Nils Ericson – mannen och ingenjören. II

Av CAROLA GOLDKUHL

I andra avsnittet om Nils Ericson (1802–1869) skildrar författarinnan Carola Goldkuhl hans insatser som järnvägsbyggare – Västra stambanan och sammanbindningsbanan i Stockholm. I artikeln belyses också Nils Ericsons sista verk som banbrytande ingenjör och teknisk nyskapare, anläggningen av trämassefabriken på Wargön och utarbetande av ny stadsplan för Gävle efter branden 1869.

Då Nils Ericson var sysselsatt med byggandet av Trollhätte kanal och slussar måste han givetvis sett den lilla Vargön i Göta älv någon mil uppströms från Trollhättan. Den låg på säteriet Rånnums ägor och var skild från fastlandet genom en mycket smal gren av älven. På ömse sidor om denna hade sedan mer än hundra år tillbaka legat kvarnar och en tid även ett brännvinsbränneri. Det som intresserade Nils Ericson mest ifråga om Vargön var sannolikt vattenkraften men också det förhållandet, att det närbelägna Hunneberg innehöll en som det tycktes omätlig mängd skiffer. Där drevs sedan länge flera kalkbruk och en tid en cementfabrik.

Nils Ericson tycks ha arrenderat Vargön omkring 1840. Han lade då ner brännvinsbränneriet och startade en cementfabrik där. Den blev säkert en god affär, ty cement var en nödvändig vara vid hans stora byggnadsföretag, först vid Trollhättan och sedermera vid Statens järnvägar. Vargön kom så småningom att helt tillhöra Nils Ericson, sedan han 1847 köpt egendomarna Rånnum och Nygård vid foten av Hunneberg. Nygård hade tidigare tillhört Peter Samuel Bagge, som spelat en viktig roll i Trollhätte Slussverks historia. Han hade vid Hunneberg anlagt en cementfabrik, från vilken cement levererades till rikets fästningsanläggningar (Daedalus 1947, s. 131) och antagligen även till Trollhätte kanal.

Nils Ericsons yngste son, sedermera generalen Carl Ericson, har i sina inte publicerade Hågkomster berättat barndoms- och ungdomsminnen från Nygård och Rånnum. Inte minst har det sitt intresse att taga del av vad han berättat om familjens ofta strapatsrika resor från Västergötland till huvudstaden eller till herresätet Björksund i Sörmland, där enda dottern i familjen, Hedda, var gift med greve Axel Mörner. Carl Ericson skildrar en sådan resa:

I december 1858 färdades mina föräldrar i den stora resvagnen uppåt landet för att tillbringa även denna vinter i Stockholm och av denna resa, under vilken jag var kusk, har jag några minnen. Vi skulle tillbringa julen hos de nygifta Axel och Hedda på Björksund och färden skulle ställas över Jönköping—Gränna—Linköping till Stegeborg, där vi skulle gästa morföräldrarna några dagar. Jag var helt ung, hade fyllt 19 år, och var bliven officer. Far och mor sutto inuti den stora täckvagnen, där det dock var plats för ytterligare två på baksätet. Bredvid mig på kuskbocken satt kapten Carl Limnell, adjutant hos min fader, senare expeditionschef i Järnvägsstyrelsen. Såsom förbud, i och för beställning av hästar på gästgivargårdarna, gick en kärra, hårt lastad med lådor, i vilka lågo slaktade kalkoner. Frakten av dessa kostade



Överste Nils Ericson. Fotografi omkr. 1860.

alltså ingenting, men som inga järnvägar ännu funnos färdiga till huvudstaden, så stodo gödda kalkoner i högt pris under vintermånaderna där.

En resvagn från gångna tider var omsorgsfullt inredd; på mina föräldrars stodo baktill fyra eller fem vagnslådor ända upp till vagnstaket, ovanpå detta var fästad en med skinn överklädd låda, som täckte hela taket och var 5 till 10 decimeter hög, således alldeles förträfflig för mammas klänningar. Vagnen var således bokstavligen hårt lastad och för densamma spändes tre hästar i bredd — ett i och för sig kraftigt och gott anspann. Hästarna voro emellertid ofta för varandra alldeles främmande och naturligtvis kommo ibland sådana, som aldrig förut gått ens i parspann, långt mindre i trespann, den ene liten, den andre stor, den ene het och ivrig, den andre lat osv. — — — På den tiden funnos ännu långa, krokiga och branta backar och för att komma upp med den tunga vagnen måste man mången gång sätta hästarna i sträckt galopp, och för att komma utför de isiga backarna fick man nästan krypa utför med hästarna mången gång asande på bakdelen. —

Vid sådana färder tog familjen in hos släkt och vänner på slott, herresäten och prästgårdar utefter vägen "men", skriver Carl, "om så ej lämpade sig, bodde man på gästgivargårdar och levde då mest på medförd kallmat. Omkring 12 mil var den dagliga dagsresan".

Järnvägsbyggets förspel

Dagarna före julafton 1854 fick Nils Ericson på Nygård kallelse att infinna sig på Stockholms slott hos Oskar I. Det blev en liten nätt resa på sex dagar i vinterkylan. Rikets Ständer hade efter årslånga överläggningar beslutat att bygga järnvägar i Sverige i statens egen regi. Endast *en* man ansågs kunna komma ifråga som chef för detta viktiga företag, nämligen Nils Ericson. Med mycket stor tvekan svarade han ja, och man kan förstå hans villrådighet — han var kanalbyggare, inte järnvägsbyggare. Det sades emellertid av Nils Ericsons vänner, att han var glad över uppgiften att få pröva sina krafter på något nytt. Han var 52 år gammal, hans krafter var obrutna och han visste vad han var värd. Hade han förut, sade man, varit litet vresig och tung till lynnet av att inte ha något att göra — så blev han nu spelande glad, fylld av livslust och energi. Han kastade sig genast in i arbetet.

Akt I av det stora järnvägsdramat i Sverige hade som förste aktör greve Adolf von Rosen, ofta kallad "de svenska järnvägarnas fader". Efter att under åren 1834—36 ha organiserat Greklands sjöförsvar, återvände von Rosen till sin vän John Ericsson i England. Ända sedan 1826 hade de arbetat tillsammans därute med Johns många "inventioner". Nu gällde det den senaste — propellern. 1839

reste John till Amerika, Adolf von Rosen stannade kvar i utlandet till 1845, då han kom tillbaka till Sverige.

Då hade redan mycket hänt på det område som mer än något annat intresserade honom, nämligen järnvägarnas. Varför inte själv bygga sådana i Sverige — tanken fascinerade honom. Han möttes emellertid av starkt motstånd. Här höll man just på att lägga upp linjerna för ett omfattande kanalsystem. Likt stora pulsådror skulle kanaler genomkorsa landet till fromma för dess näringsliv. De omfattande förundersökningarna hade med Baltzar von Platens gillande utförts av hans närmaste man, John och Nils Ericssons lärare och vän, överstelöjtnanten Johan Edström. Denne var lika övertygad om kanalernas nödvändighet som von Rosen om järnvägarnas.

Redan 1829 hade emellertid i riksdagen framkommit ett förslag att man skulle anlägga en "järnrailväg" mellan Vättern och Hjälmaren som ett supplement till kanalerna. Denna uppfattning om järnvägarna som endast ett bihang till kanalerna var vanlig i Sverige ännu ett par decennier senare.

1829 hade den stora lokomotivtävlingen vid Rainhill i England varit den stora sensationen. Det var där som Robert Stephenson med sitt lokomotiv *Rocket* vann över *Novelty,* ritat och byggt på 70 dagar av den svenske kaptenen John Ericsson. Endast ett obetydligt missöde hindrade Novelty att vinna tävlingen. Avsikten med tävlingen var att få fram ett lokomotiv, som kunde dra vagnar för persontrafik med därför erforderlig hastighet.

I England hade von Rosen trätt i förbindelse med några stora affärshus, som nu plötsligt såg framför sig lysande utsikter vid anläggandet och övertagandet av ett svenskt järnvägsnät. Vid sin hemkomst hade von Rosen med sig en i England utarbetad plan för ett sådant nät av järnvägar. von Rosens järnvägsplan gick ut på att tre huvudbanor skulle byggas med utgångspunkt från Stockholm, Ystad och Gävle, jämte ett större antal sidobanor. Han ingick till Kungl. Maj:t med anhållan att "i förening med in- och utländska män genom aktiebolags bildande" erhålla tillstånd att anlägga dessa järnvägar. I november 1845 fick han och hans tilltänkta bolag "rätt att under de närmaste 20 åren utföra dessa anläggningar". Sedan oktroj beviljats, skulle bolaget "åtnjuta full äganderätt såväl till själva järnbanorna som till avkastningen därav". "Med detta regeringsbeslut", säger en framstående järnvägsman, "gjordes alltså utländska kapitalister till ägare för obegränsad tid av det svenska

järnvägsnätet och herrar över vår industriella framtid. Vårt lands självständighet och fria utveckling, ja, vårt oberoende var kanske aldrig mer hotat än då."

Den storstilat upplagda planen gick emellertid om intet, delvis beroende på en elakartad penningkris i England. Endast den lilla bandelen från Köping till lastageplatsen Hult vid Vänern kom till utförande.

Emellertid hade von Rosens årslånga, envisa propaganda haft det goda med sig, att motståndet mot järnvägarna så småningom blivit uppluckrat. Framsynta män, framför allt inom ridderskapet och adeln, blev ivriga förespråkare för järnvägsfrågan. Många hade varit utomlands och med egna ögon sett, vad järnvägar betydde för ett lands utveckling, och framför allt hade de prövat detta nya sätt att färdas.

På Riddarhuset gick vid riksdagen 1850—51 stridens vågor höga bland de där församlade adelsmännen. Man klandrade von Rosen för att han inte vänt sig till svenska regeringen istället för att underhandla med utlänningar. Han svarade att "om regeringen då i början hade till rikets ständer avgivit en proposition i ämnet, hade vi inte behövt beträda en annan väg och jag hade då inte behövt föra det pinoliv, som jag i sju år måst föra". Med liv och lust sade han sig ha arbetat för den stora saken men endast mött iskallt motstånd.

Emellertid hade tiden blivit mogen för en lösning. 1852 uppdrog regeringen åt generalmajor C. F. Akrell, chef för topografiska kåren, att efter gjorda undersökningar inkomma med ett förslag till ett system av huvudbanor i riket. Den drivande kraften i denna viktiga angelägenhet var statsrådet J. A. Gripenstedt, som ända från början varit en varm förespråkare för järnvägsfrågan. Riksdagen 1853—54 beslöt i enlighet med den av J. Fr. Fåhraeus kontrasignerade kungl. propositionen att alla kommande stambanor skulle utföras i statens egen regi och att staten därefter skulle bli ägare av desamma. Detta var första början till Statens Järnvägar.

von Rosen höll emellertid envist fast vid sitt förslag om enskild företagsamhet och bakom honom stod de engelska entreprenörerna, som återigen ville ha sin chans. Statsrådet Gripenstedts ord på Riddarhuset att "det skulle bero av några herrar på en gata i London att framkalla tusen obehag och svårigheter för oss" var dock ett uttryck för den allmänna meningen och von Rosen måste till slut med grämelse dra sig tillbaka från scenen. Som ett uttryck för na-

tionens tacksamhet för vad han uträttat, tillerkändes han 1856 en livstidspension av 2.000 Rd.

Statens järnvägsbyggnader under Nils Ericson

Med detta kunde akt II taga sin början, och en ny huvudaktör träda fram. Det har sagts, att den svenska regeringen måhända aldrig vågat sig på ett så ur alla synpunkter gigantiskt företag som byggandet av ett helt järnvägsnät, om man inte vetat att det inom landet fanns en man, som redan visat prov på en utomordentlig förmåga att leda stora företag, en man som man kunde helt lita på, och vars stora kunnande och omutliga redbarhet var en borgen för att det stora äventyret skulle få ett lyckligt slut.

Ett intressant uttalande i detta sammanhang gjordes av ledamoten av prästeståndet prosten P. Holmberg. Efter att ha konstaterat, att Sverige hade tillräckligt med skickliga ingenjörer för arbetet, fortsatte han: "Jag behöver blott nämna Ericson för att erinra om vad utmärkt vi på detta fält äga, och måhända återstår ännu för detta namn att vinna sin största ära på det nya fält, som nu kommer att öppnas."

Den 22 januari 1855 fick Nils Ericson officiellt uppdrag att leda Sveriges järnvägsbyggnader "med full makt och myndighet att efter eget beprövande och på eget ansvar ordna alla dithörande arbeten". Det var en tung börda, som lades på en enda mans axlar. Hans son Carl skriver därom: "Min fader fick en utomordentligt stor maktbefogenhet vid ledningen av dessa arbeten. Frånsett den rent formella redovisningen av alla räkenskaper kan sägas, att han redovisade med färdigbyggda järnvägssträckor och tack vare det envälde, som var honom givet, blevo de olika sträckorna utförda inom kortare tid och för mindre kostnad än vad de fastställda förslagen angåvo."

1856 hade en av regeringen tillsatt kommitté framkommit med ett detaljerat förslag om järnvägarnas sträckning genom landet. Förslaget sändes på remiss till Nils Ericson, som snabbt inkom med ett betänkande på trettiosex sidor, åtföljt av en karta. I betänkandet framhöll han till en början, att det ur såväl ekonomisk som militär synpunkt vore nödvändigt att man i början endast byggde de banor, som på kortaste sträcka förband huvudstaden med Malmö, Göteborg, Norge och de närmast belägna norra provinserna. Hans förslag skilde sig i många punkter från kommitténs, där även von Rosen varit medlem. Förslaget gav upphov till långvariga tvister. Man talade vitt och brett om Ericsons "inkonstitutionella egenmäktighet" etc.

Själv visade han sig inte på Riddarhuset, där stridens vågor gick som mest höga.

Bland Nils Ericsons efterlämnade papper finns två i detta sammanhang intressanta brev, skrivna 1857, då Nils Ericson tycks ha befunnit sig borta från huvudstaden.

Det första brevet är skrivet den 18 maj och brevskrivaren är dåvarande lantmarskalken greve Henning Hamilton. Han skriver bl. a.:

Järnvägsfrågan har i statsutskottet gått väl och dess framgång i Ständen är väl även att hoppas. Jag anser mig likväl skyldig nämna att Herr Överstens frånvaro ej verkat gott och av många gives en annan färg än den förtjänat. Det vore således ur alla synpunkter önskvärt, om Herr Översten kunde komma hit på några dagar, helst till Ståndens gemensamma överläggning. — — — Ett skriftligt anförande vid det stora sammanträdet, upptagande de väsentligaste anmärkningarna, som vid Herr Överstens förslag blivit gjorda, skulle göra mera än hela dagens övriga kallprat och vederlägga alla påståenden, att både Översten och Regeringen funnit systemet förkastat, så att meningen ej mera vore att försvara detsamma.

Han slutar med att ännu en gång be Nils Ericson infinna sig, vilket han vet överensstämma med "Hans Maj:ts önskan".

