

SS ATHELMERE (1936 – 1950)

1918 Built as Tanker WAR RAJPUT

8,340 grt 400ft x 53ft

Shipping Controller, British Tanker Co manager

1920 Anglo-Saxon Petroleum Co, London

1922 CONIA same owner

1925 ATHELBEACH, British Molasses Co

1926 United Molasses Co, London

1930 REALF Odd Berg, Oslo

1931 Ronneberg & Geltung, Oslo

1936 ATHELMERE (2), United Molasses Co, London

1951 ALEXANDROS, Mageolia Naviera, Panama

1959 Myrrinella Naviera, Panama

1964 Scrapped at Split.



Athelmere (2)





STS Velletia



THE ANGLO-SAXON PETROLEUM COMPANY, LTD.,

S.T.S. "VELLETIA" 28,210 D.W. TONS

REMEMBER WHEN



First supertanker starts her trials

WEIGHING in at 28,000 tons, the Shell tanker Velutina pictured here leaving the Tyne on her trials, was the largest tanker sailing under the Red Ensign and described as the world's first

supertanker when she was built by Swan Hunter at Wallsend and launched by Princess Margaret in April 1950. She was used to carry crude oil from the Middle East to the refinery at

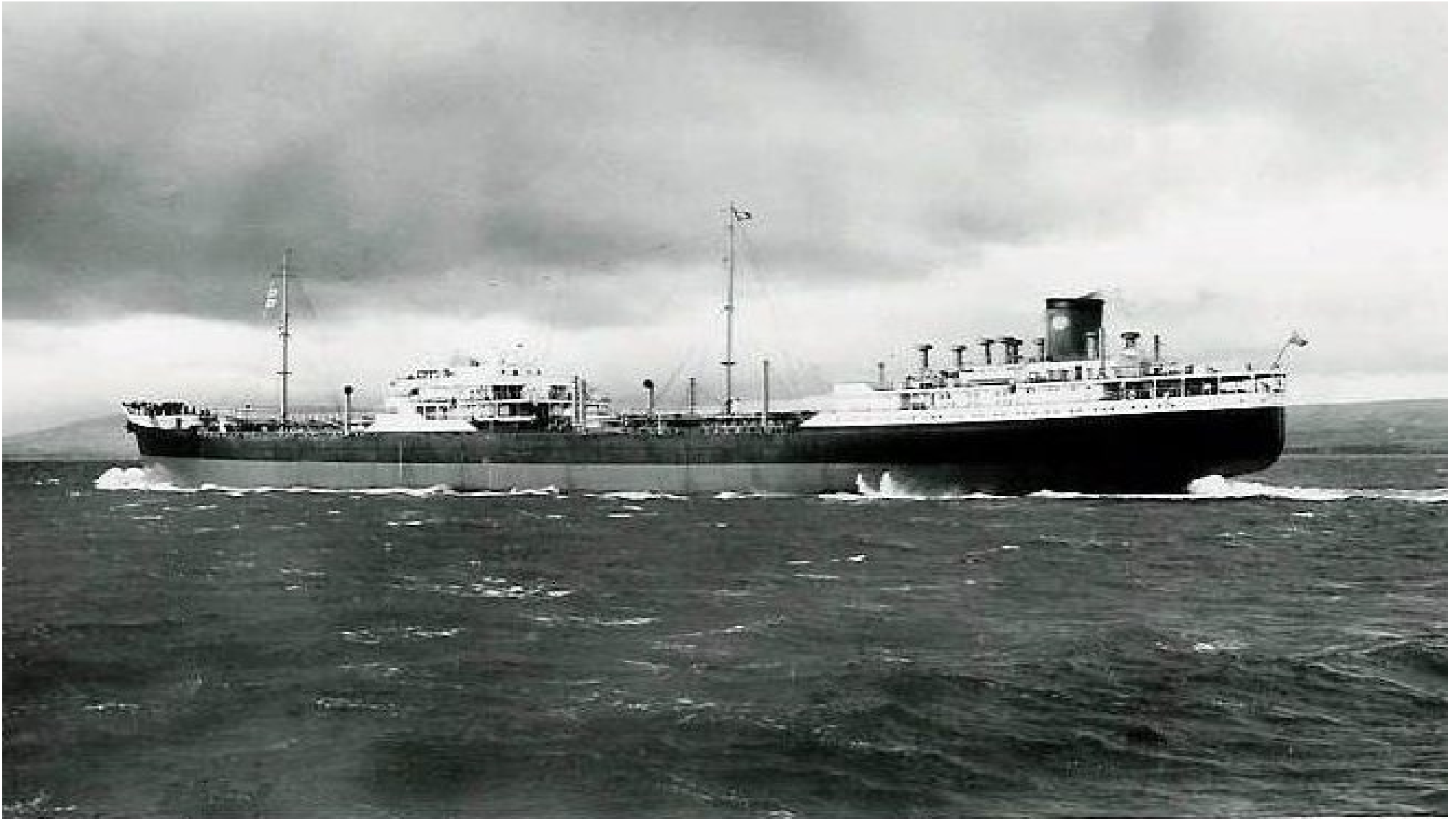
Shellhaven in the Thames estuary and at Stanlow, near Chester. She was sold for breaking up in 1971.

