**Göran Bonde
– landsköpman och bondeseglare på 1500-talet***Bondeseglaren och landsköpmannen Göran Bonde och hans efterföljare var förmögna människor i Helsinge socken. Trots att gården i och för sig inte var väldigt stor, inbringade antagligen den flitiga affärsverksamheten under en lång tidsperiod ett välstånd, som återspeglade sig i det dagliga livet i form av ovanligt exotiska bruksföremål, moderna bosättningslösningar och antagligen en rätt hög andlig kultur och bildning tack vare de täta kontakterna med handelsmän och invånare i Tallinn.*

Mitt intresse för historian i närområdet där jag bor började mest av en slump. När jag hade gått i pension år 2005 blev det tal om att skriva en kort historik om min hemby Sillböle i Vanda, (f d Helsinge socken). Utan att ha någon erfarenhet av historieforskning ställde jag mig en aning skeptisk till tillgången på intressanta uppgifter, men ack så jag hade fel! Det blev faktiskt så att jag skrev en historik som berättar om 500 år i Sillböle – ”En grön ficka vid Vanda å”.
I det sammanhanget råkade jag också stöta på en ”gammal granne”, bondeseglaren och landsköpmannen *Göran Bonde*, som bodde i grannbyn Mårtensby för 500 år sedan.

**GÖRAN BONDE** (ca 1485 – 1555) var en välkänd landsköpman i Södra Finland i början av 1500-talet som årligen brukade segla 5-6 gånger till Tallinn (som då kallades Reval). På utresan förde han med sig produkter som han hade köpt av bönderna i trakten eller transporterade för deras räkning till försäljning. Han handlade bl a med smör, fisk, kött och hudar som bönderna hade producerat, men mest blev det fråga om att föra trävaror, stockar, bräder, näver och tjära hämtade ur de nyländska skogarna. I utbyte hämtade han salt, spannmål, humle, järn, tyger och en hel mängd andra ”stadsvaror” som eventuellt behövdes i gårdarna.

Göran Bonde gjorde mer eller mindre regelbundet affärer med drygt 100 bönder i Helsingetrakten, dvs. en fjärdedel av gårdarna i socknens 60 byar. Dessutom hade han kontakter med landsköpmän längre norrut i Nurmijärvi, Tusby osv. Man har kunnat spåra upp ett tjugotal aktiva landsköpmän i Helsinge som med drygt tio skutor seglade till Tallinn i början av 1500-talet. Området mellan Hangö och Ladoga lydde under fogdarna i Raseborg och Viborg. Man räknar med att ungefär 150 landsköpmän idkade handel och sjöfart i Nyland under 1500-talets första hälft. Helsinge och hamnen vid mynningen av Vanda å var utan vidare en av bondeseglingens centralorter.

**I PRAKTIKEN** torde de flesta av de närmare 400 gårdarna i Helsinge socken ha varit mycket beroende av handeln med Tallinn. Gårdarna var små, de anspråkslösa odlingarna omfattade i medeltal 1- 1 ½ ha, spannmålsskördarna blev endast 4-5 ggr större än sådden och åkrarna led ofta av frost och missväxt. Tillgången på säd och mjöl motsvarade knappt hälften av behovet i bondgårdarna, som i medeltal skulle försörja 5-8 personer. Saltet var också en nödvändighet, för att man skulle kunna förvara mat (fisk och kött) över vintern. Utbudet på salt och säd var däremot rikligt i Tallinn.

Mårtensby var en typisk liten by i Helsinge med sex kronohemman. Göran Bonde bodde på hemmanet Lillas nedanför och hans bror *Petter Bonde* på hemmanet Qvarnbacka ovanom Vandaforsen, där den numera Ring III korsar älven. Läget gav mig till en början huvudbry, varför bodde en bondeseglare 15 km från havet? Svaret var sist och slutligen ganska självklart.

**PÅ 1500-TALET** var älven den naturliga transportleden för tyngre varor och speciellt för flottning av virke. Man rörde sig med mindre båtar ned och upp för älven på vårarna och höstarna när vattenflödet var som rikligast i älven. Vanda å är till stor del en lugnt flytande, drygt 90 km lång älv. Den har tiotals mindre forsar samt en handfull höga forsar som har en fallhöjd över fyra meter.