I ett annat brev, skrivet i juni samma år av greve W. Hamilton, sägs följande:

Här kämpas väldeliga för järnvägarnas olika riktning. Man ser ultraconservativa fraternisera i järnvägsfrågan med ultraradikala. Många av våra börja att fälla modet. Jag tror vi skola segra. I dag på förmiddagen hava uppträtt: 1) Greve A. v. Rosen, talet varade 1 1/6 timma, utan värme och kraft, 2) Statsrådet Gripenstedt 1 3/4 timma, väl avhandlat och upplysande, 3) Petter Svensson i Träslända, sakrikt och gott, i allt tillstyrkande Överstens förslag. — — — Omkring 25 talare ha anmält sig.

Efter sammanjämkning mellan Ericsons och kommitténs förslag kom det blivande järnvägsnätet att få det utseende, som kartan utvisar. Det blev också bestämt, att man skulle börja bygga i Göteborg och Malmö *mot* Stockholm. Hela längden av de projekterade järnvägarna uppgick till 154 mil. De beräknades vara färdiga före 1869 till en kostnad av ca 116 miljoner Rd.

Adolf von Rosen hade svårt att glömma att han desavouerats. I ett brev till sin gamle vän John Ericsson skrev han:

— — — Jag skulle straffas för att jag satte mig emot Riksdagen och för att behaga Grevarna Bonde och andra Magnater man icke allenast gick genom

det vackra men improduktiva Södermanland utan även spetade upp över Tivedens ödsliga berg och moras i stället för att som 2 ne Riksdagar bestämt gå genom det släta och bördiga Westmanland samt Nerikes vackra och rika dal, då lutningarna aldrig blivit mer än 1: 200 samt vägen minst 10 millioner mindre, under det att nu varje ögonblick man har långa lutningar på 1: 100 och därtill går genom de mest sterila trakter man kan uppleta.

På Riddarhuset hade det, som redan omtalats, gått ytterligt hetsigt till under riksdagen 1855—56. Det var där som von Rosen riktade sitt skarpaste hugg mot sin gamle vän Nils Ericson, som han påstod höll sig undan och inte ville möta honom med öppet visir. Han försökte bl. a. bevisa, att Ericson hade lånat en del av sina förslag från honom själv och att många av dem var sämre än kommitténs. Ericson hade dessutom vid tillsättande av tjänster inom järnvägsbygget helt förbigått honom, som under sitt pionjärarbete offrat en förmögenhet på järnvägarna. Dessa klagomål framförde han även i det ovan citerade brevet till John Ericsson. Han börjar där att tala om sin dåliga hälsa och fortsätter:

— — — Men det som mer än allt annat verkat på både min hälsa och lynne är, att jag alls inte blivit använd av Regeringen vid den institution jag själv skapat i vårt land — nämligen järnvägarna — och till följd härav varken har något att göra eller att leva av. Den som jag har att tacka härföre är din broder Nils, som ehuru jag vid min hemkomst bjöd honom att slå sig samman med mig och åtaga sig utförandet, likväl då jag lyckades bevisa deras vikt i Sverige och konung Oscar utvalde honom till chef för järnvägsstyrelsen med oinskränkt makt, icke räknade för rov att alldeles utestänga mig från allt deltagande i verket, på det att hans namn ensamt skulle synas och han ensam få hedern och inkomsten. Detta har ock fullkomligt lyckats, ty han har skördat alla de utmärkelser konungen möjligen kunnat giva honom samt erhållit en pension av 15.000 Rd om året. Mig synes, att han gärna kunnat unna mig att få vara antingen chef för personalen eller materielen under honom.

Som synes är detta hårda ord. Att von Rosens ställning även för Nils Ericson varit ett verkligt problem framgår av de ord han en gång yttrat i ämnet. För greve von Rosen, sade han, kunde endast *en* tjänst komma ifråga och den hade han tyvärr själv, "vilket icke är min skuld". Ännu finns bevarat ett brev från honom till von Rosen, skrivet dagen efter dennes insinuanta och hetsiga tal på Riddarhuset. Det är avsänt med bud den 10 december 1856. I sin koncilianta form ger det en god bild av sin avsändare: — — —

— — — Jag har av *Tidningarna* nu fått kännedom om ditt yttrande på Riddarhuset och man säger mig att ditt muntliga föredrag varit både bittrare och

utförligare såväl angående min person som mina göromål än tidningarna förmäler. Då man redbart, arbetsamt och förutseende söker uppfylla sina förbindelser, så kan sådana föredrag som ditt på Riddarhuset icke annat än på det högsta förundra mig. Emellertid anhåller jag att du icke måtte anse detta mitt yttrande som någon sorts ovilja från min sida eller brytning av våra för många år sedan knutna vänskapliga förbindelser. För dina offentliga handlingar svarar du själv och jag för mina. Och då Konung och Ständer eller endera delen finner sig icke böra fullt behöva mig, så är ingen gladare än jag över den öppnade reträtten. Vinsten är min både ifråga om oberoende, trevnad och inkomst. — — — Då du går ut så glöm ej att vika in till sanne vännen N. Ericson. — — —

Ett annat brev från Ericson till von Rosen, skrivet i Trollhättan redan 1844, ger bevis för att han vid den tiden gärna velat hjälpa sin vän i hans järnvägsplaner. Han berättar i brevet att han snart skall komma till Stockholm "och skall jag då medhava de upplysningar du önskat dig och jag kan lämna över Skåne och dess profiler jämfört med Havet. Jag skall även se till, om någonting annat finnes hos mig, som kan vara dig och dina planer i avseende på järnvägsanläggningar till nytta".

Att chefskapet tyngde Nils Ericson mera än vad han till det yttre visade och att han mer än en gång haft tanke på att frigöra sig därifrån, framgår av en promemoria, funnen bland hans efterlämnade papper. Den är tydligen avsedd endast för honom själv och har titeln "Om mitt förhållande till Järnvägsfrågan och Statsrådet". Att han hyste tankar på att avgå visar underrubriken: "Skälen till avgång".

Han börjar med att konstatera att "min framställning att göra banan till Göteborg under 1862 icke vunnit Civilministerns belåtenhet, han har flera gånger för mig uttalat sin obelåtenhet därmed — huru skulle det se ut om alla chefer begärde forcera sina arbeten som jag". Förflyttning av anslagen för järnvägarna fick inte göras, det "skulle rubba ordningen för medlens utbetalning". Emellertid hade Ericson muntligen meddelat ministern att före nästa riksdag en del nödiga undersökningar och kalkyler måste göras för vissa sträckningar av östra stambanan, "såsom kostnaden för nedgången utför Kolmården och banans riktning där, vilken kostar mindre och blir vackrare om den droges mera åt väster, en fråga som desto säkrare måste komma på tal som både landshövding Ugglas och åtskilliga av Norrköpings invånare hört mig uttala detta förhållande". Nils Ericson förordar vidare en undersökning av linjen Nässjö—Eksjö,

"emedan tvisten öster eller väster om Sommen icke kan avgöras utan att Ständerna få reda på denna linjes längd och kostnad". Förbättringar bör också göras på linjen Nässjö—Linköping "för att åstadkomma en säker jämförelse mellan linjen öster eller väster om Sommen". Han önskade vidare "att linjen öster eller väster om Sigtunafjärden måtte få överses å båda sidor, då denna för huvudstaden och provinserna så angelägna bana företrädesvis bör komma under arbete".

Efter att ha relaterat en ordväxling mellan honom själv och statsrådet angående banan Frövi—Ervalla fortsätter Nils Ericson: "Utan egentlig anledning sade mig Statsrådet härefter, att jag i avseende på järnvägarnas proposition för deras fortsättning icke får någon officiell framställning, men att Statsrådet ändå vill tala med mig enskilt därom. Detta var väl egentligen en uppmaning att icke lägga mig i denna fråga på det sätt som förut skett."

På ett annat ställe skriver han med tanke på den snart fullbordade västra stambanan, att "från inga av Statsrådets ledamöter har ett enda ord av belåtenhet med arbetets tidigare fullbordande avhörts och icke heller från Regentens".

Nils Ericson avslutar sin promemoria med att väga skälen för och emot en eventuell avgång. Han känner djupt sitt ansvar för de många påbörjade arbetena och framför allt för sina underlydande. "Vilken besynnerlig ställning skulle jag inte intaga till alla frågor, som rörde fortsättningen av ett företag, för vilket jag under dess utförande icke skulle hava något att göra. I vilken ställning skulle jag inte komma till tjänstemän och underordnade av alla grader, som av mig icke kunde erhålla någon sorts svar i avseende på deras fortsatta tjänstgöring, avlöning, framtid m. m."

Denna Nils Ericsons privata uppgörelse med sig själv tyckes mig ha stort intresse — det är inte ofta han säger något om sig och sina problem.

Att bygga en järnväg

En regntung vårmorgon 1855 togs det första spadtaget på de svenska järnvägarna. Det var strax utanför Alingsås. Kapten Westman, av Nils Ericson förordnad för detta distrikt, satte spaden i jorden. Under handklappningar från sina arbetskamrater körde stenhuggaren Per August Skog bort den första skottkärran jord. I dag står en minnessten på denna plats med inskriptionen "Här började arbetet i Statens Jernvägar under Nils Ericson 30/4 1855".

Innan arbetet kunde påbörjas hade Nils Ericson och hans närmaste män haft tusen detaljer att ordna. Baracker, bagerier, bryggerier, marketenterier, sjukstuga etc. måste uppföras, innan "rallarna" anlände, därjämte stallbyggnader, smedjor, förrådshus, redskapsskjul — plötsligt blev det liv och rörelse på den förut relativt orörda landsbygden, inte minst när rekryterna från närbelägna regementen kom tågande. Liksom vid sina föregående stora arbeten hade Nils Ericson använt sig av militären. När denna visade sig alltför fåtalig, måste arbetare anskaffas på annat sätt.

Den 1 mars 1855 upplästes i kyrkorna på västgötaslätten en kungörelse, ur vilken jag citerar följande:

Sedan Kongl. Maj:t i nåder anbefallt, att arbetena vid Statens järnvägsbyggnader skola företagas så snart årstiden och nödiga förberedande åtgärder sådant medgiva, har Herr Översten och Commendören Ericson, som fått sig uppdragen högsta ledningen därav, tillkännagivit och anmodat Konungens Befallningshavande kungöra: att arbetena komma att påbörjas i instundande vår, vid den tid vedeldade rum och baracker kunna bebos, att arbetare då komma att antagas på sträckan mellan Göteborg och Alingsås; att arbetena i allmänhet komma att ställas på beting så beräknade, att arbetaren kan förtjäna 1 rdr rgs och därutöver per dag, allt efter vars och ens flit och arbetsförmåga; att de arbetssökande, så vitt ske kan, böra redan före avgången från hemorten slå sig samman i särskilda arbetslag av 12 à 15 man och icke däri intaga svaga, sjuklige eller till arbete mindre duglige personer, samt att varje arbetare bör medtaga spade, ett sängtäcke samt en påse, i vilken han kan mottaga de matvaror eller den proviant, som på stället får uttagas.

I fortsättningen uppmanas de som önskar erhålla arbete att fortast möjligt anteckna sig antingen hos kronolänsmannen, varvid de måste förete prästbevis "om god frejd", eller hos pastor i sin hemförsamling.

De första milen från Göteborg till Alingsås vållade stor möda i svårforcerad terräng med omväxlande höjder och djupa dalar. Hösten 1855 var man uppe i 2.500 man, som emellertid måste sändas hem, då vintern kom. Tidigt på våren satte man igång igen med den första milen från Göteborg. Nils Ericson sade själv en gång om denna sträcka att "den i förhållande till längden var den kostsammaste och mest arbetsdryga sträckan av västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm".

Den 1 december 1856, kungens namnsdag och redan av den anledningen en stor festdag, ångade det första tåget ut från Göteborg



Wargö trämassefabrik, 1870-talet. — Litografi ur Pabst-Axelsson, Sveriges Industriella Etablissementer. Stockholm 1870—79.

till det 15 km avlägsna Jonsered, dit banan då blivit färdig. 200 herrar och damer hade tagit plats i vagnarna och efter den fantastiskt korta tiden av 25 minuter anlände man till Jonsered. En tidningsman skrev dagen därpå, att denna resa ägt "hela det behag, blandat med en viss häpnad, som första resan på en järnväg måste inge".

När sommaren kom, blev det via tågen stor folkvandring till det natursköna Jonsered och på det nyöppnade schweizeriet gick det så livligt till, att nykterhetsfolket krävde förbud för tågen att gå om söndagarna. Nils Ericson svarade emellertid klokt nog att "den arbetande klassen, instängd under veckan i osunda fabriker, mer än väl behövde andas sundare luft därute i den fagra naturen".

Ett lika intensivt intresse visade skåningarna för sin första lilla järnväg mellan Malmö och Lund. Jag vill gärna i detta sammanhang citera fyra brev, som ger en inblick i det interna arbetet på den lilla bandelen Malmö—Lund. Tre av breven är skrivna av Nils Ericsons närmaste medarbetare, majoren Carl Beijer, som under åren 1837—38 varit anställd vid järnvägsbyggnader i S:t Petersburg men nu var överingenjör för Södra stambanan med Nils Ericsons brorson Hjalmar Elworth som närmaste man. Den 29 juli 1856 skrev han ett långt brev till "Chefen för Statens Jernvägsbyggnader Översten, Commendören och Riddaren av flera Ordnar Herr N. Nils Ericsson, Göteborg". Han beklagar i början att de i England beställda lokomotiven tycks utebli, varför han nödgas resa över till London, och fortsätter:

Det är emellertid av stor vikt för mig att veta, om Du verkeligen vill öppna någon del av Västra stambanan under instundande höst, och om Du för detta ändamål vill göra någon uppoffring för att få tvenne nya Locomotiver i år, helst jag föreställer mig att, för en del av banans öppnande pro forma kunde gärna ballast Locomotiven begagnas, torde Du vara god därom underrätta mig på London, dit Du även torde sända mig en fullmakt att å Dina vägnar handla — — —. För ytterligare beställning av Rails är det en viktig sak att först hava försökt de redan bekomne, vilket jag hade hoppats kunna ske på banan häremellan och Lund under instundande vinter — — — det ändock ovisst huruvida järnets hårdhet är tillräcklig, vilket icke kan utrönas på annat sätt än genom några månaders åkning. — — — Genom Elworths rapport, som Du före Din avresa från Göteborg mottagit, finner Du arbetets fortgång på järnvägen. Den stora järnbryggan är hitkommen — — — och för en stund sedan erhöll jag brev från Tottie med underrättelse om att de Engelska arbetarna hitkomma i morgon för att påbörja uppsättning. — — — Vi kämpa med brist på Slipers och Tegel, skenläggningen går emellertid ganska väl och vi ha redan övat in flera skickliga Skenläggare. — — — Passagerarvagnarna

av första Classen äro nu på väg hit och uppsättningen av Godsvagnarna bliver fullbordad under loppet av nästa månad. — — — För meddelandet av Dina förslager rörande järnvägarnas styrelses organisation tackar jag Dig och hoppas att Du icke övergiver oss, ty lämnar Du oss bliva vi nog bortkörda den ene efter den andre, men stannar Du kvar med vad befattning som helst, kunna vi hålla oss i den strid, som jag förutser svårligen kan undvikas. — — — Du känner mina åsikter på förhand och min innerliga övertygelse är, att om vi alla hålla tillsammans, kommer allt att gå bra, men skiljer sig en från oss, sättes allt på spel.

