

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 75 (2000)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Basel-Sarajevo und zurück : Flüge im Auftrag der OSZE  
**Autor:** Brotschi, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-715218>

### **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:** 04.02.2026

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

# Basel–Sarajevo und zurück

*Flüge im Auftrag der OSZE*

Die Farner Air Transport macht seit einigen Jahren Flüge im Auftrag der «Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)». Wir sind auf einem solchen Einsatz von Basel über Wien nach Sarajevo mitgeflogen. Notizen einer langen Rotation im Dienste der Schweizer Gelbmützen in Bosnien-Herzegowina.

Es ist noch dunkel, als sich die Crew knapp vor fünf Uhr im Gebäude der Farner Air Transport (FAT) am Flughafen Basel-Mul-

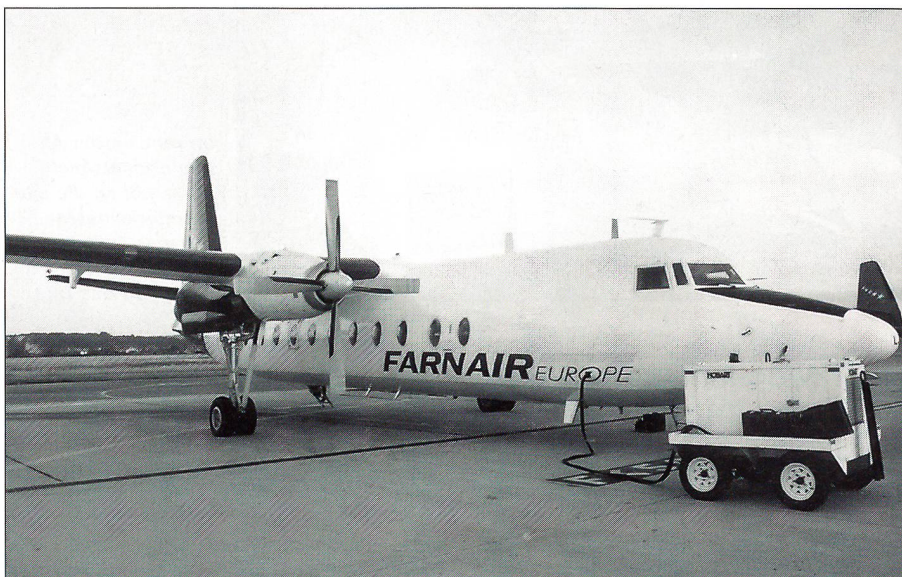
*Oberleutnant Peter Brotschi, Grenchen*

house-Freiburg trifft. Mit von der Partie auf der langen Rotation sind heute Flugkapitän Michel Lebrun, Peter Schnetz als First Officer und die beiden Flugbegleiterinnen Claudia Hohler und Susanne Moldovanyi. Begrüssungsworte, ein Kaffee im Stehen, dann folgen das Briefing und die Flugvorbereitungen. Michel Lebrun gibt das Programm und die erwarteten Flugzeiten bekannt: Basel–Wien–Sarajevo–Wien–Bern–Basel lautet die Rotation. Rund sieben Stunden Flug und fünf Zwischenlandungen warten auf die Crew. Das Wetter ist gut, Mittel- und Südosteuropa haben einen klaren Himmel. Am Nachmittag und Abend kann es einzelne Gewitterherde geben. Auf dem Tarmac wartet die Fokker F-27-500 Friendship HB-ILJ mit der Aufschrift «Farnair Europe». Der Take-off für den Flug nach Wien, wo die Zentrale der OSZE ist,

## Farner Air Transport

Die Basler Firma Farner Air Transport (FAT) entstand, wie aus dem Namen umschwer herauszulesen ist, im Jahr 1984 aus dem Grenchener Traditionsbetrieb Farner Air Services. FAT ist heute vom Grenchener Unternehmen rechtlich unabhängig und gehört zur Gruppe «Farnair Europe». Unter einem Dach sind hier neben Farner Air Transport die «Farnair Hungary» (Budapest), «Tulip Air Charter» (Rotterdam), «MiniLiner» (Bergamo) und «Express Airways» (Hahn/Frankfurt) und der Unterhaltsbetrieb Farnair Technical Services vereint.

