

Jubileumsskrift

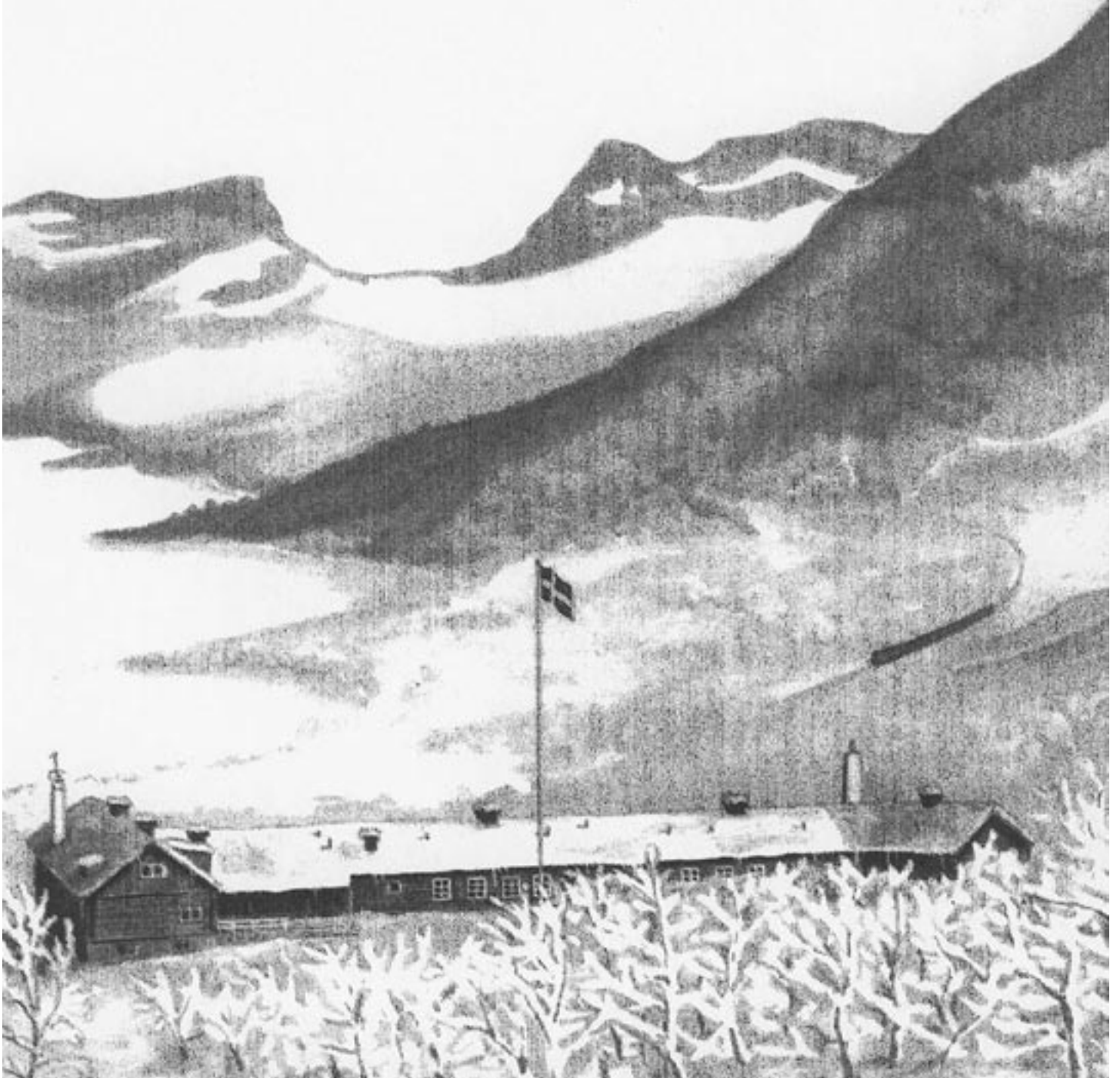


**Svenska Järnvägsmännens
Semesterhemsförening**



Text och research: Thorsten Andersson
Layout och tryck: www.mzreklam.se

DOPPAREDAGEN



Omslag till SJVF:s jultidning Dopparedagen 1951. Målat av L. Brattström 1951. Originallet i färg

DOPPAREDAGEN var en jultidning som Svenska Järnvägsmännens Vilohemsförening gav ut mellan åren 1908-1960. Tidningen såldes på järnvägsstationer och på tåg. Intäkterna bidrog i hög grad till att Vilohemsföreningen fick råd att köpa Fredensborg. Dopparedagen innehöll bland

annat artiklar och noveller av kända och okända författare. Under åren fram till 1927 medföljde bilagor i form av konstplanscher, Hela utgåvan av Dopparedagen finns på Kungliga Biblioteket i Stockholm.

Förord

I dag har vi på SJS´ vägnar varit på Solliden på Skansen och tagit emot en svensk flagga ur Kungens hand.

I går, den 5 juni, firade järnvägen 150 år.

Båda dagarna andades framtidstro, trots att både järnvägen och SJS under de senaste decennierna gått igenom stora förändringar – med neddragningar, försäljningar, omorganisationer, nya järnvägsföretag m.m.

Banden mellan ”Gamla SJ” och SJS har successivt tunnats ut. Men vi har fortfarande 11.000 medlemmar i SJS, och vi har fått många nya medlemmar även från de nya järnvägsföretagen.