Brevet visar att Nils Ericson redan så tidigt som 1856 haft tanke på att lämna arbetet.

I ett brev, skrivet året därpå, är Beijer fortfarande orolig för järnvägsfrågans lösande: "Jag är ytterst otålig att få veta vad Ständerna besluta i Järnvägsfrågan och får jag ödmjukast bedja Dig vara god sända mig en telegraph Depesch så snart något beslut blivit fattat". Han fortsätter: "Arbetet går ganska raskt framåt under en särdeles gynnsam väderlek och med ökad arbetsstyrka".

I nästa brev berättar han att de anlagt en "Skepps Docka" i Malmö hamn, som invigts av landshövdingen. "Arbetet utåt linjen går ganska bra med en arbetsstyrka av omkring 1.100 man. Jag tror ej att vi i år behöva någon commendering och hoppas att kunna erhålla 1.500 à 2.000 man privata arbetare."

Det fjärde brevet är till Beijer från Nils Ericson själv. Det är skrivet en månad innan bandelen Malmö—Lund öppnades för trafik.

Broder! Tack för dina 2 sista brev, det gläder mig att allt gått väl vid första provturen å banan, och högst angeläget är att ingenting händer, som oroar sinnena dels vid Riksdagen, dels på någon sorts oro för Järnvägens begagnande i orten. Du må nu köra och prova bäst du vill, men några annonserade turer eller offentligt öppnad trafik får icke ske förrän 1 december, och den där Collation som Troil sagt mig att Malmö och Lund ämnar tillställa, får icke heller ske förrän den 1 December, emedan jag nu sådant anmält hos Konungen.

Du ser av tidningarna att man insatt mig i Statsutskottet, jag har icke avsagt mig denna platsen, emedan så länge jag är här, kan den vara god att hava för Järnvägarnas skull, helst innan det där förskottet erhålles. Hälsa Testor och tacka för hans brev, jag gillar visserligen att man framdeles tillställer den där assuransen på liv, som spilles på Järnvägen, men skulle man nu till en början tala om någonting sådant, så skulle var och en anse sig som självspilling då han beger sig på Järnväg. — — — Snart börjar striden om Järnvägarna och den blir ganska blodig. — — — Troil vill arbeta mycket i

Skåne, det vill säga uppåt Lagadalen 11 mil, innan nästa Riksdag. Detta är rent av omöjligt. Jag har tagit upp 6 1/2 mil till norra ändan av Finjasjön, måtte det lyckas långt in i Landet med försvårade transportdistanser. — — — Ledsamt om vi inga pengar skulle få till Statsbanorna förrän på nya året. Få se hur det kan gå.

Din sanne vän N. Ericson.

Under de följande åren, innan Nils Ericson 1862 begärde sitt avsked, är hela hans existens så intimt förbunden med hans arbete, att mycket litet finns att säga om honom som privatman. Den stora mängd brev han under denna tid måste ha skrivit — det var ju enda sättet för honom att meddela sig bl. a. med sina närmaste medarbetare på de olika järnvägssträckorna — finns med få undantag ej i behåll, breven till familjen inte alls. Det enda rent personliga man kan få fram är vad hans son Carl berättar. Han var under en tid sin fars adjutant och följde honom under de ständiga resorna utefter järnvägslinjerna. Han måste då, som han själv berättar, "på medförda kartor (arbetsprofiler) ständigt redogöra för hur arbetena på varje särskild punkt fortskred".

Ingenstädes utefter banan kunde man vara säker på att inte "Översten" plötsligt dök upp och ve den, som då inte gjorde sin plikt. Man brukade hissa signalflaggor utefter linjen för att varsko, när han var i faggorna. Hans temperament var ju som broderns inte av det lugna slaget. Men hans järnhårda disciplin var nödvändig för att allt skulle fungera. En gång råkade han på en gammal arbetare, som gick på skenorna. "Vet du inte att det är förbjudet att gå på skenorna?" frågade han barskt. "Jo, översten", fick han till svar, "men dä sliter möe mindre på sålera". Han fick fortsätta.

En sida av Nils Ericsons verksamhet under dessa år får inte förbigås, nämligen

hans stora förmåga som läromästare och instruktör. De allra flesta som han anställde, visste ingenting om järnvägar, hade aldrig sett sådana, långt mindre blivit förtrogna med de otaliga redskap och senare maskiner, som fordrades för att bygga sådana. Men Nils Ericson räckte till för allt. Rik erfarenhet och praktiskt förstånd sade honom genast, hur ett arbete skulle utföras och det fick icke sägas emot. Byggandet av Statens Järnvägar blev därför liksom kanalarbetena en praktisk skola för järnvägsingenjörer och arbetsförmän liksom också en skola för omtänksam och sparsam förvaltning och en noggrann redovisning av statens medel.

En chef, som fordrar minst lika mycket av sig som av andra, hade man givetvis den största beundran och respekt för. Nils Ericson har också fått det vackraste eftermäle: "Av allt som överste Ericson lämnat efter sig av sina verk, vet jag ingenting så betydelsefullt som den *anda* han satte i sina ingenjörer av ordning och sparsamhet, försakelse för egen del och trohet mot huvudman". Det berättas, att då en av hans nivellörer klagade över att han inte kunde hinna med sina avlöningslistor under veckans dagar, fick han ett barskt svar: "Har Ni inte natten till söndagen, hela söndagen och natten till måndagen att arbeta på?"

Förberedelser för trafik

Arbetet på västra stambanan fortsatte i allt mer ökat tempo. Men innan man vågade sig på att sätta nödig personal på de lok man anskaffade från England, måste denna utbildas. I tidningarna i västra Sverige kunde man därför läsa följande annons:

> Yngre Sjömän, Machin-arbetare eller andra personer, som äro något hemma i Engelska språket, kunna såsom Eldare å Locomotiv eller Ångvagnar bliva antagne efter anmälan å Jernvägs-Bureaun i Göteborg. Sådane personer hava, efter ådagalagd pålitlighet och stadga, utsikt att framdeles bliva antagne som Locomotiv-förare och Conducteurer vid Statens Jernbanor.

Noggranna instruktioner utarbetades för all tågpersonal, framför allt för lokomotivförarna. De skulle bl. a. noga se till att de hade hela tåget med sig, då de lämnade en station, och de var också ansvariga för att inte passagerarna "åkte utanpå en vagn". Handledningen för blivande passagerare var givetvis ännu mer detaljerad. Men när det skrevs var tanken den, att det helt enkelt inte *fick* bli några olyckor i samband med järnvägsresorna — det fanns redan tillräckligt med olyckskorpar, som kraxade runt "Chefen för Statens Jernbanor". Man kan jämföra med vad Nils Ericson skrev i sitt nyss citerade brev till Beijer angående assuransen för tågpassagerare.

Sommaren 1857 arbetade närmare 8.000 man på sträckan från Jonsered norrut genom Västergötland och det gick snabbt framåt. Snart nog kunde man med tåg resa till Vårgårda och senare till Falköping. Järnvägsbanken vid Fåglavik mellan dessa orter visade sig bli ett jättearbete. Den var 700 m lång och på det djupaste stället 14 m hög. Under två hela år körde 500 man oförtrutet sina skottkärror för att fylla ut den. Någon har beräknat att det åtgick 3.750.000 välfyllda kärror.

I oktober 1858 hade man hunnit till Falköping, dit resan tog fyra timmar. Den ordinarie diligensen norrut, som fått åka snålskjuts på tåget till Falköping, fick där träda i funktion. Den resande kunde med den fortsätta till Stockholm, dit man ankom efter tre dagar. Sveriges två största städer var alltså ännu utan järnvägsförbindelse med varandra. När de kungliga prinsarna, excellenser, statsråd och andra skulle ge glans åt den stora festen i Falköping, dit ett fullsatt tåg ångat in från Göteborg, fick de åka i egna vagnar, dragna av hästar.

I juni 1859 hade man hunnit till Skövde. Där mötte en bandel en annan och detta firades givetvis med stor ståt. Stadens tidning beskrev evenemanget:

Klockan åtta på aftonen hördes de gälla visslingarna och strax därefter blevo synliga de med löv och blommor smakfullt sirade lokomotiven, förande med sig några av damer och herrar i öppna, likaledes lövklädda vagnar. Med vindens hastighet rullade dessa frustande ångare mot föreningspunkten och gåvo varandra där — tack vare de skickliga förarne — en mjuk men dock varm och eldig kyss, allt under kanoners dån, fosterländska melodiers uppstämmande av en vald orkester ur Skaraborgs Kongl. Regementes musikkår och åskådarnas jubel.

När man hunnit till Töreboda och Göta kanal var i realiteten en viss förbindelse med huvudstaden nådd, och detta fordrade givetvis ett stort upplagt festarrangemang. För detta tillfälle hade en liten skrift blivit tryckt med titeln "Beskrifning över Westra Stambanan Göteborg—Töreboda jämte Underrättelser för Resande". Den skildrar utförligt hela banans sträckning, de olika stationerna, traktens topografi etc. Ett exemplar därav bands i vackert, blått sammetsband med guldtryck och tillägnades Översten, Commendören och Riddarren Herr N. Ericson. Med det följde en längre hyllningsvers i tidens yviga stil.

I och med denna invigning avstannade arbetet på västra stambanan, av vilken två femtedelar nu var avverkade, och man ägnade sig i stället åt att från Stockholm fullfölja byggandet. Nils Ericson flyttade sin järnvägsbyrå från Göteborg till Stockholm, där den blev inhyst i Oxenstiernas hus mitt emot slottet. Själv flyttade han med sin familj till huvudstaden.

Vintertiden, då isarna låg, hade Stockholm varit så gott som isolerat från yttervärlden. Orsaken till att ingen järnväg drogs fram dit

var först och främst den, att man inte hade kunnat enas om västra stambanans sträckning. Skulle den gå norr eller söder om Mälaren? Visserligen hade Nils Ericson redan i sitt förut omtalade "betänkande" förordat den södra sträckan, men han hade som vanligt fått många nejsägare emot sig. 1857 fattade Ständerna äntligen sitt beslut i enlighet med Nils Ericsons plan. Helt fick han dock inte sin vilja igenom, inte ifråga om var huvudstadens station skulle ligga. Han hade föreslagit platsen vid Klara sjö, men denna plan motarbetades starkt av bl. a. von Rosen. Jag återkommer senare till hela projektet om den s. k. sammanbindningsbanan, ett av Nils Ericsons djärvaste och mest framsynta projekt. Han fick denna gång nöja sig med att förlägga denna station på Söder. Han föreslog att den skulle byggas vid norra stranden av den s. k. Fatburssjön, varifrån — det hade han förutsett — det sedan vore en relativt lätt sak att spränga en tunnel under södra bergen för att därefter draga järnvägen till Klara sjö.

Stambanan når Stockholm

Stockholms stad var frikostig med både mark och pengar och så började arbetet med att utfylla den stinkande Fatburssjön och sanera den förslummade trakten däromkring. Samtidigt ljöd också de första sprängskotten vid Liljeholmen. Till chef för dessa arbeten hade Nils Ericson förordnat Hjalmar Elworth. Det första betydande arbetet på sträckan var den 370 m långa banken över Årstaviken med dess botten av blålera. Nils Ericson hade all sin uppmärksamhet riktad på denna bank och varje vecka fordrade han fullständig redogörelse för arbetet, varhelst i riket han än befann sig. Banken fylldes med grus, som seglades dit på roslagsskutor, samt med sten från sprängningarna.

En natt i september 1859 hade man nått så långt att de båda lagen kunde mötas. Befäl och manskap tågade in under avsjungande av "Dåne liksom åskan bröder", man lade in en sista kraftig laddning, som med dunder och brak raserade det sista klippartiet, och så kunde man mötas under hurrarop och handklappningar. En ny etapp var fullbordad.

Den 17 februari 1860 ångade för första gången ett lokomotiv in till huvudstaden. Ombord på detta befann sig bland andra Nils Ericson och Hjalmar Elworth och det var inte endast de som hade anledning att känna sig belåtna. Det nya stationshuset vid Fatbourssjön var i det närmaste färdigt. Det var byggt i trä — ett provisorium

enligt Nils Ericsons uträkning — och var ritat av fortifikationsofficern och privatarkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd. Redan 1855 hade Nils Ericson givit honom i uppdrag att rita och uppföra alla byggnader på västra stambanan. Detta uppdrag utvidgades till att omfatta så gott som alla statsbanornas byggnader. Edelsvärd följde Nils Ericson på hans många resor utefter de projekterade linjerna, de utsåg tillsammans lämpliga platser för stationsbyggnader etc. och samarbetet dem emellan tycks ha varit det bästa.

Hösten 1860 var sträckan Stockholm—Södertälje färdig och man gjorde sig redo för den kungliga provturen. Och så ångade lokomotivet "Stockholm" ut från Söder, dragande den kungliga vagnen med riksvapnet på dörren och en kunglig krona på taket, en salong klädd med sidendamast och med dyrbara mattor på golvet. 200 inbjudna medföljde. Med häpnad besågs den höga banken vid Tullinge och bron över Södertälje kanal. Vid banketten i Södertälje utbragte Carl XV en skål för överste Ericson.

Eftersom Stockholms station låg så långt från stadens centrum hade till den anslutits en hästomnibus, som utgick från Gustav Adolfs torg. Plats i denna kunde man beställa i förväg.

Visserligen hade stockholmarna genom denna lilla bandel kommit något mer i centrum, men någon egentlig användning för den hade de inte. Det blev knappast mer än en nöjesåkning fram och tillbaka. Det tog 1 1/2 timme att komma till Södertälje och biljettpriset var inte särdeles högt, i tredje klass 85 öre. Intressant är att i detta sammanhang notera vad en stockholmsstins på denna tid hade i lön. Det var 125 Rd i månaden jämte fri bostad och vedbrand.

Västra stambanan invigs

Den absoluta höjdpunkten i järnvägsbyggandet blev invigningen av Västra stambanan. Den 3 november 1862 tidigt på morgonen avgick ett långt, festklätt tåg från Stockholm med Göteborg som destination. Allt vad landet hade av höga herrar hade inbjudits att medfölja. Det nypolerade lokomotivet "Södermanland", prytt med flaggor, blommor och kungligt namnchiffer drog efter sig 21 vagnar, varav fyra kungliga. För att kungen och prinsarna skulle kunna visa sig för folket var två vagnar öppna. De fyra riksståndén hade vardera två vagnar. Svea livgardes musikkår medföljde.

