Fischer, dem späteren stellvertretenden Chefredakteur der „Süddeutschen Zeitung“, genannt worden. In einem kleinen spießigen Café am Ku’damm hatte mir Fischer eine Liste überreicht, auf der die Beurteilung der Ressortleiter stand. Die meisten waren Wessis. Leinkaufs Name war doppelt unterstrichen. Er war als Chef der Reportergruppe auch der Coach von Alexander Osang, dem Star der „Berliner Zeitung“. Der sei der „beste Schreiber in der Stadt“ und „unbedingt zu halten“. Über Leinkauf könne man sicherstellen, dass ihn das Projekt weiter fesseln würde.

Leinkauf stachelte seine Reporter immer zu Höchstleistungen an. Dabei war es ihm egal, wessen Text auf die Werkbank kam. Auch renommierte West-Redakteure achteten sein Urteil. Er wollte immer das Außergewöhnliche erreichen und unterschied sich darin grundlegend von jenen Durchschnittsjournalisten, die man, mit oder ohne Akte, jederzeit ersetzen kann. Er feilschte immer um das letzte Quäntchen Qualität, auch mit mir.

Als Leinkauf an jenem ominösen Mittag die Bürotür leise hinter sich schloss, nahm ich an, dass wieder eine solche Verhandlung über einen Text anstand. Umso überraschter war ich, als sich Leinkauf in das schwarze Ledersofa fallen ließ und sagte: „Ick muss mit Ihnen über etwas reden.“ Dann eröffnete er mir, die Augen auf den Boden geheftet, dass er als Student gespitzelt habe. Nicht lange habe es gedauert, es sei 20 Jahre her und er sei jung gewesen. Aber es sei nun mal eine Schweinerei gewesen. Es sei jetzt an mir, zu entscheiden. Ich sagte: „Sie wissen, dass Sie dran sind, wenn es eine Akte gibt?“ Er nickte, und ich merkte, dass seine Hände zitterten. „Und?“, fragte ich. „Det war Scheiße“, sagte Leinkauf.

Nach dem Gespräch fragte ich unseren Personalleiter, ob eine Akte Leinkauf gefunden worden war. Als der verneinte, atmete ich auf. Wir haben bei der „Berliner Zeitung“ sieben Jahre nach der Wende Dutzende Mitarbeiter ausgewechselt. Wir haben im Gegenzug Bürgerrechtler als Redakteure angestellt und den damaligen Pressesprecher der Gauck-Behörde. Ich sah Leinkauf in diesem Ensemble aus Tätern und Opfern als besonderen Leistungsträger: Als Einziger war er zu mir gekommen und hatte freiwillig ein schon lange zurückliegendes Unrecht bekannt. Ich habe in seiner spröden Reaktion Reue erkannt.

Später sollte Götz Aly, Chef der Meinungsseite und selbst geläuterter Apo-Steinewerfer, sagen, dass in der Transformation von Systemen die Eliten niemals komplett ausgetauscht werden könnten, weil sonst alles zusammenbrechen würde. Die nun aufgetauchte Akte über meinen ehemaligen Reportagechef interessiert mich nicht. Leinkauf hat sie, nach 30 Jahren, überlebt.

JOERG SARBACH / AP

Meyer Werft, Neubau „Celebrity Solstice“: *Zu groß für den Panamakanal*

SEEFAHRT

Am Gelben Fluss

Immer gewaltiger werden die Traumschiffe der emsländischen Meyer Werft. Doch die Überführung der Luxusliner kostet die Steuerzahler Millionen und belastet das Ökosystem der Ems.

Es ist erst Vormittag, aber der Pförtner am Tor 1 wirkt schon genervt. „Einen Parkplatz? Hier ist alles komplett dicht. Fahren Sie auf den Seitenstreifen. Ausnahmsweise.“

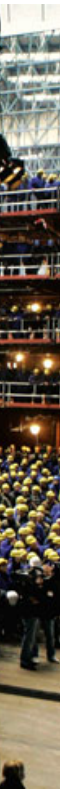
Im Besucherzentrum der Meyer Werft im niedersächsischen Papenburg herrscht fast immer Hochbetrieb. 280 000 Neugierige wollten im vergangenen Jahr die riesigen Hallen im Emsland besichtigen, den Ort, an dem Traumschiffe entstehen. Vor wenigen Tagen ist das jüngste, 320 Millionen Euro teure Schmuckstück der Meyer-Leute ausgeliefert worden, das Kreuzfahrtschiff „Aidabella“. Ein weißer Luxusliner, 252 Meter lang, 32 Meter breit.

