HANDELSKRONIEK.

HET SCHEEPVAARTJAAR 1912.

Het Scheepvaartjaar 1912. De voorzitters van de beide voornaamste Kamers van Koophandel des lands die de alleszins te waardeeren gewoonte hebben om jaarlijks in de eerste zitting dier lichamen een terugblik te werpen op de verloopende 12 maanden, hebben beide ditmaal in de allereerste plaats op den voorgrond gesteld, dat 1912 voor de scheepvaart — d. w. z. de reederij — een buitengewoon jaar is geweest en — voegen wij er bij — zeker heeft goedge maakt wat een reeks van vorige jaren had verkorven.

Dergelijke mededeelingen ontvangt men van overal zoodat in den loop van 1913 zeker goede dividenden zijn te verwachten tenzij de verschillende managers — wat waardeering zou verdienen — een groot deel der behaalde voordeelen zouden willen aanwenden voor innerlijke versterking hunner ondernemingen in den vorm van afschrijvingen en reserve, waaraan uiteraard in de verliesgevende jaren nog al iets heeft ontbroken. Ongetwijfeld zal vroeger of later weer een periode van depressie aanbreken en de goede jaren moeten worden gebezigd om tegen deze minder gunstige omstandigheden te zijn opgewassen.

Inderdaad mag gezegd worden dat bijna het geheele jaar door de vraag naar ruimte het aanbod heeft overtroffen, waardoor van zelf de opstijving der vrachten in de hand werd gewerkt. Daaraan was dan ook overigens wel behoefte, aangezien ook de exploitatiekosten niet onaanzienlijk zijn gestegen. Zoo waren de assurantiepremies hooger, desgelijks de prijzen voor bunkerkolen, terwijl evenzeer hoogere gages moesten worden betaald.

Intusschen konden ditmaal de vrachtprijzen ertegen, ge-

lijk blijken kan uit het volgend overzicht der hoogste, laagste en gemiddelde cijfers vergeleken met de gemiddelden van vorige jaren.

In de eerste plaats de

Uitgaande kolenvrachten van Engeland:

