

Te water gelaten:

De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam,
de motortankschepen *Platacrux* en *Pampacurz*, elk groot ca. 650 ton draagvermogen, afmetingen 198'X31'X12'—6", voorzien van een 6 cyl. 4 tact enkelwerkende Werkspoor Dieselmotor van 680 Aspk, in aanbouw voor rekening van The Anglo-Mexican Petroleum Comp. te Londen.

Het Schip, februari 1929.

(RDM-collectie Johan Journée)

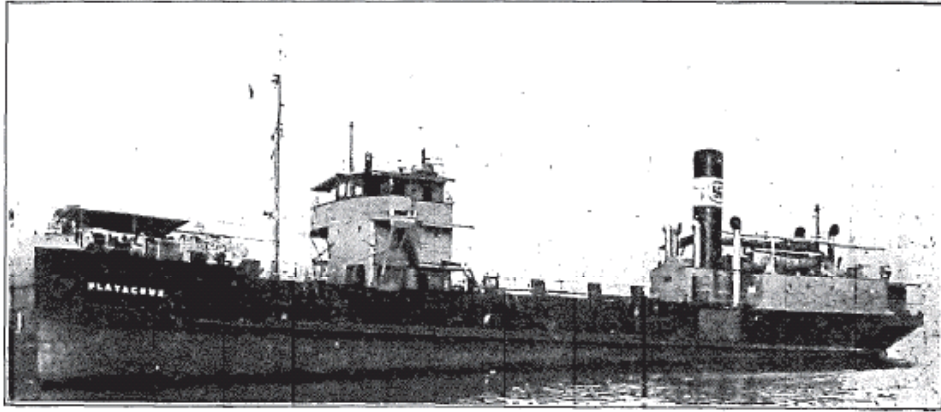
Proeftochten.

Met goed gevolg heeft de proeftocht plaats gehad van het motortankschip *Platacrux*, groot 810 ton draagvermogen, afmetingen 198 X 31 X 12'—6", voorzien van een Werkspoor 6 cyl. viertact enkelwerkende direct omkeerbare Dieselmotor van 680 pk. Het schip hetwelk voorzien is van 8 ladingtanks met zijtanks en 5 cofferdams voor waterballast, is voorzien van elektrische hulpwerktuigen. Het werd door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op de Werf „Nieuwe Waterweg” te Schiedam gebouwd voor de Anglo-Mexican Petroleum Company te Buenos Aires.

Het Schip, maart 1929.

Nieuwe Schepen.

Naam van het schip: Platacruz.



Bouwmeester: De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam
Reederij: Anglo-Mexican Petroleum Company, Buenos Aires.
Bouwjaar: 1928.
Soort van schip: Enkelschroef motortankschip.

Hoofdafmetingen:

Lengte tusschen de loodlijnen: 198'—0".
Breedte (mld.) op het grootspant: 31'—0".
Breedte (mld.) op het grootspant: 31'—0".
Grootste breedte: 32'—3".
Holte (mld.) in de zijde: 12'—6".
Ruimholte: 12'—5".
Diepgang geladen: 11'—6,5/16".
Uitwatering in den zomer: 1'—1".
Klasse: Lloyd's † 100 A. I.
Draagvermogen in tonnen van 1000 kg op het zomeruitwateringsmerk:
823.

Machine, stoomketels, motoren enz.

Fabrikant: Werkspoor, Amsterdam.
Soort van machine: enkelwerkende viertact dieselmotor.
Aantal cilinders: 6.
Slag der machine: 900 mm.
Hoofdafmetingen der cilinders: 460 mm.
Bij motoren aantal Rempaardekrachten: 680.
Snelheid: 10 zeemijlen per uur.
Bunkercapaciteit: 40 m³.

Het schip is verdeeld in 8 ladingtanks met zijtanks en 5 cofferdams voor waterballast, terwijl het voorruim is ingericht voor het vervoer van benzine in bussen.

De kapitein- en stuurliedenverblijven zijn in een midscheepsdekhuis ondergebracht, die voor de machinisten en civiel personeel zijn op het achterdek.

De verblijven voor de bemanning bevinden zich in den bak.

De dekwerktuigen, zooals ankerspil, kaapstand en stuurmachine, worden geheel electrisch aangedreven.

Het Schip, april 1929.