Efter försäljning av tre anläggningar, rationalisering av administrationen, ökad dialog med medlemmarna och ökat samarbete med andra semesteranläggningar kan vi konstatera att

- vi nu har ett SJS, som inte innebär så stora risker
- vi har kvar de anläggningar, som medlemmarna har visat störst intresse för
- medlemmarna i dag har många semesteralternativ utöver våra egna anläggningar
- att därvid medlemmarna även i fortsättningen kan bo rabatterat på Björkliden och Fjällgården, som fått nya ägare med utvecklingsintresse och framförallt kapital.

I det följande kan Ni läsa om hur vår förening och våra anläggningar har utvecklats under de gångna 100 åren. Det är imponerande vilken betydelse SJS har haft för många generationer järnvägare och andra gäster och även för samhället på olika sätt. Vi tackar Thorsten Andersson för det fina arbete han lagt ner på den här skriften.

När SJS firade 75-årsjubileum var det nog inte så många som kunde förutse den utveckling, som ägt rum under de senaste 25 åren.

Därför gör vi ingen prognos över vad som ska hända under kommande år.

Det vi kan lova är i alla fall att vi med hjälp av bl.a. alla engagerade frivilliga krafter ska driva verksamheten vidare så bra som vi kan och så länge som medlemmarna ger oss det förtroendet.

Stockholm den 6 juni 2006

Per Jönsson
Styrelseordförande

Willy Persson
Medlemsansvarig

Lena Ernberg
Verkst. direktör

Inledning

Den svenska järnvägens egentliga födelse skedde år 1856 i och med att järnvägssträckorna Örebro – Nora, Göteborg – Jonsered och Malmö – Lund öppnades. I år fyller alltså järnvägen 150 år. Men det dröjde omkring 50 år innan den första svenska bandelen elektrifierades och det var Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen. Det dröjde också lika länge innan Hvilohemsföreningen bildades.

De framsynta järnvägare som för 100 år sedan skapade det som vi i dagligt tal kallar för SJS hade inte helt fel. De förtjänar ett stort tack från oss alla, som har haft förmånen att få utnyttja de olika anläggningar som har skapats. Att för en billig penning få en bra och meningsfull semester i fantastiska miljöer, det är guld värt.

Utan SJ:s och övriga järnvägsföretags välvilja och framsynthet hade nog föreningen inte haft den framgång som den har haft.

Ledningen för de svenska järnvägsföretagen insåg ganska snart hur viktigt det var att de anställda kunde erbjudas en bra och aktiv fritid.

De som under dessa 100 år dragit det tunga ”SJS-lasset” bör ha en stor eloge för det framgångsrika arbete som utförts. Det gäller de anställda på de olika anläggningarna, men även föreståndarinnor, ombud, färdledare, styrelseledamöter och revisorer som har tagit sina uppgifter inom föreningen mer eller mindre som ett kall. En stor eloge också till de medlemmar som på sin fritid nedlagt ett förtjänstfullt och ideellt arbete ute på anläggningarna..

Den här lilla skriften gör inte anspråk på att vara någon heltäckande beskrivning av föreningens 100-åriga verksamhet. Den försöker istället belysa olika episoder och skeenden under årens lopp, som återfunnits i protokoll, böcker och andra skrifter, dels på Internet, men också på Kungliga Biblioteket och Riksarkivet samt i Ortsnamnsarkivet. Om formuleringarna ibland verkar något gammalmodiga så beror det på att de i de flesta fall är tagna direkt ifrån dokumenten.



Föreningens olika semesterhem skildras här i den ordning de tillkommit.

År 1951 var antalet anställda vid SJ uppe i 74 000 och av dessa var 16 400 medlemmar i SJS. Trots att antalet SJ-anställda efterhand minskade, fortsatte SJS att få allt fler medlemmar. I slutet av 1979 var medlemsantalet drygt 30 000, varav c:a 25 % var pensionärer.

Organisationsförändringar inom järnvägsföretagen och därmed en kraftig minskning av antalet anställda samt förändringar av de järnvägsanställdas fritids- och semestervanor har medfört att antalet medlemmar också minskat.

SJS har av den anledningen varit tvungen att anpassa sin kostym till verkligheten. Därför har under årens lopp ett antal anläggningar tyvärr måst avyttras.

Med anläggningar som Fredensborgs Herrgård, Hälleviks Havsbad och Rolfskärns Stugby är SJS idag redo att möta framtiden. Nu hänger det på dig som järnvägsanställd och på dig som medlem om Svenska Järnvägsmännens Semesterhemsförening också skall kunna fira ett 125-års jubileum.

Hvilohemsföreningens tillblivelse

På initiativ av stationsinspektorn i Grevie, herr A. Rehn, avhölls i Stockholm den 28 oktober 1906 ett allmänt möte där det beslutades om att bilda en Svenska Järnvägsmännens Hvilohemsförening.

Det framhölls vid mötet bland annat, att hvilohemmen icke blott skulle bereda gästerna tillfälle att sköta hälsan, utan också borde utbilda järnvägsmännen i intellektuellt hänseende, varför lämpliga föredrag, musik och sång borde förekomma.

Vid årsmötet påföljande år meddelades, att sedan föreningen bildades, i densamma ingått 1 741 järnvägsmän. Vid samma möte förelåg anbud om lämpliga fastigheter bl.a. från Ytteråns brunns- och badanstalt i Jämtland, från H. E. Kjellman i Själevad samt från en fru Clara Smitt-Dryselius på Vattenkuranstalten Byle-Wörishofen i Skedevi socken i Östergötland. Mötet beslöt emellertid att föreningen icke skulle reflektera på något av de inkomna anbuden.

På förslag från Hvilohemsföreningens sekreterare, trafikinspektör Nylinder, startade julen 1908 utgivningen av jultidningen ”Dopparedagen”, till ett pris av 1 krona.

