

VIKING LINE

VIKING LINE

THE SHIPS 1959-2009

50
1959
2009
VIKING LINE

THE SHIPS



THE SHIPS

1959–2009

EN NY ERA I PASSAGERARTRAFIKEN Finland–Åland–Sverige inleddes på försommaren 1959 då den första bilfärjan – S/S Viking – sattes i trafik av det nybildade bolaget Vikinglinjen Ab, med den åländske sjökaptenen Gunnar Eklund som initiativtagare. Efterhand samlades rederierna Vikinglinjen Ab, Rederi Ab Slite och Ålandsfärjan Ab (sedermera SF Line Ab) kring ett gemensamt marknadsföringsbolag, Oy Viking Line Ab. Efter att två av ägarrederierna upphört med sin verksamhet blev marknadsföringsbolaget helägt dotterbolag till SF Line som i dag verkar under bolagsnamnet Viking Line Abp och är det marknadsledande kryssnings- och färjerederiet i Östersjön.

Inom ramen för Viking-rederiernas trafik har ett drygt femtiotal fartyg passerat revy sedan trafikstarten 1959. Genom årens lopp har fartygens storlek, servicekoncept och tjänsteutbud undergått en dramatisk utveckling, från den anspråkslösa inledningen med bilfärjor inköpta i andra hand, till dagens fullfjädrade fartygsflotta, som kombinerar kryssningsfartygens lyx och flärd med en stor bildäckskapacitet för fraktrafikens och bilturismens behov.

I denna skrift presenteras kortfattat i kronologisk ordning dessa fartyg som i väsentlig grad bidragit till den moderna färjetrafikens utveckling i Östersjön.



Boris Ekman
VVD, Viking Line Abp

FÄRJETRAFIK UNDER 50 ÅR

År 1959 inledde S/S Viking som första egentliga bil-färja trafiken mellan Finland, Åland och Sverige. Premiärturen gick av stapeln den 1 juni på linjen Galtby-Mariehamn-Gräddö.

Fartyget ägdes av det nygrundade bolaget Rederi Ab Vikinglinjen i Mariehamn. Färjan var 99 meter lång och kunde frakta 88 personbilar. En vecka senare inledde det svenska Rederi Ab Slite färjetrafik mellan Simpnäs och Mariehamn med det till färja ombyggda lastfartyget Slite.



REVOLUTIONERANDE UTVECKLING

Många betraktade den nya trafiksatsningen med stor skepsis, men fick senare erfara att detta var upptakten till en närmast revolutionerande utveckling i färjekommunikationer mellan Finland, Åland och Sverige. Innan färjepoken inleddes var det besvärligt och dyrt att resa mellan Finland, Åland och Sverige. Man var tvungen att ta antingen flyg eller en nattbåt, som i sin trafik mellan Åbo och Stockholm gjorde invikningar till Mariehamn. Det var fråga om både obekväma och dyra resor. Att ta med sin bil var inget problemfritt företag – bilarna måste nämligen vinschas ombord. Risken för skador var därför stor. Vad frakterna beträffar måste långtradarchaufförerna köra runt Bottniska viken via Haparanda då de skulle transportera gods mellan till exempel Stockholm och Helsingfors.

ENKLARE OCH BILLIGARE ATT RESA

Den nystartade trafiken innebar ett efterlängtat uppsving för kommunikationerna. Mångas dröm att till ett rimligt pris kunna ta familjen med på en bilresa mellan Finland

och Sverige blev verklighet. Biljettpriserna var nämligen låga. En demokratisering av resandet hade inträtt – nu kunde inte bara de välbärgade unna sig en resa till grannlandet. Bilarna behövde inte längre vinschas ombord. S/S Viking hade till och med en ramp som både bilar och lastbilar kunde köras ombord på.

Vikinglinjen inledde sin trafik under gynnsamma omvärldsvillkor. De efterkrigstida rese- och valuta-restriktionerna, som tidigare bromsat utvecklingen, var borta och passfriheten mellan de nordiska länderna gjorde resandet obyråkratiskt. Inrättandet av en sam-nordisk arbetsmarknad gav upphov till flyttningsströmmar och den ekonomiska utvecklingen genererade ökade fraktbehov samt gav upphov till ett nytt fenomen, folkbilismen. Detta i kombination med möjligheten att köpa skattefria varor ombord bildade gynnsamma förutsättningar för en kraftig volymtillväxt avseende såväl gods- som passagerartransporter.

År 1960 flyttade Vikinglinjen sin ändhamn i Sverige från Gräddö till Kapellskär. Bedömningen var att Kapellskär hade ett mera strategiskt läge som utgångspunkt för

färjetrafik till Finland och Åland. Inom Rederi Ab Vikinglinjen var åsikterna delade huruvida man skulle satsa på renodlad färjetrafik eller på färjetrafik i kombination med torrlast- och tankfartyg. Förespråkarna för en renodlad färjetrafik bildade 1963 rederiet Ålandsfärjan Ab, senare SF Line Ab, nuvarande Viking Line Abp. Samma år satte det nystartade rederiet in sitt eget fartyg S/S Ålandsfärjan på linjen Mariehamn-Gräddö, senare Kapellskär.

SAMARBETE INLEDS

Trots att många till en början varit skeptiska till färjetrafiken dröjde det inte länge innan flera fick upp ögonen för denna nya bransch. Pionjärerna inom färjetrafiken fann snart att de fått efterföljare. Konkurrenten hårdnade och ledde till sänkningar av de redan tidigare förmånliga biljettpriserna. Det talades om "självmondspriser" och "det stora färjpriskriget".

Aktörerna insåg snabbt nyttan av ett samarbete rederierna emellan. Detta ledde till att Ålandsfärjan Ab, Rederi AB Slite och Rederi AB Solstad, tidigare Rederi AB

Vikinglinjen, ägt av Rederi Ab Sally, inledde ett samarbete avseende marknadsföringen. Marknadsföringsbolaget Vikinglinjen Ab Oy, sedermera Viking Line Marketing Ab Oy, bildades hösten 1966. Den röda färg som blev gemensam för konsortiets fartyg introducerades redan 1965 av Rederi Ab Slite på M/S Apollo.

SERVICEN UTVECKLAS

År 1970 brukar kallas ett märkesår för Vikinglinjen. För det första levererades tre nybyggda fartyg som var baserade på ett genomgripande nytänkande. De byggdes alla för högsta skandinaviska klass med särskild betoning på komfort och service för passagerarna. För det andra blev Kapellskärsvägen ut till färjväg uttill Europaväg, vilket samtidigt innebar att bilfärjorna blev denna vägs naturliga fortsättning med samma status av Europaväg.

Bilfärjetrafiken utvecklades snabbt under 70-talet och 80-talet från det traditionella bilfärjekonceptet till dagens lyxiga kryssningsfärjor som tillgodoser vitt skilda kundbehov, såsom rekreationskryssningar, konferenskryssningar, transportresande och fraktrafik.

Samtidigt utvecklades linjenätet successivt till att omfatta även Nådendal, Åbo och Helsingfors som ändhamnar i Finland samt Stockholm i Sverige. I slutet av 80-talet inleddes även kryssningstrafik till Estland. Denna trafik har efter Estlands EU-inträde följts av nysatsningar på en omfattande reguljär trafik för passagerare, personbilar och frakt.

Rederi Ab Sally och Rederi AB Slite lämnade Viking Line konsortiet år 1988 respektive 1993.

År 1993 blev nuvarande Viking Line Abp moderbolag i Viking Line koncernen och 2005 fusionerades marknadsföringsbolaget med moderbolaget.



SUOMEN, AHVENANMAAN JA RUOTSIN välisessä matkustajaliikenteessä käynnistyi uusi aikakausi alkukesästä 1959, jolloin vastaperustetun yhtiön Vikinglinjen Ab:n ensimmäinen autolautta S/S Viking aloitti liikennöinnin. Alkuvuoden toiminnalle antoi ahvenanmaalainen merikapteeni Gunnar Eklund.

Myöhemmin kolme varustamo, Vikinglinjen Ab, Rederi Ab Slite ja Ålandsfärjan Ab (sittemmin SF Line Ab) yhdistivät voimansa ja perustivat yhteisen markkinointiyhtiön, Oy Viking Line Ab:n. Kahden omistajavarustamon lopetettua toimintansa markkinointiyhtiöstä tuli SF Linen täysin omistama tytäryhtiö. Nykyisin Viking Line Abp:n nimeä kantava yhtiö on markkinajohtaja Itämeren risteily- ja lauttaliikenteessä. Yli viisikymmentä vuotta on kyntänyt merta Viking Linen väreissä vuoden 1959 jälkeen, jolloin liikennöinti aloitettiin. Vuosien varrella on alusten koko, palvelukonsepti ja tarjonta kehittynyt huomasti. Liikennöinnin alkutaipaleella käytettyinä ostetut autolautat olivat hyvin vaatimattomia verrattuna nykyisiin loistokkaisiin risteilyaluksiin, joiden suuret autokannet palvelevat sekä rahti- että matkustajaliikenteen tarpeita.

Tässä kirjasessa esittelemme lyhyesti kronologisessa järjestyksessä ne Viking Linen alukset, jotka ovat olennaisesti edesauttaneet nykyaikaisen laivaliikenteen kehitystä Itämerellä.


Boris Ekman
Varatoimitusjohtaja, Viking Line Ab Oy

50 VUOTTA AUTOLAUTTALIKENNETTÄ

Vuonna 1959 s/s Viking aloitti ensimmäisenä varsinaisena autolauttana liikennöinnin Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä.

Alus lähti telakalta 1. kesäkuuta ja alkoi kulkea reittiä Galtby–Maarianhamina–Gräddö. Aluksen omisti vasta perustettu maarianhaminalainen yhtiö Rederi Ab Vikinglinjen. Tämä 99 metriä pitkä lautta pystyi kuljettamaan 88 henkilöautoa. Viikkoa myöhemmin ruotsalainen Rederi Ab Slite aloitti lauttaliikenteen Simpnäsin ja Maarianhaminan välillä rahtilaivasta matkustajalautaksi muutetulla Slite-aluksella.



MULLISTAVAA KEHITYSTÄ

Monet suhtautuivat uuteen liikennemuotoon aluksi hyvin epäilevästi, mutta saivat myöhemmin havaita, että tuolloin alkoi koko Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välisen laivaliikenteen mullistava kehitys. Ennen oli ollut hyvin hankalaa ja kallista matkustaa Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä. Oli joko lennettävä tai matkustettava yölaivalla, joka Turun ja Tukholman välillä poikkesi Maarianhaminassa. Matkanteko oli epämukavaa ja kaikki maksoi paljon. Auton mukaan ottaminen ei ollut aivan mutkatonta – autot nimittäin vinsattiin kannelle, jolloin oli aina olemassa vahingon vaara.

Rekat joutuivat ajamaan Haaparannan kautta viedäkseen kuljettamansa tavaran vaikkapa Tukholmasta Helsinkiin.

HELPPOA JA HALPAA MATKUSTAMISTA

Nyt alkanut autolauttaliikenne mahdollisti kauan kaivatun yhteyksien kehityksen. Vihdoinkin suomalaiset ja ruotsalaiset saattoivat toteuttaa unelmansa ja viedä perheen kohtuuhinnalla autolomalle. Lippujen hinnat olivat alhaiset. Matkustaminen demokratisoitui – naapurimaahan

matkustaminen ei enää ollut hyvin toimeentulevien yksinoikeus. Autoja ei enää tarvinnut vinsata kannelle, vaan esimerkiksi s/s Vikingillä oli ramppi, jota pitkin sekä henkilöautot että rekat voitiin ajaa laivan kannelle.

