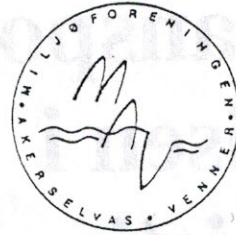


ELVE



SIDENE

MEDLEMSAVIS FOR MILJØFORENINGEN AKERSELVAS VENNER

INNHOOLD I DETTE NUMMER AV ELVESIDENE

Transportkrisen i Kristiania-industrien	s 2
Nytt om reguleringsplaner Sjøtanta	s 4
Nytt om reguleringsplaner Myrens verksted Nydalen-området	s 5
Vøienvollen - en gamle idyll på Oslos østkant	s 6
Fortellerkafe på Vøienvollen	s 7
Turguide til Akerselva	s 7
Program for våren	s 8

ÅRSMØTE I MILJØFORENINGEN

Styret har planlagt årets årsmøte til mandag 15.juni 1998.

Vi vil komme nærmere tilbake til tid og sted

Etter lang tids vinterdvale våkner elveforeningen opp til liv samtidig med de første vårtegn. Vi viser til det program som er gjengitt på siste side og håper på godt fram møte til disse. Særlig håper vi at medlemmene slutter aktivt opp om arrangementene. Vi satser i år på å være aktive på de enkelte bydeler: bydelsdager, og foreløpig er Sagene Torshov og Grünerløkka Sofienberg klare fra vår side.

Økt medlemsaktivitet er viktig. Vi vil derfor særlig oppfordre interesserte medlemmer i å delta på medlemskvelden 18.mai.

Foreningens styre har ikke vært helt passive i vinter. Flere store høringssaker er behandlet, vi viser til uttalelsene som er gjengitt på side 4 og 5. Flere saker vet vi kommer. Det skal lages reguleringsaker for delområder i Nydalen og disponeringen av Lilleborg fabrikkers område antas å snart komme til behandling. Foreningen vil ha store oppgaver i forhold til å ivareta elvas interesser.

Leif Samuelsen

Transport- krisen i Kristiania- industrien

For hundre år siden var Kristiania-industrien på vei til å tape terreng i forhold til annen industri som lå nær jernbane og havn.

Kommunikasjonsforholdene langs Akerselva, der det meste av industrien var samlet, var så dårlig at fabrikkene og verkstedene hadde store problemer med å få varene ut og inn. Byens industrimenn ville derfor mudre opp og kanalisere Akerselva for å gjøre den farbar for gruntgående lastebåter. På den måten skulle transportkrisen i Christiania-industrien løses.

Av Bård Alsvik

Akerselva var for hundre år siden en stinkende og forurenset elv, en "aaben kloak, som stinker værre for hvert aar", slik det het i en samtidig beskrivelse. Verst var det i helgene. Hver lørdag ettermiddag, etter at fabrikkene langs elva tok helgefri, ble Maridalsoset avstengt for å "spare" på vannet. Resultatet ble at store strekninger langs elvebredden ble tørrlagt, noe som forårsaket stank på grunn av all kloakken som munnet ut i elva. Kloakkavfallet som ikke ble liggende langs elvebredden bunnsatte seg og bidro til at elva ble grunnere. Sakte, men sikkert, grodde elva igjen.

En strevsom og flittig elv

Men folket som bodde opp etter elva visste å sette pris på den. Den ga både trivsel og hygge, og var dertil en "livsnødvendighet". I 1918 skrev Oscar Braaten dette om elva og menneskene der:

"Jeg har sett ungene huske sig i båtene. Jeg har sett kjerringene stå på fire på de

skrøpelige båtbyggene og vaske sitt hvite tøy i den skitne strøm, og jeg har sett mannfolkene stå langs bredden om vårveldene og tjære sine elskede snekker ..."

