

---

# BERGSLAGSSTADEN, SOM ICKE FICK NÅGRA INVÅNARE

*Ett märkligt 300-årsjubileum*

AV GUNNAR JOHNSON

---

1642 — således för jämnt 300 år sedan — skrevs ett stycke bergslagshistoria av mera säreget slag. Sagda år konstituerades nämligen Sveriges säkerligen märkligaste stad. Den hade inga gårdar, inga gator och — inga invånare. Och ändå var staden inte endast landshövdingesäte med egna donationer och privilegier utan även en betydande hamnstad för bergshantering.

Stadens namn var Järle, och på papperen var den förlagd till västra delen av Västmanland, ungefär på den plats där landsvägen från Lindesberg söderut i dag korsar den lilla Järleån. Här mitt uppe i bergslagen skulle den nya staden växa fram till en viktig centralpunkt för bergsbruket. De mest ivriga förespråkarna drömde t. o. m. om att göra Järle till en betydande hamnstad, varifrån bergslagets rikedomar genom ett storslaget kanalsystem skulle kunna skeppas direkt till Göteborg och Stockholm.

Järle stads korta men inte desto mindre ärorika historia är som följer:

Det var i början av 1600-talet. Järnhanteringen i Linde och Noraskogs bergslager hade fått ett hastigt uppsving. Det ena gruvfältet efter det andra hade vuxit upp, och snart hördes stångjärnshammrarnas då lite varstans i de stora skogarna. Affärerna voro lysande. Det var endast transportförhållandena, som voro

odrägliga och verkade hämmande på utvecklingen. De få vägar, som vid denna tid funnos, voro inte byggda för tunga järntransporter och voro dessutom åtminstone vissa tider på året så gott som ofarbara. Först under Gustaf Adolfs tid började myndigheterna inse nödvändigheten av ett förbättrat vägväsende i dessa trakter. Den man, som framför alla andra kom att syssla med denna fråga, var Karl Bonde, friherre till Laihela i Finland och herre till Esplunda gård vid Mälaren.

Hans plan gick i korthet ut på att medelst en kanal tvärs igenom Närke från Vänern till Hjälmaran förbinda Östersjön med Västerhavet. Till denna led skulle sedan knytas ett rikt förgrenat kanalsystem, sträckande sig från Askersund till Örebro och vidare rakt upp i hjärtat av bergslagsbygden. På så vis skulle en direkt förbindelse med Stockholm kunna ernås, om man gick genom den redan då påbörjade Hjälmare kanal. Men inte nog därmed. Gjordes »gravarna» tillräckligt djupa och breda, kunde de stora båtarna i en framtid via Göta kanal, Vassändan och Vänern och vidare genom de planerade kanalerna nå ända upp i bergslagen och där direkt hämta järnet, som utan besvärliga och kostsamma omlastningar sedan kunde skeppas till Göteborg.

Det var som synes ett storslaget projekt, som Karl Bonde denna gång kom fram med. Det kan i detta sammanhang påpekas, att frågan om en kanal med ungefär samma sträckning — den s. k. Svea kanal — redan långt före Bondes tid varit uppe till diskussion. Den djärva tanken togs nämligen upp för första gången redan av vår dådkraftige konung Gustaf Vasa, vilken tredje året efter sin tronbestigning till Rikens ständer inlämnade en framställning om att man borde öppna sina hamnar för alla nationers fartyg och att man från Lödöse vid västkusten skulle kunna föra omkring varor i landet, t. o. m. ända till huvudstaden. För att underlätta denna transport skulle man genom »en grav» förena sjöarna Vänern och Hjälmaran med varandra samt den sistnämnda med Mälaren.

