



Wasserflugzeuge

Mit der Twin Otter über Kroatiens Inselwelt

Military Aviation
Airshow in
Le Bourget

Report
Ambri-Fly-in stösst
auf grosses Echo

Civil Aviation
C-Series: Flaggschiff
der Swiss





Foto: Hansjörg Egger

Die kroatische Inselwelt ist von oben – aus der Twin Otter fotografiert – fast noch schöner als vom Boden aus.

Inselhüpfen in Kroatien

Es handelt sich um ein ambitioniertes Projekt der Zivilluftfahrt. Klaus Dieter Martin will mit seiner European Coastal Airlines die kroatische Inselwelt mit Wasserflugzeugen erobern. 55 Millionen Euro sollen in den nächsten Jahren in den Ausbau der Flotte und des Streckennetzes gesteckt werden.

In Griechenland gab es vor Jahren einen ersten Versuch, der aber nach nur einer Sommersaison wieder abgebrochen wurde. Jetzt wagt es der frühere deutsche LTU-Captain Klaus Dieter Martin: Mit Wasserflugzeugen werden kleine, zum Teil entlegene Inseln der kroatischen Inselwelt im Limienverkehr angefliegen.

55 Millionen Euro Investitionskosten

Das Projekt ist ambitionös: 15 Millionen Euro hat Klaus Dieter Martin zusammen mit einem deutschen und einem malaysischen Investor schon in die European Coastal Airlines gesteckt. Allein die Start-up-Kosten beliefen sich auf zwei Millionen Euro. Der

Kaufpreis für eine Twin Otter beträgt rund 5,5 Millionen Dollar. Der Linienebetrieb wurde am 26. August vergangenen Jahres mit dem Erstflug Split – Jelsa aufgenommen – mit einer 19-plätzigigen Twin Otter. Noch in diesem Jahr sollen weitere drei Maschinen zur Flotte dazustossen. Zusätzliche 20 Millionen Euro werden in die Flottenverweigerung investiert; nächstes Jahr nochmals 20 Millionen Euro. Dann sollen 15 Maschinen das ganze Jahr hindurch den Liniendienst gewährleisten. Mit einer Grumman Goose und einer Lake Buccaneer sollen zusätzlich Charterflüge angeboten werden.

Fehlende Konzessionen

Im Juli und August wird Kroatien von Touristen förmlich überrannt. Das Verkehrsministerium zählt während dieser Zeit bis zu 11,5 Millionen Touristenübernachtungen. Eine ideale Voraussetzung für Flüge zu den begehrten Inseln anzubieten. Insgesamt sollen es 1185 Inseln und Inselchen sein. Das Problem ist, dass für jede Destination eine Konzession beantragt und diese von politischer Seite zuerst

Streckennetz wird laufend erweitert

Aufgeben war für den Unternehmer nie eine Option. Und nicht alle sind sture Paragrafenreiter. Der Bürgermeister von Jelsa auf der Insel Hvar etwa hat das touristische Potential durch den Einsatz von Wasserflugzeugen schnell erkannt und die erforderliche Konzession in kurzer Zeit erteilt. Noch dieses Jahr rechnet Martin mit sechs bis acht neuen Konzessionen. Für eine Linienkonzession brauche es in der Regel zwei bis drei Jahre. Wünsche kann er kaum äußern. «Wir müssen nehmen, was wir bekommen.» Das Streckennetz sei momentan nicht sehr homogen.

Zusätzlich zur Insel Hvar (Jelsa) gibt es einzelne Flüge nach Pula und Mali Losinj. Die Maschinen starten jeweils vom Seeterminal

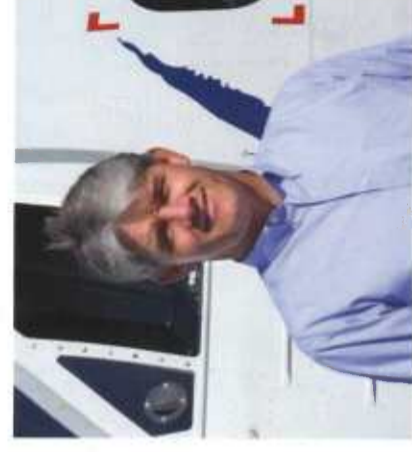
genehmigt werden muss. «Früher war die Technik das Problem, heute die Bürokratie», bringt es der 51-jährige CEO Martin auf den Punkt. In Kroatien würden manchmal immer noch Denkart herrschen wie zu Zeiten des kommunistischen Jugoslawien. Gerne werde auch die hohle Hand gemacht. Martin stellt allerdings vehement in Abrede, jemals etwas bezahlt zu haben.

Streckennetz wird laufend erweitert

Aufgeben war für den Unternehmer nie eine Option. Und nicht alle sind sture Paragrafenreiter. Der Bürgermeister von Jelsa auf der Insel Hvar etwa hat das touristische Potential durch den Einsatz von Wasserflugzeugen schnell erkannt und die erforderliche Konzession in kurzer Zeit erteilt. Noch dieses Jahr rechnet Martin mit sechs bis acht neuen Konzessionen. Für eine Linienkonzession brauche es in der Regel zwei bis drei Jahre. Wünsche kann er kaum äußern. «Wir müssen nehmen, was wir bekommen.» Das Streckennetz sei momentan nicht sehr homogen.