Oscar Braaten kjente Akerselva og menneskene langs denne bedre enn noen annen. Selv om Akerselva var en "foraktet elv", både av utseende og på grunn av stanken, så fantes det ikke en mer "strevsommere og flittigere" elv i hele Norge, skrev han. Han hadde naturligvis vannkraften og industrien i tankene.

På den ni kilometer lange strekningen fra Maridalsvannet til Bjørvika hadde elva 20 fall, som ved god vannføring ga industrien nærmere 7 000 effektive hestekrefter. Det var derfor ikke rart at starten på landets tidlige industrialisering fant sted her. Først kom veveriene og spinneriene, så tobakksfabrikkene og bryggeriene, siden fulgte flere fabrikker og verksteder som ønsket å etablere seg nærest mulig landets største marked.

Transporten var flaskehals

Men industrien var avhengig av gode kommunikasjonslinjer for å få råvarene inn i og de ferdige produktene ut fra fabrikkene. Først og fremst hadde industrien behov for en god havn. Fra 1880-årene begynte derfor en storstilt utbygging av havna. Store nye kaianlegg sørget for en utvidelse av bryggelinjen fra vel 5 kilometer i 1885 til godt og vel 7,5 kilometer i 1911.

Plassen var likevel for liten, skal vi tro fungerende reguleringsjef i Oslo, Ernst Bjercknes - særlig på Nylandskaia ved Akerselvas utløp. Her var det "ikke en gang svingeplads for en almindelig lastevogn", skrev Bjercknes i *Teknisk Ugeblad* i 1909. Men verst var det med losse- og lagringsmulighetene. I mangel av maskindrevne kraner, ble lasten losset manuelt over i lossefartøyer, og svært ofte måtte skipene vente med lossingen fordi det var mangel på lossefartøyer og lagringsplass på kaia. Dette skapte forsinkelser og ekstrautgifter og var til stor irritasjon for såvel havnemyndigheter som industrien.

Som en del av havna ble Akerselva medregnet, men bare så langt opp som et lossefartøy kunne gå, i praksis bare to - tre hundre meter oppover elva. Transporten av varer til og fra fabrikkene måtte derfor skje

med hest og kjerre på byens gater. Dette var så avgjort en flaskehals for industrien. Transportformen var vel og bra så lenge det som skulle fraktes var lite og lett. Men var det store og tunge kolli, kunne transporten fortone seg som "hasardiøs og lidet tidsmessig", skrev Bjercknes.

En skipskjele til besvær

Løsningen, mente mange, var å kanalisere Akerselva slik at lossefartøyene kunne seile oppover elva og losse lassen direkte inn i fabrikkene og verkstedene. Et av de første initiativ i så måte ble tatt av Vulkan Jernstøberi & mekaniske Værksted.

Sommeren 1891 hadde Vulkan støpt en skipskjele i sitt verksted i Brenneriveien. Denne skulle transporteres ut til damskipet *Transport no. 2* som lå og ventet på Nylandskaia. Ingeniøren på Vulkan, som forøvrig var ekspert på brokonstruksjoner, tvilte imidlertid på om Grünerbroa ville klare å bære den tolv tonn tunge skipskjelen. Stadsingeniøren ble raskt kontaktet, og etter nøye beregninger fant han ut at broen bare klarte fem tonn. Vulkan hadde bare en ting å gjøre, å trekke kjelen opp den bratte Brenneriveien og ut i Hausmannsgate, "hvilket baade var en langsom og kostbar Transport", skrev direktøren ved Vulkan i et brev til kommunen.

Vulkan, som lå nede i en gryte med bratte bakker på vestsiden, og en bro som ikke tålte transporten over til den flatere østsiden av elva, fryktet sin eksistens. "Hvis vi nu skal paa Grund av Broen, paaføres store Transportudgifter vil vi ligge under i Konkuranzen for vore heldigere stillede Konkurrenter", hevdet direktøren. Bare ved å mudre opp elva og gjøre den farbar for grundtgående prammer, kunne problemet løses. Trafikken på Kristianias gater ville da bli lettere, ny industri ville lokkes til hovedstaden og den "allerede nu stærkt optagne havn" ville få avlastning fordi "mange Fartøier kunde ligge paa Havnen og losse lige i Pramme".

