Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere

Herausgeber: Ferrovie federali svizzere

Band: - (2002)

Rubrik: Leggetele, tutto d'un fiato

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Leggetele, tutto d'un fiato.

Sette storie brevi, raccontate da

Etienne Barilier

Peter Bichsel

Anne Cuneo

Anna Felder

Ulrich Knellwolf

Milena Moser

Peter Weber

Etienne Barilier

Il Gottardo e le piramidi

I costruttori della piramide di Cheope hanno spostato quasi tre milioni di metri cubi di pietre. Quando un treno attraverserà il tunnel di base del Gottardo, sfreccerà dentro un vuoto equivalente a cinque piramidi di Cheope. Con la differenza che gli antichi Egizi trasportavano tutta questa materia in nome dello spirito: volevano guadagnare l'eternità. Noi vogliamo solo guadagnare tempo – un'ora sul tragitto Zurigo-Milano.

In altre parole, gli antichi Egizi consacravano tutte le loro forze a compensare la morte, a conquistare la vita eterna, a rendere omaggio agli dei attraverso un'opera pura e gratuita. E a noi, a cosa servono i nostri lavori faraonici? A far circolare più rapidamente le persone e le merci, o forse a trasformare le persone in merci?

Questa è l'amara critica che rivolgiamo spesso alla nostra civiltà materiale e materialista: le sue costruzioni non fanno che saziare e al contempo stuzzicare la sua sete di velocità e dunque di crescita. Oggi viviamo nell'era delle comunicazioni universali e istantanee, dei viaggi virtuali. Affinché i viaggi reali rimangano redditizi e le linee ferroviarie conservino la loro utilità, non è il caso di comprimere ulteriormente lo spazio, rimpicciolire le distanze vista l'impossibilità di abolirle, in modo che il «tempo reale» rimanga concorrenziale rispetto al «tempo virtuale»? Il tunnel di base del Gottardo non è un'imitazione dell'Internet a flusso elevato? Nel ventunesimo secolo un treno dentro un tunnel, con i suoi scompartimenti illuminati, non fa pensare al surrogato di un messaggio luminoso che corre in una fibra ottica?

E perché no! Replicano i difensori della modernità. Sì, il tunnel di base del Gottardo è un effetto di Internet. Sì, questo lavoro faraonico non ci farà guadagnare l'eternità ma solo un po' di tempo. E tuttavia il nostro enorme vantaggio rispetto agli Egizi è che il tempo esiste mentre la loro eternità non esiste. La piramide di Cheope non sarà mai nient'altro che una gigantesca pietra tombale a sigillo di una vana speranza. Il tunnel di base del Gottardo ci farà guadagnare solo un'ora, ma sarà un'ora di realtà, un'ora di vita e di lavoro, moltiplicata per i milioni di passeggeri del futuro!

Chi ha ragione? Quelli che considerano un tunnel più utile di una piramide e il tempo più vero dell'eternità, o gli altri? I materialisti o gli spiritualisti? I cantori dello sviluppo o i critici del consumismo? Io darei volentieri torto a entrambi. Perché entrambi credono che il Gottardo

sia il contrario di Gizeh e che tutto ci separi dagli antichi Egizi, a parte il numero di tonnellate di materiale che spostiamo. Io credo invece che tutto ci avvicini a loro e che avvicini loro a noi.

Certo, gli Egizi tentavano di fermare il tempo mentre noi cerchiamo di accelerarlo. Loro pregavano il dio Ammone e noi il dio Mammone. Ma poco importa. L'immensità e la follia medesime della loro impresa facevano sì che gli Egizi trascendessero i loro dei. E noi, a nostra volta, trascendiamo i nostri. I lavori faraonici, antichi o moderni, commemorativi o funzionali, sprigionano una potenza autonoma, che si burla delle intenzioni dei loro promotori. La loro stessa immensità, il loro gigantismo, la loro monumentalità irradiano un unico mistero, il mistero delle possibilità umane. I lavori faraonici non si limitano ad abitare lo spazio, lo rivelano e lo possiedono, in una vertigine che non è solo fisica. Nell'altezza dei grattacieli più profani, come quelli del World Trade Center, non possiamo non vedere, come nella Torre di Babele, una volontà di raggiungere il cielo, la volontà di stare in piedi. E quando questi grattacieli crollano, trascinano nella loro caduta ben più di un simbolo del capitalismo americano.

A proposito, la torre più alta del mondo oggi è il pozzo profondo quasi mille metri che, da Sedrun, scende nel cuore della galleria centrale del tunnel del Gottardo. La torre più alta del mondo per lavorare al tunnel più lungo del mondo! Come potrebbero queste opere dalle dimensioni delle opere della natura non esercitare sul nostro immaginario lo stesso fascino delle gole più profonde o dei picchi più aguzzi? Anzi, un fascino ancora maggiore. Le Alpi sono sublimi, non c'è dubbio. Ma qualcosa che, nel cuore stesso della natura, sia vasto quanto lei pur essendo opera dell'uomo, non è ancora più sublime? Noi siamo quello che ci supera: qui risiede tutto il mistero umano.

Presto qualche minuto ci basterà a percorrere, in treno, i cinquantasette chilometri del tunnel di base del Gottardo. Personalmente, se farò questa esperienza, non approfitterò dell'assenza di paesaggio per immergermi nella lettura del giornale o per navigare su Internet grazie al mio portatile (tubo virtuale dentro il tubo reale). Ma credo che durante quei venti minuti di gestazione nella madre-terra, nel ventre segreto della Svizzera, non penserò nemmeno al tempo guadagnato. Penserò intensamente alla piramide di Cheope; alla Muraglia Cinese, visibile dalla luna; alla Torre di Babele, forse; a quelle di Manhattan sicuramente. Avrò l'impressione, nella tranquillità del mio scompartimento, di vivere l'avventura umana e di guadagnare qualcosa che non è forse né il tempo né l'eternità, ma che sicuramente li vale.

FINE

Peter Bichsel

I viaggi con il mio lettore Klaus Roehler

Lo svantaggio di viaggiare con la transiberiana è che a poco a poco si comincia a parlare con tutti i viaggiatori, mi disse Otto F. Walter nell'autunno del 1963, ma se vuole assolutamente incontrare Klaus Roehler, non le rimane altro che accollarsi, accanto ad altri di minor peso, questo svantaggio.

Gli spiegai che non avevo nessuna intenzione di fare un viaggio con la transiberiana e che si era fatto un'idea sbagliata del mio amore per le storie di Triboll, se credeva che io avessi il bisogno impellente di conoscerne anche l'autore.

