



*Tillbakablickar,  
en artikelserie  
sammansatt av  
Calle Sahlquist*

## Historien om vår Sandhåla

Vår stora s.k. Sandhåla, som vi träffar på vid flera av våra hål och där vår Drivingrange sedan 1985 är belägen, hade indirekt stor betydelse för att vår golfbana hamnade just där den ligger i dag. När Viktor Setterberg och Tor Törnsten bestämde sig för att anlägga en bana på Hovås, som stod klar med 6 hål 1904, var det inte bara jordmånen och de gynnsamma markförhållandena som påverkade valet av plats. Minst lika viktigt var det faktum att Järnvägsaktiebolaget



Göteborg-Särö 1) 1901 fått tillstånd att bygga en järnväg från staden och ut till Särö. Det bästa alternativet, för att ta sig söderut utefter kusten, var innan Säröbanans tillkomst, att åka ångbåten Tessin som lade till vid bryggorna i Hovås, Brottkärr, Billdal och Särö. I övrigt fanns det bara häst och vagn som färdsätt. Men med nya Säröbanan skulle det bli möjligt att åka från Linnéplatsen till Hovås på drygt en kvart. 2)

Vid byggandet av banan behövde Järnvägsbolaget stora mängder grus och sand till banvallen som går i strandkanten precis

väster om nuvarande 10:e green. Med ett stickspår in i den blivande sandhålan hämtades därför stora mängder material. Sötvattensdammen, som tidigare varit en del av Askimsviken, blev efter banvallens tillkomst en mindre sjö. Än idag kan man se spår efter rälsen som gick vid sidan av dammen och in i sandhålan norr om drivingsrangehuset. Med dagens miljökrav i tankarna har man svårt att förstå det stora ingrepp som tilläts i naturen för hundra år sedan, och detta för att tillfredsställa ett enda byggprojekt.

Då banvallen stod klar, och Säröbanan hade öppnats för trafik, fick Klubben möjlighet att använda Järnvägsbolagets mark för golfspel. I början av 1930-talet, då vår utbyggnad till 18 hål projekterades, fanns en viss oro i Klubben vad som skulle hända med "den stora grusgropen". Efter att ha ställt en försiktig fråga till trafikchefen för Göteborg-Särö Järnväg kunde Klubben andas ut. Stickspåret avlägsnades och trafikchefen garanterade att "grusgropen" inte skulle användas mer.

Den 29 april 1947 försöker Klubben, genom en skrivelse till Järnvägsbolaget, få köpa området men får följande svar den 9 maj samma år:

Med anledning av Eder skrivelse får styrelsen för Järnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö meddela, att sandtäckernas utnyttjande blir beroende av i vilken utsträckning grusballast erfordras för det nya dubbelspåret. Någon

möjlighet att sälja sandtäckten föreligger ej för närvarande.

Klubbens historiska dokument visar alltså att det på 1940-talet fanns planer på en utbyggnad av Säröbanan med ett dubbelspår förbi Hovås. Dessa planer har inte uppmärksammats då man skrivit Göteborg-Särö Järnvägs

historia. Under det expansiva 50-talet, då många fick möjlig ekonomi att köpa egna bilar, såg Järnvägsbolaget dock annorlunda på en expansion, för planerna på ett dubbelspår lades på is. Klubben fortsatte sina ansträngningar att få köpa den aktuella marken, och att detta gav resultat visar det köpebrev från den 27 april 1956 som skrevs mellan Klubben och Järnvägsbolaget. Marken, Otterbäck 1,156, kunde inköpas för 100,000 kr efter det att Järnvägsbolaget gått ned i pris från det ursprungliga begärda beloppet, 110,000 kr. Lagfart erhöles den 25 juli samma år. Av köpesumman erhöles ett ränte- och amorteringsfritt lån av Göteborgs kommun om 50,000 kr. Av Livbolaget Svea lånades 25,000 kr till en ränta av 4,75 % och de övriga 25,000 kronorna bidrog AB Hovås Villastad med för att därmed säkerställa Hovåsbolagets och därmed kommunens behov av vatten.

Under årens lopp har det funnits förslag att utnyttja Sandhålan mark för ett golfhål. Det ti-

digaste som hittats i GGK:s arkiv, är från 1968, signerat Nils Sköld. Han föreslog ett hål, med teen placerad där en bra normaldrive hamnar på nuvarande 8:ans fairway, ner genom Sandhålan och med green lagd något söder om dagens 11:e herrtee. Det senaste är från 1980-talet då man talade om ett hål i motsatt riktning. Teen skulle placeras vid Sötvattensdammens östra sida och hålets skulle spelas upp genom Sandhålan till där 8:e green var placerad innan förlängningen 1990.

1) Den 13 juli 1903 öppnar Järnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö sträckan Göteborg - Munkekullen. På grund av omfattande arbeten med en bankfyllnad vid Munkekullen kunde man först den 31 mars 1904 åka hela vägen fram till ändstationen Släp på Särö. Sträckan var 24,45 km och körtiden beräknades till en timme och fem minuter. 1954 övertar två rälsbussar och en släpvagn trafiken från de gamla ångloken. Säröbanan och dess tåg gick i graven på nyårsafton 1965.

2) Den första golfboomen inträffade i Storbritannien i mitten av 1800-talet. Ett av skälen för detta var att järnvägen bredde ut sig. Det blev enkelt att förflytta sig vilket fick till följd att fler banor byggdes i både Skottland och England. Inte sällande stannade tåget alldeles intill golfbanan, som t ex i Prestwick i västra Skottland där en slice på första tee riskerade att hamna på rälsen.

*Källa: GGK:s arkiv.*