Syftet var att stärka föreningens ekonomi. Fram till 1927 medföljde en konstbilaga i form av planscher. Tidningen rönt stor framgång även bland icke järnvägsanställda och utgivningen pågick ända fram till 1960. Intäkterna från försäljningen av tidningen var av stor betydelse för föreningens ekonomi.

Längre fram återfinns ett exempel på innehållet i tidningen. Ett upprop som till stor del fortfarande äger sin giltighet. Hela upplagan av tidningen finns tillgänglig på Kungliga Biblioteket för dem som är intresserade.

Den gamla stavningen av föreningens namn ändrades efter några år till Vilohemsföreningen.

Föreningens första fem år ägnades huvudsakligen åt att studera de olika anbud som kom in, samt att på olika sätt öka kapitaltillgångarna. Många donationer och gåvor har under årens lopp bidragit till att stärka föreningens ekonomi.



Stationsinspektör
A. REHN
Initiativtagaren till föreningen



Fredensborg

År 1912 inleddes underhandlingar om förvärv av Fredensborg i Storebro i Småland och den 19 juli samma år undertecknades ett kontrakt angående inköp av egendomen, som förutom mangårdsbyggnaden med flygelbyggnad, mindre stall, ladugård, vagnsbod och hönshus m.m. omfattade nästan 28 hektar mark.

Köpeskillingen fastställdes till 30 000 kronor vilket var synnerligen billigt då enbart huvudbyggnaden kostat 60 000 kronor i uppförande.

Fredensborg, som även kallades för Tillbergagodset, var en tidstypisk och betydande skapelse med tinnar och torn. Den är byggd i gediget timmer under träbeklädningen och med metertjocka murar i källaren. Den var under en tid huvudbyggnaden till Tobo gård.

Under ryttmästare Tillbergs tid, fram till 1911, drevs här ett större jordbruk. På Fredensborg fanns då inte mindre än 8 par oxar, ett 60-tal får samt 32 kor.

Ryttmästare Axel Tillberg, förvaltare på det dåvarande järnbruket, Storebro Bruk, lät bygga Fredensborg år 1875 med Hugo Hammarskjöld som arkitekt. Nämnde Hammarskjöld, från Tuna Gård utanför Vimmerby i Småland, var även ecklesiastikminister 1906-1909. Ett av hans kusinbarn var förre FN-chefen Dag Hammarskjöld.

Invielsen av Svenska Järnvägsmännens första vilohem, Fredensborg, skedde efter sju års väntan, den 1 juni 1913 och påföljande dag öppnades detsamma. Premiäråret

uppgick antalet gäster endast till 13 personer. Under första världskriget ökade dock gästantalet markant.

Fredensborgs första föreståndarinna var fröken A. Lindgren.

För att säkerställa Fredensborgs behov av mjölk till gästerna och gödsel till trädgården inköpte föreningen, år 1919, två kor.

Enligt stadgarnas ursprungliga lydelse var det icke tillåtet för föreningsmedlemmars hustrur att vistas på vilohemmet, men då önskemål att så skulle få ske vid flera tillfällen uttalades och även i vissa fall tillmötesgicks, beslöt föreningen år 1920 att ändra stadgarna så att medlems hustru skulle få vistas på hemmet tillsammans med sin man, om plats finnes.

Från 1922–1938 pågick under somrarna ett utbyte mellan österrikiska och svenska järnvägstjänstemän. Österrikarna kom till

Fredensborg och svenskarna åkte till vilohemmen Abtenau, Unterach och Böckstein i Österrike. Första året, 1922, var det två lokomotivförare, en överrevisor och en inspektör som gästade Fredensborg, samtliga var från Wien. Alla dessa österrikiska järnvägstjänstemän som kom till Fredensborg under de här åren, trivdes förträffligt i den vackra småländska naturen. Vilohemsföreningens dåvarande ordförande, friherren Baron L. H. Gyllenhaal, blev överhopad med vykort från tacksamma österrikare.



Hugo Hammarskjöld 1845-1937



År 1924 skänkte Stockholm-Roslagens Järnvägar en s.k. stationsringklocka inkl. klockstapel. En liknande klocka har även överlämnats till Björkliden från samma järnväg år 1929. Sedermera erhöll även Hällekind och Fjällgården liknande klockor. Klockringning användes förr på järnvägsstationerna för att annonsera ut tågens avgång.

Fredensborgs matsal byggs ut år 1928 med en anslutande veranda med plats för 30 personer.



Efter ett, under flera år, uttalat önskemål från medlemmarna installerades under år 1929 elektrisk belysning på hemmet, till en kostnad av 4 070 kronor inkl. armaturer.

I oktober 1943 rekvirerade Socialstyrelsen Fredensborg som läger och här inkvarterades ett 60-tal danska krigsflyktingar.

Vid andra världskrigets slutskede, år 1944-45, användes Fredensborg av Utlännings-kommissionen som tillfällig förläggning för upp till 75 estniska båtflyktingar. Den huvudsakliga sysselsättningen för dem var skogsröjning. På sin fritid arbetade en del med småbåtsbyggeri. Med enkla handverktyg försökte de hjälpa till genom att tillverka

mindre roddbåtar till herrgården. Dessa båtar tillverkades på Fredensborgs loge.



En av roddbåtarna som byggdes på Fredensborgs loge. Den finns nu att beskåda på Storebro Bruksmuseum. Puliceras med tillstånd av Alf Wesik.

