

Postgång jorden runt för 125 år sedan

av Gustaf Ankarcrona

Den franske författaren Jules Verne beskrev i sin bok ”Jorden runt på 80 dagar”, som utkom 1873, hur det skulle vara möjligt att med dåtidens kommunikationsmedel, främst tåg och båt, men även med häst och elefant, resa runt jorden på så kort tid som 80 dagar. Många försök gjordes, några klarade det, andra inte. I sin välkända och spännande roman lät Jules Verne sin romanfigur Phileas Fogg tillsammans med betjänten Passepartout genomföra en sådan resa österut.

Men hur var det, klarade Phileas Fogg vadet som antogs på Reformklubben i London? Resan genomfördes, men Fogg trodde att han misslyckats när han tillsammans med Passepartout anlände till Liverpool på vad han trodde var en söndag efter 80 dagars resa, den dagen de skulle varit framme i London. Men Passepartout hade räknat dagarna de rest österut och fann att de endast rest i 79 dagar när de kom med båt till Liverpool. Och så upptäckte han att det inte var söndag, utan de hade kommit till Liverpool på lördagen. Fogg däremot hade glömt att de genom att resa österut sparade en timme när varje tidszon passerades, det vill säga totalt 24 timmar. Eftersom han inte räknade med detta trodde han att de rest i 80 dagar. I själva verket hade de i verkligheten endast färdats i 79 dagar. Med 10 minuters marginal nådde slutligen Phileas Fogg herrarna i London på söndagen och vann vadet.

Jules Vernes bok handlar om en resa i romanens värld, i teorin. Romanen kom att inspirera många äventyrare att göra motsvarande resa. När Världspostunionen (UPU) bildades 1874 med gemensamma avtal för

GUSTAF ANKARCRONA är född i Boden 1937. Han har varit överste och chef för Norrlands Artilleriregemente (A 4), överste av 1:a graden och chef för Nedre Norra Arméfördelningen samt Arméns tekniska centrum. Han har varit ordförande för Sällskapet för Svensk Posthistorisk Dokumentation (SSPD) och Riksföreningen för hembygdsfilateli. Sedan 2011 är han ordförande i Postmusei Vänner.

postbefordran och avgifter mellan de deltagande länderna blev det möjligt att sända brev och brevkort jorden runt. Under 1880- och 1890-talen skickades många försändelser jorden runt för att man ville få reda på hur lång tid postgången tog. I de flesta fall sändes försändelserna vägen österut via Asien och Nordamerika. Även i vårt land prövade man möjligheten att sända jordenruntbrev. Man slog också vad om hur snabbt ett brev kunde komma tillbaka till avsändaren.

Inköp till Postmuseum

Föreningen Postmusei Vänner inköpte i juni 2011 på auktion ett brevkort som sänts österut runt jorden. Kortet sändes från Lund den 31 oktober 1888 och återkom dit den 4 februari 1889 efter 96 dygn. Detta brevkort har frankerats som en brevårsändelse, eftersom det var av privat tillverkning och därför taxerades som ett brev.

I december 2012 inköpte föreningen på auktion ytterligare en försändelse, denna gång ett brev som sänts den 28 februari 1890 från

Stugsund utanför Hudiksvall. Det återkom till avsändaren efter sin jordenruntresa den 5 juni 1890, också det efter 96 dygn. Båda dessa försändelser har överlämnats som gåva till Postmuseum.

I museets ägo finns sedan flera decennier ytterligare en jordenrutförsändelse, ett dubbelt 15-öres brevkort som färdats i samma riktning. Syftet med artikeln är att berätta om hur dessa tre försändelser transporterats runt jorden.

Att skicka post jorden runt på 1880-talet

Hur var det möjligt att skicka försändelser runt jorden för 125 år sedan för ett och samma porto? I mitten av 1800-talet hade den postförande ångbåtstrafiken på världshaven utvecklats och från 1880-talet fanns många fasta linjer med avgångar enligt tidtabell. I USA hade järnvägsförbindelsen över kontinenten färdigställd på 1860-talet. Suezkanalen invigdes 1869. Därmed fanns en sammanhängande och mer tidsbesparande transportväg med tåg och båt runt jorden.

