

## RAIL MAIL

av  
Tore Haga

Unnskyld meg for den engelske overskriften, men jeg kunne ikke motstå dette rimet som dukket opp i hodet da jeg skulle ha noe fengende å begynne med. Jeg trodde jeg var original, men en sjekk på nettet viser at man i London i 75 år hadde i bruk en underjordisk jernbane for flytting av post, og denne ble etter hvert kalt Mail Rail. Dessuten har man i San Francisco en jernbane som heter nettopp Rail Mail. Ingen av tilfellene har noe med emnet i denne artikkelen å gjøre.

Det er altså **jernbanebrevkort** tittelen henspiller på, og som denne epistelen skal handle om. Det kommer ikke til å bli noen grundig redegjørelse. Først og fremst vil jeg vise frem ett av mine få slike kort, og dessuten skal jeg fortelle hva lite jeg ellers vet om emnet, til opplysning for dem som vet enda mindre enn meg.

matr. nr. 7069  
11.

NORGE  
10  
POSTEXP. 11. FEBR.

JERNBANE-BREVKORT.  
Norsk Hoved-Jernbane

Sersjant J. Kvam

Tjenestesak pr. Lange

fra Kra Ø. Avg. Godseksp.

med tog nr. 49 den 7/1 1921.

Form. nr. 193 e. (V. 1919)

I utgangspunktet hadde jo jernbanebrevkort ikke noe med Posten å gjøre. Det var en sending som skulle formidles med tog mellom stasjoner, trolig i den hensikt å korrespondere om ting som hadde med jernbanedriften å gjøre. Jeg har eksempler på at et kort har gått fra stasjon A til stasjon B, hvor svar er påført kortet, som så ble sendt tilbake til stasjon A. At det ikke alltid begrenset seg slik, er åpenbart. Det finnes en rekke eksempler på at jernbanebrevkort er blitt frankert fordi adressaten ikke kunne nås på denne måten, og man måtte ha Postens hjelp til å bringe sendingen helt frem til rette vedkommende. At meldingen ikke alltid var jernbanefaglig, kan baksiden av dette kortet bevitne, vist på neste side.

Nærværende kort er altså avsendt med tog nr. 49 den 7.1.1921 fra godsekspedisjonen ved Kristiania Ø, frankert med NK 100 og behørig stemplet Nordbanernes Postexp. samme dag. Matrikelnummeret oppe til venstre antar jeg er sersjant Kvams militære nummer. Det er uvisst hvorfor det er skrevet der, og med blåblyant, mens resten av håndskriften er med blekk.

Videre ser vi at kortet er tilvirket for bruk på Norsk Hoved-Jernbane, ellers best kjent som

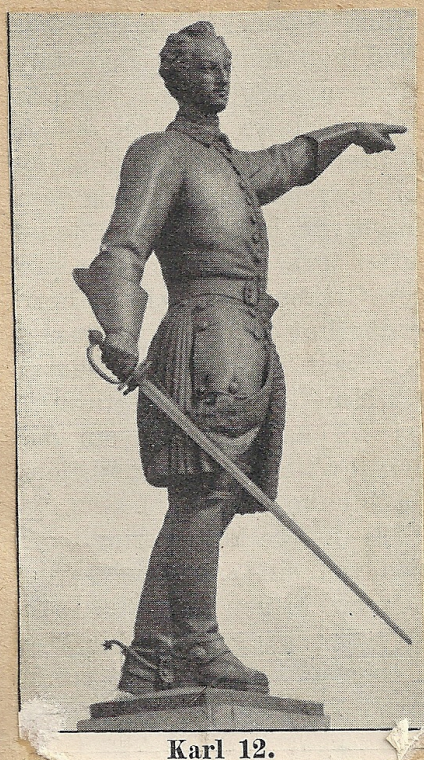
Hovedbanen. Det var Norges første jernbanestrekning, som gikk mellom Christiania og Eidsvoll, åpnet i 1854, som alle frimerkesamlere vet. Fra begynnelsen var dette et privat foretak, men ble i 1926 en del av Norges Statsbaner.

Urskog-Hølandsbanen var en annen privat jernbane, som hovedsakelig drev med tømmertransport, men som også transporterte landbruksprodukter og passasjerer i sin del av Akershus. Også denne hadde jernbanebrevkort. Banen ble overtatt av NSB i 1945, etter hvert omdøpt til Aurskog-Hølandsbanen og nedlagt i 1960, men gjenoppsto som museumsjernbane.

Det største tilfanget av jernbanebrevkort bærer NSBs navn. Såvel disse som Hovedbanens kort har formularnumre - vi ser at det viste kortet har Form. nr. 193 e. Det har også opplysning om når det er trykt. Trykningsdata finnes på en rekke kort, men mangler på mange. Observert kort fra Urskog-Hølandsbanen har verken formularnummer eller trykningsdata.

Dessverre har jeg ingen opplysninger om hvor lenge jernbanebrevkort var i bruk. Det nyeste jeg har sett, var et med Form. nr. 903, trykning 2. 1942. Men jeg har ikke sett så mange.

Tilbake til Hovedbanekortet som vi startet med: Baksiden har ingen tekst, bare et bilde av en statue, og det av en som ikke var noen hvem som helst i nordisk historie. Hvilken melding skulle dette formidle, mon tro?



Karl 12.