Vikinglinjen aloitti liikennöinnin suotuisissa olosuhteissa. Matkustaminen oli helpottunut, koska sodan jälkeen kehitystä jarruttaneet matkustus- ja valuuttarajoitukset olivat poistuneet eikä Pohjoismaasta toiseen matkustettaessa tarvittu passia. Yhteis pohjoismaisten työmarkkinoiden avautumisen aiheuttamat muuttovirrat ja yleinen taloudellinen kehitys lisäsivät rahtiliikenteen tarpeita sekä synnyttivät uuden ilmiön, automatkailun.

Lisäksi laivalla oli mahdollisuus tehdä verottomia ostoksia. Kaikki tämä yhdessä loi otolliset edellytykset niin tavara- kuin matkustajaliikenteenkin volyymin voimakkaalle kasvulle.

Vuonna 1960 Vikinglinjen siirsi Ruotsin puoleisen päätesataman Gräddöstä Kapellskäriin. Kapellskärin sijainnin arvioitiin olevan strategisesti parempi Suomen ja Ahvenanmaan lauttaliikennettä ajatellen. Rederi Ab Vikinglinjen sisällä mielipiteet jakautuivat: toisten

mielestä olisi panostettava puhtaasti autolauttaliikenteeseen ja toisten mielestä siihen täytyisi yhdistää kuivalastisäiliöalusliikenne.

Pelkkää autolauttaliikennettä kannattavat perustivat vuonna 1963 varustamon Ålandsfärjan Ab, josta myöhemmin tuli SF Line Ab ja nykyinen Viking Line Abp. Samana vuonna uusi varustamo aloitti liikennöinnin omalla aluksellaan s/s Ålandsfärjan Maarianhaminan ja Gräddön (myöhemmin Kapellskärin) välillä.

YHTEISTYÖ ALKAA

Vaikka monet aluksi epäilivät autolauttaliikenteen



tulevaisuutta, ei kestänyt kauan kun yhä useamman silmät avautuivat huomaamaan uuden alan houkuttelevuuden. Lauttaliikenteen pioneerit havaitsivat pian saaneensa seuraajia. Kilpailu kiristyi ja syttyi hintasota. Puhuttiin "itsemurhahinnoista" ja "suuresta hintasodasta".

Osapuolet tajusivat kuitenkin nopeasti varustamoiden välisen yhteistyön edut. Tämä johti siihen, että Ålandsfärjan, Rederi Ab Slite ja Rederi Ab Solstad (entinen Rederi Ab Vikinglinjen) jonka omisti Rederi Ab Sally, aloittivat markkinointiyhteistyön. Markkinointiyhtiö Vikinglinjen Ab Oy, myöhemmin Viking Line Marketing Ab Oy, syntyi syksyllä 1966. Punaisten värin oli Rederi Ab Slite ottanut käyttöön jo vuonna 1965 m/s Apollolla.

PALVELU KEHITTYY

Vuosi 1970 oli merkkinvuosi Vikinglinjenin historiassa. Ensinnäkin toimitettiin kolme uutta alusta, jotka perustuivat täysin uuteen ajatteluun. Niiden rakentamisessa oli noudatettu tiukimpia pohjoismaisia laatuvaatimuksia, ja erityistä huomiota oli kiinnitetty matkustajien mukavuuteen ja palveluiden saatavuuteen. Toiseksi lauttarantaan

johtavasta Kapellskärin tiestä tuli Eurooppa-tie, ja samalla tien luonnollisena jatkeena olevat autolautat saivat myös Eurooppa-tien statuksen.

Autolauttaliikenne kehittyi nopeasti 70- ja 80-luvuilla perinteisestä autolauttakonseptista nykyisiksi loistelaiksi risteilyaluksiksi, joilla asiakkaiden erilaiset tarpeet on huomioitu oli sitten kyse hui- tai kokousristeilyistä, reittimatkustuksesta tai rahtiliikenteestä.

Myös reittiverkosto oli jatkuvan kehityksen kohteena. Suomen puolella päätesatamat sijaitsivat Naantalissa (sittemmin Turussa) ja Helsingissä, Ruotsissa vastaavasti Tukholmassa. 80-luvun lopulla aloitettiin risteilyliikenne myös Viroon. Viron EU-jäsenyyden myötä panostus matkustaja-, henkilöauto- ja rahtiliikenteeseen tällä reitillä lisääntyi huomattavasti.

Rederi Ab Sally ja Rederi AB Slite jättivät Viking Line-konsortion vuonna 1988 ja 1993. Vuonna 1993 Viking Line-konsernin emoyhtiöksi tuli nykyinen Viking Line Abp. Vuonna 1993 nykyisestä Viking Line Abp:sta tuli Viking Line -konsernin emoyhtiö ja vuonna 2005 markkinointiyhtiö ja emoyhtiö fuusioitiin.

A NEW ERA IN PASSENGER TRAVEL between the Finnish mainland, the Åland Islands and Sweden began late in the spring of 1959. That was when the first genuine Baltic Sea car ferry, the S/S Viking, was placed in service for Viking Line by a new company called Vikinglinjen Ab, which had been established at the initiative of an Åland sea captain, Gunnar Eklund. Three shipping companies—Vikinglinjen Ab, Rederi AB Slite and Ålandsfärjan Ab (later SF Line Ab)—soon began working together through a joint marketing company called Oy Viking Line Ab. After two of the holding companies ceased trading, the marketing company became a wholly owned subsidiary of SF Line. Today it operates under the trading name Viking Line Abp and is the market-leading cruise and ferry line in the Baltic. More than fifty vessels have sailed in the fleets of the Viking shipping companies since regular ferry traffic began in 1959. Over the decades, the size, service concepts and range of attractions of these vessels have undergone dramatic changes— from the humble second-hand car ferries of the early years to the impressive fleet of today. Viking Line vessels combine the luxury and sumptuousness of cruise ships with high-capacity vehicle decks, thereby meeting the needs of cargo traffic and of tourists who wish to continue their journey by car. In chronological order, this book briefly presents these vessels, which have greatly contributed to the emergence of modern Baltic Sea ferry services.



Deputy Managing Director, Viking Line Abp

FIFTY YEARS OF FERRY SERVICE

In 1959, the s/s Viking was the first genuine car ferry to begin service for Viking Line between the Finnish mainland, Åland and Sweden.

On June 1, the vessel undertook its maiden voyage on the Galtby (Åland)–Mariehamn (Åland)–Gräddö (Sweden) route. The vessel was owned by a newly established company, Rederi Ab Vikinglinjen, in Mariehamn. The ferry was 99 metres long and had a capacity of 88 cars. One week later, the Swedish-based company Rederi AB Slite began ferry service between Simpnäs (Sweden) and Mariehamn with the Slite, a cargo vessel rebuilt into a ferry.

REVOLUTIONARY EXPANSION

Many people viewed these new ferry ventures with great scepticism, but they later realized that this was the first phase of an almost revolutionary expansion in ferry communications between the Finnish mainland, Åland and Sweden. Before the ferry epoch began, it was expensive and difficult to travel between the Finnish mainland, Åland and Sweden. People either had to fly or take a

night boat that made a detour to Mariehamn during its voyage between Turku and Stockholm. This was both an inconvenient and an expensive trip. Taking along your car was no unproblematic enterprise—cars had to be hoisted on board. This meant a major risk of damage. As for cargo, big rig truck drivers had to drive north all the way around the Baltic Sea via Haparanda when they wanted to transport freight between Stockholm and Helsinki, for example.

EASIER AND CHEAPER TRAVEL

The newly established service signified a long-awaited transport upswing. Many people's dream of taking their family on a car trip between Finland and Sweden at a reasonable price became a reality. This was because ticket prices were low. A democratization of travel had occurred. Now it was not only the affluent who could afford a trip to their neighbouring country. Cars no longer had to be hoisted on board. The s/s Viking, for example, had a ramp that both cars and trucks could use to drive on board.

Viking Line launched its ferry service under favourable external circumstances. The post-war travel and currency restrictions that had previously hampered development were gone. A passport union among the five Nordic countries made travel unbureaucratic. The establishment of a single Nordic labour market stimulated flows of migration. Economic growth generated a greater need for cargo service and led to a new phenomenon, mass car ownership. Combined with the opportunity to buy duty- and tax-free goods on board, this created favourable preconditions for rapid volume growth in both cargo and passenger services.

In 1960, Vikinglinjen moved its destination port in Sweden from Gräddö to Kapellskär. In the company's judgement, Kapellskär had a more strategic location as the starting point for ferry traffic to the Finnish mainland and Åland.

At Rederi Ab Vikinglinjen, there were different opinions as to whether the company should focus on pure ferry services or on ferry traffic combined with dry cargo and tanker vessels. In 1963, the advocates of a

pure ferry service established the shipping company Ålandsfärjan Ab, later SF Line Ab and now Viking Line Abp. The same year, this newly established shipping company placed its own vessel, the s/s Ålandsfärjan (Swedish for The Åland Ferry) In service for Viking Line on the route between Mariehamn and Gräddö, later Kapellskär.

CO-OPERATION BEGINS

Although many people had initially been sceptical of the ferry services, it was not long before others realized the potential of this new industry. The ferry service pioneers soon found that they had imitators. Competition heated up and price wars occurred. People spoke of "suicidal prices" and "the big ferry price war".

Market players soon realized the usefulness of co-operation between the shipping companies. As a result, Ålandsfärjan Ab, Rederi AB Slite and Rederi Ab Solstad (formerly Rederi Ab Vikinglinjen, owned by Rederi Ab Sally) began a marketing collaboration.

The marketing company Vikinglinjen Ab Oy, later

Viking Line Marketing Ab Oy, was established in the autumn of 1966. The red colour was introduced as early as 1965 by Rederi AB Slite on the M/S Apollo.

SERVICE EXPANDS

The year 1970 is usually called a milestone for Vikinglinjen. Firstly, three newly built vessels based on extensive fresh thinking were delivered. They were all built to meet the highest Scandinavian standards, with special emphasis on comfort and service to passengers. Secondly, the road to the ferry terminal in Kapellskär was promoted to European Highway. This implied that the car ferries became a natural continuation of the highway, with the same European Highway status.

THE CRUISE EPOCH

During the 1970s and 1980s, car ferry services rapidly evolved from the traditional car ferry concept to the luxurious cruise ferries of today, which satisfy a wide variety of customer needs, such as pleasure cruises, conference cruises, one-way passenger travel and cargo



services. Meanwhile the route network gradually expanded to include Naantali (later Turku) and Helsinki as destination ports in Finland, as well as Stockholm on the Swedish side. Late in the 1980s, cruise services to Estonia also began. After Estonia's entry into the EU, this service was boosted by new investment in frequent, regular passenger, vehicle and freight services.

Rederi Ab Sally and Rederi AB Slite left the Viking Line consortium in 1988 and 1993, respectively. In 1993, the current Viking Line Abp became the parent company of the Viking Line Group. In 1993 the current Viking Line Abp company became the parent company in the Viking Line Group. In 2005 the marketing company was merged into the parent company.

THE SHIPS

1959–2009

S/S VIKING



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 01.06.1959–12.08.1970



Byggd 1924 i Dumbarton, Skottland. Längd 99 m, bredd 13,2 m. 1.766 Brt. Plats för 900 personer, 85 bilar och 3 långtradare. I Viking Lines trafik 01.06.1959–12.08.1970. Skrotad i Helsingfors 1973 efter att legat upplagd i Mariehamn sedan 1970.