Disponent Ivar Gustafsson på Storebro Bruk/Örnmaskiner erbjöd de hantverksskickliga estländarna lokaler i Storebro för att kunna fortsätta att bygga båtar för försäljning. Detta var starten för de numera berömda Storebro-båtarna (ex.vis motorbåtarna Örn, Solö, Vindö, Storö och Kungsörnen samt segelbåtarna Kungskryssaren och Havsörnen).

Logen på Fredensborgs Herrgård är alltså på sitt sätt ett stycke småländsk industri- och kulturhistoria. Några av





Den första bilen anskaffades till Fredensborg år 1937. Dessförinnan sköttes alla transporter med häst och vagn. Bilden är från 1923.

de ursprungliga båtarna kan beskådas på bruksmuséet i Storebro.

Antalet gästrum utökades efter hand i olika annexbyggnader och genom att konferensdelen blev klar år 1980 tillkom ytterligare 40 dubbelrum samt stora konferensutrymmen. När SJS år 1981 firade sitt 75-årsjubileum hade dess äldsta anläggning, inköpt 1912, blivit ett modernt turist- och konferenshotell.

Tobo golfbana som omger Fredensborgs herrgård ligger delvis på SJS mark. Den invigdes 1975 med 9 hål, som 1980 utökades till 18 hål.



Ett av dagens rum i huvudbyggnaden

Fredensborgs Yrkeshögskola startade år 1997 i samarbete med Högskolan i Kalmar och Vimmerby kommun. Utbildningen är inriktad på chefs- och entreprenörskap inom hotell och restaurang. Skolan utnyttjar en del av annexen för sin verksamhet.

För att motsvara dagens behov har Fredensborgs Herrgård under de senaste åren genomgått en betydande upprustning av såväl gästrum som samlings- och konferenslokaler samt ekonomiutrymmen.

Storebro IF anlade år 1987 en 5 km lång belyst motionslinga i direkt anslutning till både Fredensborg och Storebro. Semesterhemsföreningen bidrog genom att bekosta belysningsarmaturer. Medlemmar ur Färdledarklubben monterade upp och anslöt belysningen i befintliga stolpar. Elljusspåret invigdes med parad genom Storebro med polisbil med blåljus i täten och därefter intog middag på Fredensborg.

Sedan början på 1990-talet tillhandahåller Fredensborgs Herrgård förutom golfpaket, konferenser, bröllop m.m. även de populära Astrid Lindgrenpaketen för barnfamiljer, med boende inkl. frukost på Fredensborg och entré till Astrid Lindgrens Värld.



Björkliden

Den höga beläggningen på Fredensborg under 1920-talet gav styrelsen anledning att, efter förslag från medlemmarna, anskaffa ytterligare ett vilohem. Efter förfrågan ställde generaldirektör Granholm, den 27 oktober 1925, välvilligt en byggnad från 1909 i Björkliden i Lappland till vilohemsföreningens disposition. Byggnaden hade använts som ingenjörsbostad i samband med bygget av malmбанан, men stod obebodd sedan många år.

Redan under första säsongen år 1926 visade sig det nya vilohemmet i Björkliden, benämnt "Gammelgården", vara otillräckligt, varför vissa om- och tillbyggnader fick ske. Sedermera disponerades även ett antal banvaktsstugor som annex.

En "myggpaviljong" med utsikt över Torneträsk och fjällvärlden byggs år 1934 på Renberget nedanför Gammelgården.

Under generaldirektör Axel Granholms inspektionsresor längs malmбанан framfördes till honom önskemål om hjälp med att åstadkomma en högre upp belägen ny byggnad. Under 1938 byggs så Hotell Fjället, som sedan invigs 1939.

Under samma period byggdes, på 9 km avstånd från

Björkliden och 1 228 meter över havet, något som från början bara skulle vara en enkel raststuga uppe i fjällen. En barack från Inlandsbanan erhöles gratis och SJ bidrog med 10 000 kronor till omkostnader. Detta blev efter stora strapatser i rysligt väder så småningom Låktatjåkkostugan. All material forslades upp med häst och släpa, dels från Björkliden och dels från Låktatjåkka järnvägsanhalt.



År 1929 påbörjades iordningställandet av världens nordligaste golfbana. Den hade sin blomstringstid under början av 1930-talet och användes senare sporadiskt av amerikanska och engelska passagerare på de så populära kryssningstågen till midnattsolens land. Därefter föll den mer eller mindre i glömska.

Under andra världskriget utspelades många dramatiska händelser i dessa trakter. Så snart tyskarna landstigit i Narvik den 9 april 1940 hördes kanonernas dunder i fjärran och tidigt på morgonen därpå kom det order att alla turister i området omedelbart måste resa iväg. Pulsande i drivorna i rykande snöstorm fick gästerna hals över huvud lämna hotellen, som omedelbart ställdes till disposition för militärerna. Kulsprutor monterades upp på taken, och de knattrade så det dånade i fjällen, då något främmande flygplan flög över svenskt område.



Svenskamerikan på golfbanan med Lasse Sarri som caddie.

Statens Järnvägar bygger år 1948 en 1 000 meter lång släplift med belysning i trästolparna. Den levererades från Nordströms linbanor i Stockholm och hade från början en kapacitet på 150 personer i timmen.

SJ ansvarade för driften ända fram till mitten på 1960-talet då den övergår i föreningens ägo.

I början av 1960-talet anskaffas, efter önskemål från Färdledarklubben, en 200 meter lång skidlift av typ pendellift, som placeras i Teknikbacken.

Fem år senare byggs hotell Fjället till med en gästrumslänga i två plan.

Samma år fördubblades kapaciteten på 1000-meters linbanan till 300 personer i timmen.

