

## Ålderman Nils Borins högtidstal

Festdeltagare, känn historiens vingslag, Skeppare Societeten 1641 – 2016, 375 år och intimt förknippad med och en del av Norrköpings sjöfartshistoria.

1641 är ett märkesår i Norrköpings historia på många sätt.

Skeppargillet/Societeten, sprungen ur Hantverksskrået bildades 1641 och stadfästes av borgmästare Daniel Fregelius och landshövding Rosenhane. Till ålderman utsågs Engelbrekt de Vries, landsman till Louis de Geer. Louis de Geer, kallad den svenska industrins fader, erhöll samma år rätten till Finspång och betalade 50.777 riksdaler och 38 öre. Pengar som kräver sin förklaring.

Louis de Geer, född i Liege, son till en vallon och hugenott, uppväxt i Nederländerna, skapade sig sin förmögenhet genom den nederländska koloniseringen vilket inte är så allmänt känt. Tidigt var han, jämsides som industriman, involverad i den västafrikanska slavhandeln och var med och startade den nederländska afrikanska unionen 1610 och kanaliserade en del av förtjänsten genom bulvanerna och industrimännen, bröderna de Besche, genom arrende av Finspångs gård redan 1618 och köpet av Finspångs industrier med tillhörande stångjärnshammare, (bår1580) och som börjat tillverka järnkanoner i stället för metall och med Norrköping som naturlig utskeppningshamn

Norrköpings storhetstid som sjöfartsstad började ju med Gustav II Adolf och genom de Geers vänskap med Axel Oxenstierna var manegen krattad och de Geer blev hovleverantör till den svenska krigsmakten och samtidigt dess största sponsor.

Efter Gustav Adolfs död 1632 fick de Geer 1649 privilegiebrev av drottning Kristina att bilda svenska handelskompaniet, svenska afrikanska kompaniet och att anlägga handelsstationen CABO CORSO i nuvarande Guinea (Accra) och borgen Karlsborg. I praktiken en kopia av nederländska afrikanska kompaniet och en aktör i slavhandeln i triangeltrafiken mellan Västafrika-Karibien/Nordamerika-Europa. Sverige hade ett flertal fartyg engagerade i slavtrafiken med namn som Kristina, Stolta Svea och inte minst NORRKÖPING (inte känt om befälhavaren var ledamot av Societeten). Slavhandeln var omfattande, 50 tusen slavar/år, 5-6 miljoner/århundrande – historiens största

folkomflyttning, upphörde inte förrän på 1830-talet. På svensk köl finns ett 30-tal resor dokumenterade, i sammanhanget en blygsam del.

PENGATVÄTT I DUBBEL BEMÄRKEELSE – SVARTA PENGAR BLEV VITA, pengar som kom att utgöra en av grundplåtarna för Norrköping som sjöfartsstad – Siemens i Finspång skeppar fortfarande ut sina produkter över Norrköping

Redan 1636 hade Norrköping av Kungl. Maj:t erhållit stapelrättigheter – rätten att bedriva utrikes handel och nu kunde utskeppningen av kanoner och bergslagprodukter ta fart, produkter från mässingsbruk, vapensmedjor och textilfabriker, allt skeppades ut över Norrköping. Norrköping blev snabbt rikets 3:e stad efter Stockholm och Uppsala med över 600 borgare och tillika Sveriges 2:a sjöstad.

Louis de Geer hade redan 1627 anlagt Norrköpings första varv på Prästholmen, vilket kom att följas av ytterliga femton varv med Motala Varv som det största. (här byggdes Sveriges största hjulångare Svea). Skeppsvarven epok varade till 1968 då Norrköpings varv gick i konkurs.

Societetens inflytande växte och praktiskt alla kvalificerade befattningar inom hamn- och sjöfartsnäringen tillsattes av Societeten och Åldermannen var efter sjömanshusens tillkomst i regel även sjöhusombudsman. Allt i intimt samarbete med Magistraten.

Ytterligare märkesår i Societetens historia, i kronologisk ordning:

1748 remissinstans för ny sjölag

1770 sjömätt och tillverkat sjökort över inloppet till Norrköping

1772 utträdde Societeten ur Hantverksskrået som gille och antog formellt namnet Skeppare Societeten

1775 den 3 februari stadfäste Kungl.Maj:t. och Rikets Commerce Collegium Reglemente för Coopvardie Skeppare Societeten i Sjö- och Stapelstaden Norrköping. Ett reglemente för att uttaga avgifter för sjöfarten, fartygs- och mönstringsavgifter och att sköta sjöfarten till och från Norrköping - således den tidens SJÖFARTSVERK. Societeten ålades att inrätta styrmansskola, änke- och besparingskassa och s.k fattigkassa för omkomna sjömäns anhöriga. Vi var inte bara sjöfartsverk utan även försäkringskassa. Samtidigt tillkom den

kassakista, som magistraten krävde för säker förvaring av våra kontanta medel och de tre nycklarna för tillkomsten innehades av Åldermannen, en skeppare och en hemmavarande styrman och ingående i Societetens styrelse. Räkenskaperna stod under tillsyn av Notarius publicus. Enligt uppgift förvarades det upp till 10 000 riksdaler banko i kistan. Kistan kan beses i Societetens styrelserum.

1787 värd för Gustav III besök i Norrköping, dyr historia för Societeten, kostade lika mycket som ett helt års understöd till fattigkassan

1796 uppförde Societeten Arkö Båk

1891 delaktig i beslutet att bygga järnvägen Norrköping - Arkösund

1892 återigen remissinstans för ny sjölag, beslut om att bygga den nya hamnbron och samma år inklarerades 5500 fartyg genom den då öppningsbara hamnbron

1919 upplöstes den så kallade skeppsbroadeln och medlemmarna blev passiva ledamöter i Societeten

Vår storhetstid kom att sträcka sig fram till 1860-70 talet, varefter uppgifterna successivt togs över av tillkommande statliga och magistrata myndigheter

1900 – 1929 nedgångsperiod och alltjämt – och idag lever vi i högönsklig välmåga, för inbördes beundran och som det står i reglementet – vår urkund:

Understödja aktiva ledamöter och deras efterlevande genom gratialist- och begravningsstöd

Tillvarataga och förvalta Societetens tillgångar

Avhandla ämnen och främja intressen med anknytning till sjöfarten

Bevara föremål som kan belysa Societetens och sjöfartens historia

Fullfölja Skeppare Societetens flerhundraåriga traditioner och aktivt verka för Societetens vidare förkovran och bestånd

Postscriptum: Med direkt hänvändelse till stadens företrädare - det är obegripligt att kommunen underlåter att omhulda sitt sjöhistoriska arv,

ingenstans i de offentliga och publika annalerna eller på stadens museer återfinns Norrköpings sjöfartshistoria eller vårdas dess kulturella värde - trots att man i alla upptänkliga sammanhang saluför kommunen som Norrköping - Sjöstaden. Ej heller syns ett tecken i skyn om ett Sjöfartens Hus i vardande.

Med förhoppning om ytterligare 375 år – Societetens skål!