

Julius Richter

# DIE ADLER HABEN HEIMWEH

Roman

Engelsdorfer Verlag

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch  
Die Deutsche Bibliothek:  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 3-938607-62-9

Copyright (2005) Engelsdorfer Verlag

Alle Rechte beim Autor.

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

(D) 12.95 Euro

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Eventuell auftretende Ähnlichkeiten mit einigen noch existierenden Personen sind gewollt. Sicher werden sich diese wieder erkennen und hoffentlich nichts dagegen haben, hier eine Rolle zu spielen.

Lassen Sie sich nun in eine Welt verführen, die den Meisten wahrscheinlich völlig unbekannt sein wird und die eventuell auch ein klein wenig unglaublich erscheint.

Viel Spaß!

DJ Rotzlöffel  
ein enger Freund des Autors

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bisweilen kommt es vor, dass unsere Erinnerung sich verklärt, dass wir meinen, etwas erlebt zu haben und wir können das Erlebte nicht mehr zuordnen, die Wahrheit vom Traum nicht unterscheiden, bis wir eines Tages die Wahrheit finden.

Julius Richter

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## Prolog

Vereinzelt schauen blaue Fetzen aus der Wolkendecke hervor, die grau und schwer über der Stadt schwebt. Dieser Schimmer von Hoffnung gibt dem Januartag etwas Warmes, etwas Erwartungsvolles. Der würzige Geruch von frisch geschlagenem Holz steigt mir in die Nase. Die Vögel singen ihr erstes Frühlingslied, obwohl es dafür noch zu früh zu sein scheint. Der Wald wirkt unberührt und lässt Frühlingsgefühle aufkommen. Mit dem Ärmel wische ich mir den Schweiß vom Gesicht. Mein Atem geht gleichmäßig. Für einen Wintertag ist es viel zu mild, zum Laufen gerade richtig. Nach 4000 Metern habe ich die Hälfte der Strecke, eine Weggabelung, erreicht und erhöhe das Tempo. Zurück geht es dann irgendwie leichter. Übermütig schlage ich ein paar Boxkombinationen in die Luft und komme dabei ganz außer Trab. Der Schweiß läuft mir in Strömen über mein Gesicht, in meine Augen. Ich fühle mich gut in Form, obwohl ich seit Jahresanfang noch nicht oft gelaufen bin.

Ganz mechanisch setzt sich ein Bein vor das andere und ich fange an zu sinnieren, träume vor mich hin. Vor meinen Augen laufen die Bilder der letzten Tage ab, die Ausbildung, meine Arbeit, das Team. Eine Pfütze reißt mich aus den Gedanken. Ein Sprung bewahrt mich vor nassen Füßen, rettet die Situation. Immer öfters wische ich mir den Schweiß, der mir in die Augen zu laufen droht, von meiner Stirn, von meinem Gesicht. Ich fühle mich gut und keinesfalls außer Atem. Verwunderlich, dass ich trotzdem so schwitze. Vorsichtshalber hatte ich zwei Sweatshirts angezogen, da es mir kälter schien. Bei der Überlegung, ob ein Sweatshirt auch gereicht hätte, schweiften meine Gedanken ab und ich sehe diese Bilder vor mir, die mich in letzter Zeit nicht mehr loslassen. Bilder aus einer längst vergangenen Zeit, einem Kapitel aus meinem Leben, das abgeschlossen schien und sich nun nach vierzehn Jahren um so mehr aufdrängt. Warum sich diese Gedanken nach all dieser Zeit immer mehr in meinem Geist verfangen, weiß ich nicht. In den letzten Wochen ist mir klar geworden, dass ich all das Geschehene nur verdrängt habe. Mit einem Mal kommen die Gefühle, all die Ängste und Beklemmungen wieder hoch.

In meiner nun fast 10-jährigen Dienstzeit bei der Kriminalpolizei meiner Heimatstadt habe ich weiß Gott viel durchlebt. Da waren in einer Januarnacht die Schüsse auf mich, die vielen Versuche mich zu schlagen, Ärger mit den Vorgesetzten, Tausende Überstunden, Frust, viel Erfolg, aber auch viel Misserfolg. Trotz allem habe ich mich nie so hilflos, so allein, so hoffnungslos gefühlt, wie in jenen vier Tagen im Spätsommer 1987, meinem vielleicht größtem Abenteuer. Ein Abenteuer, welches es ohne die Existenz

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

des „Eisernen Vorhanges“ und ein paar linientreuer, höherer Generäle des Warschauer Vertrages nie gegeben hätte. Ein Abenteuer, welches sich vierzehn Jahre später filmreif, abenteuerlich und eher romantisch anhört und auch für mich heute kaum noch vorstellbar ist.

Schon in meiner frühen Jugend beseelte uns, mich und meine Schulfreunde, ein Traum. Der Traum, einst in unserer Armee, der Nationalen Volksarmee, Fallschirmjäger zu werden. Gefangen von der Romantik, die auf uns zu warten schien, dem vermeintlichen Ruhm, den es zu gewinnen galt, der Chance ein geachteter Held zu werden, trainierten wir eifrig in der Sektion Fallschirmsport der „Gesellschaft für Sport und Technik“. Immer wieder überwandten wir als Jugendliche Hindernisbahnen, liefen regelmäßig die 10000 Meter Strecke und übten uns fleißig im Kampfsport. Immer diesen Traum, den unsrigen Vorstellungen von diesem Traum, vor Augen. Obwohl sich keiner so richtig vorstellen konnte, was da wohl auf uns zukommen könnte, wollten wir es unbedingt schaffen.

Am 05.11.1985 trat ich dann meinen 3-jährigen Ehrendienst in der Nationalen Volksarmee an und war voller Stolz, obwohl ich von meinen Jugendfreunden getrennt wurde. Eine Trennung, die mir sehr schwer fiel. Ich hatte eine phantastische Jugend gehabt und es hätte ewig so weiter gehen können. Der Ernst des Lebens holte mich ein. Das erste halbe Jahr wurde ich an einer Unteroffiziersschule als Aufklärer ausgebildet und sollte kennen lernen, wie steinig der Weg zu einem Traum sein konnte. Da waren Kälte, Regen, Müdigkeit und der innere Schweinehund, die einem das so romantische Soldatenleben zur Hölle machten. Manchmal den Tränen nahe, gedemütigt von Ausbildern, verlassen von allen Kräften, gepeinigt von Hunger und Durst, dachte ich nicht nur einmal ans Aufgeben. Wie oft habe ich dann an die Zeit meines unbeschwerten Jugendlebens, an das Lachen meiner Freunde, unsere schon fast kriminellen Jugendstreiche, an unsere Bewährungsproben und an unseren Traum, dessen Verwirklichung so verdammt schwer erschien, gedacht. Doch irgendwie übersteht man so vieles.

Nach einem halben Jahr wurde ich dann als junger Unteroffizier, gut trainiert und bestens motiviert, in das Aufklärungsbataillon 1 der NVA versetzt. In der Struktur dieses Bataillons gab es eine Spezialeinheit, eine Fernaufklärungseinheit. Fasziniert stand ich oft vor dem Wappen dieser Einheit, welches einen Blitz in einem Fallschirm umgeben vom Eichenlaub zeigte. Mit einem bisschen Glück und aufgrund meiner guten Leistungen wurde ich dann drei Monate später Mitglied dieser Fernaufklärungseinheit und bekam die so lang ersehnte Ausrüstung eines Fallschirmjägers. Ich war überglücklich und stolz, fühlte mich damals wie der Hauptheld Thomas Bindig in dem Roman von Harry Thürk „Stunde der toten Augen“. Dieses

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Buch, welches ich nicht nur einmal verschlungen hatte, galt zu meiner Jugendzeit als Pflichtlektüre unter uns Freunden. Wir übertrumpften uns ständig mit Zitaten aus diesem uns so faszinierenden Roman. Trotzdem sollte es noch ein dreiviertel Jahr dauern, bis ich aus 1000 Meter Höhe der Erde entgegenschweben durfte. Eines Tages im Mai 1987 wurde dann der Termin für mein erstes Sprunglager bekannt gegeben. Nun war es endlich soweit!