Från mitten på seklet utnyttjades under en längre period några äldre sovvagnar som annex och gästförläggning. De stod uppställda på ett stickspår vid stationen i Björkliden.

Förre styrelseledamoten och färdledaren Gustav Lång berättade en självupplevd historia från tiden med sovvagnar

uppställda på bangården: ”- En kall vinterkväll var det fel på eltillförseln och vagnarna blev ordentligt utkylda. Banavdelningens Ivar Olofsson var där och försökte åtgärda felet. Jag stannade och småpratade med Ivar. Men som jag stod där och blev kall så trängde det på i byxorna, som

det oftast gör hos oss pojkar när vi blir kalla om ändan. Jag sa hej till Ivar och gick in i vagnen och i min utkylda kupé tog jag fram fajanspottan för att kasta mitt vatten. När jag stod där och ”pissade” for pottan helt plötsligt i tusen bitar och kvar stod jag med potthandtaget i näven. När jag dagen efter berättade detta för föreståndarinnan

på Gammelgården, Ilse Dabelstein, gick hon och småskrattade hela förmiddagen.” Dessa logivagnar försvann först sedan Gammelgården byggts ut år 1961.



Hotell ”Fjället” brinner ned på morgonen den 20 december 1967. Den lokala

borgarbrandkåren från Björkliden/Abisko gör en fantastisk insats i vinterkylan. De lyckades dock bara rädda den två år tidigare nyuppförda gästrumslängan, men av det gamla ”Fjället” återstod bara grunden. Brandsorsaken tros ha varit ett överslag i det elektriska systemet.



*T.v. Svenska Golfförbundets ordförande Lennart Molander och i klassisk golfkläd-
sel ses Björklidens Golfklubbs ordförande Guy Eriksson.*

En aktiv period under 1971-1974 tillkommer en stugby med 50 stugor, som specialtillverkats vid norrlandskusten i två delar för att klara tågpassagen genom Nuoljatunneln. Landsväg existerade inte på den tiden utan tåg eller apostlahästarna var då de enda transportmedel som stod till buds i Björkliden.

En enkel livsmedelsbutik anordnas i en lägenhet i stationshuset under samma period.

Rakkasliften, 400 meter lång, ersätter den gamla pendelliften som i sin tur flyttas upp till Låktatjåkkostugan.

Den snörিকা vintern i Björkliden 1973 drabbades Låktatjåkkostugan av en så svår storm att skorstensstocken vred sig ett kvarts varv. Även i övrigt var skadorna svåra.

Nya hotell Fjället står äntligen klart och invigs år 1974.

Samma år, 1974, startade Vingresor med Jan Carlzon i spetsen med flygcharter i Sverige, från Ängelholm och Stockholm till Åre och Björkliden. Förutom SJ Färdledarklubbs färdledare fanns det i Björkliden under sommaren flera ledare från Vingresor. Man körde även kombinationsresor med en vecka i Björkliden och en vecka med buss över Nordkalotten till Nordkap.

En 1 555 meter lång ny släplift, Kåppasliften, som skall ersätta den gamla linbanan, byggs med hjälp av 35 medlemmar ur SJ Färdledarklubb under hösten 1976.



Den 30 år gamla linbanan rivs år 1978. Kitteldalsliften, den högst belägna liften, byggs 1982. Ytterligare en lift "Grytliften" byggs år 1988 i samband med Kåppasliftens modernisering.

I april 1979 är Fjället tillbyggt med ytterligare 28 rum i två plan och stugbyn har nu fått totalt 80 stugor.

Norgevägen öppnas 1981 från Kiruna till Björkliden. I samband därmed anläggs parkeringsplatser och husvagnscamping med servicehus ovanför järnvägsstationen.

Björklidens Golfklubb bildas 1985 och året därpå påbörjas bygget av Björklidens nya 9-håls golfbana.

Världens nordligaste golfbana, Björkliden Arctic Golf Course, invigs med midnattssolstävlingar och med pompa och ståt år 1989.

I direkt anslutning till stugbyn i Björkliden anordnas år 1986 ett speciellt barnskidområde med en släplift som kallas Lappbergliften.



1989 redovisar sportchefen i Björkliden, att på avgiftsbelagda vinterturer med färdledare deltog i snitt 7 deltagare per dag. På sommarens avgiftsfria turer deltog 1 700 personer, vilket ger ett snitt på 19 deltagare per dag.

År 2004, efter nästan 80 års verksamhet i Björkliden, säljer SJS hela anläggningen till företaget Visionalis.





Hällekind

Föreningen har år 1933 två vilohem, Fredensborg Herrgård med inlandsklimat och Gammelgården i Björkliden uppe i fjällen. Det återstår nu att anordna ett vid kusten, så att de av föreningens medlemmar, vilka älska bad och segling, kunna få sina önskningar i dessa avseenden uppfyllda.

Egendomen Hällekind, på en egen halvö, 3 km söder om Strömstad i Bohuslän, omfattande huvudbyggnad med två annex och 115 hektar mark, köps av Vilohemsföreningen år 1934 för 30 000 kronor. Under åren 1936-1958 tillkommer ytterligare 4 gästannex.

På mitten av 1800-talet var Hällekind en gård där försörjningen huvudsakligen var lantbruk och fiske. Den nuvarande huvudbyggnaden på Hällekind tillkom i början på 1900-talet och ägdes då av järnvägsbyggaren Jacob C. H. Crafoord.

