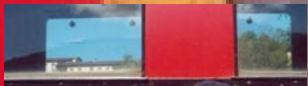




2001 Lyon



Wili Urs



Ve Tram
Sa Gare
Opéra

Im P4-Labor und wie es dazu kam



Viren

Ich bin ein Ferrovir. Das heisst nicht etwa „ein Mann der Bahn“. So heisst der Virus, der alle befällt, die sich mit der Bahn beschäftigen. Wie bei einem Virus üblich, zähle ich nicht als Individuum sondern in der Gemeinschaft aller meiner Artgenossen. Allein vermag ich nichts, in der Menge sind wir stark. Wir kommunizieren auch miteinander, natürlich ganz anders als die Menschen und in einer jener Dimensionen, die die Menschen erst gerade erkunden. Wir bilden eine Art Wellenmuster, Spiralen oder Schnörkel auf den glattpolierten Dimensionen von Raum und Zeit der klassischen Physik¹. Es ist wie mit einem Spinnennetz: die Fliege in einer Masche verändert sofort Form und Lage aller Fäden und Knoten. Dass viele Eisenbahner die Riffel heulen hören, bevor das erste Rad über die Schienen fährt, ist aber nicht unsere Schuld.

Ferroviren gehören zur Klasse der Filoviren. Diese sind faden- oder linienförmig. Dementsprechend befallen wir vor allem Personen, die sich mit Linienverkehr, Linienleitern, Leitlinien, Leitungen (auch Um- und Fehlleitungen sowie Fahrleitungen), Kabeln, Drähten, Fahrstrassen und Bahntrassen befassen. Wir infizieren (welch abstossendes Wort für den Empfang eines lieben Besuchers) die Menschen über den Gehörgang und machen sie besonders empfänglich für rhythmische Geräusche wie das *clickety-clack* der

¹ Vgl Brian Greene, The Elegant Universe. Superstrings, hidden dimensions and the quest for the ultimate theory, W.W.Norton &Co, New York, London, 1999

Räder auf den Schienenstößen oder den Kolbenschlag der Dampflok. So werden wir im Allgemeinen nur von nicht-angesteckten Personen als Krankheit empfunden. Wer von uns befallen ist, fühlt sich meistens recht wohl, manchmal – und das gilt vor allem für die vielen Nichttänzer unter unseren Gastwirten, kompensieren wir sogar gewisse angeborene motorische Rhythmusstörungen und vermitteln merklichen Lustgewinn. Man denke nur an die unzähligen von der Bahn inspirierten Musik-Stücke vom Chattanooga Choo-choo bis zu Arthur Honeggers Pacific 231 – aber wo bleiben die TGV-Chansons, Eurostar-Songs und Pendolino-Canzoni im Zeitalter der Techno-Rhythmen? Welche Herausforderung für uns Ferroviren!

Dass ich mich gerade jetzt bemerkbar mache, hat damit zu tun, dass mein Wirt (der Mensch in dem ich mich gerade bewege) eingeschlafen ist, und daher die Wahrnehmungshemmungen seines Bewusstseins geschwächt sind. An sich sind wir hier in einer uns Viren recht feindlich gesinnten Umgebung. Da wir Ferroviren aber in so grosser Zahl und auf so vielen Wirten bereits lange heimisch sind, können wir damit rechnen, dass eine ausreichende Menge auch den Besuch in einem P4-Labor überstehen werden, und wir nicht aussterben.

P4

Pathogénicité quatre ist die Bezeichnung der Wissenschaftler für Viren, die noch wenig erforscht sind, und daher oft zum Tode führen oder wenigstens Angst erregen. Der Umgang mit etwas, das man nicht sehen kann, das aber schon bei der blossen Berührung ansteckt, ist natürlich schwierig.