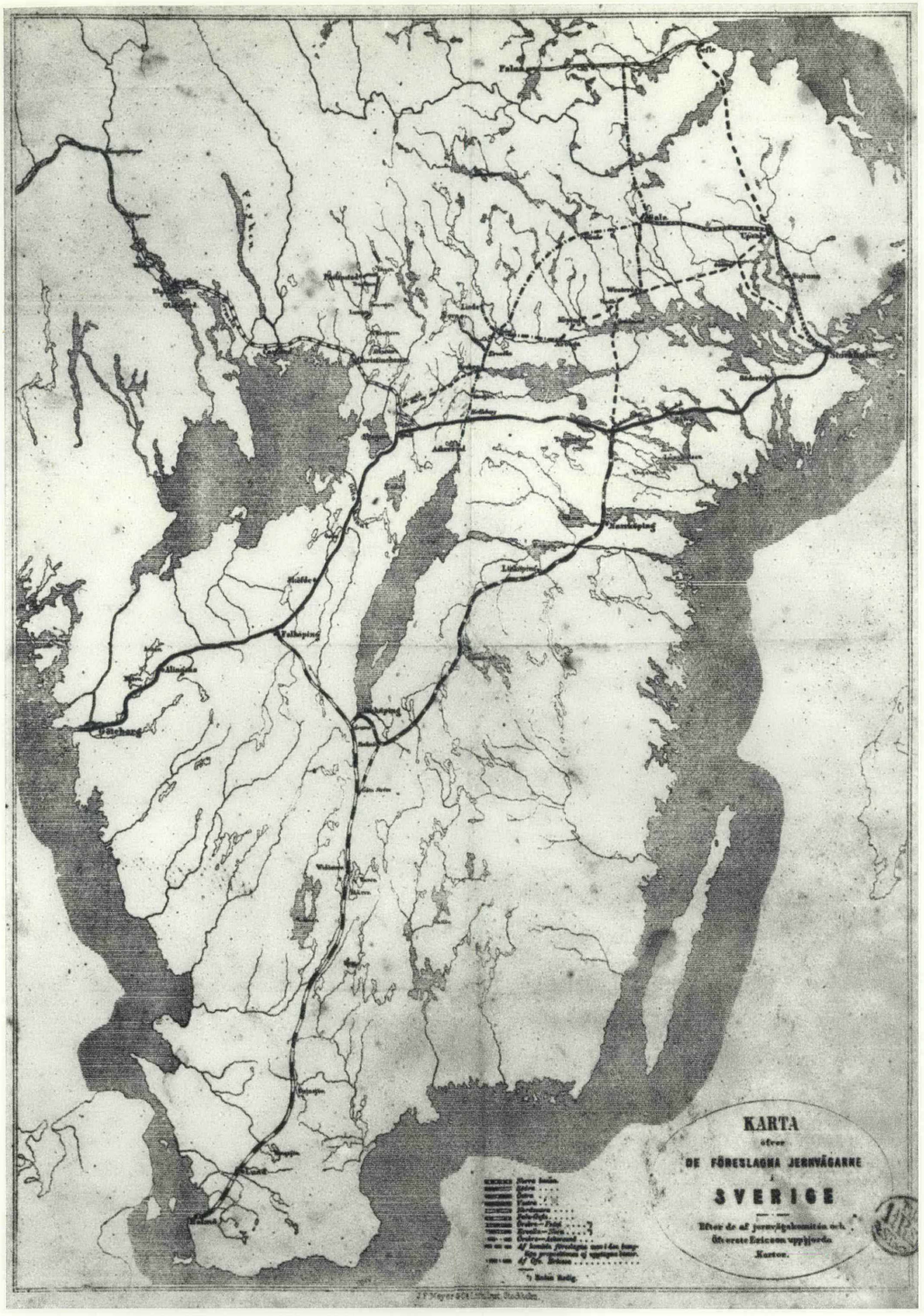
Denna resa till Göteborg, som tog två dagar, blev en fest utan like. Vid varje större station höll tåget under granna äreportar, vanligen resta av en slottsherre i närheten. I Vingåker stannade det på Sävsta-

holms slotts ägor och greve Trolle-Bonde bjöd hela sällskapet på en "dråplig middag". När det blev mörkt, gick tåget fram genom en korridor av stockeldar och marschaller, bengaliska eldar och fyrverkeri. Varje liten ort ville överträffa grannen. Den första dagen hann man inte längre än till Örebro, där man skulle övernatta. Stockholms Dagblads korrespondent telegraferade: "Hela staden illuminerad, stadskyrkan och teaterhuset praktfulla, på slottet en elektrisk sol. Balen börjar kl. 9."

Göteborgarna hade i veckor förberett sig på denna järnvägsfest. Deras nya vackra stationshus, ritat av Edelsvärd, var sedan flera år färdigt på en plats, som Nils Ericson anvisat: Drottningtorget, då kallat Trätorget. Platsen beskrevs sålunda: "På detta område, där blott för tre år sedan den ojämna marken bröts av länshäktets och slaktarhusets ruskiga byggnader samt åldriga fästningsgravar och sumpiga kärr, höjer sig nu storartade byggnader, främst bland dem stationshuset."

Att göteborgarna var stolta över sin järnväg och sitt vackra stationshus är helt naturligt. S. A. Hedlund skrev i sin Handelstidning, då han på ort och ställe hade bevittnat det ovanliga skådespelet vid stationen med mycket folk som kom och gick, lokomotiv som ångade ut och in, klockor som ringde o. s. v.: "Det kändes rätt besynnerligt, då man första gången var vittne till denna rörelse. Man tyckte sig oförmodat ha kommit ut i stora världen, sedan man länge bott i en vindskammare, man tillhörde inte längre blott det kära Sverige, man var utkommen i Europa."

En samtida bild visar hur den stora stationshallen i Göteborg tedde sig det historiska ögonblick, då det första stockholmståget ångade in. Det hade varit en sannskyldig triumffärd den sista biten mot Göteborg. En riksdagsman skrev efteråt: "Illumination i alla fönster, eld på alla kullar, Flodasjön beströdd med eldslågor, allt var hänförande." Hallen var fylld av en mångtusenhövdad skara, där fanns girlander av ljuslågor, flaggor, dekorationer av olika slag, granna uniformer, eleganta toaletter. Hela Göteborg trängdes kring bangården. Kungen gav Nils Ericson Vasaordens storkors i briljanter och denne utdelade förtjänsttecken av olika slag till sina många medarbetare. Sedan Carl XV förklarat Västra stambanan öppnad, bröt jublet ut, ackompanjerat av kanonskott, regementsmusik och hurrarop. Den efterföljande kungabalen på Börsen var den mest lysande i stadens historia. Nästa dag, efter en genomfestad natt,



Karta över de föreslagna järnvägarna i Sverige enligt de av järnvägskommittén och Nils Ericson gjorda utredningarna under första hälften av 1850-talet. — Ur »Folkets Röst» 20 december 1856.

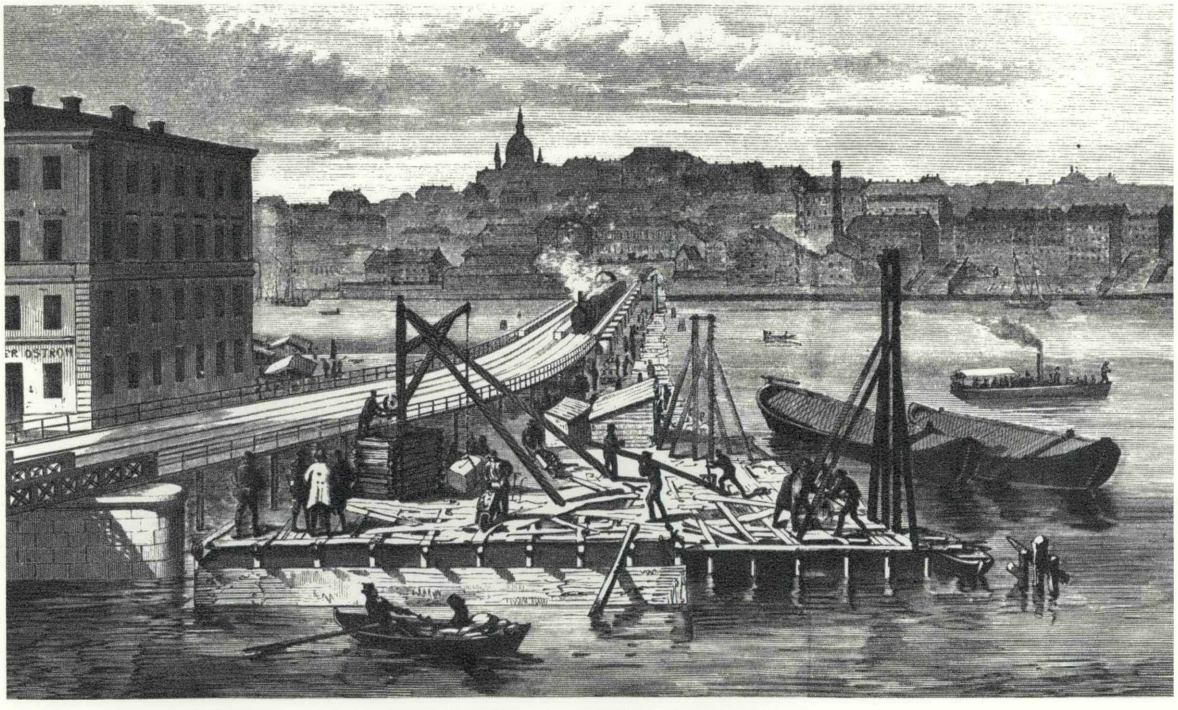


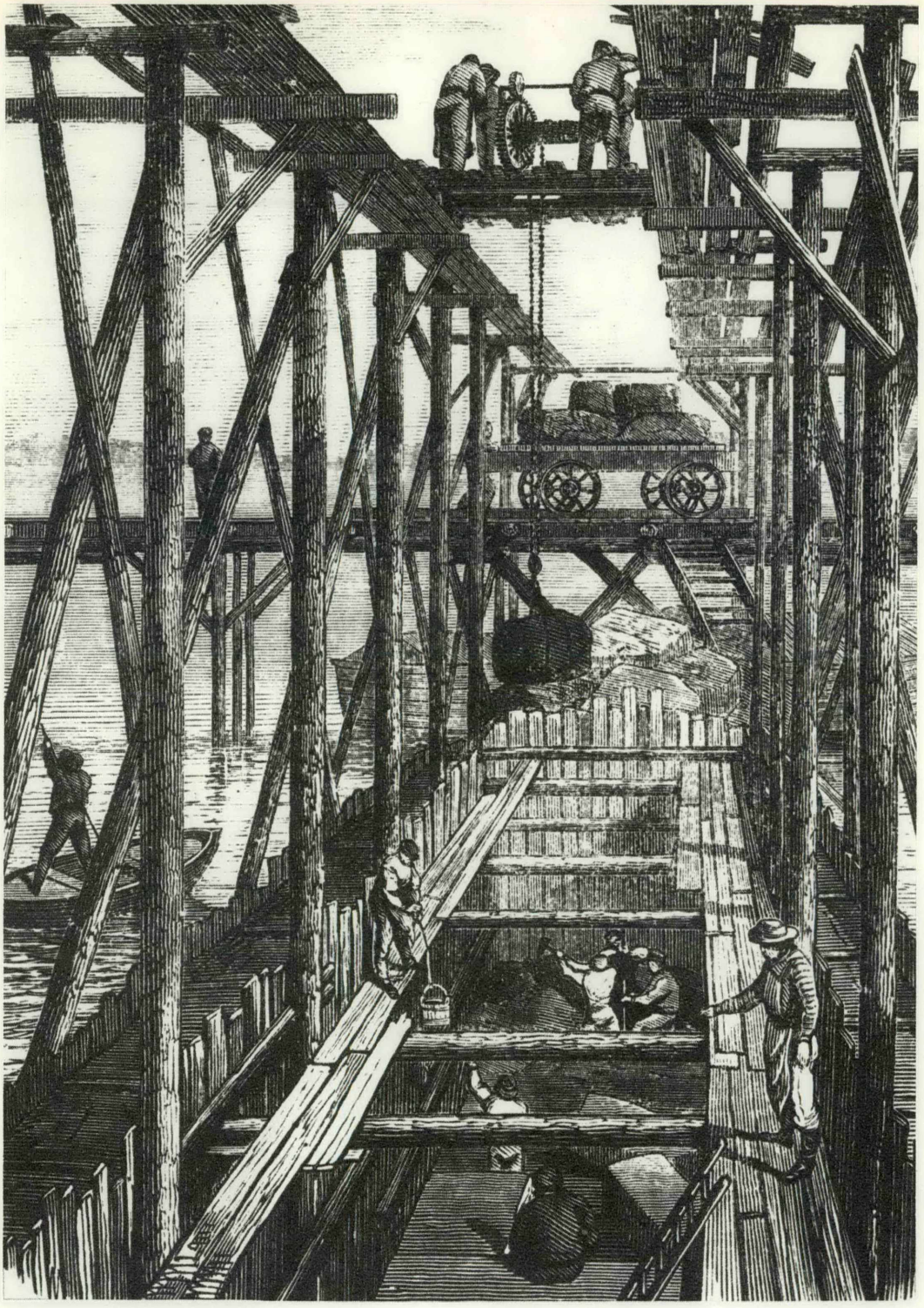
Stockholm från Mosebacke, omkring 1863. — Stockholms Stadsmuseum.



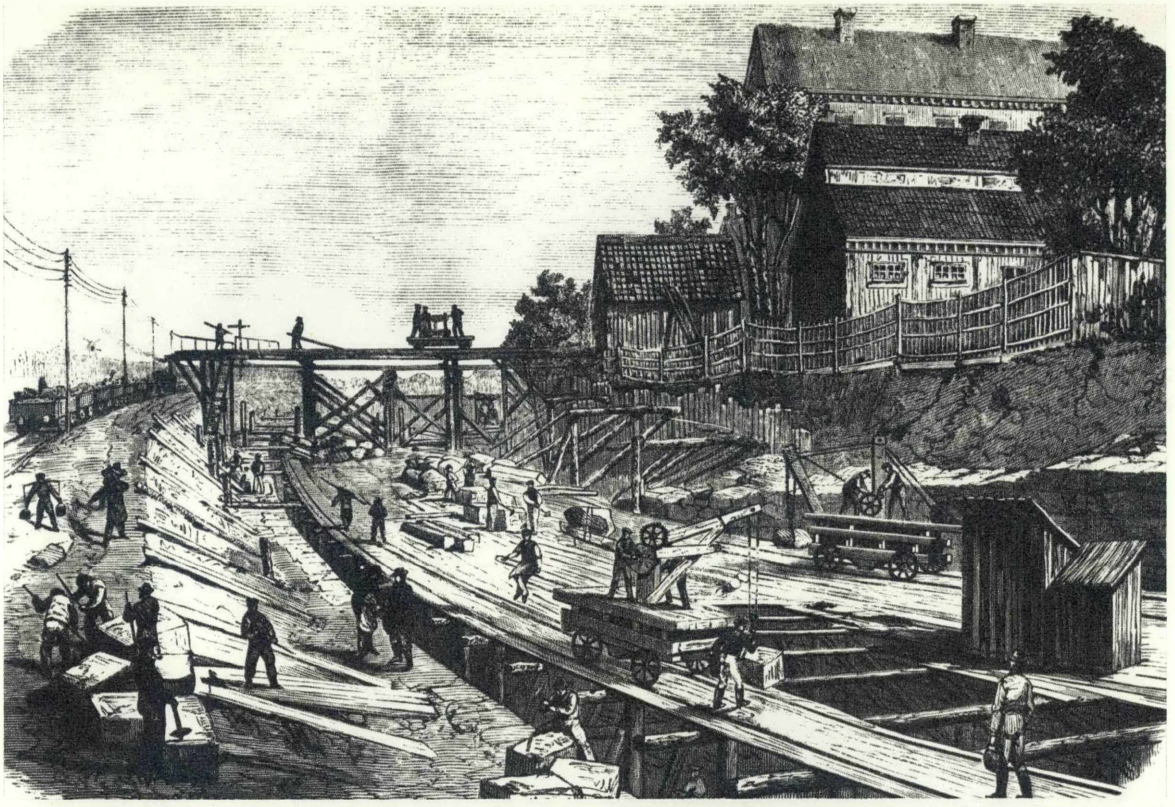
Från byggandet av sammanbindningsbanan i Stockholm. Järnvägsbron över Norrström. — Teckning av O. A. Mankell, Ny Illustrerad Tidning 1867.