## Die Adler lernen fliegen

Durch die Ritzen der Plane ist das Ortseingangsschild von „Burg“ zu erkennen, dem Standort der Fallschirmjägersausbildungsbasis 40. Ein Ort, wo Männer zu Adlern gemacht werden, keine zwanzig Kilometer von Magdeburg entfernt. Gut gelaunt und ein wenig aufgeregt sitzen wir, unser Fernaufklärungszug, auf einem LKW vom Typ W50, der uns an das Ziel unserer Träume bringen soll. Lautes Lachen begleitet von lautstarken Freudenbekundungen ist unter der Plane des LKWs zu vernehmen. Die Leute auf der Straße schauen sich um. Einige winken uns zu. Zwanzig junge und durchtrainierte Soldaten sehen der einzig wahren Bewährungsprobe ihrer Dienstzeit, vielleicht ihres Lebens, entgegen. Plötzlich stark bremsend biegt der LKW von der Straße ab. Staubaufwirbelnd geht es einen kleinen Feldweg entlang. Krampfhaft versuchen sich alle festzuhalten. Nachdem sich der Staub ein wenig gelegt hat, kann man auf der anderen Straßenseite eine alte Kaserne, umgeben von einer zerfallenden Mauer, erblicken. Auf dem Gelände der Kaserne steht ein Sprungturm. Lautstark erklärt der Zugführer, dass es sich um eine Kaserne der Sowjetarmee handelt, in welcher Spezialaufklärer stationiert sind. Am Sprungturm hängt noch ein Fallschirm. Ich selber hatte nie die Gelegenheit von einem solchem Turm zu springen. Einige Zeit später sollte ich Einblick in die Ausbildung einer Spezialaufklärungseinheit der Sowjetarmee bekommen. Tief beeindruckt zeigte ich mich damals von der Härte der Ausbildung und der Leistungsbereitschaft der Soldaten, welche zum Beispiel eine Strecke von 10.000 Meter mit voller Ausrüstung in 50 Minuten zurücklegen mussten. Eine beachtliche Leistung, zumal ich diese Strecke in der Ausbildung oft genug gerannt war. Ob unsere ganze Gruppe mit voller Ausrüstung diese Zeit je geschafft hätte, wage ich zu bezweifeln.

Abrupt bleibt der LKW stehen und wir werden kräftig durcheinander gewirbelt, begleitet von übermäßigem Gejohle. Eine Tür wird zugeschlagen. Es folgt der Befehl zum Absitzen. Voller Elan springen wir vom LKW, ohne

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

die Ladewand geöffnet zu haben. Wie eine Begrüßung präsentiert sich ein schöner Sommertag. Die Sonne scheint mit all ihrer Kraft, Vögel zwitschern, Schäfchenwolken versuchen ein Muster am blauen Himmel zu bilden und es riecht nach Sommer, einem Sommer, den ich nicht so schnell vergessen sollte. Vor uns liegt eine riesige grüne Fläche, eingegrenzt von einem Nadelwald. Das Areal des Ausbildungsobjektes duckt sich in die Landschaft und passt nicht in das Bild des perfekten Sommertages. Angetreten in Zweierreihe werden die ersten Anweisungen zum Bezug des Objektes erteilt. Über unseren Köpfen zieht ein Greifvogel in 1000 Meter Höhe seine Runde. Eine Höhe, die wir auch bald erklimmen sollten. Nach dem Bettwäscheempfang rückt der gesamte Bestand zum Mittag ein. Wie Montags immer gibt es Suppe. Da ich hungrig bin, nehme ich mir genug Brot und genieße mein Mittag.

Während des Essens treffen dann auch noch die anderen Fern- und Spezialaufklärungseinheiten ein. Ein großes Hallo begleitet die üblichen Begrüßungsrituale. Aufgrund einer Strukturänderung 1986 in der Nationalen Volksarmee wurden die Aufgaben der Fernaufklärungs- und der Spezialaufklärungseinheiten angeglichen. Der Unterschied bestand nun nur noch in der Einsatzreichweite. Ausrüstung und Ausbildung waren gleich geworden und richteten sich fast ausschließlich nach denen der Fallschirmjäger. Bevorzugtes Einsatzmittel zum Eindringen in feindliche Gebiete wurde der Fallschirm. Aus diesem Grund bildete man auch mehrmals im Jahr alle derartigen Aufklärungseinheiten geschlossen aus. Aufgrund der zahlenmäßigen Stärke dieses Fallschirmsprunglehrgangs schläft unser gesamter Zug in einem Zelt vor der eigentlichen Schlafbaracke. Für den ersten Tag ist nichts weiter mehr geplant, wir sollen uns so gut wie möglich einrichten. Am späten Nachmittag findet dann noch ein Volleyballturnier statt, wobei unser Zug kräftig verliert. So richtig Volleyball konnte ich noch nie spielen. Vielleicht hatte ich auch nie so richtig Lust dazu. Ich bin dann ganz froh, als es vorbei ist.

Am nächsten Tag wird der gesamte Lehrgang in zwei Gruppen geteilt. Die Gruppe, der ich zugeteilt bin, beginnt mit der Theorieausbildung. Aufbau der Fallschirme, Regeln im Luftverkehr, Verhalten bei Störungen und so weiter. Am Nachmittag trainieren wir unter dem Kommando eines ziemlich verrückten Oberleutnants. Auf der Tagesordnung steht das Absetztraining in der Gruppe. Schlimmes erahnend bandagieren wir uns extra noch die Fußgelenke, denn keiner will wegen eines verstauchten Fußes oder einer anderen Verletzung dann letztendlich am Boden bleiben. Das Training soll das Absetzen einer Aufklärungsgruppe aus einem Großraumflugzeug simulieren. Dabei kommt es darauf an, dass die Gruppe so schnell wie möglich,

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

zwei Mann zugleich nebeneinander, das vermeintliche Flugzeug verlässt. An sich eine einfache Übung, aber nicht, wenn sich das vermeintliche Flugzeug, unser W50, mit 50 Kilometer pro Stunde durch das Gelände bewegt. Und so springen wir mit viel Gebrüll und bei voller Fahrt ab. Erst nach dem zehnten Mal ist es dann endlich schnell genug und die Zeit für das Training abgelaufen. Mit dreckigen Uniformen, die Haare voller Sand und bester Laune dürfen wir dann zur Belohnung die fünf Kilometer zurück zur Ausbildungsbasis rennen. Völlig verschwitzt und geschafft von diesem Nachmittag kommen wir im Lager an. Der Posten kann uns schon von Weitem hören. Mit einem neidlosen Lächeln lässt er die Truppe passieren. In der verbleibenden Zeit bis zum Abendbrot tauschen wir uns, köstlich amüsierend, über unsere Absetzerfolge aus, wobei natürlich ein schnelles, reibungsloses Absetzen einer Aufklärungsgruppe sehr wichtig ist. Die nächsten zwei Tage verbringt die ganze Truppe bei der Theorieausbildung. Nach der ersten Woche muss eine schriftliche Prüfung abgelegt und auch bestanden werden, wenn man auf die Höhe der Adler will.