Rakennettu 1924 Dumbartonissa, Skotlannissa. Pituus 99 m, leveys 13,2 m. 1.766 Brt. Tilaa 900 henkilöille, 85 henkilöautolle ja 3 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 01.06.1959–12.08.1970. Romutettu Helsingissä 1973 ol-
tuaan vuodesta 1970 lähtien Maar-
ianhaminassa poistettuna liiken-
teestä.

Built in 1924 in Dumbarton, Scot-
land. Length 99 m, width 13.2 m,
1,766 gross tonnes. Capacity of
900 passengers, 85 cars and 3
trailer trucks. In service for Viking
Line from June 1, 1959 to August
12, 1970.
Scrapped in Helsinki, Finland in
1973 after being laid up in
Mariehamn, Åland since 1970.

M/S SLITE



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 05.06.1959–19.01.1964

Byggd 1955 i Sölvesborg, Sverige. Längd 56,2 m, bredd 10 m. 499 Brt. Plats för 235 personer och 30 bilar. I Viking Lines trafik 05.06.1959–19.01.1964, då hon såldes till Sverige. Sedan december 1988 M/S Tella/Gunnar Lindeberg. Skrotades i september 2006 under namnet Elena i Turkiet.

Rakennettu 1955 Sölvesborgissa, Ruotsissa. Pituus 56,2 m, leveys 10 m. 499 Brt. Tilaa 235 henkilölle ja 30 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 05.06.1959–19.01.1964, jonka jälkeen alus myytiin Ruotsiin. Joulukuusta 1988 lähtien M/S Tella/Gunnar Lindeberg. Romutettu Elena-nimisenä Turkissa syyskuussa 2006.

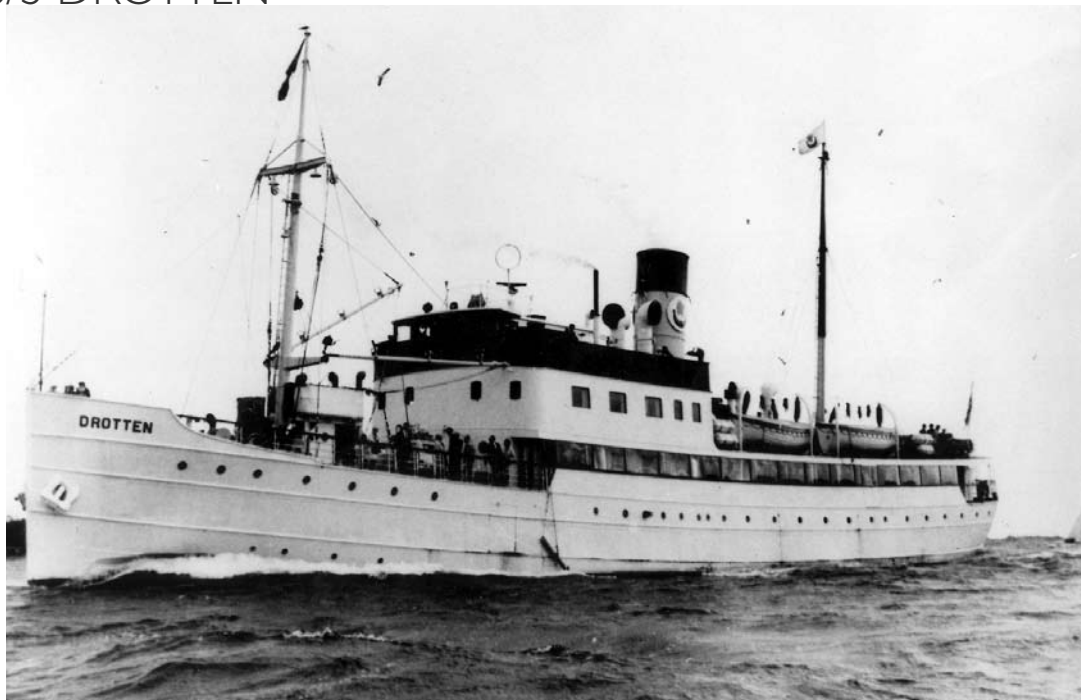
Built in 1955 in Sölvesborg, Sweden. Length 56.2 m, width 10 m, 499 gross tonnes. Capacity of 235 passengers and 30 cars. In service for Viking Line from June 5, 1959 to January 19, 1964, when she was sold to Sweden. Since December 1988 the M/S Tella/Gunnar Lindeberg. Scrapped in September 2006 in Turkey under the name Elena.



Byggd 1956 i Sölvesborg, Sverige. Längd 59,4 m, bredd 10 m. 531 Brt. Plats för 436 personer och 45 bilar. I Viking Lines trafik 23.06.1961–26.08.1963, då hon såldes till en fartygsagentur i Göteborg. Kantrade och sjönk i Port Limon, Costa Rica, 19.06.1981. Skrotad på platsen.

Rakennettu 1956 Sölvesborgissa, Ruotsissa. Pituus 59,4 m, leveys 10 m. 531 Brt. Tilaa 436 henkilölle ja 45 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 23.06.1961–26.08.1963, jolloin se myytiin eräälle laiva-agentuurille Göteborgiin. Kaatui ja upposi Port Limonissa, Costa Ricassa 19.6.1981. Romutettiin paikan päällä.

Built in 1956 in Sölvesborg, Sweden. Length 59.4 m, width 10 m, 531 gross tonnes. Capacity of 436 passengers and 45 cars. In service for Viking Line from June 23, 1961 to August 26, 1963, when she was sold to a shipping agency in Gothenburg, Sweden. Capsized and sank in Port Limon, Costa Rica, June 19, 1981, and scrapped on site.



Byggd 1928 av Oskarshamns Mekaniska Verkstad, Sverige. Längd 56,5 m, bredd 9,4 m. 877 Brt. Plats för 480 personer (72 bäddar). I Viking Lines trafik från våren 1963 till hösten 1964. Lades upp som caféfartyg i Mariehamn 1965. Övertogs år 1967 av Algots Varv där hon låg upplagd många år. Sålades år 1979 till Ab Co-Ny Oy och bogserades för upphuggning till Åminnefors, Finland.

Rakennettu Ruotsissa Oskarshamns Mekaniska Verkstadissa 1928. Pituus 56,5 m, leveys 9,4 m. 877 Brt. Tilaa 480 henkilölle (72 vuodepaikkaa). Viking Linen liikenteessä kevästä 1963 syksyyn 1964. Toimi kahvilana Maarianhaminassa 1965. Vuonna 1967 siirtyi Algots Varv-telakalle, jossa alusta säilytettiin useita vuosia. Vuonna 1979 myytiin Ab Co-Ny Oy:lle Karjaalle ja hinattiin Pohjan Åminneforsiin romutettavaksi.

Built in 1928 by Oskarshamns Mekaniska Verkstad, Oskarshamn, Sweden. Length 56.5 m, width 9.4 m, 877 gross tonnes. Capacity of 480 passengers (72 berths). In service for Viking Line from spring 1963 to autumn 1964. In 1965 she was laid up as a café ship in Mariehamn. Transferred to Algots Varv shipyard in 1967, where she was laid up for a number of years. Sold for scrapping to Ab Co-Ny Oy, Finland in 1979 and then towed to Åminnefors, Finland for demolition.

S/S ÅLANDSFÄRIAN



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 20.06.1963–19.05.1972

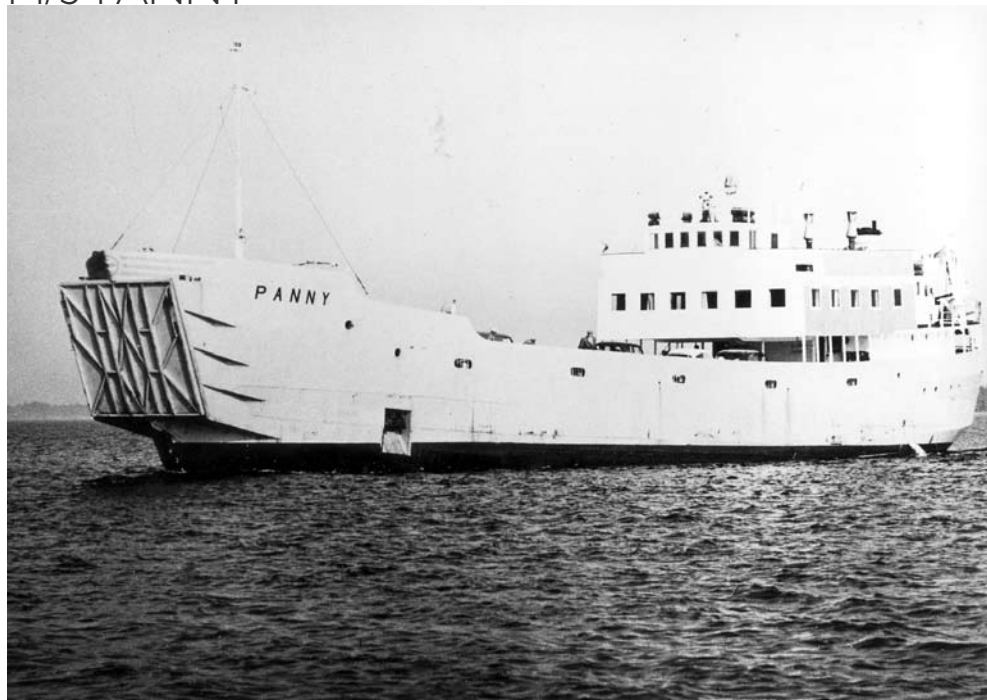


Byggd 1933 i Dumbarton, Skottland. Längd 79,2 m, bredd 12,6 m. 1.482 Brt. Plats för 800 personer, 40 bilar och 2 långtradare. I Viking Lines trafik 20.06.1963–19.05.1972. Skrotad i Helsingfors 1972.

Rakennettu 1933 Dumbartonissa, Skotlannissa. Pituus 79,2 m, leveys 12,6 m. 1.482 Brt. Tilaa 800 henkilöille, 40 henkilöautolle ja 2 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 20.06.1963–19.05.1972. Romutettu Helsingissä 1972.

Built in 1933 in Dumbarton, Scotland. Length 79.2 m, width 12.6 m, 1,482 gross tonnes. Capacity of 800 passengers, 40 cars and 2 trailer trucks. In service for Viking Line from June 20, 1963 to May 19, 1972. Scrapped in Helsinki in 1972.

M/S PANNY



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 1963–1964

Byggd 1924 i Middlesbrough, England. Längd 60,1 m, bredd 9,1 m, 761 Brt. Plats för 200 personer och 70 bilar. I Viking Lines trafik 1963–64 på rutten Svinö–Korpo, varefter hon såldes och sattes i trafik på Medelhavet. Seglade som M/S Ramadan 1978–1985, varefter hon skrotades 1985.

Rakennettu 1924 Middlesbroughissa, Englannissa. Pituus 60,1 m, leveys 9,1 m, 761 Brt. Tilaa 200 henkilölle ja 70 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 1963–64, reitillä Svinö–Korpoo jonka jälkeen alus myytiin ja se aloitti liikenteen Välimerellä. Liikennöi nimellä M/S Ramadan 1978–1985. Romutettiin 1985.

Built in 1924 in Middlesbrough, England. Length 60.1, width 9.1 m, 761 gross tonnes. Capacity of 200 passengers and 70 cars. In service for Viking Line during 1963–64 on the Svinö–Korpo, Åland route, after which she was sold and placed in service in the Mediterranean. Sailed as the M/S Ramadan between 1978 and 1985, after which she was scrapped.

