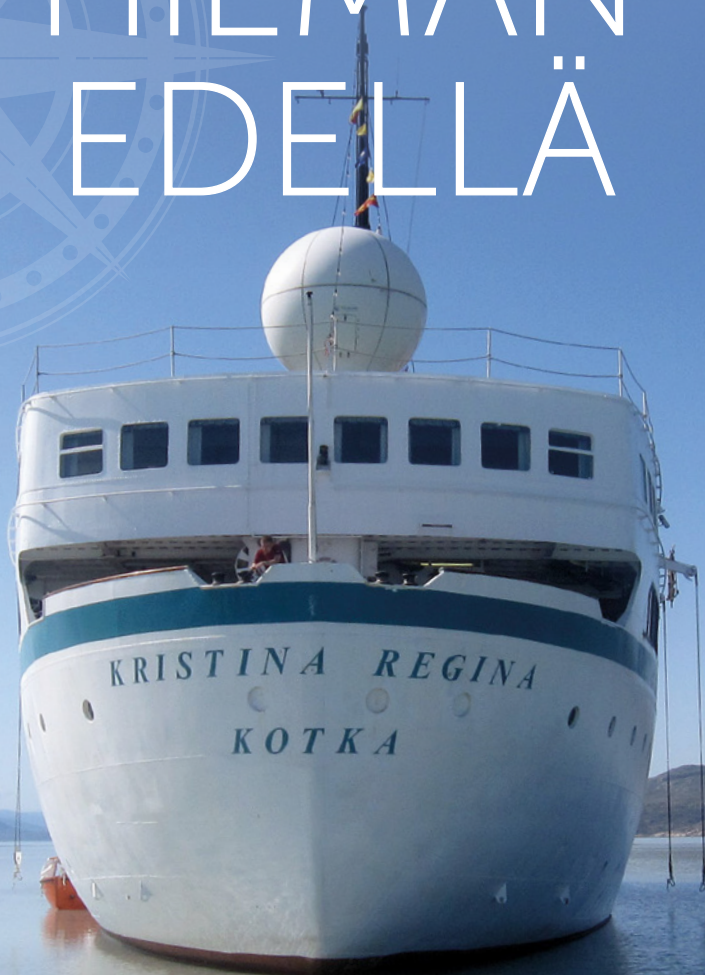


MERELLÄ HIEMAN EDELLÄ



Kristina Cruises Oy:n tarinan
seitsemän ensimmäistä
vuosikymmentä





Ensimmäinen painos

© 2020 Kristina Cruises Oy

Kirjoitustyö: Vesa Kujala, dynamo&son
Ulkoasu ja taitto: Kaisa Naakka
Kuvat: Markku Jalonen, Matti Saira, KC henkilökunta,
KC kuva-arkisto sekä Partasten ja Markkasten kotialbumit

Kustantaja: Kristina Cruises Oy, Kirkkokatu 16, 48100 Kotka
www.kristinacruises.com

Painopaikka: Punamusta Oy, 2020

ESIPUHE

Tämä kirja kertoo erään suomalaisen yrityksen tarinan. Se ei ole pelkästään menestystarina, vaan kertomus siitä, miten maailmassa ja elämässä monet asiat tapahtuvat yllättäen. Kansainväliset tapahtumat, talouden kehitys, muuttuvat säädökset – kaikki ne ovat vaikuttaneet siihen, miten Kristina Cruises on kehittynyt ja millainen se on nyt.

Kristina Cruisesin historia on kohta jo seitsemän vuosikymmenen mittainen. Yhtiö ei enää olisi olemassa, ellei se olisi toiminnassaan toteuttanut kolmea keskeistä periaatetta. **Se on huolehtinut vastuullisesti asiakkaitensa tyytyväisyydestä ja turvallisuudesta.** Se on myös tarttunut tarjoutuneisiin tilaisuuksiin ja toteuttanut ideoita, joiden toteuttamista monet ovat pitäneet mahdottomina. Ja kaiken tämän se on tehnyt yhteen hiileen puhaltavana perheyriksenä, joka ei kohtele asiakkaitaan kuluttajina vaan yhteisen kokemuksen jakavina ystävinä.

Yhtiö on syntynyt rakkaudesta vesillä liikkumiseen. Jatkossakin Kristina Cruises tulee tarjoamaan asiakkailleen sitä, mikä laivalomassa on parasta. Se on huoletonta matkustamista, jossa paikasta toiseen ei tarvitse kiiruhtaa jatkuvasti kelloa vilkuillen, aina uudestaan purettavien ja pakattavien matkalaukkujen kanssa. Risteilyllä voi kokea paljon uutta, mutta sellaiseen tahtiin, että tuon kaiken uuden ehtii myös omaksua. Siksi risteilyt tulevat säilyttämään suosionsa myös tulevana vuosikymmeninä.



KAIKKI ALKOI KYMMENEN MINUUTIN MERIMATKASTA

Vuonna 1952 Suomi oli saanut roiman annoksen itseluottamusta synkkien sotavuosien jälkeen. Oli järjestetty kansainvälistä kiitosta saaneet olympialaiset, joiden myötä Coca-Colakin oli tullut Suomeen. Paasikivi oli presidentti. Sotakorvaukset oli maksettu, yhteyksiä maailmalle avattu. Armi Kuuselakin oli valittu maailman kauneimmaksi. Tulevaisuudelta oli lupa odottaa paljon.

Niin teki myös 21-vuotias kotkalainen, aina vesillä viihtynyt **Keijo Partanen**, joka oli hankkinut olympiavuonna pienen veneen, nimeltään Saari kyyditäkseen työmatkalaisia Kotkansaaren ja Mussalon välillä. Lupa varsinaiseen reititiliikenteeseen heltisi ja liikennöinti päästiin aloittamaan heti **keväällä 1953**. Yhtiön ensimmäinen, varsinainen vuoromoottorivene kantoi merellistä nimeä **Ahti**. Sillä merimatka taittui kymmenessä minuutissa.

Tunnollisella nuorella yrittäjällä riitti töitä. Keijon kerrotaan ajaneen vesibusseja aamuviidestä iltayhteentoista ja käyttäneen lopun ajan veneen korjaamiseen. Oli tarina täyttä totta tai ei, jossain välissä Keijo ehti myös löytää Musalon naapurista Hirssaaresta nuoren opettajattaren, **Mailan**, ja viedä tämän vihille. Pian perheeseen syntyi kaksi poikaa ja kymmenen vuotta myöhemmin myös tytär.

Vuoromoottoriliikenne laajeni myös Kotkan edustan ulkosaariin, Haapa- saareen ja Kaunissaareen. Liikenteen laajentuessa ja vuosien kuluessa jär- jestysnumero yhtiön Ahti-vesibus- sien kyljessä kasvoi. Samalla kasvoi- vat myös alukset, kun Ahti VI:een mahtui jo yli sata matkustajaa. Vuo- romoottoriliikenteen ohella perheen taloutta piti pystyssä kalastus.

Silakan- ja lohenka-
lastuksen lisäänty-
essä harjoitettiin sitä
lopulta Tanskasta
hankitulla **troolari**
Niinalla.

