit seinen Kollegen beim Bier, als Daniel Bourret danach war, eine völlig hirnrissige Wette einzugehen. Wer ist Daniel Bourret? Daniel Bourret war ein Künstler, der 1956 im Kanton Aargau in der Schweiz geboren wurde und sich, bedingt durch sein Vater, sehr rasch International bewegte unter anderem auch in Tokio. Später, dann wieder in der Schweiz, das Literatur Gymnasium in Zürich besuchte, dieses zwar nicht abschloss, sondern an die Kunstgewerbeschule wechselte und eine Lehre als Fotograf absolvierte. Nach seiner eigenen Einschätzung war er eher Musisch gebildet, trotzdem entschloss er sich, dem zweiten Bildungsweg noch die Wirtschaftsmatura zu absolvieren. Auf ein Studium verzichtete er jedoch, liess sich dafür in Florida auf eigene Kosten, zum Piloten ausbilden.

Danach war 2 1/2 Jahre als Werbeberater tätig, gründete er seine eigene Firma, eine Firma die kleine Feldspitäler in Container für Länder mit geringer Spitaldichte fertigte. In dieser Vita ist aber kaum ersichtlich, dass er während der Ausbildung zum Fotografen, lieber gezeichnet als fotografiert hatte. Seine künstlerische Ader hat er aber mehr als Hobby als Beruf ausgeübt und vor allem dann, wenn wieder einmal ende Geld, aber immer noch Monat war. Aus dieser künstlerischen Phase entstanden auch die grafische Gestaltung der Eingangsbereiche zum Gemeindehaus von Lupfig bei Brugg. Ein ganz anderes Werk von Bourret war, die Gestalltung eines Flugzeugs vom Typ Caravelle im Jahre 1978. Die Maschine stammt aus dem Bestand der Air France, die die Fluggesellschaft, zusammen mit 24 weiteren Maschinen ausmustern wollte und dafür Abnehmer suchte. DB ent-

warf kurzerhand auf einem Kuststoffmodell einen Vorschlag wie er eine dieser Maschinen als Denkmal der Nachwelt erhalten möchte. Die Airfrance konnte sich zwar nicht für die Idee als solchers begeistern, machte aber DB das Angebot, eine Maschine für den symbolischen Betrag von 1 Franc zu übernehmen, wenn er selber für die Überführung in die Schweiz aufkommen würde. Die Weiterfewendung der Maschine als Flugzeug wurde ihm untersagt. Die Überfürhungskosten beliefen sich auf knapp 30.000 CHF, was etwas viel war, durch eine Zufall erfuhr aber DB, dass das Amt für Luftverkehr des Kanton Zürich und der Flughafen Zürich für die eigene Feuerwehr, an einem Übungsobjekt zur Antiterrrorbekämpfung und für Notfallübungen interessiert war. Bourret konnte sich mit den zuständigen Stellen einigen. Es wurde vereinbart, dass die zukünftigen Besitzers die Kosten für die Überführung übernehmen und im Gegenzug, das Flugzeug erhalten. Vor dem Einsatz als Übungsobjekt, sollte die Maschine nach den Vorstellungen des Künstler Bourret gestaltet werden. Das Ergebnis befriedigte den Kühnster dann zwar nicht ganz, die Maschine wurde später, bei einer Grossübung durch einen Vollbrand, aber ohnehin zerstört.



SBB Re 4/4 II 11181 mit einem Schnellzug Chur - St. Gallen in Ror-

schach (Foto W. Elmer)

Anlässlich dieses Feierabendbiers in der "Alten Post" kam Daniel Bourret die Idee, eine dieser "traurig grünen" SBB Lokomotiven zu neuem Glanz zu verhelfen. Er wollte die SBB überzeugen, ihm eine Lokomotive für seine künstlerischen Ideen zu überlassen. Seine Kollegen meinten, dass sei unmöglich! Bourret schloss darauf eine Wette über zwei Harasse Bier ab, dass er seine Idee in die Tat umsetzen werde. Umgehend kontaktierte Bourret die SBB Generaldirektion und erklärte sein Vorhaben er legte auch Bilder seiner Caravelle bei. Die Antwort aus dem Hause SBB liess auf sich warten und als sich dann jemand von den SBB meldetet, war es der Chef der Abteilung Hochbau, heute wohl Liegenschaftenverwaltung. Sein Vorschlag war, dass er sich für diese Idee, bei der richtigen Stelle einsetzen wolle. Der Erfolg war dann bescheiden, die SBB wollte Bourret für sein Vorhaben lediglich einen Güterwagen zur Verfügung stellen. Was für DB keine Option war. Ein zweiter Versuch, ein paar Monate später, der damalige Generaldirektor war Hans Eisenring, der vor seinem Mandat bei den SBB, Direktor bei der Flug- und Fahrzeugfabrik Altenrhein FFA war und auch die Caravelle von Bourret kannte, war bereit, Bourret eine Re 4/4 II zur Verfügung zu stellen. Dass es sich dabei um die Re 4/4 II 11181 handelte war reiner Zufall, wohl war derer Frist bald abgelaufen und in einer R0 hätte sie komplett saniert, mit den neuen eckigen Schweinferfer ausgerüstet werden und in der neuen roten Lackierung wieder auf die Schienen gestellt werden sollen.