■ See Ray Marshall's blog on www.tyneofourlives.co.uk

MV Venassa



SS Verena



SHELL TANKER s.s. "VERENA" 28,294 D.W. TONS.

ss Vibex



ss Vibex



Vitrea

Vaartijd: van 23 februari 1962 tot 21 maart 1963.



Rederij: Shell Tankers N.V.
 Werf: Wilton Feijenoord, Schiedam jaar 1962 bouwnr. 763
 Tonnage: B. 21.873 D. 36.012
 Afmetingen: L. 202 B. 26
 Roepletters: PIGU
 Machine: 2 Wilton Feyenoord Pametrada turbines, 12.500 APK
 Snelheid: 15 kn.
 Radio: Hoofdzender Marconi Globespan – noodzender Marconi Reliance
 Ontvangers Philips BX 925 – H3L7U

 Route: O.a. Rotterdam – Puerto la Cruz - Rotterdam – Bandar Mashur – Bombay -
 Bahrein – Umm Said – Mersin – Mina al Ahmadi - Montreal – Curaçao -
 Martinez - Birkenhead

 Kapitein: C.J. van de Weyer - J.L. Leyerweert - S.J de Geus – W. Kuyper
 1^e stuurman: W.A. Kleine -J.Priest – H.H.J. Dijkhuizen
 2^e „ A.J. Schumm - Jolle de Jong
 3^e „ J.B.P. Imming - J.S. Schegardus – B.J. Dul – O.A. van Druten –
 P.R. Brunet de Rochebrune
 4^e „ G.C.H. Dijkstra -M.F.D. Becx
 Ll. „ R.J. Westerbrink
 Hoofd wtk.: C. de Gast – H. van Manen
 2^e wtk.: G. Vis van Heemst – C.L. Fehrmann
 3^e wtk.: H. Blaauw – A. de Boer – J.A. Bieze - J.W. van der Veen

4^e wtk.: F. Dane – C.H. de Koning - W.D. Hoogland
5^e wtk.: P.F. Buil – E. de Haan - J.C. Pisa – M.J. Baak – C.G. Klitsie
Ll. wtk.: W.Th. Mellegers
Bootsman: C.J. de Fouw
Voorman: J.T. Rood
Pompman: A.A. van Ginkel
Hofmeester: H.J. Nuis
Chef kok: J.A. Priemus

Als ex-"Violetta" in juli 1985 te Chittagong gesloopt

De Vitrea was de eerste Nederlandse tanker met de gehele opbouw op het achterschip.



De "Vitrea" aan de afbouwkade van Wilton Feijenoord, Schiedam.

Een paar dagen voor de proefvaart.

De proefvaart op 27 februari was min of meer een herhaling van de proefvaart van de Ondina. Veel gasten aan boord, die zich de hapjes en drankjes goed lieten smaken. Handje schudden met meneer Larive, die iets zei in de geest van: zo, alweer een proefvaart, sparks, bevalt wel, zeker?

Tijdens de proefvaart,
op volle zee,
werd de Vitrea overgedragen
aan
Shell Tankers.



De eerste reis gingen we in ballast naar Puerto la Cruz in Venezuela. Bij aankomst gingen we ten anker. De rust werd wreed verstoord door een enorme dreun en plotseling slingeren. Het bleek dat een andere tanker, de Wabasha van Mobil Oil, te dicht langs de Vitrea was gevaren en met haar stuurboordzijde de boeg van de Vitrea had geraakt. Wij hadden alleen maar wat plaatschade, maar van dat andere schip was de brugvleugel en de stuurboordsloep behoorlijk gehavend.



De "Wabasha",
na de aanvaring,
gemeerd in Puerto la Cruz.

Schade onder de bak van de Vitrea;
verbogen plaatwerk, afgebladderde
verf en vrij uitzicht naar buiten.
Bovendien bleek het luik van het

Suez-kanaal-zoeklicht ontzet te zijn.



Dit was de schade,
die de "Wabasha"
aan de aanvaring had overgehouden.