Sammanbindningsbanan i Stockholm. Bron över Söderström, från järnvågen till Riddarholmskanalen. — Teckning av O. A. Mankell, Ny Illustrerad Tidning 1867.



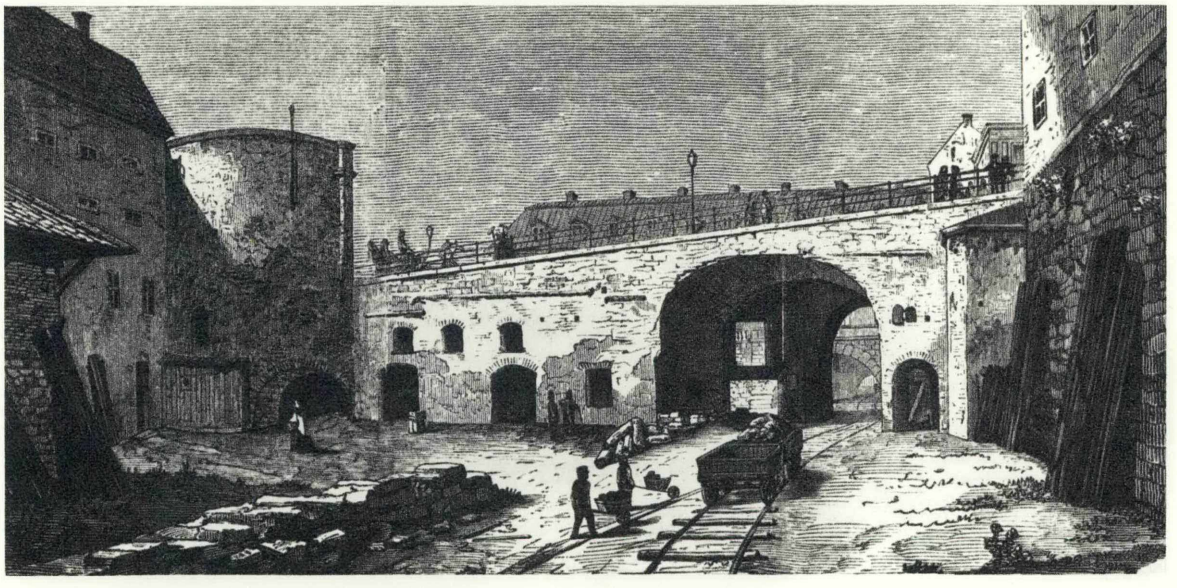


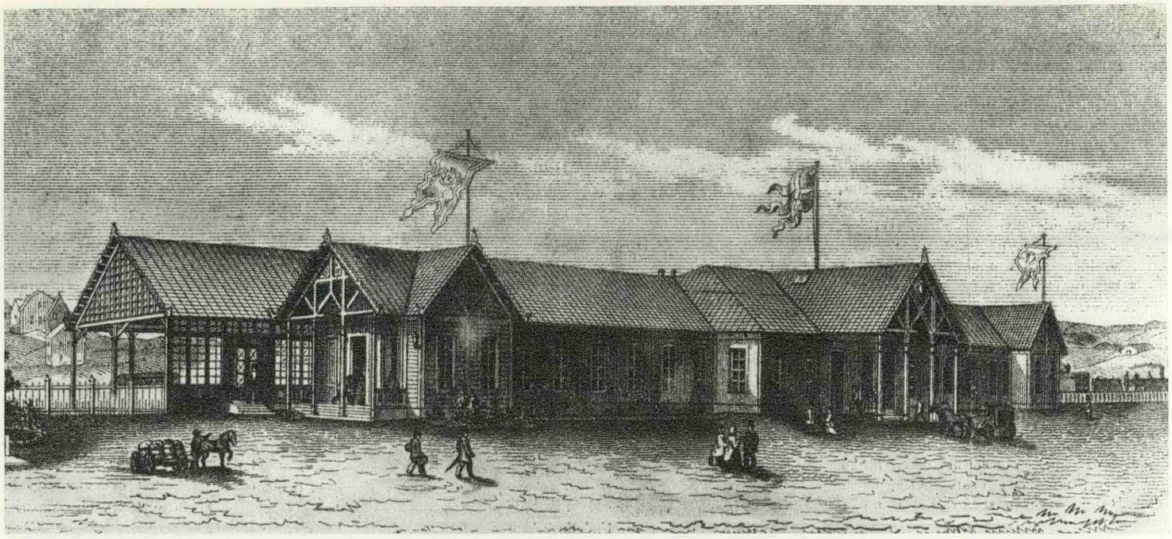
Sammanbindningsbanan i Stockholm. En sänkkista vid järnvägsbron över Norrström. — Teckning av O. A. Mankell, Ny Illustrerad Tidning 1867.



Sammanbindningsbanan i Stockholm. Anläggningsarbeten i en skärning på Södermalm, nära Björngårdsgatan. — Teckning av O. A. Mankell, Ny Illustrerad Tidning 1867.

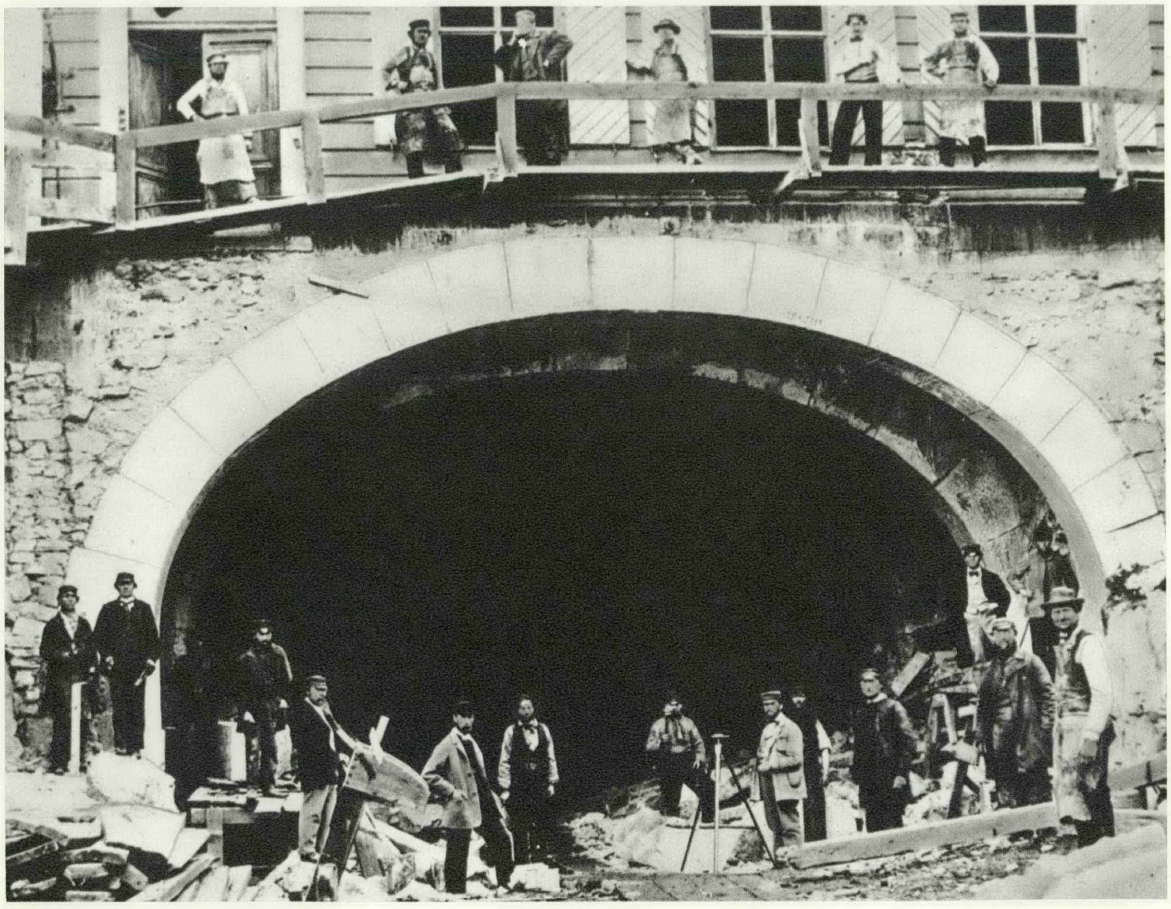
Sammanbindningsbanan i Stockholm. Gamla Järnvågen, med lämningarna av »Södertorn». — Teckning av O. A. Mankell, Ny Illustrerad Tidning 1867.

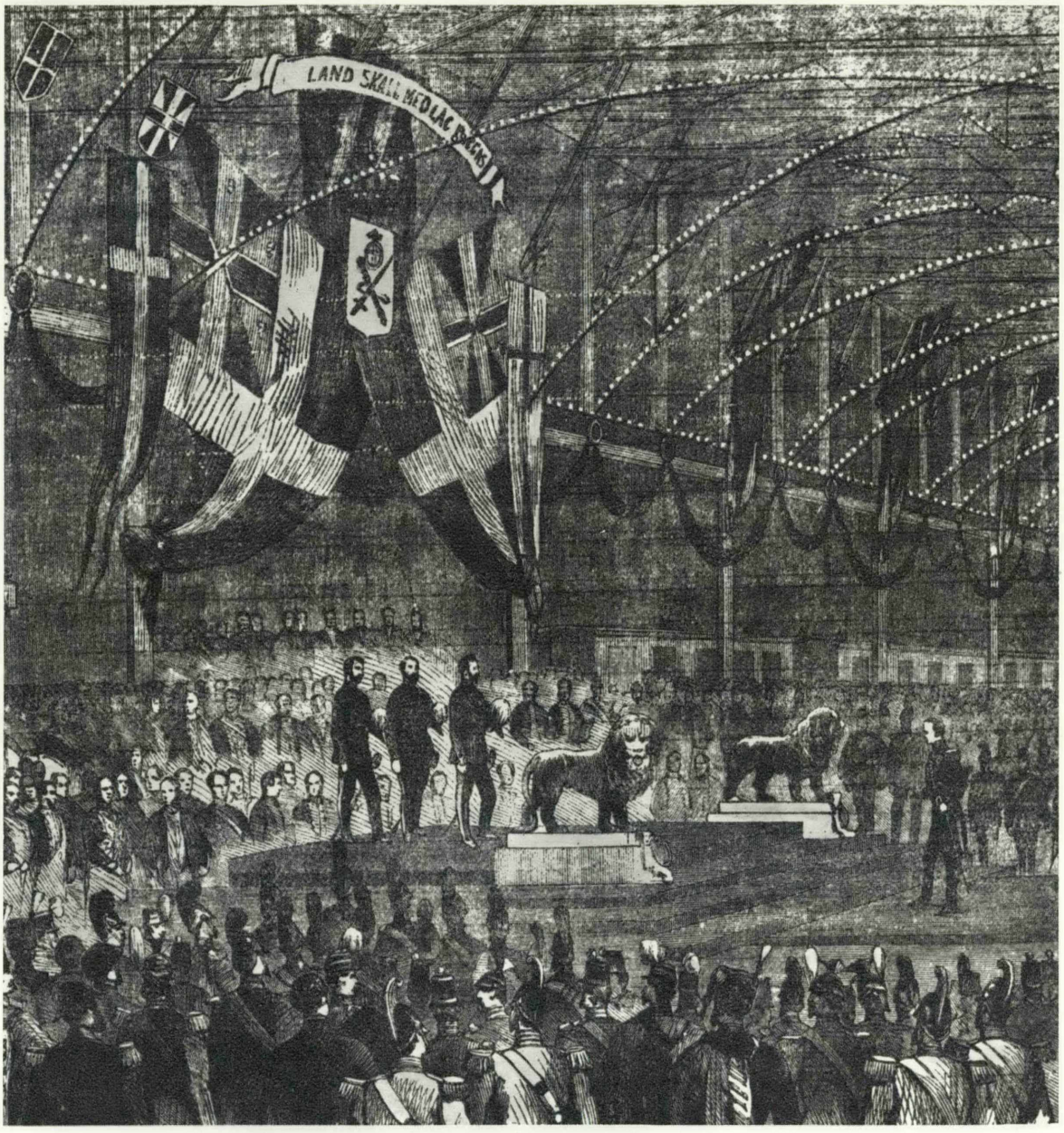




Södra Bangården i Stockholm, stationshuset. — Ny Illustrerad Tidning 1860.

Från sprängningen av järnvägstunneln på Södermalm under Fersenska huset. Fotografi, 1860-talet. — Stockholms Stadsmuseum.





Invigningen av Västra Stambanan, festligheterna i Göteborgs bangård den 4 november 1862. — Ur The Illustrated London News.



Centralstationen i Stockholm 1870.

Centralstationen, interiör av stora vestibulen. — Teckning av O. A. Mankell, Ny Illustrerad Tidning 1872.



hölls predikan i domkyrkan — på vers — av domprosten Peter Wieselgren. Efter ytterligare en festmåltid lämnade tåget Göteborg tidigt nästa morgon.

Nu kunde man alltså komma till Stockholm på 14 timmar och drömmen om att "på en dag framila tvärs genom landet" hade blivit verklighet.

Arbetet på de många olika järnvägslinjerna kunde inte överblickas av *en* enda man, det insåg Nils Ericson klart, och han föreslog därför Kungl. Maj:t att tillsätta tre intendenter, var och en i sitt distrikt och med vidsträckta befogenheter: de skulle övervaka byggnadsarbetena, ha befäl över alla tjänstemän och utgöra en verkställande och sammanhållande myndighet. De skulle också vara medlemmar av järnvägsstyrelsen. Hjalmar Elworth utsågs till intendent för Västra stambanan från huvudstaden till Hallsberg och blev stationerad i Stockholm. Denna nya organisation betydde också, att Nils Ericson för alltid lämnade chefskapet för Sveriges järnvägsbyggnader och att en rad dugliga medarbetare fick taga vid, där han slutat. Hans avgång väckte stor saknad hos den talrika personal, som arbetat under honom. En guldmedalj präglades över honom och överräcktes vid en högtidlighet samtidigt som det av Troili målade porträttet avtäcktes, som nu hänger på Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Såsom ett bevis på sin tacksamhet tillerkände Sveriges riksdag Nils Ericson en årlig pension av 15.000 Rd, den största som dittills givits åt en enskild person. Pensionen var "ett erkännande av den utmärkta skicklighet, den oegennyttiga uppoffring av tid och krafter samt den omfattande förmåga, varmed friherre Ericson ordnat och utfört de honom av staten anförtrodda och ansvarsfulla värv".