An den dann folgenden Tagen wird sich wieder der Praxis gewidmet. Die eine Gruppe lernt ihre Fallschirme zu packen. Die andere trainiert ein weiteres, ganz wichtiges Thema. Nach der Landung mit einem Fallschirm kann es passieren, dass am Boden sehr hohe Windgeschwindigkeiten herrschen, wobei dadurch der Springer am Fallschirm hängend, der sich dem Wind unterordnet, hinterhergeschleift werden und sich stark verletzen kann. Der selbe verrückte Oberleutnant wie schon beim Absetztraining soll auch der Leiter dieses Trainings sein, was natürlich Realitätsnähe vermuten lässt. Man kann zu Recht mal wieder etwas Besonderes erwarten. Zum Training erscheint der Oberleutnant mit einem starken, zehn Meter langen Tau, welches am Heck des LKWs befestigt wird. Ohne große Erklärung ist klar, dass bald jeder an diesem Seil hinter dem LKW hängen wird, wobei der Fahrer des LKWs versucht, Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Das Ziel der Übung besteht darin, trotz der Vorwärtsbewegung, wieder auf die Beine zu kommen und den vermeintlichen Fallschirm zu umlaufen, um zu verhindern, dass der Wind weiterhin den Schirm mit aller Kraft aufbläht. In der Folgezeit sollte ich mitbekommen, dass die Erfahrungen aus diesem Training lebenswichtig sein können.

Endlich bin ich an der Reihe. Das Seil wird an meinem Körper befestigt. Ich versuche, mich so bequem wie möglich hinzulegen und schon eine gewisse Spannung im Körper aufzubauen, welche mir helfen soll, relativ schnell aufzustehen. Den Jungs vor mir gelang dies mit unterschiedlichem Erfolg, wobei der eine oder andere Versuch auch mit lautem Gelächter gewürdigt

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

wurde. Erst nach meinem ersten Versuch konnte ich dann so richtig herzlich mitlachen. Ein Nicken meinerseits signalisiert dem Fahrer meine Bereitschaft. Der Motor läuft schon. Ein unerwarteter Ruck lässt erst mal meine Hoffnung sinken, schnell auf die Beine zu kommen. Trotz der Geschwindigkeit, welche sich erstaunlicher Weise im Rahmen hält, will es mir die ersten Meter nicht gelingen, aufzustehen. Da es sich aber um eine gut gewachsene Wiese mit viel weichem Gras handelt, spüre ich keine Schmerzen, auch nicht, als ich nur auf einem Knie dahintrutsche. Die entscheidende Technik musste wohl sein, sich wie bei einem Klimmzug ruckartig nach vorn zu ziehen und auf die Beine zu kommen. Geschafft! Die weiteren Versuche laufen so, als hätte ich nie anders einen Fallschirm im Wind gestoppt. Hungrig von der Bewegung und dem Stress verschlingen wir gierig unser Mittag.

Am Nachmittag wird es dann ruhiger. Unsere Gruppe soll jetzt lernen, ihre Fallschirme zu packen. So einfach wie erwartet, lassen sich die Schirme natürlich nicht packen. Prinzipiell wird jeder Fallschirm zu zweit gepackt. Aufgrund der Packergebnisse, legen wir nach dem Abendbrot Runde Zwei ein, die dann nachts so gegen zwei Uhr beendet ist. Todmüde falle ich in mein Bett, zufrieden mit meiner Leistung und überzeugt davon, die anstehende Packprüfung bestehen zu können.

Am Morgen des nächsten Tages üben wir das Verhalten des Springers unmittelbar nach der Öffnung des Fallschirmes. In der Packhalle stehen dazu in einer Ecke fünf Gestelle, wobei man dabei, ähnlich wie in einem Fallschirm, in das Gestell mittels des originalen Fallschirmgurtzeuges gehängt wird. Den gesamten Vormittag trainieren wir die Folgetätigkeiten nach der Öffnung des Fallschirms bis zur Perfektion. Nach dem Entfaltungsstoß, dem Öffnen des Schirmes, sollte die erste Kontrolle der Fallschirmkappe gelten, ob diese ordentlich geöffnet ist und somit einen maximalen Halt gewährleistet. Mitunter konnte es vorkommen, dass eine der Leinen den Schirm in zwei Hälften teilt, wobei dies zu einer zu starken Sinkgeschwindigkeit führt. In diesem Fall müsste man diese Leine mit dem Kappmesser, welches oberhalb des Rettungsfallschirmes in Brusthöhe befestigt ist, gekappt werden. Eine weitere Kontrolle gilt der ordnungsgemäßen Funktion der Steuerleinen. Am Nachmittag bestehe ich die Packprüfung mit einer Drei, da sich mein Rettungsschirm wieder mal weigerte, in der vorgegebenen Zeit gepackt zu werden. Bestanden war bestanden!

Die Theorieprüfung, welche wir am nächsten Morgen ablegen, brauche ich nicht zu wiederholen. Erleichtert gehen wir nach dem Mittag zur Sportausbildung, die unsere Koordinationsfähigkeit testen und fördern soll. An

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

einem Trapez hängend, ähnlich dem in einem Zirkus, welches sich in pendelnder Bewegung befindet, gilt es einen Feldaufschwung und mindestens drei Feldumschwünge zu zeigen. Wenn man davon ausgeht, dass einige unserer Spezialisten nicht einmal einen Aufschwung zeigen konnten, so war ich doch mit meinen vier gezeigten Umschwüngen ganz gut dran und eigentlich die Spitze. Irgendwie lag mir diese Übung schon immer. Die vorbereitende Ausbildung ist dann damit beendet. Nun steht meinem, unserem, ersten Sprung nichts mehr im Weg.

Die erste Ausbildungswoche ließ hoffen, dass sich das schöne sommerliche Wetter noch eine Woche halten würde. Dabei wäre Regen nicht das große Problem gewesen, sondern viel mehr eine zu hohe Windgeschwindigkeit, bei der jeder Absprung zum Risiko wurde. Für Anfänger ließ das Regelwerk nur eine geringere Windgeschwindigkeit am Boden zu, um auch ein gefahrloses Landen zu ermöglichen. In der Praxis sollte dann der Springer versuchen, den Schirm bei zu starkem Wind entgegen der Windrichtung zu stellen und mit dem vollen Vortrieb des Schirmes die eigene Bewegung zu bremsen. Bis zu einer bestimmten Windgeschwindigkeit klappt das ganz gut und es besteht die Möglichkeit, auch bei relativ starkem Wind im Stehen zu landen.

6. Uhr. Ich liege schon eine Weile wach, aufgereggt, nervös, voll Spannung auf den heutigen Tag, dem Tag meiner Träume, dem Tag der jungen Adler. Der Weckruf klingt wie ein Startschuss für einen spannenden Morgen. Diese Spannung, welche die ganze Truppe beherrscht, kann man förmlich spüren. Kein Murren, kein Gähnen begleitet heute das Antreten zum Frühspurt. Alle Blicke schauen gespannt zum Himmel, sämtliche Gespräche drehen sich um das Wetter, eine Fachsimpelei von Hobbywetterfröschen. Die eindeutige Meinung, besser Hoffnung ist, dass heute Sprungwetter herrscht und es auch trotz des bedeckten Himmels so bleiben wird. Frohgelaut gehen wir auf die 3000 Meter Frühspurtstrecke. Anders als sonst läuft heute keiner der Offiziere mit. Die Truppe unter sich, bewegt sich schnatternd der Wende nach 1500 Meter zu. Dort angekommen, gibt es eine allgemeine Pinkelpause. Selbst die verantwortlichen Unteroffiziere sind heute viel zu aufgereggt, um die Disziplin mit allen Mitteln durchzusetzen. Nur ein Thema beherrscht alle. Die erfahrenen Springer weiden sich mit ihrem Springerlatein an dem sichtbaren Erstaunen und der Angst der Erstspringer. Einem Bienenschwarm gleich zieht die Truppe in den Waschraum. Keine unnötige Warterei, keine Morgenmuffel, keine ewig dauernden Rasuren gibt es heute.

