

Auszug des Löwen

Der Verband deutscher Schriftsteller steht ohne handlungsfähige Führung da. Prominente treten aus, die Flügel sind verzinkt – Ist der Verband am Ende?

Wenn der Löwe aus dem Zoo austritt, wird doch nicht der Zoo geschlossen.“ Mit diesem Bild versucht Dieter Lattmann, der ehemalige Gründungsvorsitzende des „Verbandes deutscher Schriftsteller“ (VS), Gelassenheit zu demonstrieren: Keineswegs sei der VS am Ende, auch nach dem spektakulären Austritt von Günter Graß, der Vorsitzenden Anna Jonas und einiger anderer Mitglieder werde der Verband seinen Geist nicht aufgeben.

Mit dem launigen Vergleich aus der Fauna gelang dem desorientierten Ex-Funktionär aber nur das Selbsttor des Monats. Allzugut paßt die Vorstellung eines zoologischen Kuriositätenkabinetts zu den selbstzerstörerischen Auseinandersetzungen, die am dritten Adventssonntag im großen Sitzungssaal des Stuttgarter Rathauses zur Führungslosigkeit und zur völligen Lähmung des Schriftstellerverbandes führten.

Bemerkenswert kühl registrierten die Feuilletons das Desaster: „Eine Ruine wird geschleift“, so leitete die „Frankfurter Allgemeine“ ihren Kommentar ein. Und die „Süddeutsche Zeitung“ entdeckte „keinen Grund, dieser Karikatur eines Schriftstellerverbandes, der sich am Wochenende so kläglich selbst aus dem öffentlichen Leben der Bundesrepublik wegradiert hat, auch nur eine Träne nachzuweinen“.

Tatsächlich ist die Geschichte des VS in den letzten Jahren die Geschichte seines Niedergangs. Der 1969 unter Heinrich Bölls Motto „Ende der Bescheidenheit“ gegründete Schriftstellerverband, der in den siebziger Jahren einige beachtliche sozialpolitische Verbesserungen für die Autoren erreicht hatte und sich dank der Mitarbeit bekannter Schriftsteller wie Böll und Graß öffentlicher Wertschätzung erfreute, verfiel sich in den achtziger Jahren zunehmend im Gestrüpp innerer Querelen.

Ein Hauptproblem war dabei, nach dem 1974 erfolgten Beitritt zur IG Druck und Papier, die relative Autonomie im Verhältnis des kleinen Schriftstellerverbandes zum Kollektiv der Gewerkschaften. Die „Einigkeit der Einzelgänger“, die der VS auf seine Fahnen geschrieben hatte, wurde nämlich von den auseinanderdriftenden Flügeln des Verbandes sehr unterschiedlich interpretiert.

Eine Gruppe von altlinken Gewerkschaftern um die ehemaligen Bundesvorsitzenden Bernt Engelmann, Hans Peter Bleuel und Dieter Lattmann, de-



Zurückgetretene VS-Vorstandsmitglieder*: Keine Träne

ren Bastion der bayrische Landesverband des VS ist, versprach sich alles Heil von der „Einigkeit“, der Arbeitnehmersolidarität in einer mächtigen Gewerkschaft.

Dagegen fürchteten vor allem die inzwischen ausgetretenen Autoren des Berliner Landesverbandes, unter anderen Günter Graß, Friedrich Christian Delius und die Lyrikerin Anna Jonas, als „Einzelgänger“ majorisiert zu werden: Die Individualität der Literaten werde durch die Großorganisation geschluckt.

Die Auseinandersetzungen verschärften sich in dem Maße, in dem die für April 1989 vorgesehene Gründung einer neuen Einheitsgewerkschaft „IG Medien – Druck und Papier, Publizistik und Kunst“ näherrückte. Unter dem Dach dieser Mediengewerkschaft soll neben den knapp 150 000 derzeitigen Mitgliedern der IG Druck und Papier, 30 000 Mitgliedern der Gewerkschaft Kunst (deren Großteil die Rundfunk-Fernseh-Film-Union stellt) und verschiedenen anderen Berufsverbänden auch der mit 2400 Mitgliedern vergleichsweise winzige Fachverband der Autoren Platz finden.

