

# МОРСКИ РАТНИКЪ

Абонаментъ за година — 60 лв.  
пол — 30 лв.  
страхотно — 100 лв.

ОТДЕЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

За реклами, само на последния листъ,  
по 2 лв. на 1 кв. см.

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до ЕСЕНЪ СІ/НЧЕВЪ,  
кварталъ № 581/16 — Варна.

Свободна трибуна на морски въпроси, факти изъ морето и морска белетристика.

## Имъ всички радатели за закрепване и подкрепка „Морски Ратникъ“.

Водими отъ желанието да сплотиме и организираме родното морячество, ние създадохме малко по обемъ, но великъ по назначение „Морски Ратникъ“.

Пласирането на първия броеве бѣ въ състояние да разкопчае и най оптимистичното гледище по материалната частъ на изданието. Въ послѣдствие ние бѣхме морално и материално подкрепени отъ морячеството, и привържениците на морето. Съ неговѣрни трудъ, усилия и жертви ние ще завършимъ скоро първата годишнина на вестника.

Скъпия печатъ и хартия ни поставятъ въ невъзможностъ да увеличимъ размѣра на изданието ето защо редакционния комитетъ въ желанието си да подобри „Морски Ратникъ“ и за да се сподобие съ средства необходими за това, реши да разиграе презъ единъ отъ януарските празници тази зима, една томбола алегри отъ предмети изработени или подарени отъ всички радатели за закрепване и подобрене на „Морски Ратникъ“.

Ето защо редакционния комитетъ моли всички които иматъ присърдце нашето дѣло, да изпратятъ своите подаръци за проектираната томбола. Желателно е, колкото се може по-вече подаръци да се получаватъ, като се гледа да бѣдатъ не толкова голѣми, а оригинални и ценни по изработка и качество. Подарените предмети добре опаковани да се изпращатъ въ редакцията на „Морски Ратникъ“ кварталъ 581, парцелъ 16, до Търговската академия въ гр. Варна. Всѣки предметъ да бѣде придруженъ съ бележка, кой изпраща предмета и точния му адресъ. Редакционния комитетъ отъ своя страна е приготвилъ три разкошни картини, представляващи най-красивите чуждестранни търговски параходи. Подаръците ще се приематъ до 15 януарий 1927 година.

Ние най-учтиво молиме, всѣки морякъ споредъ силите си да се притече на помощъ за доброто изнасяне на томболата.

Морски Ратникъ.

И. П.

## За „Българското корабоплавателно кооперативно дружество“, основано въ гр. Варна.

Помогни си самъ, за да ти помогне и Господъ  
Единъ за всички и всички за единъ.

Ето двата принципа, които легнали въ основата на едно общество — могатъ да направятъ чудеса.

Въ предосвободителната епоха на нашата страна, тия принципи сж били зачитани и тѣхните благотворни резултати сж се чувствували много добре, макаръ нивото на народното съзнание да е било на много по-ниско стъпало, отколкото е днесъ. Днесъ, когато съзнанието въ народа за обща работа е много по-силно — тия принципи, по отдѣлно, или и двата наедно — намиратъ широко приложение въ живота.

Злото, което българските тютюнопроизводители търпѣха редъ години — жгаги и измамвани въ продажните цени отъ наши и чужди търговеци — не се ли премахна съ създаването на кооперацията „Генова крепостъ“? Тая кооперация, замислена най-напредъ, отъ единъ малкъ, обикновенъ чиновникъ — израстна до такава величина, че заслужено е привлѣкла очудването даже и на чужденците!

Можеше ли нѣкога да се предполага, че нашите бедни занаятчии и дребни търговеци, ще намиратъ кредитъ и то на такива износни условия и по такъвъ лекъ начинъ, ако не бѣше се основала „Популярната банка“? Трѣбва да е слепъ човѣка за да не вижда това издигане и финансовата мощъ на „Популярната банка“, които се дължатъ само на доброто желание на нейните членове (отъ начало малко, но днеска вече клудятъ на брой) да си помогнатъ единъ на другъ, следъ като сж били проникнати отъ съзнанието, че силата е само въ съединението.

Кооперативната идея расте бързо и не е далечъ денятъ, когато ще завладѣе всецѣло икономическия животъ на цѣлата страна.