Mussalo – Hirssaari – Kotka

3: 50

K. Partanen

Puh. 21 837, 14 375

Purjehduskausi 1965

(käännä)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			</						



KATSEET KOHTI KAUKAISEMPIA VESIÄ

Suomessa elintaso koheni ja yhteiskunta uudistui **1950–70-luvuilla** monin tavoin, vain presidentin nimi säilyi samana yli neljännesvuosisadan. Urho Kekkosen aikana autojenkin määrä kasvoi, ja Mussaloon rakennettiin siltayhteys 1957. Myöhemmin 70-luvun loppupuolella suunniteltiin jo uutta siltaa suoraan Mussalosta Kotkansaarelle. Muutokset saivat Partasen perheen pohtimaan vuoromootoriliikenteen tulevaisuutta.

Ennakkoluuloton pohdinta oli paikallaan jo senkin vuoksi, että perheen uudesta sukupolvesta **Mikko** ja **Esa-Pekka** olivat kouluttautuneet merenkulun ja konetekniikan aloille, ja **Anu** suunnitteli hakeutumista kaupallisen alan koulutukseen. Yhdessä todettiin, että saaristoliikenne ja kalastus eivät jatkossa riitä elättämään neljää perhettä. Oli aika tehdä suuria päätöksiä.

Jo aiemmin vuoroliikenteen rinnalla oli ryhdytty tarjoamaan isä-Keijon ideoimia, uudenlaisia **saaristo- ja lauluristeilyjä**, joilla lohisoppa, pannukahvi ja hanurinoitto toivat tunnelmaa merimatkalla Kotkan saaristossa. Konsulttikielellä puhuttaisiin elämyksellisyydestä ja uudesta innovatiivisesta matkailutuotteesta. Oikeasti kyse oli yksinkertaisesti siitä, että risteilyvieraiden haluttiin viihtyvän ja tuntevan itsensä tervetulleiksi. Sitä varten matkoilla oli mukana isäntä tai emäntä, joka huolehti matkustajien hyvinvoinnista.

Samoihin aikoihin, **1970 ja -80 luvun taitteessa** yhtiö päätti kokeilla risteilytoimintaa myös Lohjanjärvellä. Ahti VII risteili järvimaisemissa Partasten kipparoina 9 kesää. Vuonna 1984 olivat perheen suunnitelmat jo suuremmissa kuvioissa ja oli aika myydä Ahti VII paikalliselle yrittäjälle. Mikko Partaseen Lohjan-vuodet jättivät kuitenkin elinikäiset jäljet: hän löysi Lohjalta vaimonsa **Ritvan**.

Vielä kahdeksankymmenluvun alussa Itämerellä harjoitettiin matkustajalavoilla – pääasiassa autolautoilla – ainoastaan reittiliikennettä. Silja Linellä, Viking Linellä ja Vaasanlaivoilla pääsi Ruotsiin, Finnjetillä Saksaan, Georg Otsilla Tallinnaan ja Pomeranialla Puolaan. Siinä kaikki. Laajamittaista risteilytarjontaa ei ollut. Siinä nähtiin mahdollisuus, ja Partasen perheessä päätettiin suunnata sekä katseet että risteilyt Kotkaa ja lähisaaria kauemmas.





m/s Kristina Brahe

LAIVA LÖYTYY KREIVIN AIKAAN

Risteilyssä matkanteko ei ole vain siirtymistä paikasta toiseen, vaan osa lomaa ja irtiottoa arjesta. Monille risteilyvieraille itse matkanteko on tärkein osa kokonaisuutta, eli **”liike on tärkeämpää kuin päämäärä”**, kuten bernsteinilaiseksi itsensä määritellyt Mauno Koivisto usein totesi.

Mauno Koiviston ensimmäisen kauden alussa **vuonna 1982** Partasen perheessä ei tosin ajateltu Bernsteinia vaan risteilyvieraita, joiden haluttiin nauttivan matkastaan. Merellä matkustaminen rentouttaa, kun maisemat lipuvat ohi verkkaisen inhimilliseen tahtiin. Halutessaan voi myös jakaa kokemuksia muiden matkustajien kanssa risteilyisännän tai -emännän huolehtiessa matkalaisen hyvinvoinnista. Mieli lepää, kun ei ole kiire.

Ensimmäiset kansainväliset risteilyt Partasten aluksilla tehtiin kesällä 1983. Kotka–Viipuri–Kotka-risteilyt tuolloin aloittaneen Ahti-aluksen numero oli tuolloin jo VIII. Risteilyjen suosio ylitti odotukset heti aloituspäivästä alkaen. Varsin nopeasti kävi selväksi, että risteilyjen kysyntä ylitti sen, mihin Ahti VIII:n kapasiteetti riitti. Risteilyjä varten tarvittiin oikea risteilyalus, sellainen joka näyttäisi ja tuntuisi omalta heti alusta alkaen.



Ahti VIII Viipurissa

Maaailman meriltä ei oikeanlaista laivaa löytynyt. Onneksi asiassa ei tarvinnut lähteä merta edemmäs kalaan, sillä ratkaisu piileskeli yllättäen varsin lähellä, Saimaan rannalla Ristiinassa. Siellä oli Fagerlines-yhtiön matkustajalaiva **m/s Kristina Brahen** kotisatama. Kristiina oli Ruotsin kuningatar, joka oli nimitänyt Pietari Brahen Suomen kenraalikuvernööriksi 1648. Pietari Brahen hyvästä hallintokaudesta Suomessa sai alkunsa sanonta ”kreivin aikaan”.

Kiinnostus laivakaunottareen johti kauppoihin. Kristina Brahe hankittiin perustettavan yhtiön lukuun **1984** ja sai uudeksi kotisatamakseen Kotkan. Samalla muuttui koko yhtiön kurssi. Laiva oli hankittu hyvään aikaan, kun taloudessa alkoi koko vuosikymmenen loppuun asti ulottuva nousukausi.

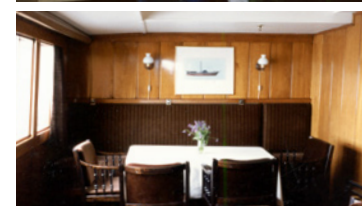
Uuden aikakauden avaus joulukuussa 1984 oli komea. Kristina Brahe ajettiin yöllä Kotkan satamaan, jonne oli aamuksi kutsuttu lehdistöä ja yhteistyökumppaneita tiedotustilaisuuteen. Tilaisuuden aihe näkyi jo satojen metrien päästä, kun laiva hohti valkoisena laiturissa. Paikan päällä vieraille kerrottiin suuret uutiset ja tarjoiltiin rommia sekä laivakorppuja.

Risteilytoimintaa varten perustetun yhtiön nimeksi tuli **Rannikkolinjat Oy**, joka rekisteröitiin kaupparekisteriin ystävänpäivänä 14.2.1985. Yhtiön perustajaosakkaat olivat Keijo, Mikko ja Esa-Pekka Partanen sekä kotkalaisen laivanmuonitusliikkeen omistaja **Lauri Nyman**. Ahti-aikakauden saaristoliikenne jäi taakse, ja uusittu Kristina Brahe ryhtyi valloittamaan Itämeren. Laivalla aloitettiin Neuvostoliittoon suuntautuvat verovapaat risteilyt, joilla vieraille voitiin tarjota myös taxfree-tuotteita. Niiden myynnistä tuli tärkeä osa yhtiön liiketoimintaa.