M/S APOLLO



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 15.05.1964–28.09.1967



Byggt 1964 i Sölvesborg, Sverige. Längd 71,9 m, bredd 12,7 m. 1.291 Brt. Plats för 750 personer, 75 bilar och 10 långtradare. I Viking Lines trafik 15.05.1964–28.09.1967, varefter hon såldes till Canada och döptes till Manic. Såldes vidare till Grekland år 1978 och seglade där under namnen Ainos, Neraida II och Ydra. Lades upp år 1996 med namnet Agios Nektarios. Skrotades år 2006 efter att ha legat sjunken vid kaj sedan år 2003.

Rakennettu 1964 Sölvesborgissa, Ruotsissa. Pituus 71,9 m, leveys 12,7 m. 1.291 Brt. Tilaa 750 henkilöä, 75 henkilöautolle ja 10 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 15.05.1964–28.09.1967, jonka jälkeen alus myytiin Kanadaan ja sai nimen Manic. Myytiin 1978 Kreikkaan, jossa liikenteessä nimillä Ainos, Neraida II ja Ydra. Toimi vuodesta 1996 Agios Nektarios-nimisenä. Alus romutettiin vuonna 2006 sen oltua uponneena satamassa vuodesta 2003 lähtien.

Built in 1964 in Sölvesborg, Sweden. Length 71.9 m, width 12.7 m, 1,291 gross tonnes. Capacity of 750 passengers, 75 cars and 10 trailer trucks. In service for Viking Line from May 15, 1964 to September 28, 1967, when she was sold to Canada and rechristened the Manic. Sold on to Greece in 1978, where she sailed under the names Ainos, Neraida II and Ydra. Laid up as the Agios Nektarios in 1996. Scrapped in 2006 after having lain sunken near the dock since 2003.



Byggd 1967 av Brodogradiliste Titovo i Kraljevica, Jugoslaviens. Längd 97,3 m, bredd 18,2 m. 3.159 Brt. Plats för 1.200 personer (120 bäddar), 200 bilar och 23 långtradare. I Viking Lines trafik 30.04.1967–14.06.1979, därefter såld till Grekland.

Har varit i trafik i Grekland under namnet M/S Nissos Chios för Chios Shipping. Fartyget låg upplagt många år i Pireus och skrotades slutligen år 2006 i Turkiet.

Rakennettu Jugoslaviassa, Kraljevicassa, Brodogradiliste Titovoin telakalla 1967. Pituus 97,3 m, leveys 18,2 m. 3.159 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (120 vuodepaikkaa), 200 henkilöautolle ja 23 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 30.04.1967–14.06.1979, jonka jälkeen myyty Kreikkaan.

On liikennöinyt Kreikassa Chios Shipping liikenteessä nimellä M/S Nissos Chios. Alus oli useita vuosia telakalla Pireuksessa ja romutettiin lopulta vuonna 2006 Turkissa.

Built in 1967 Brodogradiliste Titovo in Kraljevica, Yugoslavia. Length 97.3 m, width 18.2 m, 3,159 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (120 berths), 200 cars and 23 trailer trucks. In service for Viking Line from April 30, 1967 to June 14, 1979, then sold to Greece.

Sailed in Greece as the M/S Nissos Chios for Chios Shipping. Lay in dry dock in Piraeus for a number of years; finally scrapped in Turkey in 2006.

M/S VIKING 2



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 26.04.1968–11.02.1978

Byggt 1940 av Aalborg Vaerft A/S i Aalborg, Danmark. Längd 70 m, bredd 11,5 m. 1.207 Brt. Plats för 600 personer och 60 bilar. I Viking Lines trafik 26.04.1968–11.02.1978. Skrotad i Lovisa 1979.

Rakennettu Tanskassa, Aalborgissa, Aalborg Vaerft A/S:n telakalla 1940. Pituus 70 m, leveys 11,5 m. 1.207 Brt. Tilaa 600 henkilölle ja 60 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 26.04.1968–11.02.1978. Romutettu Loviisassa 1979.

Built in 1940 by Aalborg Vaerft A/S in Aalborg, Denmark. Length 70 m, width 11.5 m, 1,207 gross tonnes. Capacity of 600 passengers and 60 cars. In service for Viking Line from April 26, 1968 to February 11, 1978. Scrapped in Loviisa, Finland in 1979.

M/S APOLLO



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 02.05.1970–02.03.1976



Byggd 1970 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Väst-tyskland. Längd 108,7 m, bredd 17,2 m. 4.238 Brt. Plats för 1.200 personer (222 bäddar), 260 bilar och 26 långtradare.

I Viking Lines trafik 02.05.1970–02.03.1976, då hon såldes till ett danskt rederi och fick namnet Olau Kent. Har också seglat under namn som Gelting Nord, Benodet och Corbière. Ägdes av Eckerö Linjen 1990–2000. Såldes till Canada i februari 2000. Fartyget är fortfarande i trafik för Woodward Group och har fortfarande sitt ursprungsnamn Apollo.

Rakennettu Saksan liittotasaval-lassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1970. Pituus 108,7 m, leveys 17,2 m. 4.238 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (222 vuodepaikkaa), 260 henkilöautolle ja 26 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 02.05.1970–02.03.1976, jonka jälkeen alus myytiin eräälle tanskalaiselle varustamolle ja se sai nimen Olau Kent. On liikennöinyt myös nimillä Gelting Nord, Nenodet ja Corbière. Eckerö Linjenin omistuksessa 1990–2000. Myyty Kanadaan helmikuussa 2000. Liikennöi yhä Woodward Group-yhtiön alaisuudessa alkuperäisellä Apollo-nimellä.

Built in 1970 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 108.7 m, width 17.2 m. 4,238 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (222 berths), 260 cars and 26 trailer trucks. In service for Viking Line from May 2, 1970 to March 2, 1976, when she was sold to a Danish shipping company and rechristened the Olau Kent. Also sailed under other names including Gelting Nord, Benodet and Corbière. Owned by Eckerö Linjen from 1990 to 2000. Sold to Canada in February 2000. Still sailing for the Woodward Group under its original name Apollo.



Byggd 1970 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Väst-tyskland. Längd 108,7 m, bredd 17,2 m. 4.485 Brt. Plats för 1.200 personer (310 bäddar), 260 bilar och 26 långtradare. I Viking Lines trafik 12.08.1970–31.08.1982 då hon lades upp.

Viking I har haft många namn under sin livstid: Vasa Express, Khalid I, Mecca I, Al Hussein II, Al-Quamar Al-Saudi Al-Misri I, Al-Quamar Al-Saudi II.

Hennes sista namn var Fagr, då hon lades upp utanför Suez i Port Tewfik. Fartyget hade trafikerat som pilgrimsfartyg. År 2000 sjönk fartyget under en storm. Fagr bärgades och skrotades år 2002.

Rakennettu Saksan liittotasaval-lassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1970. Pituus 108,7 m, leveys 17,2 m. 4.485 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (310 vuode-paikkaa), 260 henkilöautolle ja 26 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 12.08.1970–31.08.1982, jolloin alus poistettiin liikenteestä.

Viking I liikennöi historiansa aikana lukuisilla nimillä: Vasa Express, Khalid I, Mecca I, Al Hussein II, Al-Quamar Al-Saudi Al-Misri I, Al-Quamar Al-Saudi II.

Aluksen viimeiseksi nimeksi jäi Fagr. Sillä nimellä alus poistettiin liikenteestä Port Tewfikissä Suezin lähellä oltuaan pyhiinvaellusliikenteessä. Vuonna 2000 alus upposi myrskyssä. Fagr nostettiin ja romutettiin vuonna 2002.

Built in 1970 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 108.7 m, width 17.2 m. 4,485 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (310 berths), 260 cars and 26 trailer trucks. In service for Viking Line from August 12, 1970 to August 31, 1982, after which she was laid up. Viking I had a number of different names over the years: Vasa Express, Khalid I, Mecca I, Al Hussein II, Al-Quamar Al-Saudi Al-Misri I, Al-Quamar Al-Saudi II and finally Fagr.

It was under this name that she was laid up at Port Tewfik near Suez. The ship had served as transport for pilgrimages. In 2000 she sank during a storm. Fagr was raised and scrapped in 2002.



Byggt 1970 av Titovo Brodogradiliste i Kraljevica, Jugoslavien. Längd 99,1 m, bredd 17,1 m. 3.930 Brt. Plats för 1.200 personer (176 bäddar), 225 bilar och 24 långtradare.

I Viking Lines trafik 10.12.1970–27.05.1981, därefter såld till Grekland. Seglade under namnet M/S Alcaeos, Lesvos NEL-Lines och såldes 2002 till turkiska Sariarioglu Shipping. Skrotades år 2004 i Aliaga, Turkiet med namnet Sochi Express.

Rakennettu Jugoslaviassa, Kraljevicassa, Titovoin Brodogradilistekalla 1970. Pituus 99,1 m, leveys 17,1 m. 3.930 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (176 vuodepaikkaa), 225 henkilöautolle ja 24 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 10.12.1970–27.05.1981, myytiin sen jälkeen Kreikkaan, jossa liikennöi nimellä M/S Alcaeos, Lesvos NEL-Lines varustamon omistuksessa. Myytiin vuonna 2002 turkilaiselle Sariarioglu Shipping-yritykselle. Romutettiin Sochi Express-nimisenä vuonna 2004 Turkin Aliagassa.

Built in 1970 by Titovo Brodogradiliste in Krasjevica, Yugoslavia. Length 99.1 m, width 17.1 m. 3,930 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (176 berths), 225 cars and 24 trailer trucks. In service for Viking Line from December 10, 1970 to May 27, 1981, when she was sold to Greece. Sailed as the M/S Alcaeos, Lesvos NEL-Lines and then sold to Sariarioglu Shipping in Turkey in 2002. Scrapped in 2004 in Aliaga, Turkey under the name Sochi Express.



Byggd 1972 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Västtyskland. Längd 108,7 m, bredd 17,2 m. 4.299 Brt. Plats för 1.200 personer (230 bäddar), 265 bilar och 26 långtradare.

I Viking Lines trafik 16.04.1972–04.05.1976, därefter såld till Finland, Oy Wasa-Umeå Ab, omdöpt till Wasa Express. Seglade för Eckerö Linjen som M/S Roslagen på rutten Eckerö–Grisslehamn. Sålades i november 2007 till Grekland och lämnade Åland under namnet Ionian Spirit.

Rakennettu Saksan liittotasavallassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telekalla 1972. Pituus 108,7 m, leveys 17,2 m. 4.299 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (230 vuodepaikkaa), 265 henkilöautolle ja 26 rekka-autolle. Liikenteessä 16.04.1972–04.05.1976, jonka jälkeen se myytiin Suomeen Oy Wasa-Umeå Ab:lle, liikennöi nimellä Wasa Express. Liikennöi Eckerö Linjenin reitillä Eckerö–Grisslehamn nimellä M/S Roslagen. Myytiin marraskuussa 2007 Kreikkaan, oli Ahvenanmaalta lähtiessään nimeltään Ionian Spirit.

Built in 1972 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 108.7 m, width 17.2 m. 4,299 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (230 berths), 265 cars and 26 trailer trucks.

In service for Viking Line from April 16, 1972 to May 4, 1976, then sold to Finland, to Oy Wasa-Umeå Ab, sailed as the Wasa Express. Sailed for Eckerö Linjen as the M/S Roslagen between Eckerö, Åland and Grisslehamn, Sweden. Sold to Greece in November 2007 and left Åland under the name Ionian Spirit.



Byggt 1972 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Väst-tyskland. Längd 108,7 m, bredd 17,2 m. 4.152 Brt. Plats för 1.320 personer (240 bäddar), 265 bilar och 26 långtradare. I Viking Lines trafik 17.12.1972–24.04.1979, varefter hon såldes till Finland, till Oy Wasa-Umeå Ab där hon fick namnet Botnia Express. Trafikerade Eckerö–Grisslehamn som M/S Alandia för Eckerö Linjen. Såldes år 2006, insatt i trafik på Jeddah med namnet Jamaa II under Honduras flagg.