За съжаление тая идея, има и много врагове и то само защото, тя туря точка на алчните апетити и ниски интереси, на много хора. Но въпреки всичко това — бѣдащето е нейно!

Кооперацията е начинъ за повдигане и преуспѣване на новото общество. Акционерните дружества и другите подобни на тѣхъ, сж изиграли вече и доизиграватъ своята роля, която живота, имъ бѣше наложилъ. Войните съ своите жестоки послѣдствия, сж имъ нанесли вече своя смъртоносенъ ударъ.

Да вземемъ за примѣръ, нашето единичко паракодно дружество което е акционерно, съществува отъ тридесетъ години и не е направило нищо друго, освенъ задоволяване апетитите на нѣколко-на крупни акционери. На мѣсто да се развива и увеличава, то върви назадъ и вещае скорошното си изчезване. А съ какви надежди и възвишени цели бѣше основано?!

За да се развие морското дѣло у насъ и за да може да се засили родното ни корабоплаване — нужна е новата икономическа форма, която ще даде импулъс на будната мисль на истинските познавачи на морското дѣло; ще накара всички

българи—моряци, търговци и граждани—да се радват на едно такова количество български кораби че случайна загуба на един от тях не ще поставя вътре в тревога и траур цял народ, както беше случая с парахода „Борисъ“, а ще се посреща с спокойствие, защото този „Борисъ“ ще бъде веднага заместен от други. Тази нов и единствена фирма е кооперацията.

Българския народ, въ след петдесет години свободен живот, както мож да създаде маса учени, способни лѣкари, инженери, архитекти и други—създаде също така и много моряци, смели и способни, от всички категории, силитѣ и способноститѣ, на които, стоятъ неизползвани, или пъкъ използвани много зле — защото параходното дружество, за които параходи сѣ се готвили, жервайки сили и средства, остана само съ четири парахода и тия здрави и силни хора, останаха безъ работа, от които нѣкои търпят мизерия, а други напуштат родината си за да търсят поминѣкъ въ чуждитѣ параходи.

А при това, работа по нашитѣ брѣгове има не само за едно параходно дружество, а за много други, които не само ще създадатъ работа на всички моряци, а и поминѣкъ на самото население. Най-важното човѣшката сила и знание сѣ на лице. Остава другата да се събере достатѣчен капитал, което е лесно да се направи, щомъ има желание за това. Ако всички, както от „който“, така за „който“, се създава една кооперация, вложатъ само една част от своитѣ икономии — капитала, гарантиранъ. Българинѣтъ, който съ своитѣ спестявания е успѣлъ да образува толкова банки и кооперации, веднажъ убеденъ въ ползата, която може да му донесе морето съ своитѣ кораби нѣма да се откаже да подкрепи една „корабостроителна кооперация“, съ такива ясни и положителни цели, каквито си е задава основаната вече от група търговци, моряци и граждани, кооперация въ града Варна, чийто уставъ ще бъде представенъ за утвърждаване тия дни въ Окръжния Сѣдъ. Вие, инициатори на това хубаво начинание, проникнати от словата, поставени на чело на тая мистация, съ честна безукоризнена работа, покажете на българския народъ, че и въ морско дѣло може да израстне кооперация, като „Асенова крепостъ“, и достойно да се нареди до Варненската Популярна банка.

Дерзайте и бъдете увѣрени, че успѣхътъ е повече отъ положителенъ!

Д. П.

### Законопроекти за търговското корабостроителство.

Следъ повдигането въпроса за компетентността по морскитѣ въпроси, който въпросъ носи въ себе си и отговора, днесъ, отъ ежидитѣ лица, се поставя на разрешение, другъ единъ по-крупенъ въпросъ — повдигнатъ на времето отъ М. Р. — а именно, въпроса за морското законодателство. Преди още да излезе на бѣлъ свѣтъ, законопроектъ за „търговското корабостроителство“, не беше ли уместно да се зададе и въпросъ: „кой е компетентенъ да реди законопроекти по морската материя?“

Преди всичко, самото заглавие на законопроектъ не е такова, каквото би трѣбвало да бъде, а именно: законопроектъ за „търговската флота“ въ България, а не—за „търговското корабостроителство“.