Kommunen så godt de fordeler en kanalisering ville medføre, men først og fremst ville dette komme industrien til gode, ikke kommunen. Utbyggingen av Akerselva ville dessuten bli en kostbar affære. Mudringsarbeidet alene ble beregnet til nærmere to hundre tusen kroner. I tillegg måtte

kommunen sikre seg eiendoms- og strandretten langs elva gjennom ekspropriasjon, og derfor regne med store utbetalinger til grunneierne. Kommunen valgte derfor den billigste løsningen på problemet, nemlig å forsterke Grünerbrua slik at Vulkan kunne transportere tunge gjenstander over til østsiden, opp Nedregate og ut i Markveien.

Fabrikkeierne samler seg

Men selv om kommunen hadde løst dette ene problemet for Vulkan, så var transporten fortsatt et problem for alle de industridrivende langs Akerselva. Store summer ble brukt hvert år på transportomkostninger, noe som gjorde Kristiania-industrien atskillig dyrere å drive enn industri som lå kloss opp til en havn. Det var ikke nødvendig å rette blikket lenger enn til Bærum for å finne eksempler på dette. I 1898 hadde Bentse bruk på Sagene måttet nedlegges fordi transporten av cellulose inn til papirfabrikken var blitt for kostbar og tungvint. Papirfabrikken Granfoss Brug på Lysaker, opplevde på sin side en blomstringstid takket være trevirket som kom med jernbanen og det ferdige papiret som ble eksportert ut sjøveien.

Dette, og andre lignende tilfeller, gjorde at industriens menn samlet seg til diskusjon om industriens stilling i hovedstaden. Vel og bra var det at kommunen forsøkte å legge forholdene til rette for ny industri, blant annet med tilbud om tomtearealer, men hva med den industrien som allerede var etablert, og som hadde betalt skatt i en årrekke. Kommunen kunne meget vel oppleve at den etablerte industrien flyttet ut til nabokommunene hvor tomteprisene og skattene var lave og hvor det flere steder var adgang til å skaffe seg sporforbindelse med jernbanen. "Gjør Akerselven farbar for pramme", lød derfor parolen i et fellesskriv fra samtlige brugseiere til kommunen i 1908.

Kanal fram til Nedre Foss

Kommunen oppfattet tydeligvis alvorret i situasjonen. På nyåret 1909 nedsatte formannskapet en komité som skulle ta stilling til en fullstendig kanaliseringen av Akerselva fra havnen til Nedre Foss. Komitéen, som hadde direktøren av Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab, Olaf Rustad, som formann, hadde store visjoner om hvordan kanalen burde være. Den så for seg en kanal med 22

meters bredde der fire lektere av fem meters bredde kunne klare å passere hverandre. Lå lektene fortøyd langs bredden på begge sider, ville det være en 12 meter bred ferdssåre langs midten av elva med en vanndybde på to meter.

Komiteén var imidlertid klar over at det ville by på problemer når det gjaldt å sikre kommunen strandretten. Den foreslo derfor at kommunens del av arbeidet skulle begrense seg til en utdypning av elvas midtparti fram til Nedre Foss, deretter skulle det overlates til grunneierne å utnytte strandlinjen.

Automobilen - industriens redning

I 1910 avga komiteén sin innstilling i saken. Men etter dette ble saken en byråkratisk kasteball der finansieringsspørsmålet var det største problemet. Det var imidlertid "automobilen" som endelig skulle komme til å kullkaste planene. I starten var bilen et leketøy for overklassen, men etter hvert begynte man å forstå hvilken nytte bilen kunne ha for godstransporten.

