

Bjaavann Golfklubbs historie.

v/ Nils Plathe

Innledning.

Det er ikke mulig å fortelle denne historien uten å starte i Kristiansand Golfklubb. Klubben hadde i en årrekke vært på leting etter egnet område for å etablere en 18-hulls golfbane. Området i Randesund der den eksisterende 9-hullsbanen fremdeles ligger hadde en mengde begrensninger som gjorde det tilnærmet umulig å bygge videre ut til en 18-hulls bane.

De fleste nye styre i klubben hadde dette på agendaen og forskjellige områder ble evaluert. Det nærmeste klubben kom, var da man på midten av 90-tallet hadde en dialog med grunneierne på Dønnestad, like ved Kjevik. Området hadde flere grunneiere, men det viste seg å bli umulig å få med tilstrekkelig mange av disse til å kunne gå videre med prosjektet.

Mot slutten av årtusenet hadde entreprenøren Knut Yngve Fidjestøl blitt golfinteressert. Hans kamerat, Atle Lunden, hadde en gård beliggende ved Bjåvann som Fidjestøl anså kunne være egnet for en golfbane. For å vurdere dette etablerte man et selskap som man kalte Golf Sør og som startet en reguleringsprosess. Sentral i dette selskapet var Jon S. Ottesen som var medlem av Kristiansand Golfklubb. Man engasjerte landskapsarkitekt Tor Eia som tidligere hadde vært sentral i etableringen av blant andre Tyrifjord og Grenland golfbaner.

Underveis i prosessen kom Kristiansand Golfklubb på banen, og gjennom sitt medlemsgrunnlag fant man det naturlig at klubben overtok prosjektet. Tore Hansen-Tangen var da styreleder i klubben, og hadde det som sin klare ambisjon å bygge en 18-hulls golfbane av høy kvalitet. Dette foregikk i 1998-99. Dermed startet det som etter hvert ble Bjaavann Golfklubb.

Prosesen frem til byggekontrakt.

Kristiansand Golfklubb etablerte to sentrale utvalg for å komme videre i utbyggingsprosessen. Det ene var et baneutvalg som skulle se på hvilke arkitekter og entreprenører som kunne være aktuelle. Utvalget hadde høy golfkompetanse, men lite anleggskompetanse. Det andre var et Økonomiutvalg som skulle utrede finansieringsmuligheter.

Baneutvalget vurderte det forslag til Routing som var laget i forbindelse med reguleringsprosessen. Dette ble ganske raskt forkastet, og man ville også se på forslag fra andre arkitekter. Ambisjonsnivået var høyt, og man foreslo ganske raskt en designkonkurranse. Dette hadde vært forsøkt andre steder med godt resultat. Man ønsket å lage en bane som kunne være en god medlemsbane samtidig som man skulle kunne være vert for turneringer på i alle fall et høyt nasjonalt nivå.

Økonomiutvalget kom tidlig i kontakt med Golf Management, et Stavanger-basert selskap som hadde spesialisert seg på drift av golfbaner. Disse kunne tilby en del-finansiering av bygging under forutsetning av at man fikk drifte anlegget. Dette ble svært kontroversielt innad i klubben, og utvalget ble bedt av styret om å legge frem en alternativ finansieringsmodell. Økonomiutvalget mente å ha funnet en så bra løsning at de ikke ønsket å "starte på nytt". Dermed trakk utvalget seg, og dette var starten på en langvarig konflikt mellom disse aktørene og styret i klubben. Man fikk da også en gruppering som etter hvert ble mer og mer kritisk til styrets håndtering av hele byggeprosessen, og denne konflikten ble svært krevende å håndtere for styret i de kommende årene.



Arkitektkonkurransen

Gjennom en norsk kontakt kom selskapet Robert Trent Jones II i kontakt med klubben. Dette var i gang med å bygge Miklagard på Kløfta, og ønsket seg flere prosjekter i Norge. Selskapets hovedarkitekt, Bruce Charlton, var på befaring på området og uttrykte sterkt ønske om å få delta i konkurransen. Området ble ansett for å være velegnet og naturskjønt.

Glen Andrews var et skotsk selskap lokalisert i Aberdeen. Graeme Webster var sjefsarkitekt og de hadde under etablering en 9-hulls bane ved Bryne. Denne så lovende ut, og klubben besøkte også deres 18-hulls anlegg, Meldrum House, som ligger litt nord for Aberdeen. Kvaliteten var svært bra, og man anså Glen Andrews for å være en bra konkurrent til Trent Jones II.

