

B.P. British Petroleum

Quando politica e affari si confondono



Non molto tempo fa , siamo stati letteralmente bombardati dalle drammatiche notizie provenienti dal Golfo del Messico,dove, a non molta distanza dalle coste statunitensi , una piattaforma di estrazione di proprietà della BP è stata causa di uno dei più gravi inquinamenti da idrocarburi .

La BP fa parte da tempo di quella ristretta elite di grandi multinazionali,nello specifico, del petrolio, in cui anche l'Italia si trovò a recitare un suo proprio ruolo da comprimaria a vario titolo e merito , in modo non meno cinico e spregiudicato degli altri protagonisti : sul ruolo dell'Italia torneremo in altro tempo dacchè non è questo lo scopo del presente studio E' altresì noto, o quanto meno intuibile, cosa ebbe a significare il passaggio dalla vela al vapore , in primis , e la conseguente corsa all'accaparramento di fonti combustibili , cioè il carbone , che fino alla sua sostituzione con la nafta fu il combustibile principe sia nel campo navale sia in quello civile e industriale.

Il successivo passaggio dal vapore ai motori alimentati a benzina e a nafta,quindi endotermici,segnò un'epoca ancor più drammatica e significativa sia per gli equilibri politici internazionali sia per gli sviluppi industriali delle cosiddette nazioni maggiormente civilizzate e industrializzate ; equilibri che ancora oggi sono di estrema

delicatezza allorché le fonti primarie di approvvigionamento corrono seri rischi di subire arresti indesiderati del flusso dell'oro nero dalle viscere della terra.

Direttamente o indirettamente, il petrolio è stato da sempre causa di politiche ciniche e spregiudicate fino a determinare autentici conflitti epocali che a più riprese hanno segnato la vita e la sopravvivenza di tanti popoli.

Gli attori protagonisti di queste tragiche sequenze fattuali furono gli Stati Uniti d'America e il Regno Unito a cui, poi, si accoderanno altre nazioni, tutte unite dall'impellente necessità di accaparrarsi il maggior numero di fonti petrolifere: se i giacimenti di greggio fossero più equamente divisi sull'intero globo piuttosto che essere pressoché concentrati in alcune aree, divenute nevralgiche e strategiche per conseguenza, è lecito ipotizzare, forse utopisticamente, un excursus storico dell'umanità, a toni maggiormente sereni e giusti per l'intero genere umano.

Alcune fonti storiche, o presunte tali, sostengono che le prospezioni geologiche condotte dal Prof. Ardito Desio sul suolo libico a tutto il 1941, non siano mai giunte sul tavolo di Mussolini ma sorprendentemente su quello del governo britannico dell'epoca.

Gli eventi del 1943 però collidono con questa mai comprovata tesi, perché la politica estera inglese, in specie del Foreign Office, ipotizzava un possibile reinserimento italiano sul suolo libico attesa la pacificazione della regione. Tale ipotesi fondava le sue ragioni sulla semplice considerazione che la Libia altro non era che un grande campo da arare e coltivare, da cui altro non fosse possibile ottenere, opera nella quale il gran numero di italiani immigrati era già aduso da tempo e con successo: pensiero ulteriormente suffragato dalle drammatiche necessità alimentari nelle quali l'Italia si sarebbe agitata al termine delle tragiche vicende militari, in virtù delle quali, la si dava per certa sconfitta, e tenendo conto degli "sconcertanti" buoni rapporti fra italiani e libici. (!?)

Appare lapalissiano che qualcosa qui non torni!

L'enfaticizzazione dei summenzionati "sconcertanti" buoni rapporti fra le due razze, prima, durante e dopo la guerra appare per nulla giustificata da presunti e vivi sensi di amicizia e riconoscenza, ancorché alcuni "anziani" libici, ultima rappresentanza di una generazione ormai quasi del tutto "liquidata" e affrancata dagli affanni terreni, ricordino con affetto quasi nostalgico, il periodo della dominazione italica post romana o tardo impero.

Inoltre, se gli inglesi fossero stati realmente al corrente del lavoro di Desio, come avrebbero potuto avallare un ipotetico ritorno italiano, che dal lontano inizio degli anni 30 aveva visto le nostre truppe coloniali impegnate a dare vigorose picconate alle antiche lapidi confinarie recanti il mai sbiadito avvertimento: "HIC SUNT LEONES"?

È al contrario vero e comprovato, che nel non tanto lontano 1944, un solerte funzionario dell'AGIP, abbia, sua sponte, venduto agli inglesi gli incartamenti del Desio assicurando gli stessi di non averne serbato copia!

Non molto tempo dopo la fine del conflitto, intorno al 1961, i non meno avidi inglesi, diedero il via alle pompe di aspirazione consentendo al greggio libico di scorrere voluttuoso e felice nei depositi del vecchio, ma mai sopito, leone britannico.

Ma la festa ebbe termine appena quattro anni dopo, allorché i "colonials" d'oltre oceano soppiantarono i loro antichi "datori di lavoro" dalle sgargianti giubbe rosso sangue, accordando a questi ultimi un magnanimo 15% delle estrazioni e con un ulteriore e

generoso 5 % lasciato ai non meno invadenti, cinici e spregiudicati italiani , che in fin dei conti avevano faticato per scoprire il petrolio libico !

Nel 1969 , salomonicamente , Gheddafi risolse il problema spinoso della presenza "infedele" sul sacro suolo della Jamahiriya , dando un poderoso calcio alle terga degli assillanti e mai paghi sfruttatori del mondo civilizzato : appare però quanto meno singolare, che nel momento della presa del potere da parte della casta militare libica , mezzi corazzati inglesi , reduci da sospette grandi manovre nel deserto , indugiassero agli angoli delle strade delle principali città costiere libiche , in veste di numi tutelari della rivolta militar proletaria .

Che gli inglesi si siano accontentati semplicemente di fare "il pieno" ai propri mezzi corazzati appare invero del tutto fuori da ogni logica !

In tempi più vicini a noi , il mondo è stato costretto ad assistere ad altri tumultuosi conflitti (abilmente camuffati dal consesso dei grandi riunito in conclave) scatenati a beneficio esclusivo dei civilissimi occidentali : appare del tutto scontato che l'attivismo sfrenato dei cugini d'oltralpe , nei confronti dell'ormai considerato decadente governo libico della stirpe dell'autopromosso colonnello, sia stato mosso da evidenti intenzioni di vestire i panni di "quelli della prima ora" e ipotecare da subito , eventuali e future "rendite da posizione" .

Kuwait,Iraq,Iran,protagonisti delle varie edizioni del colossal "La Guerra del golfo" , hanno la sola colpa di essere proprietari di una parte dei più ricchi giacimenti della zona e del mondo : all'ombra delle centinaia di tralicci di estrazione e delle poche e rare palme si sono consumate (con repliche da record assoluto) le più tristi, feroci e deludenti tragedie del genere umano , in cui i confusi ruoli di Caino e Abele ,vengono recitati alternativamente da individui senza volto e senza ombra , ora con in testa un elmetto in kevlar ,ora con una Kefiah !
Ma questa è un'altra storia !



IL VECCHIO LEONE RUGGISCE ANCORA !



Nel 1969 , un valente storico di casa nostra, F.Bandini , ebbe a scrivere non senza una evidente vena di Old British Humor : **Il Leone britannico ha il cimurro e la coda fra le gambe ma la sua azione politica è incomparabilmente sottile e lungimirante . I Leoni della foresta sono sensibili all'odore del sangue : quello guidato dalle sensibili mani di Elisabetta, ha nari sensibilissime per il petrolio.**

Ai suoi effluvi i vecchi muscoli si tendono e la vista diventa improvvisamente aguzza. ! »
La odierna B.P.,acronimo di British Petroleum deve la sua nascita e la sua prosperità passata e presente , esattamente a questa straordinaria propensione e sensibilità delle istituzioni britanniche verso l'oro nero ; il puzzo del petrolio , dei suoi gas naturali , è assolutamente inconfondibile : puzza di uova marce !

Per George Reynolds , esploratore e avventuriero a tempo pieno , era però la miglior cosa che avesse annusato negli ultimi dieci anni, segnati da ricerche tanto pazienti e tenaci quanto inutili : correva l'anno 1908 .



Le ricerche iniziate nel 1901, avevano messo a dura prova le finanze di William D'Arcy ,
(1) committente di quelle ricerche nelle desertiche e roventi lande persiane .

D'Arcy al tavolo da lavoro :



D'Arcy insieme con la sua numerosa famiglia al ritorno in Inghilterra ,ricco sfondato :



Nel 1904 , dopo 3 lunghi ed infruttuosi anni di ricerche , fu grazie alla BURMAH OIL COMPANY, che D'Arcy venne salvato dal fallimento totale .

Qualche giorno prima del 28 Maggio 1908 , Reynolds ricevette un telegramma dal suo mentore D'Arcy , che recitava :

«Perforare fino a 1600 piedi (528 metri circa),dopo di che arrendersi» che chiaramente altro non era che un segno di resa e sconfitta , sbaraccare tutto e tornarsene in patria con la coda fra le gambe.

Reynolds non era uomo da arrendersi senza aver combattuto fino al limite estremo e meno che mai da dichiarare apertamente una sconfitta.

Erano occorsi ben 10 giorni per raggiungere Shardin, luogo del primo trivellamento, otto mesi per dare inizio alle operazioni, e quasi 6 anni di inutili e deludenti tentativi, contrassegnati da condizioni di lavoro proibitive, da piogge torrenziali che causarono gravi danni e una sosta forzata di 4 mesi nel corso dei quali fu necessario sostituire molte attrezzature oltre le sonde di trivellazione.

Fin dall'alba di quel 28 Maggio, un soffocante puzzo sulfureo aveva invaso tutto il campo rendendo l'aria irrespirabile: alle 04.00 la sonda aveva raggiunto la profondità di 1180 piedi dando origine all'improvviso ad un'alta fontana di un liquido nero che superò l'altezza del traliccio ed allagò in breve l'area circostante.

«Se tutto ciò risponde al vero, i nostri guai sono giunti alla fine» telegrafò Reynolds al trepidante D'Arcy. *«Non dirò più nulla fino a che non avrò altre conferme»*

Nel volgere di un anno, nascerà la APOC, acronimo di Anglo-Persian Oil Company progenitrice della Anglo-Iranian Oil Co. e della B.P. .

Nel frattempo la stampa inglese aveva dato ampio risalto alla notizia lasciando intuire facilmente quale vasto potenziale essa rappresentasse per le finanze inglesi e per gli investitori sempre alla ricerca di buoni affari: in un solo giorno la Compagnia fu quotata in borsa scatenando un'autentica caccia ai titoli salvando D'Arcy, che divenne al contempo uno degli uomini più ricchi (ovviamente) del Regno Unito (2)

Ma i problemi non erano finiti.

Quell'enorme flusso di greggio finì per giungere sulla costa e sversarsi in mare per quasi 200 km, mentre fervevano alacremente i lavori per la costruzione di un'acconcia raffineria e di un oleodotto che doveva attraversare alte e ventose montagne, aridi deserti e zone malsicure e malsane: una orografia invero terribile per essere affrontata con i mezzi del tempo che costò un elevato numero di perdite in termini di vite umane. Occorsero ben 2 anni per completare e collaudare la prima linea di mandata del lungo oleodotto.

Abadan, questo è il nome della località prescelta per l'impianto di raffinazione e che meglio si prestava alla creazione di un porto di caricazione per le petroliere: essa era diventata una sorta di nuova Babilonia in cui erano confluiti lavoratori di ogni razza e che non mancò di assistere allo insorgere di enormi problemi di carattere igienico-sanitario.

L'assistenza medico-sanitaria, nata in pratica dal nulla, finì in breve per essere l'unico centro del genere in tutta la regione del Sudovest iraniano, e il suo creatore/animatore, il Dott. Young, presto divenne una leggenda vivente per la sua dedizione e la sua abilità professionale: la sua tenacia giunse al culmine con la risoluzione di un altro problema non meno grave di quello sanitario, l'acqua potabile, bene assai raro e prezioso, quasi quanto l'oro.

Qui lo vediamo in una foto d'epoca accanto alla sua auto:



Nonostante ciò, nel corso del 1914 , la Anglo-Persian Oil Company, che d'ora in avanti chiameremo APOC (3) per comodità, fu molto vicina, e per la seconda volta , ad un tragico fallimento : paradossalmente possedeva immense quantità di greggio senza che le stesse trovassero acquirenti.

Alcuni fattori determinanti erano alle origini della crisi :

- La raffineria non era in grado di eliminare l'elevato tasso sulfurico del greggio persiano.
- Le auto non erano ancora un bene di largo consumo a causa del loro elevato costo.
- La venticinquennale radicalizzazione sui mercati internazionali della rivale americana, Standard Oil.
- Il greggio persiano , per la sua "durezza" e per i problemi di raffinazione limitata , non poteva essere trasformato in Kerosene , che all'epoca costituiva la maggior risorsa per alimentare il riscaldamento domestico.

«Quest'affare persiano sembra diventare ogni giorno sempre più complicato» affermò il presidente della consorella Burmah Oil Co.

Fu a questo punto che entrò in scena Winston Churchill, che all'epoca era il Primo Lord dell'Ammiragliato inglese. (4)

Gli inglesi erano dannatamente orgogliosi , e a ben donde , della propria marina da guerra , la Royal Navy , e naturalmente la APOC non poteva non ambire ad acquisire un cliente di siffatta statura .

La vecchia guardia degli eredi di Nelson era però riluttante ad abbandonare il carbone il favore del nuovo combustibile : Churchill era convinto profondamente dell'importanza del petrolio , tanto da indurlo a presentare e discutere il caso nel Parlamento, sollecitando al contempo colleghi

e politici d'ogni fede a riflettere sulla semplice constatazione che solo la britannica APOC sarebbe stata capace di assicurare ed incrementare gli interessi finanziari del paese.

La mozione di Churchill passò a largo consenso , tanto da indurre il governo a entrare in partecipazione al 50 % con la società di D'Arcy che finalmente poteva dimenticare le innumerevoli notti insonni (5) .

Due settimane dopo , Francesco Ferdinando II, venne assassinato in quel di Sarajevo e generò il casus belli per lo scoppio del primo grande conflitto mondiale , che se da un lato fu causa di massacri orrendi , dall'altro convinse definitivamente che senza il petrolio la guerra sarebbe stata puramente inimmaginabile.

Nonostante il nome , il marchio BP , in origine , era di proprietà dei tedeschi che con esso commercializzavano i propri prodotti sull' isola : va da se che allo scoppio delle ostilità , tutte le esistenti strutture tedesche vennero requisite in via definitiva.

Esse constavano di : 520 depositi di stoccaggio , 535 vagoni ferroviari specializzati , 1102 veicoli stradali , 4 "bettoline" costiere e da rifornimento , e ben 650 cavalli da tiro .

Fu proprio alla fine del conflitto che la Royal Navy si accorse che il carburante persiano era causa di sensibili problemi e guasti in sala motori , in particolare in condizioni climatiche fredde .

La APOC senza battere ciglio , creò un laboratorio destinato alle ricerche per risolvere quel problema e con un occhio al futuro .

I successivi due lustri furono segnati dal passaggio dal Kerosene al gas e all'elettricità per il riscaldamento domestico e dalla coeva sostituzione dei trasporti ferroviari con veicoli gommati da strada.

Finalmente il fenomeno automobile decollò a pieno ritmo !

Nel 1916 , la APOC acquistò la prima nave petroliera , la **British Emperor** , prima di una enorme flotta che avrebbe portato lo Union Jack in ogni angolo del mondo .



BRITISH EMPEROR

Il marchio della APOC sarebbe cambiato più volte nel corso degli anni , e qui di seguito ne osserviamo l'evoluzione : fino a ciò che ancora oggi rappresenta, sui fumaioli delle sue navi ,la BP sui mari del mondo.



Questo sviluppo ormai inarrestabile portò la APOC ad acquisire forti interessi commerciali anche oltre Manica : negli anni '20 e '30 , distributori di carburanti con marchio BP apparvero dappertutto nel Regno Unito : nel 1921 v'erano 69 pompe stradali che a partire dal 1925 divennero ben 6000 !!
Accanto all'originario marchio societario , non poteva non apparire l'inglesissimo "Union Jack" motivo di grande orgoglio per ogni cittadino albionico.



Nel 1935 la Persia mutò nome preferendo il più consono Iran , per cui la APOC fu costretta a cambiare in AIOC (Anglo-Iranian Oil Company) , mentre il popolo iniziava ad assimilare modelli economici,industriali e sociali , propri dell'Occidente.

Quell'epoca dorata fondata sul petrolio stava per giungere al capolinea ,sebbene puramente per inciso , più che di epoca dorata , sarebbe più giusto parlare di sfruttamento nel più ampio significato del termine.

Nel 1939 , il Regno Unito e di seguito quasi tutto il resto del mondo , venne trascinato (meglio sarebbe : costretto) nel conflitto più sanguinoso della storia del genere umano. Il primo effetto , del resto inevitabile e scontato , fu il razionamento delle scorte combustibili e la BP , insieme con la Shell ed altri marchi , venne consociata in un "pool" o "cartello" di imprese per meglio gestire le risorse energetiche , imponendo una battuta d'arresto alla crescita della società fondata da D'Arcy .