Ganske raskt etter 1910 begynte fabrikkene langs Akerselva å kjøpe inn lastebiler. Og etter hvert som motor- og lastekapasiteten vokste, ble denne transportformen nesten helt enerådende. I 1919 kunne direktøren i Akersbanen A/S meddele at interessen for å bygge ut transportnettlet langs Akerselva, enten ved kanalisering eller jernbane, var helt falt bort, og *"årsaken hertil skulde for en vesentlig del være å søke i automobiltrafikkens utvikling, idet de fleste bruk har innrettet sig på transport med automobiler"*.

Bilen ble med andre ord industriens redning. Kanaliseringsspørsmålet kom aldri opp til debatt i bystyret etter 1910. Fortsatt var det snekkene og robåtene som skulle komme til å være enerådende farkoster på den "gamle og grå" inntil nedre del av elva ble lagt i tunnel på 1960-tallet.

NYTT OM REGULERINGSPLANER

SJØTOMTA OSLO S REGULERINGSFORSLAG

MAV har avgitt høringsuttalelse til reguleringsforslag for Sjøtomta, Oslo S.

Vi mener det bør nedlegges byggeforbud i Bjørvika-området inntil det er vedtatt klare overordnede rammer for utforming av bebyggelsen i området, trasévalget for nytt hovedveisystem (Bjørvika-tunnelen) m/tilknytningsveier er fastlagt og en grundig konsekvensutredning er foretatt.

Vi forutsetter at så vel Bispelokket som Nylandsveien fjernes i forbindelse med nytt hovedveisystem, og at området langs begge sider av Akerselva opparbeides parkmessig.

For det tilfellet at vi ikke skulle vinne fram med vårt ønske om byggeforbud, kom vi med en rekke subsidiære merknader:

- Det må sikres fritt innsyn til Østbanehallen og Gardermoterminalen fra sjøsiden
- Avslutningen av Christian Fredriks plass mot ny bebyggelse i øst må gjennomarbeides bedre
- Inn- og utkjørsel til området må ikke skje verken fra Akerselva-siden eller fra Christian Fredriks plass, men legges direkte fra Nylands allé mellom de foreslåtte bygningskompleksene
- Bebyggelsens høyde må avpasses Østbanehallens høyde og ikke i noen del av området rage mer enn 6 etasjer over gateplan. Å tillate 9 og 10 etasjers bygninger (pluss overetasje) i hele området er helt uakseptabelt, for ikke å snakke om planens 14 etasjer mot Akerselva.
- Akerselva må åpnes og bredden parkmessig opparbeides på partiet fra NSBs sporområde til Nylands allé samtidig med oppføringen av bygg i området.

MERKNADER TIL
UTREDNINGSPROGRAM FOR
MYRENS VERKSTED

Styret i Miljøforeningen har behandlet forslag til utredningsprogram for Myrens verksted (Bentsebrugata 20 mfl) og avgitt følgende uttalelse til Plan og bygningstetaten.

"Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende merknader til melding med forslag til utredningsprogram fra Myren Eiendom AS. Under punkt E – Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn – bør en også utrede

1. tiltakets konsekvenser for akvakultur, flora og fauna i det aktuelle området, herunder spørsmålet om biologisk artsmangfold i Akerselva og elvenære områder
2. tiltakets konsekvenser for fysisk og estetisk kvalitet på friområder, gang- og sykkelveier i området. (Vi stiller oss undrende til at gang- og sykkelveien langs Akerselvas venstre bredd fra undergang under Bentsebrua og sørover verken er skissert eller omtalt i meldingen, jf trasévalget for denne i Kommunedelplanen for Akerselva Miljøpark, s 59)
3. om ikke også den resterende delen av Myraveien kan nedlegges (vi hilser forslaget om å nedlegge størstedelen av

Myraveien og omgjøre den til friområde velkommen) gjennom å gi den aktuelle bygningsmassen atkomst fra Sandakerveien.