Postförhållandena mellan världens länder började regleras med internationella avtal efter det att UPU (ursprungligen GPU) grundats i Bern 1874. Från början var antalet medlemmar 22, bland andra också Sverige. De nya postavtalen, som kom att gälla från den 1 juli 1875, innebar bland annat att enhetliga porton för försändelser mellan medlemsländerna fastställdes. Därmed förenklades hanteringen av de vanligaste försändelseskategorierna mellan länderna väsentligt.

För brev från Sverige till medlemsländer inom huvudsakligen Europa (UPUs andra grupp) fastställdes brevportot till 20 öre för den första viktlassen. Detta porto kom att gälla till den 1 februari 1921. Från den 1 juli 1876 infördes enhetligt porto till UPU:s tredje grupp, dvs. medlemsländer långt från Europa och Nordamerika. Dit blev brevportot 40 öre. Till länder utanför UPU varierade brevportot, beroende på avstånd och transportvägar, ända fram till utgången av 1886.

Från den 1 januari 1887 gällde fortfarande 20 öre inom UPU:s andra grupp, 40 öre inom UPU:s tredje grupp och 60 öre till övriga länder. Det sistnämnda portot sänktes till 40 öre den 1 juli 1892. Alla utrikes brevporton kom att bli 20 öre från den 1 januari 1895.

Det kan tilläggas att angränsande länder tillhörde UPU:s första grupp och portot mellan dessa var detsamma som det inrikes. För Sveriges del rörde det sig om Danmark med Färöarna samt Norge.

För utrikes brevkort inom UPU:s andra grupp gällde 10 öre fram till 1920-talets början. För brevkort skickade till UPU:s tredje grupp gällde 20 öre de första åren, men under perioden 1 april 1879 – 31 december 1894 var portot 15 öre, för att bli 10 öre den 1 januari 1895. Det var inte möjligt att skicka brevkort till länder utom UPU förrän 1895.

Att förutse transporttiden

Post till länder på andra sidan världshaven transporterades med ångbåt. Genom Europa skedde transporten med tåg, liksom över Nordamerika. Från 1875 tillhandahöll det svenska postverket på varje postanstalt runt om i landet kortfattad information om tillgängliga postbåtrutter med avgångs- och ankomsttider. Dessa uppgifter publicerades i utökat skick från år 1877 i bihang till de cirkulär som generalpoststyrelsen sände ut till postanstalterna.

Denna information uppdaterades en gång i månaden. Tillsammans med den världskarta med postbåttlinjer, som publicerades för första gången 1880, kunde brevskrivaren och personalen vid postanstalterna få information om när postförande ångfartyg avgick och när de beräknades anlända till en fjärran hamn, till exempel från hamnstaden Brindisi i södra Italien till hamnstäderna Calcutta och Yokohama i Asien.

Samma uppgifter fanns om fartyg från hamnar som New York, Southampton, Hamburg, Lissabon och Bordeaux, varför man på postanstalten kunde avgöra vilken väg som för dagen var den snabbaste. Där-

med fanns förutsättningarna för att beräkna transporttiden för ett brev som skulle skickas runt jorden och åter till avsändaren.

Carl Lundahls brevkort 1888

Personen som skrev detta jordenrunkort 1888 hette Carl Lundahl och var bosatt i Lund. Vem han var vet vi inte. Förmodligen var han inte filatelist; han var åtminstone inte medlem i Lunds Filatelistförening, som grundades 1889. Kortet skickades eftersom några personer slagit vad om att det skulle kunna sändas runt jorden inom fem (5) månader. Lundahl var uppenbarligen väl förtrogen med hur postgången i världen fungerade vid denna tid. Överst på kortets adressida anmodar han på engelska vänligen posttjänstemännen jorden runt att skicka kortet vidare på snabbast möjliga sätt: "All postmasters are politely requested to dispatch this card in the quickest possible manner!"

