

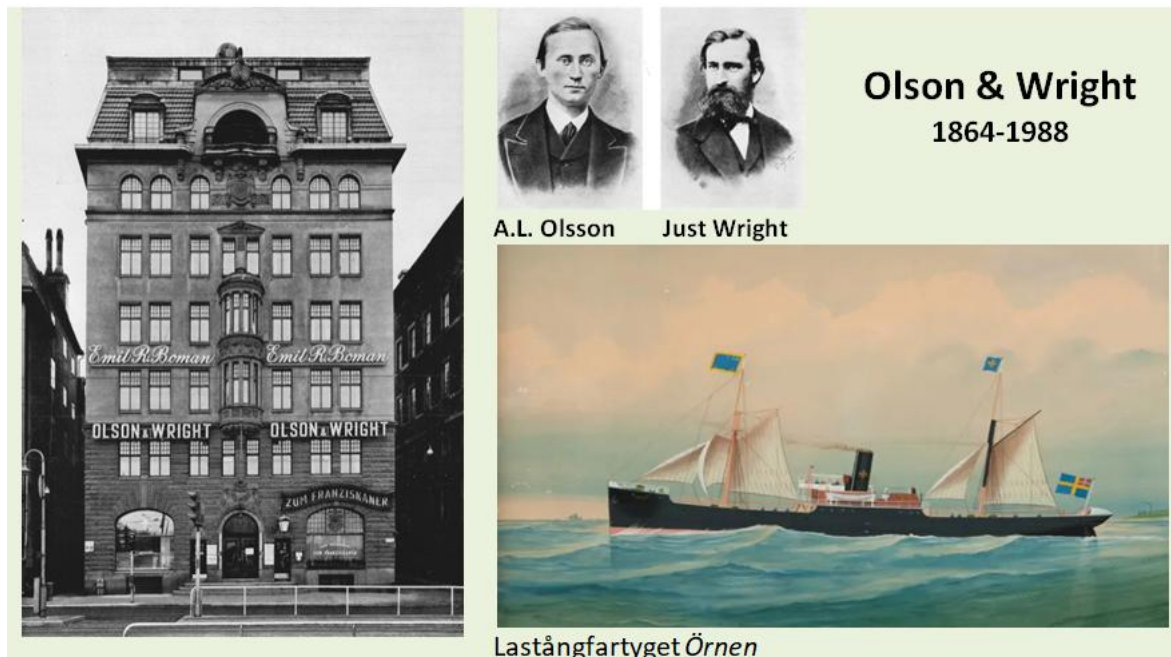
2024-10-10

## Olson & Wright – 124 år i sjöfartens tjänst

Det startades flera skeppsklarerar- och mäklarfirmor under 1800-talet som levde vidare långt in i vår tid. En av dessa firmor var Olson & Wright. Firman startades 1864 av den 29-årige bokhållaren Anders Leonard Olson, anställd på den då välkända skeppsklarerarfirman Naucleur i Stockholm, tillsammans med den 24-årige norske handelsagenten Just Wright som runt 1860 kommit till Stockholm och där arbetade för det norska handelshuset Astrup & Sørensen.

Just Wright kom ursprungligen från Langesund där släkten Wright från Skottland etablerat sig under det sena 1600-talet. Anders Leonard Olson hade sina rötter på Fårö.

Inledningsvis sysslade Olson & Wright med kommissions- och agentaffärer men från 1868 ingick också skeppsklarering och -mäkleri i de erbjudna tjänsterna. Kontoret förlades till Skeppsbron i Stockholm.



Mycket snart breddades verksamheten till att även innefatta import av salt vilket hade att göra med svårigheten att skaffa returlaster för de fartyg som gick med trä och järn till Medelhavet. Man befraktade då dessa fartyg istället med salt för egen räkning.