Viipurin-risteilyjen rinnalla tehtiin myös tilausristeilyjä. Kristina Brahe valloittikin pian uusia satamia, kuten Leningradin, Tallinnan sekä salaperäisen Kronstadtin. Myös kesäinen Saimaa, Suomenlahden ulkosaaret Lavansaari, Suursaari, Seiskari ja Tytärsaari sekä lukuisat muut kotiseutumatkojen saarikohteet Suomen rajan ja Viipurin välillä tulivat risteilyvieraille tutuiksi. Kotiseutumatkojen aika jäi tosin lyhyeksi Neuvostoliiton viranomaisten peruutuksessa luvat pian sen jälkeen, kun viimeisimmäksi avautuneeseen Suursaareen tehtiin matkat kesällä 1992.

Yhtiön Kotka-Viipuri-linjan suosio sen sijaan oli heti alusta alkaen niin suuri, että pian syntyi tarve myös toiselle, hieman suuremmalle laivalle. Sen haku aloitettiin kaksi vuotta Kristina Brahen käyttöönoton jälkeen.



KASVU KAHDEN ALUKSEN LAIVASTOKSI

Etsinnän tuloksena **vuonna 1987** löytyi sopiva alus, tällä kertaa Turusta, Aurajoen rannalta. Laiva oli Nielsen-varustamon omistama ”Nolla-Bore”. Lempinimensä se oli saanut siitä, että vastoin aluksen ensimmäisen omistajan Bore Linen tapaa laivan nimessä s/s Bore ei ollut järjestysnumeroa.

Vuonna 1960 Oskarshammissa valmistunut Bore oli eräs viimeisimmistä Pohjoismaissa tehdyistä höyrylaivoista, joka oli Turussa jo nauttimassa eläkepäivistä. Laiturissa vietetty aika näkyi myös laivan kunnossa, eivätkä esimerkiksi höyrykoneet olleet enää pelastettavissa. Rungoltaan laiva oli kuitenkin terve, ja niinpä se maalattiin uuden omistajansa väreihin, hinattiin Kotkaan ja aloitettiin perusteellinen uudistustyö.

Matkaan tuli kuitenkin mutkia. Pian laivan saavuttua Kotkaan ja töiden lähdettyä käyntiin aluksella syttyi tulipalo, joka oli vähällä romuttaa suuren unelman. Sammutustöiden jälkeen näky oli lohduton. Vakuutusneuvottelujen ja perheen yhteisen neuvonpidon jälkeen päätettiin kuitenkin, että tuhosta huolimatta laiva kunnostetaan alkuperäisten suunnitelmien mukaan ja asennetaan siihen dieselmoottorit. Muutostöiden jälkeen laivassa oli 120 matkustajahyttiä.

Jälkikäteen voi todeta, että onneksi isä-Keijo tiesi mitä tahtoi, ja Vanha rouva sai merenkulku-uralleen pitkän ja upean loppunäytöksen yhtiön lippulaivana.





KRISTINA CRUISES OY SYNTYY

Uuden elämän myötä uusi laiva sai uuden nimen **m/s Kristina Regina**. Kaunis Regina-nimi on peräisin latinan kielestä ja tarkoittaa kuningatarta. Laivan ensiristeily tehtiin **kevällä 1988**, jolloin presidentti Koivisto aloitti jo toisen kautensa. Liikenne laajeni Leningradin, Tallinnan ja Viipurin lisäksi myös Visbyhyn ja Riikaan. Varsin pian tämän jälkeen **Kristina Regina aloitti säännöllisen risteilyliikenteen Neuvosto-Viron pääkaupunkiin.**

*Kristina Reginan myötä yhtiöllä oli nyt kaksi laivaa,
joiden molempien nimessä oli sana Kristina.*

Näin koko yhtiön nimeksi päätettiin ottaa Kristina Cruises Oy.

*Nimessä oli mukana myös ripaus kansainvälisyyttä, mikä
kannusti yhtiön ottamaan seuraavia askeleita
toiminnan laajentamiseksi.*

Aivan **80-luvun lopulla** risteilykohteeksi valikoitui myös Kööpenhamina. Eräs vierailu siellä toi yhtiölle niin valtakunnallista kuin kansainvälistäkin näkyvyyttä, kun vesikauhuepidemia esti suomalaiskoirien pääsyn maitse Kööpenhaminassa järjestettävään koirien maailmannäyttelyyn. Suuria koiria ei voinut kuljettaa myöskään lentokoneessa. Niinpä Kristina Regina vei Tanskaan kerralla 400 koiraa ja niiden 300 omistajaa. Niin paljon haukkuja laivan henkilökunta ei ollut ennen eikä jälkeenkään kuullut, mutta matkalaiset – niin koirat kuin niiden omistajat – olivat erittäin tyytyväisiä.

Uusi vuosikymmen, **90-luku**, alkoi Suomessa talouden osalta tuulisissa tunnelmissa. Kovan markan politiikka, valuuttasääntelyn yht'äkkinen vapauttaminen ja Neuvostoliiton romahdus johtivat lamaan, joka hallitsi talousuutisia vuosikymmenen puoliväliin asti.





LAMA-APUA AMERIKKALAISVIERAISTA

Suomen lamavuosina Kristina Cruisesin selviytymisessä auttoivat aikanaan USA:han ja siellä toimineeseen EuroCruises-matkatoimistoon luodut kontaktit. **Vuonna 1992 tehtiin ensimmäinen Itämeren ympäri kiertänyt risteilymatka,** joka sai paljon kansainvälistä huomiota sekä merkittävän matkailupalkinnon. Matkustajina oli amerikkalaisia risteilyvieraita, joille Baltian juuri itsenäistyneet entiset neuvostotasavallat ja Leningrad-nimestään luopunut Pietari olivat eksoottisia vierailukohteita.

Erityisen suosittuja olivat yhdysvaltalaisen yliopistojen alumniristeilyt. Näillä matkoilla Kristina Regina kävi mm. Etelä-Itämeren Kaliningradissa ja Viananmerellä Solovetskin saarella vierailtiin vuoden 1917 jälkeen ensimmäisenä länsimaisena matkustajalaivana.

Amerikkalaisten vieraiden merkitys yhtiölle oli suuri, kun Suomen talous oli alamaissa koko 90-luvun alkupuolen ajan. Kehitystä oli kuitenkin jo näköpiirissä.



YHTIÖ PERHEEN JA PERHE YHTIÖN PUOLESTA

Lama alkoi hellittää 90-luvun puolivälissä. **Vuoden 1995 alusta** lähtien Suomesta tuli EU:n jäsen yhtä aikaa Ruotsin ja Itävallan kanssa. Edellisenä vuonna presidentiksi oli tullut Martti Ahtisaari ja mielialoja piristi Suomen ensimmäinen jääkiekon maailmanmestaruus. Kun Suomessa alkoi EU-aikakausi, Kristina Cruisesissa Partasen perheen toinen sukupolvi otti entistä näkyvämmän roolin yhtiön toiminnassa.

