



Nils Ericson

Nils Ericson föddes den 31 januari 1802 i Långbanshyttan, Färnebo. Nils Ericson och hans bror John Ericssons barndom förflöt under delvis bekymmersamma omständigheter. Familjen bodde 1810-13 i Forsvik vid kanaleden. Denna miljö blev av betydelse för de båda begåvade sönerns utveckling. Båda visade tidigt sina mekaniska anlag. De undervisades särskilt i kartritning och linearritning. När fadern fick anställning vid byggandet av Göta Kanal, fick också de båda bröderna arbete som ingenjörselever under Baltzar von Platens ledning. Skillnaden i deras anlag blev snart klar. Medan John fick staka ut väg, rita kartor, fick Nils utföra byggmästararbeten, som förebådade hans blivande kall som arbetsledare. Brödernas rent personliga läggning var också olika. Stark vilja hade de båda, men Nils var en mer beräknad natur och stor vän av följdriktighet och ordning.

E. utsågs 1824 till arbetschef för kanalarbetet i Östergötland och skötte 1828-30 slutarbetet på kanalen mellan sjön Asplången och Östersjön. Efter detta förordnades han till chef för västra kanaldistriktet. Bland de vattenbyggnadsarbeten, åt vilka han kom att ägna sig, kan nämnas Säffle kanal, Karlstadshamn- och kanalbyggnad samt Albrektssunds kanal. E:s huvudverksamhet åren 1830-44 var knuten till Trollhättans kanalverk. Han fullbordade 1832 Ströms kanal vid Göta Älv med slussar av samma dimensioner som Göta kanals. Året därpå gifte han sig med en dotter till greve P.H. von Schwerin i Östergötland. Ännu en tid skulle E. fortsätta som kanalbyggare. Han fick ledningen av arbetet på nya slussen mellan Mälaren och Saltsjön i Stockholm, efter det att hans ritningar godtagits.

Arbetet började 1846 och fullbordades på 4 år. E utförde även Skeppsbrokajens ombyggnad, som blev klar i slutet av 1854. I samband därmed och med avtäckningen av Karl XIV Johans staty vid Slussen blev E. adlad. Han ändrade nu stavningen genom att ta bort ett s.

E:s överlägsna förmåga av planering och arbetsledning blev uppmärksammas även i Finland. Där hade redan tidigt diskuterats förslag att binda samman sjön Saima och dess vidsträckta vattensystem med Finska viken. E fick förordnandet som ledare för arbetet. Kanalen 59 km, med 28 slussar var klar 1856.

Det uppges att E. vid denna tid tänkt dra sig tillbaka, men utvecklingen blev annorlunda. Sedan riksdagen 1854 beslutat att staten skulle bygga och driva ett stambanenät, utnämndes E. till chef över statens järnvägsbyggnader. E. hade i stort sett fria händer. Vilket ofta gav upphov till kritik både mot honom och regeringen. Hans djärvaste förslag var sammanbindningsbanan mellan Norra och Södra station i Stockholm med utfyllnad av Klara sjö för anläggandet av Stockholms C. en bro över Riddarfjärden och en tunnel under delar av Södermalm. Under E:s chefskap byggdes hela västra stambanan Malmö-Älmhult och Falköping-Mullsjö på Södra stambanan samt Hallsberg-Örebro.

I samband med Karl XV:s kröning Blev E friherre, fick Vasaorden och en årlig livstid pension på 15.000 kr.

1847 bosatte sig E. på sin inköpta egendom Nygård vid foten av Hunneberg i närheten av Trollhätte kanal. Han intresserade sig mycket för jordbruket. Helt slå sig till ro kunde den ännu energiske man inte. När frågan om Dalslands kanal blev aktuell 1864, blev han ledare för bygget av den, men det praktiska arbetet leddes av hans son Werner.

1823 blev E. underlöjtnant vid Ingenjörskårens fortifikationsbrigad och övergick 1830 till Flottans mekaniska kår, där han 1850 blev överste. Friherre Nils Ericson dog, efter en operation 8 september 1870. I järnvägsparken i Stockholm finns E. staty, som avtäcktes den 8 september 1893.