Nils och John

Året 1862 kan alltså med skäl sägas utgöra toppunkten i Nils Ericsons liv. Det egendomliga är att detsamma kan sägas om hans bror John i Amerika. Den 8 mars detta år hade Monitor utgått som segrare över Sydstaternas fruktade Merrimac i sjöstriden på Hampton Roads och gjort John Ericsson till årets hjälte i hans nya fosterland.

Nu tar de båda bröderna åter upp kontakten med varandra. Några brev från denna tid finns bevarade. Den 3 februari skriver John från New York:

Mottag min lyckönskan av det stora järnvägsföretaget. Att mitt fosterland allaredan framskridit så långt att verkligen en järnbana finnes mellan Stock-

holm och Göteborg fägnar mig på det högsta, men att det stora företaget genomdrivits av min bror ingiver mig en förnöjelse som ord icke kunna beskriva. Mottag därför min hjärtliga lyckönskan, Broder! Må Dina landsmän och Din samtid ej glömma Dina bemödanden och Ditt nit. Eftervärlden, som alltid är rättvis, kommer att hylla Dig som en av fosterlandets nyttigaste och första män. Du ämnar nu, som det synes, ägna Dig åt det fredliga, husliga livet. Visserligen är det tid Du sökte vila men kommer den att medbringa den sällhet Du väntar? Säkerligen inte. Full verksamhet är ett naturbehov för den, som i femtio år arbetat som du haver. För min del motser jag med verklig fasa ett lugn, och beder jag Försynen att mina krafter må tillåta mig att arbeta till den stund, då livsmekanismen på en gång nedbrytes.

Nils svarar med några inte mindre vänliga brev. I det första föreslår han John att komma hem åtminstone på ett besök. "Du måste se ditt land, innan du blir för gammal. Stanna hos mig nästa sommar, vi skola besöka Långbanshyttan och fars och mors gravar. Du skall få se mina arbeten i Trollhättan och Stockholm, järnvägarna etc. och du skall märka, hur Sverige gått framåt sedan du lämnade det. — — — Kom hem och andas luften i dina fäders land."

I ett följande brev frågar han John om han inte "kunde finna det intressant och ärofullt att komma hem och bli konsulterande ingenjör för de tre nordiska rikenas sjöstridskrafter". Han anser att det skulle vara till en ovärderlig nytta för dessa riken, om John ville ställa sin energi, skicklighet och stora erfarenhet i deras tjänst. Han tillfogar också en förhoppning om att John nu är ekonomiskt fullt oberoende, detta skulle ge större tyngd åt hans förslag.

Hur ställde sig den arbetstyngde och oberäknelige John till detta? Hans svar anländer snart och är ytterligt kortfattat: "Det fält Du erbjuder mig är alltför vidsträckt att av mig beträdas." På Nils inbjudan att besöka honom och sitt gamla hemland svarar John med några skarpa ord om "krutgubbarna i Skandinavien med deras småsinne och ensidighet". Han hade ingen tanke på att ödsla bort sin dyrbara tid på dem!

Sammanbindningsbanan i Stockholm

John hade emellertid rätt i sin förmodan att Nils, liksom han själv, inte kunde tänka sig ett liv utan arbete. Visserligen flyttade Nils med stor glädje till sitt vackra Nygård men han hade dock full sysselsättning. De båda gårdarna med allt som hörde till dem fordrade ständig tillsyn och han avgick heller inte som Övermecanicus vid Trollhättan förrän 1866. Den planerade s. k. sammanbind-

ningsbanan i Stockholm vållade honom stora bekymmer. För många var det ett fullkomligt orealiserbart företag att dra en järnväg genom huvudstadens centrala delar. Den 17 januari 1857 hade Illustrerad Tidning skrivit följande — tydligen ett försök att utläsa opinionen i skilda läger:

Hos oss pågår som livligast striden om Stockholm skall hava blott en bangård, såsom överste Ericson föreslagit, eller 2:ne, vilket var järnvägskommitténs förslag. Vi anse oss ej kompetenta att bedöma utförbarheten av överste Ericsons plan, vars storartade idé ingen förnekat, men vi ha svårt att tro, att en man, som med så mycket snille förenar så stor erfarenhet som ingenjör endast haft för avsikt att framkasta ett bländande fantasifoster, som vid första beröring med verkligheten skulle upplösas i intet.

Efter att ha belyst problemet från en annan sida fortsätter tidningen:

Den häftighet, med vilken man snart sagt från alla sidor kastat sig över Ericsons plan, röjer något mera än blott en billig oro för dess utförbarhet. Vi skulle nästan vilja svära på att sårad fåfänga är med i spelet och sårad fåfänga är redan i och för sig själv en ganska farlig fiende. Kommer hon sedan, åtföljd av en hel här av enskilda intressen och beräkningar, så blir hon en fruktansvärd makt, för vars brytande fordras snillets hela överlägsenhet och tålamod!

Järnvägskommitténs förslag var att två bangårdar skulle byggas, en vid Stadsgården nedanför Södra bergen, vilken skulle ta emot trafiken söderifrån, och en i Humlegården med en bibana till Nybroviken, avsedd för trafiken norrifrån. Utbyte av passagerare och gods skulle sedan ske — sjövägen!

Detta förslag vann många anhängare, bland vilka Hierta i Aftonbladet var en av de ivrigaste. Nils Ericson insåg till slut att det var hans skyldighet att ta till orda, hur ogärna han än yttrade sig offentligt. Den 21 mars 1863 höll han i De la Croix' salong vid Brunkebergstorg sitt berömda föredrag, som varade i två timmar och belystes med kartor och beräkningar av olika slag.

Han började med att påpeka att landskapen norr och söder om Mälaren till en sträcka av 14 mil var skilda från varandra utan någon kommunikation. Hur skulle invånarna norr om Stockholm kunna nöja sig med att deras bana slutade vid Nybron, där varken person- eller varutrafik hade någon direkt förbindelse söderut? Han framställde frågan om "något ovanligt, verkligt eller inbillat hin-

der" förelåg hos hans motståndare att acceptera hans förslag. Med olika tablåer visade han att en gemensam station bleve den ur alla synpunkter billigaste och fortsatte: "Jag frågar nu den ärade publiken, inför vilken jag har äran uppträda: Var skall stationen ligga?" Han förutskickade att alla var ense om att den måste befinna sig i närheten av en hamnplats och man hade därför föreslagit Humlegården med stickspår till Nybroviken och Stadsgården, två olika stationer alltså.

Nils Ericson började med stadsgårdsprojektet och sökte i en längre utredning bevisa, hur olämplig denna plats var. "Det stora utrymme", sade han bl. a., "som erfordras för åkande och promenerande vid en passagerarestation i huvudstaden samt för nödiga prydnader saknas alldeles vid Stadsgården". Den tunnel, som måste sprängas genom Södra bergen, skulle bli 200 m längre än den av honom föreslagna till Riddarfjärden och gå i en svårbemästrad kurva — "ett arbete, som mig veterligt ännu ingen försökt".

"Vid Klara sjö", fortsatte han, "finns alla fördelar förenade, där finnes både centralt läge och rymligheter". Tomterna, som man skulle bygga på, var obebodda, och det stinkande, stillastående vattnet där, en sanitär olägenhet, skulle försvinna genom den nödvändiga dräneringen. Han påpekade också att det blivande stationshuset skulle komma att ligga alldeles fritt och öppet och "skulle kunna givas storhet och prydlighet", försköna staden och bilda en slutsten, som med skäl borde av huvudstaden på ett värdigt sätt prydas.

Han säger att både Göteborg, Lund, Malmö och Örebro redan har vackra stationshus "med smakens fordringar uppförda, det är endast huvudstaden, som saknar en sådan". Han påminner också om att det nu är åtta år sedan arbetet med Sveriges järnvägar började och sex år sedan en proposition framlades om en järnväg norrut till Uppsala och Sala, men att denna ännu inte kommit till stånd. Skulle nu en sådan byggas, vore det sannerligen en ytterligare otur, om den skulle sluta vid Humlegården, tillade han maliciöst.

Efter dessa kraftiga salvor ansåg Nils Ericson tiden mogen att ge sina åhörare en noga genomarbetad plan för sammanbindningsbanan, sådan han ville ha den. Han påvisade till att börja med att det nu bevisligen var en lätt sak att spränga en tunnel "genom våra granitberg", och att "bygga en bank eller bro över Riddarfjärden". Han uppvisade en fullständig kalkyl över kostnaderna vid endast *en* station, berättade vad inkomsterna blivit på banan Malmö—Lund

och att under 1861 mer än en miljon passagerare åkt på södra och västra stambanorna. Han hade räknat ut att sammanbindningsbanan skulle ge en årlig vinst av 165.000 Rd — "bättre än någon annan bana i landet skulle den komma att bära kostnaderna". "Om några år", fortsatte han med tonvikt på varje ord, "finns det 100 mil järnväg söder om Mälaren, men ännu vägrar man att utföra det korta vägstycke, som skulle framföra dessa järnvägar till medelpunkten av huvudstadens handelsliv."

Slutet på detta föredrag är magnifikt i sin åskådlighet: "En affärsman, som första gången på järnväg söderifrån anländer till huvudstaden, skall vid ankomsten till Södermalms station förundra sig över att liv och rörelse, så vanliga i större städer, här alldeles saknas. Uppkommen på höjden av Götgatan (dit han måste färdas i diligens) och vidare till Södermalmstorg ser han emellertid något helt annat: han ser den vackra stadens hamnar upptagna av ångbåtar och seglande fartyg, han ser hamnkajerna och torgen överfyllda av människor och varor, han ser förutom en stor del av vår egen handelsflotta nästan alla nationers flaggor både i Saltsjön och Mälaren. Han måste då ovillkorligen undra och göra sig den frågan: huru står de hundramila järnvägslinjer, jag har bakom mig, i förbindelse med det handelsliv, jag nu ser framför mig och huru kommer man från de södra järnvägarna till de norra? — Svaret — ja, detta kommer Rikets Ständer att inom kort definitivt uttala."

Inte förrän nästa år, närmare bestämt i augusti 1864, blev det genom beslut i riksdagen klart, att den föreslagna banan skulle byggas. Hierta måste till slut i sin tidning medge att Nils Ericson hade 9/10 av huvudstadens befolkning bakom sig. En av de ivrigaste förespråkarna var August Blanche och han hade ju i hög grad stockholmarnas öra. Vid ett allmänt diskussionsmöte på Börssalen utmålade Blanche i poetiska ordalag anblicken av "detta lokomotiv som spränger fram genom ett berg djupt under grundvalarna för en stadsdel och åter fram över en ström, speglande däri sina rader av vagnar och människohuvuden, och försvinner bland bergslagens skogar och malmverk".

Det omfattande arbetet började omedelbart och fortskred dag och natt utan uppehåll. I oktober 1867 har Ny Illustrerad Tidning en entusiastisk artikel med bilder över detta stora ingenjörsarbete. Man skriver:

Översten m. m. friherre Nils Ericsons djärva och snillrika plan, att, trots de största natur- och andra hinder, medelst en järnväg genom huvudstaden förena det redan vitt utgrenade järnvägsnätet söder- och västerut med det blivande norrut, vartill redan en vacker början är gjord genom Uppsala-järnvägens fullbordande, har nu framskridit så långt, att vi snart kunna hoppas få se den fullbordad. Att åstadkomma en sådan bana å en *så* kuperad och i övrigt otjänlig terräng — — — skulle av vilken annan ingenjör som helst säkert ansetts för så omöjligt, att något försök därtill aldrig blivit gjort — — — och dock är nu detta svåra problem löst på ett så lyckligt sätt, att ingen huvudstad i Europa kan framvisa något arbete, jämförligt med friherre Ericsons sammanbindningsbana.

Dalslands kanal

Under de år, då Nils Ericson var sysselsatt med sammanbindningsbanan, kom från olika håll andra projekt, som han hade att ta ställning till. Av dessa var det emellertid endast en kanal genom Dalsland som intresserade honom. Ett av de projekt, som han avvisade, var byggandet av en kommunikationsled till Malmberget. 1864 skrev landshövding Bennich i Östersund två brev till Nils Ericson, där han berättar, att ett engelskt bolag "inköpt Gellivare egendom" och nu också tänkte ta hand om kommunikationerna dit. Bennich ansåg detta ur nationell synpunkt högst olyckligt och bad därför enträget, att Ericson skulle åtaga sig detta arbete. Han fick själv bestämma sin vinstsumma, som borde vara "rundlig". Vad Nils Ericson ansåg om denna propå är icke bekant, men hans svar blev avböjande. Kanske hade han redan då bestämt sig för att hjälpa sin son Werner, som tröttnat på officersbanan, att bygga Dalslands kanal.

Att erhålla en vattenväg genom Dalsland hade länge varit ett önskemål för de många bruken utefter dess vattendrag. Redan 1835 lär en undersökning ha gjorts, dock utan resultat. 1856 uppgjorde major D. Lilliehöök plan och kostnadsberäkning för en "Transportled- mellan Wenern vid Köpmannebro och sjön Stora Lee". Hans förslag gick ut på att en större kanal skulle byggas från Hattefura hamn vid Vänern förbi Upperud till Håverud och en mindre sådan från sjön Åklången strax norr om Håverud genom sjöarna Råvarpen, Laxsjön, Lelången och Stora Le upp mot norska gränsen. Den mycket smala och branta passagen vid Håverud med dess brusande vattenfall kunde man enligt hans åsikt inte komma förbi annat än genom en kort järnväg.

Kostnadsförslaget för Lilliehööks plan slutade på 1.208.367 Rd Rmt. Landshövdingen i Älvsborgs län Josias Sparre framlade vid

1859—60 års riksdag en motion om denna kanal som dock avslogs, trots att Sparre med siffror kunde visa, vilken nytta det efterblivna landskapet skulle få av kanalen. Sparre kom emellertid tillbaka 1862, nu understödd av en av Dalslands störste bruksägare, C. Fr. Waern, och lyckades nu få planen antagen. Ett av de argument, som framfördes för kanalen, var att "denna avlägsna landsända icke kunde påräkna att någonsin få en järnväg".

Man bildade nu "Aktiebolaget för Dalslands Kanal" och aktieteckningen tog sin början. Det gick emellertid ytterligt trögt och man vände sig därför till Nils Ericson med bön om hjälp "i övertygelse att, om hans medverkan kunde erhållas, så skulle otvivelaktigt hans genom föregående arbeten förvärvade anseende såsom erfaren kanalbyggare jämte hans för övrigt högt uppburna personlighet såväl alstra förtroende för företagets fosterländska syfte, som ock en säker garanti ej mindre för dess ändamålsenliga fullbordan inom bestämd tid och kostnad än för arbetets varaktiga och solida beskaffenhet".

Av Sparre och Waern lät Nils Ericson övertala sig att lova sin medverkan, som fick den formen, att Werner Ericson åtog sig kanalbygget mot en ersättning av 1.365.000 Rd med Nils Ericson som borgensman.

Enligt tidigare beräkning skulle arbetet taga 6—7 år i anspråk. Nils Ericson ansåg att 2—3 år skulle räcka. Tillsammans med major Lilliehöök gjorde han en resa längs den tilltänkta routen, ställde sig själv bakom teodoliten och uppgjorde egna beräkningar. Han var således fullt insatt i kanalarbetets olika moment utefter den 70 km långa sträckan, han kunde bestämma på vilka platser de 28 slussarna måste byggas, dess dimension etc. Järnvägen vid Håverud behövde aldrig byggas. Troligen hade Nils Ericson redan då hört talas om de akvedukter, som den snillrike kanalbyggaren Thomas Telford — bekant från Göta kanal — konstruerat till den berömda Ellesmerekanalen i England. Nu ville han bygga en liknande vid Håverud.