Rakennettu Saksan liittotasaval-lassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1972. Pituus 108,7 m, leveys 17,2 m. 4.152 Brt. Tilaa 1.320 henkilölle (240 vuode-paikkaa), 265 henkilöautolle ja 26 rekka-autolle. Viking Linen liiken-teessä 17.12.1972–24.04.1979, minkä jälkeen alus myytiin Suo-meen, Oy Wasa-Umeå Ab:lle, nimellä Botnia Express. Liikennöi Eckerö Linjenille retillä Eckerö–Grisslehamn nimellä M/S Alandia. Myytiin vuonna 2006 ja liikennöi nykyään Jeddassa Hondurasin lipun alla nimellä Jamaa II.

Built in 1972 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 108.7 m, width 17.2 m. 4,152 gross tonnes. Capacity of 1,320 passengers (240 berths), 265 cars and 26 trailer trucks. In service for Viking Line from December 17, 1972 to April 24, 1979, when she was sold to Finland to Oy Wasa-Umeå Ab and was rechristened the Botnia Express. Sailed as the M/S Alandia for Eckerö Linjen between Eckerö and Grisslehamn. Sold in 2006, now sailing out of Jeddah as the Jamaa II under the flag of Honduras.



Byggd 1973 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Väst-tyskland. Längd 109,1 m, bredd 17,2 m. 4.477 Brt. Plats för 1.200 personer (280 bäddar), 265 bilar och 26 långtradare.

I Viking Lines trafik 16.06.1973–18.08.1980, varefter hon såldes till England, där hon fick namnet Earl Granville. Såldes vidare till Grekland och sattes i trafik med namnet M/S Express Olympia för Agapitos Express Ferries på rutten Paros-Naxos-los-Santorini. År 2005 såldes fartyget till Indiska upphuggare och anlände Alang under namnet Express O samma år.

Rakennettu Saksan liittotasaval-lassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1973. Pituus 109,1 m, leveys 17,2 m. 4.477 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (280 vuodepaikkaa), 265 henkilöautolle ja 26 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 16.06.1973–18.08.1980, jonka jälkeen se myytiin Englantiin ja sai nimen Earl Granville. Myytiin edelleen Kreikkaan, jossa liikennöi nimellä M/S Express Olympia, Agapitos Express Ferriesin reitillä Paros-Naxos-los-Santorini.

Alus myytiin vuonna 2005 intialaiselle Alangin romuttamolle, jonne samana vuonna saapuessaan se oli nimeltään Express O.

Built in 1973 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 109.1 m, width 17.2 m. 4,477 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (280 berths), 265 cars and 26 trailer-trucks. In service for Viking Line from June 16, 1973 to August 18, 1980, after which she was sold to England and was rechristened the Earl Granville. Later sold to Greece, where she sailed as the M/S Express Olympia for Agapitos Express Ferries on the Paros-Naxos-los-Santorini route. Sold to a scrap company in India in 2005 and arrived in Alang under the name Express O later that year.



Byggt 1973 av J. Sietas Schiffswerft i Hamburg, Västtyskland. Längd 125,2 m, bredd 21,5 m. 7.210 Brt. Plats för 1.500 personer (330 bäddar), 420 bilar och 35 långtradare. I Viking Lines trafik 03.07.1973–20.01.1982, varefter hon såldes till Irish Continental Line och fick namnet Saint Patrick II. Har seglat under namnet Egnatia II för Hellenic Mediterranean Lines på Italien–Grekland. Har varit utchartrad och seglat under namnen Ville De Sete och City of Cork. Såldes år 2002 till Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA), Cap-aux-Meules, Canada fick namnet C.T.M.A. VACANCIER. Fortfarande i trafik nu med inbyggda bryggvingar.

Rakennettu Saksan liittotasavallassa, Hampurissa, J. Sietas Schiffswerftin telakalla 1973. Pituus 125,2 m, leveys 21,5 m. 7.210 Brt. Tilaa 1.500 henkilölle (330 vuodepaikkaa), 420 henkilöautolle ja 35 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 03.07.1973–20.01.1982, jonka jälkeen alus myytiin Irish Continental Linelle nimensa Saint Patrick II. Liikennöi nimellä M/S Egnatia II Hellenic Mediterranean Linesille Italian ja Kreikan välillä. On ollut vuokrattuna nimillä Ville De Sete ja City of Cork. Myytiin vuonna 2002 Cap-aux-Meulesiin Kanadaan, Coopérative de transport maritime et aérien-yhtiölle (CTMA). Sai nimen C.T.M.A. VACANCIER. Yhä liikenteessä, nykyään sisäänrakennetuin siivin.

Built in 1973 by J. Sietas Schiffswerft in Hamburg, West Germany. Length 125.2 m, width 21.5 m. 7,210 gross tonnes. Capacity of 1,500 passengers (330 berths), 420 cars and 35 trailer trucks. In service for Viking Line from July 3, 1973 to January 20, 1982, when she was sold to the Irish Continental Line and named the Saint Patrick II. Sailed as the Egnatia II for Hellenic Mediterranean Lines between Italy and Greece. Has been chartered and sailed under the following names: Ville De Sete and City of Cork. Sold in 2002 to Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA) of Cap-aux-Meules, Canada and was renamed C.T.M.A. VACANCIER. Still in service, now with enclosed bridge wings.

M/S VIKING 5



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 09.07.1974–28.09.1980

Byggd 1974 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Väst-tyskland. Längd 117,8 m, bredd 17,1 m. 5.286 Brt. Plats för 1.200 personer (414 bäddar), 300 bilar och 30 långtradare.

I Viking Lines trafik 09.07.1974–28.09.1980 varefter hon såldes till Sally Line Ltd där hon fick namnet The Viking och senare Sally Express. Såldes vidare till Norge gick under namnet Bolette. Seglar numera under namnet M/S Boughaz för Comarit, Marocko på rutten Tangier-Algeciras.

Rakennettu Saksan liittotasaval-lassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1974. Pituus 117,8 m, leveys 17,1 m. 5.286 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (414 vuodepaikkaa), 300 henkilöautolle ja 30 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 09.07.1974–28.09.1980 jonka jälkeen alus myytiin Sally Line Ltd:lle, jossa sai ensin nimen The Viking ja sittemmin Sally Express. Myytiin edelleen Norjaan, jossa liikennöi nimellä Bolette. Liikennöi nykyään nimellä M/S Boughaz, Comarit, Marokko reitillä Tangier-Algeciras.

Built in 1974 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 117.8 m, width 17.1 m. 5,286 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (414 berths), 300 cars and 30 trailer trucks. In service for Viking Line from July 9, 1974 to September 28, 1980, after which she was sold to Sally Line Ltd and rechristened The Viking and later Sally Express. Sold on to Norway, where she was called the Bolette. Now sailing as the M/S Boughaz for Comarit, Morocco on the Tangier-Algeciras route.

M/S VIKING 6



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 16.07.1974–08.06.1980

Byggd 1967 av A/S Lagersunds Mekaniska Verkstad, Norge. Längd 110,8 m, bredd 18 m. 5.149 Brt. Plats för 1.200 personer (454 bäddar), 170 bilar och 16 långtradare. I Viking Lines trafik 16.07.1974–08.06.1980, därefter utchartrad till England. Trafikerade Engelska kanalen under namnet Goelo. Seglade även som Sol Olympia under Cyperns flagg. Sålades år 1986 till Italien där hon fick namnet Moby Dream. Gick i trafik för Navarma Lines (Moby Line). Fick senare namnet Sardegna Bella. Skrotades år 2001 i Aliaga, Turkiet.

Rakennettu Norjassa, Lagersund Mekaniska Verkstadissa 1967. Pituus 110,8 m, leveys 18 m. 5.149 Brt. Tilaa 1.200 henkilölle (454 vuodepaikkaa), 170 henkilöautolle ja 16 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 16.07.1974–08.06.1980, jonka jälkeen alus vuokrattiin Englantiin. Oli Englannin kanalin liikenteessä Goelo-nimisenä ja sen jälkeen Kypoksen lipun alla nimellä Sol Olympia. Myytiin Italiaan vuonna 1986 ja sai nimen Moby Dream. Liikennöi Navarma Linesille (Moby Line). Myöhemmin sai nimekseen Sardegna Bella. Romutettiin Turkin Aliagassa vuonna 2001.

Built in 1967 by A/S Lagersunds Mekaniska Verkstad, Norway. Length 110.8 m, width 18 m, 5,149 gross tonnes. Capacity of 1,200 passengers (454 berths), 170 cars and 16 trailer trucks. In service for Viking Line from July 16, 1974 to June 8, 1980, after which she was chartered to England. Sailed the English Channel as the Goelo. Also sailed as the Sol Olympia under the flag of Cyprus. Sold to Italy in 1986 and rechristened the Moby Dream. Went into service for Navarma Lines (Moby Line). Later renamed the Sardegna Bella. Scrapped in Aliaga, Turkey in 2001.



Byggd 1962 av Finnboda Varv i Stockholm, Sverige. Längd 101,2 m, bredd 17,2 m. 4.898 Brt. Plats för 1.020 personer (500 bäddar). I Viking Lines trafik 15.03.1976–28.02.1989. Sålades till Singapore 01.03.1989, där hon seglade för Siam Cruise Co Ltd Bangkok under namnet Andaman Princess. Sålades vidare år 2006 till Advent System Ltd British Virgin Island där hon fick namnet Prince under Sierra Leone flagg. Ligger upplagd.

Rakennettu Ruotsissa, Tukholmassa, Finnboda Varvin telakalla 1962. Pituus 101,2 m, leveys 17,2 m. 4.898 Brt. Tilaa 1.020 henkilölle (500 vuodepaikkaa). Viking Linen liikenteessä 15.03.1976–28.02.1989. Myytiin Singaporeen 01.03.1989, ja liikennöi siellä Siam Cruise Co Ltd Bangkok-yhtiölle nimellä Andaman Princess. Myytiin vuonna 2006 edelleen Advent System Ltd-varustamolle Brittiläisille Neitsyt-saarille, jossa nimettiin Princeksi ja liikennöi Sierra Leonen lipun alla. On nykyään telakalla.

Built in 1962 by AB Finnboda Varv in Stockholm, Sweden. Length 101.2 m, width 17.2 m, 4,898 gross tonnes. Capacity of 1,020 passengers (500 berths). In service for Viking Line from March 15, 1976 to February 28, 1989. Sold to Singapore on March 1, 1989, sailing for Siam Cruise Co Ltd Bangkok as the Andaman Princess. Sold again to Advent System Ltd, British Virgin Islands, in 2006 and rechristened Prince, registered under the flag of Sierra Leone. Currently laid up.



Byggt 1979 av Wärtsilä i Åbo, Finland. Längd 136 m, bredd 24,2 m. 10.604 Brt. Plats för 1.700 personer (732 bäddar), 535 bilar, eller 43 långtradare plus 145 bilar. I Viking Lines trafik 04.06.1979–13.10.1988. Söld till Stena AB, nytt namn Stena Nordica. Har seglat för Lion Ferries under namnet Lion King. Seglade som M/S Fantaasia för Tallink Group AS på rutten Helsingfors–Tallinn åren 1998 till 2005. Har varit utchartad av Tallink på Medelhavet år 2007. Söldes i juni år 2008 till Kystlink Norge, där hon fick namnet Kongshav. Ligger upplagd i Sandefjord.