Een van de stuurlieden had een fiets mee aan boord genomen; niet zo zeer om in vreemde havens uitgebreide fietstochten te ondernemen, maar voor gebruik bij het laden. De lading, in het algemeen ruwe olie, wordt meestal via drie, vrij forse laadslangen, onder hoge druk

van de wal naar het schip gepompt. Van tevoren is al uitgerekend hoeveel olie in welke tank moet. Als het schip afgeladen is, moet het niet alleen recht liggen (geen slagzij maken), maar ook niet te veel achterover en al helemaal niet vóórover liggen. Bovendien moet met "hogging" en "sagging" rekening worden gehouden. Dat betekent zoveel als een bolle rug en een holle rug. Daardoor komt extra veel spanning op de romp te staan, en dat kan tot vrij ernstige problemen lijden. In het uiterste geval zelfs dat het schip breekt.

Goed, terug naar de fiets. Om het allemaal goed in de gaten en onder controle te houden hoeveel olie in de verschillende tanks zit, moet de hoogte van de lading in die tanks worden gemeten. En dan moeten de stuurlieden en bemanningsleden, die met het laden zijn belast, snel van voor naar achter kunnen. Een fiets is per definitie sneller dan lopen, vandaar. Het is natuurlijk wel zo, dat, wanneer het schip achterover ligt, het een flinke trap is om naar het voorschip te komen. En andersom bijtijds afremmen, anders rij je je te pletter.

Op dit schip had ik een enorm grote hut; ik schat ongeveer 20 vierkante meter. De kooi kon tot een (smal) tweepersoons bed worden uitgeschoven, best wel handig als je vrouw een reis mee zou varen. Verder een grote dubbele kast voor kleding e.d., een schrijftafel met een stel laatjes, twee makkelijke stoelen, een zit- of ligbank en een tafeltje. Dat tafeltje was vast aan dek bevestigd, omdat een schip nu eenmaal kan slingeren. Ook een grote badkamer met wc, wastafel en douche. Wel luxe, hè?



Ook de radiohut was behoorlijk groot, dat moest ook wel, want er stond ook veel apparatuur in. Kijk maar op de foto. Links zie je de hoofdzender, daarnaast de nood-zender, schrijfmachine, hoofdontvanger, schakelkast met daarbovenop de noodontvanger en (onder het luikje) de VHF zend/-ontvanger. Op tafel nog een blik pijptabak en een seinsleutel. Boven de hoofdontvanger zie je een

bordje met PIGU; de roepletters van de Vitrea.

In de Middellandse Zee, onderweg naar de Perzische Golf, werd in de machinekamer geconstateerd, dat via het schroefas-lager water naar binnen lekte. Wel niet zo dramatisch dat het machinekamerpersoneel nu laarzen aan moest, maar toch

Na het passeren van het Suez-kanaal ging het schip op een rustig plekje ten anker in de Golf van Suez. Het schip werd gekropt, 'kop omlaag - kont omhoog' om het zo maar eens te zeggen, door zoveel mogelijk ballast naar voren te pompen.

Tijdens de reparatie van het schroefas-lager was er genoeg tijd om een sloep te strijken en met een groepje belangstellenden een rondje om het schip te varen. Uiteraard ging ik ook mee, met fototoestel.



Met de kop omlaag en de kont omhoog. Op de foto van het voorschip is, met enige moeite, de schade te zien die door de Wabasha in Puerto la Cruz is veroorzaakt: een deuk in de boeg en de railing ietwat verfrommeld. Het Suezkanaal-zoeklicht staat nog op de bak, terwijl dat eigenlijk achter het daarvoor bestemde luik zou moeten staan. (Dat luik is, hoewel niet erg duidelijk, te zien: onder het voorste kluisgat, op de grens van wit en grijs). In ieder geval is wel goed te zien, dat de schroefas ruim boven water steekt.

De reparatie was blijkbaar afdoende, want er deed zich later geen lekkage meer voor; ook niet bij achteruit draaiende machine.

Het eten bij Shell Tankers was uitstekend, laat daar geen misverstand over bestaan. Die ene keer pech op de Abida met die "ikan boesoek" zal ik maar niet mee tellen. Ruime porties, goede kwaliteit en plenty variatie. Vooral de zondagse rijsttafels met een biertje van de company waren befaamd. Maar het Kerstdiner sloeg alles. Hieronder het menu van Kerst 1962 op de Vitrea.

DINER DE NOEL 1962.

HORS D'OEUVRE FROID

CONSOMME A LA ROYALE

PATE CHAUD DE POULET

SOLES AU VIN BLANC

CAROTTES

POMMES DE TERRE DUCHESSE

CHATEAUBRIAND AUX CHALFIGNONS

LEGUMES A LA JARDINIERE

POMMES DE TERRE FRITES

DINDONNEAU

COMPOTE

POMMES DE TERRE CHIP

OMELETTE SIBERIENNE

FRUITS ET NOIX ASSORTIS

CAFE

COGNAC

Ja, ook aan wijn was gedacht. Al waren er een paar die-hards die liever een fris biertje hadden. Hofmeester Nuis en ik hebben ons best gedaan om er een "authentieke Franse" menukaart van te maken. Maar het echte werk werd natuurlijk door chef-kok Priemus en zijn mannen in de kombuis verricht.