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Heute ist jeder nur darauf bedacht, seine Fußgelenke nach allen Regeln der Kunst zu bandagieren. Manche Bandagen werden zwei bis drei mal wieder geöffnet und von neuem gebunden. Heute muss es perfekt sein! Es folgen die üblichen Schnürrituale der Springerstiefel. Fest aber trotzdem beweglich sollten sie sein und den maximalen Halt bieten. Vollständig gerüstet, marschieren wir zum Frühstück. Die Teller bleiben heute nur halb voll. Keiner will sich an so einem Tag den Magen voll schlagen und somit das Risiko eingehen, im falschen Moment zu „müssen“. Im Anschluss folgen dann noch einige Einweisungen und Belehrungen. Das zweite Frühstück verschmähen heute die meisten, dagegen sind alle acht Boxen der Toilette besetzt. Davor tummeln sich noch weitere Bedürftige mit der Zeit im Nacken, denn die Pause geht nicht ewig. Endlich darf ich dann auch. Eine gewisse Leere im Magen ist schon sehr beruhigend. Mit einem kurzen Sprint und unvollständiger Anzugsordnung schaffe ich es noch rechtzeitig. Heute achtet keiner auf die Anzugsordnung oder andere Nebensächlichkeiten. Alle sind von der heutigen Stimmung angetan, in welcher der Geruch von Adrenalin zu liegen scheint. Ein Geruch der ansteckend ist und alle zusammenhalten lässt. Endlich wird die Reihenfolge beim Springen bekannt gegeben. Wir liegen im Mittelfeld. Somit haben wir noch die Chance auf einen zweiten Sprung am heutigen Tag. Im Gleichschritt marschieren wir zur Packhalle und empfangen unsere beiden Fallschirme, den Hauptschirm RS92A und den Rettungsschirm BE8. Glaubt man den Worten der erfahrenen Ausbilder, so ist unser Hauptschirm besser, als vergleichbare Modelle der Bundeswehr, der US-Armee oder der Sowjetarmee. Besser in der Steuerung, im Vortrieb, gepaart mit der Fähigkeit, rückwärts fliegen zu können.

Auf der Wiese vor dem Ausbildungsobjekt, wurden große Packbahnen ausgelegt. Vor jedem Sprung müssen von jedem Springer beide Schirme persönlich gepackt werden, wobei die Ausbilder jede der einzelnen Handlungen beaufsichtigen. Jeder Packschritt wird abgenommen, damit sich keine Fehler einschleichen. Fehler, die große Wirkung haben könnten. Ein Zeitdruck, wie bei der Ausbildung, besteht nicht. Ich bilde mit einem Unteroffizier meines Zuges ein Packteam. Zuerst packen wir unsere beiden Hauptschirme, die erst mal geöffnet und der Länge nach ausgelegt werden. Nach umfangreichen falt- und Schlaufemanövern steckt der Schirm wieder in seiner Hülle, welche dünne Stahlseile zuhalten. Diese wiederum sind mit dem Aufzugskabel und dem Aufzugsautomaten verbunden. Der Aufzugsautomat sichert ein unbedingtes Öffnen des Fallschirmes ab, da es nach dem Verlassen des Flugzeuges vorkommen kann, dass der Springer bewusstlos wird. Ein Druckmesser bzw. Höhenmesser sowie ein Uhrwerk sorgen in

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

jedem Aufzugsautomaten für das gewollte Öffnen, wobei die Öffnungshöhe und/oder die Öffnungszeit, gemessen nach dem Verlassen des Flugzeuges, eingestellt werden kann. Ein kleiner Automatenstift, der wie eine gepresste und angespitzte Feder aussieht und noch heute als Schmuck an meiner Wand zu Hause hängt, verbunden mit der Reißleine, startet beim Sprung aus dem Flugzeug den Aufzugsautomaten. Die Reißleine verbleibt dabei im Flugzeug. Nach jedem Springen führen die Vorgesetzten Taschenkontrollen durch, da die Inbesitznahme von Automatenstiften und Aufzugskabeln verboten ist und jedes Teil unserer Ausrüstung der Geheimhaltung unterliegt. Irgendwie gelang es mir trotzdem, in den Besitz derartiger Kleinodien zu kommen. Stücke die heute noch voll Erinnerungen und Abenteuer sind.

Das Packen des Rettungsschirms bereitet uns die gewohnten Schwierigkeiten. Die gepackten Schirme werden anschließend auf den Packbahnen abgestellt. Mit Besorgnis gleiten unsere Blicke immer öfters zum Himmel, welcher grau und schwer über uns hängt. Kein Stück des ach so ersehnten Blau ist zu erkennen. Einige glauben schon, kleinste Tropfen abbekommen zu haben. Die meisten hoffen es nicht. Dem Windrädchen auf dem Dach der Packhalle gilt unsere weitere Aufmerksamkeit. Zum Glück bewegt es sich kaum. Ab Windgeschwindigkeiten über sechs Meter pro Sekunde würde und dürfte man uns Anfänger nicht mehr springen lassen.

Plötzlich kann die gesamte Mannschaft von Weitem ein Brummen vernehmen. Ein Brummen, auf das alle mit Gespanntheit schon seit Tagen warteten. Ein Brummen, das alle noch viel aufgeregter macht. Noch ist nichts zu sehen, aber jedem ist klar, was dies bedeutet. Weit über dem Sprungturm zeigt sich ein kleiner schwarzer Punkt, der näher zu kommen scheint. Leichter Nieselregen fällt herab, aber in diesen Minuten spürt die Feuchtigkeit keiner. Jetzt ist der Punkt deutlich zu erkennen. Der gedrungene Rumpf, die klassische Figur, die doppelten Tragflächen. Langsam schwebt es, das Absetzflugzeug AN2, heran. Liebevoll wird es auch Anna, die Anna, genannt. Aus der Entfernung gewinnt man den Eindruck, dass sie mit Schrittgeschwindigkeit dahin gleitet. Das Hoheitszeichen wird erkennbar. Wir stehen am Anfang der Landebahn und alle Blicke heften an ihr, unserer Anna. Tief brummend schwebt sie über uns hinweg. Beim Zurückkommen bewegt der Pilot die Tragflächen. Er lässt die Anna winken. Nach einer weiteren ausgiebigen Kurve setzt das Flugzeug zur Landung an. Holpernd bleibt es einen Steinwurf weit neben uns stehen. Die Piloten verlassen die Maschine.

Durch die Ausbilder wird ein großes Doppelfernglas aufgebaut, damit sie jeden Springer und jeden Sprung beobachten und bewerten können. Für die Ausbilder ist es wichtig zu wissen, wie sich jeder Springer verhält, ob er

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

bewusst den Fallschirm öffnet, ob er die Nerven behält. Mit jedem folgenden Sprung werden die Anforderungen höher. Kein Sprung ist wie der andere. Immer mehr Ausrüstungsgegenstände kommen dazu. Die Bedingungen werden immer einsatzmäßiger. Da kommen Nachtsprünge dazu, die nicht ganz ohne sind und eine gute Beherrschung des Mediums, blindes Selbstvertrauen und einen klaren Geist verlangen.

Wie ein Lauffeuer verbreitet sich das Gerücht. Das Gerücht, welches besagt, dass trotz leichtem Nieselregen gesprungen wird. Die ersten Springer betreten das Flugzeug. Die Luftschraube beginnt sich zu drehen. Man kann die Vibrationen der Luft, die Kraft der Umdrehung, förmlich spüren. Mit einem Ruck rollt die AN2 an. Hinter den kleinen runden Fenstern kann jeder die Gesichter der ersten Springer sehen, die blass und konzentriert erscheinen. Langsam bewegt sich die AN2 die Rollbahn entlang. Nach 200 Metern dreht sich das Flugzeug. Immer lauter und schneller werdend, kommt sie zum Ausgangspunkt zurück. Vorsichtig hebt sie ab. Rasch gewinnt sie an Höhe. Gespannt starren wir, die Zurückgebliebenen, der Maschine hinterher. Nach kurzer Zeit wird die Tür geöffnet und eine kleine rote Boje verlässt das Flugzeug. Eine Boje, genannt Flirre, welche die Aufgabe hat, dem Absetzer den Landeort der Springer, die aktuelle Windrichtung zu zeigen. Je nach Windrichtung werden dann die Springer so abgesetzt, dass sie vom Wind in Richtung Landeplatz getrieben werden.