Le forze armate inglesi erano tutte rifornite dalla Castrol , sussidiaria della BP ,mentre la USAF (Aviazione americana) riceveva i suoi approvvigionamenti dalla AMOCO e dalla SOHIO : la BP per meglio rispondere alla crescente domanda di combustibili e lubrificanti , pose allo studio un nuovo e più potente carburante (Avio) per i motori degli aerei e diede il via ad un radicale ammodernamento degli impianti di raffinazione di Abadan .

L'immane sforzo bellico , sarebbe costato alla BP ben 44 navi cisterna e centinaia di vite umane .

Venuta momentaneamente a mancare la grande arteria mediterranea , l'Inghilterra fu costretta alla lunga rotta del Capo di Buona Speranza e fu quindi naturale cercare il petrolio anche sul proprio suolo patrio : le quantità rinvenute però erano verosimilmente insufficienti .

In quegli anni e dopo l'entrata in guerra del Giappone , la vita di quanti vivevano ad Abadan e di coloro che lavoravano all'ombra (??) dei Drilling Derricks (Tralicci di trivellazione) divenne progressivamente sempre più difficile se non perfino proibitiva , tale da costringere i vertici della società (sollecitati dal governo britannico) ad inviare un proprio fiduciario da Londra per individuare e gestire la crisi , aggravata da epidemie di vaiolo e tifo .

La fine del conflitto ,come quasi sempre accade , fu motivo di ulteriore crescita per la futura BP .

Nuove raffinerie furono associate in Francia,Germania e Italia mentre grandi sforzi venivano profusi per penetrare i mercati di Svizzera,Grecia,Scandinavia e Olanda : il marchio BP fece la sua apparizione per la prima volta anche in Nuova Zelanda.

Il Medio Oriente però , anche se fonte di benessere e ricchezza , era altresì fonte di timori ed ansie a causa della atavica instabilità politica ,quasi a livello endemico, di quelle regioni bagnate dal Golfo Persico.

Movimenti nazionalisti locali e non , conquistavano sempre più consensi fra le popolazioni facendo leva specialmente sullo sfruttamento sistematico dei giacimenti petroliferi per il quale veniva riconosciuta un'autentica miseria (in proporzione) .

Il Primo Ministro Iraniano , si fece interprete presso il suo Parlamento , dei vivi sentimenti anti-britannici di tutto l'intero popolo , erede diseredato di una lontana e scomparsa grandezza , novella Atlantide del XX secolo , invocando contestualmente una rapida "nazionalizzazione" di pozzi ed impianti (6)

A fronte della dilagante crisi , alla BP non rimase altro da fare che evacuare il proprio personale lasciando che gli impianti ,privi di mano d'opera, finissero con l'arrestarsi : gli inglesi ,gelosi del proprio Know-How , s'erano ben guardati dall'addestrare mano d'opera autoctona .

Il mondo occidentale , cosiddetto civilizzato , toccato nella sua parte più sensibile , reagì immediatamente con un feroce boicottaggio : tempo 18 mesi circa e l'economia iraniana già non florida , finì in rovina .

Mentre le folle in strada reclamavano a gran voce le dimissioni del 1° Ministro , furono riaperte trattative con un cartello di compagnie , fra cui alcune statunitensi che s'erano fatte avanti pescando nei torbidi , che si conclusero con un accordo di massima che lasciava alla BP solo il 40% dell'estratto . (7)

Allo *Shah* di allora , era sufficiente riempire le proprie tasche !



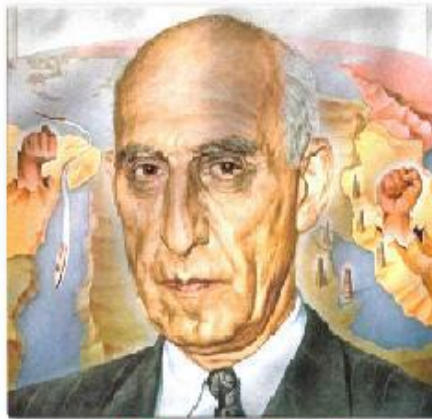
UOMINI DELLA APOC AL LAVORO



IL DOTTOR YOUNG



Lo Shah ai tempi di D'Arcy



1° Ministro Mossadeq



Lo Shah Reza Phalavi

Nel 1954 venne dismessa la ragione sociale AIOC in favore del marchio BP già esistente da tempo.

Dal 1960 in avanti , nuove e più moderne tecnologie , consentirono nuove esplorazioni del sottosuolo e perfino del fondo del mare : Abu Dhabi , e Nigeria furono i primi paesi a conoscere il rinnovato impegno a sfruttare le ricchezze altrui .

Nel 1964 , l'ONU , con una sua delibera - capolavoro , garantì ufficialmente diritti di ricerca e sfruttamento oltre le acque territoriali : da qui a trovare un importante giacimento di gas naturale dalle parti del Canale della Manica , il passo fu invero breve .

Dopo 10 anni di infruttuose trivellazioni nel North Slope (Alasca) , la BP decise di rinunciarvi e abbandonare corpo e beni l'intera zona , ma le offerte di subentro , profferte dalla ARCO (Atlantic Richfield) e dalla HUMBLE OIL (Exxon o Esso) furono causa di forti perplessità nei sospettosi inglesi.

Ne avevano ogni ragione !

Le due compagnie non avevano rivelato che poco distante dalla zona di ricerca della BP, nella Prudhoe Bay ,era stato trovato un grosso giacimento di greggio !

La BP rinunciò tempestivamente alla cessione rinnovando energie e sforzi per trovare l'ambito oro nero che nel 1969, sgorgò inarrestabile per rivelarsi uno dei più ricchi giacimenti del continente NordAmericano !



UN "TOMMY" di guardia



OLEODOTTO BP IN ALASCA

L'anno successivo, il Presidente della BP , Sir Eric Drake (sarà stato erede del famoso corsaro Sir Francis Drake ??) si oppose alla proposta del CdA della BP di trivellare nel Mar del Nord , (quasi il cortile di casa) sostenendo che era impensabile trovare colà del petrolio.

Furono sufficienti soltanto 6 mesi per scoprire che i giacimenti attivati a suo dispetto erano in grado di produrre 400mila barili di greggio al giorno !!

Vale la pena porre in risalto che il merito di tale scoperta fu da ascrivere all'italianissima MICOPERI operante con l'americana PHILLIPS !!

Quell'anno però fu foriero anche di brutte sorprese : gravi crisi minacciavano i mercati mondiali e le economie di molte nazioni presero a sudare freddo.

Il prodromo avvertibile c'era già stato l'anno prima , quando un golpe militare aveva posto in liquidazione la monarchia senussita in Libia , aprendo una immensa strada lastricata di danaro all'allora Tenente Muhammad Gheddafi , autonominatosi Colonnello , grado certamente più consono ed adeguato per un ignoto golpista .

Suo primo atto fu ovviamente quello di dimezzare le esportazioni del prezioso greggio della Jamahiriya .

Nello stesso turno di tempo, il vecchio leone britannico si vide costretto a ritirare il proprio contingente militare presente in Iran da oltre un secolo, mentre, sic et simpliciter, gli iraniani si impadronirono di alcune isolette nei persi dello stretto di Hormuz, poste a guardia dell'imboccatura del Golfo Persico : chissà che avrà pensato Thomas Lawrence , alias Lawrance d'Arabia, dal suo loculo tombale ??

Di fronte all'esitante politica estera britannica, Gheddafi , novella Volpe del Deserto , ritenne fosse il momento giusto per la zampata fatale : senza scrupolo alcuno provvide a nazionalizzare pozzi ed impianti presenti sul suolo libico , orbo di riconoscenza verso gli inglesi che pure gli avevano in qualche modo protetto l'ascesa al potere .

Sull'esempio libico , altri paesi dell'area del Golfo mossero i loro pezzi sulla scacchiera : Iran, Iraq, Arabia Saudita, Abu Dhabi, El Qatar , presi da una rinnovata consapevolezza , estromisero gli stranieri e si impossessarono di tutto .

Nel 1983, la BP passò dai 140 milioni di tonnellate trasportate nel 1975 , a 500 mila tonnellate e non era ancora finita, perchè le forniture dirette alla BP calarono dall'80% al miserando 10% ! (8)

Per una compagnia che aveva influenzato lungamente le strategie politiche ed economiche del Medio Oriente , questo era un vero e proprio tracollo, dal quale si salvò parzialmente grazie alle trivellazioni in Alasca , al largo delle coste scozzesi e nel Mar del Nord. Tutto quel petrolio però andava trasportato, immagazzinato e raffinato per i vasi usi civili e militari : problema logistico, tecnico ed organizzativo tutt'altro che di facile soluzione , tanto da essere uno dei più impegnativi test per gli ingegneri e progettisti della BP . Non era facile progettare e costruire piattaforme capaci di lavorare in sicurezza sulle acque perennemente agitate del Mar del Nord.

Da queste enormi isole artificiali fu progettato e costruito un oleodotto lungo ben 160 km per raggiungere i terminali petroliferi nati nel Firth of Forth, un'opera invero titanica attraverso la cui realizzazione, l'ingegneria britannica superò davvero se stessa .

Una nuova coscienza ambientalista intanto si era andata affermando già da un po' di anni : era pur vero che il petrolio donava ricchezza e potere , ma era altrettanto fonte di grandi rischi ecologici ai quali, i "*colonials*" americani , vuoi per intimo convincimento, vuoi per mera speculazione politica, si dimostravano particolarmente attenti e sensibili .

A tal fine, prima di dare il consenso finale alle trivellazioni in Alasca e alla costruzione dell'oleodotto di 1200 km , una delle più grandiose realizzazioni di ingegneria civile mai realizzate , il governo americano pretese ed ottenne precise garanzie di affidabilità e di rispetto ambientale ; lunghi tratti di quel lunghissimo oleodotto erano progettati per passare in superficie , dove la superficie ghiacciata meglio nota come *PERMAFROST* , avrebbe finito con lo sciogliersi a causa dell'elevata temperatura del greggio in scorrimento nei grandi tubi .

Andava altresì curato l'impatto ambientale dacchè quella era zona di grandi migrazioni di Caribou .

Da queste esperienze , la BP trasse grandi insegnamenti , scoprendo in se stessa una genuina vocazione in materia di ecologia e malgrado gli avvenimenti nel golfo del Messico , chi scrive ha avuto modo di visitare sovente le navi cisterna della BP e certificare il grande impegno umano e tecnologico sullo argomento "Safety" . (9)

Avviato il flusso di greggio dall'Alasca e risolti i problemi di trasporto e raffinazione, la BP si adoperò nei confronti dei rivali per acquisire loro quote azionarie : partecipazione nella SOHIO del 25 % , che nel 1987 portò al suo completo assorbimento mettendo in grado la BP di meglio penetrare l'impermeabile e protetto mercato americano .

Sempre nel 1987 , il governo cedette le ultime quote azionarie della BP ancora detenute , completando la sua totale privatizzazione .

La compagnia inglese tuttavia, non si occupava soltanto di petrolio e gas e con opportune , nonché strategiche alleanze , seppe inserirsi in settori del tutto nuovi per essa , fra cui quello alimentare, minerario e energie alternative .

Verso la fine degli anni '90 , vide la luce la BP AMOCO , risultato di una fusione strategica delle due grandi società a cui , dopo poco tempo , fece seguito l'arrivo dell'eterna rivale ARCO , della CASTROL e della ARAL , detentrici dei diritti di vendita ed esclusiva sul continente europeo.

Un nuovo periodo di splendore e grandezza s'apriva per la BP .

Il genere umano però, sollecitato da scienziati e studiosi , ha sviluppato una nuova consapevolezza nei riguardi dell'ambiente e delle tante problematiche legate all' ecologia , del rapido mutare del clima e delle profonde influenze trascendenti l'opera dell'uomo , sul sistema terra.

In virtù di ciò , la BP , comprese che era giunto il momento di guardare avanti e più lontano pur non tralasciando nuove iniziative petrolifere in zone vergini quali l'Azerbaijan, Indonesia, Messico e Nord America e attraverso nuove tecnologie , un parziale riavvicinamento verso i combustibili fossili .

Neol 1997 , Lord Browne , capo dell'esecutivo della BP , in un discorso in California sollecitò il mondo economico ed industriale affinché trovassero un giusto equilibrio fra sviluppo e rispetto per l'ambiente.

Con il nuovo millennio , la BP decise un più incisivo impegno per la riduzione di gas nocivi in atmosfera e un rinnovata ricerca nel campo dell'energia solare.

Nel 2000 , dopo il rinnovo dell'assetto societario e accordi con altre società , un nuovo marchio raffigurante un sole bruciante in tinte gialle, verdi e bianche , si diffuse nel mondo confermando il nuovo corso intrapreso dalla compagnia .



Con il nuovo simbolo, attestante l'impegno della BP, presso i suoi distributori di carburante fecero comparsa piccoli pannelli fotovoltaici , e analoghe installazioni raggiunsero alcuni remoti villaggi delle Filippine.

Essa stessa si fece promotrice ed ispiratrice per il passaggio all'idrogeno sui trasporti pubblici londinesi in luogo dei consueti ed inquinanti carburanti , promuovendo altresì approfondite ricerche nel settore delle energie pulite e rinnovabili.

Al fine di una maggiore ottimizzazione di queste nuove risorse , la BP creò una nuova sezione, del tutto speciale , la BP ALTERNATIVE ENERGY , interamente dedicata alla ricerca e lo sviluppo .

Ovviamente business is business , e per quanto impegnata nelle nuove energie , la BP non ha tralasciato la costruzione di un nuovo e moderno oleodotto che da Baku (Azerbaijan) , Tbilisi (Georgia) e Ceyhan (Turchia) è capace di trasportare 1 milione di barili di greggio al giorno dal Mar Caspio.

La storia della BP non termina qui correndo da lungo tempo parallelamente alle vicende politiche estere del Regno Unito , talvolta fondendosi e confondendosi con esse , ma ci siamo sottratti alla pur forte tentazione di allargare il discorso per non smarrire la retta via nella oscura selva della politica. **(10)**

Vale ancora la pena però sottolineare gli strani rapporti fra USA e UK , ancorchè straordinari ,ove viene consacrato il noto "business is business" che fa il paro con la massima ipocrisia contrabbandata sulla verde divisa americana : IN GOD WE TRUST .



BP ANDREW



BP CLAIR



BP THUNDER HORSE



BP MARLIN

NOTE

1 - William Knox D'Arcy (1849-1917) intraprendente avvocato inglese residente in Australia, dove, investendo ogni risorsa finanziaria personale nelle escavazioni nelle miniere d'oro del Queensland , si arricchì a dismisura. Investì quasi tutto nelle ricerche del petrolio iraniano. Tornò stabilmente in Inghilterra , ricchissimo.

2 - L'Accordo stipulato con le autorità iraniane , "GREEN PAPER" , prevedeva il pagamento di 20mila sterline pronta cassa e altre 20mila in azioni della APOC . Un ulteriore 16% sui proventi netti fu accordato infine come "royalty" sull'estratto .

3 - L'Anglo-Persian Oil Company sarà ribattezzata Anglo-Iranian Oil Company nel 1935 dopo che il governo iraniano aveva deliberato la dismissione della termine "Persia" ritenuto obsoleto e incoerente in favore del più corretto, storicamente, di Iran.

4 - Churchill ricevette dalla APOC nel 1923 in tutto segreto la somma di 5mila sterline per convincere il Parlamento ed i colleghi di Governo ad appoggiare l'attività a titolo monopolistico.

5 - Il governo inglese acquisì il 50% delle azioni APOC riconoscendo a D'Arcy il totale rimborso delle somme spese per le ricerche, con l'aggiunta di un bonus di 900mila sterline in dividendi azionari. D'Arcy rimase al timone della APCO fino alla sua morte.

6 - La fine della II GM segnò il definitivo tramonto dell'epoca coloniale. Nel 1951 , lo Shah di Persia (Il Re dei Re) fu relegato a meri ruoli fittizi mentre il nuovo Primo Ministro Mossadeq avviò la politica di nazionalizzazione di ogni impianto iraniano.

A seguito di ciò il Regno Unito venne letteralmente buttato fuori.

7 - Ancora una volta gli inglesi avevano invocato il sostegno americano. Prontamente la CIA fomentò torbidi e sollevazioni pagandole fior di dollari che causarono l'estromissione di Mossadeq e la sua incarcerazione. Per l'aiuto prestato , la APOC riconobbe il 60% delle estrazioni alle compagnie americane , che poco per volta rosicchiarono tutto l'osso.

8 - Mohmmed Reza Palavi , Shah di Persia , fu estremamente riconoscente con gli USA. Dal 67 al 73 fornì petrolio ad Israele a basso costo, nonostante l'embargo degli altri paesi del Golfo. Dal 75 in avanti , l'Iran era il secondo produttore di greggio al mondo , con un ricavo netto di 20 milioni di dollari all'ora !!

9 - Giova ricordare tuttavia alcune note significative della storia della BP , tragicamente rispondenti ad infausti e drammatici disastri:

2005 Esplode in Texas una raffineria della BP con 15 vittime.

2006 Oltre 250mila galloni di greggio fuoriescono da una condotta in Alasca provocando un autentico disastro ambientale.

2010 Milioni di tonnellate di petrolio finiscono in mare per l'esplosione di una piattaforma della BP nel G. del Messico.