For øvrig vil vi allerede nå forskuttere at vi kommer til å gå imot enhver form for nybygg i Maridalsveien 139 (område I og J) og vil motsette oss økte bygningshøyder i elvenære partier langs Akerselvas venstre bredd.

**MELDING OM FORSLAG TIL
UTREDNINGSPROGRAM ETTER
BESTEMMELSENE OM
KONSEKVENSPROGRAM KAP
VII-A I PLAN-OG BYGNINGSLOVEN
FRA AVANTOR ASA**

Miljøforeningen Akerselvas Venner har behandlet Melding om næringsutvikling i Nydalen på styremøte 2.2.98 fra Nærings- og handelsdepartementet og avgitt følgende uttalelse:

"Foreningen vil understreke betydningen i at intensjonene i kommunedelplanen for Akerselva Miljøpark følges opp. Foreningen ser det som vesentlig at forholdet til natur og miljø langs Akerselva ivaretas, sammen med de kulturminner som fortsatt er intakte.

Foreningen er av den mening at utnyttelsesgraden for ny bebyggelse i området allerede er svært høy. Vi frykter også at høy utnyttelse vil gi en uakseptabel økning av biltrafikk til området"

Vøyenvollen - en gammel idyll på Oslos østkant

Teksten er hentet fra Kulturnytt 4/96. Tekst: Dag-Ivar Rognerød

I bydel Sagene-Torshov på Oslos østkant ligger den gamle Vøyenvolden, en gammel bygård som i dag inneholder kontorer og er et åsted for mange kulturarrangementer i bydelen.

Hvor Akerselva slynger seg, midtveis mellom Myra verksted og Vøyenbrua, ligger et fredet gårdstun med trepaneling i bonderødt på låvebygningen; det hele omkranset av grønne trekroner på en gresskledd forhøyning i terrenget. Adressen er nr. 120 til Maridalsveien, et eldgammelt gataløp som på denne strekningen kranses av eldre bevarte trehus av håndverker- og arbeideropprinnelse. Murgårder på tilstøtende, fraskilt gårdsgrunn på motstående side av elva kom omkring 1915, og langsmed elva i begge retninger ligger en rekke driftsminner fra landets første industrireisning. Landskapet med gårder slik det var i siste halvdel av forrige århundre er avbildet på en tidlig akvarell av Edvard Munch.

Vi besøker Vøyenvolden en vakker høstdag, på selve Kulturminnedagen, og kunne knapt ha funnet et mer idyllisk pledd midt i byen. Det første som møter oss er en langstrakt låvebygning med midtportal; våningshus, drengestue og stabbur danner det resterende av et nesten lukket tun, og kompletterer et fullt gårdsanlegg, i det vesentlige opptømt alt på 1700-tallet. Stedets forvalter, Inge Torstensen; holdt foredrag i våningshuset i anledning dagen, om prioritærer og haugianere på Vøyenvolden. Torshov veterankorps musiserte og Sagene IF foresto kafèdrift. Det intime tunet med lune skygger og solskimmer mellom løvverket er som skapt for uteservering. På låven var det utstilling av malerier og en ekte utedass for trengende.

Herskapelig status

Vøyenvolden var etter norske forhold ikke noe ubetydelig gårdsbruk, men heller ingen "herregård". Prioritærene var eiendomsbesittere med en viss herskapelig status, men ikke godseiere eller rike handelsfolk. Gården ligger på en parsell som ble utskilt fra Wøien gård i 1683, da hovedbølet ble lagt ut til Bymark for byborgerne. Stedet het lenge "Brochmannshaugen" (eller bare Haugen), etter en av 1700-tallets mange eiere. Gabriel Johnson Udnæs