Die erste Halbgruppe verlässt das Flugzeug. Fünf kleine schwarze Punkte rasen zur Erde. Die Abstände sind gering. Der erste Fallschirm öffnet sich, wenige Sekunden später die vier anderen. Die Maschine dreht eine weitere Runde. Fast an der selben Stelle verlassen wieder nacheinander fünf kleine schwarze Punkte die Anna. Nach einiger Zeit schweben zehn Fallschirme der Erde entgegen. Man kann bis zum Boden die Freudenschreie der Springer hören. Schreie, welche von den Anstrengungen der letzten Stunden und Tage befreien. Staunend stehen wir, die dies noch vor sich haben, am Boden, weich in den Knien, aufgeregt, voller Bewunderung. Die Ersten landen, Füße berühren den Boden, die Fallschirme fallen über und neben ihnen zusammen. Erleichterung macht sich bei den Gelandeten breit. Sie haben es geschafft! Sie haben den Himmel bezwungen, den Adlern gleich.

Endlich ist dann auch unsere Gruppe an der Reihe. Nervös schnallen wir unsere Ausrüstung an. Die Herzen rasen, die Finger fliegen, die Gesichter sind angespannt. Sorgfältig wird durch die Ausbilder der einwandfreie Sitz der beiden Fallschirme, der kompletten Ausrüstung, überprüft. Der Hauptschirm auf dem Rücken, der Rettungsfallschirm vor der Brust. Darüber das Kappmesser und der Höhenmesser. Ein letzter Blick gilt dem Aufzugsautomaten, den richtig eingestellten Höhen- und Zeitdaten. Mein erster

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Sprung soll aus einer Höhe von 700 Metern erfolgen. Genügend Höhe und somit genügend Zeit kleinere Fehler auszumerken. Fehler, die eine große Wirkung haben könnten. Halb benommen vom Lampenfieber, geht es dann zum Flugzeug. Die Gruppe wird halbiert und jede Gruppe besetzt eine der beiden Reihen in der AN2. Der Geruch von warmem Treibstoff und Öl steigt in die Nase. Trotz der vielen kleinen Fenster herrscht Dunkelheit im Bauch des Flugzeuges. Ich bin in der zweiten Halbgruppe. Die Ausbilder steigen ein und die Tür wird geschlossen. Aufmunternd nicken sie uns zu. Die Frage, ob wir bereit wären, beantworten alle mit einem gequälten Lächeln.

Die Maschine erzittert und mit ohrenbetäubendem Lärm setzt sich der Propeller in Bewegung. Holpernd rollt das Flugzeug, diesmal mit uns, dem Wendepunkt auf der Start- und Landebahn entgegen. Es wendet und beschleunigt. Es wird noch lauter und immer schneller läuft die Wiese an uns vorbei. Die einzelnen Grasbüschel sind schon nicht mehr zu erkennen. Nur noch ein grünes Band zieht an uns vorbei und dann heben wir mit einem Ruck ab. Wir fliegen! Die Bäume, die Ausbildungsbasis, der Rest der Truppe wird immer kleiner. Es hat aufgehört zu nieseln und irgendwie ist es auch wieder etwas heller geworden. Mein Höhenmesser zeigt 450 Meter. Von hier oben aus kann man am Horizont Magdeburg erkennen. Die Autobahn unter uns gleicht einem riesigen Geschenkband. Die nächste Auffahrt wie die dazugehörige Schleife. Noch eine Kurve und der Steigflug hört auf. 750 Meter zeigt die Nadel meines Höhenmessers.

Die Tür geht auf und der eindringende Wind nimmt jedem für einen Bruchteil einer Sekunde den Atem. Unwillkürlich halte ich mich an meinen Sitz fest. Die Ausbilder grinsen und wir fliegen eine extra steile Kurve. Durch die Neigung der Maschine sehe ich die Ausbildungsbasis, die endlos klein unter uns liegt. Die Flirre wird fertig gemacht und verlässt das Flugzeug. Weit aus dem Flugzeug gebeugt, versucht einer der beiden Ausbilder den Flug der Flirre zu verfolgen. Mir selber gelingt es am Fenster nicht. Mitten auf der Landebahn kann ich das Landekreuz erkennen, was die Größe eines Pfennigstückes hat. Theoretisch sollen wir in der Nähe dieses Kreuzes landen, theoretisch. Auf ein Handzeichen steht die erste Halbgruppe auf. Jeder kontrolliert nun zum x-ten mal die Ausrüstung seines Vordermanns. Besonderen Wert wird dabei auf den ordnungsgemäßen Zustand des Aufzugsautomaten gelegt. Sollte man beim Absprung bewusstlos werden, würde dieser kleine Automat die ordnungsgemäße Öffnung des Hauptschirmes, ohne weitere Handlungen des jeweiligen Springers, einleiten. Den Rettungsschirm kann er nicht betätigen. Eingestellt auf drei Sekunden Verzögerung und eine Öffnungshöhe von 500

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Metern, soll er Komplikationen ausschließen. Somit würde er ohne das Zutun des Springers drei Sekunden nach Verlassen des Flugzeuges den Schirm öffnen, oder in einer Höhe von 500 Metern über dem Erdboden. 150 Meter sind notwendig, um mit dem Hauptschirm unverletzt landen zu können.

Die Reißkleinen werden eingehängt. Der Reihe nach und dicht gedrängt stellt sich die erste Halbgruppe an der Tür auf. Ein letztes Lächeln, ein letzter Scherz, der im Lärm der Motoren untergeht. Noch einmal beugt sich der Absetzer aus dem Flugzeug, tritt dann zurück und der erste Springer bekommt seinen Klaps auf den Helm, welches für ihn das eindeutige und langerwartete Zeichen zum Verlassen des Flugzeuges darstellt. Nun dauert es keine vier Sekunden und alle fünf Springer befinden sich auf dem Weg zur Erde, vertrauend auf die tragende Kraft der Luft. Eine scharfe Rechtskurve zwingt uns zum Festhalten, wobei ich durch die geöffnete Tür zirka 200 Meter unter uns die fünf grün-weißen Kappen erkennen kann. Eine eindeutige Handbewegung zeigt, dass es nun auch für mich, für die zweite Halbgruppe, soweit ist. Unbeholfen, mit weichen Knien, ungewohnt des Gewichtes am Körper, stelle ich mich als Zweiter auf. Eintrainiert kontrolliere ich die Ausrüstung des Vordermannes, gebe ihm per Klopfzeichen auf die Schulter das OK. Danach hänge ich meine Reißleine am Drahtseil, welches sich durch die gesamte Passagierkabine zieht, ein und ziehe noch einmal meine Ausrüstung zurecht. Jetzt muss alles sehr schnell gehen, da wir uns mit 150 Kilometer pro Stunde der Absetzstelle nähern. Die Reißleine nachziehend treten wir an die Tür heran.

Kurzer Schlag auf dem Helm und Springer Nummer 1 verlässt die Kabine. Rasend schnell verschwindet er aus meinem Gesichtsfeld. Mit einem großen Schritt trete ich an die Tür. Das rechte Bein setze ich dabei so dicht wie möglich an den Türrahmen. Mit beiden Händen erfasse ich den Türrahmen, um mich so kraftvoll wie möglich aus dem Flugzeug abstoßen zu können. Das Ziel ist, mit voller Kraft in Richtung der Tragflächen abzuspringen und diese zu berühren, was natürlich bei der existierenden Flugeschwindigkeit und dem Luftwiderstand nicht möglich ist. Springt man in die andere Richtung, so kann es passieren, dass man mit dem Seitenruder Kontakt bekommt. Dies könnte zu starken Verletzungen führen, oder man bleibt am Seitenruder mit der Ausrüstung hängen.