Isä-Keijo jäi eläkkeelle 1995 ja merikapteeni Mikko Partanen aloitti yhtiön toimitusjohtajana jatkaen edelleen myös laivojen päällikkönä. Konemestari **Esa-Pekka Partanen** toimi yhtiön teknisenä johtajana sekä laivan konepäälikkönä ja Anu Markkanen aloitti yhtiön myyntijohtajana. Kaikki sisarukset olivat olleet tätä ennen jo pitkään töissä yhtiössä. Mikko ja Anu ovat noissa tehtävissä edelleen.

Myös sisarusten puoliset ovat olleet vahvasti mukana yhteisessä yrityksessä. Esa-Pekan vaimo **Tuula** teki lähes 30 vuoden työrupeaman laivojen ravintoloissa tarjoilijana ja viinikassana. Mikon vaimo Ritva työskenteli 80-luvun alussa Ahti VIII:n kahvilanpitäjänä ja myöhemmin Kotkan myyntitoimistossa.

Anun aviomies **Matti Markkanen** aloitti 1985 yhtiössä opintojen ohessa kansimiehenä sekä toimi myöhemmin yhtiön kaikilla omilla laivoilla asiakaspalvelun eri tehtävissä ja lopulta intendenttinä. Vuodet 2004–14 hän oli yhtiön varustamotoimen johtaja ja on edelleen yhtiön hallituksen jäsen.

Kolmaskin sukupolvi on ehtinyt olla mukana jo pitkään. Mikon poika **Antti Partanen** aloitti hänkin opiskeluaikanaan v. 2003 työn laivoilla, ensin kansimiehenä ja sittemmin purserina ja henkilöstöpurserina. Maihin Kotkan toimistoon siirryttyään Antti on ollut yhtiön kehityspäällikkö ja nyttemmin asiakaskokemuksesta vastaava johtaja (Head of Customer Experience).





UUSIN AJATUKSIN KOHTI UUTTA VUOSITUHATTA

Vuosikymmenen puolivälin jälkeen pahimmasta oli selvitty ja **90-luvun loppu** risteilyllä riitti vauhtia. Lyhyistä lomista Itämerellä otettiin ilo irti ja laivoilla pidettiin hauskaa. Kristina Cruisesin toiminta painottui lyhytristeilyihin Itäisellä Suomenlahdella ja Saimaalla. Samanaikaisesti tehtiin myös erilaisia tilausristeilyjä, ja kesäkausina risteilykohteet sijaitsivat ajoittain jo varsin kaukana.

Nokia-Suomessa talouskäyrät osoittivat vahvasti yläviistoon ja suomalaiset valitsivat entistä useammin lomakseen risteilymatkan. Yhtiössä uskottiin vahvasti suomalaisille tarjottavien pitkien risteilyjen lopulliseen läpimurtoon ja ryhdyttiin miettimään, mikä olisi yhtiön suunta uudella vuosituhannella.

Uutta ajateltavaa oli antanut Mikko Partasen oivallus Visbyn satamassa eräällä kesäisellä risteilyllä. Kristina Reginan kanssa samassa laiturissa oli hieman huonoon kuntoon päässyt risteilylaiva, joka oli kuitenkin täynnä lomastaan nauttivia asiakkaita. Tämä pieni alus oli kotoisin Kreikasta, samoin sen matkustajat. Siitä Mikon mieleen tuli aiheellinen kysymys: jos kreikkalaiset ovat valmiit matkustamaan pienellä kreikkalaislaivalla Itämerellä, mikseivät suomalaiset asiakkaat voisi yhtä hyvin risteillä suomalaislaivalla Välimerellä? Niinpä.

Ajatus ei jäänyt vain idean asteelle, vaan se todella toteutettiin **syksyllä 1999, kun Kristina Regina suuntasi ensimmäisen kerran, Mikon kipparioimana ja Esa-Pekan pitäen koneet käynnissä, kohti Välimerta**. Koeristeilyllä oli tarkoitus selvittää, kannattaako riski ottaa, liiketoiminnan suunta muuttuu ja järjestetäänkö vastaavia risteilyjä jatkossakin. Viesti laivalta oli harvinaisen selvä: ”Järjestetään!” Niinpä valmiiksi suunnitellut esitteet menivät saman tien painoon ja uudenlainen risteilyohjelma kaudelle 2000 julkaistiin.

Ensimmäisenä vuonna Kristina Reginalla tehtiin kolme erillistä Välimeren-risteilyä, joilla matkustajat vaihtuivat Malagassa.

IHMISEN KOKOISTA MATKUSTAMISTA

Pitkä risteily maltillisen kokoisella laivalla eroaa kaikista muista matkustusta ja lomanviettotavoista. Matkustusvauhti on ihmiselle sopivan leppoista, hermostuneisuus katoaa usein jo astuttaessa laivaan.

Matkatavaroiden kanssa risteilyllä ei ole ongelmia. Vaatteet voi ripustaa ja asetella kaappiin kuin hotellihuoneessa – ja ne odottavat paikallaan, vaikka kaupunki ja maisemat vaihtuvat.

Risteilyllä uusi päivä valkenee aina erilaisena, eri paikassa. **Tarpeeksi pieni laiva voi käydä maailman kiehtovimmissa kaupungeissa, satamissa joihin suuret risteilyalukset, jättimäiset viihdekeskukset, eivät mahdu.** Kiinnostavia kaupunkeja maailmassa riittää – ja suurin osa niistä sijaitsee veden äärellä, rannikolla tai muun vesiväylän varrella.

Risteilyalus on kuin matkaajan mukana liikkuva majatalo tai pieni yksilöllinen hotelli. Jokaisessa laivassa on omanlaisensa tunnelma. Tarpeeksi pienessä aluksessa se on kotoisa ja lämminhenkinen. Päivän tapahtumia ja kohteiden kiinnostavia nähtävyyksiä voi käydä matkakumppaneiden kanssa läpi laivan yhteisissä tiloissa, mutta halutessaan matkaaja voi myös vetäytyä oman hyttinsä rauhaan.

Jotkut vieraat ovat todenneet, että risteily on ”ihmisen kokoista matkustamista”. Se on täyttä totta. Risteilylomalla yhdistyvät kaupunki- tai hotelliloman ja kiertomatkan parhaat puolet. Uutta nähtävää ja koettavaa riittää joka päivälle ilman kiireen tuntua.



PÄIVÄ, JOKA MUUTTI KRISTINA REGINAN SUUNNITELMAT

Pitkien kansainvälisten risteilyjen järjestäminen oli suuri hyppäys pienelle yhtiölle, mutta menestys ja asiakkaiden ihastuminen uudenlaiseen risteilylomamuotoon toi uskoa tulevaisuuteen. Suomalaisia Välimeren-risteilyjä suomalaisille oli odotettu.