Dennoch ist es erstaunlich, an wie viele Details man denken muss, und wie lange man darüber reden kann. Zum Glück sind sowohl die Lautsprecher- wie auch die Klimaanlage ausser Betrieb, so dass viele Zuhörer vor sich hin dösen und nicht verstehen, was der Referent sagt, sonst könnte es auch für uns benevolente Viren noch gefährlich werden. Überhaupt fühlen wir Ferroviren uns durch das P-Schema schlecht klassiert. Wir sind weder die omnipräsenten, alltäglichen (P1) noch die gutartig krank machenden (P2) und schon gar nicht potenziell letale Viren (P3), sondern halten uns für durchaus nützlich. So gesehen, müsste für uns eine Klasse U (wie *utilité*) geschaffen werden. Natürlich nehmen wir nicht ein U4 für uns in Anspruch. Diese Klasse wäre etwa für transzendentes Heil versprechende Religionen vorbehalten, aber ein U2 (krankhaft gutartig) wäre wohl angemessen (Assoziationen zum „you too“ – „du auch“, das ein Modellbahner ausruft, wenn er einen anderen als solchen erkennt, sind ungewollt und rein zufällig).

Chemin de fer ou de goudron?

Nicht nur der Besuch in diesem P4-Labor, auch anderes deutet auf immer loser werdende Beziehungen der GdI-Mitglieder zur Bahnwelt hin. Mit dem Verschwinden des Rhythmus' aus dem Bahnbetrieb durch das Verschweissen der Schienenstösse und das Ersetzen des Puffens und Pfeifens der Dampfloks durch das Brummen des Diesels, das Summen der Elektroloks oder das synthetische Heulen der Sirenen nimmt die emotionale Bindung der jungen Generation an die Bahn rapide ab. Die Altersstruktur der Reisetilnehmer hat sich nach

oben verschoben, viele Begleiterinnen sind zu Hause geblieben und die An- und Rückreise erfolgte mit dem Bus. Dieser war so neu, dass wir keinen einzigen befreundeten Virenstamm darin finden konnten. Der freundliche Chauffeur sagte, 1500 km sei er erst gefahren, was für Menschen offenbar wenig ist, für uns kleine Viren aber schon unvorstellbar weit!

La Mure

Gestaunt haben wir auch auf der Fahrt mit der Schmalspurbahn nach La Mure². In den hundertjährigen Holzkastenwagen servierte Savel Traiteur ein so exquisites Mittagessen, dass alle Teilnehmer nicht aufhörten zu rühmen und einige sogar das Fotografieren vergassen. Eine köstliche Gänseleber-Paté wurde gefolgt von einem Fischfilet mit Kaviar und Zitrone, einem Chaud-Froid de Volaille, Auberginen und Tomaten mit Basilicum. Alle Speisen waren von perfekter Frische und Qualität; erst auf dem französischen Weichkäse fanden wir endlich die dort heimischen Kollegen aus der Familie der Weisssschimmel.

Vermutlich waren die im ersten Wagen servierten Mignardises und der Kaffee nach dem Besuch der Anthrazit-Mine von gleicher Qualität. Savel Traiteur dürfte mit diesem Beweis seines Könnens wohl die Probe bestanden und den Auftrag für die weitere Verpflegung auf der Chemin der fer de La Mure gewonnen haben.

In der realistisch nachgebauten Mine in La Motte d'Aveillans wurde von Silikose und Staublunge erzählt. Für uns Viren ist fast unbegreiflich, wie rasch toter Staub,



² Vgl auch den Artikel „Voyage mystérieux sur la plus belle ligne des Alpes“ im Lyon Figaro vom 7. September 2001 (Zufall?)



Cabinet dans la voiture



der sich nicht an veränderte Verhältnisse anpassen kann wie wir, einen gesunden Menschen wehrlos sterben lässt. Der Enthusiasmus, der Charme und der Humor der Führerin, welche selber aus einer Familie von Mineuren stammt, liess die Besucher aber diese dunklere Seite der Geschichte vergessen.

In La Mure kamen die von uns befallenen *Ferrovipathes* so ganz auf ihre Rechnung. Beim Verfolgen der Geschichte der 1888 erbauten Bahn im kleinen Museum im Bahnhofgebäude wurde der eine oder andere von einem Schub Reisefieber befallen. Fast vollkommen war das Glück jener, die auf dem hintersten Abstellgleis die alten motorisierten und mit Bremszangen für die Mittelschiene und Schleifern für die seitliche Stromschiene versehenen „Trucks“ der Linie Chamonix–La Fayet entdeckten und als solche erkannten³ – wieder ein Beweis für die Annehmlichkeiten eines langjährigen Befalls mit Ferroviern.