Lundahl har noggrant angivit rad för rad från nummer 1) till 6) var adressen till nästa mottagare skall skrivas in. Själv skrev han adressen till mottagare 1).

På textsidan har han i en tabell angivit de olika adressaterna i samma ordning.

På rad 1) har Carl Lundahl skrivit den första adressen: *To The Royal Swedish Consulate,*

Alexandria, Egypten. Han har frankerat kortet med ett 20 öre ringtyp, portot för länder tillhörande UPU:s 2:a grupp, i vilken Egypten ingick.

Vid det svenska konsulatet i Alexandria har man strukit adressen på rad 1) och skrivit adressen till mottagare 2): *To The Royal Swedish Consulate, Singapore.* Kortet har i Alexandria tilläggsfrankerats med ett 1 piaster frimärke ur pyramidserien, motsvarande 20 öre i extra porto för vidarebefordran till Singapore, som tillhörde UPU:s 3:e grupp, till vilket portot var 40 öre.

I Singapore har man på det svenska konsulatet strukit adressen på rad 2) och skrivit adressen till mottagare 3) *To The Royal Dutch Consulate, Yokohama, Japan.*

På det holländska konsulatet i Yokohama har man strukit enbart "Yokohama, Japan" på rad 3) och låtit texten *To The Royal Dutch Consulate* stå kvar. På rad 4) är enbart adressen *San Francisco* angiven. Kortet synes ha nått den rätta adressaten *Royal Swedish Consulate* i San Francisco enligt Lundahls anvisning i tabellen på kortets textside.

Vid det svenska konsulatet i San Francisco har man strukit såväl texten på rad 3): *To The Royal Dutch Consulate* som adressen *San Francisco* på rad 4). På rad 5) är hela adressen: *To The Royal Sw & Norwegian Consulate,*



New York utskriven. Lundahl har i sin tabell angivit enbart *Royal Swedish Consulate*. Kortet är tilläggsfrankerat i San Francisco med ett 2 cents frimärke ur presidentserien, av vilken anledning är oklart. Nordamerika (USA) tillhörde från 1875 UPUs andra grupp, för vilket portot redan var betalt. Inrikesportot i USA var vid denna tid 2 cents.

När kortet nådde det svensk-norska konsulatet i New York har man strukit adressen på rad 5) och på rad 6) skrivit adressen till den ursprunglige avsändaren: *Hr Carl Lundahl, Lund, Sweden*.

Kortet är tilläggsfrankerat på motsvarande sätt som i San Francisco, här med ett 5 cents presidentfrimärke vilket var portot för brev från USA till Sverige (Europa).