Roehler sarebbe salito alla seconda stazione, dunque all'incirca durante la prima notte, disse Walter, a me consigliava comunque di prendere il treno direttamente a Mosca. Roehler darebbe prova di grande ostinazione nelle sue abitudini – di principio ad esempio sale sui treni solo alla seconda stazione – ma bisogna che in nessun caso si accorga che si sono scoperte le sue abitudini, sarebbe capace di cambiarle all'istante. «Non lasci intravedere che lei viaggia per incontrarlo», disse Walter, e impedisca con qualsiasi mezzo che si tolga le scarpe nella vettura ristorante. Senza scarpe è imprevedibile. Si toglierà le scarpe. Lei non potrà impedirlo. Sorriderà come uno che si è appena liberato del fastidio delle proprie scarpe, si alzerà rilassato. Dirà una frase in russo e lei potrà riconoscervi una parola, vale a dire la parola porcellana. Dopodiché il vagone ristorante non avrà più un aspetto molto ordinato e lei trarrà la conclusione che lui parlasse di un elefante nel negozio di porcellane. Per questo è meglio che lei si annoti fin da ora la traduzione tedesca. Dirà: «Ero un tornitore di porcellane.»

Ma io non viaggerò con la transiberiana, dissi, e Otto F. proseguì: «La lingua non sarà nemmeno il russo ma il tedesco della Turingia e lì sanno cosa significa quella frase, perché se la porcellana ci dà la sensazione di qualcosa di fine, delicato e fragile, non per questo dobbiamo dimenticare che i tornitori di porcellana sono giovanotti forzuti, che trasportano ai forni enormi palette cariche di pesanti piatti impilati.»

Naturalmente rinunciai al viaggio, o meglio, non ho mai avuto nemmeno l'intenzione di intraprenderlo. «Spetta a lei decidere», disse Otto F., «ma a Roehler nessuno riesce a sottrarsi. Salirà sempre, ovunque lei vada, alla seconda stazione e vedrà, ci si fa l'abitudine.»

Da allora viaggio con Roehler. Se vado con il regionale da Soletta a Zurigo, sale già a Deitingen. Se invece prendo il diretto, solo a Olten. Per avere un giorno tranquillo scelgo un treno senza carrozza ristorante. Sono le uniche alternative che mi rimangono dal momento che sarebbe inutile volerlo evitare con un raggiro. Una volta ad esempio andai fino a Deitingen e scesi. Ma di Roehler che volesse salire, non c'era traccia.

Da quando conosco Roehler non riesco più a lavorare. Ho dovuto lasciare il mio posto d'insegnante, dare le dimissioni dalla Commissione scolastica per le cure dentarie, trovo a fatica il tempo per incontrare il mio amico Otto F. che non sa niente dei miei viaggi con Roehler.

Allo zoo dell'Aia una volta ho osservato un piccolo scimpanzé che al momento della distribuzione del cibo prendeva una banana dal cesto, andava a sedersi su un ramo all'estremità dell' albero e, tremando in tutto il corpo, teneva la banana lontano da sé senza mangiarla. Gli altri scimpanzé mangiavano tranquillamente e una volta che tutto era finito il più grosso andò dal piccolo, gli tolse la banana di mano e il piccolo scimpanzé tirò un sospiro di sollievo.

Rivivo la scena ogni giorno quando Roehler sale a Deitingen, si siede di fronte a me e dicendo: «Il suo quaderno degli appunti, per favore!» mi tende la mano in modo amichevole e del tutto naturale, come fosse il controllore che vuole forare i biglietti. Non so più se la prima volta mi opposi, ma non credo. Ricordo però una frase che disse solo la prima volta: «Niente paura, non leggo niente – lo guardo soltanto.» E ogni volta me lo rende, osservando: «L'ha scritto lei, lei è l'autore.»

A volte entra, si siede e dice: «Continuato a scrivere?» Suona quasi amichevole, e in quelle occasioni mi pento di non aver scelto un treno con il vagone ristorante. E in fondo è solo per quell'amichevole «Continuato a scrivere?» che da oltre vent'anni mi alzo due ore prima per riempire due pagine del mio quaderno prima di salire sul treno.

Tra l'altro è perfettamente inutile che io vada a piedi fino a Deitingen e salga solo lì – infatti Roehler arriva a Oensingen, si siede e io gli allungo il mio quaderno degli appunti.

Da quando viaggio con Roehler non ho più letto il mio quaderno. Non scrivo più per me, solo per Roehler.

Venerdì scorso, mentre correvo alla stazione, Otto F. mi fece un cenno dall'altra parte della strada per gridarmi: «Fra l'altro ho dimenticato di dirle che Roehler ruba le righe vuote e prosciuga le sue frasi.»

Sul treno presi il quaderno degli appunti e ci guardai dentro per la prima volta. Due sole pagine erano scritte, fitte fitte e in caratteri minuscoli, senza nessuno spazio. E non era nemmeno più la mia grafia. E quando ci passai sopra stupito le dita, le frasi disseccate caddero a terra, trasformandosi in polvere.

Non mi accorsi nemmeno che Roehler non era salito a Deitingen. Il controllore arrivò solo poco prima di Niederbipp e disse: «L'amico Roehler non viaggia più, avrà presto sessant'anni ed è diventato sedentario. Lavora a Francoforte per una casa editrice. Le righe vuote gli vengono spedite direttamente lì, per lui è più comodo.»

«Lei conosce Roehler?» gli chiesi.

«Tutti lo conoscono», disse, «e sa, il suo quaderno degli appunti riguarda solo lei e non disturba nessuno. Ma quello che ha combinato con i nostri orari! Tutto in caratteri piccolissimi e nemmeno una riga vuota.»

«Sapeva che era tornitore di porcellane?» dissi, tanto per dire qualcosa e per non dare l'impressione che mi dispiacesse troppo viaggiare senza di lui.

FINE

Anne Cuneo

Di Losanna, Basilea e altre stazioni

La stazione di Losanna è a cento metri dalla casa dove vivevo quando ero bambina. La sera per addormentarmi mi facevo cullare dal cigolio delle ruote e dal breve fischio delle locomotive, dalle voci che, attraverso l'altoparlante, evocavano in diverse lingue destinazioni note o sconosciute. Non di rado addormentandomi sognavo città lontane: Monaco, Vienna, Venezia, Zagabria, Belgrado. Valencia, Madrid, Parigi, Dieppe o Londra, Colonia o Francoforte. Mi capitava, di giorno, di andare alla stazione a studiare l'orario, di camminare avanti e indietro sui marciapiedi, di contemplare qualche vagone-letto in ritardo. Un giorno sarei partita anch'io verso una di quelle città favolose, nascoste in fondo al binario – città dove tutto sarebbe stato da scoprire. La stazione, era il punto d'incontro di sogni tutti rivolti al futuro. Oggi ancora darei tutti gli aerei del mondo per un treno. Ho sempre amato in modo particolare Losanna perché è una stazione aperta, da est a ovest (o viceversa), cosa che permette di contemplare l'orizzonte, da un lato come dall'altro.