So konnte also mit dem Werk begonnen werden und die SBB stellte Daniel Bourret sogar Personal zur Unterstützung zur Verfügung. In der Grundreinigungsanlage im Vorbahnhof des Zürcher Hauptbahnhof, vis-à-vis der Hauptwerkstätte wurde die Lok vorbereitet. Fenster und Anschriften wurden abgedeckt und die SBB stellte sogar eine Spritzanalge zur Verfügung. Die Lok wurde vom alten Anstrich gar nicht befreit, sondern es wurde gleich über das alte "SBB grün" neu Grundiert. Als Bourret mit dem künstlerischen Teil beginnen wollte, besann man sich bei den SBB nochmals und bemerkte, dass gar niemand wusste, was dieser Bourret überhaupt im Schilde führte. Es wurden umgehende Skizzen und Entwürfe vom Künstler verlangt.

Daniel Bourret brach seine Arbeit wieder ab und liess die Lok, im grundierten Zustand, einfach stehen. Ein klärendes Gespräch und das Versprechen, dass auf der fertigen Lok keine anstössigen Bilder oder religiöse Zeichen zu sehen sein würden, sondern etwas Abstraktes und buntes, liess man Bourret unter strenger Aufsicht gewähren. Ein Beamter habe täglich in der Nachtpause, mit Schreibstift und Block bewaffnet, Notizen über den Stand der Arbeiten gemacht und diese umgehend zur Kreisdirektion rapportiert.



Am 23.02.1984 trifft die SBB 11181 die ÖBB 1044.75 - eine ganz seltene Begegnung eingefangen von W. Elmer

Für die "groben" Arbeiten wurde mit der Grosspritzpistole gearbeitet, für kleine und feine Details mit Spraydose, Schablonen und Abdeckfolie. Peinlich genau wurde darauf geachtet, dass keine Chromstahl Ziffern und Zahlen übermalt wurden. Die Dienstanschriften wurden nachträglich vom SBB Personal der Hauptwerkstätte Zürich wieder angebracht. Die Farben und alle Hilfsmittel finanzierte Bourret aus der eigenen Tasche. Die Lackierung erfolgte nicht nach einer Vorlage sondern intuitiv. War ein Strich oder ein Zeichen erst einmal auf der Lok, blieb das auch so. Es gab keine nachträglichen Korrekturen. Die Lok wurde am 7. Juli 1983 dem Publikum als "rollende Leinwand" präsentiert und blieb bis im Dezember 1984 in

Betrieb. Länger als ursprünglich geplant. Unterschiedlich waren die Reaktionen auf die Lok, glaubten doch einige an einen Aprilscherz, eines war der Lok aber sicher. Sie war wohl die meistbeachtete Re 4/4 aller Zeiten. Im Volksmund wurde sie als "Picassolok", "Poplok" oder einfach Bourret (*Burree*) Re 4/4 bezeichnet.



Kiss SBB Re 4/4 II 11181 in Spur 1

MODELL Nicht nur beim grossen Vorbild war die Bourret-Lokomotive eine exotische Erscheinung. Auch die Modellbahnindustrie erkannte früh die besondere Faszination dieser aussergewöhnlich gestalteten Re 4/4 II. Kaum eine andere Schweizer Werbe- oder Kunstlokomotive wurde in einer derartigen Vielfalt umgesetzt. Von der Spur N bis hin zur Königsspur 1 fand die farbenprächtige Lokomotive ihren Weg in die Modellbahnsammlungen.

Allerdings war sie keineswegs immer als gewöhnliches Serienmodell erhältlich. Viele Hersteller boten ihre Bourret-Lokomotive als «Special Edition» an, teilweise sogar in streng limitierten Auflagen. Damit war nicht nur die Produktionsdauer begrenzt, sondern auch die Anzahl der gefertigten Exemplare.

Eine der schönsten Umsetzungen erschien bereits 1991 bei HAG. Als

Grundlage diente die Re 4/4 II der neuen Serie mit dem überarbeiteten Lokkasten in H0. Die Herstellung der aufwendigen Farbgebung war eine kleine Meisterleistung: Nicht weniger als acht Grundfarben wurden von Hand aufgespritzt, während die zahlreichen Ornamente in mehreren Arbeitsgängen im Tampondruckverfahren aufgebracht wurden. Ein beträchtlicher Aufwand, der dem aussergewöhnlichen Erscheinungsbild des Vorbilds gerecht wurde.