10 - Per la parte relativa ai riflessi politici , si consigliano vivamente gli scritti di Enrico Cernuschi, ottimamente documentati .

clc Guglielmo Lepre (Etna)

CREDITS:

Here I wish to signify my personal appreciation to Mr. Adam J. Smith ,
B.P. SHIPPING Internal & External Leader - Media & External Affairs Manager
and the deep gratitude for his help and liking about my request.

FONTI ICONOGRAFICHE :

- photoships.co.uk
- shipsnostalgia.com
- collezione privata dell'autore
- British Petroleum UK

FONTI BIBLIOGRAFICHE :

- BP TANKERS Greenhill Books
- Archivio Eni-Agip
- Archivio British Petroleum
- Il Grande Gioco di E. Cernuschi (Alleg.Riv.Marittima)
- Stive ed Egemonia di Gaetani e Cernuschi (Alleg. Riv.Marittima)[/b]

APPENDICI

- 1 -

Elenco navi

THE BRITISH TANKERS					
OCEAN – GOING TONNAGE					
CASED – OIL CARRIERS					
C1. FERRARA	(1912-1923)	1175	1880	STEELE	7.1923 Burnt/sunk.
C2. KERMAN	(1915-1920)	4397	1907	FLENS	Ex FURTH 1914 - Captured off Colombo by R. Navy 20-SULTANIA 33-B/U at Bombay.
C3. KHUZISTAN	(1924-1953)	871	1924	AMBLE	Abadan service. 53-EFFIGYNY 62-B/U.
C4. TARAQI	(1930-1955)	388	1930	BROWN	Abadan service. 55-Sold Kuwait owner 73-TARAQI
TANKERS					
1. BRITISH EMPEROR	(1916-1941)	3637	1916	ARM	7.5.1941 Captured/sunk by raider PINGUIN 300m SSE of Socotra.
2. BRITISH EMPRESS	(1917-1936)	6847	1917	SH	31.12.1936 Sold for B/U at Ghent.
3. BRITISH PRINCESS	(1917-1948)	7034	1917	ARM	46-BRITISH VETERAN 3.47-Lying at Antwerp as depot ship. 23.12.1948 Sold for B/U at Antwerp.
4. BRITISH BARON	(1917-1925)	4906	1908	ARM	Ex ROUMANIAN 25-NORME (No) 28-VINCAS (It) 32-To Pacific Oil Co. Ltd 35-To Japan and B/U there.
5. BRITISH DUKE	(1917-1930)	3710	1899	LAING	Ex TEREK 30-LAURA CORRADO (It) 30.3.1941 Sunk by British sub. in Mediterranean.
6. BRITISH EARL	(1917-1929)	6288	1901	ARM	Ex PINNA 29-TANKSCHINDLER (Ge) 31-TROTTIERA (It) 31.3.1941 Scuttled at Puerto Cabello, taken over by U.S. Govt. ren. ORISSA. 48-To Chinese owner 50-Deleted from Register.
7. BRITISH KNIGHT	(1917-1929)	5064	1909	SH	Ex DANUBIAN 29-RANVIK (No) 38-C. ARRIVABENE (It) 5.1.1940 Wrecked 2m S off Fedahal, Morocco.
8. BRITISH MARQUIS	(1917-1930)	4997	1908	LAING	Ex SERVIAN 30-CONTE DI MISURATA (It) 9.11.1941-War loss.
9. BRITISH PEER	(1917-1930)	4900	1908	ARM	Ex CARPATHIAN 30-TAMPICO (It) 11.1941-Torpedoed in Med. 9.1945-Found at Venice. 12.1946-Torpedoed off Greece and 6.1947 B/U.
10. BRITISH VISCOUNT	(1917-1918)	3287	1889	OSWALD	Ex ROCK LIGHT 23.2.1918 Torpedoed/sunk 12m NW1/2W of Skerries.

THE BRITISH TANKERS

11.	BRITISH ADMIRAL	(1917-1936)	6842	1917	SH	23.12.1936 Sold for B/U at Rotterdam.
12.	PETROLEA	(1917-1924)	202	1905	ZOBEL	Paraffin carrier 24-To Det Danske Pet. 50-TANKBJERG (Da) 59-Deleted from Register.
13.	SCANDINAVIA	(1917-1922)	487	1905	VAN RIJKEE	Ex Sailing ship conv. to paraffin carrier. 20.12.1922 Stranded on Portland breakwater.
14.	EUPION	(1917 - 1918)	3575	1914	MACKAY	3.10.1918 Torpedoed/sunk 10 miles W of Shannon estuary o.v. Philadelphia to Limerick with oil. 11 crew lost
15.	BRITISH SOVEREIGN	(1917-1951)	3657	1917	ARM	11.7.1951 Arrived Blyth for B/U.
16.	BRITISH ENSIGN	(1917-1937)	7048	1917	ARM	13.2.1937 Sold for B/U at Danzig.
17.	BRITISH ISLES	(1917-1938)	7048	1917	ARM	22.4.1938 Sold for B/U in Holland.
18.	BRITISH MAJOR	(1918-1929)	4147	1913	TYNE	Ex ROUMANIAN PRINCE 29-RIVA SICULA (It) 20.4.1933 Stranded on Almadi Reef, Dakar. Re-floated 24.5.1933 but sank in port at Dakar.
19.	BRITISH MARSHAL	(1918-1929)	4158	1912	TYNE	Ex RUSSIAN PRINCE 29-TRITONE (It) 7.3.1933 Stranded on Tenedos in Aegean. 5.1933 B/U in Italy.
20.	BRITISH GENERAL	(1918-1921)	3301	1893	ARM	Ex GEORGIAN PRINCE 21-EBROS (Sp) 29-Depot ship 40-B/U.
21.	ARAS	(1918-1930)	3217	1893	PALM	30-LINA CAMPANELLO (It) 5.1945-Taken as a prize by Yugoslavia in Adriatic, used as Navy depot ship.
22.	KURA	(1918-1924)	2382	1889	ARM	24-PERSIANO (It) 12.4.1941 Torpedoed/sunk off Tripoli.
23.	RION	(1918-1920)	2186	1889	PALM	23-ITALIANO (It) 25-FEDERICO GAROLLA (It) 19.4.1930 Sunk by explosion & fire off Zante.
24.	SURAM	(1918-1920)	3629	1893	LAING	20-BITHINA 5.1931 Sold Japan B/U.
25.	BRITISH BIRCH	(1918-1931)	5873	1916	SHORT	Ex OLDBURY, BIRCHLEAF 1921/25 Lighering tanker at Abadan. 17.12.1931 Sold B/U at Port Glasgow.
26.	BRITISH HOLLY	(1919-1931)	5162	1917	N & M	Ex HOLLYLEAF 1.12.1931 Sold B/U Japan.
27.	BRITISH SOLDIER	(1919-1952)	5564	1918	GRAY	Ex WAR SIKH 52-MARINA 54-RODOS 59-MENORA 18.7.1959 Arr. Savona B/U.

THE BRITISH TANKERS

28.	BRITISH MAPLE	(1919-1932)	8039	1898	SH	Ex MOUNT ROYAL Ex RANGOL, MAPLELEAF 1922/32 Fuel hulk at Hamble 25.1.1933 Arr. Rosyth B/U.
29.	BRITISH VINE	(1919-1923)	7678	1901	SH	Ex PATRICIAN Ex TEAKOL, VINELEAF 23-BUSEN (No) 6.1935 Sold Italy B/U.
30.	BRITISH ROSE	(1920-1930)	6572	1916	RAYL	Ex ROSELEAF 30.PORTOFINO (It) 11.1942 War loss.
31.	BRITISH FERN	(1920-1931)	5838	1917	N & M	Ex FERNLEAF 18.9.1931 Sold B/U Japan.
32.	BRITISH SAILOR	(1920-1951)	5576	1918	SH	Ex WAR RAJAH 51-VIVA (Pa) 53-LEROS 4.1.1954 Aground in Elbe, refloated, CTL & B/U.
33.	BRITISH TOMMY	(1921-1946)	1411	1921	LITH	8.12.1946 Sold for B/U at Ghent.
34.	BRITISH VISCOUNT	(1921-1941)	6895	1921	SH	3.4.1941 Torpedoed/sunk in N. Atlantic.
35.	BRITISH COLONEL	(1921- 1953)	6999	1921	LAING	3.5.1953 Arr. Bo'ness B/U.
36.	BRITISH TRADER	(1921 -1953)	4204	1921	BEARD	53-FLISVOS 54-MANCO CAPAC 6.1961 - Deleted.
37.	BRITISH CHANCELLOR	(1921-1952)	7085	1921	LAING	52-WANMAS 54-FILTRIC 54-VIVA 55-GAATON 11.2.1961 Arr. Spezia B/U.
38.	BRITISH JUDGE	(1921-1953)	6735	1921	LAING	8.6.1953 Arr. Preston B/U.
39.	BRITISH ENTERPRISE	(1922-1936)	4204	1922	BEARD	6.4.1936 Sold B/U Troon.
40.	BRITISH MARINER	(1922-1941)	6996	1922	PALM	20.10.1941 Torpedoed/sunk off Freetown.
41.	SAINT PATRICE	(1922)	1968	1919	ANTWERP	21.5.1922 Stranded on Man of War rocks near Lizard. Refloated but 17.6.1923 foundered while under tow for B/U at Wilhelmshaven.
42.	BRITISH WORKMAN	(1922-1942)	6994	1922	WORK	3.5.1942 Torpedoed/sunk to S of Cape Race.
43.	BRITISH CORPORAL	(1922-1940)	6972	1922	PALM	4.7.1940 Badly damaged by E- boat, repaired. 40- EMPIRE CORPORAL 14.8.1942 Torpedoed/sunk off N. coast of Cuba.
44.	BRITISH COUNCILLOR	(1922-1940)	7048	1922	LAING	2.2.1940 Torpedoed/sunk by E- boat off Spurn Head.
45.	BRITISH ENGINEER	(1922-1952)	6993	1922	WORK	52- EMILY (Pa) 54-YARKON 1.1959 Arr. Split B/U.
46.	BRITISH GRENADIER	(1922-1941)	6857	1922	SH	22.5.1941 Torpedoed/sunk 150m W of Monrovia.
47.	BRITISH COMMERCE	(1922-1937)	4205	1922	EARD	19.1.1937 Sold for B/U at Hendrik-ido-Ambacht (Be).
48.	BRITISH GENERAL(2)	(1922-1940)	6989	1922	PALM	6.10.1940 Torpedoed/sunk in N. Atlantic.

THE BRITISH TANKERS

49.	BRITISH ADVOCATE	(1922-1941)	6994	1922	LAING	19.2.1941 Captured by ADMIRAL SCHEER, prize taken to Bordeaux. 41-NORDSTERN
						25.9.1943 Sunk at Nantes, refloated & 23.7.1944 Sunk at Donges. 1947-Raised B/U.
50.	BRITISH GUNNER	(1922-1941)	6894	1922	SH	24.2.1941 Torpedoed/sunk in N. Atlantic.
51.	BRITISH SCOUT	(1922-1957)	1507	1922	SH	3.4.1957 Arr. Rosyth B/U.
52.	BRITISH SERGEANT	(1922-1942)	5868	1922	PALM	9.4.1942 Torpedoed/sunk by Japanese planes in Bay of Bengal.
53.	BRITISH MERCHANT	(1922-1949)	6994	1922	BEARD	9.8.1949 Sold for B/U at Blyth.
54.	BRITISH LORD	(1922-1953)	6098	1922	JLT	22.5.1963 Arrived Milford Haven for B/U.
55.	BRITISH OFFICER	(1922-1940)	6990	1922	PALM	1.12.1940 Mined & seriously damaged at Tyne entrance.
56.	BRITISH COMMANDER	(1922-1940)	6901	1922	CALEDON	27.8.1940 Sunk by raider PINGUIN off Madagascar.
57.	BRITISH ARCHITECT	(1922-1953)	7388	1922	BWOOD	6.5.1953 Arrived Port Glasgow for B/U.
58.	BRITISH PREMIER	(1922-1940)	5872	1922	PALM	24.12.1940 Torpedoed/sunk 200m off Freetown.
59.	BRITISH STATESMAN	(1923-1953)	6991	1923	LAING	10.7.1953 Arrived Bo'ness for B/U.
60.	BRITISH FUSILIER	(1923-1953)	6943	1923	SH	10.1.1953 Arrived Faslane for B/U.
61.	BRITISH CAPTAIN	(1923-1941)	6968	1923	PALM-	2.12.1941 Mined/sunk 2m E of Aldeburgh.
62.	BRITISH LADY	(1923-1939)	6098	1923	JLT	1939-Sold to Admiralty as oiler at Scapa Flow. 1946-B/U at Sunderland.
63.	BRITISH COMMODORE	(1923-1953)	6865	1923	CALEDON	30.4.1953 - Arrived Faslane for B/U.
64.	BRITISH YEOMAN	(1923-1942)	6990	1923	PALM	14.7.1942 Torpedoed/sunk in mid-Atlantic.
65.	BRITISH HUSSAR	(1923-1953)	6944	1923	SH	10.8.1953 Arrived Inverkeithing for B/U.
66.	BRITISH AMBASSADOR	(1924-1954)	6940	1924	LAING	30.7.1954 Arrived Bo'ness for B/U.
67.	BRITISH DUCHESS	(1924-1952)	5973	1924	JLT	52-DUCHESS (Pa)
68.	BRITISH AVIATOR	(1924-1953)	6998	1924	PALM	9.2.1959 Arr. Spezia B/U.
69.	BRITISH MOTORIST	(1924-1942)	6891	1924	SH	7.9.1953 Arrived Newport for B/U.
						19.2.1942 Sunk by Japanese air attack at Darwin.
70.	BRITISH CONSUL	(1925-1953)	6997	1925	PALM	1959 Refloated & B/U Japan.
71.	BRITISH CHEMIST	(1925 - 1953)	6997	1925	PALM	8.9.1953 Arrived Inverkeithing for B/U.
72.	BRITISH PETROL	(1925-1940)	6891	1925	SH	8.9.1953 - Arrived Inverkeithing for B/U.
73.	BRITISH DIPLOMAT	(1926-1940)	6498	1926	CLYDE	13.6.1940 Sunk by raider WIDDER in mid-Atlantic.
						40-EMPIRE DIPLOMAT & depot ship at Oran.
74.	BRITISH INVENTOR	(1926-1940)	7101	1926	PALM	1.1946 B/U at Gateshead.
						12.6.1940 Mined 5 miles off St. Albans Head, Dorset.
75.	BRITISH GOVERNOR	(1926-1953)	6840	1926	SH	5.12.1953 Arrived Osaka for B/U.
76.	BRITISH COLONY	(1927-1942)	6917	1927	SH	13.5.1942 Torpedoed/sunk E of Barbados.
77.	BRITISH INDUSTRY	(1927-1953)	4297	1927	PALM	7.7.1953 Arrived Grays for B/U.

THE BRITISH TANKERS

78.	BRITISH ENDEAVOUR	(1927-1940)	4580	1927	ARM	21.2.1940 Torpedoed/sunk 120m W of Vigo.
79.	BRITISH PROGRESS	(1927-1943)	4581	1927	ARM	4.11.1943 Torpedoed off Norfolk, towed-in & laid-up. 5.1944 B/U at Rosyth.
80.	BRITISH UNION	(1927-1941)	6987	1927	SH	18.1.1941 Sunk by raider KORMORAN off Cape Verde Islands.
81.	BRITISH VALOUR	(1927-1953)	6952	1927	LITH	24.5.1954 Arrived Faslane B/U.
82.	BRITISH FAITH	(1928-1956)	6955	1928	CALEDON	16.4.1956 Arrived Milford Haven for B/U.
83.	BRITISH LOYALTY	(1928-1946)	6993	1928	PALM	30.5.1942 Damaged at Diego Suarez, Madagascar. 9.3.1944 Torpedoed in Addu Atoll Harbour. 5.1.1946 Scuttled Indian Ocean.
84.	BRITISH GLORY	(1928-1954)	6993	1928	LAING	2.2.1951 Arrived Blyth for B/U.
85.	BRITISH RELIANCE	(1928-1941)	7000	1928	GREEN	2.4.1941 Torpedoed/sunk in N. Atlantic.
86.	BRITISH HOPE	(1928-1957)	6951	1928	CALEDON	11.10.1957 Arrived Milford Haven for B/U.
87.	BRITISH COURAGE	(1928-1953)	6952	1928	LITH	24.12.1953 Arrived Inverkeithing for B/U.
88.	BRITISH DOMINION	(1928-1943)	6983	1928	SH	11.1.1943 Torpedoed/sunk off Canaries.
89.	BRITISH RENOWN	(1928-1954)	6997	1928	LAING	24.7.1954 Arrived Port Glasgow for B/U.
90.	BRITISH FREEDOM	(1928-1945)	6985	1928	PALM	14.1.1945 Torpedoed/sunk near Halifax (NS).
91.	BRITISH ARDOUR	(1928-1943)	7124	1928	PALM	5.4.1943 Torpedoed/sunk in mid-Atlantic.
92.	BRITISH HONOUR	(1928-1953)	6991	1928	PALM	53-MARISIN M (It) 57-MARIO MARTINI (It) 13.1.1962 Arr. Spezia B/U.
93.	BRITISH LUCK	(1928-1940)	1025	1928	SH	36-SHELBRIIT 1 17.9.1940 Mined/sunk off Cromarty Firth.
94.	BRITISH JUSTICE	(1928-1954)	6982	1928	PALM	26.1.1954 Arrived Rosyth for B/U.
95.	BRITISH THRIFT	(1928-1943)	695	1928	SH	35-SHELBRIIT 2 43-SHELL LOADER 61-AMPHITRITE (Gr) 85-B/U at Salamina.
96.	BRITISH CHIVALRY	(1929-1944)	7118	1929	PALM	22.2.1944 Torpedoed/sunk off Maldives
97.	BRITISH FORTUNE	(1930-1941)	4696	1930	LITH	31.10.1941 Bombed/sunk off Aldeburgh.
98.	BRITISH VENTURE	(1930-1943)	4696	1930	LITH	24.6.1943 Torpedoed/sunk in Gulf of Oman.
99.	BRITISH SCIENCE	(1931-1941)	7138	1931	PALM	18.4.1941 Torpedoed/sunk 50 miles off Crete.
100.	BRITISH PRIDE	(1931-1955)	7106	1931	LITH	21.6.1955 Arr. Grays for B/U.
101.	BRITISH SPLENDOUR	(1931-1942)	7138	1931	PALM	7.4.1942 Torpedoed/sunk off Cape Hatteras.
102.	BRITISH RESOURCE	(1931-1942)	7209	1931	GREEN	14.3.1942 Torpedoed/sunk off E. Coast U.S.A
103.	BRITISH PRESTIGE	(1931-1956)	7106	1931	LITH	29.2.1956 Arr. Briton Ferry for B/U.
104.	BRITISH STRENGTH	(1931-1941)	7139	1931	PALM	13.3.1941 Sunk by German battlecruisers Mid-Atlantic.
105.	BRITISH ENERGY	(1931-1955)	7209	1931	GREEN	27.9.1955 Arr. Bo'ness for B/U.
106.	BRITISH FAME	(1936-1940)	8406	1936	SH	12.8.1940 Torpedoed/sunk in Mid-Atlantic.

