

SkyNews.ch

Das **aktuelle** Magazin der Schweizer Luftfahrt

CHF 8.50 / EUR 8.50 Nr. 8, August 2015



App



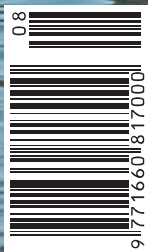
Report: Europas erste Wasserflug-Airline ECA



Interview: Sicherheitspolitiker Nationalrat Jakob Büchler



Rückblick: Hardy Furer, Schweizer Nepal-Flugpionier





Erste reine Wasserfluglinie Europas in Kroatien gestartet

Auf Floats zu Trauminseln

Nach über zehn Jahren bürokratischem Kampf hat European Coastal Airlines (ECA) 2014 endlich die Betriebsbewilligung für Wasser-Linienflüge in Kroatien erhalten. Sie will in den nächsten Jahren ihre Twin-Otter-Flotte erheblich ausbauen.

Kroatiens Inseln und Küsten sind legendär – eigentlich ein ideales Revier für Wasserflugzeuge, sagte sich ein deutscher Flugkapitän. Die Vision, in Kroatien ein Netz von Linienverbindungen mit Wasserflugzeugen aufzubauen, ist auf viele Hürden gestossen. Doch seit letztem Jahr fliegt die European Coastal Airlines mit einer Twin Otter im Linienverkehr. Jetzt wachsen Flotte und Streckennetz.

Fotoreport von Eugen Bürgler

«Das Ganze ist eigentlich nichts Neues. Vor dem Zweiten Weltkrieg waren die Flugverbindungen zu kroatischen Inseln besser als im Jahr 2000», sagt Klaus Dieter Martin. Er ist

CEO der European Coastal Airlines (ECA) und hat sich zum Ziel gesetzt, möglichst viele der 66 bewohnten Inseln an der kroatischen Küste mit preisgünstigen Linienflügen ans Festland anzubinden. Ein kurzer 20-Minuten-Hüpfen in einer Twin-Otter statt eine stundenlange Fahrt

mit der Fähre – das muss doch für Touristen und die Bewohner der langgezogenen Küste attraktiv sein, sagte sich der Unternehmer, der lange als Kapitän auf Boeing 767 bei der deutschen Fluggesellschaft LTU arbeitete und für Cathay Pacific auf Boeing 747 flog. So wurde er bereits 1999 mit der Geschäftsidee eines Wasserflugdienstes im kroatischen Verkehrsministerium vorgestellt.



Jan Albers (links), Director of Marketing & Sales bei der European Coastal Airlines, und Managing Director Klaus Dieter Martin.

Kroatische Kronjuwelen

Die Antwort der Behörden war damals ein klares «Nein». Dort an der Küste lande niemand anderes als das Militär. «Ich habe damals unterschätzt, was mein Vorhaben bedeutet hat», zeigt sich Klaus Dieter Martin selbstkritisch: «Kroatien definiert sich sehr stark über seine Küste, sie ist für den Tourismus und das Selbstverständnis der Nation enorm wichtig. Da kam nun ein Deutscher dahergelaufen und wühlte scheinbar in diesen kroatischen Kronjuwelen». Es habe ein paar Jahre gedauert, aber Schritt für Schritt sei die Unterstützung für die Idee

gewachsen – schliesslich wollte der Deutsche auch investieren und Arbeitsplätze schaffen.

Ein Rückschlag für das Projekt bedeuteten die Terroranschläge von «9/11» in den USA – die darauf folgende Luftfahrt-Krise schreckte potentielle Investoren ab. Doch der ehemalige Airline-Pilot hat nicht locker gelassen und eine bürokratische Hürde nach der anderen mit Zähigkeit gemeistert. Die European Coastal Airlines hat schliesslich eine Betriebsbewilligung (AOC) erhalten, das Flugzeug der jungen Fluggesellschaft war eine vierplätzig Lake LA-4-200 Buccaneer. Damit war es aber nicht getan, wie Klaus Dieter Martin erzählt: «Die Konzession für eine Destination verlangt zwei bis drei Jahre Arbeit: Luftfahrt- und Seeverkehrsbehörde sind ebenso involviert wie die Hafenmeistereien und viele andere.» Der leidenschaftliche Pilot verhehlt nicht, dass die Ausdauer auch teuer war: «Für Flugbetriebsgenehmigungen habe ich schon einiges Geld in der Adria versenkt». Doch die Beharrlichkeit hat Früchte getragen: 2014 ist auch die letzte der notwendigen Bewilligungen eingetroffen – am Tag darauf hat die European Coastal Airlines den Linienbetrieb mit ihrer Twin Otter 9A-TOA sofort aufgenommen – mehr als zehn Jahre später, als ursprünglich angestrebt.