Anders Leonard Olson dog redan 1868 bara 33 år gammal. Kompanjonen Just Wright övertog då firman tillsammans med två tidigare anställda, Axel Georgii (född 1839) och Albert Starck (född 1838). Axel Georgii hade anställts i firman redan 1864 och hade också ett tidigare förflutet hos Naucleur. Han var dessutom svåger till Anders Leonard Olson. Just Wright verkar ha haft en ganska passiv roll i firman och det var de två andra herrarna som stod för rulljansen.

I samband med sin fars död 1870 återvände Just Wright till Langesund, tog över släktgården och faderns affärsverksamhet inom skeppsbyggeri, repslageri mm. Några år senare trädde han formellt tillbaka från firman Olson & Wright. År 1882 lämnade även Albert Starck firman och Axel Georgii blev ensam ägare.

För Just Wright i Langesund gick affärerna inledningsvis bra och han utnämndes också till dansk vicekonsul. Han var bl.a. även huvudredare för några segelfartyg i Langesund. Men 1886 gjorde han konkurs och flyttade därefter till Oslo. Här drog han 1887 igång det spektakulära projektet "Norwegian-African Trading Co" tillsammans med bl.a. det norska handelshuset *Fearnley & Eger*. Bolaget inriktade sig på handel mellan Norge och Liberia där man satte upp en handelstation i Monrovia. Verksamheten var ganska livaktigt i början men lades ned i början av 1890-talet p.g.a. kapitalbrist. Just Wright dog i 1901 i Oslo.

Med Axel Georgii vid rodret i Stockholm såg nya sidoaffärer dagens ljus. Man började importera kol och cigaretter. Men även den traditionella affären utökades med flera linjeagenturer och dessa tillsammans med en starkt växande expeditionaffär blev firmans dominerande verksamhet fram till andra världskriget. År 1889 blev Axel Georgii vicekonsul för Förenta staterna. År 1903 var man 22 personer, inklusive ledningen, på kontoret. Året därpå, 1904, ombildades firman till ett aktiebolag med Axel Georgii som verkställande direktör.

Liksom flera andra skeppsmäklarfirmor hade Olson & Wright svårt att hålla sig borta från rederiverksamhet. Under 1870- och 80-talet ser vi både Axel Georgii och Albert Starck registrerade som huvudredare för några olika fartyg. Om det var en tjänst man då sålde, t.ex. när huvudägaren ej var svensk medborgare, eller om det var ett eget redarintresse är svårt att säga.

Men år 1889 bildades i alla fall Ångbåtsaktiebolaget Condor på initiativ av Axel Georgii och med densamme som verkställande direktör. Hos Brodins varv i Gävle lades en beställning på en ångare på 1 700 dwt som levererades i maj 1891 och fick namnet *Condoren*. Två månader senare levererades ångaren *Örnen* (se bild). År 1893 tillkom ångaren *Falken*. Sedan dröjde det till 1902 då *Gamen* levererades till rederiet. Dessa tre senare fartyg levererades från engelska varv. Fartygen sysselsattes i fart på Medelhavet, Madagaskar och Mauritius samt i trampfart. *Condoren* såldes 1900, *Örnen* och *Falken* såldes 1906 och sedan den sista ångaren *Gamen* blivit sänkt 1916 av en tysk ubåt upplöstes rederiet.

År 1909 dog Axel Georgii och efterträddes av Thorsten Roberg som hade varit i företaget en längre tid och nu även blev huvudägare av företaget. Thorsten Roberg var f.ö. son till handelsmannen Tycho Roberg i Göteborg och hade lett familjefirmans filial i Hull från 1885 innan han 1890 anställdes av Axel Georgii.

Fram till 1915 då tobaksmonopolet infördes kom de största in-täkterna från försäljning av cigaretter och kol. Efter 1915 fram till 1921 var det kolimporten som stod för merparten av intäkterna. Kolimporten lades senare 1930 i ett speciellt bolag Kolimportaktiebolaget O&W.