THE BRITISH TANKERS

107.	BRITISH ENDURANCE	(1936-1959)	8406	1936	SH	59-REDWIJS II 11.8.1959 Arr. Yawata B/U.
108.	BRITISH CONFIDENCE	(1936-1958)	8494	1936	CL	57-ANGLIAN CONFIDENCE 12.5.1958 Arr. Inverkeithing for B/U.
109.	BRITISH TRIUMPH	(1936-1940)	8501	1936	LITH	12.2.1940 Mined/sunk off Norfolk Coast.
110.	BRITISH POWER	(1936-1958)	8334	1936	H & W (G)	18.7.1958 Arrived Rotterdam for B/U.
111.	BRITISH DESTINY	(1937-1958)	8334	1937	H & W (G)	57-GAELIC DESTINY 20.12.1958 Arr. Rotterdam for B/U.
112.	BRITISH FORTITUDE	(1937-1958)	8482	1937	CL	57-ANGLIAN FORTITUDE 27.8.1958 Arr. Rotterdam for B/U.
113.	BRITISH DILIGENCE	(1937-1958)	8408	1937	SH	57-ANGLIAN DILIGENCE 19.11.1958 Arr. Genoa for B/U.
114.	BRITISH RESOLUTION	(1937-1959)	8421	1937	SH	24.4.1959 Arr. Rotterdam for B/U.
115.	BRITISH INTEGRITY	(1937-1958)	8334	1937	H & W (G)	57-GAELIC INTEGRITY 24.5.1958 Arr. Rotterdam for B/U.
116.	BRITISH ZEAL	(1937-1959)	8415	1937	LITH	59-REDWIJS I 8.6.1959 Arrived Hirao for B/U.
117.	BRITISH SECURITY	(1937-1941)	8334	1937	H & W (G)	20.5.1941 Torpedoed/sunk in N. Atlantic.
118.	BRITISH FIDELITY	(1938-1958)	8465	1938	H & W (G)	57-GAELIC FIDELITY 19.5.1958 Arr. Antwerp B/U.
119.	BRITISH GENIUS	(1939-1960)	8553	1939	DOX	12.5.1961 Arr. Briton Ferry for B/U.
120.	BRITISH TRUST	(1939-1943)	8446	1939	H & W (G)	1.5.1943 Torpedoed/sunk N of Benghazi.
121.	BRITISH SINCERITY	(1939-1958)	8533	1939	CL	29.6.1958 Arr. Boom in Belgium for B/U.
122.	BRITISH TENACITY	(1939-1959)	8439	1939	SH	12.1.1959 Arr. Blyth for B/U.
123.	BRITISH LIBERTY	(1939-1940)	8485	1939	FURN	6.1.1940 Mined/sunk in English Channel.
124.	BRITISH PRUDENCE	(1939-1942)	8620	1939	LAING	23.3.1942 Torpedoed/sunk in N. Atlantic.
125.	BRITISH UNITY	(1939-1960)	8407	1939	LITH	2.6.1961 Arr. Briton Ferry for B/U.
126.	BRITISH INFLUENCE	(1939)	8431	1939	SH	14.9.1939 Torpedoed/sunk in Western Approaches.
127.	BRITISH HARMONY	(1941-1960)	8463	1941	SH	16.10.1960 Arr. Troon for B/U.
128.	BRITISH CHARACTER	(1941-1959)	8461	1941	SH	19.3.1959 Arr. Bo'ness for B/U.
129.	BRITISH VIGILANCE	(1942-1943)	8093	1942	H & W (G)	3.1.1943 Torpedoed/sunk in Mid-Atlantic.
130.	BRITISH MERIT	(1942-1960)	8093	1942	H&W(G)	17.3.1961 Arr. Briton Ferry for B/U.
131.	BRITISH TRADITION	(1942-1960)	8443	1942	CL	20.1.1961 Arr. Briton Ferry for B/U.
132.	BRITISH PROMISE	(1942-1959)	8456	1942	CL	24.2.1959 Arr. Rosyth for B/U.
133.	BRITISH GRATITUDE	(1942-1959)	8472	1942	SH	12.5.1959 Arr. Tamise in Belgium for B/U.
134.	BRITISH VIGOUR	(1943-1959)	5855	1943	FURN	59-THORONET (Fr) 28.6.1964 Arr. Aviles B/U.
135.	BRITISH RESPECT	(1943-1959)	8497	1943	SH	13.6.1959 Arr. Barrow for B/U.
136.	BRITISH PURPOSE	(1943-1959)	5852	1943	FURN	59-ANELLA (No) 22.12.1961 Arr. Bremer-haven for B/U.
137.	BRITISH PATIENCE	(1943-1961)	8097	1943	H & W (G)	8.6.1961 Arr. Troon for B/U.
138.	BRITISH RESTRAINT	(1943-1959)	8461	1943	CL	29.5.1959 Arr. Spezia for B/U.

THE BRITISH TANKERS

139.	BRITISH MIGHT	(1945-1961)	8269	1945	H & W (G)	9.5.1961 Arr. Troon for B/U.
140.	BRITISH VIRTUE	(1945-1961)	8553	1945	SH	4.5.1962 Arr. Troon for B/U.
141.	BRITISH WISDOM	(1945-1960)	8273	1945	BWOOD	22.9.1960 Arr. Briton Ferry for B/U.
142.	BRITISH CAVALIER	(1945-1959)	9889	1942	LAING	Ex EMPIRE CAVALIER 23.5.1959 Arr. Briton Ferry for B/U.
143.	BRITISH LANCER	(1945-1960)	9889	1942	LAING	Ex EMPIRE WORDSWORTH. 10.9.1960 Arr. Briton Ferry for B/U.
144.	BRITISH DRAGOON	(1945-1962)	9922	1943	LAING	Ex EMPIRE ALLIANCE 12.12.1962 Arr. Blyth B/U.
145.	BRITISH GUARDSMAN	(1945-1951)	8128	1942	SH	Ex EMPIRE GARRICK 51-ALAN EVELYN 55-WESTBROOK 15.3.1960 Arr. Newport B/U.
146.	BRITISH COMMANDO	(1945-1960)	8195	1942	H & W(B)	Ex EMPIRE CHAPMAN 3.3.1960 Arr. Bruges B/U.
147.	BRITISH SUPREMACY	(1945-1961)	8242	1945	H & W (B)	26.9.1961 Arr. Troon for B/U.
148.	BRITISH BOMBARDIER	(1946-1959)	8197	1943	H & W(B)	Ex EMPIRE BOMBARDIER 13.3.1959 Arr. Tamise in Belgium for B/U.
149.	BRITISH SUCCESS	(1946-1961)	8222	1946	BWOOD	29.8.1961 Arr. Newport for B/U.
150.	BRITISH CAUTION	(1946-1961)	8552	1946	SH	10.12.1961 Arr. Newport for B/U.
151.	BRITISH MAJOR(2)	(1946-1961)	8564	1946	DOX	7.1961 B/U in U.K.
152.	BRITISH PIPER	(1946-1961)	8231	1946	H & W(G)	Ex EMPIRE GRENADA 10.11.1961 Arr. Newport for B/U.
153.	BRITISH BUGLER	(1946-1957)	3766	1946	JLT	57-MONTMAJOUR 63-MANTINIA (Gr) 6.1981 B/U Kynosoura.
154.	BRITISH MARQUIS(2)	(1946-1961)	8562	1946	DOX	25.9.1961 Arr. Bo'ness for B/U.
155.	BRITISH DRUMMER	(1946-1957)	3758	1946	JLT	25.9.1961 Arr. Bo'ness B/U.
156.	BRITISH COMMERCE	(1946-1961)	6092	1946	DOX	12.6.1961 Arr. Antwerp for B/U.
157.	BRITISH PRINCESS	(1946-1961)	8582	1946	LAING	8.2.1962 Arr. Briton Ferry for B/U.
158.	BRITISH PILOT	(1946-1962)	8452	1943	CL	Ex EMPIRE MACCOLL 21.8.1962 Arr. Faslane B/U.
159.	BRITISH ESCORT	(1946-1959)	8477	1943	SH	Ex EMPIRE MACCABE 59-EASTHILL ESCORT 3.1962 B/U Hong Kong.
160.	BRITISH SWORDFISH	(1946-1959)	8908	1943	H & W (G)	Ex EMPIRE MACKAY 21.5.1959 Arr. Rotterdam for B/U.
161.	BRITISH MARSHAL(2)	(1946-1961)	8582	1946	DOX	6.11.1961 Arr. Blyth B/U.
162.	BRITISH KNIGHT(2)	(1946-1961)	8629	1946	H & W (G)	7.10.1961 Arr. Bo'ness B/U.
163.	BRITISH ROSE(2)	(1946-1961)	6101	1946	JLT	16.6.1961 Arr. Bruges B/U.
164.	BRITISH EARL(2)	(1946-1961)	8573	1946	SH	23.6.1961 Sold for B/U in U.K.
165.	BRITISH ENTERPRISE(2)	(1946-1961)	6095	1946	DOX	20.6.1961 Arr. Gateshead for B/U.
166.	BRITISH HOLLY(2)	(1946-1964)	8582	1946	LAING	23.3.1964 Arr. Faslane B/U.
167.	BRITISH ADMIRAL(2)	(1947-1961)	8735	1947	FURN	29.9.1961 Arr. Blyth B/U.
168.	BRITISH BARON (2)	(1947-1961)	8556	1947	CL	9.1.1962 Arrived Inverkeithing for B/U.
169.	BRITISH EMPRESS(2)	(1947-1961)	8745	1947	FURN	31.7.1961 Arrived Rosyth for B/U.
170.	BRITISH ENSIGN(2)	(1947-1961)	8738	1947	FURN	29.8.1961 Arrived Rosyth for B/U.
171.	ROGUE RIVER	(1947-1959)	10644	1944	ALABAMA	59-HUNSFORS (No) - static electricity generating station. 60-APACHE 61-Conv. to bulker 68-PACMERCHANT 26.7.1977 Arr. Kaohsiung R/U

THE BRITISH TANKERS

172.	COTTONWOOD CREEK	(1947-1955)	10647	1944	ALABAMA	55-BRISSAC (Fr) 59-Conv. to bulker ren.BULK MARINER
173.	FORT STEVENS	(1947-1959)	10639	1944	ALABAMA	5.1.1970 Agr. Honduras.
174.	BRITISH FERN(2)	(1947-1961)	8582	1947	LAING	5.10.1959 Arr. Blyth for B/U.
175.	RED BANK	(1947-1959)	10643	1944	ALABAMA	1.9.1961 Arr. Blyth for B/U. 59-BANK (No) -elec.generating station.
176.	BRITISH ISLES(2)	(1947-1962)	8738	1947	FURN	4.1960 B/U Spezia.
177.	CHISHOLM TRAIL	(1947-1955)	10660	1944	KAISER	8.3.1962 Arr. Antwerp B/U. 55-MONTMOREAU (Fr) 6.12.1961-Badly damaged by collision off Cape Spartel
178.	IRAN	(1947-1962)	803	1943	GRANGE	2.1962-B/U La Seyne. Ex EMPIRE SETTLER 58-WIDAD 62-MOTOL VII 67-B/U.
179.	FORT FREDERICA	(1947-1959)	10684	1944	KAISER	11.1959 B/U Hong Kong.
180.	MESA VERDE	(1947-1955)	10640	1944	KAISER	55-VILLANDRY (Fr)
181.	EL MORRO	(1947-1959)	10673	1944	KAISER	4.11.1959 Arr. Blyth B/U.
182.	BEECHER ISLAND	(1947-1959)	10668	1944	ALABAMA	8.10.1959 Arr. Barrow B/U.
183.	SMOKY HILL	(1947-1957)	10668	1944	KAISER	57-MARIPOSA II (Gr) 7.1965 B/U Castellon.
184.	BRITISH DUKE(2)	(1948-1962)	8562	1948	CL	17.7.1962 Arr. Dalmuir B/U.
185.	BRITISH RANGER	(1948-1963)	8575	1948	H & W (G)	57-CLYDE RANGER 1.3.1963 Arr. Faslane B/U
186.	BRITISH SECURITY(2)	(1948-1966)	8583	1948	H & W (B)	66-MANA (Gr) 67-YPATIA (Gr) 9.1968 B/U.
187.	BRITISH ADVOCATE(2)	(1948-1962)	8573	1948	LITH	22.7.1962 Arr. Bilbao B/U.
188.	BRITISH SCIENTIST	(1948-1963)	8545	1948	CL	57-CLYDE SCIENTIST 12.3.1963 Arr. Briton Ferry for B/U.
189.	BRITISH COUNCILLOR	(1948-1967)	8573	1948	LITH	10.4.1967 Arr. Faslane B/U.
190.	BRITISH STRENGTH(2)	(1948-1966)	8580	1948	H & W(B)	11.4.1966 Arr. Santander for B/U.
191.	BRITISH VENTURE(2)	(1948-1961)	6119	1948	JLT	2.7.1961 Arr. Newport B/U.
192.	BRITISH PROGRESS(2)	(1948-1963)	8573	1948	BWOOD	3.1963 B/U on Weser.
193.	BRITISH MARINER(2)	(1948-1962)	8576	1948	H & W(G)	4.5.1962 Arr. Bruges B/U.
194.	BRITISH CHIVALRY(2)	(1949-1972)	11217	1949	BWOOD	58-CLYDE CHIVALRY 16.3.1972 Arr. Santander for B/U.
195.	BRITISH ENDEAVOUR	(1949-1962)	8589	1949	HL	29.3.1962 Arr. Inverkeithing B/U.
196.	BRITISH FORTUNE(2)	(1949-1961)	6108	1949	DOX	12.9.1961 Arr. Briton Ferry for B/U.
197.	BRITISH FAME(2)	(1949-1972)	11203	1949	SH	17.2.1972 Arr. Briton Ferry for B/U.
198.	BRITISH YEOMAN(2)	(1949-1963)	8738	1949	FURN	25.5.1963 Arr. Castellon B/U.
199.	BRITISH WORKMAN(2)	(1949-1967)	8575	1948	H & W(G)	18.5.1967 Arr. Castellon B/U.
200.	BRITISH PRUDENCE(2)	(1949-1966)	8577	1949	BWOOD	28.8.1966 Arr. Hamburg B/U.
201.	BRITISH LIBERTY(2)	(1949-1964)	8589	1949	DOX	27.6.1964 Arr. Hong Kong in tow for B/U.
202.	BRITISH LOYALTY(2)	(1949-1967)	8592	1949	DOX	22.6.1967 Arr. Bilbao B/U.
203.	BRITISH RESOURCE(2)	(1949-1972)	11200	1949	HL	24.4.1972 Arr. Castellon for B/U.
204.	BRITISH ARDOUR(2)	(1949-1962)	8616	1949	SH	16.10.1962 Sold for B/U in U.K.
205.	BRITISH CAPTAIN(2)	(1949-1962)	8700	1949	H & W (G)	4.12.1962 Arr. Faslane B/U.
206.	BRITISH TRIUMPH(2)	(1949-1963)	8640	1949	CL	6.1.1963 Arr. Faslane B/U.
207.	BRITISH RELIANCE(2)	(1950-1973)	11201	1950	LAING	73-BANGOR BAY 74-OCEAN PRINCESS 24.3.1975 Arr.Castellon B/U.