Een paar collega's hadden, waarschijnlijk door gebrek aan ervaring, de porties niet goed gepland, en moesten tijdens de kalkoen al afhaken.

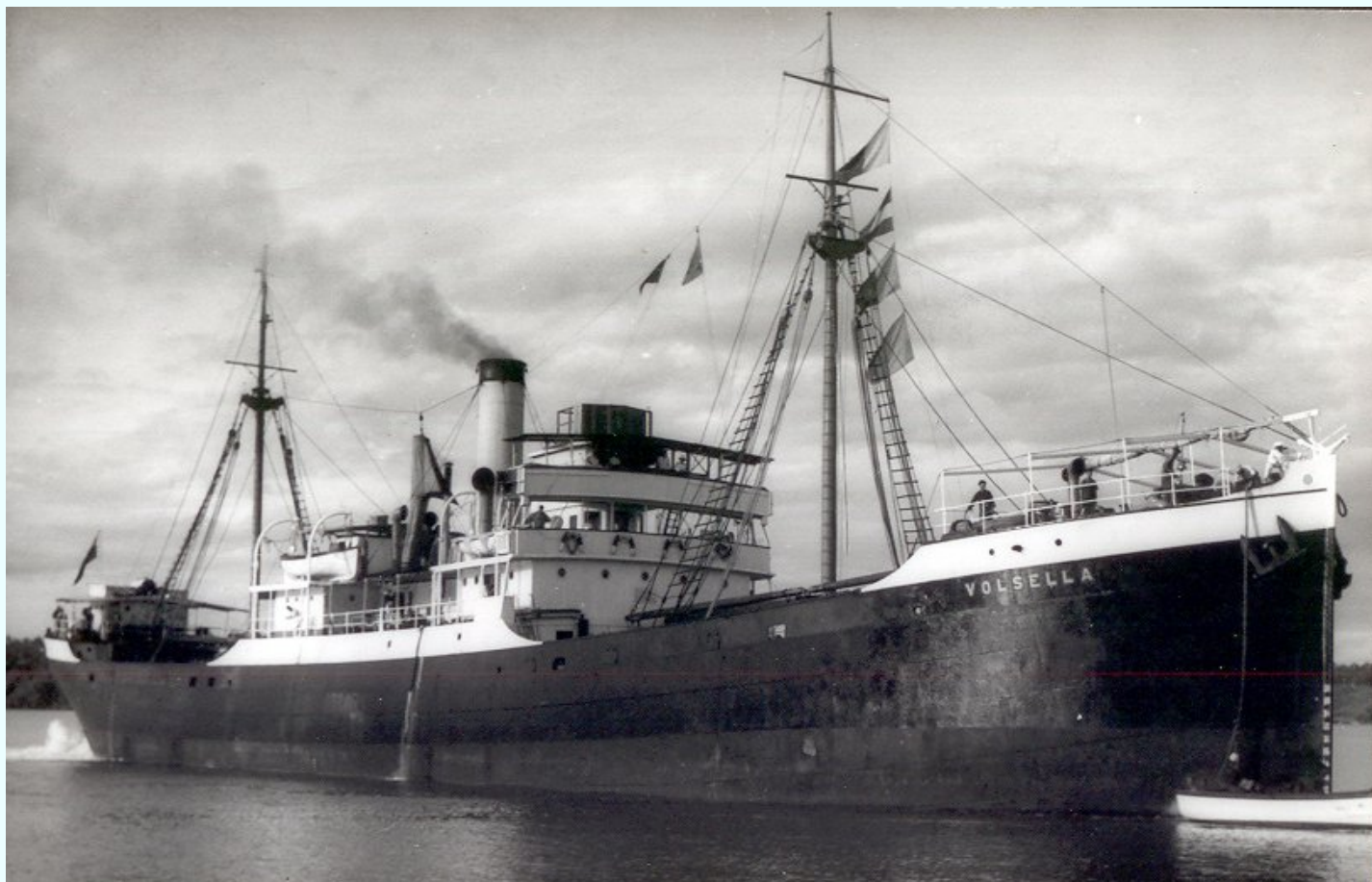
[Memoires maritimes.](#)

[Meld u aan](#) [Recente siteactiviteit](#) [Voorwaarden](#) [Misbruik melden](#) [Pagina afdrukken](#) | Gemaakt met [Google Sites](#)

WILLIAM GRAY & COMPANY LTD., WEST HARTLEPOOL

Name	VERASTON
Type	Cargo
Yard Number	739
Launched	21/09/1906
Completed	10/1906
Off. Number	124318
Engine builder	Central Marine Engine Works, West Hartlepool
Engine type	T. 3cyl.
GRT	1825
Length (feet)	281
Beam (feet)	40
First owner	Merchiston S.S. Co. Ltd. (W. Scott & Co.), West Hartlepool
History	1917 General Trading Co. Ltd. (Kaye, Son & Co.), London
	1920 VOLSELLA, Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., London (cased oil carrier)
	1948 Hung Ziang Shing S.N. Co. Ltd., Shanghai
Fate	11/1950 broken up at Hong Kong.