Vuonna 2000 Tarja Halonen aloitti presidenttinä ja **Kristina Reginan osalta päätettiin laivan siirtämisestä ympärivuotiseen kansainväliseen risteilyliikenteeseen.** Alkutalvesta 2001 laivaan tehtiin suuria muutostöitä ja se varusteltiin sopivaksi entistä pidemmille risteilyille. Vuodepaikat pedattiin 245 matkustajalle.

Risteilyreittejä laajennettiin nopeasti. **Seuraavaksi talveksi 2001–2002** oli tarkoitus suunnata Punaisellemerelle, mutta syyskuun 11. päivänä kaikki muuttui. Tieto WTC-iskuista saatiin laivalle, kun se oli Sardiniaassa, matkalla Tunisiaan. Suunnitelmat Kristina Reginan seuraavan talvikauden Punaisenmeren risteilyjen osalta menivät kerralla uusiksi.

Toimistolla Kotkassa tehtiin tuolloin ympäripyöreitä päiviä, kun matkustajat eivät enää halunneet Pohjois-Afrikan ja Lähi-idän satamiin tai itäiselle Välimerelle. Muutamassa päivässä valmisteltiin Kristina Reginalle korvaava talvi-risteilysarja Kanariansaarille.



MYÖS KRISTINA BRAHE KOKI YLLÄTYKSEN

Kristina Brahe oli jatkanut koko 90-luvun suosittua lyhytristeilyliikennettä Kotkan ja Viipurin, sekä Lappeenrannan ja Viipurin välillä Saimaan kanavaa pitkin. Myös tämän liikenteen osalta tilanne muuttui yllättäen **vuonna 2002**, kun Venäjä asetti varoittamatta voimaan viisumipakon. Se lopetti Viipurin-liikenteen kertaistusta. Oli jälleen kerran aika ratkaista iso ongelma – ja nopeasti.

Uudessa tilanteessa **kesälle 2003** suomalaisille tarjoihtiin uusi risteilytuote Keisarien kesäreitti. Se kulki Savonlinnasta Ahvenanmaan saaristoon ja poikesi matkan varrella keisariajan tunnetuimmissa saaristokohteissa.

Kristina Brahe olikin tuttu näky suomalaisille veneilijöille Saimaalla ja Suomenlahdella koko 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen ajan.



*Maihinnotu Märketin majakkaluodolle
Loistoristeilyllä vuonna 2008.*



*Vuoden 2010 loppuun
mennessä laivakaunotar oli
vierailut Kristina Cruisesin
väreissä kaikkiaan 40 maassa
ja 216 eri satamassa.*

KRISTINA REGINA ENSIMMÄISENÄ KYMMENISSÄ SATAMISSA

Kristina Regina sai puolestaan uusia ystäviä Itämeren syvemmillä vesillä. Laivalle muodostui vahva ja uskollinen kanta-asiakaskunta, jonka pohjalta liiketoimintaa voitiin kehittää menestyksekkäästi.

Kokonaisuus toimi upeasti: pieni ja intiimi laiva, ammattitaitoinen suomalainen henkilökunta ja mielenkiintoiset, usein uudistuvat risteilyreitit. Palaute oli positiivista ja pieni varustamo saattoi jatkaa vakaalla väylällä eteenpäin. Kristina Regina tekikin 2000-luvulla suomalaista merenkulkuhistoriaa ja rikkoi erilaisia ennätyksiä käymällä useissa satamissa ensimmäisenä suomalaisena matkustajalaivana.

Risteilyjä tehtiin Suomen lipun alla ja suomalaisella henkilökunnalla Kanarian, Länsi-Afrikan ja Punaisenmeren ohella Mustallamerellä, vaihtelevissa Välimeren kohteissa sekä Islannissa, Grönlannissa, Vietnaminmerellä ja Huippuvuorilla asti.

Vuoden 2010 loppuun mennessä laivakaunotar oli vierailut Kristina Cruisesin väreissä kaikkiaan 40 maassa ja 216 eri satamassa. Se oli jo melkoinen elämäntyö yhdelle laivalle.

"Kristina Reginan oli aika jättää viidenkymmenen vuoden jälkeen maailman meret."



HYVÄSTIT USKOLLISILLE YSTÄVILLE

Vuonna 2010 yhtiö oli jälleen kerran muutoksen edessä. Tälläkin kerralla muutos koski toimintaympäristöä tavalla, johon yhtiö itse ei pystynyt vaikuttamaan. Tuon vuoden lokakuussa astuivat voimaan uudet kansainväliset SOLAS-turvallisuusmääräykset, joita Kristina Regina ei enää täyttänyt. Syy oli se, että laivassa oli liikaa puuosia – juuri niitä, jotka loivat laivaan sen ainutlaatuisen tunnelman.

Kristina Reginan oli siten aika jättää viidenkymmenen vuoden jälkeen maailman meret. Laiva myytiin ja se palasi takaisin Aurajokeen, jossa se sai takaisin alkuperäisen nimensä, värinsä sekä tehtävän hotelli-, ravintola- ja museolaivana.

Varustamo oli päättänyt korvata kaksi pientä laivaa yhdellä suuremmalla, mikä helpottaisi risteilytuotteiden suunnittelua ja keskittymistä kansainväliseen risteilyliikenteeseen yhä laajemmalla alueella.

Näin myös Kristina Brahe siirtyi uuteen omistukseen sekä vaihtoi tehtäviä ja nimeään m/s Braheksi. Aluksi se toimi Suomenlahden ja Saimaan välisessä reittiliikenteessä. Tällä hetkellä 2020-luvun taitteessa laiva jatkaa kulkuaan Norjassa nimellä m/s Sunnhordland.

KAHDEN JÄLKEEN TULI YKSI – KOLMAS KRISTINA

Vanhat laivat korvaavan aluksen etsintä oli aloitettu jo **vuonna 2006**. Tällä kertaa uutta alusta ei enää löydetty Suomesta tai lähivesiltä. Kymmenien eri vaihtoehtojen vertailun jälkeen varustamon uudeksi lippulaivaksi valikoitui m/s The Iris itäiseltä Välimereltä. Laiva oli juuri tarpeeksi iso, jotta risteilyjen hinnat voitiin pitää kohtuullisina, mutta tarpeeksi pieni, jotta tunnelma laivalla olisi toivotun kotoinen.

Kristina Cruises osti laivan 14.12.2009, jolloin sen keulamastoon nostettiin varustamon KC-lippu. Alus tuotiin Suomeen tammikuussa pakkasten paukkuessa. Kevättalvella Kotkassa koettiin juhlallinen hetki, kun siniristilippu nostettiin laivan peräosan tankoon osoituksena aluksen uudesta kotimaasta.

Mittava kunnostustyö aloitettiin heti. Tavoitteena oli rakentaa ensimmäinen erityisesti suomalaisille matkustajille suunniteltu risteilyalus. Laivan peräosaan rakennettiin mm. maisemasauna vilvoitusparvekkeineen sekä suomalaistyyppinen kahvila.

Uudistumisen kruunasi varustamon linjaan sopiva laivan uusi nimi **m/s Kristina Katarina**, joka annettiin alukselle Pietari Brahen vaimon Kristina Katarina Stenbockin mukaan. Yrityksen historiaa kunnioittaen uuden lippulaivan tenderveneet nimettiin Ahdiksi ja Niinaksi.