THE BRITISH TANKERS

208.	BRITISH FREEDOM(2)	(1950-1972)	11207	1950	SH	4.1972 Arr. Kaohsiung B/U.
209.	BRITISH COMMANDER(2)	(1950-1962)	8700	1950	H & W(G)	26.7.1962 Arr. Antwerp B/U.
210.	BRITISH PATRIOT	(1950-1963)	8661	1950	LITH	4.6.1963 Arr. Antwerp B/U.
211.	BRITISH GENERAL(3)	(1950-1964)	8775	1950	FURN	1.6.1964 Arr. Inverkeithing for B/U.
212.	BRITISH UNION(2)	(1950-1962)	8663	1950	SH	19.12.1962 Arr. Inverkeithing for B/U.
213.	BRITISH CONSUL(2)	(1950-1963)	8655	1950	H & W (G)	30.4.1963 Arr. Blyth B/U.
214.	BRITISH TRUST(2)	(1950-1963)	8640	1950	CL	57-CLYDE INVENTOR 17.10.1963 Arr. Hamburg for B/U.
215.	BRITISH EXPLORER	(1950-1964)	8644	1950	H & W(B)	58-CLYDE EXPLORER 12.1.1964 Arr. Santander for B/U.
216.	BRITISH DEFENDER	(1950-1965)	6138	1950	DOX	65-EL FLAMINGO 66-Conv. to dredger 10.2.1982 Arr. Bruges B/U.
217.	BRITISH PEER(2)	(1950-1963)	8661	1950	LITH	5.1963 Arr. Valencia B/U.
218.	BRITISH PROSPECTOR	(1950-1964)	8655	1950	H & W (B)	58-CLYDE PROSPECTOR 3.1964 Arr. Willebroek B/U.
219.	BRITISH DIPLOMAT(2)	(1950-1961)	6155	1950	DOX	22.12.1961 Arr. Grays B/U.
220.	BRITISH SURVEYOR	(1950-1964)	8655	1950	H&W (B)	61-CLYDE SURVEYOR 15.4.1964 Arr. Ystad B/U.
221.	BRITISH SPLENDOR(2)	(1950-1972)	11233	1950	SH	26.3.1972 Arr. Santander in tow for B/U.
222.	BRITISH NAVIGATOR	(1951-1964)	6135	1950	JLT	22.6.1964 Arr. Bruges B/U.
223.	BRITISH SPORTSMAN	(1951-1972)	11231	1951	SH	24.1.1972 Arr. Inverkeithing B/U.
224.	BRITISH PREMIER(2)	(1951-1964)	8661	1951	LITH	22.5.1964 Arr. Antwerp B/U.
225.	BRITISH BUILDER	(1951-1963)	8699	1951	DOX	1.9.1963 Arr. Bruges B/U.
226.	BRITISH ROVER	(1951-1961)	6137	1951	JLT	61-MAKENI PALM 67-KERKENNAH (It) 71-PALAU 11.6.1978 Arr. Brindisi B/U.
227.	BRITISH SEAFARER	(1951-1973)	11220	1951	HL	26.3.1973 Arr. Villeneuve y Geltruc for B/U.
228.	BRITISH CRAFTSMAN	(1951-1964)	8698	1951	DOX	24.8.1964 Arr. Hamburg B/U.
229.	BRITISH BIRCH(2)	(1951-1964)	8668	1951	LAING	6.1964 Arr. Grimstead B/U.
230.	BRITISH VISCOUNT(3)	(1951-1965)	8664	1951	SH	27.1.1965 Arr. Santander for B/U.
231.	BRITISH LADY(2)	(1951-1963)	6140	1951	SD	8.8.1963 Arr. Bo'ness B/U.
232.	BRITISH PLUCK(2)	(1951-1954)	805	1945	H & W(G)	Ex EMPIRE TESELLA 15.2.1954 Sold for B/U in Bombay.
233.	BRITISH GUIDE	(1951-1963)	8778	1951	FURN	10.12.1963 Arr. Antwerp for B/U with collision damage.
234.	BRITISH WARRIOR	(1951-1961)	6143	1951	JLT	61-ANNE (No) 64-LSCO PANDACAN 4.1977 Sold Taiwan B/U.
235.	BRITISH ADVENTURE	(1951-1973)	18573	1951	V-A (B)	73-VRAHOS 12.3.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
236.	BRITISH PIONEER	(1951-1965)	8651	1951	BWOOD	58-CLYDE PIONEER 17.4.1965 Arr. Antwerp B/U.
237.	BRITISH BULLDOG	(1951-1972)	18589	1951	SH	12.7.1972 Arr. Castellon B/U.
238.	BRITISH MAPLE(2)	(1951-1965)	8686	1951	LAING	13.4.1965 Arr. Hamburg B/U.
239.	BRITISH TALENT	(1952-1972)	18585	1952	HL	23.3.1972 Arr. Bilbao B/U.
240.	BRITISH REALM	(1952-1970)	18567	1952	FAIR	9.6.1970 Arr. Kaohsiung B/U.
241.	BRITISH SKILL	(1952-1972)	18566	1952	H & W(B)	27.12.1972 Arr. Kaohsiung for B/U.
242.	BRITISH CROWN	(1952-1966)	18566	1952	CL	20.8.1966 Destroyed by fire & Explosion at Umm Said.
243.	BRITISH SAILOR(2)	(1953-1972)	20961	1953	CLYDE	72-MARISIRA (Cy) 74-FAGR (Eg) 4.1980 Arr. Kaohsiung B/U.

THE BRITISH TANKERS

244.	BRITISH FLAG	(1953-1971)	11376	1953	HL	19.7.1971 Arr. Burriana B/U.
245.	BRITISH OAK	(1953-1972)	11307	1953	SD	12.1.1972 Arr. Vinaroz B/U.
246.	BRITISH GUARDIAN	(1953-1972)	11359	1953	LITH	58-CLYDE GUARDIAN 63-BRITISH GUARDIAN 26.1.1972 Arr. Gandia B/U.
247.	BRITISH ENVOY	(1953-1970)	11349	1953	DOX	58-CLYDE ENVOY 63-BRITISH ENVOY 2.4.1970 Sold for B/U.
248.	BRITISH MERCHANT(2)	(1954 - 1973)	21064	1954	SH	73-PETROLAVII 76-PETROLA 7 6.10.1978 Arr. Castellon B/U.
249.	BRITISH CRUSADER	(1954-1972)	11346	1954	CL	57-CLYDE CRUSADER 64-BRITISH CRUSADER 15.9.1972 Arr. Kaohsiung for B/U.
250.	BRITISH ENGINEER(2)	(1954-1972)	21077	1954	H & W (B)	72-PETROLA V 21.2.1976 Arr. Castellon B/U.
251.	BRITISH GUNNER(2)	(1954-1972)	10076	1954	H & W (G)	61-CLYDE GUNNER 64-BRITISH GUNNER 17.5.1972 Arr. Vinaroz B/U.
252.	BRITISH HERO	(1954-1972)	11358	1954	LITH	5.6.1972 Arr. Santander for B/U.
253.	BRITISH CORPORAL(2)	(1954-1972)	10071	1954	H & W(B)	60-CLYDE CORPORAL 64-BRITISH CORPORAL 20.5.1972 Arr. Kaohsiung for B/U.
254.	BRITISH VISION	(1954 - 1972)	11349	1954	JLT	4.10.1972 Arr. Castellon B/U.
255.	BRITISH CHANCELLOR(2)	(1954 - 1972)	11356	1954	BWOOD	61-CLYDE CHANCELLOR 64-BRITISH CHANCELLOR 5.1972 Arr. Kaohsiung B/U.
256.	BRITISH SERGEANT(2)	(1954 - 1972)	10073	1954	H & W (G)	60-CLYDE SERGEANT 63-BRITISH SERGEANT 2.11.1972 Arr. Hualien B/U.
257.	BRITISH SOLDIER(2)	(1954 - 1972)	21082	1954	CLYDE	72-MARIBRUNA (Cy) 20.5.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
258.	BRITISH PATROL	(1954 - 1973)	11380	1954	SH	73-MARIPATROL (Gr) 80-NONO MARO 18.3.1981 Arr. Cartagena for B/U after explosion.
259.	BRITISH SOVEREIGN	(1954 - 1972)	21138	1954	V - A (B)	72-PETROLA VI 76-PETROLA 6 16.2.1977 Arr. Barcelona for B/U.
260.	BRITISH OFFICER(2)	(1955 - 1973)	11362	1955	HAM	13.5.1973 Arr. Castellon for B/U.
261.	BRITISH VICTORY	(1955 - 1973)	21153	1955	V - A (B)	73-MARIVIC (Cy) 1.5.1977 Arr. Kaohsiung B/U.
262.	BRITISH INDUSTRY(2)	(1957 - 1973)	21083	1957	CLYDE	73-STEPHANIE CONWAY 21.2.1975 Arr. Castellon B/U.
263.	BRITISH RENOWN(2)	(1957 - 1970)	11349	1957	JLT	3.1970 Arr. Kaohsiung B/U.
264.	BRITISH VIGILANCE	(1957 - 1973)	11349	1957	LAING	15.2.1973 Arr. Vinaroz for B/U.
265.	BRITISH GLORY(2)	(1957 - 1973)	21001	1957	V - A (B)	73-EVROS (Gr) 13.1.1975 Sank at Rio Grande in Brazil. 1.1977 Arr. Vitoria B/U.
266.	BRITISH VALOUR(2)	(1957 - 1973)	22001	1957	SH	73-MESIS 25.10.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
267.	BRITISH TRADER(2)	(1957 - 1973)	21019	1957	CLYDE	73-PELOPIDAS (Gr) 28.8.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
268.	BRITISH COURAGE(2)	(1957 - 1973)	22001	1957	HL	73-POUNENTES 10.12.1977 Arr. Kaohsiung for B/U with boiler damage.

THE BRITISH TANKERS

269.	BRITISH JUSTICE(2)	(1957 - 1973)	21079 1957	CL	73-SALAMIS (Gr) 22.12.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
270.	BRITISH HONOUR(2)	(1958 - 1973)	21031 1958	H & W (B)	73-NEDI (Gr) 18.10.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
271.	BRITISH FAITH(2)	(1958 - 1973)	21001 1958	V - A (B)	73-STELIOS (Gr) 76-MONTAZA (Gr) 30.10.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
272.	BRITISH ARCHITECT(2)	(1958 - 1975)	23124 1958	SH	29.11.1975 Arr. Dalmuir B/U.
273.	BRITISH ENERGY(2)	(1958 - 1975)	23124 1958	FAIR	4.7.1975 Dem. commenced at Kaohsiung.
274.	BRITISH AVIATOR(2)	(1958 - 1976)	23124 1958	SH	26.4.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
275.	BRITISH DUCHESS(2)	(1958 - 1975)	27585 1958	CLYDE	75-PETROLA XXV 76-PETROLA 25 31.8.1978 Arr. Barcelona in tow from Piraeus for B/U.
276.	BRITISH AMBASSADOR	(1958 - 1975)	27113 1958	V - A (B)	14.1.1975 Sank 180 miles W of Iwojima.
277.	BRITISH FULMAR	(1959 - 1976)	11169 1959	STEPHEN	76-ZHUIJIANG (Pa) 79-TA CHING 236 80-DA QING 236.
278.	BRITISH LIGHT(2)	(1959 - 1975)	23015 1959	ANSALDO	27.5.1975 Arr. Bilbao B/U.
279.	BRITISH STATESMAN	(1959 - 1975)	27586 1959	H & W (B)	4.4.1975 Arr. Kaohsiung B/U.
280.	BRITISH JUDGE(2)	(1959 - 1975)	27124 1959	CLYDE	24.6.1975 Arr. Valencia B/U.
281.	BRITISH TRUST(3)	(1959 - 1976)	11211 1959	LITH	76-JINJIANG (Pa) 79-TA CHING 235 80-DA QING 235
282.	BRITISH SWIFT	(1959 - 1975)	10922 1959	SCOTTS	75-NOAH VI 19.5.1982 Put in Bahrain with collision damage.
283.	BRITISH BEACON(2)	(1959 - 1973)	23015 1959	ANSALDO	73-BEACON 23.3.1976 Dem. comm at Kaohsiung.
284.	BRITISH GANNET	(1959 - 1976)	10963 1959	BWOOD	76-HANJIANG (Pa) 80-NEWHAVEN 5.1983 Arr. Pakistan B/U.
285.	BRITISH STAR(2)	(1959 - 1973)	23015 1959	RIUNITI	73-LESLIE CONWAY 3.1975 Arr. Kaohsiung B/U.
286.	BRITISH POWER(2)	(1959-1975)	27586 1959	H & W (B)	5.5.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
287.	BRITISH DESTINY(2)	(1959-1975)	27122 1959	SH	75-AGIA TRIAS (Gr) 79-RALLYTIME 1 27.12.1982 Arr. Gadani Beach for B/U.
288.	BRITISH QUEEN	(1959-1975)	32187 1959	CLYDE	8.4.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
289.	BRITISH KIWI	(1960-1986)	10957 1960	SD	76-FORTIES KIWI 82-COLTAIR 86-KITTY 5.1989 Arr. India B/U.
290.	BRITISH ROBIN	(1960-1977)	11211 1960	LITH	77-LOT (Fr) 83-FAL XI 7.1986 Aground in Pakistan near Gadani Beach. CTL
291.	BRITISH LANTERN(2)	(1960-1973)	23015 1960	RIUNITI	73-KAVO VRETTANOS 1.1979 B/U at Castellon.
292.	BRITISH GULL	(1960-1982)	10942 1960	H & W(G)	76-Depot ship in Brunei Bay 4.1982 Arr. Kaohsiung B/U.

THE BRITISH TANKERS

293.	BRITISH MALLARD	(1960-1978)	11174	1960	H & W (B)	78-PENHORS (Fr) 84-FAL XII 9.1987 Arr. Gadani Beach for B/U.
294.	BRITISH CURLEW	(1960-1976)	10922	1960	STEPHEN	76-WENJIANG 10.1980 Shellfire damage while at Basrah.
295.	BRITISH COMET	(1960-1975)	23015	1960	RIUNITI	16.9.1975 Demolition began at Kaohsiung.
296.	BRITISH SIGNAL	(1961-1971)	23015	1961	ANSALDO	71-LESTE (Gr) and used as slops reception tanker.
297.	BRITISH CORMORANT	(1961-1977)	11132	1961	H & W (B)	77-ORIENTAL ENDEAVOUR 77-ORIENTAL BANKER 15.9.1983 Arr. Thailand B/U.
298.	BRITISH OSPREY	(1962-1977)	10945	1962	H & W (G)	77-ORIENTAL PEACE 83-ALLOCEAN 2 11.1983 Arr. Kaohsiung B/U.
299.	BRITISH PRESTIGE(2)	(1962-1975)	27045	1962	V - A (B)	10.11.1975 Demolition began at Kaohsiung.
300.	BRITISH KESTREL	(1962-1976)	11171	1962	HAM	76-SUNJIANG 5.1983 Arr. Shanghai B/U.
301.	BRITISH MERLIN	(1962-1977)	10945	1962	H & W (G)	65-BP ENTERPRISE 68-BRITISH MERLIN 77-LSCO BASILAN 82-PNOC BASILAN 26.11.1983 Sank off West Luzon after explosion.
302.	BRITISH HUSSAR(2)	(1962-1976)	32341	1962	CLYDE	26.12.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
303.	BRITISH CYGNET	(1962-1977)	11136	1962	H & W (B)	64-BP ENDEAVOUR 67-BP EXPLORER 69-BRITISH CYGNET 77-ORIENTAL UNITY 13.9.1982 Arr. Jakarta B/U.
304.	BRITISH BOMBARDIER(2)	(1962-1976)	32128	1962	STEPHEN	9.4.1976 Arr. Kaohsiung for B[U.
305.	BRITISH CAVALIER(2)	(1952-1975)	32183	1962	JLT	10.12.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
306.	BRITISH GRENADIER(2)	(1963-1976)	32069	1963	V - A (B)	5.3.1976 Arr. Kaohsiung for B/U. First all-aft tanker
307.	BRITISH VENTURE(3)	(1963-1978)	23397	1963	HL	14.11.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
308.	BRITISH GUARDSMAN(2)	(1963-1975)	32038	1963	FAIR	13.11.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
309.	BRITISH DIPLOMAT(3)	(1963-1975)	30815	1963	A&C	76-LANCER 1
310.	BRITISH LANCER(2)	(1963-1976)	32331	1963	H & W(B)	31.8.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
311.	BRITISH MARINER(3)	(1963-1975)	43378	1963	CLYDE	9.11.1975 Arr. Kaohsiung for B/U.
312.	BRITISH DRAGOON(2)	(1963-1982)	31140	1963	HL	70-Converted to a lightening tanker. 6.12.1982 Arr. Kaohsiung for B/U.
313.	BRITISH ENSIGN(3)	(1964-1976)	43093	1964	CL	15.1.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
314.	BRITISH HAZEL	(1964-1982)	12964	1964	SH	82-PETROSTAR XVII 84-NEJMAT EL PETROL 17 88-FAL XXII 89-ALHAMBRIA 90-FAL XVIII 1.2003 Arr. Alang for B/U.
315.	BRITISH HAWTHORN	(1964-1983)	13119	1964	HL	83-NEW FORTUNE 84-KYRA POPI 85-MARE EQUATORIALE 29.9.1996 Arr. Alang for B/U.