Die Reibungen mit der Gewerkschaftsspitze, die es seit 14 Jahren immer wieder gegeben hatte, konkretisierten sich im vergangenen Jahr im Tauziehen um die Statuten der Fachgruppe Literatur in der künftigen IG Medien. Dem alten VS-Vorstand mit Anna Jonas und Günter Graß, der sich um den Spielraum für die „kreativen Verrücktheiten“ (Graß) der Schriftsteller sorgte, gelang es zwar, der Gewerkschaftsführung einen Kompromiß abzutrotzen, der den Forderungen der Schriftsteller nach größerer Autonomie im Rahmen

der künftigen Mediengewerkschaft ein Stück weit entgegenkam, aber der verlangte Sitz im Hauptvorstand und ein Vetorecht der Fachgruppe Literatur in der Tarifpolitik wurden nicht gewährt.

Trotz einer gewissen Kompromißbereitschaft auch auf seiten der Gewerkschaftsführung und ungeachtet verschiedener Vermittlungsversuche noch auf dem Stuttgarter Kongreß waren die Fronten schon vorher so sehr verhärtet, war das gegenseitige Mißtrauen innerhalb der Fraktionen schon so verfestigt, daß sich die Meinungsverschiedenheiten als unüberbrückbar erwiesen.

Mit „verzweifelterm Humor“ begründete Delius in Stuttgart einen Berliner Antrag, den „Automatismus, daß der VS in die IG Medien eintritt, zu stoppen“: „Der Aufstieg in die IG Medien bringt uns nun die Deklassierung vom ‚Mitglied‘ zum ‚Angehörigen‘ – als wären wir schon, was wir noch nicht sind, die ‚Hinterbliebenen‘ ... Statt um unsere Rechte in dieser Gesellschaft zu kämpfen, müssen wir immer mehr um unsere Rechte in dieser Gewerkschaft kämpfen.“ Der von den gewerkschaftlichen Hardlinern innerhalb und außerhalb des Verbandes geforderten „Solidarität im Namen der Einheit“ setzte er die „Solidarität im Namen der Wahrheit“ entgegen.

Der Antrag wurde abgelehnt, die Mehrheit sah, wenn auch unter erheblichen Bauchschmerzen, keine Alternative zum Eintritt in die IG Medien. Als es dann aber darum ging, einen neuen Vorstand zu wählen, kam es zum Offenbarungseid des VS: Kein einziger Kandidat erklärte sich mehr bereit, angesichts der verfahrenen Situation die Verantwortung zu übernehmen, die zudem gleichbedeutend ist mit „50 bis 70 Tagen ehrenamtlicher Arbeit im Jahr“, so der Dortmunder Schriftsteller Josef Reding,

* Günter Graß und Anna Jonas beim Stuttgarter Kongreß.

der auf fünfjährige Erfahrungen im Bundesvorstand zurückblickt.

Höchstens 40 der rund 2400 Mitglieder des VS, schätzt Reding, könnten allein von ihren Büchern leben. Die kargen Einkünfte der übrigen entstammten zu jeweils einem Drittel Funk- und Fernsehonoraren, Autorenlesungen und Büchern. Schon aus materiellen Gründen sah sich beispielsweise der in Stuttgart um Vermittlung bemühte Johano Strasser außerstande, als Vorsitzender anzutreten: „Ich habe drei Kinder.“

Der Schiffbruch des VS läßt alle Beteiligten ratlos zurück. Auch wenn die Austrittswelle nicht mehr als die von Reding geschätzten zehn Prozent der Mitglieder erfassen sollte, ist die selbständige Handlungsfähigkeit des Verbandes, der bislang vor allem die wenigen in der Öffentlichkeit bekannten Schriftsteller wie Graß und Delius verloren hat, auf lange Zeit dahin.

Zählbare Erfolge des letzten VS-Vorstands, wie die vor wenigen Monaten abgeschlossenen Firmenverträge mit acht deutschsprachigen Verlagen über die Zahlung von zehn Prozent des Nettoladenpreises an alle Autoren, unabhängig von ihrer Prominenz, „unser wichtigstes Arbeitsergebnis“, so Graß nach seinem Austritt, wird es wohl so bald nicht mehr geben. Freuen kann sich da höchstens der Börsenverein des Deutschen Buchhandels, der angesichts der aus seiner Sicht nur kostentreibenden Firmenverträge unlängst Alarm schlug und schon „ein Stück Freiheit der Literatur“ in Gefahr sah.

AUTOMOBILE

Blasen am Bug

Benutzer von Autoreisezügen klagen über Schäden und Verfärbungen am Lack ihrer Autos. Die Ursache ist unbekannt.

Mit seinem weißen VW Golf rumpelte Bundesbahn-Kunde Giordano Angelino in Hamburg über die Laderampe des Autoreisezugs (Werbe-Slogan: „Ihr Auto fährt ... Sie schlafen“), der ihn über Nacht nach Lössach an der Schweizer Grenze beförderte. Zusammen mit den Reisedokumenten hatte ihm die Bundesbahn einen Faltblatt-„Ratgeber für Autoreisezugkunden“ zugesteckt, der ihm erläuterte: „Sie haben die Vorteile dieses Dienstes erkannt.“ Am nächsten Tag kannte er auch die Nachteile.