Но, его въ що се състои всичката работа: Главната дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата е изпратила по единъ екземпляръ отъ на-

бързо стѣмнения законопроектъ за „търговското корабостроителство“ на: *Марската сѣборъ, Сѣюза на българскитѣ моряци, Дирекцията на параходното дружество, Марската полиция* и др. за да го проучатъ и да изпратятъ въ последствие [по единъ делегатъ за вземане участие въ комисията, която ще се събере въ София наскоро, за да изработи последната редакция на законопроектъ, който ще бъде внесенъ въ Народното Сѣбрание за разглеждане.

Прави силно впечатление голѣмото бързане, часъ по-скоро да бъде внесенъ въ камарата и прокаранъ. Това нервно бързане показва, че на единъ въпросъ отъ такъвъ важенъ характеръ и отъ кой-зависа, да имаме ли търговска флота или да унищожимъ и тая която ни е останала — не се гледа съ нуждната сериозностъ.

Отъ прѣвъ погледъ още, бие въ очи, че много се е бързало при стѣмняването на този законопроектъ. И още, че е стѣмненъ отъ хора, чиято специалностъ и компетентностъ съвсемъ не е тая, която е нужна за случая.

Законопроектътъ е единъ стѣмненъ на бързо, преводъ, съкратенъ до неузнаваемостъ, отъ италианския кодексъ, въ който сѣ примѣсени нѣкои работи взети отъ руски, а може и отъ немски съответствующи закони, и за това е излъченъ такъвъ какъвто го нѣма никжде по свѣта.

Въ него сѣ допуснати и много грешки отъ самия преводачъ, който не само че малко познава материята, която се е заловилъ да превежда, но и езика отъ който превежда. Често напримѣръ чл. 27 отъ този законопроектъ, който гласи: „Собственицитѣ и арматоритѣ сѣ отговорни предъ държавата за всички парични глоби, които биха били наложени отъ компетентната властъ на корабоналичника презъ време на излъчване на неговитѣ длѣжности“. Правописа и препинателнитѣ знаци сѣ запазени, както сѣ въ текста.

Ако преводача бѣше поне малко запознатъ съ това, което се е нагързалъ да превежда, можеше да даде малко по-друга, и за това и по-ясна редакция на този членъ. Нали закона трѣба да бъде ясенъ и категориченъ?.

Всѣка бърза работа е такава!

Не е достатѣчно само да се преведатъ нѣколко члена отъ нѣкой законъ и да се състави законопроектъ за известна материя. Този законопроектъ трѣба да се съпостави, преди всичко, съ всички останали закони, които сѣ въ сила у насъ, безъ да се игнориратъ същевременно всички обичай и традиции, които иматъ общо съ материята, когато законопроектъ засѣга.

Въ чл. 4 отъ този законопроектъ се говори и за другъ законъ, за „пристанищата“ и „крайбрежната полиция“. Защо тия законопроекти не се разглеждатъ съвмѣстно? Ами, не е ли нужно да се разработи и разшири едновременно и закона за „морската търговия“? Но най-много бихме желали да ни се обясни, защо трѣба да се отдѣлятъ пристанищата и крайбрежната полиция отъ общата работа? Какъ нѣщо е „администрация“ на търговската флота и какъ трѣба да бъде организирана?—Ето въпроситѣ, които трѣба да получатъ своето правилно разрешение. Намъ ни се струва, че тѣ нарочно сѣ избѣгнати.

Ами какъ може да се копира въ наказателнитѣ мѣрки отъ една чужда страна за моряцитѣ и да се иска узаконяването имъ у насъ, безъ да се обръща внимание, че и ние имаме „наказателенъ“ законъ, който трѣба да не се забравя, а това.

което го нѣма въ него, щесе допълни отъ компетентнитѣ по въпроса и следъ това чакъ да влезе въ състава на морския законъ.

Но най-важното е, че въ представения законопроектъ, е пропусната и то не безъ умисълъ, най-сжществената частъ—организацията на търговско-флотската администрация, която е въ сжщностъ и основата на закона. Това опущение е направено, защото законопроектъ за „търговското корабоплаване“ е натъкменъ не съ огледъ на общитѣ интереси на страната и поставяне на здрави основи морското дѣло у насъ, а за да запази едно ненормално положение на нѣщата, което дава и осигурява служби на лица чиято професия съвсемъ не отговаря за тѣхъ.

