

МОРСКИ РАТНИКЪТЪ

Абонаментъ за година — 60 лв.
 „ „ пол „ — 30 лв.
 „ „ странство — 100 лв.

ОТДЪЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до БСЯНЪ СТАЧЕВЪ,
 кварталъ № 581/16 — Варна.

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

А-тъ И. П.

Какъ могатъ да се увеличатъ парходите на Бъл. Парходно Дружество. (Продължение отъ бр. 16)

5) Друго едно средство, за да могатъ да се увеличатъ парходите на Българското парходно дружество е, като се заложатъ парходите, които има на лице. Тия парходи представляватъ достатъчна стойностъ, и всеки кредиторъ ще ги приеме, като обезпеченъ залогъ. Могатъ да се заложатъ също и чиститъ годишни приходи на дружеството, като не се раздаватъ за няколко години дивиденди на акционеритъ, както и тантиеми на управителния съветъ и директора. а въ това време да се прави голъма икономия въ разходите, особено отъ командировкитъ на директора, които не сж по-малко отъ 300—500 лева дневно. Като се присмѣтнатъ и разходите, които прави дружеството за банкети, давани по разни случаи ще се получи една икономия отъ достатъчно пари; съ които въ едно кратко време ще могатъ да се изградятъ новитъ парходи.

Само, че тоя начинъ изисква една жертва, която трѣбва да се направи отъ страна на акционеритъ и членоветъ на управителния съветъ. Тъ ще трѣбва да се откажатъ отъ припадающитъ имъ се дивиденди и тантиеми за известно време, като въ замѣна на това пѣкъ, ще видятъ числото на парходите да се увеличава постепенно съ по единъ или два парахода въ годината. Акционеритъ, които получаватъ едва по 48 лева годишно на акция, нѣма и да се противопоставятъ на това. Какво обаче ще кажатъ членоветъ на управителния съветъ за тая жертва и готови ли сж за нея? Менъ ми се струва, че тѣ нѣма да я направятъ, защото не е въ естеството на капитала да прави жертви, макаръ и временни.

Тогава, какъ могатъ да се вразумятъ и принудятъ да сторятъ това?

Държавата дава ежегодна субсидия на дружеството, която както казахме, достига до 10 — 15 милиона лева, и която при раличността на повече парходи, ще бжде още по-голѣма, защото ще се пропъжуватъ повече мили пѣтъ. Ако тая субсидия, която държавата плаща на дружеството, бжде опредѣлена само за покупка на парходи, и се заплаща отъ държавата направо на продавача на парахода, до като числото имъ достигне до десетъ или повече — голѣмия въпросъ: какъ може да се увеличатъ парходите на дружеството, ще бжде разрешенъ по начинъ много простъ и много лесенъ.

Така напримѣръ: д-то купува най-напредъ 1 или два парахода. Държавата авансира частъ отъ стойността имъ срещу субсидията, която би изпла-

тила на дружеството, а за остатъка гарантира съ следуюшитъ субсидии, които все по-голѣми ще ставатъ.

Веднѣжъ заплатени тѣ, купува се трети, четвърти и така, дружеството ще увеличава постепенно числото на парходите си безъ държавата да е дала нищо като милостиня на дружеството и безъ особена загуба за акционеритъ, съ изключение, загубата, която ще трѣбва да понесатъ само членоветъ на управителния съветъ отъ неполучаване голѣми тантиеми.

Така изясненъ въпроса за начинитъ по които може да се постигне увеличение парходи тѣ на дружеството — ще остане да се разясни само, какви суми сж нуждни, за да се постигне поставената целъ? Парходите да станатъ поне десетъ.

Този въпросъ е отъ съществено значение защото може да погрее всички избрени начкни ако не се погледне отъ истинската му страна.

Да се поръчватъ въ корабостроителницитъ, нови парходи, по моделъ: 50 легла първокласни 60—второкласни, мебелъ такава и отъ такоа дърво, съ такава дължина и широчина, при такава мощностъ на машинитъ, която ученитъ отъ дирекцията на парходното дружество ще изчисляватъ и ще даватъ на корабостроителницитъ подробни планове, безъ да се измѣня нищо нито на йота — разбира се, че ще сж нуждни нѣколко стотинъ милиона лева, които по никакъвъ начинъ нѣма да могатъ да се събератъ. Всеки единъ такъвъ парходъ струва отъ 40 милиона на горе.