Ho sempre preferito le stazioni di transito a quelle di testa, anche se i capolinea hanno costituito spesso il pretesto per splendide costruzioni in ferro, vetro e colonne. Si pensi ad esempio alla Gare de Lyon o alla Gare du Nord a Parigi, con i suoi spazi Art-Nouveau, dall'incomparabile armonia. A quella di Paddington a Londra, con il suo immenso atrio, attraversato ogni giorno da decine di migliaia di persone. Alla Central Station di New York. A tutte quelle stazioni dove tante storie si sono fatte e disfatte. Anche Ginevra conserva il suo carattere di capolinea nonostante i treni proseguano ormai da anni fino all'aeroporto. E questo malgrado l'architettura non abbia niente di particolarmente esaltante. Si ha la sensazione che la locomotiva stia là, in fondo al binario appoggiata ai respingenti, quasi volesse riprendere fiato.

Nelle stazioni come quella di Losanna non c'è niente di simile. Quando il convoglio si ferma, la locomotiva, come sospesa sotto la pensilina tra arrivo e partenza, dà più che mai la sensazione del tempo. I treni che arrivano trasportano il nostro passato, quelli che partono vanno per definizione verso il futuro.

E le stazioni sono come la vita: complesse.

Questo diventa ancora più evidente quando, dopo aver costeggiato il Giura si arriva – supponiamo – a Basilea. Siamo o non siamo in una stazione di testa, questa è la prima domanda. Qui, i treni arrivano, e, a volte sullo stesso binario, ripartono in avanti, voltando la schiena al luogo da cui sono venuti. Niente capolinea, dunque? Chissà... Altre volte infatti si viene spostati con complicate manovre in un andirivieni di vagoni e locomotive – si ha allora la sensazione di andare avanti, eppure si è cambiato direzione. C'è un'altra stazione simile nella regione, quella di Delémont, che a prima vista non ha niente della stazione di testa, e che invece lo è. A Basilea non è così evidente, almeno a Basilea FFS. Lì infatti, altra particolarità, siamo alla frontiera e ci sono due stazioni una attaccata all'altra. Nella prima siete in Svizzera, nell'altra in Francia. Se da bambina avessi dormito a cento metri da questa stazione, i treni avrebbero sicuramente fischiato melodie diverse. Addossata alla stazione FFS c'è infatti la stazione SNCF, una stazione di testa, quella, senza ombra di dubbio, sotto ogni aspetto. Nell'atrio della stazione FFS, un cartello indica: «Basilea SNCF», è in fondo al corridoio, dopo i giornali, il grande magazzino, il ristorante. È lì che attraversate una linea invisibile – la frontiera.

E qui si ferma tutto. O è piuttosto l'inizio di un vicolo cieco.

Le luci della stazione FFS si sono smorzate. Ci troviamo nel regno dell'abbandono. Nell'atrio, una locandina offre una «tessera evasione» per 80 franchi francesi – nessuno ha ritenuto necessario cambiarla con l'introduzione dell'euro. Quello che fu lo sportello delle Ferrovie francesi, la SNCF, oggi è l'ufficio oggetti smarriti delle FFS.

Passate ora il cancello sopra il quale una scritta a lettere bianche vi annuncia: «FRANCE». E poi ci sono il vuoto, le tinte sbiadite, il silenzio. A volte controllano i vostri passaporti. I muri della sala d'aspetto sono rivestiti di un legno scuro, magnifico. Ma nemmeno quel rivestimento del tardo Ottocento diminuisce la tristezza dell'ambiente. Cercate il bar? È lì. Chiuso da anni. Eppure sarebbe piacevole, con quel suo banco 1930, un genere oggi tornato di moda.

Se volete andare a fare un giro a Strasburgo o a Mulhouse c'è un distributore automatico di biglietti. Aggiornato, quello, si paga in euro. Ma funziona solo a monete. Vende biglietti per la regione e per Parigi. Vi toccherà pagare, una moneta dopo l'altra, alcune decine di euro per Strasburgo o un centinaio per Parigi. E pregate che il distributore non si inceppi proprio verso la fine. Non ci sarebbe nessuno ad aiutarvi. Sul fronte dei ferrovieri francesi regna la rassegnazione. «Gliel'abbiamo detto, ma le cose si decidono a Parigi, non a Basilea.» E nessuno spiega perché Basilea SNCF, con la sua mezza dozzina di binari, stazione di partenza di grandi linee internazionali, sia lasciata in quell'abbandono.

C'è solo da sperare che Basilea SNCF non muoia del tutto. Perché non c'è nulla di più triste che una stazione che si spegne e, da qualche anno, questa tristezza la si trova un po' dappertutto. Grandi, e soprattutto piccole, le stazioni si svuotano e spariscono. Problemi di redditività, forse. Ma questo non migliora né il comfort né il piacere del viaggiatore. Anche se non sparisce del tutto, una stazione ridotta a qualche distributore automatico, senza sportello né buffet, è come un corpo senz'anima. E per noi aficionados, le piccole stazioni piene della vita del luogo dove affondano le loro radici sono in un certo senso il contorno che valorizza il piatto forte di quelle grandi. Se vengono soppresse, una parte di quello che i viaggi hanno di inatteso, e di conseguenza la voglia di viaggiare per piacere, se ne va con loro.

Grandi o piccole, infatti, le stazioni dove l'animazione rimane viva sono punti d'incontro in cui, tra passato e futuro, il tempo, sospeso per un istante, permette di vivere momenti unici.

FINE

Anna Felder

Amen a Olten

Annunciano all'altoparlante il mio arrivo, e io arrivo; annunciano la partenza, e io riparto. Treno sono, treno passeggeri: un esemplare fra tanti, efficiente e puntuale, del terzo millennio.