Bei der Rückfahrt nach St Georges de Commiers strahlte die kleine Bahn mit den Sécheron-Lokomotiven von 1933 und den Triebwagen der Nyon-St Cergue in altem Glanz. Dank gemütlicher Fahrgeschwindigkeit (30 km/h) ist die Fahrt auch auf den ausgeleierten Gleisen sicher und moderne Kevlar-Seile helfen Kurzschlüsse durch Baumäste vermeiden und die zerbröckelnden Betonmasten mit der nackten, von Rost zerfressenen Armierung nicht zu überlasten.

³ Vgl dazu zB Histoire de la traction électrique, tome1, von Yves Machefert-Tassin, Fernand Nouvion und Jean Woimant im Verlag La Vie dur Rail mit Erklärungen und Fotos auf Seite 93.

Immer noch bei Mérieux

Inzwischen ist der Vortragende bei den Massnahmen zum Schutz des Labors angelangt und erzählt schmunzelnd von den Bedenken einer Einsprecherin, die sich Viren als Personen mit Absichten und freiem Willen vorstellt, und ihnen zutraut, Ausbrüche aus dem Sicherheitsbereich zu planen. Wie wenig Menschen doch über uns wissen! Auch der Schutz vor Vandalenakten ist natürlich ein Thema. Strassen und Wege sind in sicherem Abstand zum Gebäude verlegt, die Wände sind schusssicher, das Labor ist in oberen Stockwerken erdbebensicher an einem Gerüst aus dicken Stahlträgern aufgehängt, die Zutrittskontrolle ist rigoros und die Stromversorgung redundant. Ob hier Viren nur untersucht und beobachtet, ob Impf- und Heilmittel geprüft, oder gar biologische Kampfstoffe entwickelt werden, erfährt man nur andeutungsweise, aber Ereignisse wie sie am 11. September in New York stattfinden sollten, galten wohl als undenkbar.

Römische Ursprünge und Fourvière

Das Undenkbare wird immer wieder passieren. Auch Caesar wurde erdolcht (Sie erinnern sich an sein ungläubiges „auch du mein Sohn Brutus“) und das mächtige römische Reich zerfiel. Am Vormittag, vor dem Besuch bei Mérieux, hatte man vom Museum aus die Ränge des Amphitheaters bewundert, konnte am Modell die Bühne und den Mechanismus zum Heben des Vorhangs studieren (so unglaublich es klingt: er wurde am Schluss der Vorführung an einem Gerüst aus dem Boden hochge-





Andacht



à vos ordres



zogen⁴), las das „Protokoll“ einer Rede von Claudius vor dem Senat aus dem Jahr 48, die später von Tacitus in wohlgesetzten Worten wiedergegeben wurde, staunte über ein Aquaedukt von Vitruv⁵ mit einem riesigen Siphon unter einem Tal hindurch und vernahm, dass der Gründer der Stadt Lyon, die damals Lugdunum hiess, ein gewisser Lucius Munatius Plancus (sic: „der Plattfüssige“) war. Eine Sage aus der griechischen Mythologie erzählt die Geschichte um das im Museum ausgestellte Mosaik, auf dem Eros und sein Bruder Anteros⁶ freundschaftlich um einen Palmzweig ringen.

All dies erfuhren die Reiseteilnehmer aus dem Mund des kundigen Gérard Jobin, dem Onkel von Didier Jobin, der die Reise organisiert hatte. Gérard Jobin lebt seit 23 Jahren in Lyon und kennt dank seiner klassischen Bildung und der Forschungstätigkeit an der Universität Lyons Geschichte von Anbeginn an.

⁴ siehe auch die Abbildung des Vorhanggrabens im Heft „Les Fouilles de Fourvière“ von 1951, das Heini Sautter zu Hause ausgegraben hat

⁵ Marcus Vitruvius Pollo, Über die Baukunst, Deutsche Ausgabe von Erich Stürzenacker, 1938 im Bildgut-Verlag Essen, 8. Buch, Kapitel 6. ... Muss man Täler von grosser Weite kreuzen, so führt man auf der einen Seite das Wasser in die Talsenke ein und verlegt auf einem nicht zu hohen Unterbau eine möglichst lange waagerechte Leitungsstrecke, die man Bauch, auf Griechisch Koilia, nennt. Erreicht die Leitung auf der anderen Seite wiederum den Anstieg, so ist der Druck stark genug, um das Wasser in der Leitung nach oben zu pressen, und kann so die Bodenerhebung überwinden....