Защото, ако за единъ новъ четирисотинъ тоненъ, крайбреженъ парходъ — строенъ по планове „лази Боже отъ нищо“ — изработени отъ инженери надничари и то подъ личното ръководство на самия директоръ на дружеството, искатъ 30,000 английски лири (около 20 и повече милиона лева), за единъ по-голѣмъ парходъ — какъвто е напримѣръ „Царъ Фердинандъ“ — ще искатъ 60 — 70 и повече милиона лева, или съ една дума — сбогомъ мечта, да видимъ парходите да станатъ говече отъ четири, а наопаки, ще ги видимъ постепенно да намаляватъ на 3—2—1 и най-после „хичъ“.

Какво трѣбва тогава да се направи? — Да се премахне най-главната пречка, т. е. поръчванието и купуванието на нови парходи. Може да не се вземе комисиона, може да не се отива въ Италия, Англия и другаде и да се стои съ мѣсеци, за да се наблюдава постройката имъ, защото, ако се вземе веднѣжъ решение за купуване на готови и малко употребявани парходи такива ще се намѣрятъ и въ Цариградъ, Пирея, Марсилия и другаде, които биха дошли даже тука, и прегледани отъ една комисия отъ вещи лица и купени веднага.

Господата отъ дружеството, не биха ли „купили“ напримѣръ парходъ, като „Царъ Ферди-

начелъ" или "България", макаръ че сѣ стари и употребявани Дружеството въпреки това, се гордѣе съ тѣхъ, нали? А пъкъ параходи като тѣхъ, и много по-добри даже, има колкото щете. Че покупката на употребявани параходи се практикува въ широкъ замахъ, се вижда отъ сведенията, които ни дава в. "Морски Ратникъ" въ всѣки брой, и купувачитѣ на които, безъ съмнение, реализиратъ печалби съ тѣхъ. . . . и не сѣ негодни, както си представятъ нѣкои.

Но директора на параходното ни дружество—този формалистъ, който си представлява, че не могатъ да съществуватъ добри и здрави параходи, освенъ тия на неговото дружество, или ако не сѣ направени по прочутиѣ му планове, които вече редъ години се чертаятъ, поправятъ и допльватъ—ще признае ли, че начина за увеличаване параходитѣ чрезъ "нови поръчки", и само съ нови параходи е начинъ невъзможенъ, и държейки на него, не открива ли ясно нежеланието си да не купуватъ нови параходи?

Мисля, че това 20-годишно държане на една мисль, на единъ и същъ начинъ на действие, не може да ни убеди, че ще може да се промѣни този начинъ на действие. А веднъжъ така щомъ самия директоръ не може да се убеди, че начина му да увеличи параходитѣ е невъзможенъ—трѣбва да си върви!

Защото (отдавна вече трѣбваше да разбере, че политиката му е фалирала, но поне да не фалира и дружеството!

Дано се вразумимъ.

Край.

Гласъ отъ чужбина.

(Писмо отъ единъ морякъ)

Драги моряци!

Макаръ да нѣмамъ възможность да бжда между васъ, горещо желание ме кара да бжда членъ на вашия Сюзъ и да съдействувамъ съ всичкитѣ си сили за неговото преуспѣвание. Отдавна съмъ желалъ да видя българския морякъ сгруппиранъ въ едно и вдъхновяванъ отъ едно желание, една цель—преуспѣването на родната търговска флота, която за голѣмо нещастие, е оставена да бжде тормозена и да служи за личнитѣ интереси само на нѣколко души и да се спира нейното правилно развитие.

По нататъкъ ще имамъ случая да ви пиша нѣщо за ония грижи, които румжнитѣ напримѣръ полагатъ за подобрието на своята търговска флота и всички жертви, които правятъ за нейното увеличение. Всѣкидневно въ своитѣ вѣстници, тѣ пишатъ съ едри букви за добрия приемъ, който е билъ направенъ на тѣхнитѣ параходи въ чуждитѣ пристанища. Интересно е да се знае, съ каква гордостъ, всѣки румжнецъ, прави реклама въ странство на тѣхния си търговски флотъ!