Per il servizio pubblico percorro in lungo e in largo i binari del mondo: con coscienza terrestre, con ufficialità; in decrescendo e crescendo, stridere di freni, sferragliare di ruote, scambio di gente che scende, che sale; poi via a convogliare a tutta velocità, sotto tutti i cieli, i mille destini accomunati in uno solo, il mio. Per un tratto di strada, per una porzione di vita registrata in ore, minuti e secondi, rappresento la sorte dei miei viaggiatori: di loro mi carico e m'incarico, l'affare non è da nulla e loro lo sanno. Basta guardare la signora salita sulla vettura 3; appena seduta al finestrino, neanche tolto il soprabito, neanche considerate le scritte letterarie o l'erba altrui, rivolge il pensiero alle cose ultime ad un tratto incombenti, definitive, senza più uno sguardo al ciao del nipotino né all'orologio della stazione, Olten: già formula il pensiero in preghiera, le sia benefica l'ultima ora, a lei come a ognuno.

Che preghi lo si capisce dallo sguardo fisso, estraneo ai comfort che potrei offrirle; dalle mani conserte, dal tremolio delle labbra. Noi del treno ci faremmo in quattro perché la valigetta le rimanesse diritta contro le gambe, la borsetta e l'ombrello non le rotolassero dalle ginocchia. Personalmente vorrei dirle amen, amen e si va avanti. A tutte le signore messe a dura prova con il viaggio e l'inesorabilità del viaggio, alle signore sperdute nell'enormità del treno, dico il mio enorme amen; a loro in primo luogo: così domestiche, così sedute per l'aldilà con il biglietto pronto.

Quando invece l'habitué, ce ne sono in ogni vettura, mostra di non voler perdere un minuto di presenza, di viaggio, di opportunità. Di tutto approfitta: occupa due posti, meglio al piano sopra, per sé e i giornali; scruta nell'intero scompartimento i quotidiani dei viaggiatori per impadronirsene non appena qualcuno si alzi; adocchia bell'e subito il sedile dirimpetto da occupare nella direzione inversa dopo Lucerna. E soprattutto l' habitué si assicura la bellavista dal proprio osservatorio: no, non sui pascoli, i boschi, i canneti di Sempach, con il campanile sullo sfondo a ricordare la domenica; tutto già scontato. No, lui si riserva a colpo sicuro, in scorcio di diagonale, da tener d'occhio sopra e accanto al giornale spiegato, la bella ragazza che telefona, che guarda i prati, legge, sogna, solletica il cellulare, si trucca, scrive il diario, mastica, conta i giorni, si sforbicia ostinata le punte dei capelli, da sembrar strabica. Bravo io dico a

quest'uomo impaziente: tu che tieni il tempo in pugno, che a momenti arrivi prima di me alla meta tanto ne vai esperto, e ti togli poi il treno di dosso come toglierti la cravatta, bravo a bearti almeno nel taglio del giornale, tra un foglio stampato e l'altro, in un barlume senza titolo, dei tempi lunghi di una Julia, chiamiamola così, dei tempi lisci come il lago, come i capelli sfilati in seta a uno a uno fra le dita, sopra gli occhi incantati.

Docili nella seta le si ricompongono tutti i sì, tutti i no che in vita sua avrà detto, avrà sentito da quando ricorda. Certuni li cancella come sul computer, «delete», altri li salva e li riordina a destra, a sinistra della scriminatura con istinto politico; li sta per legare all'indietro con l'elastico, poi si ravvede, si scrolla, getta il peso in avanti, tutto scompone davanti agli occhi e ricomincia da capo, più strabica che mai.

Per lei, per le Julie io rallenterei la corsa, l'impossibile farei, il giro del lago all'infinito. Mi lascerei sfilare leggero insieme ai cigni in coppia sull'acqua intenti a contare a testa alta i moscerini, senza distogliere Julia dal suo calcolo privato. Ci pensano i minuti a sdoppiarsi specchiati in superficie: il bianco fedele al bianco, il 2 fedele al 2, da non sapere quale poi muore davvero, se il numero o il suo riflesso. Niente, manco formulata l'idea di un'innocua divagazione, già mi sento maledire dall'immancabile nemico giurato: panciuto ma giovanotto nell'abbigliamento, occhiali da sole e visiera all'inverso, come fosse al volante della fuoriserie. Anche le chiavi mi sbatte sulla mensola, chiavi e sigarette: mi sia ben chiaro che il treno non fa per lui.

– Avessi preso la macchina, adesso sarei a Fanta, – mi lascia intendere.
In perfetto orario si sta passando per Scienza: nessun ritardo annunciato, l'inverno mite, reclami zero. Se non lui: il finto giovanotto protesta, misura il tempo in negativo: dove non siamo, che ora non è.
– Neanche a Finta saresti.
Si toglie il berretto, se lo rimette; ricaccia le chiavi in tasca; cerca la neve dove non c'è.
– Capite la noia di stare in treno.
Attorno non trova consensi. Dormono la maggior parte, in coppia, in famiglia, in musica telefonica; due bambini ridono forte con la bocca piena.
– Fra mezz'ora sarei lì.

Guarda l'ora, aggiunge e sottrae; gli frigge il ginocchio, uno, l'altro.

Vedesse invece con che perizia, con che slancio prendo le curve, inclinato quel tanto da trascinare il convoglio senza perdere lena, per già prevedere tunnel, scambi, capistazione a darmi via libera e soddisfare i miei passeggeri. Lui compreso.
– Fanta, – sputa nel cellulare.
– Finta, – ribatto in vantaggio.

Sull'autostrada la colonna di automobili ferme.

Finta, stazione di Finta: è l'altoparlante a parlare negli scatti dell'orologio; ripete l'annuncio in tedesco, gran successo riscuote: sale una donna tutta esuberanza, cariche le braccia di camelie quasi in boccio, di agrifoglio e calicanto, il sole da trasportare. Nessuno l'aiuta, ma i fiori le sorridono in braccio, fedeli al giardino; ignari di ogni malumore, memori della siepe, avranno modo di maturare i propri tempi durante il viaggio, di sbocciare in treno come marzo già fosse avanzato, già fosse traffico pasquale a scompigliarmi in piena corsa l'orario di tutto l'anno.

FINE

Ulrich Knellwolf

Bagaglio registrato

Le ferrovie sono il campo in cui lavoro, si potrebbe anche dire, sono il mio camuffamento, i miei strumenti di lavoro sono un abbonamento generale di prima classe e una grande, morbida, leggera valigia. La valigia, all'inizio dell'impresa, è vuota. Inoltre un impermeabile, un cappello, il quotidiano del giorno e il mio cellulare.