Enligt kronans bestämmelser måste bönderna i bygden hålla de mindre forsarna farbara, dvs. årligen röja bort stenar och hinder för en drygt 5 m bred ”kungsled” i älven. Man kunde alltså rätt obehindrat färdas nedför älven genom att ro och segla och dra båtarna upp genom de mindre forsarna med långa rep från stranden. Däremot måste man färdas över land runt de högre forsarna. Vandaforsen har en fallhöjd på 6 m. Varorna, som skulle transporteras förbi forsen, måste lastas ur båten och bäras eller köras med häst och kärra och likaså måste båten släpas över land.

**PÅ MEDELTIDEN** hade den enda riktigt farbara vägen i södra Finland mellan Åbo och Viborg, *Kungsvägen*, sin bro över Vanda å just vid Vandaforsen i Mårtensby. Troligen fanns det redan då ett gästgiveri på Qvarnbacka gård i närheten av bron. I varje fall blev Mårtensby en naturlig marknadsplats där handelsmän, köpare och säljare möttes. Göran och Petter Bonde bodde alltså lämpligt för att delta i kommersen. Antagligen hade släkten idkat handel redan på 1400-talet på platsen, eftersom båda bröderna ägde stora, över 1 mantals hemman i byn. Den centrala orten i socknen med sin stenkyrka från slutet av 1400-talet var naturligtvis Kyrkbyn med ett tjugotal hemman.

**GÖRAN BONDE VAR DEN MEST** aktiva av landsköpmännen och bondeseglarna i Helsinge under av 1500-talets första årtionden. Han sysselsatte också flera släktingar samt sina söner och sonsöner i verksamheten. När han själv drog sig ur affärerna och resorna i slutet av 1530-talet, var han en av de ledande förtroendemännen i socknen, nämndeman och byaäldst. Släktens affärer i Tallinn skrevs fortfarande i hans namn, fastän sonen *Lill-Göran* *Bonde* hade tagit över trafiken. Hemmanet hörde till de sex rikaste gårdarna i Helsinge.

Göran Bonde och hans släkt i Mårtensby bodde alltså lägligt vid en knutpunkt för handeln och transporterna längs Vanda å och Kungsvägen. Tack vare uppgifter om Göran Bondes kunder och deras hembyar, som vi hittat i Tallinn, kan man rita en karta över Göran Bondes verksamhetsområde. Den visar att de flesta av hans kunder var bosatta längs Vanda å, dvs. älven hade en viktig roll som transportled.

**ANTAGLIGEN** samlade Göran Bonde med sina anställda upp varorna vid Vandaforsen av sina leverantörer, tog hand om transporten förbi forsen och ned längs älven till hamnen i Gammelstadsviken där de lastades i hans skuta för att seglas över Finska Viken till Tallinn. På samma sätt kunde han antagligen också transportera varorna tillbaka upp för älven till sina lagerutrymmen i Mårtensby för vidare distribution till de slutliga köparna. De tyngre och mest skrymmande varorna på återfärderna var ju saltet och säden samt eventuellt järntackor och metallföremål.

Bondeseglarna från södra Finland hade i allmänhet regelbundna och långvariga handelskontakter med vissa handelsmän i Tallinn. Staden, som ursprungligen grundades av danskarna övergick i Hansaförbundets och Tyska Riddarordens regi i slutet av 1200-talet. Tallinn blev snart den ledande partnern i handeln i norra Östersjön och hade i slutet av 1400-talet växt till en storstad med närmare 6000 invånare.

**NEDERSTADEN** eller Gamla stan innanför sina murar, blev snart ett handelscentrum som styrdes av borgare och hansaköpmän, i de flesta fall inflyttade från norra Tyskland och från andra av de närmare 80 hansestäderna som leddes av bl a Lübeck, Weimar och Danzig. *Toompea*, eller Domberget som var en ”stad i staden”, bosattes av adelsmän och riddare ur den Livländska orden.

Med sin ensamrätt till hansahandeln med norra Ryssland, dvs. områdena kring Ladoga och Novgorod, kunde tallinnborna fordra att alla skepp eller ”koggar” som seglade över Östersjön från Nordsjön eller från norra Tyskland skulle gå via Tallinn. Trafiken var reguljär med flera inkommande koggar/vecka i hamnen. Koggarna hämtade som bulkvara salt samt humle, tyger, viner, kryddor, järn och andra metaller och ett stort urval andra ”stadsvaror” söderifrån och seglade tillbaka med spannmål som bulkvara från de baltiska storgodsen. Dessutom exporterade man pälsvaror, talg, saltad fisk och kött och trävaror från Tallinn och handelsmännens uppköpsplatser i Ryssland, Sverige och Finland.