VERASTON as VOLSELLA



Use browser to return to this builder's yardlist

Return to all builders [main index](#)

Volsella





Title: MS Vulcanus, 1910.

Caption: NETHERLANDS - AUGUST 07: Model (scale 1:48). This pioneer motor-ship was built in Amsterdam by the Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij (Netherlands Shipbuilding Company) for the Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd and she was notable as the first motor-driven oil tanker. She was fitted for the transport of three different grades of oil, and had special pumps which could unload the cargo at a rate of 100 tons, or 24,000 gallons per hour. (Photo by SSPL/Getty Images)

William Wainwright





IDNo: 5391387 Year: 1960
Date of completion: 1.7.60
DWT: 47838 Yard No: 1574
Country of build: GBR
Location of yard: Belfast
Disposal Data: BU Santander 25.10.76

Name: WILLIAM WHEELWRIGHT Launch Date: 15.1.60
Flag: GBR
Length overall: 229.7
Beam: 30.0
Speed(kn): 1ST-16

Type: Tanker
Tons: 31320
LPP: 218.8
Builder: Harland & Wolff

ATHELSTANE

Built as **WAR GHURKA**

WW1-Standard Z type Tanker: engines and all superstructure amidships.

5,571 grt 3,397 nt

400ft x 52ft 4ins.

1918 December Completed by Irvines S.B. & D.D. Co., West Hartlepool

For Shipping Controller, managed by Hunting & Son

1919 Purchased by Anglo-Saxon Petroleum Co, London (Shell)

1921 CAPRELLA, same owner

1924 Sold to British Molasses Co, London

1925 renamed ATHELFOAM

1926 United Molasses Co; Athel Line formed.

1931 Owners G.O.Aarvold, Oslo renamed HIRD, on charter to Athel Line.

1935 Renamed ATHELSTANE, United Molasses Co

1939 Athel Line Ltd, London

1941 Tankers Ltd, London

1942 9th April Bombed and sunk by Japanese aircraft at 07.30N 81.56E, near Ceylon, whilst serving as Royal Fleet Auxiliary on passage from Trincomalee for Colombo. All of her crew survived the ferocious Japanese air attack.



Athelstane(3) as ATHELFOAM

Torpedoed & Sunk Today 1945: ss WAR HERMIT

**built by John Brown Clydebank,
Yard No 469**

Last Name: PALEMBANG MARU (1942)

Previous Names: MINDANAO (1938) **ANATINA (1921)**

Propulsion: steam, triple expansion, 489 nhp

Launched: Thursday, 28 March 1918

Built: 1919

Ship Type: Tanker

Tonnage: 5236 tons

Length: 400.7 feet

Breadth: 52.3 feet

Draught: 28.5 feet

Owner History:

Ministry of Shipping (mngers Anglo Saxon Petroleum)

Anglo Saxon Petroleum (1919)

Skibs AS Anatina (M.C.Stray) Christiansand (1927)

Fernandos Hermanos Manila (1938)

Japanese Government (1942)

Status: Torpedoed & Sunk - 04/03/1945

Remarks: A ship with two lives. On 10th February 1942 as the MINDANAO she was bombed by Japanese aircraft and sank. The Japanese raised her and renamed her PALEMBANG MARU the same year. But USS BAYA would sink her in 1945

Previous update by Stuart Cameron

Additional data by Paul Strathdee

SS ATHELBEACH (1925 – 1930)

1918 Built as Tanker WAR RAJPUT

8340 grt 400ft x 53ft

Shipping Controller, British Tanker Co manager

1920 Anglo-Saxon Petroleum Co, London

1922 CONIA same owner

1925 ATHELBEACH, British Molasses Co - ON 145613

1926 United Molasses Co, London

1930 REALF Odd Berg, Oslo

1931 Ronneberg & Geltung, Oslo

1936 ATHELMERE (2), United Molasses Co, London

1951 ALEXANDROS, Mageolia Naviera, Panama

1959 Myrrinella Naviera, Panama

1964 Scrapped at Split.



ATHELBEACH(1) as Athelmere (2)