RUAG ist mit an Bord

Leider kam die Bewilligung erst am 26. August 2014, also zu spät für die Hauptsaison. Es versteht sich von selbst, dass es für dieses Unterfangen auch Investoren mit einem langen Atem braucht. Neben Klaus Dieter Martin selber sind es die Lehel Industrie Gruppe aus München und ein Investor aus Malaysia, die hauptsächlich dafür sorgen, dass die European Coastal Airlines über den finanziell langen Atem verfügt.



Angenehmes Boarding ohne Sicherheitskontrolle und Warteschlangen im Hafen von Jelsa auf der Insel Hvar – so macht Fliegen Spass.

Klaus Dieter Martin rechnet, dass die ECA erst in drei bis vier Jahren die Gewinnzone erreichen wird.

Dass die De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter auch auf Schwimmern die EASA-Zulassung erhalten hat, dabei habe die Schweizer RUAG Aviation mit ihrer Expertise stark geholfen. RUAG sei ein Partner im Projekt, erwähnt Klaus Dieter Martin, ohne genauer auf deren Engagement eingehen zu wollen. Wie bei der ersten Twin Otter ist RUAG Aviation in Bern auch für die Generalüberholung der zweiten Twin Otter für ECA verantwortlich. In diesem Sommer trägt diese DHC-6, die mit der kroatischen Registration 9A-TOB fliegen wird, die Schweizer Immatrikulation HB-LRJ, und ist für die Zeit der Überholung auf Null Stunden im Schweizer Luftfahrtregister auf RUAG Aviation eingetragen. Für eine generalüberholte Twin Otter rechnet ECA mit einer Investition von rund 5,5 Millionen Euro.

EASA verlangt Wasserflughäfen

Die European Coastal Airlines verfügt über eine grundsätzliche Start- und Landebewilligung an der kroatischen Küste ausserhalb einer 300-Meter-Uferzone. Aber auch Kroatien ist Mitglied der europäischen Luftfahrtbehörde EASA, und so haben die EASA-Gesetzgeber beim Betrieb der ECA ein gewichtiges Wort mitzureden: Als zweimotorige Turboprop-Maschine fällt die Twin Otter unter die Kategorie der «Complex Aircraft», und wer mit solchen kommerziellen Luftverkehr (CAT) betreiben will, muss dies ab offiziellen Wasserflughäfen tun. So musste die junge Fluggesellschaft erst Wasserflughäfen mit allem notwendigen Drum und Dran errichten. Pisten und Rollwege – das ist der grosse Vorteil der Wasserflugzeuge – braucht es dafür ja nicht, aber insbesondere Hindernisvermessungen, Anflugkarten und vieles mehr verlangt die EASA zum Beispiel für



Der kleine, aber zweckmässige und sympathische Wasserflug-Terminal in Split-Resnik.



Die Twin Otter 9A-TOA ist ein Amphibienflugzeug und kann mit ausfahrbaren Rädern in den Floats auch auf Pisten landen. Die Amphibienausrüstung mit Floats wiegt bei einem maximalen Startgewicht von knapp 5670 Kilogramm allerdings beinahe eine Tonne.

den Wasserflughafen Split-Resnik, der das offizielle ICAO-Kennzeichen LDSR erhalten hat. Eine weitere Auflage: Zum Handling-Personal an den Wasserflug-Terminals müssen auch lizenzierte Feuerwehrleute gehören.

Die legendäre DHC-6 Twin Otter mit 19 Passagierplätzen erachtet Klaus Dieter Martin als ideal für die Operation der ECA. Zwar sei auch die Cessna Caravan ein gutes Wasserflugzeug, aber für den Betrieb im Salzwasser nicht geeignet. Nicht sehr begeistert zeigt sich der ECA-Chef von der neusten Twin-Otter-Version Series 400, die von der kanadischen Firma Viking Air nach rund 20 Jahren Produktionspause als überarbeitete Version wieder gebaut wird: «Ziemlich teuer und eher zu viel Avionik, die es gar nicht braucht», so seine Einschätzung.

Gebrauchte Twin Otter seien auf dem Weltmarkt zu finden, ebenso Piloten mit Erfahrung,

erzählt der deutsche Airline-Gründer. Die meisten Piloten würden von den Malediven kommen, wo die Twin Otter zur Anbindung der vielen Inseln nicht mehr wegzudenken sind. «Die Jungs von den Malediven überhäufen uns mit Bewerbungen, die wollen auch wieder mal von der Insel runter».