Добра подготовка и познание на морското дѣло; братско сближение между моряцитѣ и радетелитѣ на това дѣло; честно и съвестно изпълнение на дълга и службата; непрекословно жертвование личнитѣ интереси за общото дѣло—ето залогъ за бждащото на нашия флотъ!

Работейки по тоя начинъ, вие ще дадете примѣръ на всички честни граждани, които ъубелъ веднъжъ въ правата кауза на вашето дѣло, ще ви се притекатъ на помощъ и ще съдействуватъ за премахването на всички пречки отъ пътя за прогреса на родното морчество.

Моитѣ братски поздрави на всички моряци които работятъ за това хубаво дѣло и силно вѣрвамъ, че въ скоро време ще видимъ нашето единичко параходно дружество на подобающа висота, защото то е плодъ на цѣлия родолюбивъ български народъ—който макаръ и по природа да не е моряшки, е ималъ ясно съзнание за ролята, която търговския флотъ играе въ една страна.

Но уви! Той бѣ излъганъ въ своитѣ надежди въ миналото.

Ето защо, вамъ, български моряци, предстои голѣмата задача—да направите всичко за повдигане това тѣй полезно за цѣлата страна, хубаво дѣло. Отъ васъ, и само отъ васъ, зависи, да поставите това дѣло на оная висота, на каквато сѣ го поставили моряцитѣ въ всички морски страни.

Дълбоко трогнатъ отъ новото наченание на българския морякъ, азъ, като такъвъ, отъ всичката си душа, ви пожелавамъ сигуренъ успѣхъ!

Бждащото е ваше!

Ед. К-ковъ.

Браила. 12 Октомврий 1926 година.

Писмо до редакцията.

Господинъ Редакторе,

Имаме много моряци, които сѣ свършили специални морски учебни заведения въ странство, а днесъ ходятъ немили не драги безъ работа и тъннатъ въ мизерия, поради угодата и каприза на нѣкои.

Тия хора, съ своитѣ познания и практика биха били много полезни, както за доизграждането на нашия търговски флотъ; така сѣщо и по организрането и уреждането на много отъ морскитѣ служби.

Но днесъ азъ виждамъ да се поставятъ на отговорни служби, било въ параходитѣ или пристанищата, хора не специалисти, хора неподготвени па даже и чужди поданици. Питамъ справедливо ли е това, което става у насъ? Съ тия хора ли ще повдигаме престижа на държавата предъ чуждия свѣтъ и ще разрешаваме морскитѣ проблеми?

Не е ли време вече, да се отърсимъ отъ тая злоба, капризи и бюрократизмъ и да поставимъ всѣкого на заслуженото му мѣсто?

Уверенъ съмъ, че днешното просветено правителство, респективно г-нъ Министра на Желѣзницитѣ и Пристанищата ще обърне вниманието си за разрешаване на тоя боленъ въпросъ и ще направи нужното за справедливото му разрѣшение.

Съ почитъ: морякъ В. П.

Б. Р. Много навременно и справедливо е облекването на моряка В. П. До колкото се простиратъ сведенията ни въ Сюзъ на Българскитѣ Моряци въ Варна е приготвенъ списъкъ на безработни моряци, съ специално морско образование, съ служебенъ цензъ и запазени сили. Доста голѣмъ е броя ча записанитѣ въ тоя списъкъ моряци.

Морякъ Ив. П-въ

Несправедливостъ и непредвидливостъ.

Извѣстно е, че преди европейската война тогавашна Сърбия не разполагаше съ никаква флота на Дунава, а днесъ националниятъ флагъ на Югославия (сръбския) се развѣва край нашия Дунавски брѣгъ. Покрай гр. Русе седмично минаватъ най-малко 20 шлепа, подъ югославянски флагъ, на горе и на долу по Дунава. Екипажа на този югославянски флотъ е все отъ опитни и добре школовани моряци. Запитани гдѣ сѣ учили плаване, тѣ обясняватъ че до войната 50% отъ екипажитѣ на голѣмитѣ параходни дружества: австрийското D.D.S.G. и ви-

тарското M.F.T.R. бѣха харвати и сърби. Следъ като днешна Югославия се сдоби съ параходно д-во на Дунава, всички нейни поданници отъ горѣпоменатитѣ две параходни дружества, преминаха на служба въ югославянското. Значи новообразуваното югославянско д-во наследи готовъ добре подготвенъ персоналъ.