Unter mir liegt der Landeplatz. Das Landekreuz kann ich nicht ausmachen. Meine Angst ist verflogen, der Konzentration gewichen. Meine Muskeln warten auf den Schlag. Voll gespannt und bereit, mich aus dem Flugzeug zu katapultieren. Kurz und trocken klopft es auf den Helm. Keinen halben Meter komme ich den Tragflächen entgegen. Wie in einem

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Sofa aus Wind entferne ich mich schnell vom Flugzeug, ein ohrenbetäubendes Rauschen im Helm. Instinktiv nehme ich die antrainierte Haltung ein, versuche meinen Körper zu steuern. Den Blick auf das Aufzugskabel gerichtet, zähle ich angespannt bis drei. Es kommt mir vor wie Minuten. Um mich herum kann ich nichts weiter erkennen. Umhüllt von einem grauweißen Schleier, komme ich mir wie im dichtesten Nebel vor. Vergebens versuche ich die Erde zu erkennen. Drei! Mit aller Kraft reiße ich am Öffnungsgriff. Ein Ruck geht durch meinen Körper. So plötzlich wie es gekommen war, erstirbt das Rauschen. Ich hänge! Freudig verstaue ich das Aufzugskabel in meiner rechten Beintasche. Unter mir die Autobahn, am Horizont Magdeburg, in der Mitte die Basis und das Landekreuz. Ein Blick nach oben zeigt, dass die Kappe ihre vorgeschriebene Form hat, dass sie mich sicher trägt.

Aus der Benommenheit erwachend, höre ich endlich neben mir die Schreie der anderen Jungs und ich jubele lauthals mit. Mit einem Schlag, innerhalb von einer Sekunde, sind all die Anstrengungen, all die Aufregung, all die quälenden Ängste vergessen. Ein unbeschreibliches Glücksgefühl macht sich in mir breit. Die Sonne scheint wieder, der Himmel zeigt sein schönstes Blau. Die Sicht ist gigantisch und ich fühle mich überglücklich. Übermütig vor Freude, strampelnd und juchzend, geht es mit vier Metern pro Sekunde Sinkgeschwindigkeit der Erde entgegen. Auf meine Lenkbewegungen reagiert der Schirm perfekt. Der Höhenmesser zeigt 250 Meter. Es wird langsam Zeit, sich auf die Landung vorzubereiten.

Das Landekreuz liegt schräg unter mir und die Wiese kommt immer näher. In Gedanken sehe ich wieder die Ausbildung vor mir. Die Nervosität kommt zurück. Werde ich es schaffen, standesgemäß im Stehen zu landen, oder wie einer der Anfänger, die wie viele ihren Sprung im Liegen beenden? Zwar genauso glücklich, aber eben nicht standesgemäß. Noch in der Luft versuche ich die richtige Spannung in den Beinen aufzubauen, beide stark aneinander gepresst, gekrümmt wie eine Feder. Noch fünfzig Meter. Die Wiese kommt nun unwahrscheinlich schnell näher. Mir verleiben noch einige Sekunden. Noch fünf, noch drei Meter. In der Annahme der Boden sei schon zu erreichen, strecke ich immer wieder meine Beine aus. Fehlanzeige! Mein Schätzungsvermögen spielt mir einen Streich und so schlage ich fast unvorbereitet auf der Erde auf. Meine Beine knicken ein, von der Kraft einer Feder keine Spur. Derb lande ich so auf meinem Hintern. Der Schirm fällt seitlich von mir zusammen. Um ein Aufbäumen im vielleicht existierenden Wind zu verhindern, springe ich gehetzt auf und umlaufe keuchend den Schirm. Geschafft! Gelandet! Wenige Meter neben mir landen die weiteren

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Adler im Liegen. Verschwitzt löse ich die Ausrüstung. Langsam löst sich auch die Muskelspannung und ich merke, dass ich ganz schön geschafft bin.

Bis zum Landekreuz ist es noch ein Stück. Beide Schirme werden in eine große Tasche gepackt und dann geht es im Laufschrift zum orangefarbenen Landekreuz. Vor Ort gratulieren uns die Ausbilder zu unserem ersten geglückten Sprung. Die Erstspringer müssen sich dann in einer Reihe aufstellen und getreu der Tradition, bekommen sie von den anderen Springern einen gut gemeinten, aber herzhaften Tritt in den Hintern. Die Stimmung ist ausgelassen. Lautstark werden auf dem Weg zur Ausbildungsbasis die Erlebnisse ausgetauscht. Für den Rest des Tages sind keine weiteren Sprünge angesetzt. Einer muss für den ersten Tag reichen. Vor der Basis wird durch die Ausbilder noch mal jeder Sprung ausgewertet, wobei ich erfahre, dass meine Öffnungslage mit dem Kopf zur Erde war. Aus diesem Grund konnte ich somit beim Springen die Erde nicht sehen, hatte am Himmel vergebens nach dem weißen Band der Autobahn gesucht. Den Nachmittag verbringen wir dann neben dem Packen der Ausrüstung, mit Nahkampf und Volleyball. So richtig konzentrieren kann sich heute keiner. Die Ausbilder sind nachsichtig. Am morgigen Tag sind zwei Sprünge mit kompletter Ausrüstung aus verschiedenen Höhen angesetzt.

Der nächste Morgen beginnt mit lauten Weckrufen und dem üblichen Stress. Es ist ein schöner Sommermorgen. Die Vögel singen ihr Lied, der Himmel stahlblau. Kein Wölkchen zeigt sich heute. Nach dem Frühstück gibt es noch mal einige Anweisungen für die heutige Sprungausbildung. Ausrüstungssprünge sind nicht ganz ohne. Die Reihenfolge wie am Vortag, wir starten als fünfte Gruppe. Diesmal bin ich der erste der ersten Halbgruppe. Gespannt verfolge ich an der Tür des Flugzeuges stehend den Flug der Flirre. Wie eine Schlange, geformt vom Wind, nimmt sie ihren Weg zur Erde. Unweit des Landekreuzes schlägt sie dann ein. Somit scheint diese Position zum Absetzen bestens geeignet.

Der Absetzer gibt Zeichen, dass ich mich bereithalten soll. Den rechten Fuß im Türrahmen, die Beine gespannt, warte ich auf das Zeichen. Ein Schlag auf den Helm und mit voller Kraft versuche ich nun schon zum zweiten Mal die Tragflächen zu erreichen. Aussichtslos! Alles klappt bestens. Der Sprung, Blick zur Erde, der Entfaltungsstoß nach drei Sekunden, Kappenkontrolle. Bei 150 Meter fädle ich den Tornister aus, welcher nun unterhalb meines Gesäßes hängt. Die letzten 150 Meter verbringt dann dieser damit, an einer zehn Meter langen Leine unterhalb des

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Springers zu hängen. Damit soll gewährleistet werden, dass der Tornister eine sichere Landung nicht gefährdet.

Trotz wiederholter Rückenlage bin ich doch recht ordentlich gelandet, nur leider etwas zu weit vom Landekreuz entfernt. Schwitzend stehe ich dann einige Minuten später zusammen mit den anderen neben dem Landekreuz, wobei die ersten Auswertungen erfolgen. Es war nicht perfekt, aber fürs zweite Mal recht ordentlich. Der Nachmittagssprung verläuft ähnlich. Eine stehende Landung will mir trotzdem nicht gelingen. In den folgenden Tagen werden die Anforderungen immer höher geschraubt. Am vierten Sprungtag sind Nachtsprünge angesetzt. Da stürzt man sich aus 800 Metern in die Dunkelheit und hofft irgendwann das beleuchtete Landekreuz zu erblicken, um überhaupt zu wissen, wo man denn nun landen muss.