**MED KÖPMANNEN** *Helmich Ficke* i Tallinn skapade Göran Bonde långvariga handelskontakter. Han hade kommit till staden som ung man från en småstad i norra Tyskland, fått anställning hos en köpman, gift sig med dottern och startat egen handelsverksamhet i början av 1500-talet. Han koncentrerade sig på handel med bönder och köpmän i mellersta Sverige och på Finlands sydkust. Göran Bonde blev en av hans viktigaste samarbetspartner i Nyland som köpte upp, transporterade och skötte byteshandeln i Tallinn samt levererade bytesvarorna tillbaka till Helsingebönderna.

Helmich Ficke var en klok och skicklig handelsman. Hans status i stadshierarkin blev småningom betydande och han satt bl.a. under åren 1534-37 som ordförande i Stora Gillet, den viktigaste köpmannasammanslutningen i staden. Han blev änka tidigt och gifte om sig med en rik änka och ägde två stenhus alldeles bakom rådhuset vid stadens Gamla Torg. Ficke har lämnat efter sig ett ovärderligt material åt oss historieforskare, dvs bokföringen över sina fordringar av kunder i bl a Helsinge. Skuldeböckerna finns fortfarande tillgängligt i stadsarkivet om man vill reda ut omfattningen av bondeseglationen i södra Finland.

**FICKE HADE SOM VANA** att sälja en del av saltet och spannmålen på kredit åt bönderna, förutsatt att Göran Bonde gick i godo för gäldenären. På så sätt hade han en bättre kontroll över att kommande transaktioner fortfarande skulle skötas med honom till det pris som han ansåg vara riktigt. Visserligen hade stapelvarorna ett gängse marknadspris i Tallinn, men fluktuationer förekom beroende på utbud och efterfrågan.

Det fanns 3-4 andra kända köpmän som på den tiden handlade med bondeseglare från Finland och många sysslade med affärer på den ryska marknaden. Vissa borgare verkade som redare och partihandlare och skötte sjötransporterna från och till Nordtyskland. Man har uppskattat att omkring 100 koggar besökte Tallin årligen på 1540-talet och hämtade med sig 16 000 ton salt och förde på återresan söderut ca 20 000 ton spannmål. Handeln på Finland var knappast mer än 10 procent av den volymen.

 Ännu i slutet av medeltiden var Östersjön ett av de viktigaste marknadsområdena i Europa, men i och med upptäckterna av Amerika och sjövägen till Indien blev Hansans betydelse mindre och stadsförbundet upplöstes. När sedan staden Tallinn på 1560-talet ansökte beskydd av den svenska kronan mot den ryska tsaren *Ivan* *IV* och blev en del under det svenska växande storväldet minskade stadens ekonomiska betydelse i området liksom också hanseköpmännen inflytande.

**FINLAND**, eller rättare sagt den sydvästra delen av vårt nuvarande rike, hade införlivats med Sverige under korstågstiden på 1100- och1200-talet. I slutet av medeltiden talade man fortfarande om Österlandet dvs fogderierna i Egentliga Finland, Tavastland, Österbotten, Raseborg och Viborg. Det fanns bara 6 städer i landsändan av vilka närmast Åbo och Viborg hade någon större kommersiell betydelse. Det gjorde att städernas formella ensamrätt till handel i närområdena blev en tom bokstav på grund av det långa avståndet från byarna till städerna. Dessutom hade borgarna i småstäderna bristande resurser och höll höga priser på sina varor. Tiotals lokala landsköpmän och handelsmän från städernas seglade flitigt på somrarna längs de finländska kusterna till marknader uppe i Bottenviken samt i Finska viken.

Fastän bondgårdarna till stor del var självhushåll, dvs. producerade det mesta som behövdes på hemmanet, saknades det alltid salt och spannmål i förråden. Få av bönderna hade tillräkliga ekonomiska och praktiska resurser att själva segla eller färdas till städerna. Däremot kunde ett antal storbönder som hade anställd personal på sina hemman och ägde kapital som behövdes för byggande av skutor och inköp av handelsvaror använda sommartiden till kringfarande handelsverksamhet.