Sin verkliga blomstringsperiod, såväl materiellt som kulturellt, hade Hällekind mellan 1917-1933 då fru Olga Bratt från Göteborg innehade egendomen. Den större delen av Sveriges dåvarande kulturelit, liksom många utländska kulturpersonligheter gästade under denna period Hällekind. Gästboken omfattar namn som Wilhelm Stenhammar, Axel Lundegård, Gösta Nystroem, Wilhelm Backhaus, Hjalmar Lundbohm, Ragnar Östberg, Albert Engström och många, många fler.

På Hällekind är det framförallt de fina salta baden som lockar. Här erbjuds Sveriges saltaste vatten med egen badstrand och brygga med sjöbod. Att vattnet verkligen är riktigt salt, bevisas av att det förr fanns ett saltverk i Amandas vik.

Även Hällekind drabbades av det andra världskriget när

tyskarna intog Norge den 9 april 1940. Bombplanen dånade fram över hustaken och havet utanför var fyllt av tyska krigsfartyg som stävade in mot Oslofjorden. Hällekind blev förlägningsort för svensk militär på gränsbevakning.

Förutom våra duktiga föreståndarinnor på Hällekind, förtjänar två personligheter att nämnas, nämligen tillsyningsmännen och skepparna: strömstadsbon Eric Ericson, född på Hällekind samt värmlänningen Erik Brask.

Dessa två var Hällekind's allt-i-allo och såg bland annat till att gästerna kom ut på båtturer, antingen till baden på Styrso eller Blötebogen eller ibland ända till Koster

Då packades en stor korg med kaffe, saft och bullar till fägnad för gästerna.

De underhöll även gästerna med många historier, varav en del lär vara sanna. Huruvida Ericson under kriget verkligen gömde krigsflyktingar på Hällekind låter vi vara osagt.

När medlemmarna började utebli och när föreningens ekonomi försämrades, såldes Hällekind år 2001 till ett norskt bolag.



Töcksfors

Töcksfors Turisthotell i Värmland, som ursprungligen var ett pensionat, har 24 rum med plats för 60 gäster och är byggt år 1935. Det ligger som en herrgårdsbyggnad på en höjd i ett parkområde i direkt anslutning till Dalslands kanals sjösystem och de nedre slussarna i Töcksfors, 25 km norr om Årjäng och nära norska gränsen. Det är en härlig miljö i en vacker natur som lockar till avkopplande promenader, båtutflykter och bad.

Det inköptes 1940 av Bergslagens Järnvägar (BJ), trots att här inte fanns någon järnväg. Hotellet utnyttjades under andra världskriget av krigsmakten.

Tanken var att GDG skulle öppna en busslinje mellan Karlstad och Oslo med ett längre uppehåll i Töcksfors.

År 1947 överläts hotellet till vilohemsföreningen och invigdes som semesterhem påföljande år.

På anläggningen fanns flera roddbåtar samt en motorbåt som framfördes av Töcksfors egen allt-i-allo Erik Brask.

På grund av försämrade kommunikationer och påföljande dålig lönsamhet avvecklades tyvärr anläggningen år 1959.



Hällevik

Vid en sidobana till Blekinge Kustbanor (BKB), kallad Listerbanan, ligger det lilla samhället Hällevik, 10 km sydost om Sölvesborg. Hällevik som är Listerlandets äldsta fiskeläge med anor från 1000-talet har två fiskrökerier.

Här bildades redan år 1916 ett bolag, Hälleviks Havsbad, i syfte att göra Blekinges enda riktiga strandbad känt och eftersökt. Anläggningen öppnade året därpå. År 1920 förvärvades Hälleviksbolagets mark jämte restaurangbyggnad av BKB som i sin tur arrenderade ut densamma.

Efter BKB:s förstatligande år 1942 beslöt järnvägsstyrelsen att erbjuda restauranganläggningen till vilohemsföreningen, dock med krav på minst 25 % utomstående gäster.

Från och med 1944 har SJS drivit Hälleviks Havsbad inklusive fem annex. 1954-55 tillkommer ytterligare tre annex. Allt beläget 100 meter från stranden.

Med tillgång till soliga sandstränder och tempererade bassänger samt många olika utflyktsmål och möjlighet till olika aktiviteter blev Hälleviks Havsbad mycket snart ett populärt semester mål.

Järnvägstrafiken på Listerlandet läggs ner i oktober 1956. Närmsta järnvägsstation blev Sölvesborg 1 mil väster om Hällevik.



En gammal tennisbana i betong rivs år 1959 och ersätts av två moderna grusbanor. Längre fram tillkommer ytterligare två banor och ett bollplank.

Men Hälleviks Havsbad är inte bara bad. Föreningen har här också satsat på idrotten. Hällevik är ett populärt alternativ för bl.a. fotbollslag, men framför allt har man satsat på tennis med både instruktion och tävlingar.

På Hälleviks Havsbad finns idag möjlighet att välja mellan hotellrum med frukost eller halvpension och lägenheter med självhushåll. Den nybyggda altanen har lockat många nya matgäster till Hälleviks Havsbad



Rolfskärr

SJS första stugby, Rolfskärrens stugby, ligger i nordöstra Dalsland mellan Åmål och Mellerud, c:a 15 km söder om Åmål. Trafikföreningen Göteborg-Dalarna-Gävle (GDG) skänkte år 1946 Rolfskärr till sin personal för att anlägga en större semesteranläggning. Gåvan omfattade en egendom med 86 tunnland odlad jord och 280 tunnland skogsmarker beläget på en udde i Vänern. Dessutom ingick 12 holmar samt en större summa pengar.

I väntan på att efterkrigstidens byggestrictioner skulle lätta, förde GDG dit fyra skogsbaracker som tidigare använts vid avverkningar av ved till lokbränsle under andra världskrigets bristtider. Dessa inreddes och uppläts till GDG-personalen i väntan på den stora semesteranläggning som planerades.