Kalypso Vergotti

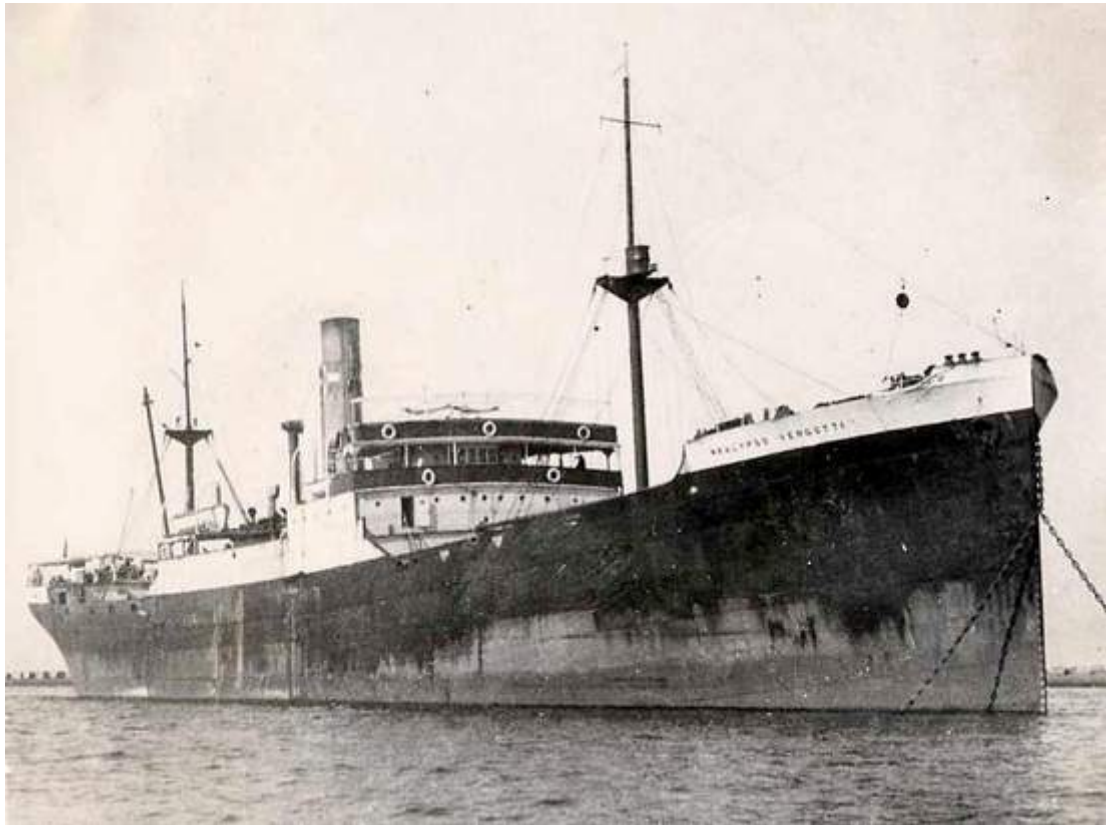


Photo Courtesy of Library of Contemporary History, Stuttgart

Name	Kalypso Vergotti	
Type:	Steam merchant	
Tonnage	5.686 tons	
Completed	1918 - A. McMillan & Son Ltd, Dumbarton	
Owner	Eptanisos Steamship Co Ltd, Athens	
Homeport	Argostoli	
Date of attack	29 Jun, 1941	Nationality:  Greek

Fate	Sunk by U-66 (Richard Zapp)
Position	29N, 25W - Grid DG 6581 - See location on a map -
Complement	36 (36 dead - no survivors)
Convoy	SL-78 (straggler)
Route	Pepel - Freetown (18 Jun) - Glasgow
Cargo	7000 tons of iron ore
History	In July 1918 completed as British fleet oiler War Server for Shipping Controller, managed by Anglo Saxon Petroleum Co, London . 1919 sold to Greece, converted to steam merchant and renamed Kalypso Vergotti for Panaghis Vergottis, Argostoli.
Notes on loss	At 18.50 hours on 29 Jun, 1941, the Kalypso Vergotti , a straggler from convoy SL-78 , was hit by a torpedo from U-66 and sank within 50 seconds west of the Canary Islands. Two empty lifeboats and a few survivors swimming in the water were seen by the Germans after the attack.



Mediceo in Camden, January 23, 1940

The Mediceo was built in Glasgow in 1918 as the **War Singer** for the Anglo-Saxon Petroleum Company. In 1921 the ship was renamed *Akera*. *The ship* was sold in 1927 to Prebensen & Blakstad, Risør, Norway.

In 1939 the ship again changed hands. Sold to Ditta Marino Querci, of Genoa, Italy, she was converted to cargo ship and renamed *Mediceo* and placed under the Italian flag. When Italy surrendered to the Allies in September of 1943, Mediceo was seized by Germans and handed over to Mittelmeer Reederei GmbH. She was bombed by British aircraft January 31, 1945 and sunk off Tagliamento, Italy.

WAVE CONQUEROR 1943

8,128 grt; 16,650 tons nominal full displacement.
465ft 3ins (492ft 6ins o/a) x 64ft x 35ft 6ins (68ft o/a)
Built 1943 Furness Shipbuilding Ltd, Haverton Hill-on-Tees.