Det var i stort sett denna Gustaf Vasas tanke, som Karl Bonde nu tog upp och föresatte sig att förverkliga. Redan 1629 hade

han av Gustaf Adolf satts i ledningen för byggandet av Hjälmare kanal, och det var under sysslandet härmed, som han kommit bergslagens transportproblem närmare in på livet. Uppslag hade lagts till uppslag, och snart hade han sin plan utarbetad. Sverige skulle få en kanal från ost- till västkust, bred och djup, så att de stora båtarna i en framtid obehindrat skulle kunna taga sig fram. Och som en värdig avslutning på detta kanalsystems nordligaste utlöpare i bergslagen tänkte Bonde sig en helt ny stad — en bergshanteringens egen hamnstad. Men var denna stad skulle förläggas, det var den stora frågan. I denna del av bergslagen fanns sedan gammalt två betydande byar, Noraskog och Lindesås, vilka båda pretenderade på att bli upphöjda till städer. Men att göra endast en av dem till stad vore att förbigå den andra. Karl Bonde löste emellertid problemet, som han trodde, på ett genialiskt sätt genom att gå medelvägen. De båda byarna skulle helt enkelt sammanslås till en stad, och denna skulle förläggas till Järle. Här fanns sedan gammalt hyttanläggningar, kring vilka en liten bebyggelse av bergsmansgårdar vuxit upp. Enligt källskrifterna uppfördes här redan under mitten av 1500-talet en stångjärnshammare, den s. k. övre hammaren, vilken snart nog kom upp i en produktionsförmåga av omkring 500 skeppund smide för år. På 1620-talet tillkom så Järle nedre hammare och något senare Djupadals hammare, båda av rätt betydande mått.

Här fann Karl Bonde rätta platsen för sin tilltänkta bergslagsstad. Han lät kartlägga trakten, gjorde upp sina planer och beräkningar, och den 8 mars 1639 presenterade han den nya staden för rikens råd, som då var samlat på Stockholms slott. De höga herrarna funno tydligen förslaget gott, ty Bonde erhöll omedelbart i uppdrag att realisera sina kanalplaner, något som han inte var sen att sätta igång med. Redan följande år kunde han också med en viss berättigad stolthet meddela förmyndarregeringen, att ett tre alnar brett »dike» grävts mellan Axbergs hammare och sjön Lången — »sedan kan man komma Lången i ändan så ner, att man ser Örebro över de långa ängarna». År 1642 gjordes en av de slussar, som behövdes mellan sjön Lången

och Dyltaån, i det närmaste färdig, och överhuvudtaget syntes allt gå väl i lås för Bonde. Det var inte underligt, att han i sina mest optimistiska ögonblick drömde om den dag, då hans storstilade verk skulle stå färdigt, då båtar skulle ankra i den lilla bergslagshamnen Järle och då bergslagens rikedomar skulle börja skeppas ut i dittills oanade mått.

Helt visst var det inte för egen vinnings skull, som friherre Bonde arbetade för sina kanalplaner. Åtminstone får man det intrycket, då man studerar hans brevväxlingar. Sålunda skriver han en gång till sin svåger, den mäktige Axel Oxenstierna: »Vad jag för graven och slussbyggningen av mångas mund förtretlige ord haver måst höra, lida och utstå, det må Gud döma om, men allt vad jag därutinnan såväl som annat gjort haver med stor omak och släp, är till den anda och mening, att det skulle lända mitt fädernesland till tjänst och min överhet till nådigt behag.»

Man skulle väl närmast vara frestad att föreställa sig Bonde som en robust man, sådan som den tidens stormän i allmänhet visade sig vara. Men så var ingalunda fallet. Han synes tvärtom ha varit av nervös läggning och därtill kroppsligen skröplig. Redan 1621 skriver han till sin svåger och beklagar sig över sin dåliga sömn. »När jag skall sova, kommer över mig liksom ett slags kallt vatten, och allt det som är både ont och gott tyckes mig, att jag ser. Om jag då vaknar, skjälver jag som ett löv och är så våter av svetten.» Längre fram i samma brev heter det: »Haver i all min kropp en sådan värk, som jag inte kan skriva, och har nu i tre år aldrig haft strumpeband på mina ben för värks skull. Synen falerar mig ock, så jag inte kan läsa eller skriva utan glasögon, dem jag aldrig haver trott att bruka. Jag kan inte lida, att en klänning skall sitta hårt åt min kropp. Jag haver mest mist synen därav, att de två tänder, som sitta mitt under ögonen, äro utfallne, och som de två därefter allt lossnar till, så minskas därmed synen. Av vad orsak vet ingen doktor att säga utan föregiva, att det kommer av magen.»