Kristina
Katarina aloitti
yhtiön neljännen
risteilyvuosi-
kymmenen.

TAPAHTUMIEN VYÖRY VEI PERUUTTAMATTOMAAN MUUTOKSEEN

Kristina Katarina aloitti yhtiön neljännen risteilyvuosikymmenen. Uusi laiva toi mukanaan uusia mahdollisuuksia toteuttaa suomalaisia lomaristeilyjä entistä kauemmas ja tarjota entistä parempaa palvelua. **Talvikaudeksi 2010–11** tarjottiin risteilyjä Punaisellamerellä ja kesäksi siirryttäisiin pohjoisille vesille Huippuvuoria ja Vienanmerta myöten.

Alkuvuodesta 2011 tapahtui kuitenkin jotain, mikä muutti yhtiön suunnan peruuttamattomasti. Lähes kymmenen vuotta WTC-tornien luhistumisen jälkeen maailman tapahtumat vaikuttivat taas ratkaisevasti yhtiön toimintaan. Syyti arabikevät. Tapahtumat lähtivät tälläkin kertaa vyörymään, kun varustamon laiva oli kriisialueella, nyt Punaisellamerellä. Sieltä jouduttiin lähtemään nopeasti vakaammille vesille.

Kristina Katarina ja sen mukana olleet risteilymatkustajat ja suomalainen henkilökunta saatiin nopeasti Suezin kanavan kautta Välimerelle, mutta suunniteltu pitkä risteilysarja Punaisellamerellä jouduttiin peruuttamaan. Se oli yhtiölle iso isku.

YHTIÖN VAIKEIN PÄÄTÖS HAIKEIN MIELIN

Kristina Cruises joutui aloittamaan taistelun olemassaolostaan. Juuri hankittu laiva oli ollut kallis investointi, jonka oli tarkoitus maksaa itsensä pääasiassa Välimeren risteilyillä. Nyt koko Välimeri oli epävakaa aluetta, kun muun muassa Libyassa sodittiin. Samaan aikaan toimintaa rajoittivat myös pitkittynyt kansainvälinen finanssikriisi ja Suomen talouden raju rakennemuutos.

Yhtiö sinnitteli päivän kerrallaan, ja noihin päiviin mahtui myös ilon hetkiä. Uusi merkkipaalu saavutettiin **vuodenvaihteessa 2011–2012**, kun Kristina Katarina valloitti uuden mantereen. **Laivalastillinen suomalaisia matkustajia matkasi tuolloin ensimmäistä kertaa suomalaisella laivalla ja suomalaisen henkilökunnan hoivissa Atlantin yli Karibian lämpöön.**

Talviristeilyt Karibialla ehtivät saada jatkoa myös seuraavana vuonna. Keväällä ja syksyllä risteiltiin Välimerellä ja kesäaikaan Pohjoisilla vesillä.

Yrityksistä huolimatta Kristina Cruises joutui **marraskuussa 2013** toteamaan, että risteilytoiminta Suomen lipun alla olevalla laivalla ei ollut enää taloudellisesti mahdollista. Vaikka lama alkoi jo hellittää, rahoittajilta ei enää löytynyt uskoa suomalaisen risteilyaluksen menestymiseen kansainvälisessä liikeneessä.

Tunnelma yhtiössä oli haikea, kun yhtiö joutui luopumaan varustamotoiminnasta. Luopuminen oli lisäksi tehtävä nopealla aikataululla, jotta yhtiö pystyisi jatkamaan toimintaansa.

Kristina Katarina myytiin vuoden 2013 viimeisenä päivänä. Yhtiön henkilökunnan määrä ja liikevaihto putosivat murto-osaan entisestä. Ajan raskautta perheelle lisäsi yhtiön teknisen johtajan Esa-Pekka Partasen hukkuminen moottorikelkkaonnettomuudessa tammikuussa 2014.



Kristina Katarinan Las Palmasissa hyvästellyt suomalaismiehistö ja viimeinen lipunlasku. Varustamotoiminta oli päättynyt.



UPEAT IHMISET UPEIDEN RISTEILYJEN TAKANA

Kristina Brahe, Kristina Regina ja Kristina Katarina olivat monin tavoin mukana tekemässä suomalaisen laivamatkailun ja risteilylomailun historiaa. Satoja satamia, satoja tuhansia risteilyvieraita. Noita ikimuistoisia matkoja ei kuitenkaan olisi tehty ilman ammattitaitoisia ja työtään rakastavia ihmisiä, yhtiön henkilökuntaa.

Laiva tarjoaa risteilylle puitteet, mutta vieraista ja laivojen kulusta vastaavat ihmiset tekevät siitä elämyksen. Ei ole liioiteltua sanoa, että laivojen ja myyntitoimistojen väki ovat rakentaneet Kristina Cruisesin hyvän maineen.

Kristina Cruisesin eri aikoina työllistämien ihmisten määrä nousee useisiin satoihin. Erilaisia työtehtäviä on ollut kymmeniä niin merellä kuin maissa, ja ne kaikki ovat palvelleet eri tavoin matkustajien hyvinvointia. Siistit hytit, maittava ruoka, viihdepalvelut, taxfree-tuotteet, matkaohjelmat ja kaupunkierrokset, aikataulujen pitävyys, laivan tasainen kulku, matkan varaamisen helppous... Mikään näistä ei syntynyt itsestään.

Asiakkaille tarjottavien palvelujen lisäksi laivoilla ehdittiin tehdä työtä myös mm. merentutkimuksen hyväksi ottamalla risteilyillä säännöllisesti vesinäytteitä ja toimittamalla ne Merentutkimuslaitokselle Suomenlahden tilan kartoittamiseksi.

Yhtiön laivoilla ja myyntitoimistossa on aina syntynyt saumaton yhteishenki ja ymmärrys siitä, että työtä tehdään asiakkaiden hyväksi, heidän lomansa onnistumisen puolesta. Näin Kristina Cruisesin työntekijät ovat voineet olla ylpeitä työstään.

Kun Kristina Cruises joutui luopumaan varustamotoiminnasta, kymmenet hyvät ihmiset joutuivat jättämään työpaikkansa. Monien työsuhte oli kestänyt yli kaksikymmentä vuotta, joiden aikana yhtiön laivat olivat kyntäneet meriä KC-lipun alla.

YHTIÖLLE UUSI KURSSI, TOIMINTA-ALUEEKSI KOKO MAAILMA

Kovan myrskyn jälkeen voi perustellusti ennustaa poutaa, ennemmin tai myöhemmin. **Kristina Cruises päätti jatkaa sitä, minkä se osaa paremmin kuin kukaan muu – korkeatasoisten ja tunnelmaltaan ainutlaatuisten risteilyjen järjestämisen suomalaisille.**

Yhtiö oli ja on edelleen johtava täysin kotimaisessa omistuksessa oleva risteilymatkojen matkanjärjestäjä.

Samalla se on kokemusten karaisema ja tulevaisuuteen uskova perheyrittys.