Прочетете напр. чл. 46 отъ този законопроектъ, който опредѣля, какво, комисията, която ще прѣвѣрява теоритическитѣ и практическитѣ познания на моряцитѣ, да се председателствува отъ лице, което е виждало морето само отъ брѣга и не повече отъ това, отъ колкото може окото да обхване и което е съ специалностъ и образование съвсемъ отъ други родъ. Като четете човѣкъ този членъ, неволно се запитва, защо и лѣкаритѣ не държатъ своитѣ държавни испити предъ хора, чиято професия нѣма нищо общо съ медицината? Ето какво ще рече, да се копира, безъ да се вниква въ сжщността.

Изглежда, че съчинителитѣ на предложения законопроектъ, нарочно премълчаватъ, че въ оная страна, чийто законъ копиратъ, този председател е морякъ и то морякъ испитанъ и съ дълга практика.

Защо трѣва да заблуждаваме?

Общия интересъ на дѣлото, преди всичко, а после личнитѣ интереси — ето где е залогъ за преуспѣванieto на всичко...

Д. Мантовани.

### Лодката спасителка.

Случи се, и азъ веднѣжъ да изпитамъ ужаситѣ предъ смъртта, въсредъ дълбокитѣ води на морето.

Тогава бѣхъ на осемнадесетъ години, но и днесъ още, съ смѣхъ си спомнямъ за това.

Петима другари, качени въ една малка лодка съ платна, пресѣкохме на зигъ-зази „лагуната“, и съ хубавъ западенъ вѣтеръ, който ни носѣше отъ далече дѣхътъ на пролѣтта — излѣзохме на открито море.

Колкото повече се отдалечавахме отъ брѣга, толкова повече вѣтъра ставаше по-силенъ и лодката пѣргаво подскочаше надъ вълнитѣ. Ние въодушевени пѣхеме въ хоръ и празнитѣ бутилки отлитаха една следъ друга, въ водата. Животворния морски въздухъ изпълваше гърдитѣ ни и ние се чувствавахме напълно щастливи, когато по едно време, вѣтъра стана толкова силенъ, че трѣбваше да намалимъ платната. Единъ отъ компанията, въобразявайки си, че се намира на най-голямъ платноходъ, се покатери бързо по мачтата, отъ което, малката лодка изгуби равновесие, кормчията истѣрва кормилото и вѣтъра, тъй-силно наду, платната, че въ единъ мигъ, безъ да осѣтимъ, се намѣрихме въ водата—двама отъ странитѣ на лодката и трима — подъ платното.

Не следъ много, нагълтали се хубавичко съ солена вода, всички бѣхме наловени за лодката която се бѣше напълнила съ вода.

Пѣснитѣ изчезнаха. Течението ни отнасяше

далече въ морето и брѣга постепенно се закриваше отъ очитѣ ни. При това положение, ако случайността не ни се явеше на помощъ, ний бѣхме сигурни пѣтници за оня свѣтъ.

Но при все това, куражъ, нѣ ни нѣпускаше, даже нѣкои отъ насъ, се опитаха да се шегуватъ. Потопени до гуша въ водата, държейки се, ту съ еднага ту съ другата, ржка, за да си почиваме, очаквахме неизвестната помощъ! Времето минаваше много бавно и ни се стори цѣла вѣчностъ, макаръ да не бѣха се изминали и два часа отъ потъването ни, което можаме да установимъ въ послѣдствие отъ задрѣлитѣ ни часовници.

Страхъ, предъ неминуемата гибелъ, започваше да ни завладява, понеже брѣга бѣше изчезналъ съвършено отъ погледа ни, вѣтъра не утихваше и ржцетѣ ни бѣха отмалѣли съвършено. Двама отъ насъ, поискаха да се пуснатъ и да изплуватъ до брѣга, но всички останали, ги разубедихме, понеже бѣше немислимо да се преплуватъ нѣколко мили, следъ такава умора и по-добре е да бждемъ наедно и да се надѣваме на нѣкоя скорозна помощъ.

Този, който ни бѣше кормчия, се повдигна колкото можѣ, за да виде, нѣма ли наблизо ищщо и веднага започна да вика съ всичкитѣ си сили, които му бѣха останали. Надигнахме се и ние, кой колкото можеше и видѣхме не далече, една рибарска лодка, която се направляваше къмъ насъ. Започнахме всички да викаме наедно и разбрахме че ни чука. Рибаритѣ бързо се приближиха до насъ, хвърлиха ни вѣже, изгѣглиха ни, завързаха и лодката ни следъ своята и потеглихме къмъ брѣга.