**I SJÄLVA VERKET** hörde oftast köpmannasläkterna till de rikaste bönderna i sin landsända. I Österbotten var 2/3-delar av alla de närmare 100 landsköpmän som registrerades och betalade skatt år 1590-91 bland de rikaste bönderna i sina hemsocknar. Några av dem kunde de äga hemmanen med 40-50 kor både i norra och södra Österbotten.

Landsköpmännen och deras släkter bildade alltså ofta ett övre socialt skikt i bondesamhället. Handelsmännen hade ofta stort politiskt inflytande i socknarna och möjlighet att skaffa sig ekonomisk vinning genom sina affärer och kundfordringar. Dessutom var samma personer ofta jaktledare och skeppare på fälbåtarna vid sälfångsten, förmän vid notdragningen och språkrör för sina socknar när klagomål skulle framföras till kungen i Stockholm.

**I PRINCIP** kan man säga att landsköp och bondesegling och handel med annat än ”egna varor” (självproducerade) hade varit förbjudet i lag ända sedan medeltiden i Sverige. Under olika perioder hade kronan utfärdat förbud och försökt stävja trafiken, men lyckats väldigt dåligt. Ett undantag från år 1546 kan nämnas, när 54 bondeseglare blev tillfångatagna av *Gustav Vasas* speciellt utsända fogdar och jakter. Var och en dömdes vid Raseborgs ting till 40 mk böter och förlust av lasten på grund av sina landsköp och olaga seglingar till Tallinn. Summan var betydande, eftersom den motsvarade hela värdet av lösöret på en medelstor bondgård. Men många landsköpmän hade råd att ta den risken och använde säkert en hel del mutor för att hålla fogdar och länsmän nöjda.

I själva verket kunde också en del länsmän, präster och adelsmän vara inblandade i olaga affärer, eftersom de ägde skutor och transporterade kronans och kyrkans skattetionden till slottet i huvudstaden eller till biskopssätet i Åbo.

**DEN STÖRSTA RISKEN** med bondeseglingarna hade naturligtvis att göra med väder och vind samt med navigeringen på okända vatten. Man saknade ju både sjökort och navigationsutrustning. Dessutom var skutorna nästan omöjliga att segla i motvind. Man fick ta till årorna, gå in i nödhamnar, övernatta i skyddande vikar och lita på erfarenheterna från tidigare seglatser i samma vatten. Det förklarar till en stor del varför samma, rutinerade bondeskeppare och deras söner återkommer år efter år i tullängderna. Men risken att gå på grund, förlisa och försvinna i stormarna var säkert stor. Därför seglade man gärna i större konvojer på 5-10 skutor, speciellt från Österbotten till Stockholm, för att ha tillgång till erfarna styrmän och få hjälp av de andra vid eventuella olyckor. Förluster av båtar och laster var ganska vanliga och många av de ombordvarande kunde antagligen inte simma.

**SEGLINGSSÄSSONGEN** sträckte sig från början av maj till slutet av oktober. I Stockholmstullens anteckningar ser man tydligt en koncentration av inseglande bondeskutor i början av juni samt i september. Trafiken på Tallinn var likadan, men dit gjorde man i allmänhet flera resor årligen. Höststormarna kunde ofta vara överraskande och svåra. Ett år rapporterade man att 60 skutor hade gått på grund och förlist inne i Tallins hamn, som på den tiden saknade ordentliga vågbrytare.

Seglingarna på Finska viken hade sina speciella risker i början av 1500-talet. Danska kronan med kung *Hans* och senare sonen *Kristian den ”Grymme*” hade problem med den svenska adeln och riksföreståndarna som ville frigöra Sverige ur Kalmarunionen. Det ledde till flera uppror och krig till lands och till sjöss. Danskarnas styrka låg i deras starka flotta. Samtidigt låg danskarna ofta i krig med Hansaunionen, som livligt trafikerade Östersjön och hade varit tvungen att skapa en stark flotta som skydd åt sina konvojer av handelskoggar.