Akvedukten vid Håverud

En utförlig beskrivning av kanalen gjordes senare av J. W. Kullberg, en av Werner Ericsons närmaste medarbetare, och infördes i Ingeniörs-Föreningens Förhandlingar för år 1870. Angående Håverud skriver Kullberg: "Här påträffa vi den punkt å segelleden, där de största hindren för en vattenvägs framdragande förefunnos. Det återstod ej annat för en tillfredsställande lösning av problemet än att på ett eller annat sätt komma med kanalen *över detta fall.*

Överste Ericson föreslog då en *aquaduct* av järnplåt med en spännvidd av 110 fot mellan landfästena och järnvägsförslaget blev övergivet. — — — Aquaducten fylles till 5.5 fots vattendjup och är den då belastad med omkring 5.580 centner. Aquaducten har utgått från Bergsunds Mekaniska verkstad." Tilläggas kan att själva "plåtlådan" var 32,5 m lång och var sammansatt medelst 33.000 nitnaglar. Efter 50 års tjänst hade ännu inga reparationer behövt göras.

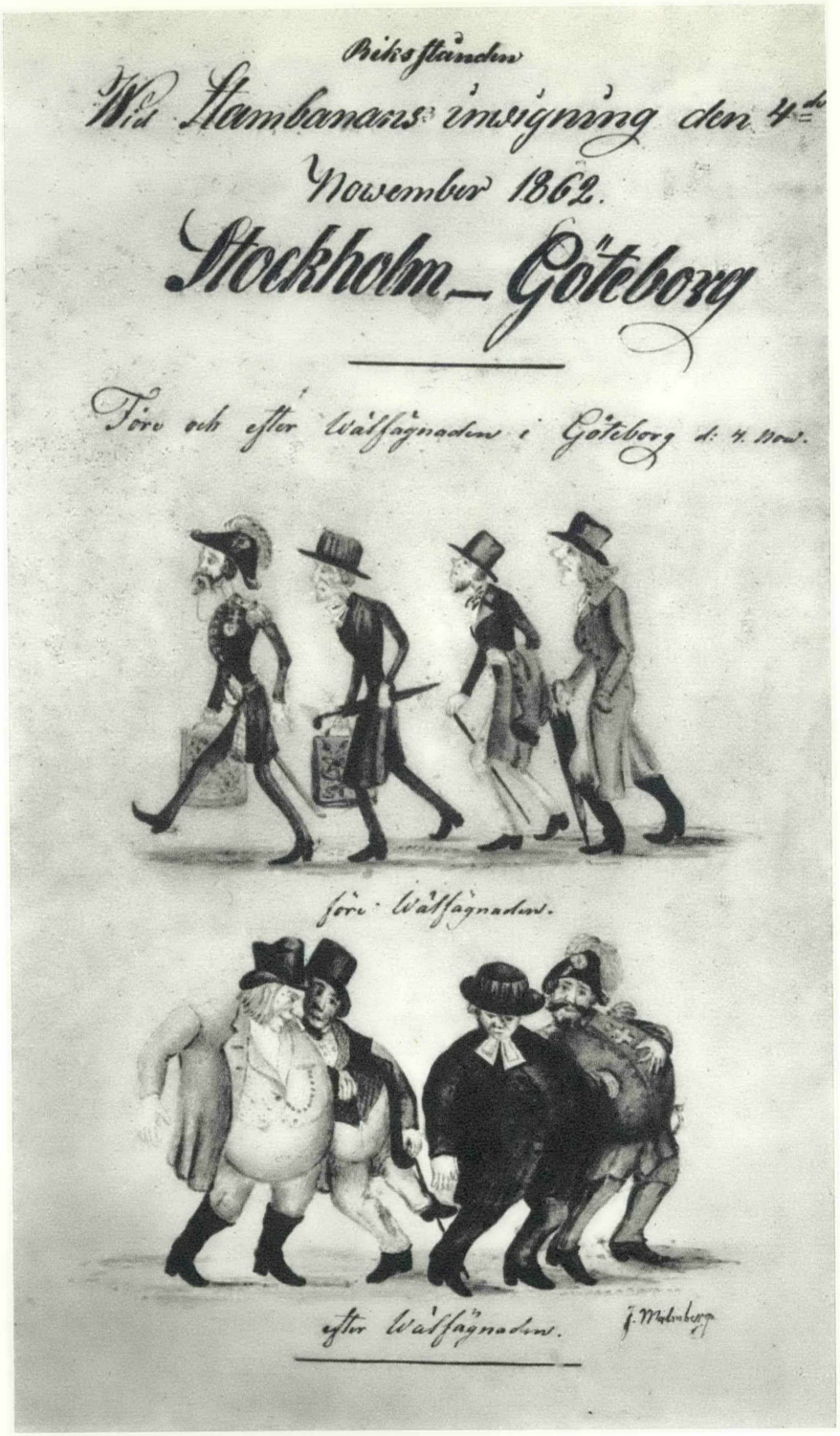
Angående Werners medverkan vid kanalens byggnad skrev Nils Ericson till grosshandlare Waern följande: "Min förnämsta avsikt med sysselsättningen och ansvaret för Dalslands kanal har varit att skaffa min andre son en verksamhet, som överensstämde med hans goda huvud och lynne och vid vilken han kunde skaffa sig erfarenhet och praktiska kunskaper att allt framgent kunna gagna sig själv och skaffa sig anseende och penningar. — — — Jag hoppas och är förvissad om att han hädanefter på egen hand går i land med vad han åtager sig."

Under åren 1865 och 1866, medan kanalen byggdes, skrev Nils Ericson femtio brev till Werner och de är ur många synpunkter intressanta. De förvaras nu i släktarkivet och har hittills inte publicerats. De ger en god bild av förhållandet mellan far och son, men framför allt ger de värdefull inblick i Nils Ericsons sätt att arbeta: hans grundliga förutseende och minutiösa noggrannhet i allt. Ingen gång tidigare har man fått en så detaljerad bild av detta. Werner tycks ha skrivit och frågat sin erfarne fader vid varje fas av arbetet och denne har svarat omgående och utförligt, många gånger med små ritningar och skisser i breven. Så ofta han hade tid och väglaget det medgav, gjorde han inspektionsresor utmed kanalen. Då granskades allt i detalj och gjordes upp för kommande arbeten.

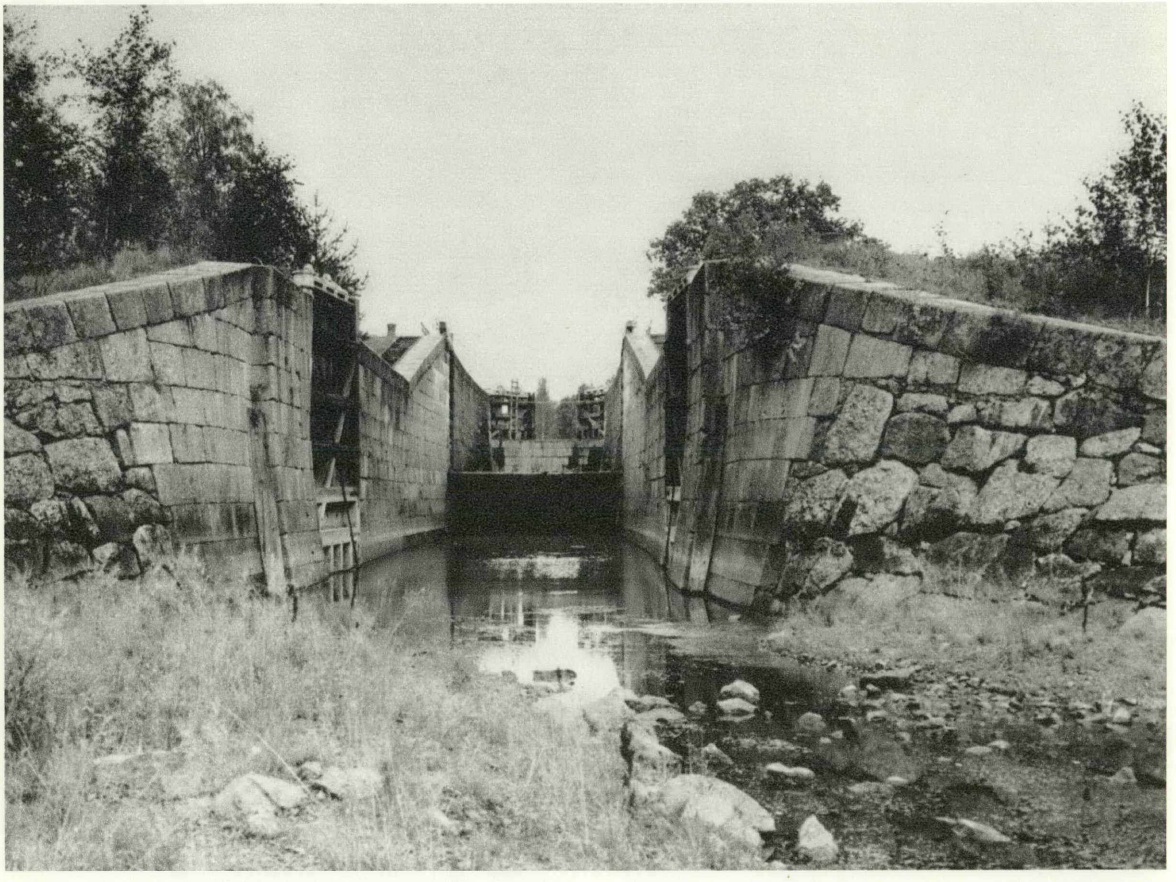
I ett brev av den 21 mars 1865 skriver Nils Ericson till sonen:

> Efter din avresa i går har vår stora affär oavlåtligen legat för mina tankar och att någon oro måste blanda sig i dessa tankar är helt naturligt under känslan att denna viktiga fråga behandlas av så ovana händer — men det goda huvet och den goda viljan samt fåfängan att kunna leda ett sådant företag, parad med utsikten att efter 3 à 4 års mödor kunna besitta ett sorts oberoende, skall ersätta den till en början ringa erfarenheten.

Fortsättningen av brevet är ett exempel på de många goda råd och anvisningar som Nils Ericson ger sin son: "Du bör hugga ned omkring 60 fots (skog) från älvstranden räknat och lägga det upp-



Skämtbild med anledning av västra stambanans invigning. Färglagd teckning av J. Malmberg. Järnvägsmuseum.



Saima kanal 1965 innan den med Ryssland gjorda överenskommelsen om nybyggnad igångsatts. — Foto Roos, Helsingfors.

huggna bra och sortera barr- och björkved i skilda högar. Skulle du finna att den upphuggna linien här och där kommer så långt från älvstranden att skogen ända ned till vattnet för kanalarbetet icke behöver nedhuggas, så spara densamma, ty det är särdeles vackert att, där så ske kan, finna skog på båda sidor om en kanal — men som sagt är, omkring 30 fot eller något mera på vardera sidan om den supponerade linien är lagom."

År 1868 var kanalen färdig och kunde invigas, vilket skedde i mitten av september detta år. Om dessa för hela Dalsland oförglömliga dagar har direktör Arne Waern berättat i Dalslands Fornminnes- och Hembygdsförenings årsbok det år, då kanalen fyllde 75 år. Givetvis var det Carl XV som förrättade invigningen och han hade tagit med sig sin drottning Lovisa, sin dotter och hennes trolovade, Danmarks kronprins Fredrik, sin bror prins August med gemål och en stor uppvaktning. Med den nyförvärvade ångbåten Laxen färdades hela det kungliga sällskapet samt givetvis Nils och Werner Ericson, landshövding Sparre, kanalbolagets chef C. Fr. Waern och många andra uppför de många sjöarna, genom slussarna och den beundrade akvedukten. Det blev en folkfest utan like för alla dem som samlats utefter stränderna. Från Baldersnäs — Waerns ståtliga egendom — kunde man på kvällen samma dag blicka ut över Laxsjön, vars stränder till flera mils omkrets var kantade av marschaller, brinnande tjärtunnor och stockeldar. De hundratals illuminerade småbåtarna på sjön bildade ett jättelikt C på vattenytan.

Med den nya kanallinjen kunde Carl XV nu med lätthet komma in i sitt andra kungarike, Norge. Från Strand vid Stora Le gick färden med vagn till den norska staden Fredrikshald. Denna hade klätt sig i festskrud och bjöd på aftonen på en festmåltid med trettio maträtter och tjugo sorters vin! — Och därmed kunde Dalslands kanal anses vara grundligt invigd.

Vid kanalens 75-årsjubileum 1943 uppsattes på den branta bergväggen vid Håverud en plakett med följande inskription:

Till minnet
av de framsynta män
som skapade
DALSLANDS KANAL
Arbetet utfördes av
Nils Ericson och Werner Ericson
1865—1868
Minnestavlan uppsatt av
Håfreströms Aktiebolag 1949

Nils Ericsons arbetsiver gav honom ingen ro. Knappt kände han sig fri från ledarskapet vid Dalslands kanal, som med utgången av 1867 närmade sig sin fullbordan, förrän hans tankar kretsade kring ett nytt företag. Även denna gång var det sönerna, som gav impulsen.

Wargöns trämassefabrik

Göta älvs kraftiga vattenfall vid Rånnum hade säkert mer än en gång sysselsatt Nils Ericsons fantasi. Visserligen hade han redan en kvarn där och sin säkert mycket lukrativa cementfabrik på själva Wargön, men varför inte använda dessa rika flöden på ett mer rationellt sätt? Troligen var det Werner med sin spekulativa läggning som först kom upp med idén att bygga en större fabriksanläggning. Kanske hade Nils Ericson också lekt med tanken att där anlägga ett träsliperi och en trämassefabrik. Det fanns just då i Sverige endast två träsliperier, varav det ena låg vid Trollhättan, men litet varstans i landet väntade man sig stora pengar av en blivande trämassetillverkning. Att vara en av pionjärerna på detta område måste i hög grad ha tilltalat Nils Ericson och inte minst sonen Werner.

I sina Hågkomster ger Carl Ericson en utförlig skildring av hela affären. Han skriver:

> Till Rånnum hörde ganska vackra vattenfall. Göta älv gjorde först ett fall av 6 till 7 fots höjd just där järnvägen gick över älven, det s. k. "Rånnums fall", vidare omkring 1.000 meter längre ned och just där landsvägen gick över älven ett ytterligare fall av ungefär samma fallhöjd, det s. k. "Nyebrofallet" och nedanför, närmast till den i älven liggande Wargön, ytterligare en del strömmar, vilka medelst sammanförande med Nyebro fall kunde medgiva utvinnandet av en fallhöjd intill i det närmaste 10 fot. Vid Nyebro hade min fader anlagt en ganska modern och god kvarn, dock för tullmäld och icke industrikvarn.
>
> Min fader var mycket intresserad av att dessa olika vattenfall blevo använda för något industriändamål. Vid denna tid var man i första utveck-

lingen för användning av pappersmassa av asp- eller granträ för pappers-tillverkning och det förslag, som Werner framkom med, var tillverkning av pappersmassa av granträ för export till England, vare sig till en början i vått och senare, i mån av vidare erfarenhet, i torrt tillstånd. Werner hade egna pengar att insätta i ett dylikt företag och min Fader var benägen att försträcka John och mig vardera ett penningbelopp, som gjorde det möjligt för oss att ingå såsom delägare i ett dylikt företag. Beslut fattades att vi tre bröder skulle bilda ett familjebolag och vid Wargön anlägga en fabrik för tillverkning av slipad trämassa, och om jag inte missminner mig, var det på eftersommaren *1868* som plan för anläggningen var utarbetad och själva arbetet med såväl sprängning för vattenkanalen som också uppförandet av en del byggnader tog sin början.