Die Werft ist eines der erfolgreichsten Unternehmen im Norden der Republik, obwohl die Branche noch vor wenigen Jahren totgesagt wurde. Aber weil die Firma nicht am Meer liegt, müssen ihre Schiffe knapp 50 Kilometer durch die Ems zur Küste überführt werden. Ein Alptraum für die Umwelt und eine Last für die Steuerzahler.

Längst nämlich ist der Fluss zu klein für die Meyer-Schiffe. Dabei ist er schon viermal vertieft worden, von 4,50 Meter auf zuletzt 7,30 Meter. 2001 ging zudem ein Sperrwerk in Betrieb, mit dem die Ems auf 8,50 Meter Wassertiefe aufgestaut werden kann. Doch bereits im Herbst will die Werft die „Celebrity Solstice“ überführen. Sie ist fast doppelt so groß wie die „Aidabella“ – und derart gewaltig, dass sie nicht einmal durch den Panamakanal passt.

Die Ems freilich soll passend gemacht werden: Kurven im Flussbett werden begradigt, eine Brücke umgebaut, Strommasten verlängert. Das alles hat seinen Preis: Über 500 Millionen Euro haben Bund, Land und Kommunen in den vergangenen 15 Jahren nach Berechnungen des Naturschutzbundes WWF bereits in den Flussausbau gesteckt, damit die Werft die Luxusliner zu Wasser lassen kann.

Und so steht die Meyer Werft beispielhaft für eine Förderpolitik, die auf den ersten Blick absurd wirkt, aber Sachzwängen folgt, Arbeitsplätze schafft oder sichert. So subventionierte die Stadt Hamburg den Ausbau der Airbus-Werft ins Elbewatt hinein mit 750 Millionen Euro, obwohl etwa in Mecklenburg reichlich Flächen viel billiger zu haben gewesen wären. Und Nord-



rhein-Westfalen und der Bund fördern den Steinkohlebergbau mit 2,5 Milliarden Euro jährlich, obgleich Importkohle günstiger auf dem Markt ist. Es geht um Interessen, selten um die reine Vernunft.

Die Meyer Werft im Binnenland mit ihren rund 2400 Arbeitsplätzen wird wohl immer auf staatliche Millionen angewiesen sein, denn die Ems wehrt sich auf ihre Weise. Sie verschlickt umso schneller, je weiter sie vertieft wird. Über 20 Millionen Euro gab der Bund allein im vergangenen Jahr für die Ausbaggerung aus. Und trotzdem droht die Unterems im Schlick zu ersticken, verlanden Nebenarme und Häfen.

Deshalb spaltet die Werft inzwischen die ganze Region. Naturschützer protestieren gemeinsam mit Freizeitkapitänen, Fischern, Flussanrainern und Tourismusverbänden gegen die neuen Ausbaupläne. Doch weil der Schiffbauer einer der größten Arbeitgeber in der Gegend ist, würde eine Abwanderung an die Küste dem Emsland einen schweren Schlag versetzen.

Denn auch etlichen Zulieferern bietet der Schiffbau Arbeit. „Die Werft strahlt weit über die Stadt hinaus“, sagt Helmut Stavermann, Leiter der örtlichen Agentur für Arbeit, „sie ist ein wesentliches Standbein des regionalen Arbeitsmarkts.“

Werftchef Bernard Meyer leitet das Unternehmen seit 1982 und wird mit seinen 59 Jahren „der Junior“ genannt. Kein Wunder: Meyer führt die 1795 gegründete Werft in der sechsten Generation.

Sein Vater Joseph-Franz hatte 1975 den einzigen Umzug zu bewältigen – um wenige hundert Meter. Er hatte einen Auftrag für sechs Gas-Tanker bekommen, die er am alten Standort nicht bauen konnte. Im Gespräch waren auch Orte an der Küste, doch letztendlich blieb die Werft in Papenburg.

Denn dass die Meyer-Schiffe einmal so gewaltig werden würden, konnte damals niemand ahnen. „Die Überführung haben wir nie als Problem gesehen“, sagt Jochen Zerrahn, 68, viele Jahre in der Geschäftsleitung tätig: „Das Schifffahrtsamt hat uns zugesagt: Baut ihr Schiffe – wir sorgen dafür, dass sie bis zum Meer kommen.“

Aber nun boomt das Geschäft mit Kreuzfahrtgiganten. „Wir haben Aufträge für 18 Schiffe“, rechnet Meyer-Sprecher Peter Hackmann vor, „das entspricht einem Volumen von fünf Milliarden Euro.“

Um international mithalten zu können, investierte die Werft etliche Millionen in den Standort. Der Weltmarkt verlangt ständig größere Schiffe, die Gäste sollen schließlich mit immer luxuriöseren Kabinen gelockt werden, neue Unterhaltungsangebote und Wellness benötigen zudem Platz. All das aber bedeutet mehr Breite, mehr Tiefgang – und mehr Probleme für die Werft. Aber selbst wenn Meyer wollte, könnte er seine Hallen und Anlagen kaum loswerden. „Wer würde denn eine Werft im Binnenland kaufen?“, fragt Hackmann.