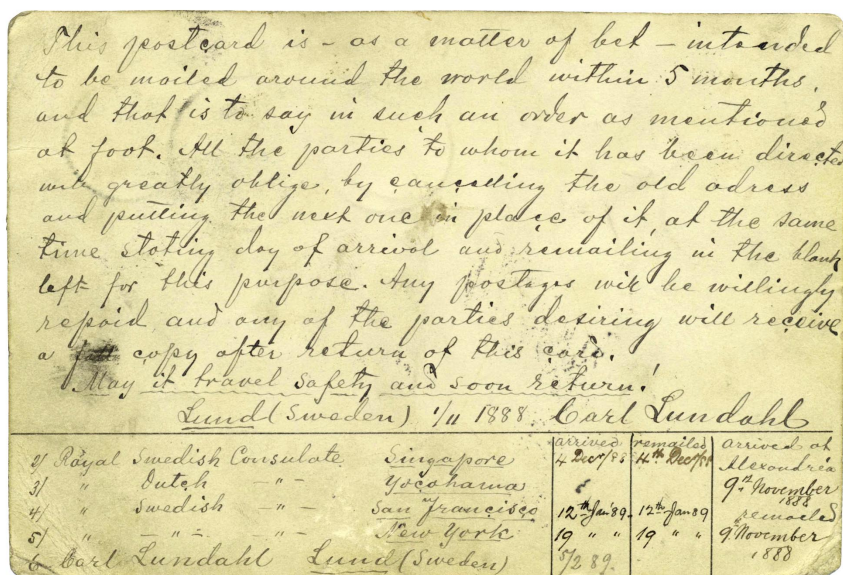
Brevkortets färd runt jorden

Detta jordenrunkort inlämnades på Lunds postkontor och stämplades den 31/10 1888. Carl Lundahl hade angivit avsändningsdag från Lund till den 1/11. Kortet befördrades med postkupé nr. 2 på linjen Nässjö – Malmö från Lund till Malmö och stämplades där med transittämpling Pkxp No. 2 C Utr. N 31/10 1888. Det befördrades sedan med fartyg Malmö – Stralsund, som gick dagli-

gen, vidare med tåg genom Tyskland och Schweiz till hamnstaden Brindisi i södra Italien. Härifrån avgick ett postförande ångfartyg med brevkortet till Alexandria i Egypten måndagen den 5 november 1888.

Enligt tidtabellen var transporttiden till Alexandria 3 dagar, till Singapore 24 dagar och till Yokohama 42 dagar. Första adressort var Alexandria, där brevkortet blivit ankomststämplat den 8 november och vidareänt den 9 november via Port Said vid Suezkanalens södra inlopp, där kortet stämplades den 11 november, allt enligt tidtabell. Kortet anlände och stämplades i Singapore den 4 december 1888. Det innebar att transporttiden från Brindisi till Singapore vid detta tillfälle blev 29 dagar. Enligt tidtabellen var denna beräknad till 24 dagar. Totalt hade brevkortet nu färdats i 34 dagar och var således 5 dagar försenat jämfört med tidtabellen.

Försändelsen skickades vidare via Hongkong och Shanghai till Yokohama i Japan, som fartyget angiorde på julaftonen 1888, alltså 49 dagar efter avgången från Brindisi den 5 november. Enligt tidtabellen var transporttiden satt till 42 dagar. Kortet var nu 7 dagar försenat. Till Yokohama hade kortet färdats i 54 dagar från starten i Lund den 31 oktober.



Båtförbindelser med San Francisco upprätthölls med glesare turer, en gång i månaden. Trots detta har brevkortet kunnat sändas vidare omgående från Yokohama till San Francisco och ankommit redan den 12 januari 1889, efter 19 dagar. Brevkortet hade nu varit på väg i 73 dagar.

Från San Francisco skickades brevkortet vidare med tåg den 12 januari över den amerikanska kontinenten och nådde New York den 18 januari. Till New York hade kortet varit på väg i 79 dagar. Nu återstod transporten över Atlanten med ett postförande ångfartyg. Nästa avgång till Bremerhaven var lördagen den 19 januari. Färden över Atlanten var beräknad till 9-10 dagar och därefter skickades kortet från Bremerhaven med tåg via Stralsund till Malmö och Lund. Kortet bör ha nått Bremerhaven den 31 januari och var slutligen tillbaka i Lund den 4 februari, efter 96 dagar.

På brevkortets textsida har Lundahl förklarat varför och hur det skulle sändas runt jorden. Han har givit tydliga instruktioner till mottagarna om hur de skall stryka den gamla adressen och ersätta den med den nya samt ange tidpunkten för kortets ankomst och vidarebefordran. Lundahl ger klart besked om ersättning för avgifter för kompletterande porton.