THE BRITISH TANKERS

316.	BRITISH FERN(3)	(1964-1983)	13252	1964	LITH	83-CHERSO (It) 15.11.94 Arr. Aliaga for B/U
317.	BRITISH BEECH	(1964-1992)	12973	1964	LAING	92-SEA WIND 12.9.2002 Sold for B/U at Alang.
318.	BRITISH HOLLY	(1965-1983)	13271	1965	LITH	83-HUMANITAS (It) 84-MARSUD PRIMA (It) 89-LABRADOR (It) 90-EMIR (Tu) 91-PARA (Tu) 2004 - Still in existence.
319.	BRITISH VINE(2)	(1965-1983)	13048	1965	H & W(B)	83-PETROLINA VI 88-VINE 12.4.1997 Arr. Alang for B/U.
320.	BRITISH WILLOW	(1965-1983)	13126	1965	LAING	83-NEWCASTLE 88-FLAMINGO I 22.12.1992 Arr. Alang B/U.
321.	BRITISH COMMERCE(3)	(1965-1983)	37814	1965	JLT	31.1.1983 Arr. Kaohsiung for B/U.
322.	BRITISH LAUREL	(1965-1981)	13512	1965	ERIKS	81-MARIBRUNA IV 83-MARIANTHI M 92-MOUG AL BAHER 10.1995 Sold for B/U at Alang.
323.	BRITISH ADMIRAL(3)	(1965-1976)	61578	1965	V-A (B)	30.8.1976 Dem. comm at Kaohsiung
324.	BRITISH CONFIDENCE(2)	(1965-1976)	37978	1965	CLYDE	1.3.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
325.	BRITISH POPLAR	(1965-1982)	13530	1965	ERIKS	82-UTILITAS (It) 91-ALCANTARA 6.9.1995 Arr. Alang for B/U.
326.	BRITISH IVY	(1965-1982)	13271	1965	LITH	82-CHARITAS (It) 93-CHAR 93-OHARA 21.2.1994 Arr. Alang B/U.
327.	BRITISH MAPLE(3)	(1965-1982)	13278	1965	ERIKS	82-MANAMARIA (Gr) 8.6.1982 Extensive damage aft by fire near Malta.
328.	BRITISH CAPTAIN(3)	(1966-1976)	37888	1966	CL	76-HALCYON MED (Gr) 19.2.1985 Arr. Kaohsiung for B/U.
329.	BRITISH CENTAUR	(1966-1983)	37832	1966	H & W (B)	83-EARL OF SKYE (Br) 28.6.1984 Arr. Ulsan B/U.
330.	BRITISH ARGOSY	(1966-1976)	62426	1966	SH	1.7.1976 Arr. Kaohsiung for B/U.
331.	BRITISH COMMODORE(2)	(1967-1982)	38288	1967	FAIR	28.11.1982 Arr. Siracha in Thailand for B/U.
332.	BP ENDEAVOUR	(1967-1988)	13186	1967	N.S.W	88-NEWARK 11.1993 Arr. Alang B/U.
333.	BRITISH LIBERTY(3)	(1968-1981)	15115	1968	ERIKS	81-FOLGOET (Fr) 92 - Laid-up at Marseilles 12.3.1996 Arr. Alang from Marseilles for B/U.
334.	BP ENTERPRISE	(1968-1989)	13185	1968	N.S.W	89-LIV COB 31.12.1995 Arr. Alang for B/U.
335.	BRITISH LOYALTY(3)	(1968-1981)	15118	1968	ERIKS	81-HALA 81-PETER KIRK 86-KORTANK 92-FAL XXXVI 92-GULF HORIZON 1 94-B/U at Alang.
336.	BRITISH SECURITY(3)	(1969-1989)	15095	1969	ERIKS	89-TAURUS ERRE (It) 92-SEA HORSE 99-POTI STAR (Ma) 11.1.2005 - Arrived Alang for B/U.
337.	BRITISH TENACITY(2)	(1969-1989)	15095	1969	ERIKS	89-AQUARIUS ERRE (It) 91-BLUE SEA (Pa)

THE BRITISH TANKERS

338.	BRITISH UNITY(2)	(1969-1981)	15260	1969	BROD	97-BLUE SEA II (Pa) 8.1.2001 - Arr. Gadani Beach B/U
						81-SEBASTIANO 85-SILVER CLOUD 87-NOEL BAY 89-BAYONNE
339.	BRITISH FIDELITY(2)	(1969-1985)	15260	1969	BROD	15.1.94 - Arrived Alang B/U. 85-FIDELITY (It) 90-PORTORIA (It)
340.	BRITISH EXPLORER(2)	(1970-1981)	108530	1970	MIT	7.6.1996 - Arr. Alang for B/U. 16.11.1981 Demolition began at Kaohsiung. (After a short career of only eleven years).
341.	BRITISH INVENTOR(2)	(1970-1981)	108530	1970	MIT	7.7.1981 Arr. Kaohsiung for B/U.
342.	BRITISH PIONEER(2)	(1970-1981)	112742	1970	MIT/SUI	81-TISHPION (Gr) 82-M. CEYHAN (Tu) 12.7.1985 D'mgd by missile 7.2.1986 Arr. Kaohsiung B/U.
343.	BRITISH NAVIGATOR(2)	(1970-1976)	108531	1970	MIT	76-SIVAND (Iran) 12.10.1984 D'mgd by missile
344.	BRITISH SCIENTIST(2)	(1971-1976)	108635	1971	KAWASAKI	7.5.1986 Arr. Kaohsiung B/U. 76-To Iran name w/ch. 19.9.1981 Dem. comm at Kaohsiung.
345.	BRITISH PROSPECTOR(2)	(1971-1979)	108531	1971	MIT	79-SOUTH FOUNDATION 1.2.1983 Dem. comm. at Ulsan.
346.	BRITISH SURVEYOR	(1972-1976)	112742	1972	MIT/SUI	76-SHOUSH (Iran) 20.12.94 Arr. Gadani Beach for B/U.
347.	BRITISH DART	(1972-1986)	15562	1972	ERIKS	86-MINAB 3 1.5.2002 - Arrived Alang B/U.
348.	BRITISH AVON	(1972-1985)	15540	1972	SCOTTS	85-MARE DI KARE (It) 88-LAUROTANK CARNIA 89-CARNIA
349.	BRITISH HUMBER	(1973-1991)	15240	1973	BROD	8.4.2000 - Arr. Alang for B/U. 85-BP HUMBER 91-AKRADINA 18.5.2000 - Arr. Alang for B/U.
350.	BRITISH TEST	(1973-1986)	15653	1973	ERIKS	86-MINAB 4 16.4.04 - Arrived Gadani Beach B
351.	BRITISH TAMAR	(1973-2000)	15644	1973	BOEL	13.12.2000 - Arrived Xinhui in China for B/U.
352.	BRITISH KENNET	(1973-1986)	15540	1973	SCOTTS	86-MINAB 2 4.4.2002 - Arrived Alang B/U.
353.	BRITISH TAY	(1973-1992)	15653	1973	ERIKS	92-SOUTH WIND 1 9.1994 - Sold Thailand, name w/c 23.7.1997 - Arr. Alang for B/U.
354.	BRITISH ESK	(1973-2001)	15644	1973	BOEL	29.3.2001 - Arrived Xinhui in China for B/U.
355.	BRITISH NORNESS	(1973-1988)	132942	1973	MIT	88-HAPPY NORNESS 91-THORNESS 93-SYMI 23.2.2000 - Arr. Alang for B/U.
356.	BRITISH TWEED	(1973-1986)	15540	1973	SCOTTS	84-BP TWEED 86-AZNA (Iran) 97 - MINAB 1 (Iran) 20.12.2003 - Arrived Gadani Bea for demolition.
357.	BRITISH PRIDE(2)	(1973-1982)	111980	1973	A&C	82-SUSANGIRD (Iran) 12.1987 D'mgd by missile

THE BRITISH TANKERS

358.	BRITISH PROGRES(3)	(1973-1985)	117536	1973	VEROLME	23.12.94 Arr. Alang for B/U
359.	BRITISH TRENT	(1973-1993)	15649	1973	ERIKS	5.3.1985 Arr. Kaohsiung for B/U. 3.6.1993 Gutted by fire off Ostend after collision, 9 crew lost. 21.7.1993 Arr. Aliaga B/U.
360.	BRITISH FORTH	(1973-1993)	15540	1973	SCOTTS	93-CAMARGUE 00- CHRYSSI (Gr) 01- BEDOUR 2003
361.	BRITISH NEATH	(1974-1976)	15644	1974	HOBOKEN	76-MOKRAN (Iran) 5.9.1986 Damaged by missile 87-Aft part joined to fore part of MINAB.
362.	BRITISH PROMISE(2)	(1974-1982)	131402	1974	VEROLME	31.3.2004 - Arr. Gadani Beach B/U. 82-SAVANDAJ (Iran) 30.8.1987 Sank at Kharg Island after attack.
363.	BRITISH WYE	(1974-1992)	15650	1974	ERIKS	92-SEA CASTLE 97-TOREPO (Ma) 7.2003 - Sold for demolition.
364.	BRITISH PURPOSE(2)	(1974-1985)	117534	1974	VEROLME	19.2.1985 Arr. Kaohsiung for B/U.
365.	BRITISH RENOWN(3)	(1974-1994)	133035	1974	MIT	5.1994 Sold Pakistan B/U.
366.	BRITISH PATIENCE(2)	(1974-1982)	131399	1974	VEROLME	27.10.1982 Arr. Ulsan B/U.
367.	BRITISH SEVERN	(1974-1986)	15600	1974	HOBOKEN	86-MARUN (Iran) 9.1986 D'mgd by missile Rebuilt at Singapore.
368.	BRITISH SPEY	(1974-1985)	15540	1974	LITH	9.10.2004- Arrived Chittagong B/U. 85-TANK PROGRESS 96-PROGRESO (Ma) 2001 - Broken up.
369.	BRITISH TRIDENT	(1974-1989)	133032	1974	MIT	89-EASTERN TRUST 92 - ASSOS BAY 1.4.1996 - Arr. Gadani Beach for demolition as FORTUNE QUEEN.
370.	BRITISH FAL	(1974-1976)	16015	1974	ERIKS	76-MINAB (Iran) 4.1986 D'mgd by missile, forepart joined to aft part of MOKRAN. Sails as MOKRAN. 31.3.2004 - Arr. Gadani Beach B/U.
371.	BRITISH RESPECT(2)	(1974-1992)	136601	1974	KAWASAKI	92-DELOS 10.10.1999 Arr. Chittagong for B/U.
372.	BRITISH RESOURCE(3)	(1975-2000)	133035	1975	MIT	25.3.2000 - Arr. Xinhui for B/U.
373.	BRITISH RELIANCE	(1975-2000)	133035	1975	MIT	1.2000 - Arr. Xinhui for B/U.
374.	BRITISH RANGER(2)	(1976-2000)	133035	1976	MIT	5.2000 - Arr. Xinhui for B/U.
375.	BRITISH RESOLUTION	(1974-1999)	133035	1974	MIT	9.9.1999 - Arr. Xinhui for B/U.
376.	BRITISH SPIRIT	(1983-2002)	66024	1983	LITH	02 - OCEAN POWER
377.	BRITISH SKILL(2)	(1983-2002)	66034	1983	H & W (B)	02 - OCEAN SKILL
378.	BRITISH SUCCESS(2)	(1984-2002)	66034	1984	H & W (B)	02 - ST. ANDREWS
379.	BP ACHIEVER	(1983-2002)	66031	1983	SH	91 - AUSTRALIAN ACHIEVER 98- BRITISH STRENGTH(3) 03 - AFRODITI (FPSO)
380.	BP ENERGY	(1985-1990)	18343	1976	FINNBODA	Ex LIBRA 90-ASPHALT LEADER 03 - AMERICA
381.	BP VIGOUR	(1985-1988)	44572	1975	MIHARA	9.8.2003 - Arrived Alang B/U. Ex PROSPERITY QUEEN 88-TEEKAY VIGOUR 93-VIGOUR 98-HALCYON
382.	BP VISION	(1985-1988)	44999	1975	OSHIMA	11.10.1999 - Arr. Chittagong B/U. Ex HELLESPONT GLORY 88-TEEKAY VISION 93-ARAB WANDERER

THE BRITISH TANKERS

No.	Name	Year	IMO	Year	Builder	Notes
						23.12.1999 Arr. Gadani Beach B/U.
383.	BP ADVOCATE	(1988-1993)	25368	1988	ONOMICHI	Ex ONOMICHI SPIRIT
384.	BP ARCHITECT	(1988-1993)	25368	1988	ONOMICHI	93-PRIMAR Ex NAKATA SPIRIT
385.	BP ADMIRAL	(1990-2004)	23967	1990	MITA	93-KOREA VENUS 94-BRITISH ADMIRAL
386.	BP ADVENTURE	(1990-2004)	23967	1990	MITA	04 - ADMIRAL L (Gr) 94-BRITISH ADVENTURE
387.	BP ARGOSY	(1991-2004)	23967	1991	MITA	04 - ADVENTURE (Gr) 94-BRITISH ARGOSY 04 - ARGOSY (Gr)
388.	BRITISH HARRIER	(1997 - 200)	80187	1997	SAMSUNG	
389.	BRITISH HAWK	(1997 - 200)	80187	1997	SAMSUNG	
390.	BRITISH HUNTER	(1997 - 200)	80187	1997	SAMSUNG	
391.	BRITISH VALOUR(3)	(1997 - 2002)	158475	1993	ODENSE	Ex ELISABETH MAERSK 02 - EHM MAERSK 03 - LA ESPERANZA Ex EMMA MAERSK 02 - EUGEN MAERSK
392.	BRITISH VIGILANCE(3)	(1997 - 2002)	158475	1993	ODENSE	
393.	LOCH RANNOCH	(1998 - 20)	75526	1998	DAEWOO	Schiehallion - Sullom Voe Shuttle tanker
394.	BRITISH PIONEER(3)	(1999 - 20)	160216	1999	SAMSUNG	
395.	BRITISH PROGRESS(4)	(2000 - 20)	160216	2000	SAMSUNG	
396.	BRITISH PURPOSE(3)	(2000 - 20)	160216	2000	SAMSUNG	
397.	BRITISH PRIDE(3)	(2000 - 20)	160216	2000	SAMSUNG	
398.	BRITISH ENERGY(3)	(2001 - 20)	23682	2001	DAEDONG	
399.	BRITISH ENTERPRISE(3)	(2001 - 20)	23682	2001	DAEDONG	
400.	BRITISH ENDEAVOUR(3)	(2002 - 20)	23235	2002	HYUNDAI	
401.	BRITISH ENDURANCE(2)	(2002 - 20)	23235	2002	HYUNDAI	
402.	BRITISH EXPLORER(3)	(2002 - 20)	23235	2002	HYUNDAI	
403.	BRITISH ESTEEM	(2003 - 20)	23235	2003	HYUNDAI	
404.	BRITISH TRADER(3)	(2002 - 20)	93498	2002	SAMSUNG	LNG Carrier 138000 cu.m.
405.	BRITISH INNOVATOR	(2003 - 20)	92500	2003	SAMSUNG	LNG Carrier 138000 cu.m.
406.	BRITISH MERCHANT(3)	(2003 - 20)	92500	2003	SAMSUNG	LNG Carrier 138000 cu.m.
407.	BRITISH LAUREL(2)	(2002 - 20)	57567	2002	TSUNEISHI	
408.	BRITISH HAWTHORN(2)	(2003 - 20)	57567	2003	TSUNEISHI	
409.	BRITISH WILLOW(2)	(2003 - 20)	57567	2003	TSUNEISHI	
410.	BRITISH OAK(2)	(2003 - 20)	57567	2003	TSUNEISHI	
411.	BRITISH BEECH(2)	(2003 - 20)	57567	2003	TSUNEISHI	
412.	BRITISH SWIFT(2)	(2003 - 20)	63661	2003	SAMSUNG	
413.	BRITISH MERLIN(2)	(2003 - 20)	63661	2003	SAMSUNG	
414.	BRITISH OSPREY(2)	(2003 - 20)	63661	2003	SAMSUNG	
415.	BRITISH CURLEW(2)	(2004 - 20)	63661	2004	SAMSUNG	
416.	BRITISH HAZEL(2)	(2004 - 20)	58070	2004	TSUNEISHI	
417.	BRITISH HOLLY(4)	(2004 - 20)	58070	2004	TSUNEISHI	
418.	BRITISH VINE(3)	(2004 - 20)	58070	2004	TSUNEISHI	
419.	BRITISH TENACITY(3)	(2004 - 20)	29335	2004	HYUNDAI	
420.	BRITISH SECURITY(4)	(2004 - 20)	29335	2004	HYUNDAI	
421.	BRITISH LOYALTY(4)	(2004 - 20)	29335	2004	HYUNDAI	
422.	BRITISH UNITY(3)	(2004 - 20)	29335	2004	HYUNDAI	
423.	BRITISH FIDELITY(3)	(2004 - 20)	29335	2004	HYUNDAI	
424.	BRITISH LIBERTY(3)	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
425.	BRITISH INTEGRITY(2)	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
426.	BRITISH CHIVALRY(3)	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
427.	BRITISH HARMONY(2)	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
428.	BRITISH COURTESY	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
429.	BRITISH SERENITY	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
430.	BRITISH TRANQUILLITY	(2005 - 20)	29335	2005	HYUNDAI	
431.	BRITISH MALLARD(2)	(2005 - 20)	63661	2005	SAMSUNG	
432.	BRITISH GANNET(2)	(2005 - 20)	63661	2005	SAMSUNG	
433.	BRITISH CORMORANT(2)	(2005 - 20)	63661	2005	SAMSUNG	

THE BRITISH TANKERS

434.	BRITISH ROBIN(2)	(2005 - 20)	63661	2005	SAMSUNG	
435.	BRITISH CYGNET(2)	(2006 - 20)	63661	2006	SAMSUNG	
436.	BRITISH KESTREL(2)	(2006 - 20)	63661	2006	SAMSUNG	
437.	BRITISH FALCON	(2006 - 20)	63661	2006	SAMSUNG	
438.	BRITISH EAGLE	(2006 - 20)	63661	2006	SAMSUNG	
439.	Unnamed	(2006 - 20)		2006	MIT	LPG 54500 dwt
440.	Unnamed	(2006 - 20)		2006	MIT	LPG 54500 dwt
441.	Unnamed	(2007 - 20)		2007	MIT	LPG 54500 dwt
442.	Unnamed	(2007 - 20)		2007	MIT	LPG 54500 dwt
443.	Unnamed	(2007 - 20)		2007	HYUNDAI	LNG 155000 cu.m.
444.	Unnamed	(2007 - 20)		2007	HYUNDAI	LNG 155000 cu.m.
445.	Unnamed	(2008 - 20)		2008	HYUNDAI	LNG 155000 cu.m.
446.	Unnamed	(2008 - 20)		2008	HYUNDAI	LNG 155000 cu.m.
447.						
448.						
449.						
450.						

