

saar Henseende tilføies, at Brændetransporten ad Kanalen i Aarene 1869—1871 har udgjort: i 1869 fra 5te Kronborg Distrikt 1610 Favne, fra 6te Distrikt 634 Favne, i 1870 fra 5te Distrikt 1959 Favne, fra 6te Distrikt 554 Favne, i 1871 fra 5te Distrikt 1768 Favne, fra 6te Distrikt 539 Favne, gennemsnitlig aarlig fra begge Distrikter c. 2,350 Favne. Saar, da man forsøgsvis (jfr. nedenfor) har transporteret endel Brænde fra 5te Kronborg Distrikt til Bort salg ved Hillerød, har Kanaltransporten udgjort for 5te Distrikts Vedkommende 1418½ Favne, for 6te Distrikts 562¼ Favne.

Da det selvfølgelig kunde forudses, at Anlægget af den nordsjællandske Jernbane vilde bidrage til at lette Transporten og derigennem til at forbedre Affætningen af Skoveffekterne fra Gribbskov-Komplekset, har man alt i længere Tid havt sin Opmærksomhed henvendt paa Nedleggelsen af Brændetransporten ad Esrom Kanal. I og for sig vilde det jo være heldigt for Affætningen, om man kunde holde sig begge Transportveje (saavel til Jernbanen som ad Kanalen til Søen) aabne, men dette låder sig ikke gjøre, eftersom Esrom Kanal er fordyrt et Apparat til at det kan betale sig at beholde den for Transporten af et mindre Kvantum af Skoveffekter. Man skal i saa Henseende bemærke, at Kanalen ikke alene kræver aarlige Udgifter til dens Oprensning og til Vedligeholdelse af dens Inventarium af Bramme, Slæbested, Kanalbroerne m. v. samt til Vonnigen af Kanaloplynsmanden, Bramføeren og Tilshynsmanden ved Snevret (ved en i 1869 indtraadt Balance i Bramføvertjenesten har man dog foreløbig ladet denne ubesat, idet man har sluttet Overenskomst med Kanaloplynsmanden om Besørgelsen af Bramføerforretningerne) men der er tillige ved Kanalens Benyttelse til Brændetransport bundet Værdier, som vilde blive frie ved Kanalens Nedleggelse. Man sigter herved til Kanaloplynsmandens Tjenestested ved Hulerød med tiliggende Jordlod af 18 Tdr. Land; Bramføerstedet Sølyst med Jordlod af c. 24 Tdr. Land, der vel foreløbig er bortforpagtet, men hvorover man dog næppe

vilde kunne disponere frit, saalænge Kanaltransporten vedbliver; Engen Pandehave ved Billingebæk af Areal 45½ Tdr. Land, som mod en meget ringe aarlig Afgift er overladt i Leie til de Fiskere af Billingebæk Fiskerleie, der efter afsluttet Kontrakt besørge Udfisbningen af Brændet ved Dronningemølle, samt Brændpladsene ved Esrom og Dronningemølle. Hertil kommer, at Forpagterne af Esrom Mølle og Dronningemølle af Hensyn til Brændetransporten ere underkastede forskellige Indskrænkninger i Brugten, som selvfølgelig have deres pekuniære Betydning, og endelig tør det ikke overses, at Esrom nedre Kanal er til Skade for de tilstødende Lodseieres lavtliggende Enge, hvoraf til sine Tider ikke ubetydelige Arealer oversvømmes af Kanalen. Naar samtlige disse Hensyn tages i Betragtning, vil det findes retfærdiggjort, at man har rettet sin Opmærksomhed paa at kunne opgive Esrom Kanal som Brændetransportvei, og at man derfor har bestrebt sig for at benytte Anlægget af den nordsjællandske Jernbane til at opnaa saa gunstige Bilkkaar som muligt for Transporten af Effekterne fra Gribbskov-Komplekset. I Genhold her til blev det da ogsaa som Følge af de Forhandlinger, der gik forud for Villigelsen af Planen for bemeldte Jernbaneanlæg, gjort det sjællandske Jernbaneselskab til Pligt at anlægge et Sidespor (Hestebane) fra et Punkt paa den nordsjællandske Bane ned til Esrom Sø til Lettelse for Transporten fra Gribbskov. Ved nærmere Forhandlinger viste det sig imidlertid, at et saadant Sidespor ikke vilde være til synderlig Nytte for Skovvasenet, og der blev da Spørgsmaal om Anlæg af en Hestebane fra et bestilte Punkt paa Banen ind i selve Gribbskov (navnlig til det saakaldt Otteveie) til hvilket Anlæg Jernbanestyrelsen tilbød at yde en Sum af 18,000 Rd. Det ovennævnte Endepunkt laa imidlertid saa sydligt i Skoven, at der ogsaa blev reist Tvivl om, hvorvidt et saadant Anlæg vilde være til synderlig Lettelse for Transporten af Skoveffekterne, og under de langvarige Forhandlinger, som have været førte om denne Sag, kom man da efterhaanden mere og mere ind paa Tanken om en Lokomotiv-