Varustamotoiminnasta luopumisen jälkeen Kristina Cruises on voinut keskittyä laaturisteilyjen järjestämiseen eri varustamojen erilaisilla ja eri risteilytyypeille parhaiten soveltuvilla laivoilla eri puolilla maailmaa. Laivojen ja reittien valinnassa on kuunneltu pitkäaikaisten asiakkaiden toiveita ja heiltä saatua palautetta.

Koska yhtiöllä ei ole enää varustamotoimintaa, se voi entistä vapaammin suunnitella ja toteuttaa varsin erilaisia risteilyjä yksittäisistä laivoista tai meri-alueista riippumatta. **Laajaa risteilyvalikoimaa rakennettaessa on kuitenkin huolehdittu siitä, että Kristina Cruises -risteilyjen tunnelma on säilynyt tuttuna ja turvallisena, kiireettömänä ja kiinnostavana.**

Syksyllä Kristina Cruises Oy palkittiin vuoden 2019 matkatoimistona / matkanjärjestäjänä. Tämän arvostetun palkinnon saajan valitsivat ennen kaikkea matkustavat suomalaiset. Palkintoraadin laadulliset arvioinnit yhdistettiin yleisöäänin voittajan valitsemiseksi. Tämä oli yhtiölle ja sen henkilökunnalle merkittävä huomionosoitus laadukkaasta matkailualan työstä ja periksiantamattomasta yrittäjyydestä.



EDELLEEN ENNAKKOLUULOTON MUTTA
ENTISTÄ MONIPUOLISEMPI

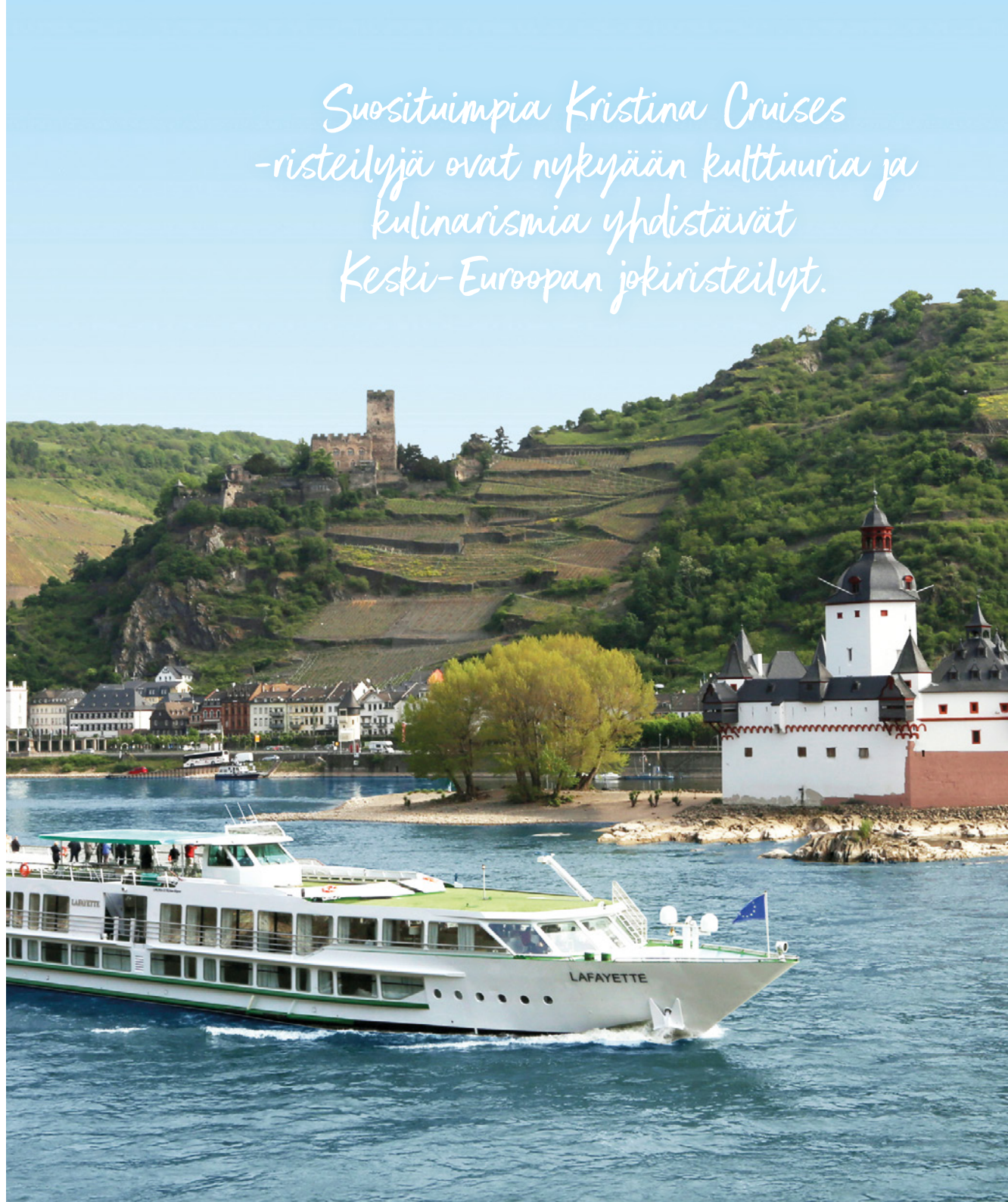
Suosituimpia Kristina Cruises -risteilyjä ovat nykyään kulttuuria ja kulinarismia yhdistävät **Keski-Euroopan jokiristeilyt**. Useat niistä ovat ns. Oma laiva -risteilyjä, joilla risteilyalus on kokonaan Kristina Cruises -asiakkaiden käytössä. Tonava ja Rein ovat Euroopan suurista joista suosituimmat, mutta risteilyjä järjestetään myös Elbellä ja Seinellä sekä Ranskan kapeilla kanavilla. Tarjontaan kuuluvat myös pienemmille ryhmille toteutettavat matkat muilla Euroopan jokiosuuksilla.

Välimeren risteilyillä – niin idässä kuin lännessä – on tärkeä rooli myös tämän päivän Kristina Cruisesissa. **Atlantin aalloilla** voi puolestaan seilata vaikkapa Britannian ympäri, Norjan rannikolla, Islannissa tai Kanarialla.

Myös **Itämeri** on edelleen yhtiön vahvaa aluetta, mutta uudella tavalla. Ropax-lyhytloilla matka Saksaan taittuu matkustajarahtilaivoilla, joilla tunnelma on kotoisampi ja merellisempi kuin autolautoilla. Merimatkoille on järjestetty myös monipuolista ja kiinnostavaa ohjelmaa eri aihepiireistä. Meriosuuksien välissä Pohjois-Saksassa odottavat opastetut kierrokset eri kaupungeissa.

Kaukokaipuun vallassa olevat voivat valita suosikkinsa monipuolisesta risteilyvalikoimasta **maailman eri merillä** tai vaikkapa Kaukoidän joilla. Eniten tarjontaa on Karibialla, mutta vaihtelevaan valikoimaan on kuulunut risteilyjä myös vaikkapa Kanadan suurilla järvillä, Amazon-joella, Etelämantereella, Kaukoidässä ja Australiassa asti.