kom til Christiania først på 1800-tallet, gikk i lære og ble brennerimester, og tjente nok kapital til å erverve gården i 1830. Han var tilhenger av Hans Nielsen Hauge og drev jordbruk ved siden av brennerivirksomhet noen år. Siden vandret Gabriel viden om og forkynte, også mot alkoholbruk. Gården ble samlingssted for haugianerne; "leserne" ble de også kalt. Kapt noen folkebevegelse har virket så sterkt på vår moralske utvikling. Malerinnen Marie Tannæs var datterdatter av Gabriel, hun var eneste overlevende, og bildene hennes fra gården henger på veggene i stuen. Hun er også representert i Nasjonalgalleriet. Stuene i våningshuset er utstyrt med møbler fra Udnæsfamiliens tid og fungerer som museum. Tredje generasjon av familien donerte slektsgården til Fortidsminneforeningen. Ingrid Udnæs var gift med fabrikkieren Sverre Udnæs, et navn som ennå forbindes med konfeksjon. Hun var lengslevende og døde i 1954. Ekteparet ønsket at gården skulle bli et museum for østkanten, som et slags svar på Bymuseet på Frogner hovedgård. Gårdsanlegget med de viktigste bygningene på Vøyenvolden er inntegnet på et kart fra 1795. Våningshuset, som skal være oppført tidlig på 1700-tallet, ble ombygd i 1917 av arkitekt Magnus Poulson. Han rev et steilt gavlbygg på hage- og utsiktssiden som var reist engang i forrige århundre og bygde på en ny kjøkkenfløy. Han fjernet også et bislag og utformet ny inngangsportale med eierintialer i stedet. Meningen var å føre gårdsanlegget mest mulig tilbake til 1700-tallets utførelse. Drengestua har sitt gamle utvendige panel i behold. Stabburet er fra 1836 og har fått litt stilmessig påplussing i noen detaljer. Gården, som ble fredet alt i 1949, ble oppmålt og istandsatt og åpnet for publikum i 1960. Inge Torstensen er ansatt av Fortidsminneforeningen for å ha tilsyn med eiendommen og formidle historien om proprietærminnet. Leieinntekter er viktigste kilde til vedlikehold av stedet; annen etasje (og sidebygningen) er utleid til Norges Naturvernforbund, deler av huset til privat boligformål. Låven leies av byen, utrolig nok, eneste firma som driver resikulering av bygningsdeler fra nedrivninggårder ol. (Gamle trehus og bygningsdeler, tlf. 22385705).

Hjørnestein i bydelen

Hvordan fungerer Vøyenvolden i dagens bydel, og i forhold til donatorers ønsker? Vi har snakket med kulturkonsulent *Øivind Hartmann* i Bydel Sagene-Torshov. Historielaget har holdt årsmøte i stuen på gården, forteller han, men kapasiteten er begrenset;

inventeret er ellers lite egnet til møter. Forøvrig sponser bydelen musikkinnslag, og har formidlet kontakt med lokale krefter for å få til kafédrift i helgene, det kommer også idrettslagene til gode. Tunet på Vøyenvolden har fungert som åsted for Bydelsdager i alle fall de siste par år, dagen er lagt til siste helgen i mai. Kino- og teatersenteret Soria Moria på Torshov og Vøyenvolden gård er hjørnesteinene i bydelen, mener kulturkonsulenten; den lille røde stua til Hønse-Lovisa lenger nede ved Akerselva er ellers et minne fra forfatteren Oskar Braatens tid. Bydelen har de siste år markert seg som en av de få som viser en smule kulturell profil i hovedstaden; noen kulturplan for området foreligger likevel ikke. I Fortidsminneforeningens bok om de eiendommer man forvalter, "En reise gjennom norsk byggekunst" (Oslo, 1994), omtales området her som det rikeste og mest sammensatte kulturlandskapet hovedstaden har, med sin unike blanding av jordbruks/løkke-, bolig og industriminne. De som ferdes til fots eller på sykkel langs Akerselva har et severdig stoppested ved Vøyenvolden, særlig i helgene. Er man heldig finnes kaffe og vafler å få på tunet, samt omvisning i våningshuset det meste av sommersesongen, vanligvis ikke i juli.