Sechs Prozent Schweizer Touristen

Croatia Airlines verbindet Zürich mit der dalmatinischen Stadt Split einmal täglich direkt (die restlichen Flüge via Zagreb). Der Anteil an Schweizer Touristen beträgt 6 Prozent, derjenige der Deutschen liegt bei 16 Prozent. Den Hauptanteil mit über 50 Prozent machen immer noch die Kroaten sel-



Klaus Dieter Martin.

von Resnik aus, welches nur 500 Meter vom Flughafen der Hafenstadt Split entfernt liegt. In den nächsten Jahren soll das Streckennetz massiv erweitert werden.

Streckennetz wird laufend erweitert

Aufgeben war für den Unternehmer nie eine Option. Und nicht alle sind sture Paragrafenreiter. Der Bürgermeister von Jelsa auf der Insel Hvar etwa hat das touristische Potential durch den Einsatz von Wasserflugzeugen schnell erkannt und die erforderliche Konzession in kurzer Zeit erteilt. Noch dieses Jahr rechnet Martin mit sechs bis acht neuen Konzessionen. Für eine Linienkonzession brauche es in der Regel zwei bis drei Jahre. Wünsche kann er kaum äußern. «Wir müssen nehmen, was wir bekommen.» Das Streckennetz sei momentan nicht sehr homogen.

Zusätzlich zur Insel Hvar (Jelsa) gibt es einzelne Flüge nach Pula und Mali Losinj. Die Maschinen starten jeweils vom Seeterminal

ber aus, welche im eigenen Land Ferien verbringen. Stark zugenommen hat der Anteil der Asiaten. In den pittoresken Städten von Trogir (Weltkulturstätte unweit von Split) und in der Altstadt Splits sieht man ganze Heerscharen von Japanern, Koreanern und Chinesen. Der Touristenzuwachs betrug letztes Jahr sechs Prozent.

Piloten aus aller Welt

Gewartet wird die momentan noch einzige Twin Otter von European Coastal Airlines am Flughafen Split. Die zweite Maschine ist derzeit noch in Bern und wird von der Ruag Aviation flugtauglich gemacht. Mit der Ruag besteht ein Wartungsvertrag für die Base Maintenance. Ruag Aviation sucht weltweit für European Coastal Airlines nach verfügbaren Twin Otter-Maschinen. Piloten zu finden sei kein Problem. «Wir bekommen fast täglich Anfragen», so Klaus Dieter Martin. «Multikulti» herrscht vor. Neben Europäern bewerben sich viele Maledivier, die es nach Abwechslung dürstet.

Die Konkurrenz in den Startlöchern

CEO Martin gibt sich keinen Illusionen hin. Die Konkurrenz stehe schon in den Start-

Die DHC-6 Twin Otter wird in Jelsa auf der Insel Hvar für den nächsten Start vorbereitet.



European Coastal Airlines



Ein Start wie aus dem Bilderbuch. Sanft entschwebt die Twin Otter dem Wasser.



Jean-Marie Tholl.

löchern und beobachte, wie sich das Projekt entwickle, um sich danach einen Teil des Kuchens abzuschneiden. Potential ortet er mit weiteren Flugzielen in Griechenland oder Italien. Im Visier hat er Corfu, aber auch Venedig oder Ancona. Von dort aus gebe es keine direkten Verbindungen

nach Kroatien; zudem könnten die Inseln kaum innerhalb eines Tages erreicht werden. Und die Fährverbindungen zu den Inseln seien zeitlich gesehen auch nicht immer ideal.

Schweizer Twin Otter-Pilot

Als Weltenbummler kann man Jean-Marie Tholl bezeichnen. Der Sohn eines Franzosen und einer Schweizerin ist in Lausanne geboren, hat die meiste Zeit aber auf Madagaskar verbracht. Der Captain fliegt seit 2007 mit der Twin Otter. Er bezeichnet das Flugzeug als sehr robust; nicht zuletzt wegen seiner Zuverlässigkeit werde es vor allem in Kanada eingesetzt. Er selber kann sich nichts Schöneres vorstellen. «Normales Fliegen ist doch langweilig», meint er vielsagend. Mit den Twin Otter-Maschinen könne auch dann noch gestartet, respektive gelandet, werden, wenn die Fähren wegen des Wetters ihren Dienst längst schon eingestellt hätten. **cp**

Patrick Huber

Croatia Airlines

Croatia Airlines hiess bis 1989 Zagreb Airlines und wurde erst 1990 in Croatia Airlines umgetauft. Sie gehört der Star Alliance an. Croatia Airlines erzielte dank Restrukturierungsmassnahmen zum zweiten Mal hintereinander ein positives Ergebnis und erwirtschaftete letztes Jahr einen Gewinn von 7,1 Millionen Kunas (ca. 1 Million Franken), das Zehnfache des Gewinns von 2013. Im Sommer führt Croatia Airlines täglich 100 Flüge durch. Von Zagreb aus werden sechs kroatische Städte angefliegen. Rund ein Drittel der Touristen reisen mit Croatia Airlines an. Seit ihrem ersten Flug 1990 hat die Fluggesellschaft 30,5 Millionen Passagiere transportiert, wovon 21 Millionen auf internationalen Flügen und 9,5 Millionen auf Inlandflügen. Die Fluggesellschaft zählt zwölf Flugzeuge zu ihrer Flotte. Sechs Dash Q400 (im Bild, Sitzkapazität: 76), vier A319 (144) und zwei A320 (174). Dieses Jahr wurden bis Ende Mai 611 000 Fluggäste transportiert, was gegenüber der gleichen Vorjahresperiode einer Zunahme von 1 Prozent entspricht.

Der Schweizer Markt ist gemäss Deputy Managerin Europe, Maren Exel, sehr wichtig. 27 Prozent der Schweizer Touristen reisen per Flugzeug nach Kroatien. **ph**

