



Jernbane fra Ås til Drøbak

Allerede da jernbanen ble planlagt gjennom Follo i 1870-årene, var det ønske fra Drøbak og Frogn at de skulle bli tilgodesett med dette nye transportsystemet. Kristianiafjorden (Oslofjorden) frøs enkelte vintre til slik at det var umulig med skipstrafikk. Isforholdene inn mot Drøbak var som regel gunstiger slik at Drøbak ofte fungerte som den isfrie havnen til Kristiania. For å få transportert varene videre inn til hovedstaden kom det etterhvert ønske om eget sidespor til jernbanen fra Ås til Drøbak.

Stasjonsmester Olaussen på Ås

Ideen om sidesporet ble først fremmet av folk fra Drøbak i 1901. På slutten av året 1906 ble Oluf Olaussen ansatt som ny stasjonsmester ved Aas station. Han hadde tidligere vært prosjektleder på Bergensbanen og var vant til å planlegge jernbane i utfordrende terreng. Et sidespor til Drøbak ville derfor ikke by på større utfordringer enn at de gikk an å løse mente han. I følge hans datter Marie Ekeberg Olaussen, som jeg har hatt mange intervjuer med, var hennes far en av de store pådriverne for dette sidesporet.

Etter en kuldeperiode i januar 1908 som gjorde det umulig for seilskutene å komme inn til Kristiania, ble det på ny vedtatt

å gjøre forundersøkelser til et slikt sidespor. Det skulle da enten gå fra Ås eller Ski. Olaussen så for seg at Ås stasjon ville bli en viktig stasjon ved Smaalensbanen, og talte derfor ivrig for Ås alternativet.

Industri i Drøbak by

De første årene etter den første verdenskrig ble det igjen økonomiske oppgangstider i landet. En rekke nye jernbaneprosjekter dukket opp. Sommeren 1919 kunne man i

Akershus Amtstidende lese om hvilken eventyrlig fremtid det nå skulle bli i Drøbak by. Mye av den eldre trehusbebyggelsen fra sentrum og nordover mot Hallangspollen kunne vike plass for kaianlegg med jernbanespor samt

industriområder. Syd for Drøbak fantes det også områder ved Ellebøgen, Løkkedal samt begge Ellegårdene som egnet seg for industri. Folk som bodde i den eldre trehusbebyggelsen i Drøbak, kunne skaffes nye og moderne boliger utenfor byen. Det ville komme hele lokalsamfunnet til gode. Dette mente noen i 1919.

Tog til Nesoddtangen

Ut på året 1920 dukker en ny og mer vidløftig plan opp. Nå er det snakk om å binde sammen Smaalensbanen fra Aas station over til Røyken på Drammensbanen. Over Kristianiafjorden skulle det gå ferge som korresponderte med togene. Stasjonsmester Olaussen på Ås snakket allerede den gang om en broforbindelse over fjorden. Sidespor fra Drøbak skulle bygges til Nesoddtangen. På den andre siden av fjorden skulle det gå sidespor til Hurum fabrikker.

Traseen fra Ås stasjon skulle passere Landbrukshøgskolen med stasjon der. Videre med stasjoner ved Rustad gård vest i Ås, ved Furu gård i Frogn og ved Oppegård gård

i Frogn. Derfra skulle traseen passere Oppegårdtjernet og Måna (rundkjøringen ved Rv 23) før den svingte ned langs Hallangspollen og sydover til Husvik, med Drøbak stasjon ved dagens Vidfangerbukta.

Fra Oscarsborg festning ble forslaget støttet av kommandanten. Forsvarsledelsen anså derimot ikke at sidesporet ville være av fremtredende militær betydning, men anbefalte likevel at det ble gjort forundersøkelser. Jernbanestyrelsen bevilget et mindre beløp til en begrenset okularbefaring. Saken døde etterhvert hen.

Fruktrær og bygdjøs

Landbrukshøgskolen støttet forslaget. De hadde stor leveranse fra planteskolen. Det ble ekspedert fruktrær og bærbusker til hele landet. Landbrukshøgskolen ville hel-

ler ikke lenger bli et sted langt ut på bondelandet dersom de fikk egen stasjon. Bøndene i Frogn ville få bedre tilgang med sine varer til markedet i hovedstaden. Bygdjøs som de siden 1890-årene hadde måtte hente på Ås stasjon, ville få kortere transport.

Høytflyvende tanker

Høgskolesekretær Olav Klock på Landbrukshøgskolen skrev i 1922 om jernbaneplanene: "Det er klart, at Høgskolen vil ha interesse av, at

denne bane blir bygget. Funktionærer og studerende kunde derved søke sig bolig indenfor et større område i bygden end nu, og vor nærmeste by kunde faa litt mer end den minimale betydning for os, som den har nu. Men det har vel lange utsigter med at faa bygget denne bane, og imens faar i sætte vort haap il en rask utvikling av - luftfarten!"



Oluf Olaussen. Stasjonsmester på Ås fra 1906 til 1927.

Nesodden-Drøbak-Røykenbanen.

Kart over planlagte jernbanelinjer på begge sider av Kristianiafjorden. Akershus Amtstidende november 1920.