Salgo da qualche parte sul treno. Deve essere una stazione grande e un treno rapido con poca gente sopra. Un'altra condizione importante è che il treno abbia un vagone ristorante o perlomeno un vagone-bar. Non salgo sul vagone ristorante bensì sul vagone di prima classe più lontano dal ristorante. Lì appendo il mio cappotto e sistemo il cappello e la valigia sulla rastrelliera. Le migliori sono le turiste. Non le ragazzine con lo zaino in spalla dentro i jeans troppo stretti, no, le signore eleganti con le valige firmate e la borsetta di coccodrillo. Se vedo una cosa del genere mi ci siedo di fronte. Poi il problema è coinvolgerle in tempo utile in una conversazione. I trucchi, da questo punto di vista, sono molti. Nessuno si aspetterà da me che li esponga qui, sono parte del segreto professionale. Se si fanno le cose per bene riesce quasi sempre. Molte donne che viaggiano sole sono felici di avere qualcuno con cui conversare. In occasioni come queste si vengono spesso a sapere, da perfetti estranei, fatti estremamente personali. Ma il mio intento è solo quello di indurre per tempo l'oggetto della mia scelta a seguirmi nel vagone ristorante. A questo scopo e per tutto ciò che segue è necessario avere bene in mente l'orario ferroviario.

Diciamo dunque che prendo il rapido per Ginevra. Zurigo, Hauptbahnhof 11:34. Quel treno non ha purtroppo un vagone ristorante, ha però un vagone bar. È lì che devo trovarmi, al più tardi a Berna, con la mia accompagnatrice. Anche questo è meno difficile di quanto possa ritenere chi non è del mestiere. Ordiniamo e subito dopo beviamo qualcosa. Verso Friburgo mi scuso di doverla lasciare qualche istante per una telefonata veloce e alzandomi in piedi estraggo dalla tasca il cellulare. Attraversando i vagoni torno rapidamente indietro, al passaggio prendo possesso della valigia della mia accompagnatrice, la infilo nella mia, indosso l'impermeabile ne sollevo il bavero, mi metto il cappello e scendo a Friburgo. Sono, come da orario ferroviario, le 13:08. Alle 13:09 il treno prosegue. E alle 13:16 parte da Friburgo il prossimo treno per Zurigo. Lo prendo ma scendo a Berna dove consegno la mia valigia, diventata pesante, allo sportello dei bagagli registrati. Naturalmente non la mando a Zurigo, la cosa potrebbe tradirmi, ma a Basilea, a San Gallo, a Coira. Lì, al più tardi il giorno successivo vado a riprendere la mia valigia,

me la porto a casa, e a quel punto posso valutare la refurtiva. Se capîtano sotto mano le persone giuste, queste valige fruttano un bel guadagno. Riesco a vivere piuttosto bene. Quello che rende di più naturalmente sono i gioielli. Incredibile cosa possono mettere nella valigia certe signore di mondo. Anche le pellicce non sono male. Di denaro contante invece se ne trova meno. Una volta tuttavia tra le calze e la biancheria intima di una contessa italiana, con la quale ho viaggiato da Chiasso a Zurigo (scendendo naturalmente a Zugo), ho trovato non meno di duecentomila euro in contanti dentro una valigia rigida di cui non si sarebbe potuto sospettare nulla. La signora non aveva osato portarsela al vagone ristorante per paura che desse nell'occhio.

Il bottino migliore l'ho fatto comunque la settimana scorsa. Ma da allora ho un problema. Si trattava di una grande valigia con le rotelle, genere feudale, la valigia di una signora molto elegante, molto truccata e di straordinario fascino, sul cîtato treno Zurigo-Ginevra. Mi avevano colpîto già sul marciapiede a Zurigo, in primo luogo il bagaglio e poi la sua proprietaria. Tutto è andato liscio come l'olio. All'altezza di Burgdorf eravamo già seduti nel vagone bar, e a Friburgo mi sono alzato dalla sedia come ho descrîtto sopra. Tutta la faccenda aveva un solo neo, che non consideravo però particolarmente problematico. La mia valigia era troppo piccola per la valigia con le rotelle della signora. Così lasciai al suo posto la mia fedele accompagnatrice e presi con me soltanto il cappello e l'impermeabile. Temendo che potessero essere avviate immediatamente le ricerche, nel caso la donna conosciuta in viaggio si fosse accorta troppo presto della perdîta, consegnai direttamente la valigia a Friburgo, come bagaglio registrato. Quella sera stessa la rîtirai a Basilea poco prima della chiusura degli sportelli e senza la minima difficoltà.

Le difficoltà cominciarono a casa, quando aprii la valigia. Di fatto avrei dovuto essere felice del contenuto. Avvolti in panni di varie dimensioni c'erano gioielli per un valore credo di mezzo milione di franchi. Seppi subîto da dove proveniva la merce. Dal furto in una gioielleria di Lucerna, avvenuto la settimana precedente. I ladri però non si erano limîtati a saccheggiare il negozio, avevano anche rapîto il proprietario. Benché i parenti avessero pagato il riscatto, l'uomo non era ancora ricomparso. E non sarebbe mai più ricomparso. La prova era lì, davanti a me, perché, oltre a quel mucchio di stracci, la valigia conteneva anche un gran sacco di plastica pieno di indumenti. Indumenti sporchi di sangue.

Il mio spavento fu enorme, come vi potete immaginare. Mi stavo giusto chiedendo come fare per far sparire senza dare nell'occhio quegli indumenti compromessi quando squillò il telefono. Una voce d'uomo che non conoscevo «Ce li ha Lei?». Finsi di non saperne nulla. Appesero senza aggiungere altro. Stavo già cominciando a tranquillizzarmi quando alle otto suonò di nuovo il telefono. «Qui la stazione di Tiefenbrunnen. Buon Giorno. Ci ha chiesto di avvertirla quando sarebbe arrivata la valigia. La valigia è qui.» Io non avevo chiamato e non aspettavo bagagli.

È alla stazione di Tiefenbrunnen che registro i miei bagagli quando parto, non per lavoro ma per andare in vacanza. Sono molto efficienti e quasi familiari. «Vengo subîto» dissi, per non destare sospetti. Uscendo guardai presago nella buca delle lettere. Ed ecco che c'era la busta, e dentro la busta un tagliando per il bagaglio registrato, consegnato a Losanna, destinazione Zurigo, stazione di Tiefenbrunnen.

Era la mia valigia. Quando l'ho aperta, a casa, sono quasi caduto riverso. Nella valigia c'era una mano mozza, e appeso ad essa c'era un biglietto sul quale stava scritto «Speriamo che Lei ci voglia dare una mano, in buona intesa.»

