

Bericht über die Postversorgung der OSZE in Bosnien/Herzegowina

von Adj Uof Markus Plüss, Wpl FP Uof, Kaserne Liestal

Teil 1

Anlässlich des Besuches von Oberst Wehrli und Hptm Affolter am 28. 2.96 hörte ich erstmals, dass die Feldpost für die OSZE-Mission in Bosnien/Herzegowina die Postversorgung aufbaue. Die FPD hat den Auftrag erhalten, diesen Postdienst für das Gelbmützenkontingent und die OSZE in Bosnien/Herzegowina zu organisieren. Weil die Fluggesellschaft Farner Air Transport ab Basel-Mülhausen fliegt, lag auch der Gedanke nahe, das Militärpostbüro in der Kaserne Liestal als Basis- und Logistikzentrum vorzusehen.

Oberst Wehrli fragte mich, ob ich diesen Auftrag übernehmen könnte. Eine solch spezielle Arbeit erhält man nicht alle Tage offeriert. Wenn damit auch mehr Arbeit anfällt -, ich war sofort einverstanden.

Dann herrschte Funkstille bis Anfang April, erst jetzt wurde der Auftrag konkreter. Es zeichnete sich ab, wie lange die Mission ungefähr dauern würde, dass die Schweizer ihre Post bis 2 kg taxfrei schicken könnten, der Nachschub zollfrei sei, im Rückschub aber die Pakete dem Postzoll zugeleitet würden. Das Flugzeug fliege jeden Dienstag und Freitag und am Vorabend bekäme ich immer den Flugplan via Fax. Die Post müsse abgezählt in Luftpostsäcke verpackt und plombiert sein, ferner dürfe ich nur in Zivil mit einem mit A-Nummer versehenem Fahrzeug auf den Flughafen fahren, und das Postgut sei eine Stunde vor Abflug am Swissairschalter im Frachthof abzuliefern.

Am 15. April besuchte uns Oberst Beyeler in Liestal zur Besprechung der letzten Details. Er übergab uns auch Sackflaggen, Säcke, Plomben und den Sonderstempel, mit dem der Rückschub gestempelt werden muss. Nach einer Besichtigung auf dem Flughafen wusste ich Bescheid, wo die Post abzuliefern und zu holen sei.

Nun war ich über alles informiert für den Start und die erste Postsendung am Dienstag, dem 16. April. Für mich war dies ein Tag mit ganz besonderer Bedeutung. Ich schickte nun das erste Mal die Post nach Sarajevo, ein Brief und ein paar Zeitungen. Aber aller Anfang ist schwer, am Nachmittag erhielt ich einen Anruf mit der Meldung, das Flugzeug habe in Sarajevo nicht landen können, es sei nur bis Zagreb geflogen und der Postsack habe vergeblich auf jemanden gewartet, der ihn auslade! Er kam dann am Abend wieder zurück nach Basel. Nun hoffte ich auf den Freitag, und siehe, es klappte bestens, nur dass kein Rückschub eintraf. Von nun an ging es immer besser, die Säcke mit Nachschub wurden zusehends grösser, der Rückschub aber blieb noch eher zaghaft. Das einzige Problem war eigentlich nur noch, dem Swissairpersonal, welches abends am Flugzeug den Auslad vornahm, klar zu machen, wo die Postsäcke hingehören, da klappte es noch nicht, einige Male musste ich mit einem Swissair - Angestellten die Postsäcke suchen gehen. Weil es nie so richtig funktionierte und am Freitag immer viel Betrieb herrschte, kämpfte ich mich schon bald selber zum Flugzeug vor und holte die Postsäcke. Es wurde stets direkt vor der Frachthalle abgestellt, und ich musste nur ein paar Schritte gehen. Das hat sich rasch eingespielt. Das Swissair- und Zollpersonal kannte mich und durch diese direkte Abholung lernte ich auch etliche Gelbmützen kennen.

Ende April erhielt ich einen Anruf aus dem Hauptsitz der OSZE in Wien. Man fragte mich, ob es möglich sei, mit dem gleichen Flug auch ihre Post mitzuschicken. Ich sagte, von mir aus ginge das schon, vorausgesetzt, die Post werde in Wien immer abgeholt. Man bestätigte mir, es gehe immer jemand ans Flugzeug, um die Post abzuholen. Nun wurde also zusätzlich mit zwei Kuriermappen noch die Postauswechslung mit Wien abgefertigt, und das klappte von Anfang an sehr gut.