I detta bräckliga skal bodde dock en häpnadsväckande mängd kraft och energi, som till icke ringa del kom bergshanteringens

till godo. Denna näringsgren hade allt ifrån början legat honom särskilt varmt om hjärtat, något som han också vi flere tillfällen visade. Som ett led i dessa hans strävanden att sätta ytterligare fart på bergshanteringens i vårt land ingick just hans stora kanalprojekt.

I och med kanalens fortskridande aktualiserades frågan om Järle stads anläggande. Redan 1639 hade regeringen givit landshövdingen i Örebro befallning att ordna för den nya stadens planering, vilket arbete också omedelbart igångsattes. Sextio knektar kommenderades till ort och ställe för att iordningställa en torgplats, kring vilken sedan en bebyggelse så småningom skulle växa upp. Så trodde man åtminstone. Men därav blev nu intet. Folket i bygden ville icke så där utan vidare slå sig ned i Järle, och inte ens löftet om stora skattefriheter den första tiden kunde förmå bergslagsborna att flytta. De räknade sedan gammalt de båda byarna Lindesås och Noraskog som sina metropoler, och skulle de nu ha en stad, så borde i första hand någon av dessa båda komma i åtanke.

Det såg därför mörkt ut för Karl Bonde. Denne lät sig emellertid icke nedslås av denna motgång utan kom snart upp med ett nytt förslag för att stimulera intresset för inflyttning. Järle skulle inte endast bli bergslagets hamnstad, det skulle också bli ett administrativt centrum för hela bergslagsbygden. Planen stod närmast i samband med ett redan tidigare väckt förslag att i landet inrätta fyra bergsståthållaredömen — ett av dessa skulle bl. a. omfatta Linde och Noraskogs bergslager, och det var ståthållaren i detta distrikt, som nu skulle residera i Järle. År 1641 konstituerades också Järle landshövdingedöme. Som förste innehavare av detsamma var helt naturligt Karl Bonde självskriven. Samtidigt med denna utnämning uppdrogs åt Bonde att bygga en kungsgård vid det uppröjda torget samt att i denna byggnad låta iordningställa särskilda lokaler, där borgmästare och råd kunde residera, tills en rådstuga hann bli färdig.

Inte ens nu fick friherre Bonde några invånare till sin stad, och inte bättre blev det, när 1642 en förordning utfärdades, som gav honom fria händer att vidtaga drastiska åtgärder för att

tvångsflytta handelsmännen i bergslagsbyarna till den blivande staden. Man vägrade resolut, och Bonde stod rådlös. Här satt han med sin fina stad på papperet men kunde inte räkna in en enda invånare. Och till råga på allt stadfästes i denna allt annat än lämpliga stund Järle stads privilegier.

Karl Bonde synes emellertid ännu icke ha uppgivit hoppet att få se sina drömmars mål förverkligat, ty den 25 augusti 1643, då alltså Järle bestått som stad i runt tal ett år, gjorde han en ny framstöt för att förmå bergslagsborna att ta reson. Detta var veterligen också sista gången. Den 20 december utfärdades i stället privilegier för Nora och Lindesbergs städer, och samtidigt förordnades, att landshövdingeresidenset skulle förflyttas till Nora. Och därmed härskade åter frid uppe i bergslagen.

Vad Karl Bondes storstilade kanalprojekt beträffar, så föll detta samtidigt med Järle. Men därmed var inte tanken på en Svea kanal död. Så sent som 1940 var som bekant frågan åter uppe till diskussion. Men än i dag väntar denna vattenväg på sin skapare.