Ancora non sapevo cosa fare quando suonò di nuovo il telefono. Esitante sollevai il ricevitore. «Sì, qui è ancora la stazione di Tiefenbrunnen,» disse la voce gentile dell'impiegato «È arrivata un'altra valigia. Se non la conoscessi bene, a questo punto comincerei a preoccuparmi.»

FINE

Milena Moser

Prossima fermata Olten

I viaggiatori diretti a Basilea sono pregati di cambiare treno... Poteva cambiare o rimanere dov'era. Nessuno lo aspettava, né a Basilea, né a Berna e neppure a Zurigo. Viaggiava senza meta, si limitava a seguire la voce dell'altoparlante, la sola che sopportasse ancora negli ultimi tempi.

Nessuno lo aspettava. Non c'era una sola luce accesa nel suo appartamento, né cibo sui fornelli. Poteva fare o lasciare quello che voleva. Tornare a casa o rimanere altrove. Recarsi a Basilea, a Berna, cambiare a Olten oppure no. Era questo il bello della vedovanza. Che mangiasse, dormisse, indossasse o no una camicia pulita – la cosa riguardava solo lui.

Non che ne traesse un giovamento immediato. Ventisette anni di matrimonio non si potevano infilare semplicemente in un cassetto. A volte, quando se ne stava steso sul divano del soggiorno e leggeva i programmi della TV, aveva l'impressione di sentir scorrere l'acqua in cucina. «Fammi per favore un cafferino, cara» diceva in modo da poter essere sentito dall'altra parte, e solo dopo qualche istante, non giungendo dalla cucina nessun distratto «hem, sì – subito», gli tornava in mente che lei era morta. Era sempre stata sana. Non mangiava carne. Non aveva mai fumato. Solo, di tanto in tanto, mentre cucinava, un sorso di kirsch dalla bottiglia che teneva nascosta nella credenza della cucina, dietro i vasi delle conserve.

Ed era ancora lì. La bottiglia.

«Mi fa male la testa» aveva detto, e si teneva la fronte, la mano protetta dal guanto di gomma rosa che usava per lavare. Aveva delle belle mani, Isabelle. Mani morbide, curate. Mani che erano state fotografate, per un servizio pubblicitario: soltanto le mani, grandi, davanti, e dietro il corpo di un'altra persona, il volto di un'altra persona. Troppo delicate per lavorare, c'era scritto su una delle immagini, dove la sua mano teneva una sigaretta sottile. Lei quell'immagine l'aveva incorniciata e l'aveva appesa in cucina. Proprio sopra il lavabo. «Ho mal di testa», aveva detto. Voleva sedersi e invece era stramazzata al suolo ed era morta. Così, stesa, e con la mano ancora sulla fronte, una mano nel guanto di gomma rosa.

Ancora gli sembrava di sentire i suoi passi nel corridoio, c'era ancora il suo odore nell'aria. No a casa non ce la faceva proprio a restare...

Prossime coincidenze...Trascorreva sempre più tempo in treno. Intere giornate gli scivolavano via sulla rete ferroviaria. Ma le ore trascorse in treno non erano perse. Seguivano un principio più alto, sottostavano all'orario ferroviario. Le ore avevano un senso.

Poco dopo la morte di Isabelle aveva venduto l'automobile e si era preso l'abbonamento generale. Senza chiedergli nulla gli avevano dato la carta d'argento. E perché no? Non aveva un lavoro, né un compito, né una donna. Ma chi sta in treno, questo lo aveva notato subito, chi sta in treno non deve rendere conto a nessuno. In treno lui era un uomo con un compito. Un uomo con una meta.

Nel corso degli ultimi mesi poi aveva imparato: sapeva quali erano le coincidenze che poteva raggiungere senza dover correre inutilmente sul marciapiede, sapeva in quali stazioni venivano riforniti i carrelli con le vivande e dove il caffè nelle bottiglie termiche era più fresco. Soprattutto sapeva su quali percorsi gli annunci dell'altoparlante erano più lunghi. Perché quello che a lui importava era la voce dell'altoparlante. La sola che avesse ancora voglia di ascoltare.

D'altronde si era abituato a viaggiare negli scompartimenti del silenzio.

Questo treno prosegue per Aarau...Il modo in cui lei pronunciava la parola Aarau: con una a scura, giù in gola. Aarau era per lei una parola straniera. Per la voce intendo. Come lo era per Isabelle. Le era piaciuta subito, quella voce dall'altoparlante. Suonava come Isabelle. Come una giovane Isabelle, senza quella sfumatura aspra che aveva assunto nel corso del loro matrimonio, anche quella patina sovrapposta e persino indifferente degli ultimi anni o quello strascico cancellato che le veniva dalla bottiglia di kirsch. Era una voce tranquilla, presente, determinata ma anche premurosa. So cosa, quello che bisogna fare, diceva la voce. Ma era anche abbastanza generosa da lasciargli credere di essere lui a prendere le decisioni: cambiare o non cambiare treno.

Quel treno...

A volte osservava un altro viaggiatore, che lasciando cadere il giornale, quando ascoltava gli annunci, tutto preso, trasognato, appoggiava la testa all'indietro sul sedile e sorrideva. Di fronte un uomo anziano, più anziano di lui, che a buon diritto viaggiava con la Carta d'Argento. Tirò fuori un panino, gli tolse i diversi strati di carta, prosciutto e formaggio, il fruscio della carta era più forte di quanto non fosse consentito negli scompartimenti del silenzio, un fruscio nel bel mezzo dell'annuncio.

Zurigo aeroporto, Oerlikon, Zurigo Hauptbahnhof.

L'uomo stava giusto portando alla bocca il panino, era proprio lì, a mezz'aria, la bocca era aperta, quando lui riuscì a sentire la voce: Zurigo-aeroporto. Morse il panino, masticò. Sollevò lo sguardo, guardò oltre, sorrise. «Questa voce», disse l'altro.

Negli scompartimenti del silenzio bisognerebbe stare in silenzio.

«Mi ricorda mia moglie, che è morta.»

Aspettava forse una risposta?, Li stavano già guardando dall'altra parte del corridoio, uomini d'affari con la fronte aggrottata.

«Elisabeth», disse l'altro.

Elisabeth?

«Marianne!» disse una voce dall'altra parte del corridoio.

«Verena!»

«Helen!»

«Ruth!»

FINE

Peter Weber

Oriente

Il racconto *Oriente* è tratto dal libro Prosa ferroviaria.
La presente versione è leggermente ridotta.