Van Cardiff of Newport	1912	1911	1910	1909
naar	Hoogste Laagste Gemidd.	Gemiddelden		
Aden.	14/9 8/6 12/7 $\frac{3}{4}$	9/11 $\frac{1}{2}$	8/8	7/6
Alexandrie. . . .	13/6 7/— 11/4	7/5 $\frac{1}{2}$	6/2 $\frac{1}{4}$	5/11
Algiers	15 f 7 $\frac{1}{2}$ f 12.09 f	8/5 $\frac{3}{4}$ f	7 $\frac{1}{8}$ f	6 $\frac{1}{8}$ f
Antwerpen. . . .	6/6 3/9 5/3	4/3 $\frac{1}{2}$	4/2	3/10 $\frac{1}{2}$
Bahia Blanca. . .	25/6 18/6 21/3 $\frac{3}{4}$	18/2 $\frac{1}{2}$	15/2	10/9
Barcelona	13/6 7/10 $\frac{1}{2}$	11/6 8/5 $\frac{1}{4}$	7/0 $\frac{1}{4}$	6/10 $\frac{1}{2}$
Bordeaux	10 $\frac{1}{2}$ f 5 $\frac{1}{2}$	8.03 f 6.53	5 $\frac{3}{8}$ f	5 f
Caen.	7/6 4/6 5/10 $\frac{1}{4}$	5/4 $\frac{1}{4}$	4/6 $\frac{1}{4}$	4/4 $\frac{1}{2}$
Campana of Villa				
Constitution . .	25/— 15/6 20/10 $\frac{3}{4}$	18/6	15/3	9/6
Cape Verdische Eil.	13/3 8/3 11/4	9/2 $\frac{1}{2}$	7/11	6/6
Colombo	16/6 9/9 13/4 $\frac{1}{2}$	10/6 $\frac{1}{2}$	9/2 $\frac{3}{4}$	7/11 $\frac{1}{4}$
Constantinopel .	14/— 6/10 $\frac{1}{2}$	11/6 7/9 $\frac{1}{2}$	6/04 $\frac{1}{4}$	5/10 $\frac{1}{2}$
Cronstadt	11/— 5/3 7/9	5/4	4/6 $\frac{1}{4}$	4/5 $\frac{1}{2}$
Genua/Savona . .	14/6 7/— 11/7	8/1	6/8 $\frac{1}{2}$	6/7 $\frac{1}{2}$
Gibraltar	10/6 6/— 8/11 $\frac{3}{4}$	7/1	5/9 $\frac{3}{4}$	5/10 $\frac{1}{2}$
Havre	7/3 3/9 5/9 $\frac{3}{4}$	4/8 $\frac{1}{4}$	4/0 $\frac{1}{2}$	4/—
Las Palmas of Te-				
neriffe	12/— 8/1 $\frac{1}{2}$	10/8 $\frac{3}{4}$	8/1 $\frac{1}{4}$	7/1 $\frac{1}{4}$
Lissabon	10/— 5/— 8/2 $\frac{3}{4}$	6/3 $\frac{3}{4}$	4/10 $\frac{3}{4}$	4/9 $\frac{3}{4}$
Londen	6/— 3/7 $\frac{1}{2}$	4/10 $\frac{1}{2}$	4/7 $\frac{3}{4}$	3/10 $\frac{3}{4}$
Madeira.	12/— 10/4 $\frac{1}{2}$	11/3 $\frac{3}{4}$	8/4	7/3
Malta	12/— 6/— 9/10 $\frac{1}{4}$	6/6 $\frac{1}{2}$	5/3 $\frac{3}{4}$	5/3 $\frac{3}{4}$
Marseille	16 f 8 f 13 f	9-53	7 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{4}$ f
Monte Video. . .	23/6 13/6 19/3 $\frac{3}{4}$	16/9 $\frac{3}{4}$	14/6	10/6
Napels	14/— 7/— 11/3	7/10 $\frac{3}{4}$	6/4	6/—
Oran.	15 $\frac{1}{2}$ f 8 f 12.93 f	8.87	7 $\frac{1}{4}$	7 f
Palermo, Messina of				
Catania	14/9 7/6 12/6 $\frac{1}{2}$	8/5 $\frac{1}{2}$	6/6	6/7 $\frac{3}{4}$
Pernambuco of Bahia	24/6 17/6 21/—	16/4 $\frac{3}{4}$	14/11	10/10
Piraeus	19/— 7/— 13/10 $\frac{3}{4}$	6/11 $\frac{3}{4}$	6.3 $\frac{3}{4}$	6/—
Port Said	13/6 7/— 11/1 $\frac{1}{2}$	7/6	6/0 $\frac{3}{4}$	5/9
Rio de Janeiro . .	24/6 15/— 20/1 $\frac{1}{2}$	16/6 $\frac{3}{4}$	14/5 $\frac{1}{4}$	10/8 $\frac{1}{2}$
River Platé (beneden				
havens	25/— 14/6 20/8 $\frac{1}{4}$	18/1 $\frac{3}{4}$	15/3 $\frac{1}{2}$	10/3 $\frac{1}{2}$
St. Nazaire. . . .	10 f 4 $\frac{1}{8}$ f 7.61 f	6.06	4.78	4.65
Trieste	14/9 8/— 11/10 $\frac{3}{4}$	7/9 $\frac{1}{2}$	7/1 $\frac{1}{2}$	6/6 $\frac{1}{2}$
Venetie of Ancona.	15/9 7/9 12/10 $\frac{1}{4}$	8/10	7/6	7/0 $\frac{3}{4}$