Launched 27th November 1943 as EMPIRE LAW

Three drum type boilers.

Two Metrovick type doubled reducing geared HP & LP Steam Turbines

Single screw; 6,800 shp; 15 knots

1943 EMPIRE LAW ; MOWT ; managed Anglo-Saxon Petroleum Co.

1946 WAVE CONQUEROR, Royal Fleet Auxiliary.

Pennant : A245

1958 H.G.Pounds, Portsmouth, oil hulk at Le Havre

1960 Sold and Scrapped Spezia.



Wave Conqueror

WAVE LIBERATOR 1944

8,135 grt; 16,650 tons nominal full displacement.

465ft 3ins x 64ft x 35ft 6ins (68ft o/a)

Built 1944 Furness Shipbuilding Ltd, Haverton Hill on-Tees.

Launched 9th February 1944 as EMPIRE MILNER

Three drum type boilers.

Two Parson type doubled reducing geared HP & LP Steam Turbines.

Single screw; 6,800 shp; 15 knots

1944 EMPIRE MILNER; MOWT;

managed Anglo-Saxon Petroleum Co.

1946 WAVE LIBERATOR; Royal Fleet Auxiliary

Pennant : A248

1959 Scrapped Hong Kong.



WAVE PROTECTOR 1944

8,148 grt; 16,650 tons nominal full displacement.

465ft 3ins x 64ft x 35ft 6ins (68ft o/a)

Furness Shipbuilding Ltd, Haverton Hill-on-Tees.

Launched 20th July 1944 as **EMPIRE PROTECTOR(2)**

Three drum type boilers.

Two Parson type doubled reducing geared HP & LP

Steam Turbines.

Single screw; 6,800 shp; 15 knots

1944 EMPIRE PROTECTOR; MOWT; **managed Anglo-Saxon Petroleum Co.**

1946 WAVE PROTECTOR; Royal Fleet Auxiliary

Pennant : A215

1958 Fuelling Hulk ; Malta

1963 Scrapped Le Grazie, Italy



Wave Protector

WAVE PROTECTOR 1944

8,148 grt; 16,650 tons nominal full displacement.

465ft 3ins x 64ft x 35ft 6ins (68ft o/a)

Furness Shipbuilding Ltd, Haverton Hill-on-Tees.

Launched 20th July 1944 as EMPIRE PROTECTOR(2)

Three drum type boilers.

Two Parson type doubled reducing geared HP & LP Steam Turbines.

Single screw; 6,800 shp; 15 knots

1944 EMPIRE PROTECTOR; MOWT; managed Anglo-Saxon Petroleum Co.

1946 WAVE PROTECTOR; Royal Fleet Auxiliary

Pennant : A215

1958 Fuelling Hulk ; Malta

1963 Scrapped Le Grazie, Italy



Wave Protector

WAVE VICTOR 1943

8,128 grt; 16,650 tons nominal full displacement.

465ft 3ins x 64ft x 35ft 6ins (68ft o/a)

Built 1944 Furness Shipbuilding Ltd, Haverton Hill-on-Tees.

Launched 30th September 1943 as EMPIRE BOUNTY

Three drum type boilers.

Two Parson type doubled reducing geared HP & LP Steam Turbines.

Single screw; 6,800 shp; 15 knots

1943 EMPIRE BOUNTY; MOWT; managed Anglo-Saxon Petroleum Co.

1946 WAVE VICTOR, Royal Fleet Auxiliary.

Pennant : A220

1954 January : WAVE VICTOR had a major engine room fire and had to be

abandoned, the fire was put out the following day.

The vessel was nearly lost due to this fire.

1960 Chartered to Air Ministry, fuelling hulk at Gan Island, Maldives.

1975 Hulked Manila Bay, Philippines

1981 Scrapped



Wave Victor

Bouwnummer RDM-287, s.s. "Westertoren", 1954, tanker.



Opdrachtgever: N.V. Petroleum Maatschappij "La Corona", Den Haag.

Tonnage: 12117 brt, 18158 dwt, 23000 twvp.

Hoofdafmetingen: Loa = 168,38 m, L II = 161,50 m, B = 21,16 m, H = 11,90 m, d = 9,35 m.

Voortstuwing: Pametrada motor, 7500 apk, snelheid 14,5 kn.

Verdere gegevens:

Bemanning: 54 man.

Historie:

In 1954 op stapel gezet als s.s. "Kabylia" voor Shell Tankers.

In de vaart gekomen voor NTPM als s.s. "Westertoren".

In 1970 herdoopt tot s.s. "Stolt Westertoren".

In 1976 gesloopt te Kaohsiung, Taiwan.