Rasantes Wachstum geplant

Streckennetz und Flotte will die ECA-Führungsscrew nach dem geglückten Start rasch ausbauen, noch in diesem Jahr sollen nach aktueller Planung drei weitere Twin Otter zur Flotte stossen, sogar je fünf zusätzliche Twin Otter möchte die ECA 2016 und 2017 in Betrieb nehmen, so dass die Wasserflug-Airline in drei Jahren mit bis zu 20 Twin Otter operieren könnte. Dass die ehrgeizigen Pläne nicht

einfach umzusetzen sind, räumt auch Klaus Dieter Martin ein: «Es ist nach wie vor schwierig, die Strecken-Konzessionen zu erhalten – da müssen wir nehmen, was wir bekommen. Der Anfang ist schwierig – für uns und für die Investoren. Aber das Eis ist gebrochen, es beginnt zu laufen». Die Reaktionen der Kroaten auf den Linienbetrieb seien sehr positiv. Viele würden die Behörden kritisieren, weil sie die Pläne der ECA verzögerten.

Anfang Juni flog die einzelne Twin Otter bereits 14 Legs (Teilstrecken) pro Tag, hauptsächlich von Split-Resnik aus, dem Wasserflughafen in unmittelbarer Nähe zum internationalen Flughafen Split. Auf der momentanen Rennstrecke zwischen Split und Jelsa auf der Insel Hvar bietet ECA vier tägliche Flüge in jede Richtung. Mit 85 Mitarbeitenden, davon 15 Piloten, war die ECA Anfang Juni aber bereits für mehr Flugzeuge und Verbindungen aufgestellt.

Das Stadtzentrum von Split möchte ECA möglichst bald nicht mehr nur mit einem Bus-Shuttle-Service mit dem Wasserflugterminal verbinden, sondern direkt am Ufer vor dem Stadtzentrum mit der Twin Otter anlegen können. Überhaupt möchte ECA wo immer möglich Stadtzentren direkt miteinander verbinden. Auch IFR-Flüge sind mit den Twin Otter der ECA möglich, wobei Start und Landung auf dem Wasser aber nach Sichtflugregeln und bei Tag erfolgen müssen.

Flüge sollen kein Luxusgut sein

Wenig Freude am neuen Angebot haben einzig die Betreiber von Schnellbooten. Denn die Flugverbindungen sind nicht nur deutlich schneller, sondern auch preislich mindestens



Die ECA Twin Otter sind mit einem modernen Garmin-Avionikpaket ausgestattet. Der Captain links ist der französisch-schweizerische Jean-Marie Tholl. Er flog vorher auf den Malediven und hat bereits rund 18'000 Wasserlandungen absolviert.

konkurrenzfähig. Schon ab 30 Euro sind teilweise One-Way-Tickets zu haben. Generell sind die Preise während der touristischen Hochsaison natürlich höher, aber auch während der Hochsaison 2015 waren durchaus One-Way-Flüge für unter 50 Euro buchbar. Ausdrücklich richtet sich ECA aber nicht nur an Touristen, sondern auch an Kroaten. In den ersten Monaten 2015 seien rund 60 Prozent der Passagiere Kroaten gewesen, freut sich ECA-Marketing-Director Jan Albers. Mit Beginn der touristischen Hauptsaison steige aber der Anteil von Feriengästen. Jedes Jahr besuchen über elf Millionen Feriengäste das Land – fast dreimal so viel, wie das Land Einwohner zählt.

Aber, der Ansturm der allermeisten Touristen beschränkt sich auf wenige Wochen im Sommer. ECA möchte mit raschen und bequemen Transfers zu den Inseln neue Angebote kreieren, welche die Destinationen auch ausserhalb der touristischen Hochsaison attraktiv machen. «Vom italienischen Ancona geht's leichter ins ägyptische Hurghada als auf eine kroatische Insel, die keine Flugstunde weit entfernt liegt», so das Beispiel von Klaus Dieter Martin, «das wollen wir ändern».

Grumman Goose für Charterflüge

Als leidenschaftlicher Aviatiker hat Klaus Dieter Martin in Form einer Grumman G-21 Goose auch eine echte Rarität in seiner Flotte. Dieser Oldtimer wurde bereits 1944 an die US Navy geliefert und flog nach Ende des Militärdienstes in Kanada als C-FVFU weiter. Im Liniendienst wird die Goose nicht anzutreffen sein, der Wasserflugzeug-Klassiker kann aber für Charterflüge gebucht werden. Darüber hinaus besitzt Klaus Dieter Martin vier weitere Grumman Goose, die in Deutschland eingelagert sind. Früher oder später möchte er auch diese wieder ins Wasser und in die Luft bringen.

