

# Pramdragernes Nordsjælland

Af Elisabeth Lumby, lumby@berlingske.dk, Torsdag den 26. juni 2008, 22:30

I 1800-tallet kom meget af Københavns brændsel fra Nordsjælland. Der blev gravet en kanal fra Esrum Sø til Dronningmølle, hvor tunglastede pramme trukket af mænd, drenge og heste fragtede brændet ud til de ventende skibe. Kanalen kan ses den dag i dag.

Der hersker fred og ro og sommerlig døsighed ved Esrum Kanal i Nordsjælland. Fuglene synger – i sæsonen kan man også høre nattergalen – og en mus pusler i skovbunden. Ellers stilhed.

Der skal lidt fantasi til at forestille sig det leben, der må have været på og langs kanalen om somrene i 1800-tallet, hvor heste, drenge og mænd på stien trak tungt lastede pramme med det bøgebrænde, der var fældet om vinteren, fra opsamlingsstederne på vestsiden af Esrum Sø ad den ni kilometer lange kanal til Dronningmølle. Herfra transporterede hestevogne brændet det sidste stykke ud til Kattegat til de små og store både, der fragtede det sydpå ad Øresund til København.

Hovedstaden skulle bruge meget brændsel og 13-14 pct. af det – godt 5.000 favne årligt – kom fra Gribskov. En favn svarer omtrent til 2,2 rummeter, og der kunne være ti favne eller godt 20 rummeter på en pram. En hest kunne trække tre pramme, så der har været en livlig trafik af råbende pramdragere på hverdage i sommerhalvåret, hvor udskibningen fandt sted.

## Udflugtmål for overklassen

På gode sommersøndage blev trælasten skiftet ud med fine familier med kaffe og kage, der nød at blive trukket af heste gennem skoven ad kanalen til Snævret Skov. Selv Christian IX og dronning Louise og deres hoffolk prøvede denne anderledes form for skovtur.

Kanalen blev brugt til pramdragning frem til 1873, hvor jernbanen afløste den, og i dag er den næsten groet til. Men man kan tydeligt følge dens forløb i landskabet, og flere steder er der også vand i den, konstaterer vi på en tur langs Esrum Kanal med naturvejleder Anne Johannisson og skovløver Carsten Carstensen fra Skov- og Naturstyrelsen, Nordsjælland.

## Bygget af fanger og bønder

»Arbejdet med at grave kanalen, der var under ledelse af oberst D.A. von der Recke, begyndte 22. marts 1802.

420 straffefanger, bønder og soldater arbejdede i tre år med skovle og trillebøre på kanalen, der var ni kilometer lang, ni meter bred, halvanden meter dyb og havde et fald på ni meter fra Esrum Sø til Kattegat,« fortæller Carsten Carstensen.

»For at pramdragerne også skulle have noget kønt at se på under arbejdet, blev der sat frugttræer, især kirsebærtræer, langs trækstien. Når frugten var moden, kunne de frit forsyne sig – datidens frugtordning kan man kalde det. Der blev også sat bænke op, så man kunne sidde og nyde de smukke udsigter,« siger Anne Johannisson.

»Der blev indrettet en festplads, hvor »egnens mennesker og dens mere kultiverede honoratiores sammen med almuen kunne samles på søn- og festdage i almindeligt frydefuldt lag,« som der står i en beretning fra samtiden,« siger Carsten Carstensen.

»Til at fragte brændet blev der bygget tre store og seks mindre pramme, der blev trukket af heste til Væltningen, hvor man bogstaveligt talt skiftede kanal. Her endte den øvre kanal, og brændet blev på en slidske rullet ned ad skråplanet til skovbunden fire meter længere nede, hvor den nedre del af kanalen mod Dronningmølle startede,« forklarer Carsten Carstensen..

## En overskudsforretning

Hele det store anlæg med dæmninger, stigborde og broer, der kostede 60.000 rigsdaler, blev nødvendigt, fordi det var for dyrt og besværligt at køre brændet med hestevogne ad de dårlige veje fra Gribskov til København.

»Hvis samme mængde brænde skulle være transporteret over landjorden, ville det have krævet 180 heste og 90 mand.«

Allerede i 1812 kunne von der Recke tilfreds konstatere, at kanalen de første otte år af sin levetid havde sparet statskassen for 111.601 rigsdaler, det vil sige, at den både havde betalt sine egne anlægsudgifter og givet et overskud på 51.601 rigsdaler.

Til sammenligning fik en borgmester i København på det tidspunkt 1.600 rigsdaler om året og en bygningshåndværker omkring 125.

### **Mølle med flere formål**

Ikke langt fra Væltningen, hvor nedre og øvre kanal mødes, ligger resterne af Krudtmøllen, der blev anlagt under krigen mod England i 1807-14 og senere brugt til at valke – filte – militærklæde. Den har også været brugt til at slibe sværd og bajonetter, og slibestenen ligger der endnu. Vandmøllen var en af flere, der blev opført langs kanalen.

I nærheden af den finder man også eksempler på, hvordan den udtørrede kanal får nyt liv ved ad naturlig vej at blive fyldt op af store gule iris og andre blomster og planter, der skal have fugtig jord.

Fra skoven og Esrum Sø kan man cykle eller køre i bil til Handskemagerrenden ved Hulerød i Dronningmølle, hvor kanalen endte.

»Udløbet her er ikke det originale, men man kan sagtens få et indtryk af, hvordan hestevognene fra den flade strand har kørt brændet ud til de ventende skibe,« siger Anne Johannisson.

*Kilde: Historien om Esrum Kanal fortalt gennem historiske breve, regnskaber, kort og samtaler med gamle folk på egnen i 1940'erne af Bendt Friis, (1908-94), blev udgivet forrige år i anledning af Frederiksborg Amts Historiske Samfunds 100 års jubilæum. Bogen koster 200 kr.*

**Berlingske Tidende besøger i sommerens løb nogle af de steder, hvor man med udnyttelse af naturens ressourcer har bidraget til udvikling, velstand og oplevelser herhjemme.**