Efter första världskriget kliade det i redarfingrarna igen och 1923 var det dags för en ny satsning på rederiverksamhet. Rederiaktiebolaget Protector bildades med Thorsten Roberg som huvudintressent och VD. Denna gång handlade det inte om nybyggen utan om engelskbyggt second-hand tonnage.

Första fartyg blev den engelska ångaren *Harlseywood* på 4 650 dwt, byggd 1907 Stockton, som inköptes våren 1923 och döptes till *Wright*. Hon såldes 1929.

År 1923 inköptes även den grekisk ångaren *Eleni Stathatos* på 5 300 dwt byggd 1907 i Middlesbrough och döptes till *Olson*. Hon förläste oturligt nog i mars 1928 utanför Grenå på Jyllands ostkust. Efter kondemnering såldes vraket till en redare i Göteborg som bärgade och reparerade det och döpte om henne till *Britt-Marie*.

Som ersättning för *Olson* köptes direkt efter kondemneringen den grekiske ångaren *Antonios Yannoulatos* byggd 1920 i Glasgow och på 5 500 dwt. Fartyget döptes till *Georgii*. Några år senare, 1930, köptes även den engelska ångaren *Stakesby* byggd 1922 i Sunderland på 6 900 dwt. Hon döptes till *Starck*.

Av någon anledning, förmodligen skatteteknisk, skapade O&W i augusti 1932 ett dotterbolag i Helsingfors. Bolaget fick namnet Rederiaktiebolaget Starcke och under 1933 fördes *Georgii* och *Starck* över till detta bolag och fick finskt flagg samtidigt som man också köpte in en ny ångare direkt till bolaget. Hon fick namnet *Gull* och var på 4 142 dwt, byggd i England 1923 med tidigare namn *Broompark*. Efter bara två år såldes dock dessa tre fartyg vidare under 1935.

Året innan hade Thorsten Roberg avlidit och efterträts av sin svärson Reinhold Weyland som varit vice VD sedan 1927. Denne var också intresserad av rederiverksamhet och hade engagerat sig i tankerbranschen.

Han startade Rederiaktiebolaget Tanker med det enda fartyget *Anglo-Swede* på 11 400 ton som inköptes som nybygge från Newcastle 1930 och såldes 1932. Han startade också Rederiaktiebolaget Oil Transporter och köpte 1930 motortankern *Laurel* byggd i Glasgow 13 700 dwt, också ett nybygge, som senare såldes 1934. Reinhold Weylandt var dessutom 1934-1936 involverad i tankfartyget *Pan Gothia* (Rederi AB Pagota).

Det blev också ett kort inlägg i kylbranschen under 1930-talet då han bildade Compagnie de Transports Isothermiques med hemort Paris och lät bygga tre fruktbåtar på cirka 3 000 dwt, *Fort de France* (Odense Staalskibsværft), *Fort Royal* (Götaverken) och *Fort Richepanse* (Odense Staalskibsværft). Det blev dock problem att registrera fartygen i Frankrike och efter en mellanregistrering i Danmark, 1938 såldes fartygen till det franska CGT.

År 1937 tog Reinhold Weyland även över rederiaktiebolaget Gottfrid som då innehåll tre ångfartyg; *Gottfrid*, *Torgny Lagman* och *Severin*. Fartygen såldes ganska omgående till Finland och Estland och istället inköptes motortankern *Oljaren* på 8 200 dwt. Denna hamnade innanför spärrarna vid krigets utbrott och såldes vidare 1941.

### **Malmros steppar in**

År 1945 köptes O&W av Trelleborgs Ångfartygs AB (Malmros) och inlemmades i koncernen som ett dotterbolag. Därmed var det också slut på rederiäventyren. Fokus blev nu på sjöfartsorienterade tjänster och på det efter kriget snabbt framväxande området flygspedition. Här var man tidigt med på tåget och blev snabbt den ledande flygspeditören i Skandinavien. Redan 1946 hade man ett eget kontor på Bromma.