Deutlich preisgünstiger waren die Modelle von Jouef, bei denen die komplexe Gestaltung mit moderneren Druckverfahren umgesetzt wurde. Auch ROCO nahm die Bourret-Lokomotive später in sein H0-Programm auf und realisierte die farbenprächtige Gestaltung im Digitaldruck. Für die Freunde der kleineren Spur N bot Arnold ebenfalls eine entsprechende Ausführung an.

Auch die Liebhaber der grossen Spurweiten mussten auf dieses rollende Kunstwerk nicht verzichten. LEMACO setzte die Bourret Re 4/4 II sowohl in Spur 0 als auch in Spur 1 um.

Erst kürzlich folgte mit KISS eine weitere Interpretation in der Königsspur. Im Rahmen der zweiten Serie der Re 4/4 II erschien die Bourret-Lokomotive als exklusive Sonderausführung, deren Auflage auf gerade einmal 25 Exemplarebegrenzt wurde.

Damit gehört die Bourret Re 4/4 II zu jenen aussergewöhnlichen Lokomotiven, die nicht nur beim Vorbild, sondern auch in der Modellbahnwelt eine ganz besondere Stellung einnehmen. Ihre aufwendige Farbgebung stellte die Hersteller über sämtliche Spurweiten hinweg vor besondere Herausforderungen – und macht die Modelle bis heute zu begehrten Sammlerstücken.



Die "blaue" Seite der Kiss SBB Re 4/4 II 11181 in Spur 1

Alle bisher erschienenen Modelle der Bourret Re 4/4 II haben eines gemeinsam: Keines entspricht bis ins letzte Detail dem grossen Vorbild. Der Grund dafür ist ebenso einfach wie erstaunlich: Vom Künstler selbst waren keine detaillierten Aufzeichnungen über die Gestaltung der Lokomotive verfügbar.

Jeder Modellbahnhersteller stand deshalb vor derselben Herausforderung, die aufwendige Farbgebung anhand des vorhandenen Bildmaterials möglichst genau zu rekonstruieren und daraus eigene Lackier- und Druckvorlagen anzufertigen.

Als wichtigste Orientierung diente vielen Herstellern ausgerechnet ein anderes Modell: die H0-Ausführung von HAG im Massstab 1:87. Sie galt als eine der authentischsten Umsetzungen der Bourret-Lokomotive und wurde deshalb immer wieder als Referenz herangezogen.Doch auch HAG hatte seinerzeit keine fertigen Unterlagen zur Verfügung. Als das Modell entstand, trug das grosse Vorbild bereits seit mehreren Jahren wieder seine rote Lackierung. Die ursprüngliche Gestaltung musste daher in mühevoller Kleinarbeit anhand von Fotografien rekonstruiert werden.

Ein keineswegs unerhebliches Unterfangen, schliesslich besteht das

Kunstwerk aus weit mehr als hundert unterschiedlichen Symbolen, Ornamenten und geometrischen Formen. Jedes einzelne Element musste nachgezeichnet, in seinen Proportionen abgeschätzt und möglichst genau an der richtigen Stelle auf dem Modell platziert werden. Dass dabei gewisse Abweichungen unvermeidlich waren, liegt auf der Hand.

Die eigentliche Herausforderung für die Hersteller bestand somit weniger darin, eine absolut exakte Nachbildung zu schaffen, sondern vielmehr darin, dem Vorbild so nahe wie irgend möglich zu kommen. Wer also bei seinen Modelllokomotiven auf hundertprozentige Vorbildtreue besteht, dürfte deshalb mit einer Bourret Re 4/4 II kaum restlos glücklich werden. Sämtliche bisher erschienenen Modelle sind letztlich nur Annäherungen an das Original – wenn auch teilweise ausserordentlich gelungene.

Besonders bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang ein Detail, bei dem die Wünsche vieler Modellbahner sogar ausdrücklich von der Wirklichkeit abweichen: das silberne Dach.

Offenbar bevorzugten zahlreiche Modelleisenbahner ihre Bourret-Lokomotive mit einem silberfarbenen Dach, obwohl das Vorbild während seiner Zeit als Kunstlokomotive ein graues Dach trug, das obendrein alles andere als sauber war. Von einem glänzenden Silberdach konnte beim Original jedenfalls keine Rede sein.

Ausgerechnet bei einem Modell, dessen möglichst authentische Farbgebung den Herstellern einen enormen Aufwand abverlangte, wünschten sich viele Kunden also eine Farbvariante, die es beim Vorbild gar nie gegeben hatte. Man könnte beinahe meinen, die ohnehin schon aussergewöhnlich bunte Bourret-Lokomotive sei mit einem grauen, vom Betriebsalltag gezeichneten Dach noch nicht besonders genug gewesen.

So zeigt sich einmal mehr: Vorbildtreue ist bei Modellbahnern offenbar ein hoher Anspruch – zumindest so lange, wie sie dem persönlichen Geschmack nicht im Wege steht.



Kiss SBB Re 4/4 II 11181 in Spur 1 mit einem KMS EW IV als IC 507 Genf - Romanshorn auf dem Diorama beim Schloss Grandson VD