**DANSKARNA HADE FÖR VANA** att med små flottiljer på 3-7 snabba och välbestyckade örlogsfartyg patrullera de livligaste fartygslederna och anfalla och äntra allt som rörde sig på Östersjön. Den kända kaparkaptenen och senare amiralen för den danska flottan, *Sören Norrby*, blev berömd och fruktad längs den finska kusten på 1510- och 1520-talet. Han intog bl a Kastelholms slott och rövade Åland, brände Åbo och intog senare alla de svenska fästningarna längs den finländska sydkusten och besatte dem med danska fogdar och knektar. Med sin bas på Visborg på Gotland kallade man honom Östersjöns härskare. Han var stormrik tack vare sitt sjöröveri, hade fått flera förläningar i Sverige av kung Kristian och var t o m dansk ståthållare över Finland 1520-21.

**TALLINN OCH DESS HANDEL** led i flera år av att danska kaparskepp låg utanför hamnen med bas på ön Nargö och hindrade all sjötrafik till staden. Göran Bonde och hans kolleger fick naturligtvis sin del av sjöröveriet. Bondeskutorna bordades, lasten beslagtogs och besättningen dränktes eller hölls som gisslan på Nargö tills någon köpman från staden eventuellt friköpte dem. Upprepade år rapporterade fogden i Viborgs län till den svenska kungen att över 30 skutor hade fallit i danskarnas händer.

Det gällde alltså för Göran Bonde att försöka ta sig förbi kaparnas belägring när han seglade in och ut från Tallinns hamn. När Helmich Ficke rätt överraskande avled år 1542 visade det sig att Göran Bonde, eller rättare sagt hans son, Lill-Göran, hade en skuld på 283 mk åt dödsboet. Det var en oerhört stor summa för släkten Bonde och man kan bara spekulera i tanken att Lill-Göran eventuellt skulle ha blivit tillfångatagen av danskarna och att handelsman Ficke hade löst ut honom och hans besättning av kaparna. Annars är det svårt att förstå varför skulden skulle ha blivit så stor. I varje fall fick Lill-Göran avkorta skulden genom att sälja en av familjens skutor åt dödsboet för 163 mk.

**VI SAKNAR HELT OCH HÅLLET** vrakfynd i södra Finland som skulle kunna tidsdefinieras och motsvara den typ av båtar som Göran Bonde eventuellt använde i början av 1500-talet. Med utgångspunkt från olika vrakfynd i Sverige, Norge, Danmark och Nordtyskland, som förefaller att representera båtar som har använts för lasttrafik i skärgårdsförhållanden på medeltiden och i början av nya tiden, kan man ändå dra vissa slutsatser.

Den viktigaste utgångspunkten för en rekonstruktion av bondeseglarnas skutor är det faktum att man redan på 1500-talet gärna gjorde och använde olika båtar för olika ändamål. En bonde som bodde vid havet kunde ha 2-3 olika båtar för olika behov av transport, för fiske i hemmavattnen eller för skötfiske vid de yttre grynnorna långt ute i Finska viken eller i Kvarken, för säl- och fågeljakt och så vidare. Dessutom hittar man lokala egenheter i utformningen av båtarna beroende dels på förhållandena i respektive vatten, dels på århundraden långa lokala traditioner.

**DET FINNS ALLTSÅ** båttyper som användes långt inne på 1900-talet, före båtmotorernas tid, som har sina förebilder från medeltiden. Båtar i storleksklassen 4-6 läster kunde på Åland motsvara den allmänt kända *storbåten* som ålänningarna använde för notfiske och för marknadsresor.
F*älbåten*, som österbottningarna använde vid sälfångsten dög också till bondeseglingar till Stockholm. Men de verkligt aktiva landsköpmännen, som i Bottenviken seglade till sommarmarknaderna i Kemi, Ii och Salo i norr och sedan ner till Stockholm eller Åbo för att byta varor, använde mest specialgjorda större skutor i 12-16 lästersklassen som inte lämpade sig för något annat ändamål.

Medelstorleken på bondeseglarnas skutor växte under slutet av 1500-talet. När Sverige förde det s k Nordiska 25-årskriget mot Ryssland (1570-95), tilldrog sig striderna huvudsakligen i Baltikum. Ryssarna försökte erövra Estland och speciellt Tallinn, som hade ställt sig under den svenska kronans beskydd 1560 vid tsarens tidigare belägring av staden. Nu var alltså Tallinn en del av Sverige och bondeseglingarna blev tillåtna och även nödvändiga för att underhålla den svenska armén i Baltikum.