Fui servito da un cameriere piccolo che indossava un abito bianco, ordinai un altro caffè e un bicchier d'acqua: Il sole stava calando, penetrava argenteo attraverso i vetri opachi, I suoi raggi venivano frammentati e cadevano obliqui nel locale. I volti delle masse di passanti luccicavano. S'affrettavano aggrappati a filamenti di luce, coloro che aspettavano erano mezzo in ombra e perlopiù stavano intorno al grande orologio. Dalle scale mobili gente sempre nuova accoglieva l'invito del lucido argento, seguendo pulsazioni particolari, inquiete, in sequenze talvolta più strette, altre volte interrotte. (...)

Il grande orologio era adesso in controluce. Su quattro colonne semplici il dado bianco del tempo se ne sta alto sopra tutte le teste. L'orologio è il nostro oriente. In ogni punto cardinale occhieggia un quadrante con le lancette nere e la lancetta rossa dei secondi. Attaccata alla parte inferiore del dado si riconosce una sfera di metallo grande poco più di una testa e sotto di essa pende, fissato a quattro tubi, un piccolo dado azzurro con un punto bianco su ogni lato e ogni volta quattro frecce che lo indicano: il punto d'incontro. A terra la stessa cosa incastrata nella pietra. Sotto l'orologio la quiete, tutto intorno turbolenza, foga. (...)

Le prime torri dell'orologio con cui gli inglesi hanno introdotto nelle loro colonie il tempo universale, erano riproduzioni in piccolo del Big Ben. Un giovane indiano prese in parola il motto impresso a fuoco su tutti gli orologi inglesi «Time is money». Quell'uomo riempì di sterline inglesi la cassa dell'orologio nella piazza principale della sua città. Credeva, in questo modo, di guadagnare tempo. Nei mari del sud furono depositate ben presto conchiglie e corone di fiori sotto gli orologi. Per uniformare le usanze dei diversi popoli in relazione al tempo, l'astronomo reale inventò i Giochi del tempo. A questo scopo furono invitati a Londra rappresentanti di tutti i continenti; il Greenwich Park, proprio sotto l'osservatorio, serviva da campo da gioco. Una cassa dell'orologio vuota fu posta su dei trampoli sopra il meridiano zero. I diversi popoli, alla cerimonia di inaugurazione, lo dovettero decorare con i propri doni. La famiglia reale che seguiva lo spettacolo si mostrò su un'altura appena oltre il parco, a debita distanza. L'astronomo puntò sui doni il suo cannocchiale, descriveva minuziosamente i tesori che vedeva alla lente d'ingrandimento e quanto tempo si guadagnava grazie ad essi. Provvide a che, con un buon peso sotto la cassa dell'orologio, si formasse una grande goccia di cera, che chiamò la comune goccia di tempo. A quel punto l'orologio andava munto. I giocatori più alti tennero d'occhio la massa di cera, aspettarono il momento giusto, saltarono e staccarono la

sfera dalla cassetta dopo di che cominciarono a correre in fila per il parco passandosi la palla di cera, per la qual cosa potevano usare mani e piedi. Il più gran numero di contatti possibile con la palla, da parte del più gran numero di giocatori, sembrava quello lo scopo dell'addestramento di massa, la palla ad ogni passaggio diventava più piccola e alla fine non rimase che una biglia che fu riposta, con un solenne applauso, dentro la cassetta, col che il gioco era terminato. Le regole erano state fissate, è vero, con la massima precisione, ma gli europei continentali non riuscirono mai a comprenderle, nemmeno dopo approfonditi studi. Da questa azione di culto sono poi derivati tutti i giochi alla palla.

Una volta all'anno lo sport del tempo viene praticato anche nell'atrio della nostra stazione. L'area viene suddivisa in quattro settori Asia, Africa, America, Australia. Gli europei sono organizzatori e spettatori e chiamano questo gioco palla prigioniera. Possono prendervi parte soltanto gli uomini che lavorano alla stazione. Emergono dalle cucine, i punti di ristoro rimangono chiusi, le mogli dei giocatori ai margini del campo offrono piatti tipici dei diversi continenti. Molti gruppi usano il tempo di riscaldamento per mettere in giro informazioni di ogni genere e già si va dicendo che la parte più interessante del gioco avrà luogo tra le undici e le dodici: profumo di citronella e spezie rosse, musica con prevalenza di bassi, «sprechgesang», balli in ogni angolo. A mezzogiorno in punto il piccolo cameriere sale su per la sua lunga scala e svita la sfera di ghisa. Le lancette dell'orologio madre si fermano e così quelle di tutti gli altri orologi. Dalla cassetta cadono palle e palline che vengono rapidamente afferrate dagli spettatori e messe in gioco nei modi più diversi. È evidente la prevalenza degli africani e degli afroamericani nella palla prigioniera. I ragazzi che dopo il lavoro o nei fine settimana si raccolgono sotto l'orologio con le loro palle da poco, si sono ormai lasciati contagiare dall'arte dei veri giocatori, si vestono allo stesso modo, ascoltano la stessa musica, si muovono secondo gli stessi ritmi. Per molti asiatici, cresciuti in zone ad alta densità di popolazione, la stazione è l'unico luogo in cui si sentano al riparo. Hanno trovato una propria cifra nel gioco del tempo, giocano nel loro settore con molte piccole palle che si passano con prontezza. La velocità con cui sono in grado di servire gli europei che si affollano davanti alle bancarelle supera qualunque termine.

Poco prima dell'una gli impiegati formano una piramide umana. Il piccolo cameriere a quel punto raccoglie le palle rimanenti in una cesta, si arrampica per cosce e braccia, viene spinto su, issato sulle spalle più alte e versa le palle rimanenti nella cassa. La lancetta dei secondi scorre in avanti, i giochi sono terminati e tutti ritornano al lavoro.

In ogni momento, discreti tra le colonne, occhieggiano gli anziani, lo sguardo vigile sui bassifondi. Portano un distintivo con la scritta «Missione-Stazione». La missione si compone di volontari. Si sa che la stazione è un magnete oscuro, che i disperati nel loro cammino di perdizione prima o poi ci arrivano, che approdano lì, sotto l'orologio, prima di naufragare, cosa che i nostri missionari cercano appunto di impedire sorvegliando il punto zero. Da poco sul punto c'è un bidone dell'immondizia con un posacenere alto un metro e mezzo e il divieto di fumare, valido per l'intera stazione, sotto l'orologio, è annullato. Le anime che si stanno estinguendo, si sa, fumano la loro ultima sigaretta prima di sparire. Mentre fanno ciò si può rivolgere loro la parola, con cautela, sussurrando. Da tempo non hanno più parlato con nessun essere umano, solo con sé stessi. La missionaria forma piccole isole della mente, cerca di raggiungere quelle persone

con frasi pronunciate a voce bassa, cerca di impigliarle in un mormorio, di toccarle con la mano e le pilota in zone più protette, dove vengono accolte dai soccorritori. Le missionarie vengono intrattenute e sostenute dal soccorso ferroviario, si dissolvono nella propria missione, hanno bisogno di pasti caldi ogni giorno e di un caffè ogni ora, che viene portato loro dai soccorritori, volontari anch'essi.