Im sonnigen San Remo, wo Angelino zu Hause ist, entdeckte der Autozug-Benutzer auf dem weißen Lackkleid des Golfs „so bräunlich-schwärzliche Sprenkel“, teils „groß wie ein Fingernagel“, teils „wie Sommersprossen“. Die Tankwarte, so der Geschädigte, „wußten gleich Bescheid – der Autoreisezug, ja, das kennen wir schon“.

Waschen half nicht. Die Männer brauchten Stunden, um durch Abreiben und Polieren mit immer schärferen Mixturen die fest haftenden Verfärbungen wenigstens einigermaßen zu beseitigen.

Tausende von Automobilisten hatten schon Anlaß, sich über derartige Folgen einer Fahrt im Autoreisezug zu beklagen. Den Bundesbahn-Managern ist das Übel bekannt, aber sie rätseln immer noch über seinen Ursprung.

„Wir haben nur Vermutungen; die Ursache wird noch ermittelt“, verkündete letzthin ein Bundesbahn-Sprecher. Vermutet werde beispielsweise, Abrieb von der Oberleitung der Elektrolok sei im Spiel. Reisende wiederum meinen, es handele sich womöglich um warme Spritzer aus dem Hydrauliksystem oder fortgeschleuderten Schmierstoff der E-

sprachige „Brugsanvisning“ auf der Wasch-Hilfe empfiehlt, den Inhalt einer Halbliter-Plastikflasche sogleich nach Ankunft in einem Eimer Wasser aufzulösen, denn die Verfärbung muß laut Bundesbahn-Auskunft „so rasch wie möglich entfernt werden, je schneller, desto besser“.

Der so zur Eile angehaltene Autozug-Benutzer hat sodann folgendes Prozedere zu beachten: „Mit einem Schwamm oder weichen Lappen auftragen. Nach einer Einwirkungszeit von etwa 5 bis 10 Minuten durchreiben und anschließend gründlich mit klarem Wasser abspülen. Trockenledern.“

Reisende, die diese Nachbehandlung und auch das (womöglich genauso nützliche) Passieren einer Waschstraße am Zielort versäumen, müssen im interna-



Autoreisezug der Bundesbahn (in Hamburg): „Flecken wie eingebraunt“

Loks. „Das Zeug“, bekundete ein Betroffener, „wirkt wie eingebraunt.“

Mit einiger Gewißheit weiß die Bundesbahn nur zu sagen, daß die Gefahr einer Verfärbung des Lacks offenbar „witterungsabhängig“ und „bei feuchtem Wetter“ am größten ist.

Aber es gibt auch Hilfe gegen die rätselhafte Lack-Malesche beim Reisen mit dem Autozug, über dessen potentiellen Ertragnis-Zuwachs Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke kürzlich gesagt hat: „Da ist noch viel Musik drin.“ Die Bundesbahn gibt in ihrem „Ratgeber“, als Punkt 14 unter 17 Positionen versteckt und deshalb vermutlich von vielen überlesen, einen rettenden Tip.

Wer sich „wegen der Verschmutzung“ Sorge, so heißt es, wende sich „bitte an unseren Lademeister“, der auf Wunsch und kostenlos „ein erprobtes Reinigungsmittel“ parat halte. Eine mehr-

ationalen Reiseverkehr binnen drei, im Inlandverkehr binnen sieben Tagen ihre Ansprüche anmelden. Aber auch das hilft nicht immer, wie der Reisende Helmut Gram auf der Autozug-Piste Hamburg-Lössach erfahren mußte.

Grams schwarzer Porsche 944 hatte die Reise ganz vorn, unmittelbar hinter der Elektrolok, durchstehen müssen. Am anderen Tag entdeckte der Besitzer am Bug seines Autos Blasen im Lack, die nach seiner Ansicht „durch die Hitzeabstrahlung der Elektrolok“ entstanden sind und sich mit Wasser und Seife nicht beseitigen ließen.

In diesem Fall wäre womöglich ein Eimer Wasser schon während der Fahrt hilfreich gewesen, denn der Porschefahrer mußte die 300 Mark für die nachgebesserte Lacknase selber bezahlen. Gram gibt einen für Porschefahrer ungewöhnlichen Verhaltenstip: „Nie ganz vorn fahren – zu heiß.“ ♦