När GDG införlivades med SJ 1948 överlämnades ansvaret för den fortsatta verksamheten till Viloheimsföreningen.

Eftersom de fyra stugorna på Rolfskärr hade blivit ofantligt populära med sina möjligheter till bär- och svampplockning samt bad och fiske, ansåg föreningsstyrelsen att man borde

satsa på småstugeidén och ytterligare sju stugor inköptes under 1953-54.

Senare tillkom ytterligare fyra stugor vilket gör att stugbyn idag omfattar 15 röda gemytliga stugor av

olika storlek samt en servicebyggnad. För stuggästerna finns det möjlighet att hyra både båtar och cyklar.

Mangårdsbyggnaden samt skogsegendomen såldes 1971. Kvar i föreningens ägo finns idag 39 hektar mark. Rolfskärr räknades som ett s.k. storhemman. Här fanns också en silverhytta mellan 1742-1748.

Rolfskärrens Stugby med självhushåll är än idag mycket populärt semester mål. Idag kan man gå på travskola m.m. på Rolfskärrens gård (www.travskolan.com).





Stensnäs

I Roslagen på en udde ut i fjärden Trälhavet, cirka 3 mil från Stockholm, ligger Stensnäs med två typiska s.k. grosshandlarvillor från början av 1900-talet. De byggdes av två fabrikörer från Gävle som tjusades av den vackra naturen och av utsikten över Trälhavet.

När Roslagsbanans ledning sökte efter en plats lämplig som semesterhem för de anställda, fastnade man för Stensnäs, som sedan invigdes i september 1943. På inbjudan till invigningen står bl.a. – ”att fyra restaurankuponger (vete) torde medtagas för varje person”. (Det var ju krig och ransoneringsstider.)

Stensnäs semesterhem överläts vid Roslagsbanans förstatligande år 1951 till Viloheims-föreningen. Medlemmarna i föreningen kom till Stensnäs från hela landet och kombinerade ofta vistelsen med besök i Stockholm.

Villa 1 innehöll matsal samt gästrum. Villa 2 innehöll sällskapsrum samt gästrum. Dessutom fanns två annex: Sjöstugan och Lillstugan. Totalt fanns här cirka 40 bäddar.

Bland sina attraktioner räknar Stensnäs tillgången på roddbåtar och till bad i lättsaltat, rent och friskt vatten. Uppskattat är också skådespelet ute på Trälhavet med passerande motor- och segelbåtar samt Vaxholmsbåtar och Finlandsfärjor genom den vackra stockholmska skärgården..

På 1970-talet minskade medlemmarnas intresse och anläggningen togs över av Syndikalisterna som hade Stensnäs som kursgård men även för uthyrning.

Idag har Stensnäs fått nya ägare och är en utbyggd och modern konferensanläggning.



Fjällgården, Åre



Efterfrågan på hotellrum i Björkliden steg kraftigt i början av 1950-talet, varför föreningen började fundera på att skaffa ytterligare en fjällanläggning.

Från Färdledarklubben framfördes 1956 en het önskan om inköp av ett semesterhem i Jämtland, gärna Grand Hotell i Åre. Åre Fjällgård eller som den tidigare hette, Restaurang Fjällstugan, hade dock ett bättre läge, på en plåtå med skidbackarna inpå knuten. Dessutom hade SJ här både en bergbana och en linbana.

Åre Fjällgård på Östra plattan brann år 1957 och föreningen erbjöds 1958 att överta den nedbrunna anläggningen med mark till ett fördelaktigt pris.

Den om- och tillbyggda Fjällgården invigs i februari 1960. Nio år senare var även Fjällgårdens swimmingpool klar, med ett sagolikt läge ovanför Åre samhälle och med utsikt över Åresjön och den jämtländska fjällvärlden.

Utanför Fjällgården har en gammal tradition levt vidare, i samarbete med Åre Curlingsällskap. Här har anordnats curlingveckor med spel både dag och natt. Under sommartid har bl.a. fyra veckors konfirmandläger varit mycket populära.





Fjällgården och SJ Färdledarklubb tog redan från början upp samarbetet med Åre Turistförening vad det gäller utvecklingen av skidskolor, bättre skidnedfarter och vandringsleder i Åre m.m.

På grund av minskat medlemsantal och därmed försämrade ekonomi måste föreningen avyttra Fjällgården år 2003.





AB Fjällgårdsbanor

Den första släplinbanan i Åre byggs ovanför Lundsgården nästan samtidigt som linbanan i Björkliden, alltså i slutet på 1940-talet. Den monterades också på trästolpar och var av samma fabrikat (Nordströms Linbanor).

Mycket tidigare fanns dock långt gångna planer på en bergbana på Åreskutan.

I "Åreprojektet", en plan som utarbetades 1907 av en ingenjör C.O. Rahm, föreslogs en bergbana/hissbana från Åre by upp till Mörvikshummeln med en eventuell förlängning till Åreskutans topp. Anledningen var att man förväntade sig en ökad turisttillströmning av dels skidlöpare men framförallt av bobsleigh-åkare. Man tänkte sig en sju kilometer lång källbana från Mörvikshummeln bort mot Ullådalen där den skulle vända åter mot byn med mål vid den nuvarande bergbanans mellanstation.

För ändamålet bildas 1908 Åre AB som beslutar sig för en bergbana från torget till Östra Platån samt en källbana/bobsleigh-bana, 1.700 meter lång, från Östra Platån ner till Åre kyrka.

Bergbanan står klar år 1910 och övertas av SJ först år 1950.