FINE

Grazie, per avere dedicato alla lettura un po' del vostro prezioso tempo. La nostra riconoscenza va ovviamente anche alle autrici e agli autori che, con le loro brevi storie, hanno affrontato l'argomento «Tempo, trascorso con la ferrovia».

Etienne Barilier
È venuto alla luce nel 1947, a Payerne. Termina gli studi classici a Losanna con un dottorato in lettere e una tesi consacrata a Camus. Si dedica poi interamente allo scrivere e alle traduzioni. La pittura, la musica, la letteratura, sono al centro delle sue attenzioni, come saggista e romanziere. La sua riflessione sul ruolo assunto dell'intellettuale in Svizzera romanda è veramente azzeccata, e non manca certo d'ironia. Egli vive attualmente a Pully.

Bibliografia:
- Soyons médiocres. L'Age d'Homme, 1989.
- Un rêve californien. Zoé, 1995. (romanzo)
- Le train de la Chomo Lungma. Zoé, 1999
- L'énigme. Zoé, 2001

Peter Bichsel
Nato nel 1935 a Lucerna, è cresciuto a Olten. Dopo aver seguito la formazione per diventare maestro di scuola elementare, ha esercitato questa professione fino al 1968. Dal 1974 al 1981 Bichsel è stato l'uomo di fiducia dell'allora Consigliere federale Willy Ritschard. Fra il 1972 e il 1989 ha soggiornato a più riprese in università americane quale «Writer in Residence» e come docente ospite. Vive a Bellach (SO).

Selezione delle pubblicazioni letterarie:
- Eigentlich möchte Frau Blum den Milchmann kennenlernen. 21 storie. Walter, 1964
- Kindergeschichten. Luchterhand, 1969
- Storie per bambini. Edizioni Gottardo, 1980/ Marcos y Marcos, 2002
- Il lattaio e altri racconti. Mondadori, 1967
- Der Busant. Von Polizisten, Trinkern und der schönen Magelone. Luchterhand, 1985
- Ein Tisch ist ein Tisch. Suhrkamp, 1995
- Eisenbahnfahren. Insel-Bücherei, 2002

Anne Cuneo
Anne Cuneo, d'origine italiana, è nata a Parigi nel 1936. Dopo la morte del padre è stata ospite di vari orfanotrofi, gestiti da religiosi in Italia e in Svizzera. Compie studi secondari e universitari a Losanna. Insegna poi letteratura e fa lunghi viaggi attraverso l'Europa. È autrice, prima di racconti autobiografici, poi di libri documentari e di lavori teatrali; nel 1989 scrive il primo romanzo «Station Victoria». Anne Cuneo vive a Zurigo.

Bibliografia (selezione):
- Ame de bronze: une enquête de Maria Machiavelli. Bernard Campiche, 1998; rééd. Club France Loisirs Suisse, 1998.
- D'or et d'oublis. Bernard Campiche, 1999. (romanzo)
- Le piano du pauvre: la vie de Denise Letourneur musicienne. Bernard Campiche, 2000.
- Le sourire de Lisa: une enquête de Maria Machiavelli. Bernard Campiche, 2000.

Anna Felder
È nata a Lugano nel 1937, dove ha studiato fino a ottenere la maturità liceale, prima di iscriversi alla facoltà di lettere all'Università di Zurigo, dove si è dedicata all'approfondimento delle lingue romanze. Dopo un soggiorno a Parigi si è laureata sempre a Zurigo con una tesi su Eugenio Montale. Ora insegna e vive ad Aarau, ed è una scrittrice ormai affermata. La Felder ha ottenuto il maggior successo con «La disdetta» (romanzo che appassionò Italo Calvino).

Opere principali:
- La disdetta. Torino (Einaudi) 1974. (I Coralli ; 293) Itra Ed.: Bellinzona (Ed. Casagrande). (La sfera)
- Nozze alte. romanzo. Locarno (Pedrazzini) 1981. (Il Pardo; 5)
- Gli stretti congiunti. Racconti. Locarno (Pedrazzini) 1982. (Il Pardo; 6)
- Nati complici. Bellinzona (Casagrande) 1999. (La Salamandra)

Ulrich Knellwolf
Nato nel 1942, cresciuto a Zurigo e a Olten ha studiato, dopo aver ottenuto la maturità alla Scuola cantonale di Soletta, teologia protestante a Basilea, Bonn e Zurigo ed è stato pastore a Urnäsch AR, Zollikon e alla Chiesa dei pastori evangelici a Zurigo. Dal 1996 è attivo, a tempo parziale, alla fondazione «Diakoniewerk Neumünster» a Zollikerberg; lavora inoltre in proprio.

Ecco le sue ultime opere letterarie:
- Doktor Luther trifft Miss Highsmith, storie. Nagel & Kimche 1998 (Fischer Taschenbuch 2000)
- Auftrag in Tartu, romanzo. Nagel & Kimche 1999 (Fischer Taschenbuch 2002)
- Den Vögeln zum Frass, romanzo. Nagel & Kimche 2001

Milena Moser
Nata nel 1963 a Zurigo. Dopo essersi diplomata alla scuola media, ha assolto il tirocinio di libraia, scrivendo poi per emittenti radiofoniche svizzere. Ha creato e dato alle stampe «Sans Blague – Magazin für Schund und Sünde». Vive a San Francisco.

Selezioni delle opere letterarie pubblicate:
- Das Schlampenbuch. Krösus 1992
- Blondinenträume. Rowohlt 1994
- Bananenfüsse. Blessing 2001

Peter Weber
È nato a Wattwil/Toggenburgo (SG) nel 1968. Ha frequentato il liceo e ottenuto la maturità di tipo B. Weber vive oggi a Zurigo scrivendo, facendo musica jazz e dedicandosi al teatro. Nel 1993 riuscì, all'allora venticinquenne Peter Weber di avere, con «Der Wettermacher», uno splendido esordio.

Selezioni delle opere letterarie date alle stampe:
- Der Wettermacher. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1993
- Il mago del tempo. Costa & Nolan, 1997
- Silber und Salbader. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1999
- Bahnhofsprosa. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 2002