Rakennettu Suomessa, Wärtsilän Turun telakalla 1979. Pituus 136 m, leveys 24,2 m. 10.604 Brt. Tilaa 1.700 henkilölle (732 vuodepaikka), 535 henkilöautolle tai 43 rekka-autolle ja 145 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 04.06.1979–13.10.1988. Myyty Stena AB:lle on liikennöinyt nimellä Lion King, Lion Ferries. Vuosina 1998–2005 liikennöi Helsinki–Tallinna-reitillä Tallinkin M/S Fantaasiana. Tallink vuokrasi alusta Välimerelle vuonna 2007, ja se myytiin kesäkuussa 2008 Kystlink Norge-varustamolle saaden nimen Kongshav. Nykyään Sandefjordissa, poistettuna liikenteestä.

Built in 1979 by Wärtsilä in Turku, Finland. Length 136 m, width 24.2 m, 10,604 gross tonnes. Capacity of 1,700 passengers (732 berths), 535 cars or 43 trailer trucks plus 145 cars. In service for Viking Line from June 4, 1979 to October 13, 1988. Sold to Stena AB and renamed the Stena Nordica. Sailed for Lion Ferries as the Lion King. Sailed as the M/S Fantaasia for Tallink Group AS on the Helsinki, Finland to Tallinn, Estonia route from 1998 to 2005. Was chartered by Tallink to other operators in the Mediterranean in 2007. Sold in June 2008 to Kystlink of Norway and rechristened the Kongshav. Now laid up in Sandefjord.



Byggt 1979 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Västtyskland. Längd 137 m, bredd 24,2 m. 11.537 Brt. Plats för 1.900 personer (867 bäddar), 480 bilar, eller 45 långtraktare plus 70 bilar. I Viking Lines trafik 14.06.1979–24.12.1992.

Chartrades ut till TR Line Trelleborg–Rostock. Sålades år 1994 till Nordström & Thulin. Fick namnen Vironia och sedan Mare Balticum, i trafik Stockholm–Tallinn för Estline. Utchartrad till Tallink Group år 1996 för trafik mellan Helsingfors och Tallinn. Köptes av samma bolag år 2002 och fick nu namnet Meloodia. Utchartrad för trafik på Medelhavet år 2007. Söld i november samma år till Singapore, där hon byggdes om till supply- och logementsfartyg för oljeindustrin. Fick där namnet ARV I.

Rakennettu Saksan liittotasavallassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1979. Pituus 137 m, leveys 24,2 m. 11.537 Brt. Tilaa 1.900 henkilölle (867 vuodepaikkaa), 480 henkilöautolle tai 45 rekka-autolle sekä 70 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 14.06.1979–24.12.1992. Ollut vuokrattuna TR Linelle reitille Trelleborg–Rostock. Myytiin vuonna 1994 Nordström & Thulinille. Sai ensin nimen Vironia ja sen jälkeen Mare Balticum, liikennöi Tukholmasta Tallinnaan Estlinella. Vuokrattiin Tallink Groupille vuonna 1996 Helsinki–Tallinnareitille. Tallink osti aluksen 2002 ja se nimettiin Meloodiaksi. Vuokrattuna Välimerellä vuonna 2007, ja myytiin saman vuoden marraskuussa Singaporeen. Singaporessa alus muutettiin öljyteollisuuden huolto- ja miehistökäyttöön, ja se sai nimen ARV I.

Built in 1979 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 137 m, width 24.2 m. 11,537 gross tonnes. Capacity of 1,900 passengers (867 berths), 480 cars or 45 trailer trucks plus 70 cars. In service for Viking Line from June 14, 1979 to December 24, 1992. Chartered to TR Line on the Trelleborg–Rostock route. Sold in 1994 to Nordström & Thulin. Was rechristened the Vironia and later the Mare Balticum, In service for Estline between Stockholm and Tallinn. Chartered to the Tallink Group in 1996 for service between Helsinki and Tallinn. Purchased by Tallink Group in 2002 and renamed Meloodia. Chartered for service in the Mediterranean in 2007. Sold to Singapore in November of that year and refitted as a supply and accommodation ship for the oil industry, now named ARV I.



Byggt 1980 av Wärtsilä i Åbo, Finland. Längd 136 m, bredd 24,2 m. 16.850 Brt. Plats för 1.700 personer (1.184 bäddar), 340 bilar, eller 43 långtradare. I Viking Lines trafik från 23.05.1980. Uppgraderades 1993.

Trafikerat i kryssningstrafik på rutten Stockholm-Mariehamn som Dancing Queen från våren 1997 till år 2003. Fartyget gick under högsäsong på rutten Stockholm-Mariehamn-Nådendal, efter år 1999 till Åbo. Insatt i kryssnings- trafik Helsingfors-Tallinn 17.08. 2003 fram till 29.04.2008.

Från 30.04.2008 i trafik mellan Mariehamn och Kapellskär.

Rakennettu Suomessa, Wärtsilän Turun telakalla 1980. Pituus 136 m, leveys 24,2 m. 16.850 Brt. Tilaa 1.700 henkilölle (1.184 vuodepaikkaa), 340 henkilöautolle tai 43 rekka-autolle. Viking Linen liikenteessä 23.05.1980 lähtien. Laiva uusittiin 1993.

Ollut risteilyliikenteessä reitillä Tukholma-Maarianhamina nimellä Dancing Queen keväästä 1997 vuoteen 2003. Kesäsesongin aikana alus liikennöi reitillä Tukholma-Maarianhamina-Naantali, vuoden 1999 jälkeen Naantalin sijasta Turkuun. Ollut risteilyliikenteessä Helsingin ja Tallinnan välillä 17.08.2003-29.04.2008.

30.04.2008 alkaen liikenteessä Maarianhaminan ja Kapellskärin välillä.

Built in 1980 by Wärtsilä in Turku, Finland. Length 136 m, width 24.2 m, 10,757 gross tonnes. Capacity of 1,700 passengers (1,184 berths), 340 cars or 43 trailer trucks. In service for Viking Line since May 23, 1980. Upgraded in 1993 and sailed as the Dancing Queen in cruise traffic on the Stockholm-Mariehamn route from spring 1997 to 2003.

During peak summer season, she sailed the Turku-Mariehamn-Naantali (Finland) route, from 1999 to Turku (Finland). In service for Viking Line on cruise routes between Helsinki and Tallinn from August 17, 2003 to April 29, 2008. Since April 30, 2008 in service for Viking Line between Mariehamn and Kapellskär.

M/S VIKING SAGA



TRAFFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 27.06.1980–29.04.1986

Byggd 1980 av Wärtsilä Perno-varvet i Åbo, Finland. Längd 145 m, bredd 25,2 m. 14.330 Brt. Plats för 2.000 personer (1.238 bäddar), 462 bilar, eller 56 långträdare plus 38 bilar. I Viking Lines trafik 27.06.1980–29.04.1986. Har trafikerat som Sally Albatross samt i kryssningstrafik i Karibien under namnet Leeward. Fartyget var inhyrt till Star Cruises under namnet M/S Superstar Taurus. Fartyget brann i Stockholm på dock, varefter hon byggdes om 1992 och trafikerade i Silja Lines trafik under namnet Silja Opera. Registrerades 2006 hos Sea Container Opera Ltd Bermuda och ingick inte i försäljningen av Silja Lines övriga fartyg. Lades upp med namnet Opera. Sålades 2007 till Louis Cruise Lines Limassol Cypern och sattes i trafik under namnet Cristal. Hon ersatte den förlista Sea Diamond, ex Birka Princess.

Rakennettu Suomessa, Wärtsilän Pernon telakalla Turussa 1980. Pituus 145 m, leveys 25,2 m. 14.330 Brt. Tilaa 2.000 henkilölle (1.238 vuodepaikkaa), 462 henkilöautolle tai 56 rekka-autolle sekä 38 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 27.06.1980–29.04.1986. Liikennöinyt nimellä Sally Albatross sekä risteilyliikenteessä Karibialla nimellä Leeward. Oli vuokrattuna Star Cruisesille nimellä M/S Superstar Taurus. Alus paloi Tukholmassa telakalla ollessaan, minkä jälkeen se uusittiin 1992 ja liikennöi Silja Linen Silja Operana. Rekisteröitiin vuonna 2006 Sea Container Opera Ltd Bermudalle, eikä kuulunut kauppaan Silja Linen muiden alusten kanssa. Myytiin Louis Cruise Lines-varustamolle Limassoliin, Kyprokselle vuonna 2007, liikennöi siellä nimellä Cristal. Korvasi Sea Diamondin, ex Birka Princessin.

Built in 1980 by Wärtsilä at the Perno Shipyard in Turku, Finland. Length 145 m, width 25.2 m, 14,330 gross tonnes. Capacity of 2,000 passengers (1,238 berths), 462 cars or 56 trailer trucks plus 38 cars. In service for Viking Line from June 27, 1980 to April 29, 1986. Has sailed under the name Sally Albatross and in Caribbean cruise service as the Leeward. Was chartered to Star Cruises and sailed as the M/S Superstar Taurus. She caught fire at the dock in Stockholm and was refitted in 1992, after which she was in service for Silja Line as the Silja Opera. Registered in 2006 with Sea Container Opera Ltd Bermuda and was not included in the sale of Silja Lines' other ships. Laid up under the name Opera. Sold to Louis Cruise Lines, Limassol, Cyprus in 2007 and put into service as the Cristal. She replaced the Sea Diamond, formerly the Birka Princess.

M/S VIKING SALLY



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 05.07.1980–30.04.1990

Byggd 1980 av Jos. L. Meyer Schiffswerft i Papenburg, Väst-tyskland. Längd 155,4 m, bredd 24,2 m. 15.566 Brt. Plats för 2.000 personer (1.190 bäddar), 400 bilar eller 52 långtradare.

I Viking Lines trafik 05.07.1980–30.04.1990. Övergick därefter i trafik för Silja Line under namnet Silja Star varefter hon sattes i Vasabåtarnas trafik under namnet Wasa King. Sedermera i Estlines trafik under namnet Estonia fram till förlisningen 1994.

Rakennettu Saksan liittotasaval-lassa, Papenburgissa, Jos. L. Meyer Schiffswerftin telakalla 1980. Pituus 155,4 m, leveys 24,2 m. 15.566 Brt. Tilaa 2.000 henkilölle (1.190 vuodepaikkaa), 400 henkilöautolle tai 52 rekka-autolle. Viking Linen lii-kenteessä 05.07.1980–30.04.1990. Siirtyi tämän jälkeen Silja Linen liikenteeseen nimellä Silja Star, minkä jälkeen alus siirtyi Vaasan-laivojen liikenteeseen nimellä Wasa King. Sittemmin Estlinen lii-kenteessä nimellä Estonia kunnes laiva haaksirikkoutui 1994.

Built in 1980 by Jos. L. Meyer Schiffswerft in Papenburg, West Germany. Length 155.4 m, width 24.2 m. 15,566 gross tonnes. Capacity of 2,000 passengers (1,190 berths), 400 cars or 52 trailer trucks. In service for Viking Line from July 5, 1980 to April 30, 1990. She later switched to Silja Line under the name Silja Star and was then placed in service for Viking Line for Vasabåtarna as the Wasa King. She subsequently sailed for Estline under the name Estonia, until her sinking in 1994.



Byggt 1980 av Wärtsilä Pernovarvet i Åbo, Finland. Längd 145 m, bredd 25,2 m. 14.330 Brt. Plats för 2.000 personer (1.238 bäddar), 462 bilar, eller 56 långtradare plus 38 bilar. I Viking Lines trafik 30.08.1980–18.05.1985. Sål原因 till Norge år 1985, seglade som Braemar mellan Oslo–Hirtsals–Harwich för Fred Olsen & Co. Utchartrad under namnet Anna Karenina. Insatt mellan St. Petersburg–Nynäshamn–Kiel. År 1996 registrerad i Estniska skeppsregistret och omdöpt till Regina Baltica. Insatt på linjen Tallinn–Stockholm. År 2002 såld till Hansatee Shipping Tallinn (Tallink). Trafikerar sedan år 2006 linjen Stockholm–Riga.