*Suosituimpia Kristina Cruises
-risteilyjä ovat nykyään kulttuuria ja
kulinarismia yhdistävät
Keski-Euroopan jokiristeilyt.*



INHIMILLINEN YRITYS JOKA TIETÄÄ MITÄ IHMISET
LOMALTAAN HALUAVAT

Keskenään hyvin erilaisia risteilyjä yhdistää se, että niillä kaikilla on mukana Kristina® matkanjohtaja. Hän tekee laivalomasta Kristina Cruises -risteilyn. Tunnelmaltaan ainutlaatuisia ovat erityisesti Oma laiva -risteilyt, joita järjestetään pääasiassa Euroopan jokireiteillä.

Kristina Cruises -risteilyillä toteutetaan edelle samoja perheyhteyksien perusarvoja, joille toiminta on rakentunut jo 50-luvulta lähtien: vastuullisuutta, inhimillisyyttä ja ennakkoluulottomuutta. **Asiakkaiden vahvaa luottamusta yhtiöön osoittaa se, että vieraista reilusti yli puolet on vanhoja tuttuja, jotka ovat nauttineet Kristina Cruises -risteilyistä useasti aiemminkin.**

Tällä hetkellä Kristina Cruises järjestää vuosittain lähes 150 erilaista risteilyä eri puolilla Eurooppaa ja kaukomailla. Yhtiön asiakkaat vierailevat räätälöidyillä risteilyillä vuosittain yli 50 maassa lähes 30 eri laivalla. Tästä kaikesta yhtiön asiakkaille kertyy vuosittain yli 25.000 risteilypäivää.

*Vuonna 1952 kymmenen minuutin matkalla Mussalosta
Kotkansaareen kukaan tuskin pohti mahdollisuutta lähteä
Partasten perheyhteyksien mukana risteilemään 2020-luvulla
Välimerelle, Karibialle tai vaikkapa Mekong-joelle.
Mutta tuolloinkin laivalla olijat tunsivat, että
merimatka on eri matka. Mukavien ihmisten seurassa
se taittuu mukavasti, kun joku pitää tunnelmaa yllä
ja huolehtii siitä, että asiat sujuvat.*



Kristina Cruises -toimistohenkilökunta
ja matkanjohtajat vuonna 2020.



KRISTINA CRUISES OY:N SAAMAT PALKINNOT:

VUONNA 2019

Vuoden matkatoimisto / matkanjärjestäjä – Finnish Travel Gala

VUONNA 2012

Maakunnallinen Yrittäjäpalkinto Kymenlaaksossa

VUONNA 2009

Finnish Travel Quality Award

VUONNA 2006

Kotkan kaupungin yrittäjäpalkinto

VUONNA 2004

**Scandinavian Travel Award:
Keisarien kesäreitti**

VUONNA 2004

**Matkailutoimittajien kilta:
Vuoden kotimainen matkailuyritys**

VUONNA 1992

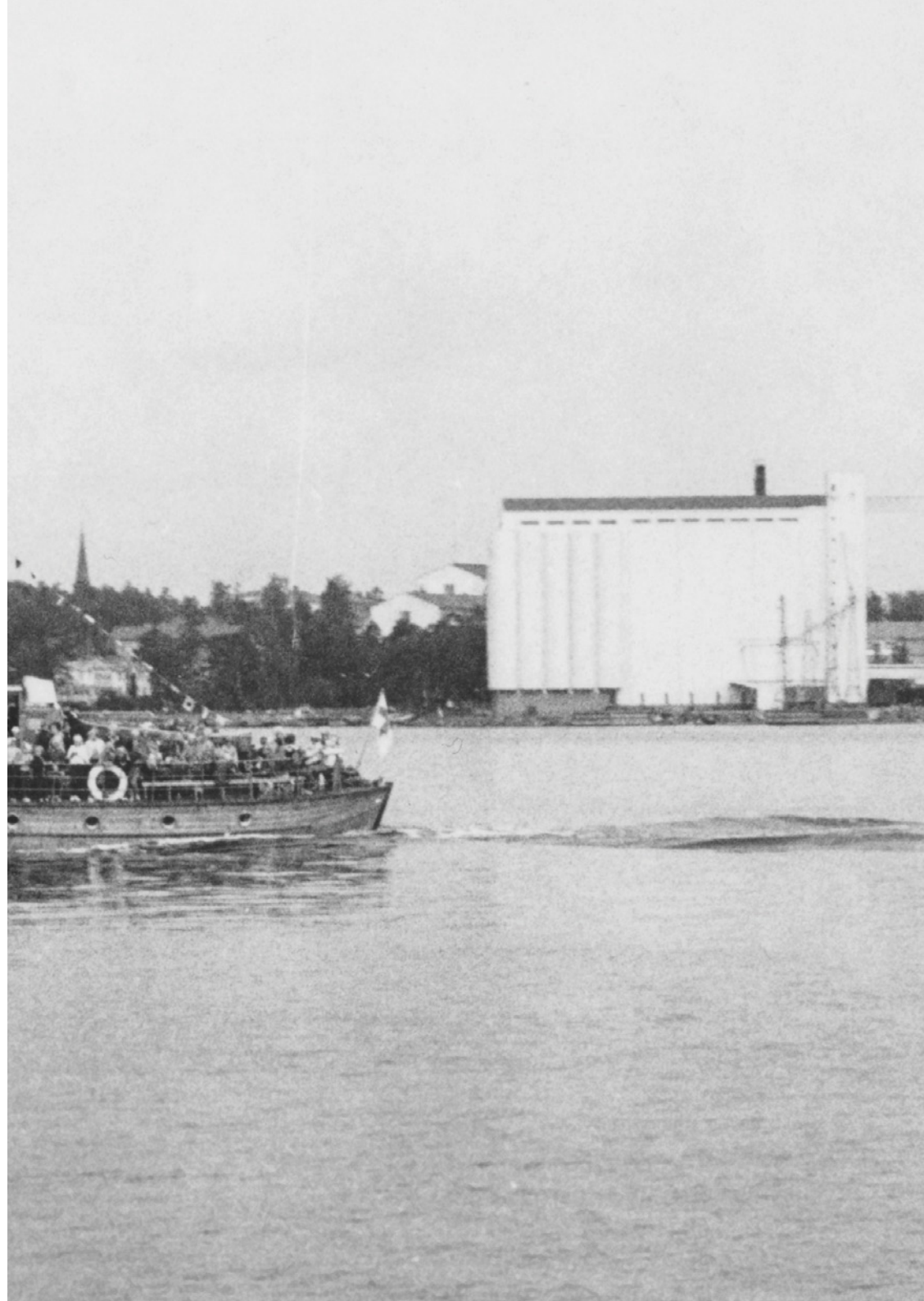
**BTC Baltic Tourism Cooperation, Product of the year:
Hansa-risteily Itämerellä**

VUONNA 1991

**Matkailutoimittajien kilta:
Vuoden tuotekehittelijä**

VUONNA 1979

**Nuorkauppakamari:
Kotkalainen yrittäjä, Keijo Partanen**





1985 - 2020