Einen traurigen Rückschlag musste ECA vor kurzem hinnehmen: Die Lake LA-4-200 Buccaneer 9A-DLA ist am 25. Juni bei einem Trainingsflug in der Nähe von Split kurz nach dem Start abgestürzt. Zwei der drei Insassen überlebten den Absturz nicht, die dritte Person wurde schwer verletzt. Die Lake Buccaneer wurde nicht für die ECA-Flugverbindungen genutzt, sondern stand beispielsweise dafür bereit, Mechaniker zu einer Twin Otter zu fliegen oder Trainingsflüge zu absolvieren.

Italien-Kroatien mit Twin Otter


Pläne für die Zukunft hat Klaus Dieter Martin einige, alles andere würde auch überraschen: Nicht nur um dem Namen «European» gerecht zu werden, kann er sich sehr gut Destinati-



135 Knoten (250 km/h) schnell ist die Twin Otter mit Floats. Diese kosten gegenüber dem reinen Radfahrwerk 25 bis 30 Knoten an Speed.

nen wie Korfu oder Montenegro vorstellen und nicht zuletzt möchte er Kroatien und Italien direkt verbinden: «Der Flug von Split über die Adria nach Ancona würde mit der Twin Otter rund 50 Minuten dauern, die Fähre nach Italien braucht etwa zehn Stunden». Gerade von Seiten der Croatia Airlines sei durchaus auch Interesse für Code-Share-Flüge vorhanden. Mit Blick in die Zukunft hat ECA das selber entwickelte Buchungssystem gleich von Beginn weg kompatibel mit der internationalen Buchungsplattform Amadeus ausgelegt.

Die European Coastal Airlines hat aber noch mehr zu bieten als Zeitersparnis: An kleinen, sympathischen Sea-Terminals werden die Fluggäste empfangen, die sich in den dort eingerichteten Bars mit Meerblick ohne Warteschlangen und Sicherheitskontrollen wirklich als Gäste fühlen dürfen. Das Boarding gleicht eher dem Besteigen eines Ausflugsschiffes als dem hektischen Plätze ergattern und Gepäck verstauen in einem Airliner. Nach der Begrüssung durch die Crew heisst es Platz nehmen

an einem der grossen Fenster. Der offene Durchgang zum Cockpit lässt den Blick frei auf die Arbeit der Piloten, die sich manchmal bei den Passagieren nach der gewünschten Reise Flughöhe erkundigen. Gemächlich gleitet die Twin Otter nach dem Anlassen der Pratt & Whitney PT6A-27-Turbinen vom Sea-Terminal zur Startposition. Beim Start zeigen sich die STOL-Eigenschaften der Twin Otter: Die Floats zischen durchs Wasser, doch die Startstrecke bleibt auch mit Floats kurz. Dann fliegt die Twin Otter in niedriger Flughöhe über die Küstenlandschaft und gibt den Blick frei auf unzählige Buchten, Inseln und Segelreviere. Weicher noch als an Land erscheint die Landung eines erfahrenen Piloten bei ruhiger See, bevor das Anlegemanöver ein letztes Schauspiel bietet: Mit einer Hand bedient der Pilot – nun Schiffskapitän – die Leistungshebel an der Cockpit-Decke mit feinsten Bewegungen, um die Twin Otter sanft, aber zügig an den Steg zu manövrieren. ECA bietet auch Flugenerlebnisse, die Spass bereiten. www.ec-air.eu 



Genau 50 Jahre sind seit dem Erstflug der legendären Twin Otter vergangen und noch immer ist sie das ideale Flugzeug für die Erschliessung abgelegener Regionen. European Coastal Airlines möchte bis in drei oder vier Jahren bis zu 20 Twin Otter betreiben.

European Coastal Airlines

Fotos: 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 Linienverkehr angefliegen.

55 Millionen Euro Investitionskosten

Das Projekt ist ambitiös: 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 Linienbetrieb 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 Flottenerweiterung 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.

Klaus Dieter Martin möchte die Ticketpreise möglichst tief halten, so dass sich (fast)

jedermann einen solchen Flug leisten kann. Die Rede ist von 30 Euro pro Strecke (je nach Saison). Die Flüge von Split zur Insel Hvar beispielsweise dauern knapp 15 Minuten.

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, um 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



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

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.

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



Klaus Dieter Martin.

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

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-

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-

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**