Ab und zu musste ich auch spezielle Aufgaben lösen. So erhielt ich am 6. Mai einen Anruf von einem Deutschen in Sarajevo, er erwarte eine wichtige Sendung von der Firma Micro-Soft aus den USA. Die erwartete Sendung traf erst eine Woche später via UPS bei mir ein und ich leitete sie mit dem nächsten Flug weiter. Mit diesem Herrn hatte ich noch etliche interessante Telefongespräche, die solche oder ähnliche Sendungen betrafen.

Bis jetzt konnte ich die zusätzliche Arbeit neben der Rekrutenschule gut bewältigen. Nur jeweils am Dienstag- und Freitagmorgen wurde es hektisch. Die Post konnte ich erst ab halb sieben auf der Zivilpost abholen, dann musste alles verteilt, abgebunden und versackt werden. Spätestens halb acht Uhr hatte ich mich auf den Weg zu machen, um rechtzeitig auf dem Flughafen zu sein. Einmal wurde es äusserst knapp, weil ich auf der Autobahn im Stau steckenblieb. Die Farner Air hatte schon einen Streifenwagen der Polizei aufgeboden, um mich aus dem Stau zu lotsen, damit ich noch rechtzeitig ankäme. Als die Polizei auf der Autobahn eintraf, war ich aber schon aus diesem raus. 15 Minuten vor Abflug konnte ich die Postsäcke abliefern.

Ab Juli wurde dann Oblt Müggler Hans für den Postdienst in Sarajevo eingesetzt, und damit war das Kontingent vollständig. Nach- und Rückschub nahmen immer mehr zu. Ich erhielt auch eingeschriebene Post, vorallem im Nachschub, was eigentlich gar nicht vorgesehen war. Diese Sachen wurden immer auf einer Liste (FP 20) eingetragen und mitgeschickt. Das Doppel blieb bei mir, und meistens beim nächsten Rückschub kam das Original unterschrieben zurück, zum Teil auch etwas später. Beim Rückschub wurde die Einschreib- oder Expresstaxe von mir vorgeschossen, dem Absender die Quittung geschickt und mit dem nächsten Rückschub kam dann das Geld, meistens in D-Mark, aber immer genug.

Ab und zu meldete sich Oblt Müggler telephonisch oder per Fax mit besonderen Anliegen. Zum Beispiel, wenn es darum ging, eine spezielle Zeitung zu organisieren, wie "Bote der Urschweiz" oder "Cash". Dann traf wieder eine Bestellung für Postpac oder Klebetiketten ein, welche recht gut verkauft wurden. Es gelang mir eigentlich auch immer, alles zu organisieren.

Dann, ab Mitte August, als die Wahlen immer näher kamen und die ersten Wahlbeobachter in Sarajevo eintrafen, nahm der Postnach- und Rückschub sehr rasch zu. Im Rückschub waren fast immer zwischen 800 und 1000 Briefe zu stempeln. Bis Ende September hatte ich ca. 5 Tonnen Nachschub und 1 Tonne Rückschub verarbeitet, und alles praktisch

ohne Fehlleitungen, nur zweimal machte ein Brief für die RS einen Umweg über Sarajevo.

Zum Abschluss schreibe ich noch über den bisher grössten Lapsus, der mir passiert ist. Es war am Freitag, dem 13. September. Ich hatte an diesem Morgen eigentlich genug Zeit, um alles zu verarbeiten. Das Flugzeug startete erst um 10 Uhr. Um halb neun Uhr war ich fertig für die Fahrt zum Flughafen. Ich kontrollierte noch einmal, ob alles eingeladen wäre, meinte, es sei alles bestens. Dann, als ich zurückkam, stellte ich mit Schrecken fest, dass der ganze Sack Briefpost noch am Rechen hing. Nun war guter Rat teuer, der nächste Flug war erst wieder am Dienstag. Ich rief in Sarajevo an und teilte Oblt Müggler das Missgeschick mit und dass ich mich erkundigen würde, ob die Farner Air vielleicht am Samstag oder Sonntag einen Zusatzflug geplant habe. Am Nachmittag kam der erlösende Anruf aus Sarajevo mit der Meldung, Bundesrat Cotti werde am Samstag nach Sarajevo fliegen und ich könne den Postsack dem Bundesrats-Jet mitgeben, er würde ab Bern - Belpmoos starten. So, nun war dieses Problem auch gelöst. Ich musste nur noch die Startzeit wissen, und dies herauszufinden, war auch nicht mehr so schwierig.

Das Flugzeug startete morgens um 8 Uhr 00 und ich machte mich am Samstag früh um sechs Uhr auf den Weg zum Flugplatz Belpmoos, um den Postsack dem Piloten zu übergeben. Diesmal klappte alles bestens, und ich konnte trotzdem ein ruhiges Wochenende verbringen.

Im zweiten Teil meines Berichtes werde ich über einen Besuch in Sarajevo berichten und genaue Statistikzahlen liefern.