**DE MEST AKTIVA** bondeseglarna i Österbotten registrerades ofta för transporter av kronans skattespannmål från Mustasaari, Kyro och Pedersöre socknar och för transporter av hästar, artilleri och manskap från Sverige och Finland till Estland. Även i dessa fall var det fråga om rätt stora skutor från 12-16 läster ända upp till 30 läster, som man kan beräkna med utgångspunkt från de rapporterade lastmängderna.

Den detaljerade bilden av en bondeskuta som jag hittade i Kyros gamla kyrka sommaren 2011, ger oss vissa hänvisningar till typen och storleken av skutorna som de rika landsköpmännen i storsocknen Kyro använde på 1500-talet. Motsvarande typer av skutor förekommer bl a bland vrakfynden från Kalmars slotts hamn.

**GÖRAN BONDE HADE** säkert flera olika båtar eller skutor under sin aktiva period som bondeseglare. Till en början var fartygen antagligen mindre båtar i storleksklassen 5-6 läster, dvs 8-10 m långa. När Unionskriget med Danmark var över och Gustav Vasa hade valts till kung i Sverige 1523 blev risken för sjöröveri på Finska viken mindre, dvs. behovet av en snabb båt kunde övergå till ett behov av en båt med större lastförmåga och kanske sämre seglingsegenskaper.

Utgående från det här resonemanget kommer jag fram till att Göran Bonde själv tillverkade eller lät någon lokal båtbyggare göra en skuta som enbart skulle användas för seglingarna till Tallinn. Varumängderna som han transporterade i början av 1520-talet hänvisar till att båten kunde ha haft följande mått och egenskaper:

Dräktighet: 5-6 läster (10-12 ton)

Mått: Längd 11-12 m, bredd 4 m, höjd 2-2,3 m, djupgående 1,2-1,5 m

Konstruktion: Odäckad, klinkbyggd, 8-10 bord, material furu och gran, ca. 16 spanter, spetsgattad, rak akter med roder, t-köl, stora skägg i för och akter

Segelsättning: Råsegel ca. 45m2 (5,5 m x 7,5 m) av linne, hampa eller eventuellt vadmal

Rigg: En mast (ca. 9-10 m), råbom (ca. 6 m), vanter och stag av hampa, vinch för hissning av bom och ankare

Fart: Kunde ros med 2-3 par åror av 4-6 man eller seglas i medvind och kryssa högst 60 grader i motvind, medelhastighet 4-5 knop i god vind

Besättning: 3-4 man

**VARTEFTER SOM** kommersen ökade kan man anta att skutorna blev större, vilket priset (163 mk) på båten, som Lill-Göran år 1542 måste sälja som avkortning på skulden åt Helmich Fickes dödsbo, indicerar. Man kan mycket väl tänka sig att det rörde sig om en skuta på ca 12-16 läster (dvs 20-30 ton), vilket var typiskt för de mest aktiva landsköpmännen och bondeseglarna även i Österbotten i slutet av1500-talet.

”Silverskatten”, en extraskatt för inlösning av Elfsborgs slott utanför Göteborg efter kriget mot danskarna, bars upp år 1571 av varje skattskyldig gård i det svenska riket. Lillas hemman beskattades för innehavet av en ½ skuta till ett värde av 150 mk, vilket innebar att hela skutan värderades till 300 mk och var stor (ev 16-20 läster). Det berättar också att släkten fortsatte handeln och seglatserna efter att Göran Bonde själv hade dött 1555.

Tyvärr saknar jag uppgifter om frakter som skulle ha levererats till Balticum under 1570-talet av Bondes efterföljare.

**EN VIKTIG ORSAK TILL** att Gustav Vasa lyckades frigöra Sverige från Kalmarunionen var den att han relativt snabbt skaffade sig en flotta av krigsfartyg, ursprungligen bestående av ett tjugotal skepp som han köpte av Hansaunionen på skuld. Han satsade på nytillverkning av örlogs- och handelsfartyg eftersom han visste att den som kunde styra handeln på Östersjön också satt med den politiska makten i området. Dels för att få slut på bondeseglatserna på Finska viken och dels för att komma över en del av Tallinns lukrativa affärer med ryssarna beslöt han år 1548 att en ny och utvecklingsduglig huvudstad för Finland skulle grundas i Sandhamn i Helsinge socken.