Seit 1996 führt Farner Air Transport im Auftrag des Bundes Flüge für die «Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa» (OSZE) nach Sarajevo durch, dies kurz nachdem die französischen Truppen die Kontrolle über diesen Teil von Bosnien-Herzegowina übernommen haben. Die Fokker F-27 der Farner Air Transport war lange Zeit das einzige zivile Flugzeug, das in Sarajevo landen durfte. Die Flüge werden nun nach Beendigung des Kosovo-Krieges bis nach Pristina weitergeführt. pbg



*Morgenstimmung auf dem Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg: Die Fokker Friendship F-27-500 HB-ILJ vor ihrem Flug nach Sarajevo.*

erfolgt um halb sieben Uhr. Captain Michel Lebrun steuert die Maschine, Peter Schnetz ist der assistierende Pilot. Nach dem Start geht es über Hochwald hinaus, dann über den Jura und Zürich Richtung Osten. Bald ist der Bodensee erreicht. Links unten ist die riesige Parklandschaft des Allgäus zu sehen, rechts glänzen die Alpen Bayerns und Tirols in der Morgensonne. München zieht vorbei, dann Linz. Die Fokker schwimmt förmlich in der ruhigen Morgenluft auf Flugfläche 150 und einer Geschwindigkeit gegenüber dem Grund von 240 Knoten.

In der Kabine befinden sich Schweizer Gelbmützen, die in den nächsten Monaten in Bosnien-Herzegowina Dienst leisten werden. Die Schweizer Mission unterstützt dort im waffenlosen Einsatz die internationale Friedenstruppe SFOR. Zu den Passagieren zählt beispielsweise auch Bernhard Rolli aus Wattenwyl und sein Schutzhund Quanto; das Gespann wird in Sarajevo Nachtwache schieben.

## Kurzer Halt in Wien

Jetzt folgt der Flug der Donau entlang, die den Weg nach Wien zeigt. In einem grossen Bogen wird die Kaiserstadt nördlich umflogen. Der Anflug erfolgt über Stockerau, die Sicht ist fantastisch. So ist für Michel Lebrun der Sichtanflug auf Piste 29 von Schwechat überhaupt kein Problem. Die Wienerinnen und Wiener beginnen wohl gerade mit ihrer Arbeit, als die Fokker aus Basel das langbeinige Hauptfahrwerk auf die Runway setzt. Der Zwi-

schenhalt ist kurz, Stationmanager Hans Zürcher begrüsst die Crew. Neue Passagiere steigen ein und Fracht aller Art wird eingeladen. Schutzhund Quanto muss sich aber für seinen nächsten Spaziergang bis Sarajevo gedulden, er darf aus Sicherheitsgründen keine Runde um das Flugzeug machen. Nach einer halben Stunde ist das Flugzeug bereits wieder in der Luft. Die Nase zeigt Richtung Süden. Peter Schnetz ist nun der fliegende Pilot, Captain Michel Lebrun assistiert ihm und macht den Funk. Die Grenze von Slowenien wird erreicht, Zagreb liegt rechts unten. Nach fünfviertel Stunden nähert sich das Flugzeug Sarajevo. Das Englisch am Funk tönt mit französischem Akzent: Die Flugsicherung und die Betreuung des Flughafens von Sarajevo liegt in den Händen der französischen Armee. Unten liegt nun die bosnische Landschaft. Eigenartige Gefühle tauchen auf. Die Berge und Hügel leuchten in saftigem Grün, hin und wieder eine Ortschaft. Die Landschaft sieht 4000 Meter weiter oben ruhig und friedlich aus. Und doch tauchen die Bilder des Krieges auf, der hier gewütet hat. Und man wird sich bewusst, wie nah alles eigentlich ist. Des Morgens früh in Basel, am späteren Vormittag mit dem Umweg über Wien schon Sarajevo.