Van de Tyne naar	Hoogste	1912	Gemidd.	1911	1910	1909
		Laagste		Gemiddelden		
Alexandrie	14/6	10/6	12/3	7/5½	6/3½	5/10½
Algiers	11/6	7 1½	10/1½	6/8½	5/9½	5/6
Antwerpen	6/—	3/9	5/—	4/0¼	3/7	3/8½
Barcelona	14/—	10/—	11/10	8 3¼	6/9½	6/5¼
Bordeaux	8/3	4/—	7/1½	5/6¼	4/2½	3/11
Carthagera	14/—	8/9	11/4¼	7/1	6/6¼	6/4½
Catania	13/10½	8/6	11/11¼	8/2¾	6/6½	6/4½
Civita Vecchia . .	14/6	8/6	12/10	8/11¼	7/2¾	6/9
Constantinopel . .	19/—	8/6	12/8½	7/3	6/1¾	6/—
Cronstadt	7/6	4/—	6/—	4/2	3/5	3/7¾
Genua of Savona .	13/9	6/11	11/5½	7/9½	6/6	6/1½
Gibraltar	10/4½	5/9	9/1	6/10	5/11	5/10
Hamburg	6/—	3/4½	4/5¼	3/6	3/2¾	3/2½
Havre	7/6	4/—	5/4¾	4/11½	3/10¼	3/11
Las Palmas of Te-						
neriffe	12/4½	8/6	10/11¼	8/3½	7/1¾	—
Livorno	13/7½	10/—	12/1	8/3½	6/9	6/6¾
Lissabon	11/6	6/—	8/11	6/6¾	5/2¼	4/9¾
Londen	6/—	3/—	4/2¼	3/3½	3/0¼	2/10¾
Malta	11/—	6/6	9/3	6/3¾	5/2¾	5/3
Marseille	12/9	9/6	11/3¾	7/6	6/3¼	6/—
Napels	13/6	7/7½	11/10½	7/7¾	6/2½	6/—
Oporto	13/—	9/—	10/9¾	7/9¾	6/6	6/1½
Palermo	14/—	7/9	12/3½	8/5	6/9½	6/7
Piraeus	13/—	9/6	11/5	7/3½	6/2½	6/—
Port Said	13/4½	7/3	10/11	7/3	6/—	5/7½
Porto Vecchio . .	15/6	7/—	12/9¼	7/1	6/10¼	6/—
Rotterdam	5/6	3/1½	4/2½	3/7½	3/2¼	3/3½
Rouaan	8/3	5/—	6/6	5/—	4/8	4/6½
St. Nazaire	8/—	4/3	6/7½	5/1½	3/11½	3/9
Stettin	6/6	6/—	6/2¼	5/4¾	4/0½	4/2½
Swinemunde	6/—	3/6	5/3¾	4/8¼	3/7¾	3/8¼
Venetie of Ancona.	16/—	8/3	12/3¼	8/8	7/5½	7/2¼

Ter vergelijking worden hierbij gegeven de uitgaande vrachtcijfers van Deutsche kolen van Rotterdam.

	1912			1911	1910	1909
	Hoogste	Laagste	Gemidd.	Gemiddelden		
Algiers	13½ f	7¾ f	11.28	8 f	7.48	—
Bordeaux	7/9	4/—	6/6½	5/11	—	—
Genua of Savona .	13/6	9/—	11/8¾	8/0½	6/11½	—
La Rochelle . . .	7/1½	4/—	6/7½	5/4½	—	—
Marseille	15 f	9 f	12¾ f	9.61	7.90	—
Port Said	11/6	10/6	11/—	7/2½	7/0¾	—
Sint Nazaire . . .	7/4½	4/—	6/2¾	5/6½	—	—

Wat de thuisvrachten betreft geven wij de volgende samenstelling.