Arkitektkonkurransen ble etablert og man tilbød den tapende aktør et gebyr på 500 000,- kr.

Begge selskap leverte sine forslag til layout, og begge så tilfredsstillende ut. RTJ II sitt forslag var en noe lengre bane, Glen Andrew sitt var i tråd med tidligere leverte anlegg. På entreprenørsiden hadde RTJ II alliert seg med Fidjestøl Anlegg som igjen hadde alliert seg med Terrang Transport AS også kalt TT. Dette var gjort for å ha tilstrekkelig finansiell styrke og nok personell og maskin-ressurser til å gjennomføre prosjektet. Glen Andrews jobbet sammen med Repstad Anlegg fra Søgne utenfor Kristiansand.

Selskapene leverte i tillegg til planer og masseberegninger et kostnadsoverslag. Golfklubben hadde satt et kostnadstak på 35 mill. Glen Andrews leverte et budsjett som var i overensstemmelse med dette, men RTJ II kalkulerte anleggskostnader til ca. 49 mill. Dette hadde man ikke finansiering til å håndtere, og det lå an til at konkurransen var avgjort. RTJ II ble orientert om at man var utenfor klubbens rammer og at dersom dette var det endelige forslag, ville klubben gå videre med Glen Andrews. RTJ II reduserte masseforflytningen betydelig, og en ny kalkyle viste at man kom innenfor klubbens rammer. RTJ II og TT leverte så et revidert og endelig forslag.

Klubben var fascinert av denne løsningen som ville gi en mesterskapsbane som også egnet seg for klubbens egne medlemmer. RTJII ble valgt og Glen Andrew fikk sitt gebyr. Kort tid etterpå gikk dessverre Glen Andrews konkurs.

Oppstart byggearbeider.

Klubben hadde ambisjoner om å bygge banen ferdig i løpet av år 2000, en oppgave som viste seg å være lite gjennomførbar. Man startet opp med masseforflytninger og det var stor aktivitet på området. Man hadde imidlertid uløste problemer på det som skulle bli hull 13-14-15. Dette området var et tidligere vann, og det var områder med opp til 9 meter ned til fast grunn. Terrang Transport startet med å fylle masser i dette, men oppgaven var helt uoverkommelig.

Det ble videre snart uoverensstemmelser mellom TT og RTJII på byggeplassen. RTJII forsøkte å styre masseforflytningen i henhold til Grading Plan (kurvaturplan som viste høyder på det enkelte hull). TT mente at man krevde for mye masseforflytning, men RTJII stod på sitt. Stridens kjerne var uenighet om den eksisterende Grading Plan var i henhold til kontraktens angitte mengder. Fremdriften ble uansett ikke så bra som man hadde ønsket, og det ble tidlig klart at det ikke ville bli noen åpning av banen i 2000. Man hadde i tillegg uoverensstemmelser om når det var værmessig mulig å arbeide. I våte perioder laget man hjulspor i fairways, og når disse ble fylt av vann tok det svært lang tid å tørke opp. Det er rimelig umulig å drive "grading" på vått føre.

TT startet å produsere tilleggsregninger/endringsmeldinger og konflikten mellom TT og RTJII, og derved også Golfklubben, ble stadig mer tilspisset. Klubben hadde en begrenset finansiering, og eventuelle endringer og tillegg var det ikke dekning for.



Jobben fortsatte under turbulente forhold og mot i november 2000 ble det så intenst at TT forlot anlegget. Man hadde da ingen ferdige hull. TT mente at masseforflytningene ville langt overskride både kontraktens 140 000 m³ og kontraktens frist på 31/1-2000 til å levere reviderte tegninger. De ville derfor ha en åpen avtale på slutføring av banen, der klubben betalte pr. regning. Dette var det ikke finansielt grunnlag for i klubben og det ble brudd og rettssak.

Ferdigstillelse 9 hull.

Klubben måtte ferdigstille 9 hull etter at TT hadde forlatt anlegget. Det ble bestemt at man skulle leie inn maskiner, kjøpe masser og ferdigstille med RTJII som arbeidsleder. Det ble laget et budsjett og en fremdriftsplan. Banen skulle åpnes 1. august 2002 og ferdigstillelseskost skulle være 7,4 mill. Resultatet ble at banen ble åpnet 10. august og budsjett ble truffet nesten på krona.

Åpningen av banen ble en suksess og man så konturene av et fabelaktig anlegg.

Rettssak.