Göran Bonde hörde på den tiden till de mest inflytelserika bönderna i socknen och dessa lyckades övertyga *Erik Fleming*, kungens nära förtroende och fogde för Viborgs län, att staden lämpligast kunde byggas i Forsby, inne i viken vid åmynningen där den gamla hamnen låg.

**GUSTAV VASA GAV** personligen mycket uppmärksamhet åt uppbyggnaden av staden från och med 1550. Han lockade med skattelättnader borgare från Raumo, Ulfstad, Ekenäs och Borgå att flytta till staden och lät bygga spannmålslager för att de holländska och engelska saltkoggarna skulle välja Helsingfors som mellanhamn och handelsplats i rysshandeln.

Men staden blev alltså felplacerad, var svår att nå med stora fartyg och på berget bakom staden, där man kunde ha placerat en fästning byggde man istället en kyrka. Försöken att styra utländska fartyg och ryska handelsmän till staden misslyckades nästan totalt. Få av landsköpmännen i Helsinge socken flyttade in till staden och bondeseglatserna till Tallinn fortsatte. I stället sköttes handeln i Helsingfors av borgare som hade flyttat in från de andra städerna eller från utlandet. Redan 1555 konstaterade Gustav Vasa vid sitt besök, att staden hade blivit en flopp och han övervägde allvarligt att låta flytta på den, vilket dock skedde först år 1640 under Per Brahes ledning.

**GÖRAN BONDES BARN** och barnbarn fortsatte alltså att bo kvar på hemmanet Lillas i Mårtensby och männen i huset idkade landsköp och bondesegling som förut. Trots att jag har haft möjligheter att följa upp gårdens innehavare fram till 1820-talet, har vi saknat närmare uppgifter om släktens öden och äventyr. På 1600-talet blev hemmanet ett rusthåll som ställde upp en ryttare med häst som deltog i uppbyggnaden av den svenska stormakten och krigade nere i Europa under Gustav den II Adolf.

Helsingfors blev en örlogshamn, varvsplats och garnison för de ständigt värvade ersättningstrupperna som skulle skolas och sändas ner till kontinenten för att slaktas i striderna eller dö av svält, pester och bristen på utrustning och tross. Gårdarna i trakten belastades av det ständiga borgläget, dvs. inkvartering av soldater och hästar, som åt upp allt som kunde produceras. En stor del av socknens gårdar blev ödehemman, som man sedan överlät åt hemskrivna soldater. Så gick det också i Mårtensby, men Lillas förblev trots allt i Bondesläktens ägo.

**VID STORSKIFTET** 1797 delades marken i Mårtensby på nytt mellan de dåtida sex gårdarna så att vart och ett hemman fick en enhetlig del av byns hela område i förhållande till sitt mantal. Lillas gårdsplats flyttades i början av 1800-talet bort från den gamla tomten till en plats i södra ändan av byn som numera kallas Grönkulla. Göran Bondes sista ättling bodde kvar där fram till år 1928 när hemmanet såldes åt grannen på hemmanet *Bulders*.

Den gamla tomten på Lillaskullen nära Vanda å blev alltså obebodd. På sommaren 2011 kunde Vanda Stadsmuseum med EU-stöd inleda arkeologiska utgrävningar i området under ledning av arkeologen *Andreas Koivisto*. Fynden på gårdsområdet har varit ovanligt rikliga och utgrävningarna har fortsatt i år. Materialet innehåller fragment av föremål ända från stenåldern till medeltiden och från Göran Bondes levnadstid fram till 1800-talet. Fynden bekräftar mina tidigare utredningar och skriverier och visar att gården har ägts och bebotts av en förmögen köpmannasläkt i århundraden.

**EN AKTIV HANDEL** och kontakter med Tallinns borgare och andra utlänningar förklarar varför det finns så mycket bevis bestående av keramik-, glas-, kakel- och andra bruksföremål samt pengar med utländskt ursprung i det uppgrävda materialet. Det visar också att släkten Bonde har varit före sin tid under flera århundraden och haft tillgång till ovanliga varor och moderna bekvämligheter som endast eliten i det dåtida samhället kunde ha råd med.