Днесъ нашиятъ Дунавски брѣгъ, както и вносъ — износъ сж завладени отъ следнитѣ параходни дружества:

- | | | | |
|---------------------------|------------------------|---|---------|
| 1. Австрийското D.D.S.G., | въ което има | 5 | българи |
| 2. Унгарското M.F.T.R., | " " " | 3 | " |
| 3. Чехословашкото C.S.D., | " " " | 1 | " |
| 4. Французкото S.N.D., | " " " | 2 | " |
| 5. Югославянското B. A., | " " " | 4 | " |
| 6. Баварското B. L., | " " " | 3 | " |
| 7. Румжнското N.F.R., | въ което не се допуска | | |

никакъвъ българинъ. Даже въ разнитѣ ромжнски частни параходи и шлепове, където имаше български моряци, ромжнскитѣ пристанищни управления заставиха собственицитѣ имъ да уволнатъ всички българи и назначатъ ромжнци.

Русенската захарна фабрика има 2 парахода, 2 моторни лодки, 6 шлепа и 3 платнохода и въпреки, че се намиратъ въ България, между екипажитѣ на тези кораби само 6 челоуѣка сж българи, а всички останали сж инородци!

Преди общоевропейската война на Дунава имаше едно Българско параходно д-во „Дунавъ“, което притежаваше 8 шлепа. Единствено това д-во развѣваше българския флагъ по Дунава, обаче миналата година шлеповетѣ бѣха предадени: 4 на D. D. S. G. и 4 на M. F. T. R., когато се намираха на наша територия. Д-во M. F. T. R. отнесе шлеповетѣ въ гр. Оршоуа (Романия) и тамъ уволни отъ служба българския имъ екипажъ, като ги замѣни съ унгарци. Въпреки протеститѣ на екипажитѣ предъ Русенското Пристанищно управление, за незаконноуволнение и до днесъ не е направено нищо.

Отъ всичко гореизложено се вижда, че българскитѣ моряци на Дунава сж безпомощни — за тѣхъ нѣма кой да се застъпи, или ако се вастъжни нѣма кой да ни чуе.

Надеждата е въ Съюза на Българскитѣ моряци, който трѣбва да закретне до степенъ на силна, мощна организация, която да отстаива правата на изоставеното българско морячество.

Крайно време е и компетентната българска властъ, да застави всички параходни дружества, които използватъ нашата търговия и реализирватъ печалби по българскитѣ брѣгоуѣ, да приематъ и назначаватъ въ екипажитѣ си и известенъ процентъ български моряци.

Споразумението Бйянки-Флетнеръ, за роторнитѣ корабн.

На 28 септември т. год. въ салона на Федерацията на научнитѣ дружества въ Милано се е състояло важно събрание, подъ председателството на професоръ Дж. Бернарди — отъ дружеството на италианскитѣ изобретатели — въ което се взело решение да се образува италианско дружество на роторни кораби „Бйянки-Флетнеръ“, което има за целъ да въведе въ Италия въртящитѣ се платна, или новия видъ двигателъ, идеята за който е била дадена отъ италианеца Умберто Бйянки още презъ 1912 год., а спочучливо осъществена отъ Антонъ Флетнеръ.

Безъ разисквания сж били признати заслугитѣ и правата на двамата учени, които сж дали съгласието си на италианскитѣ арматори, да се заематъ

съ експлоатацията на „роторнитѣ кораби“, ползата отъ които (особенно следъ посещенияето на ротора „Barbaga“ въ Италия) е призната отъ компетентнитѣ кръгове.

За образуването на дружеството сж взели участие много политици, индустриалци, моряци и финансисты, къмъ които сж били отправени насърчения отъ Мусолини.

Подписката е била открита и за Управителенъ съветъ на дружеството сж били избрани хора съ голѣма олитностъ и влияние.

Пристиганието на голѣмия италиански транзатлантикъ „Roma“ въ Нью-Йоркъ.

На 1-й X. голѣмия италиански транзатлантически параходъ „Roma“, пристигналъ благополучно въ Нью-Йоркъ. На следния день къмъ обѣдъ се е завързала въ дока на Худсонъ. „Roma“ е билъ посрещнатъ тържественно, поздравенъ отъ сиренитѣ на стоящитѣ въ пристанището американски параходи.