Im gleichen Kapitel dieses Werkes, das Vitruv übrigens ungefähr 20 vor Chr geschrieben hat, steht zu lesen: ...und dass Wasser aus Tonrohren der Gesundheit viel zuträglicher ist als solches aus Bleileitungen, denn das durch Blei geleitete Wasser enthält wahrscheinlich Beimengungen von Bleiweiss, welches dem menschlichen Körper unzutraglich ist....

⁶ Die Titanin Themis hatte geweissagt, dass Aphrodites Sohn Eros nur erwachsen würde, wenn er noch einen Bruder bekäme. Als Aphrodite Anteros geboren hatte, wuchs Eros in Gesellschaft seines Bruders, entwickelte sich aber wieder zum Kleinkind zurück, sobald sie sich trennten. Encyclopedia of World Mythology and Legends, Anthony S. Mercatante, New York, 1988

Menschen identifizieren sich im Gegensatz zu uns Viren immer noch über persönliche Namen (obwohl wir Ferroviren uns redlich bemühen, das Namensgedächtnis unserer Wirte zu schwächen). Immerhin haben die modernen Menschen gelernt, sich des „Networking“ zu bedienen, was sie früher „Beziehungen“ oder „Vitamin B“ nannten. Diese Bezeichnungen sind aber etwas in Verruf geraten. Da tönt Networking schon viel seriöser und technischer und weckt keine Assoziationen mehr zu den alten Seilschaften.

Gérard Jobin haben wir die ans Jenseitige rührende Information zu verdanken, wonach die Särge während vieler Jahre mit einer Drahtseilbahn zur Notre Dame de Fourvière befördert worden seien, weil die in der Falllinie der Randmoräne des Rhonegletschers angelegte Römerstrasse im Winter schlecht befahrbar war, sowie die amüsante Geschichte des Wagens der Fourvière-Drahtseilbahn, der sich 1932 bei Unterhaltsarbeiten selbständig machte und in die Küche einer Wohnung eindrang.

Tram oder Metro

Das war aber nur der Vorgesmack auf weitere bahntechnische Leckerbissen.

Am Nachmittag trennten sich die Tram- von den Metro-Begeisterten. Mein Wirt besuchte das auf der grünen Wiese grosszügig angelegte Tramdepot, welches auf 50 Fahrzeuge ausgelegt ist, obwohl erst 39 fahren. Die Fortsetzung der Tramlinie um weitere 5 Kilometer zu geplanten Wohnquartieren ist auch schon im Bau. Dank eines völlig einheitlichen Fahrzeugparks und der parallelen Entwicklung von Fahrzeug, Betriebs- und Unterhaltskonzept





konnten viele innovative Ideen umgesetzt werden. Am Spektakulärsten ist vielleicht die Wagenreinigung: An der geöffneten Vordertür wird ein an die Form der Außenwand angepasster Tunnel angelegt, die hinterste Tür auf der anderen Fahrzeugseite wird geöffnet und dann saugt ein starker Ventilator Luft durch den Wagen und erledigt die Innenreinigung in wenigen Minuten. Selbst leere Flaschen sollen mitgerissen werden. Für Viren und Bakterien ist dieses Verfahren zum Glück völlig ungefährlich.

Mein Wirt schaute in schrecklicher *déformation professionnelle* dauernd nach oben zu den zugegebenemassen eleganten Kevlar-Querspannern und Designer-Fahrleitungs-Armaturen. Was er nur immer mit diesen Fahrleitungen hat; so interessant ist das nun auch wieder nicht. Zu Hochform lief er auf, als in der Werkstatt die ganze Gesellschaft die Plattformen auf Dachhöhe besteigen durfte und die gehobenen Stromabnehmer unter der eingeschalteten Fahrleitung in greifbare Nähe rückten. Die Berührung soll für



Menschen gefährlich sein, hat er gesagt.

Auch von unten konnten die neuen 5-teiligen Niederflur-Fahrzeuge⁷ besichtigt werden. Jedes zweite Element ruht auf einem zweiachsigen Fahrgestell mit Einzelrädern. Ein Rad ist von einem seitlich ausserhalb des Rahmens angebrachten Asynchronmotor angetrieben. Zahnradgetriebe und eine tiefliegende Welle treiben auch das gegenüberliegende Rad an, was gegenwärtig noch Ursache einiger Kinderkrankheiten sei. Die „Primärfederung“ besteht nur aus den gummigefederten Rädern, die Sekundärfederung aus Spiralfedern. Trotzdem sind die Laufeigenschaften gut und dank Spurkranzschmierung auch der Kurvenlauf leise.