Instruktionen på engelska är här översatt till svenska:

”Detta postkort är – med anledning av ett vad – avsett att sändas med posten jorden runt inom fem (5) månader och på det sätt som anges nedtill. Alla de inblandade till vilket detta har adresserats ombedes med största tacksamhet att stryka över den gamla adressen och ersätta den med den nya och samtidigt notera dag för ankomst och dag för avsändning i den för detta ändamål tomma rutan. Varje tilläggsporto kommer med tacksamhet att återbetalas och var och en som begär det kommer att erhålla full betalning efter att detta kort återkommit.

Må det transporteras säkert och återkomma snart!
Lund (Sverige) 1/11 1888. Carl Lundahl”

Brevkortets väg från Lund den 1 november 1888 runt jorden och åter till Lund den 4 februari 1889 blev följande:

Dygn nr.	Poststämpel	Datum
0	Lund	31/10
0	Pkxp No.2C Utr.N	31/10
8	Alexandria	8/11
9	Alexandria	9/11
11	Port Said	11/11
34	Singapore	4/12
54	Yokohama	24/12
73	San Francisco	12/1
79	New York	18/1
80	New York	19/1
96	Lund	4/2

Totalt blev på så vis transporttiden 96 dygn med endast cirka 10 dygns försening enligt tidtabell.

Den person som hade slagit vad om att kortet skulle klara av att vara åter i Lund inom fem månader hade vunnit vadet med bred marginal. Det framgår inte om det var Carl Lundahl själv, men man kan förmoda att han var vinnaren eftersom han så noggrant instruerat alla som skulle komma i kontakt med denna försändelse – ett jord runt brev kort.

Ett brev från Stugsund 1890

Ett drygt år efter det att Carl Lundahl fått tillbaka sitt beresta brevkort, skickades 1890 ett brev från Stugsund på ett liknande sätt jorden runt. Stugsund var slutstationen på järnvägslinjen från Kilafors till Stugsund vid Bottenhavet utanför Söderhamn. Avsändare och adressat är en Mrs. K.L.B., Stugsund, Sweden. Damen ifråga har skrivit ut adresserna till de svensk-norska konsulaten i Hongkong, San Francisco och New York som brevet skulle passera. Routen var den vanliga från Sverige med tåg till Malmö, postförande ångfartyg till Stralsund och tåg vidare till Brindisi i Syditalien. Därifrån anlita-

Brevet är frankerat med 60 öre i porto för att säkerställa att brevet var betalt hela vägen runt jorden. Någon tilläggsfrankering förekommer därför inte.

Brevets färd runt jorden tog således 96 dygn att jämföras med kortet från Lund 1888/1889 som också tog 96 dygn. Vi kan dock konstatera att detta brev saknade de detaljerade anvisningarna för postgången, men att det nådde målet i Stugsund på samma tid som brevkortet som skickades från och till Lund.



Dygn nr.	Poststämpel	Datum	Adress
0	Stugsund	28/2	Swedish/Norwegian Consulate
1	Pkxp No. 2C Utr.	1/3	via
4	Brindisi	4/3	Brindisi, Suez to
32	Hongkong	1/4	Hongkong (China)
72	San Francisco paid all	11/5	Swedish Consulate San Francisco
73	Konsulatstämpel	12/5	
73	San Francisco	12/5	New York
78	New York	17/5	
80	Konsulatstämpel	19/5	
80	New York P (paid)	19/5	Return via England to
96	Stugsund, ej stämplad, åter	5/6	Mrs. K.L.B. Stugsund, Sweden

Ett brevkort från Stockholm 1885

Sedan många år tillbaka finns det i Postmuseums samlingar ett dubbelt 15-öres brevkort som skickats jorden runt, österut. Det har skickats på ett något annorlunda sätt, först adresserat till den svenske missionären G. Rodén i Massawah på Afrikas ostkust,

därefter till P. Tanner vid tullmyndigheten i Shanghai, A. N. Ridgely vid Barnums hotell i Baltimore, H. S. Staniforth i Archibald House, London och slutligen tillbaka till avsändaren J. W. Andersson vid Centraltryckeriet i Stockholm. De noggranna instruktionerna ger



anvisningar om hur brevkortet skulle skickas vidare. Till den första adressaten skriver avsändaren följande:

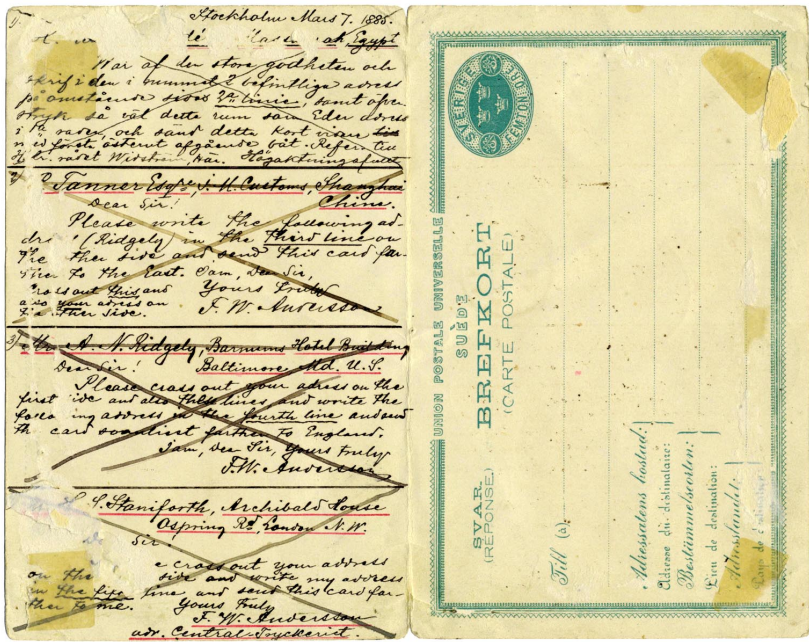
”Var af den stora godheten och skrif i den i rummet 2 befintliga adress på omstående sidas 2:a linie, samt öfverstryk så väl detta rum som Eder adress i 1:a raden, och sänd detta kort vidare med första österut afgående båt. Refer[erar] till Hofr. Rådet Widström, Här. Högaktningsfullt [J. W. Andersson].”

Avsändaren verkar ha varit tryckeriarbetaren Jakob Wilhelm Andersson, f. 1850.

Brevkortet återkom den 25 juli samma år efter 140 dagars färd. Tabellen över resvägen är intressant, bland annat för att kortet stämplat i hamnstaden Massawah vid Röda Havets västra strand på den afrikanska kusten. Staden Massawah tillhörde 1885 Egypten. I februari månad samma år invaderade italienska trupper staden och det närliggande landområdet längs Röda Havet. Detta innebar att när kortet från Stockholm nådde Massawah den 24 mars var staden i italienska händer. Detta faktum syns dock inte ha påverkat kortets fortsatta färd. Resultatet av ockupationen blev att den italienska kolonin Eritrea bildades 1889.

När brevkortet sändes vidare från Shanghai till Pekings hamnstad Tientsin (Tianjin) måste ett misstag begåtts, då någon postbåtförbindelse därifrån till Yokohama inte fanns. Brevkortet fick därför sändas tillbaka till Shanghai för vidare färd till Japan och USA. Detta medförde en betydande tidsförlust. Brevet återkom till Stockholm först efter 140 dagar.

Dygn nr.	Poststämpel	Datum
0	Stockholm	7/3
10	Alexandria	17/3
11	Suez	18/3
17	Massawah	24/3
54	Singapore	30/4
65	Shanghai	11/5
70	Tientsin	16/5
74	Shanghai	20/5
82	Shanghai	28/5
91	Yokohama	6/6
107	San Francisco	22/6
114	Baltimore	29/6
120	Baltimore	5/7
123	New York	8/7
132	London	17/7
137	Tunbridge	22/7
140	Pkxp No2	25/7