Reinold Weylandt lämnade nu som VD och ersattes av Henning Müller som hade anställts 1931 och som från 1935 ingått i företagens ledning. Henning Müller var f.ö. en elitspelare i tennis med femton SM-titlar och med extraknäck som sparringpartner till vår kung Gustav V. Han ingick dessutom i den svenska OS-truppen både 1920 i Antwerpen och 1924 i Paris.

På befракningssidan hade man 1938 startade en avdelning för tankbefraktning som växte starkt i de goda tankkonjunkturen som rådde efter kriget. Verksamheten kom nu att bestå av rederiservice, klareringsavdelning, befракtningsavdelning, assurancesavdelning och spedition. Den senare breddades mot en mer heltäckande logistikverksamhet där nu även tjänster inom bil- och järnvägstransporter samt lagerhållning ingick. År 1947 hade man egna lagerlokaler i Henriksdal och egna magasin i Värtan och Stadsgården. I Göteborg öppnades 1949 ett avdelningskontor på Surbrunnsgatan 6 och i Malmö, Trelleborg och Helsingborg tillkom egna expeditjonskontor.

Den nye VD:n Henning Müller var även mycket aktiv inom branschföreningarna och var under åren 1947-1969 ordförande i Sveriges Skeppsmäklarförening och under åren ordförande även i Sveriges Speditörsförbund 1948-1958.

Henning Müller gick i pension 1961 och efterträddes av Jarl Malmros Jr. Som ledde verksamheten fram till 1976 då Olof Bergens tog vid. Året innan hade man flyttat in i ett nytt lager- och kontorskomplex i Hammarbyhamnen med en lageryta på sammanlagt på 12 000 kvm.

År 1978 sysselsatte man runt 400 personer och hade kontor på 13 platser i Sverige samt i Köpenhamn och Aarhus. Men detta år kännetecknades också av en krisande sjöfartsbransch och för att få likvida medel sålde Malmros av Olson & Wright till SAS.

### **SAS tar över, styckar och säljer ut**

SAS var väl egentligen mest intresserad av flygspeditionsbiten men behöll även de andra delarna. Men efterhand verkar det som om personalen kände att SAS inte var intresserad av att satsa på flygfrakt utan fokus låg på passagerartrafiken (Janne Carlzon).

I januari 1984 skedde ett större avhopp från flygsidan. Divisionschefen tillsammans med 13 medarbetare sade upp sig och bildade bolaget Air Cargo Express vilket blev mycket framgångsrikt. Avhoppet ledde till att Olson & Wrights VD Olof Bergens fick sparken. Även avhopp på sjösidan förekom.

År 1984 bestod Olson & Wright av fyra divisioner: sjöfrakt, flygfrakt, ytfrakt (bil o järnväg) samt ekonomi. Totalt hade man detta år 360 anställda i Sverige.

Under 1987 hade intresset för Olson & Wright hos SAS svalnat betydligt och man beslöt att sälja av verksamheten.

Först styckade man av sjösidan och skapade bolaget Olson & Wright Shipping AB och bjöd ut till försäljning. Det blev den dåvarande ledningen för sjösidan som under våren 1988 köpte detta avstyckade bolag och sedan ändrade namnet till Gripen Shipping AB. Flygsidan såldes senare under hösten till den brittiska flygspeditören LEP som då bytte namn till LEP Olson & Wright.

Gripen Shipping AB levde fram till 1997 då det köptes upp av ett annat svenskt bolag i branschen. LEP Olson & Wright levde fram till 1996 då hela LEP såldes till det internationella logistikföretaget Geologistics.

Så man kan nog beteckna 1988 som det sist året för det företag som påbörjades 1864 av Anders Leonard Olson och Just Wright på Skeppsbron i Stockholm. Grundarna var själva bara verksamma i bolaget under fyra resp. sex år men hade ändå under denna korta tid lyckats etablera ett starkt varumärke, **Olson & Wright**, som kom att bestå 124 år.

Text: Bo Jershed