Между пжтницитѣ на „Roma“ е билъ и директора на United Press, който е направилъ следнитѣ изявления предъ американскитѣ рапортиори: „пристиганието на този величественъ транзатлантикъ въ Нью-Йоркското пристанище, доказва на американцитѣ силата и импулса на италианския животъ даденъ имъ отъ Бенито Мусолини. Построяването на „Roma“ и неговото триумфално влизание въ водитѣ на Нью-Йоркъ е плодъ на новия духъ на трудъ и дисциплина, които Мусолини сполучи да насади въ душицитѣ на италианцитѣ“.

Циклона въ Вера-Круцъ.

(Погънали кораби).

Известията предадени на 28 Септември т. г. отъ Вера-Круцъ гласятъ, че жертвитѣ, вследствие на циклона сж много голѣми.

Загубите се изчисляватъ на 5 милиона долари. Най-много сж пострадали корабитѣ съ малкъ тонажъ отъ силния смерчъ, който се е образувалъ въ морето.

Електрическата служба е била прекъсната и града е останалъ въ абсолютенъ мракъ. Всички съобщения сж били прекъснати.

Циклона е ималъ 80 мили диаметръ и следъ разрушенията, които направилъ въ Вера-Круцъ, заминѣлъ къмъ планинитѣ, които раздѣлятъ столицата отъ морскитѣ градове.

Наводнението отъ поройния дъждъ и смерча е било голѣмо. Водата е достигнала (до 5 стъпки (около 1.50 м.) Радиотелеграфнитѣ съобщения били сжщо прекъснати.

Хроника.

Изъ Съюза на Българскитѣ моряци,

Провѣзгласенитѣ въ извънредното общо събрание на 26 септември т. год. почетни членове на съюза: Г-нъ Кимонъ Георгиевъ, министръ на Железницитѣ и Пристанищата и г-нъ Генералъ-лейтенантъ Иванъ Вълковъ сж изпратили следнитѣ писма до Съюза.

2 октомври 1926 год.

До Съюза на
Българскитѣ моряци
Варна,

П. Г.

Твърде поласканъ, благодаря Ви сърдечно за еваното ми внимание чрезъ решението да извънредното

общо събрание на Съюза.

Приемайки съ голямо удоволствие членството на Съюза на Българските моряци, от сърдце му пожелавамъ успѣхъ въ благороднитѣ му предназначения,

Съ привѣтъ:

Кимонъ Георгиевъ

Варна—Председателя Съюза на Българските моряци.

Въ Вашето лице благодаря на Управителния съветъ и на Съюза за голѣмото внимание къмъ менъ по случай провъзгласяването ми за почетен членъ на Съюза на Българските моряци.— По този случай пожелавамъ на Съюза действителенъ успѣхъ въ развитието на родното ни мореплаване за доброто на България.

Вълковъ, Генералъ-лейтенантъ, министръ на Войната

Българското Корабоплавателно Кооперативно дружество се посреща възторжено не само отъ привърженицитѣ на кооперативна, но и отъ интелегентното гражданство милеюще за родното корабоплаване. Изработенъ е вече устава на новото дружество, който тѣзи дни ще бжде приетъ отъ основателитѣ въ окончателенъ видъ и ще бжде представенъ за утвърждаване отъ Варненския Окръженъ Съдъ. Следъ утвърждаване на устава, което не ще закъснѣе, ще се открие всенародна подписка за записване членове

Въ Бургаското пристанище на 16 т. м. е акустиралъ Германскиятъ параходъ „Померинъ“. При маневрирането за да пристане на кея, се откъсва едно вѣже и ударва единъ германски морякъ тѣй силно, че му строшава крака и той пада въ морето. Моряка *Иванъ Атанасовъ* отъ пристанищното управление безъ колебание се хвърля и спасява даващия се германски морякъ. За този подвигъ моряка *Ив. Атанасовъ* е награденъ съ 500 лв. отъ параходната агенция и е представенъ за награждаване отъ Н. В. Царя съ медаль за спасяване погивающа.

Движението на корабитѣ въ Русенското пристанище.

Презъ месецъ августъ.