Also musste der Fluss immer weiter ausgebaggert werden. „8,50 Meter Wassertiefe, ganzjährig schiffbar“, gibt Firmenchef Meyer zurzeit als Ziel vor. Das freilich würde bedeuten, dass das Emssperrwerk auch im Sommerhalbjahr den Fluss hoch aufstauen müsste, was derzeit aus Naturschutzgründen eingeschränkt ist.

Ökologische Bedenken haben die Werft aber noch nie bremsen können. Und immer hatte Bernard Meyer prominente Helfer. Gerhard Schröder (SPD) und Frank-Walter Steinmeier (SPD) kämpften erst in Hannover und später in Berlin für Meyer. Im niedersächsischen Landtagswahlkampf versicherte jüngst Ministerpräsident Christian Wulff (CDU) den Werftarbeitern: „Auf mich könnt ihr euch verlassen.“

„Meyer ist einer der Top-Lobbyisten in Deutschland“, klagt Beatrice Claus vom WWF. Das müsse er auch sein, schließlich würde „ja wohl niemand Wolkenkratzer auf der Nordsee bauen und die dann mühsam an Land ziehen“, sagt die Biologin.

Die staatlichen Millionen haben die Unterems in braunes Brackwasser verwandelt. Die vielen Sedimente im Wasser erinnern an den Gelben Fluss in China: Sie ist 120-mal so stark verschmutzt wie die Mündung von Elbe oder Weser.

Durch die Ausbaggerung hat sich vor allem die Strömung stark erhöht. Jede Flut spült Sedimente aus der Nordsee in den Fluss, die sich dort ablagern.

Vor Jahren, als die Ems auf 7,30 Meter ausgebaggert worden sei, hatten die Experten noch versichert, die Fließgeschwindigkeit werde sinken. Die – falschen – Berechnungen damals seien nach „bestem Wissen und Gewissen“ erfolgt, verteidigt sich Klaus Frerichs, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest. „Natürlich“ sei er mit der Situation nicht zufrieden. Und ob der weitere Ausbau die Probleme noch verschlimmern werde, prüfe seine Behörde derzeit noch.

Teuer wird es jetzt schon, etwa in Leer, auf halber Strecke zwischen Papenburg und der Nordsee. Die Stadt hat kaum Geld zur Sanierung ihrer Schulen, musste aber gerade ihren Hafen für 17 Millionen Euro vom Schlick reinigen lassen. Nun hat der Rat beschlossen, das Geld vom Bund zurückzufordern. „Notfalls werden wir Verkehrsminister Tiefensee die Rechnung schicken“, so Bürgermeister Wolfgang Kellner. Er habe zwar Verständnis für die Meyer Werft, „aber auch an unserem Hafen hängen 1000 Arbeitsplätze“.

Protest kommt zudem von den Fischern aus Ditzum, einem Dorf kurz vor der Emsmündung. Die Flussfischerei lohnt sich längst nicht mehr, die Fische meiden die Ems inzwischen. Derzeit ist die Flotte mit ihren sieben Kuttern nur noch in der Emsmündung unterwegs. Doch auch dort sinken die Erträge rapide. „Der Schlick legt sich wie ein Leichentuch über den Grund“, sagt Fischer Anton Bruhns, 48.

Jetzt überlegen die Fischer, sich einen anderen Hafen zu suchen. Der Verlust von 30 Arbeitsplätzen wäre für den kleinen Ort schlimm, schlimmer aber dürften die Folgen für den Fremdenverkehr sein.

„Bis ein Fischer seine Heimat verlässt, muss viel passieren“, sagt Bruhns. Über 200 Jahre haben seine Vorfahren vom Fischen an der Ems gelebt. So lange besteht auch die Meyer Werft.

MICHAEL FRÖHLINGSDORF

DAVID HECKER / DDP

Eigner Meyer, Politiker Wulff*: *Prominente Helfer*

* Bei der Grundsteinlegung eines Baudocks im Januar.