Man har hittat lergods- och keramikfynd på Lillas som hänför sig till tidevarven från 1300-talet till 1700-talet och som har tillverkats på olika ställen i Mellaneuropa samt även i ryska Karelen. Bland fynden finns bl.a. skärvor av glaserade och målade krukor, fat och flaskor.

De allra äldsta föremålen är typiska s k kamkeramikskärvor som kan dateras till 2000-3000 år före Kristus Lillaskullen, som ligger ovan om 25-meterskruvan, kan ha varit en boplats för människor från den yngre stenåldern som fiskade och jagade i området och rörde sig med urholkade ekstockar.

**FYND AV BRUKSFÖREMÅL** som med säkerhet hänför sig till 1500-talet är bl a lerpipor, en kopparkran som användes för att tappa öl ur trätunnor, knivar, nycklar och en penningslant från 1530-talet från Tallinn. Vi får anta att den slanten har tillhört Göran Bonde.

De äldsta tills vidare uppgrävda husgrunderna är från slutet av 1500-talet, men man antar att en fast bosättning har funnits här redan på 1300-talet. Man tror att ett boningshus har brunnit på tomten i mitten av 1600-talet, eftersom de flesta fynden på den platsen har märken efter branden och representerar 1500- och 1600-talsföremål. Bl a tror man att huset har haft en kakelugn och blyinfattade fönsterglas, vilket var ovanligt på den tiden. På samma ställe har man hittat åtminstone tre husgrunder under varandra.

Öster om boningshuset har man hittat rester efter en källare som antagligen togs i bruk i början av 1600-talet och fylldes igen i slutet av 1700-talet utgående från fynd av bl.a. mynt i gropen. Motsvarande källarutrymmen har i allmänhet använts till förvaring av handelsvaror.

Resultaten från de arkeologiska utgrävningarna i år på Lillas är fortfarande odokumenterade, men antalet nya fynd lär vara stort, vilket säkert kommer att ge oss ytterligare bevis på släktens aktiva handelsverksamhet.

**Artikelförfattaren
Bengt Eriksson** ä*r en pensionerad ekonom och f d företagsledare som forskar kring bondeseglationen på 1500-talet. Han har bl a gett ut boken ”Bondesegling i Helsinge på 1500-talet” som utkom år 2009 (ISBN 978-952-92-4880-3, 344 sidor, tvåspråkig) och arbetar nu på ett bokprojekt om bondesegling i Österbotten på 1500-talet.*

Illustrationer:

*Bild 1. Vanda å i Sillböle (Bengt Eriksson)*

*Bild 2. På väg till Tallinn (Axel Nelson)*

*Bild 3. Mårtensby 1699, enligt Samuel Brotherus*

*(Vanda stadsmuseum)*

*Bild 4. Vanda forsen år 1833 av F. Rungström*

*(Riksarkivet)*

*Bild 5. Vanda ås uppland (Vanda stad)*

*Bild 6. Göran Bondes kunder i Helsinge*

*(Gunvor Kerkkonen)*

*Bild 7. Gammelstadsviken vid Helsingeforsen*

*(Bengt Eriksson)*

*Bild 8. Tallinn sett från St Olavs kyrktorn*

*(Bengt Eriksson)*

*Bild 9. Hansaförbundet
Bild 10. Köpmannen Helmich Ficke (Bengt Eriksson)
Bild 11. Bondeseglingar på Finska viken*

*( Joh. Nordenankar 1791, Forum Marinum)*

 *Bild 12. Bondeseglare (Axel Nelson)*

*Bild 13. Revals hamn 1615*

*(A. Goeteeris, Tallinns stadsmuseum)*

*Bild 14. Kapare på Finska viken (Axel Nelson)*

*Bild 15. Olika typer av båtar för transport*

*Bild 16. Detalj av en kyrkbänk i Kyro gamla kyrka*

 *(Bengt Eriksson)*

*Bild 17. Modell av Göran Bondes båt ca. 1520*

 *(Torolf Bäckman)*

*Bild 18. Helsingfors – småstad och hamn*

 *(Axel Nelson)*

*Bild 19. Lillaskullen (Andreas Koivisto)*Bild 20. Fynd från Lillas´ utgrävningar

(Andreas Koivisto)

*Bild 21. Husgrunder på Lillas gård (Bengt Eriksson)*

*Bild 22. Bengt Eriksson (Henrik Eriksson)*