WILLIAM WHEELWRIGHT was built in 1960 by Harland & Wolff at Belfast with a tonnage of 31320grt, a length of 753ft 6in, a beam of 98ft 5in and a service speed of 16 knots. An oil tanker her registered owner was Pacific Maritime Services Ltd and she was chartered **on a long term contract to Shell**. On 26th December 1975 she ran aground off Sinoe, south of Monrovia in Liberia whilst in ballast. She was refloated three days later and towed to Lisbon where examination revealed that she was beyond repair. Returning to PSNC ownership she was towed to Santander in October 1976 where she was broken up by Recuperaciones Submarines S.A.



Zenatia



Name	VOLUTA (laid down as SAN CASIMIRO)
Type	Tanker
Yard Number	515
Launched	23/11/1961
Completed	07/1962
Off. Number	304269
Engine builder	Associated Electrical Industries, Manchester
Engine type	2 steam turbines
GRT	24406
Length (feet)	664.9
Beam (feet)	90
First owner	Shell Tankers (U.K.) Ltd., London (laid down for Eagle Tanker Co.)
History	1970 ESTRELLA PATAGONICA, Estrella Maritima S.A. de Nav. y Comercio, Argentina
	1972 Shell Cia. Argentina de Petroleo
	1989 renamed ESTRELL, St. Vincent & Grenadines flag
Fate	01/07/1989 arrived at Alang for breaking





Name	VOLUTE
Type	Tanker
Yard Number	451
Launched	15/06/1893
Completed	1893
Off. Number	102789
Engine builder	Central Marine Engine Works, West Hartlepool
Engine type	T. 3cyl., engine aft
GRT	4006
Length (feet)	347.2
Beam (feet)	45.6
First owner	M. Samuel & Co., London
History	1898 Shell Transport & Trading Co. Ltd (M. Samuel & Co.), London
	1907 Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., London
	1920 became a depot ship at Bilbao
Fate	1926 sold for breaking in Spain.

Name	WAR GHURKA
Type	Tanker
Yard Number	M595
Launched	1918
Completed	12/1918
Off. Number	142729
Engine builder	Richardsons Westgarth, Hartlepool
Engine type	T. 3 cyl.
GRT	5571
Length (feet)	400
Beam (feet)	52.3
First owner	The Shipping Controller (Hunting & Son), London
History	1920 Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd., London
	1921 renamed CAPRELLA
	1925 ATHELFOAM, British Molasses Company, London
	1926 United Molasses Company, London
	1930 HIRD, D/S A/S Vard (G. O. Aarvold & Co.), Oslo
	1936 ATHELSTANE, United Molasses Company, London
	1939 Athel Line Ltd., London
	1941 Tankers Ltd. (Athel Line), London
Fate	09/04/1942 bombed by Japanese aircraft in 07.30N 81.56E on passage Trincomalee for Colombo with fuel oil.

Name	WAR SEPOY
Type	Tanker
Yard Number	909
Launched	05/12/1918
Completed	02/1919
Off. Number	142773
Engine builder	Central Marine Engine Works, West Hartlepool
Engine type	T. 3 cyl.
GRT	5557
Length (feet)	400
Beam (feet)	52.3
First owner	The Shipping Controller (Anglo-Mexican Petroleum Co. Ltd.), London
History	1921 The Admiralty (Hunting & Son)
	1936 Royal Fleet Auxiliary
Fate	19/07/1940 damaged by air attack at Dover and 07/09/1940 sunk as a blockship in the western entrance to Dover, wreck dispersed 05/1950.

Name	WAR SUBADAR
Type	Tanker
Yard Number	903
Launched	26/06/1918
Completed	08/1918
Off. Number	142629
Engine builder	Central Marine Engine Works, West Hartlepool
Engine type	T. 3 cyl.
GRT	5563
Length (feet)	400
Beam (feet)	52.3
First owner	The Shipping Controller (Hunting & Son), London
History	1919 Anglo-Saxon petroleum Co. Ltd., London
	1921 renamed CREMATULA
	1927 Anglo-Colonial Shipping Co. Ltd. (H. Franklin Thomas), Cardiff
	1930 MARIT, A/S Jensens Red. II (J.P.Jensen), Arendal
Fate	04/10/1943 torpedoed by U.596 in 32.57N 21.11E on passage Haifa for Malta with fuel oil.

Name	EMPIRE PROTECTOR
Type	Tanker
Yard Number	360
Launched	20/07/1944
Completed	10/1944
Off. Number	169147
Engine builder	Richardson Westgarth & Co. Ltd., West Hartlepool
Engine type	2 steam turbines
GRT	8128
Length (feet)	473.8
Beam (feet)	64.3
First owner	Ministry of War Transport (Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.), Middlesbrough
History	1946 WAVE PROTECTOR, The Admiralty, London
	03/1958 in service for storage at Malta
Fate	09/1963 breaking commenced at La Spezia.

Photo from Harold Appleyard, as WAVE PROTECTOR