Rakennettu Suomessa, Suomessa, Wärtsilän Pernon telakalla Turussa 1980. Pituus 145 m, leveys 25,2 m. 14.330 Brt. Tilaa 2.000 henkilölle (1.238 vuodepaikkaa), 462 henkilöautolle tai 56 rekka-autolle sekä 38 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 30.08.1980–18.05.1985. Myyty Norjan 1985, liikenteessä Oslo–Hirtsals–Harwich nimellä Braemar, Fred Olsen & Co. Vuokrattu nimellä Anna Karenina. Oli liikenteessä reitillä Pietari–Nynäshamn–Kiel. Vuonna 1996 rekisteröitiin Viron alusrekisteriin ja kastettiin uudelleen Regina Balticaksi, millä nimellä liikennöi Tallinna–Tukholma–reitillä. Myyty 2002 Hansatee Shipping Tallinn'ille (Tallink). Vuonna 2006 liikennöi Tukholmasta Riikaan.

Built in 1980 by Wärtsilä at the Perno Shipyard in Turku, Finland. Length 145 m, width 25.2 m, 14,330 gross tonnes. Capacity of 2,000 passengers (1,238 berths), 462 cars or 56 trailer trucks plus 38 cars. In service for Viking Line from August 30, 1980 to May 18, 1985. Sold to Norway 1985, sailed as the Braemar for the Fred Olsen & Co shipping company. As a charter vessel, she was renamed the Anna Karenina. In service between St Petersburg–Nynäshamn–Kiel. Registered in the Estonian ships' registry in 1996 and rechristened the Regina Baltica and put into service on the Tallinn–Stockholm route. Sold 2002 to Hansatee Shipping Tallinn (Tallink). In service between Stockholm and Riga in 2006.

M/S MARIELLA



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE HELSINKI-MARIEHAMN-STOCKHOLM

Byggt 1985 av Wärtsilä Perno-
varvet i Åbo, Finland. Längd 177,0
m, bredd 28,4 m. 37.860 Brt. Plats
för 2.500 personer (2.500 bäddar),
430 personbilar, alternativt 60
långtradare.
Från 18.05.1985 i Viking Lines tra-
fik på rutten Helsingfors-Marie-
hamn-Stockholm.

Rakennettu Suomessa, Wärtsilän
Pernon telakalla Turussa 1985.
Pituus 177 m, leveys 28,4 m. 37.860
Brt. Tilaa 2.500 matkustajalle
(2.500 vuodepaikkaa), 430 henki-
löautolle tai 60 rekka-autolle.
Liikennöi 18.05.1985 alkaen rei-
tillä Helsinki-Maarianhamina-Tuk-
holma.

Built in 1985 by Wärtsilä at the
Perno Shipyard in Turku, Finland.
Length 177 m, width 28.4 m,
37,860 gross tonnes. Capacity of
2,500 passengers (2,500 berths)
and 430 cars or 60 trailer trucks.
From May 18, 1985 sailing the
Helsinki-Mariehamn-Stockholm
route.



Byggt 1986 av Wärtsilä i Åbo, Finland. Längd 163,59 m, bredd 28,4 m. 37.799 Brt. Plats för 2.500 personer (2.372 bäddar), 580 bilar och 62 långtradare. I Viking Lines trafik 29.04.1986–05.04.1993. Fartyget såldes därefter till P&O Ferries och trafikerar idag som M/S Pride of Bilbao mellan Storbritannien och Spanien.

Rakennettu Suomessa, Wärtsilän Turun telakalla 1986. Pituus 163,59 m, leveys 28,4 m. 37.799 Brt. Tilaa 2.500 henkilölle (2.372 vuodepaikkaa), 580 henkilöautolle ja 62 rekalle. Viking Linen liikenteessä 29.04.1986–05.04.1993 asti. Laiva myytiin P&O Ferries yhtiölle ja liikennöi nykyään nimellä M/S Pride of Bilbao Englannista Espanjaan.

Built in 1986 by Wärtsilä at the Turku Shipyard, Finland. Length 163.59 m, width 28.4 m, 37,799 gross tonnes. Capacity of 2,500 passengers (2,372 berths), 580 cars and 62 trailer trucks. In service for Viking Line from April 29, 1986 until April 5, 1993. The vessel was then sold to P&O Ferries and today sails as the M/S Pride of Bilbao between Great Britain and Spain.



Byggt 1989 av Wärtsilä i Åbo, Finland. Längd 176,9 m, bredd 29,6 m. 40.012 Brt. Plats för 2.200 personer (1.728 bäddar), 450 bilar. I Viking Lines trafik 24.04.1989–16.08.1993.

Såldes till Star Cruises där hon fick namnet M/S Star Aquarius. Sattes i kryssningstrafik utgående från Singapore. Såldes år 2001 till danska DFDS. I trafik Köpenhamn–Oslo under namnet Pearl of Scandinavia.

Rakennettu Suomessa, Wärtsilän Turun telakalla 1989. Pituus 176,9 m, leveys 29,6 m. 40.012 Brt. Tilaa 2.200 henkilölle (1.728 vuodepaikkaa) ja 450 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 24.04.1989–16.08.1993.

Myyttiin Star Cruiselle ja sai nimen M/S Star Aquarius. Liikennöi risteilyaluksena Singaporesta. Vuonna 2001 myytiin tanskalaiselle DFDS-varustamolle. Oli liikenteessä Kööpenhaminan ja Oslon välillä nimellä Pearl of Scandinavia.

Built in 1989 by Wärtsilä at the Turku Shipyard, Finland. Length 176.9 m, width 29.6 m. 40,012 gross tonnes. Capacity of 2,200 passengers (1,728 berths), 450 cars. In service for Viking Line from April 24, 1980 until August 16, 1993. Sold to Star Cruises and rechristened the M/S Star Aquarius. Put into cruise service from Singapore. Sold to Danish firm DFDS in 2001. In service between Copenhagen and Oslo as the Pearl of Scandinavia.

M/S KALYPSO



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 30.04.1990–01.01.1994

Byggd 1990 av Masa Yards i Finland. Längd 176,9 m, bredd 29,0 m. 40.012 Brt. Plats för 2.200 personer (2.172 bäddar), 620 bilar. I Viking Lines trafik 30.04.1990–01.01.1994. Seglar numera för Star Cruises under namnet M/S Star Pisces.

Rakennettu Suomessa, Masa Yards telakalla 1990. Pituus 176,9 m, leveys 29,0 m. 40.012 Brt. Tilaa 2.200 henkilölle (2.172 vuodepaikkaa) ja 620 henkilöautolle. Viking Linen liikenteessä 30.04.1990–01.01.1994. Liikennöinyt sen jälkeen nimellä M/S Star Pisces, Star Cruises.

Built in 1990 by Masa Yards in Finland. Length 176.9 m, width 29.0 m. 40,012 gross tonnes. Capacity of 2,200 passengers (2,172 berths), 620 cars. In service for Viking Line from April 30, 1990 until January 1, 1994. Now sailing for Star Cruises as the M/S Star Pisces.

M/S ÅLANDSFÄRJAN



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE 18.05.1987–29.04.2008

Byggt 1972 i Helsingör, Danmark. Längd 104,6 m, bredd 18,9 m. 6.172 Brt. Plats för 1.004 personer, 185 personbilar, alternativt 18 långtradare. Trafikerade på rutten Kapellskär–Mariehamn från 18.05.1987 till 29.04.2008. Söld 27.06.2008 till The Expedition Shipping Company Limited, Barbados. Omdöpt till M/S Expedition.

Rakennettu Helsingörissä, Tanskassa 1972. Pituus 104,6 m, leveys 18,9 m. 6.172 Brt Tilaa 1.004 matkustajalle, 185 henkilöautolle tai 18 rekka-autolle. Liikennöi 18.05.1987 alkaen reitillä Kapellskär–Maarianhamina 29.04.2008 saakka. Myytiin 27.06.2008 The Expedition Shipping Company Limitedille Barbadoselle. Kastettiin M/S Expeditioniksi.

Built in 1972 in Helsingør, Denmark. Length 104.6 m, width 18.9 m. 6,172 gross tonnes. Capacity of 1,004 passengers and 185 cars or 18 trailer trucks. In service for Viking Line from May 18, 1987 to April 29, 2008 on the Kapellskär–Mariehamn route. Sold to The Expedition Shipping Company Limited of Barbados on June 27, 2008. Rechristened the M/S Expedition.

M/S AMORELLA



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE TURKU–MARIEHAMN/LÅNGNÄS–STOCKHOLM

Byggt 1988 i Brodosplit, Kroatien. 34.384 Brt. Längd 169,4 m, bredd 27,6 m. Plats för 2.480 personer (1.946 bäddar), 450 personbilar, alternativt 53 långtradare. Från 14.10.1988 i Viking Lines trafik på rutten Åbo–Mariehamn/Långnäs–Stockholm.

Rakennettu 1988, Brodosplit, Kroatia. 34.384 Brt. Pituus 169,4, leveys 27,6 m. Tilaa 2.480 henkilöille (1.946 vuodepaikkaa), 450 henkilöautolle tai 53 rekka-autolle. Liikennöi 14.10.1988 alkaen reitillä Turku–Maarianhamina/Långnäs–Tukholma.

Built in 1988 in Brodosplit, Croatia. Length 169.4 m, width 27.6 m, 34,384 gross tonnes. Capacity of 2,480 passengers (1,946 berths) and 450 cars or 53 trailer trucks. From October 14, 1988 sailing the Turku–Mariehamn/Långnäs–Stockholm route.

M/S ISABELLA



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE TURKU–MARIEHAMN/LÅNGNÄS–STOCKHOLM

Byggt 1989 i Brodosplit, Kroatien. 35.154 Brt. Längd 170,9 m, bredd 27,6 m. Plats för 2.480 personer (2.166 bäddar), 364 personbilar, alternativt 30 långtradare. Från 04.07.1989 i Viking Lines trafik på rutten Åbo–Mariehamn/Långnäs–Stockholm.

Rakennettu 1989, Brodosplit, Kroatia. 35.154 Brt. Pituus 170,9 m, Leveys 27,6 m. Tilaa 2.480 matkustajalle (2.166 vuodepaikkaa), 364 henkilöautolle tai 30 rekka-autolle. Liikennöi 04.07.1989 alkaen reitillä Turku–Maarianhamina/Långnäs–Tukholma.

Built in 1989 in Brodosplit, Croatia. Length 170,9 m, width 27.6 m, 35.154 gross tonnes. Capacity of 2,480 passengers (2,166 berths) and 364 cars or 30 trailer trucks. From July 4, 1989 sailing the Turku–Mariehamn/Långnäs–Stockholm route.

M/S CINDERELLA



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE STOCKHOLM-MARIEHAMN



Byggt 1989 av Wärtsilä Marin industri vid Åbovarvet i Finland. 46.398 Brt. Längd 191 m, bredd 29 m. Plats för 2.560 personer (2.500 bäddar), 100 parkeringsplatser på bildäck. Trafikstart 08.11.1989. Fartyget har gått i kryssningstrafik med 20 timmars kryssningar från Helsingfors till Tallinn. Från 2003 gör hon kryssningar mellan Stockholm och Mariehamn samt säsongskryssningar till Baltiska staterna. Inför trafikstarten som kryssningsfartyg Stockholm-Mariehamn målades hon vit.