I løpet av året er det planer om å starte en eventyrkafé på Vøyenvollen. Der vil man kunne høre både norske og utenlandske eventyr samtidig som man spiser en kakebit og tar seg en kopp kaffe. Det vil passe bra inn i Ashjørnsens fotspor.

FORTELLERKAFE PÅ VØYENVOLLEN

Det siste året har det vært fortellerkafe i drengestua på gården. Hver søndag (tror det er kl. 13.00) kan du høre historien om Ali Baba og de 40 røverne og andre eventyr fra mange forskjellige land. Et eget rom er satt av til eventyrfortellingene. Stemningen er mystisk med tente stearinlys og trommer eller andre instrumenter som bakgrunnsmusikk. Tilhørerne blir plassert på store puter, mens eventyrfortelleren sitter i egen fortellerstol. Hvis du ikke ønsker å lytte til eventyr, kan du kose deg med kjempegode kaker og kaffe m.m. ute på tunet eller inne i stua. På stueveggene henger det utstilt ulik kunst. Eventyrkaféen er et flerkulturelt prosjekt for muntlige fortellinger og tradisjoner og er støttet av Norsk kulturråd og Sekretariatet for flyktninger og innvandrere. Kaféen er åpen mellom kl. 12.00 og 16.00.

Prosjektet gir også fortellerstunder for skoleklasser og barnehagegrupper og tilbyr kveldskurs i muntlig fortelling. Mer informasjon kan fås ved henvendelse til Anette Ramsvik tlf. 22718538.

Ingrid Marie Nissen

Turguide til AKERSELVA



Park og idrettsvesenet har utarbeidet en turguide til Akerselva. Turguiden gir beskrivelse av de enkelte områder langs elva og vil være god følgesvenn til turer langs den.

Turguiden er utlagt i Rådhusets informasjonstjeneste, bibliotekene, bydelenes opplysningstjenester, turistinformasjonen på Vestbanen og Turistforeningen Storgata 3.

PROGRAM FOR VÅREN - 98

21. april **Hverdagsliv og fest fra Vaterland til Krogsstøtten.** Vi følger vår lokalhistoriker Svein Andersen (født og oppvokst i området) langs Akerselva fra Vaterlands til Krogsstøtten sykehus. Akerselvaguide Mic Wessel Aas supplerer (og ellers de som ønsker det). På Krogsstøtten sykehus får vi omvisning på Olafastuen -sykehusets museum. Etterpå drar de som ønsker det på Kordeal i Storgaten for å dyrke det sosiale. Oppmøte kl. **18.00 - Olafastatuen ved Vaterlands bru.** Påmelding til Mic Wessel Aas tlf. 22147123 eller Ingrid M. Nissen tlf. 22041277 innen fredag 17. april.
- 9–10. mai **Stands i forbindelse med bydelsdagene for Sagene–Torshov på Vøyenvollen gård. Adresse: Maridalsvn. 120**
18. mai **Medlemskveld på Høselovisas hus.** Foreningen informerer om aktuelle saker. Ellers blir det filmvisning, kåseri og sosialt samvær. Alle er hjertlig velkommen til å bidra med kulturelle innslag. Vi starter kl. 19.00. Adresse: Sandakervn. 2.
- Juni Vi planlegger vandring langs Akerselva, samt stands i forbindelse med bydelsdagene for Grünerløkka-Sofienberg bydel. Mer informasjon følger siden.

Vår adresse:

Miljøforeningen
Akerselvas Venner
Pb. 4492 Torshov
0403 Oslo

Kontoradresse:

Høselovisas hus
Sandakervn. 2



I redaksjonen:

Leif Samuelsen (leder)
Ingrid Marie Nissen

Kontaktperson:

Leif Samuelsen
tlf.22183216(p)/94342714 (mobil)