Arbetsfördelningen bröderna emellan blev sådan, att Werner var verkställande direktör och Carl arbetschef med några dugliga ingenjörer under sig. Av okänd anledning förlade Werner sitt kontor till Uddevalla, en högst olämplig placering, förefaller det, som han senare fick anledning ångra.

Turbinerna med en kapacitet av 180 hästkrafter beställdes hos Nydqvist & Holm i Trollhättan, övriga nödiga maskiner köptes i Tyskland. Carl arbetade vid Wargön mest hela året 1865—66 med endast några månaders uppehåll för den sedvanliga stabstjänsten hos Carl XV på Ulriksdal. Hösten 1869 var allt klart för start och Carl berättar vidare: "När jag kom till Rånnum voro Pappa och Hedda (Mörner) med sina tre flickor där, efter middagen kom Werner från Uddevalla och vi gingo samtliga ned till fabriken för att åse huru vattnet denna afton, d. v. s. den 28 augusti 1869 släpptes på turbinerna och dessa började gå runt under hurrarop och allmänt jubel av oss och alla arbetare."

Detta var alltså första början till det nuvarande Wargöns AB. Vid detta bolags 75-årsjubileum 1949 gavs ut en festskrift, vari bolagets historia skildras. Det andra kapitlet i boken har titeln "En stormans livsverk". I detta ges en livfull och initierad bild av Nils Ericsons liv och arbete. Att detta kapitel skrivits, visar nogsamt, vilken betydelse man tillmätte hans medverkan vid Wargöns tillblivelse. Det säges där bl. a.: "Han deltog i handling och med omtanke i de tre sönernas industriella planer och arbete — — — och såg med stora förhoppningar, hur de friska initiativen belönades med framgång. Men han fick inte uppleva det stora och penningkrävande projekt, som 1870-talet skulle föra med sig, ett projekt, som inom sig bar fröet till Wargöns AB:s bildande år 1874."

Hur Ericsönernas första anläggning tedde sig för en besökare ges besked om i tidskriften "Sveriges Industriella Etablissementer". En av dess medarbetare gjorde i december 1871 en rundvandring där. Ett utförligt reportage och en vacker litografi över själva fabriksbyggnaden ger en god information. Ciceron på platsen var "fabrikens disponent, herr löjtnant Carl Ericson".

I reportaget sägs till en början att Wargön är "en ganska framstående fabriksanläggning, varest man praktiskt utför en av den nyare tidens allra vackraste uppfinningar på industrins område, nämligen tillverkning av pappersmassa av trä. Denna nya industrigren har också på förvånande kort tid kommit riktigt 'på modet' i vårt land, så att fabriker för framställning av trämassa, även på kemisk väg, numera anläggas i alla landsändar". Efter detta skildras genomgången av fabriken: "Här ha vi alltså det höga, röda huset, som redan på avstånd skymtade emot oss vid skogsbrynet och till sitt yttre föreföll oss något eget. Vid närmare påseende finna vi nu, att det är själva fabriksbyggnaden, uppförd i 4 våningar av timmer, ett ovanligt material för en fabrik, men som åtminstone här ter sig ganska bra."

I de övre våningarna får reportern se "massan, sedan den i ark utkommit från valsarna, vilket sker genom varm luft, som med fläktar indrives från en tegelkalorifer efter ingenjör Wimans konstruktion, befintlig i ett litet särskilt hus å gården. Att vidare följa massan i dess förvandling från 'träark' till pappersark bliva vi ej i tillfälle till, om vi icke vilja göra en resa med den till — England, ty dit går fabrikens hela tillverkning och den är just icke så obetydlig — en 50 à 60 centner per dygn. — Vattnet ledes till turbinhuset från det ovanför Wargön belägna Nyebro — eller Rånnumsfallet medelst en kanal, till större delen sprängd i berget och för övrigt bildad genom en bank i strömmen. Denna kanal är icke mindre än 1.800 fot i längd och på det smalaste stället 26 fot bred samt bildar under gården till den vid Nyebro belägna kvarnen, ävensom under landsvägen, en tunnel om 60 fots längd."

Under några år gick allt efter beräkning på Wargön. Nils Ericsons oväntade död i september 1870 blev emellertid ett svårt slag för de tre bröderna, som nu miste sin bäste rådgivare med utpräglat sinne för balans i alla de affärer han gav sig in på. En stark hausse på trämassemarknaden hade då ingivit stora förhoppningar, men dessa grusades mycket snart. Plötsligt producerades pappersmassa på allt-

för många håll i Sverige och då priserna i en starkt försämrad konjunktur hastigt började sjunka, blev läget för Wargöns vidkommande starkt försämrat och slutligen ohållbart. Det tragiska slutet slapp Nils Ericson dock uppleva.

Stadsplan för Gävle

Uppförandet av Wargöns trämassefabrik blev inte det sista arbetet Nils Ericson medhann under sitt verksamma liv. I Svensk Uppslagsbok står följande att läsa i artikeln om Gävle: "Gävles norr om ån belägna stadsdel, som 1869 så gott som alldeles helt och hållet ödelades av en eldsvåda, fick vid återuppbyggandet en stadsplan med raka, breda gator, stora öppna platser, esplanader och planteringar." Den som uppgjorde denna stadsplan var Nils Ericson. Att de makthavande i Gävle vände sig just till honom är kanske inte ägnat att förvåna, sett mot bakgrunden av de stora, riksomfattande arbeten han utfört. Alldeles obekant med stadsplanearbete var han inte. Hans insatser på detta område i Trollhättan har berörts i första delen av denna artikel, likaså hans arbete med ordnandet av slussområdet i Stockholm. Han satte sig alltså genast ned och gjorde upp en i bästa mening modern stadsplan. Hans ritningar jämte medföljande PM finnes nu i Gävle stads arkiv. Och fortfarande efter 100 år är hans stadsplan oförändrad. Därom skriver Gävle nuvarande stadsingenjör Erik Bergkvist följande:

> Planen är mycket skickligt gjord särskilt med hänsyn till den korta tid, som stod till buds. Såväl de miljömässiga som de rent stadsplanetekniska lösningarna har vid planens realiserande visat sig synnerligen framsynta. Sålunda torde Gävle stad vara en av de få i landet som — med väsentliga äldre stadspartier bibehållna — likväl erbjuder invånarna såväl ur boende- som trafiksynpunkt en fullgod stadsmiljö efter moderna krav. Förtjänsten av detta förhållande torde i hög grad böra tillskrivas den framsynte stadsplaneraren Nils Ericson.

I sin PM har Nils Ericson särskilt uppehållit sig vid att staden skulle bli så öppen och ljus som möjligt. Han skriver: "— — — Dessa båda planteringar utgöra icke allenast ett skydd mot eldfara från den ena till den andra av de stadsdelar, som ligga utmed dess sidor, utan erbjuda på samma gång rymliga och vackra promenadplatser och som det är en sanning, att planteringar och öppna platser inom större städer än denna äro dessa samhällens lungor, så bliva ifrågavarande med träd försedde utvidgningar även i sanitärt hänseende välgörande."

Medan Nils Ericson var ivrigt sysselsatt med denna stadsplan, som skulle ge Gävle hemlösa invånare en vacker och sanitärt fullgod stadsdel, hade hans bror John i New York läst om den förhärjande eldsvådan utan att veta att det var just hans bror Nils som höll på att bygga upp ett nytt Gävle. Så litet kontakt hade bröderna med varandra.

John Ericsson var vid denna tid mycket rik, men hans livsföring var den enklast möjliga och det som inte gick åt till hans experiment och uppfinningar delade han med varm hand med sig åt behövande av de mest skiftande slag. I augusti 1869 skriver han till sin vän Axel Adlersparre: "Det torde icke vara H. Kommendören obekant, att jag har äran att vara medlem av Göteborgs Arbetarförening. Som medlem av detta viktiga samfund anhåller jag att H. Kommendören behagade överlämna hosföljande belopp av 10.000 frcs till Gefle mest behövande och av branden utarmade personer."

Under tiden hade i Gävle bildats en "Nödhjelps Committé" och i dess "Cassabok" kan man i september samma år utläsa att 7.170 kr sänts in av "Capitainen & Commendören John Ericsson New York".

Ett egendomligt sammanträffande är det onekligen att båda bröderna Ericsson, varandra fullkomligt ovetande, på var sitt sätt lämnat bidrag till den nya staden Gävle.

De sista åren av sitt liv hade Nils Ericson känning av blåsbesvär. Han ignorerade dem först och sade själv ofta att han aldrig vetat vad sjukdom var. År 1869 förvärrades emellertid symptomen och på sommaren måste han opereras. En allmän blodförgiftning följde och för en sådan fanns på denna tid ingen bot. Den 8 september avled han i sitt hem i Stockholm, 68 år gammal. Ingen, allra minst han själv hade anat, att hans liv skulle bli så relativt kort, hans kropps- och själskrafter var ännu obrutna och han älskade livet och sitt arbete.

Om faderns sista sjukdom och död skriver sonen Carl i sina Håg-komster:

Den 24/8 reste jag upp till Stockholm, besluten att tills vidare där stanna. All sannolikhet talade för att sjukdomen skulle hastigt nog leda till Pappas slut, hans krafter sjönko nu för varje dag, vi voro alla samlade vid hans dödsbädd och den 8 september under dagens lopp fick vår gode, vördade Fader stilla somna in i Döden. — — — Den 14 september lades han till vila i sin grav på Nya kyrkogården. Han blev jordfästad i S:t Jakobs kyrka av Ärkebiskop Anton Niklas Sundberg och han bars av oss tre söner, mågen Axel

Mörner, brorsonen Hjalmar Elworth och hans f. d. adjutant kapten Carl Limnell.

Nils Ericsons enda syster, prostinnan Carolina Odhner, hade endast några veckor tidigare dött i Torshälla, där hon ett antal år varit bosatt med barn och barnbarn. När den ende kvarlevande i syskonskaran, John Ericsson i New York, fick veta om de båda dödsfallen, skrev han till sin systerdotter Mina Odhner: "Du kan föreställa dig vilken smärta jag lidit, då endast tretton dagar förflutit efter ditt brevs anländande, tillkännagivandes att min syster blivit lagd i graven, då ett telegram anlände med underrättelse, att jag icke mera äger en broder i livet. Jag vill icke försöka trösta eder efterlämnade, då jag själv behöver tröst. — — —."

I alla större tidningar i Sverige talades vackra ord om den döde Nils Ericson, om hans stora insatser till det allmännas bästa, hans utomordentliga karaktärsegenskaper o. s. v. "— — — men så är han också ingen vanlig människa", skriver Ny Illustrerad Tidning, "i uppfattning, i energi, i snabbhet har han få sina likar, som arbetsledare står han oupphunnen. Det är i sanning en vinst för en stat att för arbeten om hundratals mil, tusentals armar och miljontals riksdaler äga en sådan chef som Nils Ericson". — — — Och tidningen fortsätter: "Uppräknandet av Ericsons arbeten är rent av en kurs i våra kommunikationsanstalters historia under det sista halva århundradet. De åtta åren vid S. J. kan räknas som dubbla tjänsteår. Han skulle uppgöra planer, han skulle motivera dem, försvara dem, utföra dem, han skulle på 100 mils väg vara var som helst och när som helst, ansvara för allt, han skulle bedöma människor lika väl som terränger och själv bära hundhuvudet, om han missräknat sig." Med dessa korta ord har, tyckes det mig, hela vidden av Nils Ericsons verksamhet fått en ypperlig sammanfattning.

Och kanske bör också följande rader i ett brev till John Ericsson i New York från brödernas gamle vän Gustaf Ekman på Lesjöfors anföras: Han skriver: "— — — Nils har verkat mycket och Sverige har också tacksamt erkänt det, så jag tror att få människor kunde ha blivit lyckligare än han."

Den 8 september 1893, en varm och solig dag, var det festligt vid den nya Centralstationen i Stockholm. I Centralparken, som den då hette, stod på en hög sockel en staty, ännu höljd av ett täckelse.

Ivriga åskådare trängdes i parken och på de angränsande gatorna, musikkårer spelade, hundratals flaggor, höstens alla blommor och granna dekorationer på husväggarna gav liv och färg åt tavlan. Nedanför statyn hade honoratiores från huvudstaden, landsorten och grannländerna tagit plats, regering, riksdag, akademier, högskolor, styrelser av olika slag. Så kom kung Oskar II, följd av kronprins Gustaf och prinsarna Carl och Eugen. Under fanfarer sjönk täckelset och bilden av en lång, ståtlig man blev synlig. På sockeln kunde man läsa *Nils Ericson.*

Det var ingen slump att statyn placerats just här i omedelbart grannskap av den nya, ståtliga Centralstationen. Under de år som Nils Ericson byggt Sveriges järnvägar hade hans stora idé varit att just här vid Klara sjö skulle Stockholms stora station, Centralstationen, ligga. Med alla medel hade han stridit för att få den planen förverkligad.

Dåvarande chefen för Sveriges järnvägar, greve Rudolf Cronstedt, sade i sitt högtidstal att då Nils Ericson fått sig anförtrott att administrera och leda svenska statens järnvägsbyggnader gjorde han det på ett sådant sätt "att då Sveriges historia en gång täljer vår tids utveckling skall den icke blott nämna Nils Ericson såsom det svenska järnvägsnätets skapare utan även erkänna hans stora, måhända ej av alla till fullo fattade betydelse för vårt lands inre utveckling". Han erinrade också om att denna högtidsdag — den 8 september — inte var vald på måfå, det var Nils Ericsons dödsdag.

För de många deltagarna i denna högtid blev det en dag att minnas och troligen var det också många, som med en viss förundran erinrade sig att just detta år med endast några månaders mellanrum hade de två bröderna från Långshyttan fått var sin minnesstod rest i två skilda världsdelar — John Ericsson i Amerika och Nils Ericson här hemma i Europa. Ytterst på Manhattan i New York hade man i april under stora ärebetygelser rest statyn över John Ericsson, segraren vid Hampton Roads. Han står där lika rak och ståtlig som sin bror och båda statyerna påminner starkt om varandra. John Ericsson hade lämnat hemlandet, när Nils och han ännu var unga, han hade aldrig återsett det. Men Nils hade stannat kvar och nu hade alltså Sverige tackat honom för hans glänsande insatser till sitt lands bästa.



Torsebro-fallen i Helgeån. — Kopparstick 1821 av C. F. Akrell.



Krutmagasin vid Torsebro, byggt 1692 av Hans Lilliegranat.