Rakennettu 1989 Suomessa, Wärtsilän Marine Meriteollisuuden Turun telakalla. 46.398 Brt. Pituus 191 m, leveys 29 m. Tilaa 2.560 matkustajalle (2.500 vuodepaikkaa), autokannella 100 pysäköintipaikka. Aloitti liikenteen 08.11.1989. Ollut liikenteessä 20 tunnin risteilyaluksena Helsingistä Tallinnaan. Vuodesta 2003 risteilyaluksena Tukholma-Maarianhamina-reitillä sekä kausittaisessa risteilyliikenteessä Baltian maihin. Laivan siirtyessä risteilyliikenteeseen Tukholma-Maarianhamina, se maalattiin valkoiseksi.

Built in 1989 by Wärtsilä Marine Meriteollisuus in Turku, Finland. Length 191 m, width 29 m. 46,398 gross tonnes. Capacity of 2,560 passengers (2,500 berths) 100 parking places on car deck. In service since 08.11.1989. Has been in 20-hour cruise service on the Helsinki-Tallinn route. Since 2003 she has sailed on cruises between Stockholm and Mariehamn as well as seasonal cruises to the Baltic states. The ship was painted white when she started her service as cruise ship Stockholm-Mariehamn.

M/S GABRIELLA



I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE HELSINKI-MARIEHAMN-STOCKHOLM

Byggt 1992 i Brodosplit, Kroatien. 35.492 Brt. Längd 171,2 m, bredd 27,6 m. Plats för 2.420 personer (2.402 bäddar), 400 personbilar, alternativt 50 långtradare. Köpekontraktet undertecknades 18.11.1996 och fartyget inledde sin trafik för Viking Line 17.04.1997. I trafik på rutten Helsingfors-Mariehamn-Stockholm.

Rakennettu 1992, Brodosplit, Kroatia. 35.492 Brt. Pituus 171,2 m. Leveys 27,6 m. Tilaa 2.420 henkilölle (2.402 vuodepaikkaa), 400 henkilöautolle tai 50 rekka-autolle. Kaupunkirja allekirjoitettiin 18.11.1996. Viking Linen liikenteessä 17.04.1997 lähtien. Liikennöi reitillä Helsinki-Maarianhamina-Tukholma.

Built in 1992 in Brodosplit, Croatia. Length 171.2 m, width 27.6 m. 35,492 gross tonnes. Capacity of 2,420 passengers (2,402 berths) and 400 cars or 50 trailer trucks. The purchase contract was signed on November 18, 1996 and the vessel began service for Viking Line on April 17, 1997. Now sailing the Helsinki-Mariehamn-Stockholm route.

M/S VIKING XPRS



Byggt 2008 av Aker Yards i Åbo, Finland. 34.000 Brt. Längd 185 m, bredd 27,7 m. Plats för 2.500 personer (732 bäddar), 230 personbilar. Fartyget inledde sin trafik för Viking Line 28.04.2008. I trafik på rutten Helsingfors–Tallinn.

Viking XPRS är ett miljöanpassat fartyg med bästa möjliga teknik och moderna metoder. Allt avfall sorteras ombord för att återvinna och behandlas i land. Fartygets samtliga motorer är utrustade med katalysatorer. Ljudnivån i motorerna, ventilationen och i övrig bullrande verksamhet har minimerats med ljuddämpning. Miljövänlig rengöring av botten – inga giftfärger, dykare rengör botten genom borstning.

En dubbelbotten skyddar från miljöskador vid eventuella olycks-situationer.

I TRAFIK / LIIKENTEESSÄ / IN SERVICE HELSINKI–TALLINN

Rakennettu 2008 Suomessa, Aker Yards, Turku. 34.000 Brt. Pituus 185 m, leveys 27,7 m. Tilaa 2.500 matkustajalle (732 vuodepaikkaa), 230 henkilöautolle. Liikenteessä reitillä Helsinki–Tallinna 28.04.2008 alkaen.

Viking XPRS on uusi, ympäristöystävällinen matkustaja-alus jolla paras mahdollinen ympäristötekniiikka. Aluksella on nykyaikainen jätteenkäsittely -kiinteät jätteet lajitellaan ja vietään maihin, jossa ne joko kierrätetään tai hävitetään määräysten mukaisesti. Erittäin alhainen melutaso – äänenvaimennus on huomioitu niin moottorissa, ilmanvaihdossa kuin muussa melua aiheuttavassa toiminnassa. Ympäristöystävällinen pohjan puhdistus – ei myrkkymaaleja, sukeltajat harjaavat pohjan puhtaaksi. Kaksoispohja suojaa ympäristövahingoilta.

Built in 2008 by Aker Yards in Turku, Finland. Length 185 m, width 27.7 m. 34,000 gross tonnes. Capacity of 2,500 passengers (732 berths) and 230 cars. She was brought into service for Viking Line on April 28, 2008. Now in service for Viking Line on the Helsinki–Tallinn route. M/S Viking XPRS is a new environmentally friendly passenger vessel with leading edge environmental technology. The vessel has modern waste treatment – solid wastes will be sorted and taken to land for either recycling or disposal following regulations. Viking XPRS is also a silent vessel. Engines, air conditioning systems and all other functions producing noise are equipped with noise reduction. Environmentally friendly anti-fouling system no, toxic anti-fouling paints and the vessel bottom will be cleaned by divers. Double bottom will prevent environmental disasters in case of emergencies.



Byggs på det spanska varvet Astilleros de Sevilla i Sevilla, Spanien och levereras 2009/2010. 15.600 Brt. Längd 138,8 m, bredd 22 m. Plats för 1500 passagerare och 320 personbilar.

Det miljöanpassade fartyget är Viking Lines första nybygge för kortruttstrafik över Ålands hav och har skräddarsytt för ruttens specifika behov. Med en marschfart på 22 knop kan överfartstiden mellan Kapellskär och Mariehamn förkortas till två timmar.

Newbuilding byggs i isklass 1A vilket garanterar trygga kommunikationer året runt. Genom stor fraktkapacitet kan fartyget även betjäna ett framtida växande varuflöde mellan Åland och Sverige.

LEVERERAS / TOIMITETAAN / WILL BE DELIVERED 2009/2010

Rakennettu Sevillassa, Espanjassa. 15.600 Brt. Pituus 138,8 m, leveys 22 m. Tilaa 1.500 matkustajalle ja 320 henkilöautolle. Aluksen arvioidaan valmistuvan 2009/2010.

Alus on Viking Linen ensimmäinen uudisrakennus Ahvenanmaan ylittävälle lyhyelle reitille, jonka erityistarpeisiin se on varta vasten suunniteltu.

Newbuilding rakennetaan jäälukkaan 1A, joka takaa turvallisen liikennöinnin vuoden ympäri. Suuri rahtikapasiteetti voi palvella tulevaisuuden kasvavia tavaravirtoja Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä.

Alus liikennöi 22 solmun nopeudella, joka lyhentää matka-ajan kahteen tuntiin Kapellskärin ja Maarianhaminan välillä sekä mahdollistaa asiakasystävällisen aikataulun vuoden ympäri.

Built in Seville, Spain. 15,600 gross tonnes. Length 138.8 m, width 22 m. Capacity for 1500 passengers 320 cars. The extremely environmentally friendly vessel is expected to be ready for delivery 2009/2010. The vessel is Viking Line's first newbuilding for service on the short route across the Sea of Åland and has been tailored to the specific needs of this route.

The Newbuilding is being built to Ice Class 1A specifications, which will guarantee reliable transport year round. Because of its large cargo capacity, the vessel will also be able to handle future growth in the flow of goods between Åland and Sweden. With a cruising speed of 22 knots, the Newbuilding will shorten the passage between Kapellskär (Sweden) and Mariehamn (Åland Islands, Finland) to two hours, which will make possible a customer-friendly timetable year round.



CHARTERED VESSELS

SHIP	IN SERVICE FOR VIKING LINE
M/S Stena Baltica	25.09.1967–23.10.1967
M/S Visby	01.09.1966–15.04.1970
M/S Travemünde	19.11–11.12.1969
M/S Botnia Express	26.12.1969–02.02.1970
M/S Travetal	27.07.1977–07.08.1977
	15.06.1978–06.08.1978
M/S Neckartal	26.6–15.8.1970 / 27.06.1971–10.08.1971
M/S Mignon	25.06.1972–12.08.1972
M/S Dana Gloria	18.05.1977–13.08.1977
	17.05–13.08.1978
	15.06–19.08.1979
M/S Gotlandia	19.05.1978–26.08.1978
M/S Mikkel Mols	17.05.1979–19.08.1979
M/S Teistin (Ex. Mikkel Mols)	15.06.1984–12.08.1984
	24.05.1985–11.08.1985
M/S Drotten	24.05.1982–31.08.1982
M/S Buenavista	18.06.1982–15.08.1982
M/S Dana Corona	03.06.1983–27.08.1983

SHIP	IN SERVICE FOR VIKING LINE
M/S Fuldatal	20.06.1983–16.08.1983
	16.06.1984–17.08.1984
M/S Arona	15.04.1985–02.05.1985
	20.05.1985–18.08.1985
M/S Gunilla	11.05.1986–17.08.1986
	04.05.1987–16.08.1987
	10.01.1988–04.02.1988
	04.04.1988–31.12.1989
	17.06.1992–09.08.1992
	22.05.1993–31.12.1995
M/S Roslagen	09.02.1989–16.03.1989
M/S Jupiter	30.04.1994–30.09.1994
H/S Viking Express	17.06.1994–10.09.1994
H/S Viking Express II	10.04.1995–09.12.1995
	07.05.1996–30.09.1996
H/S Viking Express I	29.05.1995–30.09.1995
H/S Viking Express III	07.05.1996–31.08.1996

THE SHIPS | 1959–2009

S/S VIKING _____	16	M/S STURELLA _____	54
M/S SLITE _____	18	M/S DIANA II _____	56
M/S BOGE _____	20	M/S ROSELLA _____	58
S/S DROTTEN _____	22	M/S VIKING SAGA _____	60
S/S ÅLANDSFÄRJAN _____	24	M/S VIKING SALLY _____	62
M/S PANNY _____	26	M/S VIKING SONG _____	64
M/S APOLLO, ÅLANDSPILEN _____	28	M/S MARIELLA _____	66
M/S KAPPELLA _____	30	M/S OLYMPIA _____	68
M/S VIKING 2 _____	32	M/S ATHENA _____	70
M/S APOLLO _____	34	M/S KALYPSO _____	72
M/S VIKING I _____	36	M/S ÅLANDSFÄRJAN _____	74
M/S MARELLA _____	38	M/S AMORELLA _____	76
M/S VIKING 3 _____	40	M/S ISABELLA _____	78
M/S DIANA _____	42	M/S CINDERELLA _____	80
M/S VIKING 4 _____	44	M/S GABRIELLA _____	82
M/S AURELLA _____	46	M/S VIKING XPRS _____	84
M/S VIKING 5 _____	48	M/S NEWBUILDING _____	86
M/S VIKING 6 _____	50		
M/S APOLLO III _____	52	CHARTERED VESSELS _____	89

Uppgifterna i denna bok baserar sig på i november 2008 tillgängliga fakta. Med reservation för eventuella tryckfel eller ändringar efter att boken tryckts.

Tämän kirjan tiedot perustuvat marraskuussa 2008 saatavissa oleviin tietoihin. Varaus mahdollisiin painovirheisiin tai muutoksiin kirjan painatuksen jälkeen.

The information in this book is based on available facts in November 2008. All facts stated with reservation for possible printing errors or changes in facts after this book has been printed.