	1912			1911	1910	1909
	Hoogste	Laagste	Gemidd.	Gemiddelden		
Australië/UK/Cont. .	46/3	28/9	34/6	26/—	24/6 $\frac{1}{4}$	26/2
Burmah/Nederland .	33/—	27/—	29/7 $\frac{3}{4}$	23/3	22/6	19/4
Java/Europa of Ver-						
eenigde Staten .	37/6	29/9	33/1 $\frac{1}{4}$	27/11	24/5 $\frac{1}{4}$	24/11 $\frac{3}{4}$
Vladiwost./UK/Cont.	40/—	32/—	35/4 $\frac{1}{4}$	29/2	27/8 $\frac{3}{4}$	28/2 $\frac{1}{2}$
Azoff/Rotterdam .	27/—	10/3	15/8 $\frac{1}{4}$	9/11 $\frac{1}{2}$	9/4 $\frac{1}{2}$	7/8 $\frac{3}{4}$
Bulgarije/Rotterdam.	14/—	9/9	11/1 $\frac{1}{4}$	9/6 $\frac{3}{4}$	9/9 $\frac{1}{2}$	6/7 $\frac{1}{2}$
Donau/Rotterdam .	23/9	10/—	12/5 $\frac{3}{4}$	10/7 $\frac{1}{4}$	10/1 $\frac{3}{4}$	8/2 $\frac{1}{4}$
Kherson/Rotterdam	27/5	10/9	14/6	9/10 $\frac{1}{4}$	9/11	6/11
Kustendje/Rotterdam	25/—	8/9	12/5	9/7 $\frac{1}{4}$	8/10 $\frac{1}{4}$	7/5
Nicolaieff of Odessa						
Rotterdam	23/—	10/—	12/11 $\frac{3}{4}$	9/0 $\frac{1}{4}$	9/3 $\frac{1}{4}$	6/11
idem (voor erts) .	11/6	8/3	9/2 $\frac{3}{4}$	7/10 $\frac{1}{4}$	7/4 $\frac{3}{4}$	6/4
Noworossisk of Theo-						
dosia/Rotterdam .	18/6	9/6	12/7	9/—	8/0 $\frac{1}{4}$	6/8
Poti/Rotterdam (erts)	17/—	11/—	13/5	9/11 $\frac{1}{4}$	9/1	8/4 $\frac{1}{2}$
Sulina/Rotterdam .	23/—	8/9	12/3	9/4	8/3 $\frac{1}{2}$	6/3 $\frac{3}{4}$
Algiers/Rotterdam .	7/—	5/—	5/10 $\frac{3}{4}$	5/9	5/0 $\frac{3}{4}$	—
Almeria/Rotterdam .	7/9	5/9	6/7 $\frac{1}{4}$	5/10 $\frac{1}{2}$	5/5	4/11
Bilbao/Rotterdam .	7/4 $\frac{1}{2}$	4/6	6/0 $\frac{1}{2}$	4/9	4/6 $\frac{1}{2}$	4/—
Carthagen/Rotterd.	8/10 $\frac{1}{2}$	7/9	8/4 $\frac{1}{4}$	7/5	7/1 $\frac{1}{4}$	6/7 $\frac{3}{4}$
Garrucha/Rotterdam	7/9	6/—	7/—	5/11 $\frac{1}{4}$	5/9	4/10 $\frac{3}{4}$
Griekenland/Rotterd.	9/—	7/6	7/11 $\frac{1}{4}$	7/5 $\frac{1}{2}$	6/7	5/6 $\frac{1}{2}$
Huelva/Rotterdam .	7/9	5/6	6/4 $\frac{1}{2}$	5/9 $\frac{3}{4}$	5/4 $\frac{1}{2}$	4/10 $\frac{1}{4}$
LaGoulette/Rotterd.	10/7 $\frac{1}{2}$	8/7 $\frac{1}{2}$	9/6 $\frac{1}{4}$	8/8 $\frac{1}{2}$	8/3 $\frac{1}{4}$	8/3
Sagunto/Rotterdam .	8/6	7/9	8/8 $\frac{3}{4}$	8/—	7/2	—
Santander/Rotterd. .	7/6	4/9	6/3	5/0 $\frac{1}{4}$	4/10 $\frac{1}{2}$	4/8 $\frac{1}{2}$
Vivero/Rotterdam .	7/6	4/9	5/10 $\frac{1}{2}$	5/5 $\frac{1}{2}$	4/9 $\frac{3}{4}$	4/4
Gulfhouthavens/Ned.	143/9	105/—	130/6	84/7	82/7 $\frac{1}{2}$	73/8

Bijzonder fluctuaties ziet men voor Zwartezeë en Donau, doch hierbij valt aan te teekenen, dat de daar genoemde hoogste cijfers slechts een of twee dagen werden gehandhaafd en verband hielden met een soort paniek tengevolge van de vrees, dat de Dardanellen voor de tweede maal gesloten zouden worden.

Een betrouwbare thermometer voor de richting waarin de vrachten zich bewegen zijn de verhuringen op timecharter en ook deze doen belangrijk hooger cijfers zien, gelijk uit het volgende staatje blijkt:

	1912			1911	1910	1909
	Hoogste	Laagste	Gemidd.	Gemiddelden		
Australische vaart. .	7/6	4/6	5/8 $\frac{1}{4}$	3/6 $\frac{1}{2}$	3/0 $\frac{1}{4}$	3/4 $\frac{1}{2}$
Oostzee » . .	10/—	4/—	7/1 $\frac{1}{2}$	5/—	3/11 $\frac{1}{4}$	4/2 $\frac{1}{4}$
Brazilië of La Plata	7/6	3/9	5/6 $\frac{1}{4}$	3/8 $\frac{1}{4}$	2/11 $\frac{1}{2}$	2/4 $\frac{1}{4}$
Oostersche »	7/4 $\frac{1}{2}$	3/1 $\frac{1}{2}$	5/0 $\frac{3}{4}$	3/5 $\frac{3}{4}$	3/1 $\frac{1}{4}$	3/0 $\frac{1}{2}$
Europeesche »	12/4 $\frac{1}{2}$	4/—	7/2 $\frac{1}{2}$	4/0 $\frac{3}{4}$	3/6 $\frac{1}{2}$	3/9
Transatlantische (op- leveren US)	14/—	6/—	8/8	4/6 $\frac{3}{4}$	3/3	3/—
id. (opleveren UK/Cont)	8/—	3/1	5/5 $\frac{1}{4}$	3/5 $\frac{1}{2}$	2/10 $\frac{1}{4}$	2/6

De toestand ontwikkelde zich dus op een wijze als de grootste optimist waarschijnlijk niet mogelijk zou hebben geacht. Niettemin bereidden de reederijen zich in 1911 reeds op een beteren toestand voor door omvangrijke bestellingen aan de scheepswerven. Zij die het deden hebben doorzicht getoond wijl toenmaals de prijzen nog belangrijk lager waren. Sedert zijn uitteraard ook deze zeer aanzienlijk gestegen.

In het begin van 1911 kon men bv. in Engeland een 7500 ton stoomschip nog laten bouwen voor circa £ 40.000. In het derde kwartaal was die prijs reeds opgelopen tot £ 47.000 om daarna zeer snel in de hoogte te gaan, zoodat op het laatst van het jaar £ 58.000 werd gevraagd. Gehandhaafd werd dit cijfer niet daar men later weer terecht kon voor £ 55.000. Het zal dus in de exploitatie nog al eenig verschil maken, wanneer men zijn orders heeft weten te plaatsen. Ook voor den scheepsbouwer, die misschien ondanks alle drukte, indien hij aan vroege contracten gebonden is geweest, finantieel niet zulk een prachtig jaar zal hebben gemaakt. Men moet tot 1900 terug gaan om dergelijke hooge en nog iets hooger prijzen te vinden. Vanaf 1900 is het steeds met eenige fluctuaties diminuendo gegaan zoodat men in 1908 voor dergelijke schepen voor £ 36000 terecht kon. Men heeft hier dus verschillen van 2 $\frac{1}{2}$ ton gouds voor een zelfde stoomschip.

De Engelsche scheepsbouw is echter meer aan den klagenden kant, eensdeels om de reeds genoemde reden, dat niet zij maar de reederijen geprofitteerd hebben van de verhoogde waarde der schepen — het kwam toch bij herhaling voor dat terwijl het schip nog in aanbouw was de opdrachtgever het met aanzienlijke winst verkocht — anderdeels door

allerlei teleurstellingen onder meer bij het betrekken van materieel en gebrek aan arbeiders waardoor soms aanzienlijk oponthoud ontstond, nog verhoogd door allerlei partieele stakingen. De productie in Engeland over het afgelopen jaar is dus niet zoo buitensporig geweest als men reden had te vermoeden. Men durft tenminste wel beweren dat de aanwinst door nieuwbouw dit jaar niet in staat geweest is om en de gewone verliezen en de normale vermeerdering van het verkeer te dekken hetgeen een aanwijzing zou zijn dat ook 1913 nog een goed jaar voor de reederijen zou blijven.

De totale productie in Engeland was:

in 1912	964	schepen met	2.042.048	bruto tons
1911	1120	» »	1.997.822	» »
1910	784	» »	1.287.799	» »
1909	730	» »	1.130.822	» »
1908	878	» »	1.033.498	» »
1907	1159	» »	1.759.801	» »
1906	1140	» »	1.956.211	» »
1905	820	» »	1.706.719	» »
1904	745	» »	1.275.237	» »
1903	734	» »	1.314.218	» »
1902	712	» »	1.470.298	» »

In deze cijfers is echter alles begrepen wat van de Engelsche werven van stapel is gelaten, oorlogsschepen inclus.

Trekt men deze er af dan komt men voor de zuivere koopvaardijsschepen tot de volgende gereduceerde opgave.