Gesprungen wird aus einem Hubschrauber MI 8. Es ist 22.30 Uhr. Das letzte Rot, die letzte Spur des Tages, verschwindet am Horizont. Die Gruppen machen sich startbereit. Es soll ein voller Gefechtssprung mit kompletter Einsatzrüstung durchgeführt werden. Unsere Gruppe startet diesmal an der vierten Position. Die Besonderheit bei einem Sprung aus diesem Hubschrauber ist, dass aufgrund der geringen Höhe der Eingangstür im Knien aus dem Hubschrauber gesprungen werden muss. Springen ist eigentlich nicht ganz richtig, sondern man muss sich einfach fallen lassen und der Springer wird dann im Auftrieb der Luftschraube explosionsartig nach unten gedrückt.

Durch die Fenster kann man die Lichter der nahe gelegenen Städte sehen, ihr Flackern, ihr Pulsieren. Das Landekreuz ist spärlich beleuchtet, kaum zu erkennen. Nach dem bekannten Zeichen kniet sich der erste Springer an die Tür, welche die kühle Nachtluft hereinlässt. Kopfüber kippt er in die Dunkelheit. Danach knie ich mich ebenfalls an die Tür und versuche das Landekreuz zu erspähen. Keine Chance. Ein großes schwarzes Loch tut sich unter mir auf. Für einen Moment denke ich daran, vom Sprung zurückzutreten. Nur für einen Moment. Auf das Zeichen des verantwortlichen Unteroffiziers lasse ich mich vornüber aus dem Hubschrauber kippen und werde plötzlich mit enormer Kraft der Erde entgegen gedrückt.

Nach fünf Sekunden ziehe ich mit einem Ruck an dem Aufzugsseil. Der Entfaltungsstoß gibt mir nun wieder die schon gewohnte Sicherheit. Der Höhenmesser zeigt 600 Meter, zumindest erahne ich dies. Trotz einer Wendung kann ich das Landekreuz nicht erblicken. Viel zu spät bemerke ich, dass ich in die falsche Richtung fliege, auf das Waldstück, die Begrenzung der Landezone, zu. Nachts im Wald zu landen, ist nicht ungefährlich. In meiner aufkommenden Panik versuche ich die Höhe zu erkennen und vermeine 200 Meter zu erblicken. Höchste Zeit den Tornister

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

langsam auszuklinken! Doch dieser bewegt sich keinen Millimeter. Ich stramble, schreie, fluche, schwitze. Zwischendurch versuche ich immer wieder die Richtung zu korrigieren. Das Waldstück, welches sich nun schon als schwarze Masse vor mir abzeichnet, kommt unaufhaltsam näher. Einige Bäume sind schon deutlich erkennbar. Vom Landekreuz ist nichts mehr zu sehen. Endlich schlaucht sich der Tornister aus. Ich schätze, dass ich noch 80 bis 100 Meter Höhe habe und versuche mich auf die Landung vorzubereiten. Mittels der Steuerleinen möchte ich den weiteren Flug auf das Waldstück verhindern und ziehe dazu so kräftig wie möglich an ihnen. Irgendwann scheint es dann nicht mehr weiter vorwärts zu gehen. Dass ich nun aufgrund meiner Steuerbewegung schon rückwärts fliege, bemerke ich nicht und so lande ich, kurz vor dem angsteinflößenden Waldstück, kräftig auf dem Rücken.

Der Weg zum Landekreuz ist diesmal ewig weit und die gesamte Gruppe wartet schon auf mich. Den Ausbildern waren meine Schwierigkeiten nicht entgangen. Für das Hängenbleiben des Tornisters konnte ich nichts, dafür hätte ich zielstrebig dem Landekreuz entgegenfliegen sollen. Wollte ich ja auch, aber es war ja nicht zu sehen gewesen, zumindest für mich. Der zweite Nachtsprung läuft dann anschließend schon viel besser und ich fühle mich gut. Gegen 4.00 Uhr, das Morgengrauen ist schon zu erahnen, fallen wir wie tot ins Bett. Am folgenden Tag sind weitere Nachtsprünge angesetzt, welche wir ebenfalls mit Bravour bestehen. Als letzter Sprung soll der Absprung aus einem Großraumtransporter AN26 erfolgen. Aufgrund der hohen Absetzgeschwindigkeit von mindestens 350 Kilometer pro Stunde, enthält so ein Sprung diverse Risiken und setzt eine gewisse Erfahrung voraus. Da aber am letzten Tag des Sprunglagers bis zum Mittag dichter Nebel herrscht und keine weitere Flugerlaubnis vorliegt, fällt dieser Sprung ersatzlos aus. Ich sollte dann alles ein halbes Jahr später nachholen.

An einem schönen Sonntagmorgen im Juni fahren wir dann wieder vorbei an der alten Kaserne in Richtung Heimat. Glückliche, zufriedene und unendlich stolz. Es waren nur vierzehn Tage vergangen und wir hatten so viel gelernt, vor allem, unsere Angst zu besiegen.

Major Frank Lindner, Leiter Aufklärung im Stab der 1. Mot-Schützen-division, liegt schon wach im Bett. Er kann die Vögel zwitschern hören. Gleich würde sich das Rasseln des Weckers dazu gesellen. Er könnte es ja verhindern und er würde sich den Knuff seiner Frau ersparen, die ihn damit jeden Morgen auffordert diesen „Presslufthammer“ auszusuchen. Wie oft hatte sie schon geschworen, einen neuen Wecker mit sanfteren Tönen zu

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

kaufen, aber die alte Rassel, ein Erbstück von seinem Vater, weckte ihn wenigstens sicher. Es ist kurz vor sechs Uhr. Durch die Gardinen erkennt er, dass es ein schöner Tag zu werden verspricht. Dieser Montag ist irgendwie anders als sonst. Nicht umsonst war er schon vor dem Weckerklingeln wach geworden. So besonders hatte er auch nicht geschlafen. Irgendein Alptraum quälte ihn die halbe Nacht. Immer wieder muss er an die Worte seines Vorgesetzten, Generalmajor Heide, denken. Dieser holte ihn am letzten Freitag in sein Zimmer und verschloss dabei ganz geheimnisvoll die Tür. Fast flüsternd offerierte er ihm, dass er am Montag in extra sauberer Uniform zu erscheinen habe. Sie beide, er und der Generalmajor, würden dann zu einer Unterredung fahren, wobei er darüber niemanden etwas sagen dürfte. Wohin es gehen würde, sagte Heide nicht. Eine Beförderung schloss Lindner aus, da er erst vor einem Jahr zum Major befördert wurde. Er war also noch nicht wieder an der Reihe und solche riesigen Erfolge hatte es im letzten Jahr auch nicht gegeben. Major Lindner ist sich nicht bewusst, irgendwelche Fehler gemacht zu haben. Vielleicht hing es auch mit dem Sprunglager zusammen, in dem sich seine Fernaufklärer bis gestern aufhielten. Wenn dort vor Ort etwas passiert wäre, hätte er es schon gewusst.