Jordenruntförsändelser stoppas

Vid världspostföreningens kongress i Washington 1897, vilken hölls under maj och juni, diskuterades livligt frågan om ersättningen för transitavgifter av post, vilket vissa länder drabbades mer av än andra. Någon definitiv lösning på denna fråga nådde man inte, men ett resultat blev att jordenruntförsändelser stoppades. Möjligen hade kongressens ledamöter observerat det ”oskick” som frimärkssamlare i många länder ägnade sig åt, nämligen att skicka försändelser som med kortare uppehåll tog sig från land till land innan det kom tillbaka till avsändaren. Möjligen såg man detta som ett sätt för samlarna att roa sig på postförvaltningarnas bekostnad. Även om portot var korrekt betalt, så ledde det inte obetydliga antalet försändelser av detta slag till merarbete i posthanteringen.

Expeditionsreglementet från kongressen inleddes med ett avsnitt som rubricerades ”Brefpostförsändelsers dirigering”. Där fastslogs under den första punkten att:

”Hvarje Postförvaltning åligger att på de snabbaste vägar, som den för egna försändelser har till sitt förfogande, fortskaffa de brefpostförsändelser, som till densamma öfverlemnas af en annan Förvaltning vare sig i slutna poster eller styckevis.”

De avtal som ratificerades i Washington trädde i kraft i medlemsländerna den 1 januari 1899. För Sveriges del ledde detta även till att man utarbetade en ny Allmän poststadga, vilken undertecknades den 9 september 1899 och togs i bruk den 1 december samma år. Därmed slutade 1892 års poststadga att gälla.

Till posttjänstemännens hjälp publicerade Johannes Döss och Erik Lannge ”Postboken: uppslagsbok för posttjänstemän” i tre upplagor, utgivna 1908, 1911 och 1915. Som ett särskilt uppslagsord finns här ”Jorden rundt.” Här framgår tydligt att det nu inte längre var möjligt att skicka försändelser på det sätt som de tre ovan refererade försändelserna ger prov på:

”Postförsändelse till utlandet, som är försedd med viabeteckning, hvilken uppenbarligen afser att få densamma befordrad på omvägar, ss rundt jorden eller annorledes, befordras, utan att afseende fästes vid viabeteckningen, till adressaten på snabbaste vägen (AP 85.1).”

Hänvisningen avsåg den då aktuella Poststadgan från 1907, i vars § 85, första stycket, det framgick att avsändare kunde begära en viss befordringsväg och att detta skulle tillgodoses om möjligt, men inte i alla fall:

”Är emellertid försändelse försedd med viabeteckning, som uppenbarligen afser att få densamma befordrad på omvägar, såsom rundt kring jorden eller annorledes, varder försändelsen, utan afseende å viabeteckningen, på snabbaste vägen tillställd adressaten.”

Möjligheten att sända brev och brevkort, adresserade i tur och ordning till orter runt jorden, upphörde sålunda vid sekelskiftet 1900. Däremot förekommer även senare brev som eftersänts när adressaten rest vidare. Sådana brev kan ha eftersänts flera gånger, speciellt om adressaten varit besättningsman på ett fartyg.

Källor

Allmän poststadga,

utfärdad af Kongl. Generalpoststyrelsen den 9 september 1899. Stockholm 1899.

Allmän poststadga,

utfärdad af Kungl. Generalpoststyrelsen den 9 september 1907. Stockholm 1907.

Billgren, Jan & Andersson, Sören,

Svensk posthistoria 1855-1925 (Filateli-handboken D:2). Boden 1995.

Billgren, Jan,

Sverige och världspostföreningen 1874-1924. *Postryttaren* 1989.

Döss, Johannes & Lannge, Erik G.,
Postboken: uppslagsbok för posttjänstemän.
2. uppl. Stockholm 1911.

Internationella postfördrag
med tillhörande expeditionsreglementen,
afslutade vid postkongressen i Washington
år 1897. Stockholm 1898.

Lager, Gunnar,
Svenska postverket och världspost-
föreningen. Stockholm 1936.