ALASKA TANKER CO. LTD

A1.	ALASKAN FRONTIER	(2004 - 2)	110,693	2004	NASSCO, San Diego	W. Coast America crude tanker
A2.	ALASKAN EXPLORER	(2004 - 2)	110,693	2004	NASSCO, San Diego	W. Coast America crude tanker
A3.	ALASKAN ADVENTURE	(2005 - 2)	110,693	2005	NASSCO, San Diego	W. Coast America crude tanker
A4.	ALASKAN LEGEND	(2006 - 2)	110,693	2006	NASSCO, San Diego	W. Coast America crude tanker

BP OIL (U.K.) COASTAL FLEET

B1.	BP BATTLER/BORDER BATTLER	(1976 - 2005)	1544	1968	HALL	Built as INVERNESS (Shell-Mex & BP Ltd) 76 - BP BATTLER (BP Oil Ltd) 97 - BORDER BATTLER 1.05 - Still in service.
B2.	BP WARRIOR/BORDER WARRIOR	(1976 - 2004)	1529	1968	HALL	Built as GRANGEMOUTH (Shell-Mex & BP Ltd) 76 - BP WARRIOR(BP Oil Ltd) 97 - BORDER WARRIER 17.7.04 - Arr. Santander B/U.
B3.	BP SPRINGER/BORDER SPRINGER	(1976 - 2004)	1077	1969	HALL	Built as DUBLIN (Shell-Mex & BP Ltd) 76 - BP SPRINGER (BP Oil Ltd) 97 - BORDER SPRINGER 26.10.04 - Arr. Santander B/U.
B4.	BP JOUSTER/BORDER JOUSTER	(1976 - 2005)	1598	1972	APPLEDORE	Built as SWANSEA (Shell-Mex & BP Ltd) 76 - BP JOUSTER (BP Oil Ltd) 97 - BORDER JOUSTER 1.05 - Still in service.
B5.	BP HARRIER	(1980 - 1991)	1595	1980	APPLEDORE	91 - DAVID M 98 - WEAR FISHER
B6.	BP HUNTER	(1980 - 1991)	1595	1980	APPLEDORE	91 - MICHAEL M 99 - TEES FISHER
B7.	BORDER HEATHER	(2004 - 20)	2159	2004	DAMEN	31.10.04 - Caught fire whilst departing Grangemouth, sent back to builders for repairs.
B8.	BORDER THISTLE	(2005 - 20)	3000	2005	DAMEN	1.05 - Completed.
B9.	BORDER TARTAN	(2005 - 20)	3000	2005	DAMEN	4.05 - Completed.

THE BRITISH TANKERS

FRENCH SUBSIDIARIES

F1. PEHELBRONN	(1922-1936)	4900	1914	HOWALDT	28-ARDESHIR (Fr) 7.1936 Fire & B/U.
F2. SAINT BONIFACE	(1923-1953)	7787	1922	CAEN	28-BAHRAM (Fr) 53-EVANTHIA 56-LOEX 56-NORMA 27.8.1959 Arr. Savona B/U Ex BRITISH INDUSTRY 28-SHAPUR (Fr) 39-B/U.
F3. SAINT JEROME	(1923-1939)	4121	1922	BEARD	42-FRIEDRIKE (Ge) 20.8.1944 Sunk as block ship at Constantza
F4. FIRUZ	(1929-1943)	7454	1929	CAEN	45-VOLGANEFT (Ru) 58-B/U
F5. KOBAD	(1929-1963)	7454	1929	CAEN	12.3.1963 Arr. Split for B/U.
F6. FERNAND GILABERT	(1946-1959)	10715	1944	KAISER	Ex COULEE DAM 46-SHAPUR (Fr) 46-FERNAND GILABERT 13.9.1958 Heavy damage in collision off Oman. 9.1959 Arr. Bombay B/U. Ex RAINIER
F7. LANGEAIS	(1948-1959)	10715	1944	KAISER	48-ARDESHIR (Fr) 54-LANGEAIS 59-CARIBBEAN WAVE 62-Conv. to bulker ren. PAPADIAMANDIS 22.12.1965 Stranded in Azores. T. Loss.
F8. SAINT PATRICE	(1952-1966)	11084	1952	A & C	54-LUYNES (Fr) 66-THORONET 68-TREFONTAINE 73-B/U.
F9. BRISSAC	(1955-959)	See No. 172 in British fleet.			
F10. MONTSOREAU	(1955-1961)	See No. 177 in British fleet			
F11. VILLANDRY	(1955-1961)	See No. 180 in British fleet			
F12. CHAMBORD	(1955-1973)	21432	1955	A & C	73-Conv. to non-propelled barge at Rijeka.
F13. CHENONCEAUX	(1955-1975)	21432	1955	A & C	27.10.1974 Laid-up Brest 15.4.1975 Arr. Bilbao B/U.
F14. CHEVERNY	(1956-1976)	21432	1956	A & C	23.6.1976 Arr. Castellon for B/U.
F15. CHAUMONT	(1958-1975)	20867	1958	A & C	5.9.1975 Arr. Valencia for B/U.
F16. AMBOISE	(1961-1977)	30971	1961	A & C	27.10.1977 Arr. Valencia for B/U.
F17. AZAY-LE-RIDEAU	(1964-1978)	31959	1964	A & C	78-VENTURE LOUISIANA 26.5.1982 Arr. Kaohsiung for B/U.
F18. MONTSOREAU(2)	(1968-1976)	67870	1968	A & C	76-TRADE JUPITER (Gr) 78-AL WASEL Storage use.
F19. LANGEAIS(2)	(1971-1981)	41195	1965	MTSUI	Ex THORSHEIMER 81-TRIDENT (Gr) 85-IDEA (Gr) 86-PAPANIKOLIS (Gr) 86-TENACITY (Gr) 90-UNITED SPIRIT (Gr)

THE BRITISH TANKERS

F20. BLOIS	(1971-1981)	118415	1971	LA CIOTAT	Storage use at Kalba. 81-ZAFER (Tu) 83-ZAFER M (Tu) 19.4.1986 Arr. Kaohsiung for B/U.
F21. BEAUGENCY	(1973-1982)	18461	1973	LA CIOTAT	82-POLYS (Cy) 86-POLIKON 5.4.1987 Struck by missile in Persian Gulf. B/U.
F22. CHINON	(1974-1985)	131654	1974	LA CIOTAT	85-FAIRSHIP L 4.2.1985 Struck by missile in Persian Gulf, towed to Dubai. B/U. Kaohsiung.
F23. BRISSAC(2)	(1976-1988)	115029	1976	LA CIOTAT	88-KOOHE ZAGROS 24.10.1994 -Arr. Gadani Beach for B/U
F24. CHAUMONT(2)	(1976-199)	129233	1976	MIT5	2001 - Broken up.
F25. CHENONCEAUX(2)	(1976-199)	129849	1976	MIT5	87-ONCE (Fr) 2001 - Broken up.

LOWLAND TANKER CO. LTD.

L1. BORDER REGIMENT	(1953-1969)	11311	1953	SCOTTS	69-FORTUITY (Li) 20.2.1975 Arr.Pusan B/U.
L2. BORDER KEEP	(1953-1970)	11321	1953	BWOOD	2.2.1970 Arr. Kaohsiung for B/U.
L3. BORDER HUNTER	(1954-1970)	11301	1954	SCOTTS	70-NERIDE (Li) 11.4.1975 Arr.Bilbao, B/U.
L4. BORDER LASS	(1954-1970)	11344	1954	DOX	70-MIKRASIAS (Gr) 74-JUANITA 1 (Gr) 29.8.1974 Arr.Split B/U.
L5. BORDER FUSILIER	(1954-1970)	11330	1954	HL	70-NEMEO (Gr) 12.7.1975 Arr. Gadani Beach for B/U.
L6. BORDER MINSTREL	(1954-1972)	11330	1954	BWOOD	1.5.1972 Arr. Bilbao B/U.
L7. BORDER REIVER	(1955-1971)	11355	1955	LAING	71-NICEA (Gr) 4.1976 Arr. Bilbao B/U.
L8. BORDER LAIRD	(1955-1972)	11366	1955	LITH	8.7.1972 Arr. Kaohsiung for B/U.
L9. BORDER SENTINEL	(1955-1970)	11355	1955	SH	70-NETTUNO (Li) 1.1976 Arr. Karachi B/U.
L10. BORDER TERRIER	(1956-1972)	11347	1956	JLT	7.10.1972 Arr. Whampoa for B/U.
L11. BORDER SHEPHERD	(1960-1981)	13606	1960	LITH	81-MARIVERDA IV (Pa) 83-AL NABILA II (Eg) 26.5.1993 Arr. Alang B/U.
L12. BORDER CASTLE	(1961-1981)	13235	1961	SH	81-FIVE BROOKS (Pa) 17.10.1986 Shelled by Iranian gunboat. 1.1987 Arr. Gadani Beach for B/U.
L13. BORDER PELE	(1961-1981)	13228	1961	SH	81-FIVE STREAMS (Pa) 14.5.1984 Arr. Chittagong for B/U.
L14. BORDER FALCON	(1961-1982)	13238	1961	SD	82-GARDENIA B (Br) 30.1.1985 Arr. Kaohsiung.
L15. BORDER CHIEFTAIN	(1962-1979)	13238	1962	SD	79-ACHILLET (Gr) 88-SPIRO (Ma) 27.9.1988 Arr. Chittagong for B/U.

THE BRITISH TANKERS

OTHER JOINT VENTURES

O1. BRANDON PRIORY	(1960-1975)	22735	1960	HL	9.6.1975 Arr. Castellon for B/U.
O2. BIDFORD PRIORY	(1960-1975)	22748	1960	CL	29.10.1975 Arr. Faslane for B/U.
O3. NORDIC HAWK	(1960-1970)	21323	1960	FAIR	70-THIRESSIA VENIZELOS 24.4.1977 Arr. Kaohsiung B/U.
O4. NORDIC HERON	(1960-1970)	21357	1960	JLT	70-HARICLIA VENIZELOS 26.4.1977 Arr. Kaohsiung B/U.

MANAGED TANKERS

M1. BRITISH LIGHT	(1917-1937)	6470		1917 PALM	37-OLWEN 49-MUSHTARI (Pk) 60 - B/U.
M2. BRITISH STAR	(1918-1938)	6888		1918 SH	38-OLYNTHUS 49-PENSILVANIA 60-B/U in Italy
M3. BRITISH LANTER	(1918-1937)	6897		1918 WORK	37-OLGARCH 1.7.1943 Torpedoed off Tobruk. Fuel hulk. 4.1946 Scuttled Red Sea.
M4. BRITISH BEACON	(1918-1937)	6891		1918 WORK	37-OLCADES 46-RUTHENIA (hulk) 48-B/U at Blyth
M5. WAR NIZAM	(1918-1936)	5605		1918 PALM	47-BASINGHALL (hulk) 49-B/U at Antwerp.
M6. WAR NAWAB	(1919-1936)	5577		1919 PALM	Static fuel hulk at Devonport By end of war. 46-B/U.
M7. WAR BHARATA	(1920-1933)	5600		1920 PALM	47-WOLF ROCK 15.5.1953 Arr. Troon B/U.
M8. WAR SUDRA	(1920-1937)	5590		1920 PALM	Static fuel hulk at H/Kong. 50-GERMAINE 51-B/U.
M9. EMIL GEORG VAN STRAUSS	(1918-1922)	5289		1914 EMDEN	18- Taken over by Britain. 22-STEALIA ROMANA 47- POLAR MAID (Br) 3.1957 Arr. Rosyth B/U. 5.3.1942 War loss.
M10. MELPOMENE	(1940-1942)	7010		1923 A&C	1955-B/U.
M11. ROXANE	(1940-1945)	7813		1929 A&C	Ex OLTENIA
M12. OLTENIA II	(1940-1943)	6394		1928 ARM	8.1.1943 War Loss.
M13. EMPIRE CORPORAL	(1940-1942)			See No. 43 in main fleet	
M14. EMPIRE DIPLOMAT	(1940-1944)			See No. 73 in main fleet	
M15. EMPIRE GEM	(1941-1942)	8139		1941 H & W (G)	25.1.1942 War loss.
M16. EMPIRE JET	(1941-1942)	8134		1941 BWOOD	46-REGENT JAGUAR. 2.6.1953 Arr. Briton Ferry for B/U.
M17. EMPIRE ONYX	(1941-1942)	8220		1941 H & W (G)	42-NORTIND (No) 26.1.1943 War loss.
M18. EMPIRE SAPPHIRE	(1941-1942) & (1943-1946)	8031		1941 FURN	1942/43 Mgmt. by Anglo-American Oil Co. Ltd. 46-ESSO SARANAC 25.1.1949 Arr. Antwerp for B/U.
M19. EMPIRE PERI	(1941 - 1946)	4769		1905 LEGHORN	Ex BRONTE (I) 47-B/U Bombay.

THE BRITISH TANKERS 1918 - 2111

M20.	EMPIRE TAJ	(1941 - 1946)	3065	1912 TOLEDO	Built as L. V. STODDARD 37-BARBARA (It) 46-Laid-up at Bombay 52-ATTOCK (Pk) B/U.
M21.	EMPIRE TROPHY	(1941 - 1944)	5211	1916 PALERMO	Ex GIOVE (It) 47-B/U Bombay.
M22.	JOESFINA THORDEN	(1941-1943)	6620	1932 ERIKS	6.4.1943 War loss off East Coast England.
M23.	EMPIRE PRIZE	(1942 - 1943)	3245	1917 BALT	Built as HOLDEN EVANS 31-CLELIA CAMPANELLA 46-BANKIVIA (Br) 3.1950 B/U H/Kong.
M24.	EMPIRE METAL	(1942)	8201	1942 H & W (G)	2.1.1943 Sunk by air attack at Bona.
M25.	EMPIRE MACCABE	(1943 - 1946)		See No. 159 in main fleet.	
M26.	EMPIRE MACKAY	(1943 - 1946)		See No. 160 in main fleet.	
M27.	EMPIRE MACCOLL	(1943 - 1946)		See No. 158 in main fleet.	
M28.	EMPIRE JUPITER	(1944 - 1946)	8217	1944 H & W (G)	46-SAINT GAUDENS (Fr) 48-SEVANE (Fr) 58-PROGRES 19.11.1970 Arr.Split B/U. 52-ALIGNITY 11.1971 B/U Blyth.
M29.	EMPIRE FITZROY	(1945 - 1952)	890	1945 INGLIS	See No. 232 in main fleet.
M30.	EMPIRE TESELLA	(1946 - 1951)		See No. 232 in main fleet.	
M31.	SHWEDAGON	(1947 - 1953)	3391	1921 ARM	Built for Burmah Oil 1953 B/U Sunderland.
M32.	GAS ENTERPRISE	(1980 - 1992)	43636 70,000 cu.m	1977 LA CIOTAT	Ex. RAZI 92 - DARWIN Anchored off Guayaquil as gas storage 01 - ANDEAN GAS.
M33.	NORTHWEST SANDERLING	(1989- 20)	106283 125000 cu.m	1989 MITS	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M34.	NORTHWEST SWALLOW	(1989 - 20)	106283 125000 cu.m	1989 MITSUI	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M35.	NORTHWEST SWIFT	(1989 - 20)	106283 125000 cu.m	1989 MITS	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M36.	NORTHWEST SNIPE	(1990 - 20)	106283 125000 cu.m	1990 MITSUI	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M37.	NORTHWEST SHEARWATER	(1991 - 20)	106283 125000 cu.m	1991 KHI	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M38.	NORTHWEST SEAEAGLE	(1992 - 20)	106283 125000 cu.m	1992 MITS	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M39.	NORTHWEST SANDPIPER	(1993 - 20)	106283 125000 cu.m	1993 MITSUI	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M40.	NORTHWEST STORMPETREL	(1994 - 20)	106283 125000 cu.m	1994 MITS	05-LNG carrier in service for N.W. Shelf consortium.
M41.	WELSH VENTURE	(1993- 1998)	151127	1991 SASEBO	5 year charter
M42.	ORIENTAL VENTURE	(1993- 1998)	154071	1992 MITSUI	5 year charter
M43.	AL KHAZNAH	(1994- 20)	110895 137,000 cu.m	1994 MITSUI	05-LNG carrier in service for ADGAS consortium.
M44.	SHAHAMAR	(1994- 20)	110895 137,000 cu.m	1994 KHI	05-LNG carrier in service for ADGAS consortium.
M45.	GHASHA	(1995- 20)	110895 137,000 cu.m	1994 MITSUI	05-LNG carrier in service for ADGAS consortium.
M46.	ISH	(1995 - 20)	110895 137,000 cu.m	1995 MITS	05-LNG carrier in service for ADGAS consortium.
M47.	SCHIEHALLION	(1998 - 20)	950,000 barrel	1998 H & W(B)	FPSO in service to W of Shetland

