

## **Bydalen vels historie (hentet fra boken "Bydalen – Litt av hvert om dalen vår...")**

### ***Den første velforeningen***

Det opprinnelige Bydalen Vel holdt sitt konstituerende møte 10. april i 1934. Inge Andersen ble valgt som første formann i foreningens historie. Øvrige medlemmer i styret var lærer Rønning, bankkasserer Kleven Madsen, fabrikkeier Andresen og provisor Larsen. Varamenn var kontorsjef Hansen og bileier Billington.

Av bertningen ellers fremgår det at et av målene for Bydalen Vel var å gjøre Bydalen til "et sundt, vakkert og kultivert strøk". Kontingenten ble satt til to kroner i året for huseiere og en krone for leiere.

Av viktigste saker som ble behandlet de første årene, er treplantingen den som stikker seg ut. Over hundre trær ble plantet i 1934, de fleste betalt av Fredrikstad og Omegns Bank. Glemmen kommune utførte arbeidet. Da regningen ble på over 500 kr., så foreningen seg nødt til å søke om ettergivelse av gjeld og fikk av fylkesgartner Schie satt ned gjelden med 35 kr. Gartneren bemerket også at noen av trærne var blitt skadet, og skrev til Bydalen Vel og bad "det ærede selskap gjøre sitt beste for å minne beboerne om at hver især som et stedlig politi best mulig verner om plantingene".

Blant andre saker fra de første årene kan nevnes arbeidet med å legge kloakk for å lede vekk flomvannet om våren. Særlig ille skal det ha vært i 1935, da bryggeriet måtte tappe Bingedammen midt i den verste regnværsperioden av frykt for oversvømmelse.

Trafikken var den gang som nå et problem. Det ble rettet henstilling til lensmannen om å få fartsbegrensning i Sportsveien både av hensyn til det farlige kryss med Søren Wieses vei og "av hensyn til de tilstøtende haver". Ordføreren opplyste da at man arbeidet med å få gaten under fylket og eventuelt stensatt.

Våre forgjengere i velforeningen må ha sett hva som nærmet seg. På generalsforsamlingen i februar 1940 ble det besluttet å be styret ta kontakt med de kommunale myndigheter for å bedre varslingsignalene ved luftangrep. Dette ble gjort, og politiet lovte at det skulle holdes prøve og at en evakueringsplan skulle foreligge i løpet av våren. Den samme generalforsamling ba også styret undersøke muligheten for å lage bombesikre rom i Bydalen. Anbud ble innhentet, og i mars 1940 ble det lagt ut liste der en kunne skrive seg på for å kjøpe plass i et slikt bombesikkert rom. Prisen var 125 kr/pr. m<sup>2</sup>.

Siste styremøte i Bydalen Vel ble holdt 4/3 - 1940.

***Vår nåværende velforening***

På begynnelsen av 1980-årene var Bydalen blitt et villastrøk med en enorm trafikkbelastning. Det virket som at alle som beveget seg med bil frem og tilbake fra arbeid med Fredrikstadbrua som bindeledd, passerte gjennom dalen. Trange veier, få fortau og uoversiktelige veikryss bidro til mange trafikkulykker. Et tilbaketrukket sentralt villaområde ble etter hvert et vondt sted å bo i, hvor foreldre til mindreårige ikke våget å slippe barna utenfor hageporten i rushtidene. Dette var foranledningen til å starte opp med en ny velforening, etter at den gamle som var etablert før siste krig da var nedlagt for lenge siden.

Dermed ble det nye Bydalen Vel stiftet av ivrige småbarnsforeldre 10. desember 1985. Stiftelsesmøtet i Gjørhuset i Fredrikstad Bryggeri valgte et styre med fem medlemmer som en uke senere konstituerte seg og valgte Karin Askø Karlsrud til leder. De øvrige var Sverre Torjussen, Thor Andersen, Inger Willie og Thor Erik Bjørnstad.

Før dette hadde nok mange vært "på nikk" med hverandre, men etter dette ble svært mange meget godt kjent og trivdes i hverandres selskap.

Gjennom henvendelser fra velforeningen har byens myndigheter fått forståelse for at et sentralt boområde som dette må bevares. Siden 1985 er dalen blitt opprustet med fortau, innkjøringsbegrensninger, fartsbegrensninger med dumper og skilter. Beplantning av nye bjerketrær, gangvei langs Wiesebanen, nytt felles TV / radiokabelanlegg og endelig en lekepark.

Det nye styret fikk straks nok å gjøre. Særlig var det kabel-TV og planene om bygging av tennishall som opptok mye tid. Liksom i alle tider sto trafikken sentralt. For å dele på arbeidet ble det opprettet egne komiteer som skulle ta seg av enkelte saksområdet, en arbeidsmåte som har vist seg effektiv og som bare har vokst i omfang. Ved siste opptelling var det elleve mer eller mindre aktive komiteer.