Мръсни, вкоченявали, съ отмалѣли и посинѣли ржце; сгушени въ хамбаря на лодката, насѣдали върху купища вѣжета; заобиколени съ разни мрежи и други вонящи предмети — седѣхме и треперихме мълчеливи, до като нашитѣ спасители ни извадиха при митническия пунктъ на брѣга.

Бѣше цѣло щастие, когато почувствувахме земята подъ краката си! Митничаритѣ ни прибраха, запалиха грамаденъ огънь отъ слама и прѣчки, за да се изсушимъ, като ни огрѣха и съ четири бутилки ромъ, които ни спаси отъ неминуема простуда, която бѣхме заслужили.

Можете сами да си представите исплашенитѣ и очудени лица на родителитѣ ни, когато сме се показали на прага на домоветѣ си, гологлави, измърсени, съ измачкани дрѣхы, боси и на всичко това отгоре — пияни като паяци.

Превелъ Йолѣ.

## Хроника.

Изъ съюза на българскитѣ моряци. Основани сж клонове отъ съюза: на 24 октомврий т. г. въ гр. Бургасъ; на 25 октомврий т. год. въ гр. Месемврия и на 5 ноемврий т. год. въ София. Всички горепоменати клонове сж удобрили отъ управителния съветъ на съюза и сж започнали правилно функциониране.

Управителния съветъ на съюза е вземалъ мѣрки за приготвление съюзното знаме, което ще бжде тържественно освѣтено на патрония празникъ на моряцитѣ Св. Николай — 19 декемврий т. г.

Подготовката за годишното събрание отива успѣшно. Взематъ се всички мѣрки за пътуване на делегатитѣ и гоститѣ съ намалени цени до градъ Варна. Първото годишно събрание на съюза обещава да бжде блестящо отпразнувано.

Ще се предложи на клоновете и компетентните моряци да явятъ своевременно, какви въпроси биха желали да се сложатъ за разглеждане въ годишното събрание.

Мнозина моряци сж остали още вънъ отъ сюза и потънати отъ ежедневните грижи на тежкия животъ, не си спомнятъ, че този сюзъ скоро ще имъ потребва.

Български моряци! Не забравяйте, че най-главната причина за западане родното корабоплаване е липсата на вештата организация до сега.

**Български Н. Морски Сговоръ** е всемалъ инициативата да подпомогне заселване родните брѣгове съ чистъ български елементъ. За целта е назначилъ свой представителъ, къ посмещъ на факторитъ по настояване бежанцитъ, които ще се гриже за кредитиране и настаняване на рибарските бежански семейства. Ще се формиратъ рибарски бежански кооперации въ Мелсврия, Бургасъ, Созополъ, Василко и Ахтополъ.

**Моторния платноходъ на Варненското Рибарско училище**, който е построенъ въ една Виенска корабостроителница е билъ спуснатъ въ водата на 3 ноемврий т. год., съ подобаюша тържественностъ въ присѣтствието на властитъ, дипломатическото тѣло и българската колония въ Виена. Първиятъ ни риболовенъ корабъ на морето има 360 тона вмѣстимостъ. Още не е наименуванъ, защото рибарското бюро при Министерството на Земледѣлието и Държавнитъ Имоти, въ чието ведение е риболовния корабъ не му е избрало още име. Кораба въ скоро време ще пристигне по Дунава презъ Сулина въ Варна.

**Холандския воененъ крайсеръ „Тромпъ“** пристигна въ Варненското пристанище на 6 т. м. и отпътува на 11 т. м., сл. планде за да продължи учебното си плаване въ Черно-море за Кюстенджа.

**Новооснованото Българско Корабоплавателно Кооперативно дружество „България“** въ гр. Варна е депозирало устава си за утвърдяване отъ Окржния Сждъ. Щомъ като бжде регистрирана фирмата му отъ сжда, ще се открие подписка за записване на членове. Дѣловетъ сж по 500 лв.

9435 метра дълбочина въ Тихия океанъ.

Японския параходъ „Maushu Maru“, който се намира въ разпореджанието на гидрографическата служба, е намѣрилъ между островитъ Bonin-Izu въ Тихия океанъ, дълбочина достигаща 9435 метра.