Den av SJ ägda Åre Bergbana från Åre torg till Fjällgården, (byggd 1910) och korglinbanan från Fjällgården till Mörvikshummeln, också ägd av SJ (byggd 1952) samt restaurang Åreskutan på Mörvikshummeln (byggd 1952), övertas av Semesterhemsföreningen år 1970.

För driften skapades ett helägt dotterbolag till SJS med namnet "AB Fjällgårdsbanor". Några år senare bygger man släpliftarna "Turistliften" och "Elitliften". Strax efter moderniseras i två omgångar linbanan i och med att



korgarna byts ut mot dubbelstolar, vilket innebar att kapaciteten mer än fördubblades.

I och med att Åre utvecklas som alpin skidort, byggs förutom kabinbanan, ett stort antal skidliftar på båda sidor om Fjällgården.

År 1984 förvärvas AB Fjällgårdsbanor av ÅKAB, Åre Kabinbane AB.

ur jultidningen **DOPPAREDAGEN** år 1921

Järnvägsmännens vilohem ”Fredensborg”

Varje människa, oavsett på vilken plats hon blivit satt här i livet, är utan gensägelse i behov av någon tids vila från sitt vardagliga arbete.

Av denna tanke besjälades förvisso den person, stationsinspektorn vid Statens Järnvägar A. Rehn i Grevie, numera i Järpen, som vid statsbanornas dåvarande tjänstemannasällskaps årsmöte i Jönköping i juni 1906 väckte förslag om inrättandet av vilohem för järnvägsmän. För frågans närmare utredning tillsattes omedelbart en kommitté, och sedan denna fullgjort sitt uppdrag, utlystes ett allmänt möte i Stockholm den 28 oktober 1906, varvid bildades ”Svenska järnvägsmännens vilohemsförening”.

Genom en interimsstyrelse utarbetades förslag till stadgar, som på ordinarie möte den 30 juni 1907 fastställdes. Sedan styrelse för föreningen valts blev dennas uppgift att anskaffa medel för inköp av vilohem och att finna en lämplig plats för ett sådant.

Anbud å inköp av fastigheter, passande till vilohem, inkommo från flera håll och slutligen enade sig styrelsen om att inköpa ett gammalt, gediget byggt herresäte, benämnt Fredensborg, beläget inom Vimmerby landsförsamling, cirka 20 minuters landsvägsresa från Storebro järnvägsstation vid Östra centralbanan. Sedan den ekonomiska frågan genom styrelsens energiska bemödanden ordnats och en del reparationer vidtagits kunde hemmet öppnas för sitt behjärtansvärda ändamål den 1 maj 1913.

Vad finner du då, järnvägskamrat, på Fredensborg? Jo, ett särdeles trevligt och för sitt ändamål lämpligt vilohem, där du får och kan vila ut. Det har ett förtjusande, ganska högt läge, invid en vacker insjö, kallad ”Gissen”, i vars mitt du finner en ö benämnd ”Bockön”. Du kan i Gissen taga dig härliga, uppfriskande bad, företaga roddturer runt dess vackra stränder, fiska de finaste kräftor och företaga utfärder bland annat till ett på andra sidan sjön beläget, ganska högt berg ”Gisseskalke”, varifrån du med en god kikare kan få skåda den idylliska lilla staden Vimmerby med dess kyrka och sex andra kyrkor belägna runt om i nejden.

Hemmet kan f.n. samtidigt emottaga omkring ett trettiotal gäster och om så skulle behövas finnes möjligheter för flera gästers emottagande. Sovrummen äro utmärkta, med goda sängar. Särskilt från de rum, som äro belägna åt sjösidan, har man en överväldigande utsikt.

Intresserade medlemmar ha vid sin vistelse där genom oegennyttigt arbete i olika avseenden och genom frikostiga bidrag gjort en stor insats för hemmets trevnad. Däribland må nämnas, att på frivillighetens väg anskaffats ett utmärkt pianino. På Bockön har av arbetsamma händer anlagts vägar samt landningsplatser för till hemmet hörande trenne roddbåtar.

Den som en gång besökt vårt kära Fredensborg, särskilt under gynnsam väderlek, längtar förvisso åter tillbaka, ty där finner man en verklig vila, utan störande ljud från ångvisslor och dylikt.

När jag nedskriver dessa enkla rader i syfte att därmed söka lämna en kortfattad beskrivning över Fredensborg och dess tillkomst, sitter jag tillsammans med en kamrat på Bockön och skådar framför mig Gissens av den lätta vinden krusade vattenyta samt i fonden, inbäddad i grönska, den lilla torplägenheten ”Grönäng”.

Järnvägskamrat, om du ej redan är medlem av vilohemsföreningen, så tveka ej ett ögonblick att bliva det! Besök hemmet under ett par veckor av din ledighet och jag vågar säga, att du icke kommer att ångra dig.

Du finner i Svenska järnvägstidningen för varje år meddelande om tidpunkten för hemmets öppnande och priset pr dag för vistelse där. Välkommen bland oss och sök att intressera dina kamrater att ingå i föreningen och besöka dess utmärkta vilohem!

Fredensborg i augusti 1921.

And. Hedberg

Ett stort tack till de som på olika sätt bidragit med bilder och annan information:

Björklidens Golfklubb		Björkliden
Eva Kristina Hammarskjöld,	Tuna Gård,	Vimmerby
Gösta Johansson,	Gissemåla Gård,	Storebro
Järnvägsmuséet,		Gävle
Lennart Palmgård,	Tobo Gård,	Storebro
Alf Wesik,	Vimmerby Tidning,	Vimmerby



SJS-HOTELLEN