Parallelt med ferdigstillelsen av banen ble det forberedt rettssak mot entreprenøren. Forhandlingsmøter førte ikke frem og man møttes i Tingretten 7. Februar 2003. Entreprenørens krav var da kommet opp i 17,5 mill. Detaljene rundt saken var uendelige, og prosess-skrivet fra klubben var på 1300 sider. Hovedpunktene gikk på om man hadde en fastpriskontrakt og hvorvidt greener var levert i henhold til kontrakt. Enkelt referert fikk entreprenøren medhold i at kontrakten ikke lenger var å anse som fastpris, og man skulle derfor betale for utført arbeid.

Greenene ble av Tingretten ikke ansett å være levert i henhold til kontrakt, og klubben skulle ikke betale noe for denne leveransen. Tingretten satte det endelige beløpet som skulle betales av Golfklubben til 10,5 mill. + renter.

Klubben anket avgjørelsen til Lagmannsretten og ny advokat ble engasjert til å forberede anke.

Skifte av ledelse i klubben.

Etter år med turbulens i klubben ble det avholdt ekstraordinær Generalforsamling der mistillit mot sittende styre ble fremmet og vedtatt mot 2 stemmer. Dermed kom det nye koster inn i styret som ville forsøke å komme til en løsning med entreprenør utenfor rettssystemet. Dette førte ikke frem, og etter et par måneders drift slo Kristiansand Golfklubb seg konkurs.

Nye Kristiansand Golfklubb ble etablert og kjøpte i første omgang banen i Randesund ut av boet. Anlegget på Bjaavann var imidlertid heftet med et 1. prioritets lån hos Nordea på vel 10 mill. og et andelslån gitt av andelshavere på et tilsvarende beløp. Denne gruppen kalte man "panthaverne".

Opprettelse av Bjaavann Golfklubb.

Det nye styret i KGK var en fløy som hadde vært i nokså konstant opposisjon til det sittende styret og ønsket ikke at medlemmene skulle måtte dra med seg noen forpliktelser i forbindelse med konkursen. Banken på sin side var naturlig nok ikke innstilt på å ta noe tap som ikke kunne dekkes av et salg av banen som de da hadde prioritert i. I tillegg krevde Nye KGK at Nordea skulle garantere for drift og vedlikehold for resten av sesongen. Beløpet var mellom 2 og 3 mill.

Blant panthaverne ble det tatt et initiativ mot Nordea for å overta banen og drive den videre. Det var blant denne grupperingen at all erfaring med bygging og drift av banen satt, og man laget en plan og et budsjett for drift av banen. Budsjettet var i størrelsesorden 0,5 mill. og var etablert med veldig god hjelp av Head Greenkeeper på Miklagard.



Etter at man hadde diskutert og blitt enige med Nordea, gikk man til konkursboet og ba om å få overta banen. Det samlede pantet på 20 mill. oversteg hva konkursboet kunne forvente å få solgt banen for med god margin. Det var derfor en relativt enkel avgjørelse for boet å overlevere banen til panthaverne. Bjaavann Golfklubb ble så etablert 1. juli 2003 og startet med panthaverne som medlemmer, ca. 370 i tallet.

Man kom gjennom driften av banen dette året på en noenlunde grei måte, og selv om det var knapt med midler, var banen i god stand. Det var imidlertid en vanskelig vei videre, da medlemsgrunnlaget var tynt for å ferdigstille 18 hull. Konflikter og konkurs hadde nok også kjølnet Kristiansandernes golftørst. I tillegg gjorde splittelsen at det totale golfmiljøet i byen hadde tatt stor skade.

Ferdigstillelse av 18 hull.

Det var hele tiden Bjaavann Golfklubb sin forutsetning at banen skulle bli på 18 hull. Jo lengre tid det gikk før man fikk ferdigstilt disse, jo mindre glede fikk man av det arbeidet som allerede var utført.

Det skulle imidlertid bli 2006 før 18 hull var en realitet. Igjen ble "innomhus" modellen brukt med RTJII som arbeidsledere. Etter en tøff byggeperiode ble banen ferdigstilt høsten 2006. Finansieringen var en kombinasjon av medlems-lån, spillemidler, lån fra Cultiva og Nordea og vesentlige bidrag Kristiansand Dyrepark.

Anlegget er i dag vakkert og funksjonelt, og banen er rangert som en av de aller beste i Norge.

Medlemsutviklingen siden stiftelsen har vært rivende fra snaut 400 medlemmer ved den spede begynnelsen til at det i 2010 er ca. 1200 medlemmer.