## Steiler Anflug

Der Anflug nach Sarajevo beginnt wegen den umliegenden Bergen hoch, nämlich auf Flugfläche 130. In relativ steilen Steps geht es dann hinunter auf 4200 Fuss, von



wo das Instrumentenlandesystem (ILS) auf die Piste 12 führt. Peter Schnetz folgt den Anweisungen der Flugsicherung. Hinter uns, so hören wir am Funk, fliegt eine Maschine der US Air Force. Sie muss ein Holding fliegen, weil wir wesentlich langsamer sind. Mit ruhiger Hand steuert Schnetz die Fokker durch leichte Thermikurbulenzen auf die Piste hinunter. Schon im Anflug sieht man links und rechts noch deutliche Spuren des Krieges. Viele zerstörte Häuser, manche zeigen wieder Spuren des Aufbaus. Auch der Flugplatz selber ist noch angeschlagen. Trotz ein paar ziviler Flugzeuge dominiert das Militär. Zwei Blackhawks heben in einiger Entfernung ab und verschwinden in der Landschaft. Zwischen Piste und Tarmac steht der Tower, offenbar mobil auf einem Lastwagen. Neben dem Terminal mit der unvollständigen Aufschrift von Sarajevo eine Baracke: «French Air Force» heisst es in grossen Lettern und damit wird klar, wer hier das Sagen hat.

Gutgelaunte französische Soldaten laden die Fracht ein und aus. Von Hand zu Hand reichen sie die zum Teil schweren Pakete und Gepäckstücke. Nichts ist davon zu spüren, dass sie unmotiviert wären, weit weg von ihrer Heimat in einem kriegsversehrten Land Dienst leisten zu müssen. Neue Passagiere steigen ein: Es sind hohe ausländische Militärpersonen, die zu einer Weiterbildung in die Schweiz kommen. Schon bald beginnen die Rolls Royce Dart-Triebwerke der Friendship wieder zu drehen. Dem Rollweg entlang bietet sich in einer grossen Reihenhauassiedlung wieder ein Bild der Zerstörung. Neben dem Rollweg liegt ein Flugzeugwrack, ausgeschlachtet und vergessen. Vor uns startet ein Learjet der US Air Force Europe. Es ist das gleiche Flugzeug, das uns im Anflug auf Sarajevo gefolgt ist.

Kurz vor Mittag erfolgt der Start auf Piste 30. Nun wird es über dem Balkan doch etwas gewitterhaft. Wir fliegen neben hohen Wolkentürmen. Die Flugsicherung meldet einen Traffic, der uns beim Waypoint Bosna entgegenfliegt. Gespannt schauen Le-



**Die Fracht ist in Sarajevo ausgeladen.**

brun und Schnetz aus dem Cockpit – dann, nach zehn Meilen, wird das entgegenkommende Flugzeug entdeckt. Der Anflug über Wien erfolgt von Südosten her via Neusiedler See. Rechts von uns die Tiefebene des Wiener Beckens, das die schier unendliche Weite Osteuropas bereits erahnen lässt. Nach einer Flugzeit von einer Stunde und 40 Minuten steht die Friendship wieder in Schwechat.

### **Starker Gegenwind**

Wieder kommt es dort zu einem Wechsel von Passagieren und Fracht. In Wien ist eben auch die Rush-hour des frühen Nachmittags. Vor uns stehen Aero Lloyd, Tyrolean und Austrian im Holding. Der Tag dauert nun schon lange. Die beiden Piloten und Flugbegleiterinnen werden aber nach wie vor gefordert. Denn der Flug führt nicht direkt nach Basel zurück, sondern zuerst noch nach Bern. Und es geht nur

langsam vorwärts, wir haben starken Gegenwind. Das Ground Speed des Global Positioning Systems (GPS) bleibt beharrlich auf 198 Knoten stehen. Der Anflug nach Bern führt vom Funkfeuer Willisau dem Limpachtal entlang ins Seeland.

In Bern verlassen die Passagiere das Flugzeug. Für die Crew bleibt noch der 20-minütige Rückflug über Willisau und Hochwald nach Basel. Kurz vor sechs Uhr abends ist die Fokker wieder auf ihrem Heimatflughafen. Gute zwölf Stunden dauerte die Rotation, davon über sieben Stunden in der Luft. Noch folgt die Erledigung der Administration, doch dann ist Feierabend. Die Crew ist nun entspannt. Die Fliegerkombis mit den OSZE-Abzeichen werden ausgezogen und man genehmigt sich noch einen kurzen Drink in einem Basler Restaurant. Wieder das Gefühl eines Wechselbades: Nach einem ganzen Tag im Flugzeug wieder fester Boden unter den Füssen und «zurück unter den Leuten». ■



**Ein französischer Soldat verlädt Gepäck für den Retourflug in die Schweiz.**