1912		1.800.000	bruto tons
1911		1.800.000	» »
1910		1.150.000	» »
1909		1.000.000	» »
1908		925.000	» »
1907		1.600.000	» »
1906		1.825.000	» »
1905		1.650.000	» »
1904		1.200.000	» »
1903		1.200.000	» »
1902		1.425.000	» »

De Nederlandsche scheepsbouw is moeilijk onder cijfers te brengen, aangezien onze werven zich behalve met den aanbouw van zeeschepen nog bezig houden met zooveel

en zoo velerlei specialiteiten. Maar zij heeft ook zeker een belangrijk aandeel in den bouw van zeeschepen hetwelk reeds hieruit blijkt dat op 31 December 1912 voor de Nederlandsche reederijen nog in aanbouw waren 56 stoom- en motorschepen metende 300.025 bruto ton waarvan 37 metend 146.185 tons op Nederlandsche werven.

Maar onze scheepsbouwnijverheid bouwt ook zeer belangrijk voor het buitenland.

Wij hebben de hieromtrent gepubliceerde lijsten eens nagegaan en zijn tot de slotsom gekomen dat in 1912 op Nederlandsche werven zijn aangebouwd uitsluitend voor het buitenland. (dus behoudens de aanzienlijke cijfers voor binnenlandsche rekening:)

- 6 baggermolens.
- 41 sleepbooten.
- 6 stoomhoppers.
- 2 drijvende kranen.
- 44 rijnkanen.
- 48 lichters.
- 5 kraanpontons.
- 21 motorbooten.
- 11 passasiersschepen.
- 4 zeelichters.
- 17 kanaalschepen.
- 8 zeestoombooten.
- 6 gaffelschoeners.
- 13 ewers.
- 3 jachten.

en voorts nog groote hoeveelheden aannemersmaterieel terwijl nog belangrijke opdrachten onderhanden zijn.

Ten slotte nog een klein overzicht van de vermeerdering der Nederlandsche vloot.

Holland Amerikalijn bracht in de vaart s. Sommelsdijk (6.291 ton) en s. Zuiderdijk (5.258). Heeft in aanbouw s. Statendam (32.500 ton) en 3 goederenstoomschepen (elk van 10.000 ton).

Stoomvaartmij Nederland bracht in de vaart s. Kangean (6.857 ton) en s. Krakatau (6.738 ton). Heeft in aanbouw s. Koningin Emma (9.500 ton). Prins der Nederlanden (9.500 ton, en een derde

mailstoomschip (11.500 ton). Voorts de goederenbooten Boeton (6.400 ton) Batjan (6.400 ton) Bawean (6.600 ton) Banka (6.600 ton) Boeroe (6.600 ton) Radja (7.700 ton) Roepat (7.700 ton) Riouw (7.700 ton) Rotti (7.700 ton) Rondo (7.700 ton).

Rotterdamsche Lloyd bracht in de vaart de s. Merauke (6.674 ton) Birma (4.859 ton) Jacatra (5.373 ton) Samarinda (6.825 ton) Pontianak (6.799 ton) Arakan (5.106 ton) in aanbouw Soerakarta (6.926 ton) Madioen (6.900 ton) Insulinde (10.500 ton).

Koninklijke Paketvaart Mij. bracht in de vaart 5 stoomschepen ($\pm$ 9.000 ton te zamen) Nog in aanbouw 2 stoomschepen elk van 5.000 ton en 7 kleinere schepen.

Kon. Holl. Lloyd bracht in de vaart stoomschip Kennemerland (4.074 ton) Gooiland (3.898 ton) en Salland (3.657 ton) in aanbouw zijn Gelria en Tubantia (elk 14.000 ton).

Java China Japanlijn in aanbouw Tjikembang (8.000 ton).

Koninkl. Nederl. Stoomboot Mij. bracht 7 stoomschepen in de vaart (tezamen $\pm$ 27.000 ton) Nog in aanbouw 2 stoomschepen.

Dit betreft alleen de geregelde lijnen. De trampreeders brachten bovendien nog 18 stoomschepen nieuw in de vaart. Trekt men de verkochte en verloren gegane schepen van de vloot af, dan blijkt de netto vermeerdering in het afge-loopen jaar te hebben bedragen 23 schepen met 96.707 bruto tons.

Rotterdam 8 Jan. 1913.

A. VOOGD.