Er schiebt den Gedanken bei Seite und stellt zur Freude seiner Frau den Wecker noch rechtzeitig ab. Er öffnet die Vorhänge und beide Fenster. Ein herrlicher Morgen dringt in das Schlafzimmer. Aus dem Kinderzimmer erreichen ihn laute Stimmen. Seine beiden Kinder scheinen sich schon wieder in den Haaren zu haben. Es wurde nun doch langsam Zeit, sich für eine größere Wohnung zu bewerben. Damals als kleiner Junge wohnte er mit seinen zwei Brüdern zusammen in einem viel kleineren Zimmer und es ging auch. Die Zeiten waren eben anders geworden. Vielleicht auch ein Erfolg des Arbeiter- und Bauern Staates, dem er als Militär seit nun mehr fast zwanzig Jahren diene. Seine Uniform liegt frisch gewaschen und gebügelt im Wohnzimmer. Kerstin, seine Frau, hatte mal wieder die alte Uniform in Höchstform gebracht, beförderungsreif. Da sie heute erst zur zweiten Stunde in die Schule muss, könnte sie sich um die Kinder kümmern. Er wollte heute mal schon um sieben Uhr in der Kaserne sein. Aus dem Schlafzimmer ist noch kein Mucks zu hören. Seine Frau liegt noch immer selig träumend auf seiner Seite des Ehebettes. Mit einem Ruck zieht er ihr die Bettdecke weg, worauf sie einen unterdrückten Schrei loslässt und mit noch geschlossenen Augen ein Kopfkissen nach ihm wirft. „Ekel“ ruft sie und versucht ihre Bettdecke zu finden, welche er aber schon in den Händen hält. „Los aufstehen, Schatz, es ist schon halb sieben!“, entgegnet er ihr und bittet

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

sie, die Kinder heute früh zu managen. Sie nickt und dafür bekommt sie ihre Decke wieder. Ein letzter Blick in den Spiegel, er findet sich gut.

Zu seinem Wartburg, seinem ganzen Stolz neben seiner Familie, muss er heute ein Stück laufen, da gestern Abend wieder mal kein Parkplatz zu finden war. Bei diesem Wetter sollte man eigentlich mit dem Fahrrad fahren, denkt er so bei sich, aber heute musste er ja schneie sein. Behutsam legt er sein Jackett auf die Rücksitze, jeden Knick und jede überflüssige Falte vermeidend. Dadurch, dass er heute etwas eher als sonst fährt, sind die Straßen in Potsdam noch frei und kurze Zeit später biegt er in die Einfahrt zur Kaserne ein. Der Posten salutiert und lässt ihn ohne Ausweiskontrolle passieren. Man kennt sich eben. Sein Sekretär, Fähnrich Gödicke, ist schon da. Bei einem kurzen Gespräch erfährt Major Lindner, dass die Fernaufklärer von ihrem Sprunglager erfolgreich und ohne Zwischenfälle nach Beelitz zurückgekehrt sind. Er nimmt sich vor, seine Elite-Aufklärer in der Woche mal zu besuchen. Wie gerne wäre er früher auch in so einer Truppe gewesen, aber zu seiner Zeit gab es nur die Fallschirmjäger. Die speziellen Aufklärungseinheiten in ihrer jetzigen Struktur wurden erst später ins Leben gerufen. Er lässt sich einen Kaffee kochen und wartet gespannt auf die Ankunft des Generalmajors Heide. Fähnrich Gödicke scheint davon nichts zu wissen.

Gegen 8.30 Uhr erscheint dann Heide. Frank Lindner berichtet ihm kurz von dem Sprunglager, wobei der Generalmajor anerkennend nickt. Ungewöhnlicher Weise will der Generalmajor noch mehr über das Sprunglager wissen und macht sich sogar ein paar Notizen. Danach ordnet er an, dass sich beide gegen 9.30 Uhr im Fahrzeugpark treffen, um zu dem bewussten Treffen zu gelangen. Es ist schon verwunderlich, dass heute beide den zivilen Lada nehmen und nicht den üblichen grünen Geländewagen. Major Lindner soll selber fahren. Na ja, da komme ich wenigstens mal dazu, den neuen Lada zu fahren, denkt Major Frank Linder so bei sich. Irgendwie sind 1600 Kubikzentimeter schon was anderes, als die 1000 in seinem Wartburg.

Der Generalmajor ordnet an, dass er bis zur Vogelstraße fahren und dort den Wagen neben dem Park abstellen soll. Die Sache wird immer komischer, denkt Frank. Der General wird doch nicht etwa fremd gehen? Der Park ist erreicht. Nach zirka fünf Minuten parkt direkt neben ihnen ein schwarzer Wolga ein. Heide steigt aus dem Lada und fordert ihn auf selbiges zu tun. Frank soll den Wagen verschließen und steigt dann ebenfalls hinten in den Wolga ein. Der Fahrer des Wagens trägt einen grauen Anzug und wünscht freundlich einen „Guten Morgen“. Er fordert beide auf, die kleinen Gardinen an den hinteren Fenstern zu schließen.

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Frank gehorcht, der General ebenfalls. Dann geht es mit hoher Geschwindigkeit aus der Stadt hinaus. Verkehrsregeln scheinen heute außer Kraft gesetzt zu sein. Frank kennt den Weg. Es geht zurück in Richtung Beelitz. Nach ungefähr einer halben Stunde biegt der Wagen in ein kleines Waldstück ein.

Über einen schmalen, holprigen Betonweg gelangen sie zu einer Baracke, welche von einem relativ neuen Drahtzaun umgeben ist. Weiterhin steht auf dem Gelände ein ungewöhnlich hoher Mast, den eine Unmenge von Antennen der unterschiedlichsten Art zieren. Ähnliches hatte Frank noch nicht gesehen. Das Tor zu dem Areal wird durch einen weiteren Grauanzug geöffnet. Frank schaut ihm nach und für einen kurzen Moment sieht er, dass unter dem grauen Jackett des Toröffners eine Skorpion, eine tschechische Mini-MPi, hervorschaut. Vor der Baracke befinden sich noch weitere Fahrzeuge mit Kennzeichen aus der ganzen Republik. Zwei weitere Grauanzüge, wahrscheinlich die Fahrer der Fahrzeuge, stehen vor dem Eingang zur Baracke. Beim Hineingehen nicken sie Frank und dem General freundlich zu, der Fahrer das Wolga bleibt draußen. Verwundert lässt Frank das Geschehen über sich ergehen. Im Gesicht des Generals kann er sehen, dass jetzt auch nicht die Zeit für lästige Fragen zu sein scheint.

Sie werden in einen großen Raum geführt, der fensterlos eine angenehme Kühle ausstrahlt. Die Wände des Raumes sind mit schallisierenden Platten behangen. An einem ovalen Tisch sitzen noch drei weitere Männer in seinem Alter. Nach einer kurzen Begrüßung entschuldigt sich der größte von ihnen für die ganzen Umstände und stellt sich als Major Lorenz vor. Die anderen beiden stellen sich auch vor. Ohne große Umstände kommt Major Lorenz zur Sache. Zuvor bittet er den General und Frank sich keinerlei Notizen zu machen. Auf die Frage, ob sie das Waffensystem „Lance“ kennen würden, nickt Frank. Der General an seiner Seite nickt ebenfalls. Bei diesem Waffensystem handelt es sich um eine Kurzstreckenrakete der Bundeswehr, welche mit Atomsprengköpfen bestückt werden kann und aufgrund ihrer taktischen Einsatzfähigkeit sehr gefährlich und wirksam ist.

Major Lorenz erzählt, dass es gelungen sei, an Informationen zu gelangen, die besagen, dass derzeit eine neue Kurzstreckenrakete in die Nato eingeführt werden soll, welche mit bis zu sechs atomaren Sprengköpfen bestückt werden kann. Derzeit gäbe es Tests das Triebwerk betreffend. Leider sei es noch nicht gelungen, ein Bild der Rakete und des dazugehörigen Start- und Steuersystems zu beschaffen. Sämtliche Satellitenaufklärungen hätten noch nicht den Erfolg gebracht. Frank will lieber nicht fragen, wem es gelungen sei, diese Informationen zu beschaffen, obwohl ihn das doch interessieren würde. Scheiß Wettrüsten, denkt er so bei sich. Major Lorenz führt weiter

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**