THE BRITISH TANKERS 1918 - 2111

M48.	BALTIC CRUSADER	(2004 - 20)	23240	2004 HYUNDAI	Interorient Nav. Co,Cyprus
M49.	BALTIC CHAMPION	(2004 - 20)	23240	2004 HYUNDAI	Interorient Nav. Co,Cyprus
M50.	BALTIC COMMANDER	(2004 - 20)	23240	2004 HYUNDAI	Interorient Nav. Co,Cyprus
M51.	BALTIC CHALLENGER	(2004 - 20)	23240	2004 HYUNDAI	Interorient Nav. Co,Cyprus

PERDITE NAVIGLIO BP NELLA II GM

1939

BRITISH INFLUENCE 8434 tonn 14/09/1939

1940

BRITISH LIBERTY 8485 t. 6/1/40
B. COUNCELLOR 7048 2/2/40
B. TRIUMPH 8501 13/2/40
B. ENDEAVOUR 4580 22/2/40
B. INVENTOR 7101 13/6/40
B. PETROL 6891 14/6/40
B. FAME 8406 12/8/40
B. COMMANDER 6901 26/8/40
B. GENERAL 6989 6/10/40
B. OFFICER 6990 1/12/40
B. PREMIER 5872 24/12/40
B. CORPORAL 6972 04/07/40

1941

B. UNION 6987 18/1/41
B. ADVOCATE 6994 20/2/41
B. GUNNER 6894 24/2/41
B. STRENGHT 7139 15/3/41
B. RELIANCE 7000 2/4/41
B. VISCOUNT 6895 3/4/41
B. SCIENCE 7138 18/4/41
B. EMPEROR 3663 7/5/41
B. SECURITY 8470 20/5/41
B. GRENADIER 6857 22/5/41
B. MARINER 6996 20/10/41
B. FORTUNE 4696 31/10/41
B. CAPTAIN 6968 2/12/41

1942

B. MOTORIST 6891 19/2/42
B. RESOURCE 7209 14/3/42
B. SPLENDOUR 7138 7/4/42

B.PRUDENCE	8620	23/03/42
B.SERGEANT	5868	9/4/42
B.WORKMAN	6994	3/5/42
B.COLONY	6917	13/5/42
B.LOYALTY	6993	30/05/42
B.YEOMAN	6990	14/7/42

1943

B.VIGILANCE	8093	3/1/43
B.DOMINION	6983	10/1/43
B.ARDOUR	7124	5/4/43
B.TRUST	8466	1/5/43
B.VENTURE	4696	24/6/43
B. PROGRESS	4581	4/11/43

1944

B.CHIVALRY	7118	22/2/44
------------	------	---------

1945

B.FREEDOM	6985	14/1/45
-----------	------	---------

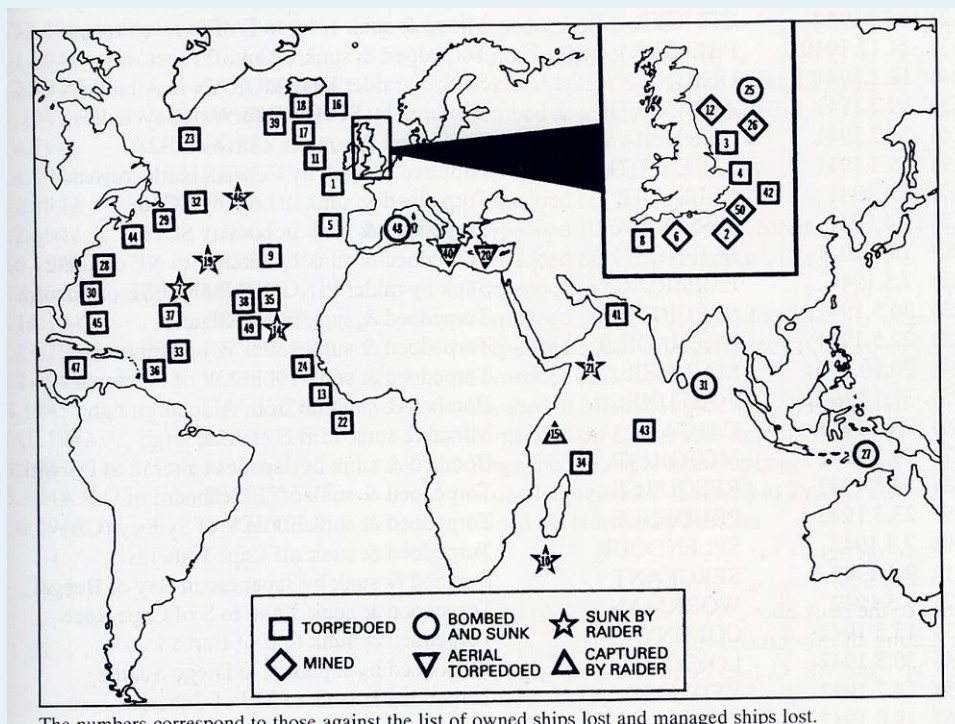
NAVI GESTITE :

EMPIRE GEM	24/01/42
MELPOMENE	05/03/42
EMPIRE CORPORAL	14/08/42
EMPIRE METAL	02/01/43
OLTENIA	8/01/43
JOSEFINA THORDEN	6/04/43

NAVI DANNEGGIATE :

B.CHANCELLOR
B.ENERGY
B.GLORY

- B.PRESTIGE
- B.ZEAL
- B.FIDELITY
- B.SPLENDOUR
- B.WORKMAN
- B.LORD
- B.RENOWN
- B.CONSUL
- B.JUDGE
- B.FREEDOM
- B.MERIT
- B.PROMISE
- B.RENOWN
- B.FORTITUDE
- B.GOVERNOR
- B.PURPOSE
- B.LOYALTY
- B.DIPLOMAT
- B.ENGINEER



Come si evince, un autentico dissanguamento, non inferiore a quello di altre grandi compagnie di navigazione dell'epoca. Un totale di 41 navi petroliere, ovviamente bersagli preferiti da sommergibili e aerei, parte delle quali, comunque, affondò per urto su mine.

CONSISTENZA FLOTTA AL 1939

BRITISH TANKER CO LTD, Britannic House, Finsbury Circus, London EC2

Tankers

British Advocate (st)	1922	Laing	6994	10,925	456-4	57-1	27-9	10.0
British Ambassador	1924	Laing	6940	11,008	448-6	57-4	27-8	10.0
British Architect	1922	Blythw	7388	11,624	440.4	56-1	27-10	10.0
British Ardour	1928	Palmer	7124	11,196	456-8	57-1	27-8	10.0
British Aviator (m)	1924	Palmer	6998	10,762	456-0	57-1	27-8	10.0
British Captain (st)	1923	Palmer	6968	10,822	456-0	57-1	27-8	10.0
British Chancellor (st)	1921	Laing	7085	10,925	456-4	57-1	27-9	10.0
British Chemist (m)	1925	Palmer	6997	10,762	456-0	57-1	27-8	10.0
British Chivalry	1929	Palmer	7118	11,220	456-0	57-1	27-8	10.0
British Colonel (st)	1921	Laing	6999	10,995	456-4	57-1	27-9	10.0
British Colony	1927	SHWR	6917	10,840	455-0	57-0	27-9	10.0
British Commander (st)	1922	Caledn	6901	11,028	456-0	57-0	27-9	10.0
British Commodore (st)	1923	Caledn	6865	11,028	456-0	57-0	27-9	10.0
British Confidence (m)	1936	Cammel	8494	11,262	482-7	62-0	27-6	12.0
British Consul	1924	Laing	6940	11,008	448-6	57-4	27-8	10.0
British Corporal (st)	1922	Palmer	6972	10,817	454-11	57-1	27-8	10.0
British Councillor (st)	1922	Laing	7048	10,925	455-0	57-1	27-9	10.0
British Courage (m)	1928	Lithgw	6952	10,959	454-5	57-0	27-10	10.0
British Destiny (m)	1937	H&WGw	8470	12,177	483-1	61-9	27-5	12.0
British Diligence (m)	1937	SHWR	8408	12,235	481-7	62-0	27-6	12.0
British Diplomat (m2)	1926	BrownJ	6498	9692	420.2	54-5	26-9	10.0
British Dominion (m)	1928	SHWR	6983	10,912	455-0	57-0	27-10	10.0
British Duchess	1924	ThmpsJ	5973	9405	420-10	54-10	27-4	10.0
British Emperor	1916	ArmWhl	3663	5796	345.0	49-1	21-10	9.0
British Endeavour	1927	ArmWhl	4580	6906	381.2	50-5	23-4	10.0
British Endurance (m)	1936	SHWR	8406	12,275	483-0	61-11	27-7	12.0
British Energy (m)	1931	GrkDY	7209	11,186	454-5	59-5	27-3	10.0
British Engineer (st)	1922	Workmn	6993	10,898	454-11	57-0	27-9	10.0
British Faith (m)	1928	Caledn	6955	10,887	441.8	56-11	27-8	10.0
British Fame (m)	1936	SHWR	8406	12,275	483-0	61-11	27-7	12.0
British Fidelity (m)	1939	H&WGw	8465	12,201	483-1	61-8	27-6	12.0
British Fortitude (m)	1937	Cammel	8482	12,265	482-11	62-0	27-6	12.0
British Fortune	1930	Lithgw	4696	6913	384.6	50-2	23-4	10.0
British Freedom (m)	1928	Palmer	6985	11,148	456-8	57-1	27-8	10.0
British Fusilier (st)	1923	SHWR	6943	10,873	454-11	57-0	27-10	10.0
British General (st)	1922	Palmer	6989	10,822	454-10	57-1	27-8	10.0
British Genius (m)	1939	Doxfrd	8553	12,416	481-8	62-0	27-8	12.0
British Glory (m)	1928	Laing	6993	10,867	435.0	57-4	27-8	10.0
British Governor	1926	SHWR	6840	10,904	455-5	57-0	27-10	10.0
British Grenadier (st)	1922	SHWR	6857	10,750	454-11	57-0	27-7	10.0
British Gunner (st)	1922	SHWR	6894	10,750	454-11	57-0	27-7	10.0

British Honour (m)								
	1928	Palmer	6991	11,135	456-8	57-1	27-8	10.0
British Hope (m)	1928	Caledn	6951	10,830	441.8	56-11	27-7	10.0
British Hussar (st)	1923	SHWR	6955	10,929	454-11	57-0	27-10	10.0
British Industry	1927	Palmer	4297	6631	366.2	49-2	23-4	10.0
British Influence (m)								
	1939	SHWR	8431	12,250	481-6	61-9	27-6	12.0
British Integrity (m)								
	1937	H&WGw	8412	12,145	483-1	61-8	27-5	12.0
British Inventor	1926	Palmer	7101	11,693	430.0	58-1	27-10	10.0
British Isles	1917	ArmWhl	7108	10,240	430.0	57-0	27-4	10.0
British Judge	1921	Laing	6735	10,573	420.5	56-5	27-8	10.0
British Justice (m)	1928	Palmer	6982	11,174	456-8	57-1	27-8	10.0
British Liberty (m)	1939	FurnH	8485	12,490	481-6	61-9	27-8	12.0
British Lord (st)	1922	ThmpsJ	6098	9517	427-0	54-10	27-5	10.0
British Loyalty (m)	1928	Palmer	6993	11,150	456-8	57-1	27-8	10.0
British Mariner (st)	1922	Palmer	6996	10,772	454-11	57-1	27-8	10.0
British Merchant (st)								
	1922	Beardm	6994	10,729	455-0	57-2	27-8	10.0
British Motorist (m)								
	1924	SHWR	6891	10,772	453-3	57-0	27-10	10.0
British Officer (st)	1922	Palmer	6990	10,822	453-3	57-1	27-9	10.0
British Petrol (m)	1925	SHWR	6891	10,784	453-3	57-0	27-10	10.0
British Power (m)	1936	H&WGw	8451	12,177	483-1	61-9	27-6	12.0
British Premier (st)	1922	Palmer	5872	9132	416-0	53-9	27-5	10.0
British Prestige (m)	1931	Lithgw	7106	11,040	455-8	59-6	27-3	10.0
British Pride (m)	1931	Lithgw	7106	11,040	455-8	59-6	27-3	10.0
British Princess	1917	ArmWhl	7019	10,860	430.0	57-0	27-4	10.0
British Progress	1927	ArmWhl	4581	6906	381.2	50-5	23-4	10.0
British Prudence (m)								
	1939	Laing	8620	12,451	481-6	61-9	27-8	12.0
British Reliance (m)								
	1928	GrkDY	7000	11,066	454-5	57-0	27-10	10.0
British Renown (m)								
	1928	Laing	6997	10,950	435.0	57-4	27-8	10.0
British Resolution (m)								
	1937	SHWR	8408	12,235	481-7	62-0	27-7	12.0
British Resource (m)								
	1931	GrkDY	7209	11,186	454-5	59-5	27-3	10.0
British Sailor	1918	SHWR	5576	8450	412-0	52-4	25-7	10.0
<i>ex War Rajah 21</i>								
British Science (m)	1931	Palmer	7138	11,082	456-0	59-9	27-1	10.0
British Security (m)								
	1936	H&WGw	8470	12,121	483-1	61-9	27-5	12.0
British Sergeant (st)								
	1922	Palmer	5868	9122	416-0	54-2	27-5	10.0
British Sincerity (m)								
	1939	Cammel	8533	12,207	482-6	62-0	27-8	12.0
British Soldier	1918	GrayX	5564	8460	412-0	52-4	25-7	10.0
<i>ex War Sikh 19</i>								
British Sovereign	1917	ArmWhl	3657	5796	345-2	49-1	21-10	9.0
British Splendour (m)								
	1931	Palmer	7138	11,095	456-0	59-9	27-1	10.0
British Statesman (st)								
	1922	Laing	6991	10,925	457-6	57-1	27-9	10.0
British Strength (m)								
	1931	Palmer	7139	11,095	456-0	59-9	27-1	10.0
British Tenacity (m)								
	1939	SHWR	8439	12,254	481-8	62-0	27-7	12.0
British Trader	1921	Beardm	4204	6089	363-3	49-3	23-2	9.0
British Triumph (m)								
	1936	Lithgw	8501	12,200	483-1	61-9	27-7	12.0
British Trust (m)	1939	H&WGw	8466	12,416	483-1	61-9	27-7	12.0
British Union (m)	1927	SHWR	6987	10,912	454-0	57-0	27-10	10.5
British Unity (m)	1939	Lithgw	8407	12,250	481-6	61-9	27-7	12.0
British Valour (m)	1927	Lithgw	6952	10,959	454-0	57-0	27-10	10.5
British Venture	1930	Lithgw	4696	6922	384.6	50-2	23-4	10.0
British Viscount (st)								
	1921	SHWR	6895	10,873	456-0	57-0	27-7	10.0
British Workman (st)								
	1922	Workmn	6994	10,898	456-0	57-0	27-9	10.0
British Yeoman (st)	1923	Palmer	6990	10,822	456-0	57-1	27-8	10.0
British Zeal (m)	1937	Lithgw	8532	12,180	481-6	61-9	27-6	12.0

ARCHIVIO FOTOGRAFICO



British Cormorant



British Curlew



British Gannet



British Mallard



British Merlin



British Osprey



British Swift



British Falcon



British Robin



British Eagle



British Cygnet



British Kestrel



BRITISH DIAMOND



BRITISH RUBY



BRITISH SAPPHIRE



BRITISH EMERALD



British Esteem



British Explorer



British Emissary



British Envoy



British Ensign



British Pride



British Progress



British Purpose



British Pride



British Progress



British Purpose



British Trader



British Innovator



British Merchant



British Chivalry



British Courtesy



British Harmony



British Integrity



British Liberty



British Loyalty



British Security



British Serenity



British Tenacity



British Unity



British Tranquility



British Fidelity



British Commerce



British Confidence



British Councillor



British Courage



British Beech



British Hawthorn



British Hazel



British Holly



British Laurel



British Oak



Fonti

BP Shipping
Lloyd Shipping Index