Nach einem Irrtum in der Wegbeschreibung und einem erfrischenden Fussmarsch gelangte die Gruppe „Tram“ etwas verspätet ins Labor Mérieux. Die vielen Eindrücke vom Vor- und Nachmittag erklären die Schwere der Augenlider beim sonst interessanten und lebendigen Vortrag.

Mit einem kleinen Geschenk und Worten des Dankes verabschiedet sich Didier Jobin vom Referenten. Vor dem Gebäude sind Abschränkungen zu sehen, die die Annäherung auf weniger als 5 Meter verbieten, aber nicht etwa aus Furcht vor Attentaten sondern weil einzelne gläserne Fassadenelemente herunterfallen könnten.

Nach dem Einblick in einen der aktuellsten Zweige der Forschung (Mérieux kann sogar unbekannte Viren aus dem Weltraum untersuchen), steht der Abend ganz im Zeichen der Vergangenheit.



La vieille ville

Obwohl meinem Wirt der Kopf schon brummt (eher vor Verwirrung als vor Ferroviren) nimmt er teil an Gérard Jobins Führung durch die Altstadt. Dieser kennt jedes Haus, jede *traboule*⁸, und weiss von jedem Stein eine Geschichte zu erzählen. Es gelingt ihm sogar zu später Stunde ein Lokal zu finden, in dem die auf etwa 20 Teilnehmer geschrumpfte Gruppe im gleichen Raum essen und trinken kann, unter anderem drei Portionen elsässisches Sauerkraut, die mindestens für sechs gereicht hätten.

Rechtschaffen müde sinken alle ins Bett. Heute hätte wohl niemand mehr Appetit gehabt auf das süsse Bettmüpfeli, das am ersten Abend zusammen mit einem liebevoll gestalteten Willkommensgruss des Organisationskomitees in jedem Zimmer lag.

Part Dieu

Eigentlich hatte ich meinen Wirt dazu zu bewegen versucht, die Neubaustrecke des TGV Méditerrané zu besichtigen. Er fand aber, der freie Vormittag sei dafür zu kurz und bei der Fahrt im Zug sehe man von den eindrücklichen Bauwerken sowieso weniger als in den vielen Publikationen über diesen neuen Beweis der Kreativität und des Denkens in grossen Linien (was wir Ferroviren unterstützen) französischer Architekten.

Stattdessen fuhr er mit der Zahnrad-Metro und schaute sich in Lyon Perrache um.

Am Nachmittag konnten alle sich in Gefilden bewegen, die fest in der Hand von uns Ferroviren sind: die einen besichtigten die SNCF-

⁸ *traboule* ist abgeleitet von lateinisch *trans ambulare* – hindurch gehen. Diese begehbaren aber nicht befahrbaren Durchgänge führen durch Hausgänge und Höfe von einer Strasse zur anderen.

Werkstätte Vaise, die anderen den Bahnhof Part Dieu.

Hier schlief im Gegensatz zum P4-Labor niemand ein. Das Thema war auch viel anregender (und im Stehen besiegt man Morpheus leichter, hat eine Teilnehmerin gesagt – aber sie war noch nicht von Ferroviren befallen).

Die Bahn ist so vielfältig und birgt so viele Geheimnisse, dass man selbst Fachleute stundenlang fesseln kann, ohne die dem Publikum zugänglichen Bahnhofsteile zu verlassen. Dass dann als Höhepunkt noch ein Besuch im Zentralstellwerk folgte, öffnete wieder neue Einblicke, weckte Erinnerungen an die jahrzehntelangen Entwicklungsprozesse der Eisenbahn-Sicherungsanlagen und liess viele in Gedanken erschauern ob der Grösse und Komplexität der neuen Grossprojekte wie Euro-Interlocking oder ERTMS.

Mit einem Geschenk verabschiedete sich Pierre-Alain Richard im Namen des Organisationskomitees von unserem Führer, der seinen freien Samstag geopfert hatte, ohne zu wissen wie er seinem Sohn das plötzliche Interesse einer ganzen Gruppe von Schweizern an seinem Bahnhof erklären sollte.

