

2022-08-07

Rederi AB Malmoil [I] och m/t *Frans Suell*

På bilden nedan ser vi ett aktiebrev, ett tankfartyg och en staty. Hur hänger dessa ihop?

I mitten av 50-talet var det goda tider för tankfartyg. Kockums hade byggt och levererat flera tankfartyg till olika beställare. Inom Kockums ledning uppstod idén om ett eget tankrederi både för att bättre förstå marknaden och dess krav men förmodligen också för att kunna tjäna en slant under de goda fraktkonjunkturen som rådde.

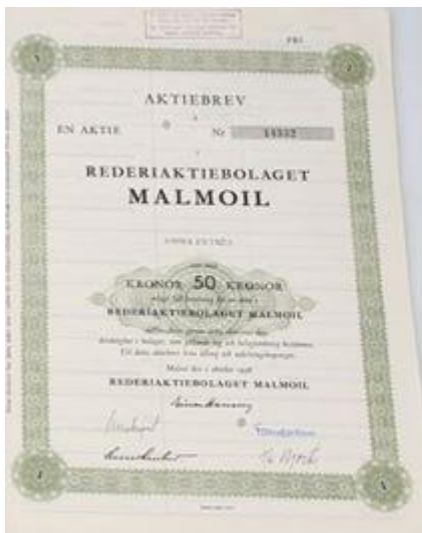
Men det var ju lite känsligt att konkurrera med sina egna kunder. Man sonderade med Jarl Malmros, som med sitt Trelleborgs Ångfartygs AB var en stor beställare. Då han inte hade något att invända, gick man till verket.

Man ville ändå vara försiktig med sina kundrelationer så rederiet fick mer en personkoppling än bolagskoppling till Kockums. I morgontidningarna den 19 juni 1956 kunde man läsa:

”Nytt rederi bildat i Malmö – Rederi AB Malmoil har bildats i Malmö. Bakom företaget står direktör F. Kockum, redaren E. Hansen, direktör T. Hjort. Direktör E. Herslow och advokat S. Malmquist. Rederiet har hos Kockum kontraherat en motortanker 19 500 ton, som beräknas vara klar år 1958.”

Efter att under de goda konjunkturen på senvåren 1956 säkrat en timecharter med Shell på 7 år till raten 30 shilling/ton hade det nybildade rederiet lagt en beställning på en motortanker på 19 500 ton (nybygge 433) hos Kockums till priset 16,6 msek.

Bolagskonstruktionen blev sådan att 17 000 aktier a 50 kr gavs ut och av dessa gick 450 till direktör Frans Kockum och 260 till skeppsredare Einar Hansen (Clipper Line). 2000 aktier gick till Kockums Mekaniska Verkstad AB. Resterande aktier bjöds ut till Kockums aktieägare. Totalt handlade det om 362 olika aktieägare.



Frans Kockum blev VD för bolaget och Einar Hansen styrelseordförande. Einar Hansen med Clipper Line utsågs dessutom till korresponderande redare med fullt ansvar för driften av fartyget. För detta skulle Clipper Line debitera Malmoil med 100 000 kr per år. Huvudbokföringen skulle skötas av Kockums Förvaltnings AB.

I november 1956 lyckades man även teckna en 7-årig timecharter med Caltex för en 34 500 tonnare (nybygge 434). Även här utsågs Clipper Line till korresponderande redare nu med ett utökat arvode till 170 000 kr.

Den 25 augusti 1958 sjösattes det första nybygget och döptes till *Frans Suell* efter kommersrådet Frans Suell som grundade Malmö hamn. Denne Frans Suell, som idag står staty på Vallgatan i Malmö mitt emot gamla hamnen, var f.ö. morfar till den Frans Henrik Kockum som 1840 lade grunden till Kockums Mekaniska Verkstad.

Motortankern *Frans Suell* fick en dödvikt på 19 700 ton. Huvudmaskineriet bestod av en 8-cylindrig Kockum-Man diesel på 9 000 ehk som på provturen gav en fart som uppmättes till 15,6 knop. Leveransen skedde den 19 november 1956. Jungfruresan gick till Curacao. Här hämtade hon sin första last som gick till Singapore. Därefter till Mena al Ahmadi för att lasta för Kontinenten.

Det andra nybygget blev en turbintanker på 35 900 ton som döptes till *F.H. Kockum* och levererades i oktober 1959.

Under 1963 gick *Frans Suells* timecharter med Shell ut och det var upp till diskussion om att förlänga den med ytterligare fem år eller att sälja fartyget. Den erbjudna raten var bara 18 shilling/ton så beslutet blev försäljning. För runt 11 msek blev hon såld till ett partrederi (Bellis) med Åke Högberg i spetsen och omdöpt till *Orion*. Sista resan under Malmoils flagga gick från Kharg Island till Niigata i Japan där hon på julafton 1963 övertogs av de nya ägarna. Efter ytterligare några ägarbyten blev hon 1982 slutligen upphuggen på Gadani Beach.

Hösten 1963 lade rederiet en ny beställning till Kockums. Denna gång på en turbintanker på cirka 91 000 ton (syster till Malmrostankern *Malmöhus* [II]) för leverans 1966. Beställningen, nybygge 435, gjordes på spekulation och prislappen låg på 43 msek. Skrovet byggdes på Odense Staalskibsværft och hon hann precis sjösättas och döpas till *Malmoil* innan hon i juni 1965 blev såld till Salén. Därefter färdigställdes fartyget på Kockums i Malmö och döptes om till *Seven Skies*. Leveransen skedde sedan i slutet av december 1965.

Detta blev den tredje och sista fartygsbeställningen för Rederi AB Malmoil [I]. År 1965 köpte Kockums alla aktierna i rederiet, som nu blev ett dotterbolag till Kockums, och verksamheten ändrade inriktning.

F.H. Kockum såldes 1967 till Ventura Shipping, Liberia för 1,6 musd. Hon slutade sitt liv 1976 på upphuggningskajen i Kaoshiung.

Seven Skies, till sist, blev inte gammal. På resa Japan-Dubai i oktober 1969 exploderade fartyget och sjönk i närheten av Singapore. Fyra man i besättningen omkom.

Vi återkommer längre fram till det nu av Kockums helägda Rederi AB Malmoil [II] som var verksamt fram till 1980 då det gick upp i det statliga Zenit i samband med att Svenska Varv året innan tagit över Kockums.

Text: Bo Jershed