Пристигнали:

1. 388 кораба съ 66134. Т. Р.
2. 1711 пжтника.
3. 8258 Т. стока

Замънази:

1. 362 кораба съ 62297. Т. Р.
2. 1690 пжтника
3. 662 Т. стока

Презъ мѣсець септемврий

Пристигнали:

1. 430 кораба съ 72073 Т. Р.
2. 2086 пжтника
3. 7142 Т. стока

Замънази:

1. 414 кораба съ 42815 Т. Р.
2. 1879 пжтника
3. 8265 Т. стока

Въ Българските финансови кръгове, се работи за образуването на едно голѣмо дружество, въ което ще влезатъ голѣми мѣстни и чужди капитали. Проектира се направата на три голѣми параходи отъ по 10—14 хиляди тона, пригодни за превозъ на пжтника и стоки

Главната целъ на дружеството е, да засили размѣната на стоки съ Америка.

Khedivial Mail Steamship Co Ltd. е установила редовни съобщения между Египетъ и Кюстенджа презъ Пирей и Цариградъ.

Параходитѣ ще иматъ таково разписание, като всѣки петнадесетъ дена, ще трѣгва параходъ, както отъ Александрия за Кюстенджа, така и отъ Кюстенджа за Александрия.

Сжщитѣ параходи ще иматъ съ Портъ-Саидъ връзка съ параходитѣ, които заминаватъ за Марсилия и Лондонъ.

Въ Галацъ се е състояла конференция въ която се е признала нуждата отъ създаване „свободни зони“ въ румжнските пристанища: Галацъ и Браила, съ целъ да се привлече транзита на стокитѣ произхождащи отъ Полша и Чехословакия. Това решение е свързано сжщо, съ корениното реорганизиране на румжнските жельзнопжтни транспорти, които ще дадѣтъ гаранция за една сигурна връзка съ голѣмитѣ параходи, които ще минаватъ устията на Дунава.

Нови параходи.

Корабостроителницитѣ на Сена, Norms & Cie, сж получили отъ „Anglo-Saxon Petroleum Co“ поръчка за два парахода, специално за превозъ на петролъ, които ще иматъ вмѣстимостъ отъ по 9500 тона. Параходитѣ ще бждатъ снабдени съ мотори Дизель.

Корабостроителницитѣ на Гарона, тия дни ще спустнатъ на вода единъ параходъ за превозване на петролъ, който ще има 11.500 тона вмѣстимостъ. Парахода е построенъ за сметка на Аржентинското правителство.

Корабостроителницата на John Reahead & Sons, е спустила на вода, преди три седмици, парахода „Арабистанъ“, отъ 8810 тона вмѣстимостъ, който е билъ купенъ отъ Лондонски арматори за 70,000 английски лири.

Въ Хамбургъ е билъ спустиатъ благополучно на вода преди нѣколко дена, голѣмия транзитантикъ „Ню-Йоркъ“, който има 21,000 тона.

Нешастия съ параходи.

Парахода „Rosandra“ засѣдналъ при Портъ-Саидъ. Разтоварването му се извършва усилено за да се избѣгнатъ усложнения на положението.

Италиянския параходъ „Roverbella“, заминалъ отъ Анкона, е билъ принуденъ да се върне обратно, по причина на лошитѣ вжглища, подпомогнатъ отъ единъ ремуркюръ.

Турския платноходъ „Хамидие“ е претърпѣлъ крушение на Анатолийския брѣгъ, срещу Родосъ. Екипажа му е спасенъ.

Италиянския параходъ „Provvidenza“ е получилъ поврѣда на винта си и билъ реморкиранъ до Лисабонъ отъ единъ локаленъ реморкюръ.

Продадени параходи.

Парахода „Cornish point“, отъ 8930 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Зундерландъ презъ 1914 г. е билъ продаденъ за 30,000 английски лири.

Парахода „Queida“, отъ 2000 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Ню-кастлъ презъ 1909 год. съ специална визита № 1 презъ 1926 год., е билъ продаденъ за 10,000 английски лири.

Американския параходъ „Brunswick“, отъ 3400 тона вмѣстимостъ, построенъ презъ 1919 година, е билъ продаденъ за 15,000 английски лири.

Парахода „Camberley“, отъ 5499 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Зундерландъ презъ 1912 год., съ специална визита № 3 презъ 1925 год., е билъ продаденъ на японски арматори за 29,000 английски лири.