

# Der Dorfpolizist als Zöllner

Rund 2000 Personen hat Kontiki-Saga diesen Winter per Charter nach Finnisch-Lappland geflogen. Skizzen einer Erfolgsgeschichte.



Walter Hugentobler, Birgit Ohlin und Bruno Bisig (v.l.) vor dem Ferienhaus in Baden.

**D**er Charterflug ist nur eines der Elemente, welche die hohe Qualität von Lappland-Ferien mit Kontiki gewährleisten», hält Marketingchefin Birgit Ohlin im Feriendorf Äkäslompolo fest. Ebenso wichtig und von der Kundschaft sehr geschätzt sei die persönliche Betreuung der Gäste vor Ort, die mit der persönlichen Übergabe des gemieteten Blockhauses und den auf Schweizerdeutsch (oder Französisch) erteilten wichtigsten Einführungen dazu beginne und am nächsten Tag mit einem Aperó um ein grosses Feuer ihre Fortsetzung finde.


Der erste touristische Charterflug ins winterliche Kittilä wurde am 30. Januar 1999 mit einer 142-plätzigem MD-82 der Finnair (AY) durchgeführt. Bereits ein halbes Jahr zuvor hatte Kontiki mit dem ersten internationalen Charterflug ins schwedische Kiruna bei den Skandinavien-Fans für Aufsehen gesorgt. Und nicht nur bei diesen: Zur ersten Landung einer MD-83 der Crossair fanden sich nicht weniger als 15 schwedische und finnische Journalisten sowie das Fernsehen ein.

Rückblickend erklärt Walter Hugentobler, Gründungsmitglied des heute zur Kuoni-Gruppe gehörenden Nordeuropa-Spezialisten aus Baden, dass diese beiden neuen Flugverbindungen die eigentlichen Auslöser für die seitherige Entwicklung des Tourismus in Lappland gewesen seien. Zwei Gründe sprachen damals gemäss Hugentobler für die Einführung von Charterflügen nach Finnisch-Lappland: Zum einen dauerte die Anreise mit Umsteigen in Helsinki sehr lange, und zum

andern vermochte Kontiki seinen Lappland-Kunden ex Helsinki oft keine bestätigten Flugsitze zu verschaffen, weil in der finnischen Hauptstadt eine gewaltige Nachfrage nach diesen Inlandflügen bestanden hatte.

**Keine einfache Angelegenheit.** Eine Selbstverständlichkeit war das Zustandekommen der ersten Charterrotation allerdings nicht. Hugentobler erinnert sich: «Wir verhandelten darüber mit dem Finnair-Hauptsitz, was der Schweizer AY-Vertretung gar nicht passte, weil die Charterpassagiere nicht ihrem Umsatz zugerechnet wurden.» Doch da Kontiki schon während Jahren mit der Charterabteilung des Carriers zusammenarbeitete und im Sommer für die hier arbeitenden Finnen Direktflüge von Zürich nach Helsinki anbot, kam der Deal zustande.

Ein weiteres Problem galt es in Kittilä zu lösen – existierte doch damals dort noch kein Zollamt. Aus der Welt geschafft werden konnte dieses durch die Bereitschaft des finnischen Staates, den Dorfpolizisten durch eine Zusatzausbildung zum Teilzeit-Grenzwächter zu machen. Und: In den folgenden Jahren wurde der Kittilä-Flug als Linienkurs deklariert, auf dem Kontiki den Grossteil der Sitze fest übernommen hatte – damit wurden diese Paxzahlen dem Umsatz der Schweizer AY-Vertretung gutgeschrieben.

Seit dem Jahrtausendwechsel hat sich Kontikis Chartergeschäft in Richtung Finnland stark erweitert. Für diesen Winter wurden zwölf Rotationen aufgelegt, welche mit einem A320 oder A321 der Swiss durchgeführt werden. Und im Sommer fliegt Helvetic Airways sieben Mal nach Joensuu am Rand der Finnischen Seenplatte. **HRB** 

## Bedeutendes Standbein Charter

Der Bereich «Charter» ist für Kontiki zu einem bedeutenden Standbein geworden: Er generiert rund ein Viertel aller Pax und trägt gemäss Geschäftsführer Bruno Bisig überdurchschnittlich zum Geschäftsertrag bei. «Wäre dem nicht so, würde es sich für uns nicht lohnen, dafür Jahr für Jahr hohe Risiken in Kauf zu nehmen», fügt er bei. Dass Kontikis Politik erfolgreich sei, zeige nicht zuletzt aktuell Kittilä, das trotz eines zeitgleich angebotenen Konkurrenz-Charters im Vergleich zum Vorjahr mit einem markanten Zuwachs aufwarten könne.