**Новъ голѣмъ плаващъ докъ въ Бременъ.**

Компанията Vesper A. G. е построила единъ голѣмъ плаващъ докъ, който може да издига 17,500 тона и въ които могатъ да се докиратъ параходи отъ 183 метра дължина. Дока е снабденъ съ 6 електрически помпи.

**Моторния параходъ „Orazio“.**

На 31 октомврий т. год., корабостроителницитъ въ Байя, сж спуснали на вода новия италиански моторенъ параходъ „Orazio“, принадлежащъ на парадната компания „Навигационе Дженерале Италиана“.

Парахода е дългъ 153.50 метра, широчина 18.80, съ 16,700 тона вмѣстимостъ и съ скоростъ 15 мили въ часъ.

Цѣлиятъ параходъ е раздѣленъ на единадесетъ непроницаеми отдѣления и е снабденъ съ две Дизель мотори отъ по 3500 конски сили.

Спасителни лодки има осемнадесетъ, които сж снабдени съ радио-телеграфъ и могатъ да носятъ 1142 души.

За пътници има: 100 първокласни: мѣста, 100 — второкласни, 500 третокласни, и 200 души

екипажъ.

„Orazio“, както и неговия подобенъ „Virgilio“ който е още въ постройка и ще бжде спуснатъ следъ нѣколко седмици, ще подържатъ съобщения съ средна и южна Америка.

Сляването на параходната компания „Хамбургъ-Америка Лайнъ“ съ параходнитъ дружества Deutch и Kosmos, следъ дълги преговори е вече постигнато.

**Полското правителство** е изпратило въ Франция една комисия за да купи или поръча нѣколко товарни параходи съ общъ тонажъ 60,000 тона вмѣстимостъ, които ще образуватъ „Държавно-Полско Параходно Дружество“.

Корабостроителницитъ „Type“ за изтеклитъ деветъ мѣсеци сж построили 21 параходи съ общъ тонажъ 109,748 тона бруто.

**Нешастия съ параходи:**

Споредъ сведенията на Liverpool's Underwriters презъ изтеклия мѣсець августъ сж потънали всичко 13 параходи съ общъ тонажъ 46926 тона, които по народности се разпредѣлятъ така: италиански — 1 отъ 6606 тона, английски — 3 съ общъ тонажъ 15,211 тона, американски — 3 съ общъ тонажъ 6595 тона, французки — 1 отъ 9986 т., японски — 3 съ общъ тонажъ 5693 тона, норвежки — 1 отъ 1790 тона, и 1 отъ 1042 тона.

Презъ сщия мѣсець сж регистрирани 568 частни аварии, произлѣзли най-много отъ сблъсквания и засѣдания.

Миналата година презъ сщия м-ць августъ сж потънали само 4 парахода, съ общъ тонажъ 7272 т. и регистрирани 411 частни аварии.

На 6 октомврий т. г. три мили далече отъ о. Палмария (Италия), платнохода Marieta е билъ изненаданъ отъ силна буря, която му строшила мачтитъ и го потопила. Кораба е билъ натоваренъ съ 280 тона руда. Капитана и четири души отъ екипажа му успѣли да се спасятъ. За участва на единъ отъ моряцитъ, не знае нищо.

Парахода „Rosandra“, който бѣше засѣдналъ при Портъ Саидъ билъ изваденъ.

На 14 м. м. английскъя параходъ „Loyal Citizen“ отъ 4300 тона съ 34 души екипажъ е загиналъ близо до Бермудскитъ острови.

**Продадени параходи.**

Единъ новъ параходъ отъ 6050 тона вмѣстимостъ, който още е въ постройка, въ Зундерландъ е продаденъ на Нюкастелски арматори за 51,000 английски лири, предаденъ въ края на ноемврий т. г.

Парахода „Melford“, отъ 720 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Middelesbrough презъ 1919 година съ специална визита № 1 презъ 1924 година, е продаденъ за 3000 английски лири.

Парахода „Voogara“, отъ 10200 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Vegesack презъ 1913 год. е продаденъ на гръцки арматори за 40000 английски лири.

Парахода „Emperor of Montreal“ отъ 3341 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Портъ-Артуръ презъ 1919 година, съ специална визита № 1 презъ 1924 година, е продаденъ на японски арматори за 16000 английски лири, предаденъ въ Япония.

Парахода „Rhode Island“, отъ 9080 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Глазковъ презъ 1918 година е продаденъ за 42000 английски лири.