Opera

Weltberühmt ist die Oper von Lyon (und ihr Architekt Jean Nouvel) geworden für den ehrfürchtigen Umgang mit alter Bausubstanz und die geschickte Erweiterung des Volumens auf das Dreifache durch die Ausdehnung auf mehrere Kellergeschosse und durch den Aufbau eines gewölbten Glasdaches, das an ein Perrondach erinnert, und von wo aus man einen einmaligen Blick auf die Dächer von Lyon geniesst.





Auf den ersten Blick rätselhaft erscheinen die Toiletten-Piktogramme. Jenes für Damen erinnert an einen Kleiderbügel, jenes für Herren an eine Stimmgabel.

Die Rebe und ihre Produkte

Viele Bahnarren sind auch Weinliebhaber. Dies ist weniger auf den Befall mit Ferroviren zurückzuführen als auf die willkommene zungenlösende und die Geselligkeit fördernde Wirkung des Alkohols sowie darauf, dass Bahnreisende



ungeachtet der Promillegrenzen trinken können.

Wenn man dann Bahn und Wein noch so ideal verknüpfen kann, wie in Romanèche-Thorins, sind alle erst recht zufrieden.

Das Bahnhofsgebäude ist zum Museum geworden. Alte Pracht (am Beispiel des Kaiserwagens von Napoleon III) und Prunkstücke des Modellbahnbaus (aus der Sammlung von Marcel Darphin) wecken im Besucher die Sehnsucht nach der Ferne und nach Bahnfahrten als Reiseziel.

Die Bahn hat schon früh ordnend in die Gestaltung der Landschaften und in die Stadtentwicklung eingegriffen. Die geschwungenen Linien der Weichen und Gleise, der Dampf der Züge, der unwichtige Details zu grossen Konturen zusammenfasst, die regelmässige Wiederholung von Schienenstössen, Wagenfenstern, Telegraf-

stangen oder Fahrleitungsmasten haben immer wieder Künstlerherzen den Ferroviren zugänglich gemacht, wie die kleine, aber gut präsentierte Sammlung von Gemälden in der Eingangshalle beweist.

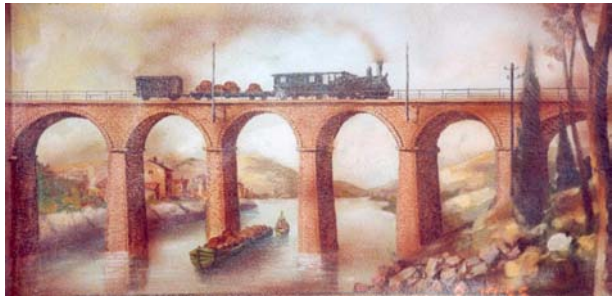
Neben dem Güterschuppen leitet ein Zug mit alten Weinwagen über zum zweiten Schwerpunkt der Besichtigung: Weinmuseum und Degustation.

In Bildern und Modellen ist die Rettung der Weintraube vor der Sintflut, die Herstellung des Weins, seine Lagerung (in Amphoren) und sein Transport zum Geniesser („Verbraucher“ möchte ich hier lieber nicht sagen) dargestellt. Erstaunlichstes Gefäß ist wohl die Elefantenhaut (mit dem Rüssel als Ausguss).

Übrigens: auf dem Internet unter www.hameauenbeaujolais.com kann man sich in beiden Ausstellungen virtuell umsehen.

Natürlich fehlt auch der Verkaufsladen nicht. Man will ja auch zu Hause erzählen und etwas vorzeigen können. Didier Jobin erhebt gewissenhaft wer wie viel Alkohol einführen will, um am Zoll notfalls ein im Durchschnitt zulässiges Volumen angeben zu können – ein hoffnungsloses Unterfangen, weil alle zu viel haben (dabei, nicht intus).

An der Grenze interessiert sich aber niemand für das Gepäck. Der Verkehr ist dicht aber flüssig und dank kundiger Lotsen findet der Chauffeur auch den Bahnhof. Taktgewohnten Eisenbahnern macht es auch nichts aus, dass die Abfahrtsspinne gerade vorbei ist – so bleibt etwas mehr Zeit zum Abschied nehmen.



Nachwort

Hoppla, mein Wirt scheint auf mich aufmerksam geworden zu sein. Er schickt sich an, „Virus“ in der Encyclopaedie nachzuschlagen, wie er das immer tut, wenn er mit seinem breiten UND tiefen Wissen verblüffen will. So blöd. Wir sind doch keine Individuen! Jetzt ist er unter „Viren“ fündig geworden. Wenigstens die Encyclopaedie versteht uns. Echo-Viren, Entero-Viren, Filo-Viren überliert er einfach, HI-Viren, Picorna-Viren. Bei Retro-Viren bleibt er hängen. Warum bloss? Er überlegt sich, wie denn ein Virus ins menschliche Bewusstsein eindringen könne, wie wenn dieses Bewusstsein ein geschlossenes Gefäß wäre und nicht Bestandteil des Kollektiven Unbewussten, was doch seit CG Jung alle wissen sollten.

Wie einige andere Virengruppen enthalten Retroviren einen Nucleinsäurekern in Form von RNA statt der üblichen DNA. Im Gegensatz zu anderen Viren vermehren Retroviren ihr Erbgut (Genom) innerhalb ihrer Wirtszellen jedoch als DNA und nicht als RNA. Zur Umschreibung von RNA auf DNA verfügen sie über ein bestimmtes Enzym, die Reverse Transkriptase.⁹

Aha, die „reverse Transkriptase“ hat es ihm angetan. Für ihn muss man Gedanken eben „hinüberschreiben“, man kann sie nicht einfach übertragen oder gemeinsam haben, gleichzeitig „denken“. Die Menschen sind alle so fixiert auf das Ablaufen von Prozessen in der Zeit. Jetzt setzt er an zu schreiben, ich sei ein virtueller Retro-Virus! Hört euch das an! Mit „virtuell“ könnte ich ja noch leben, aber „Retro“!

⁹„Retroviren.“Microsoft® Encarta® Enzyklopädie 2001. © 1993-2000 Microsoft Corporation. Alle Rechte vorbehalten.

Donnerstag, 6. September 2001, Chemin de fer de La Mure

- 09.30 Treffpunkt beim Bahnhof Genf, 7 Place Cornavin, *Car Philibert*,
Fahrt nach St Georges-de-Commiers
- 12.15 Abfahrt mit Extrazug
- 13.15 Besuch der Anthrazit-Mine und Weiterfahrt nach La Mure
- 15.30 Aufenthalt in La Mure
- 16.30 Rückfahrt mit Extrazug
- 18.15 Carfahrt nach Lyon, Hotelbezug (Axotel Perrache und Charlemagne)
- 21.00 Nachtessen im Axotel Perrache

Freitag, 7. September 2001, die Stadt Lyon, ihre Kultur, ihr öffentliches Verkehrsnetz

- 08.30 Fahrt auf die Fourvière (Standseilbahn)
- 09.00 Besichtigung der Basilica Notre Dame de Fourvière,
Übersicht über die Stadt
- 11.45 Abmarsch zum Mittagessen
- 12.00 Mittagessen im Restaurant aux trois tonneaux
- 13.45 Abfahrt zu den Besichtigungen
- Gruppe 1: Tramdepot *Saint-Priest* unter Leitung von Gérard Jobin
Gruppe 2: Metro-Werkstätte *Parilly* unter Leitung von Didier Jobin
- 17.00 Besuch im Laboratoire Mérieux
- Abend frei, fakultativer Besuch der *Traboules*

Samstag, 8. September 2001, Freizeit und Eisenbahn

- Vormittag frei
- 13.15 Treffpunkt Station Bellecour der Metro A und D
- 14.00 Gruppe 1 Besichtigung der SNCF-Werkstätte *Vaise*
Gruppe 2: Besichtigung der Bahnhofs *Part Dieu*
- 17.30 Besichtigung der Oper
- Abend frei, fakultativer Besuch der Altstadt

Sonntag, 9. September 2001, Die Rebe und ihre Produkte

- 08.00 Treffpunkt vor den Hotels
- 08.30 Fahrt nach *Romanèche-Thorins*
- 09.30 Besichtigung des Bahnhofs und des Museums
- 10.30 Besichtigung und Degustation im Dorf
- 12.30 Mittagessen
- 14.30 Rückfahrt nach *Genève*
- 16.30 (ca) Ende

