

Janusz R. Sobczyk
Uniwersytet Łódzki
Wydział Zarządzania
90-214 Łódź
ul. Rewolucji 1905 r., nr 39

HISTORIA ZNACZKOWA WYPRAWY SAMOLOTOWEJ R. AMUNDSENA I L. ELLSWORThA DO BIEGUNA PÓLNOCNego (1925)

Wyprawa lotnicza roku 1925 jest kolejną, naturalną kontynuacją – już znacznie wcześniej podejmowanych, a niedoszłych lub nieudanych – prób realizacji polarnych lotów samolotowych Amundsen. Ostatnia z nich (1923) wydawała się najbliższą skutecznego osiągnięcia celu, ale i ona zakończyła się fiaskiem.

Niepowodzenia nie zniechęcają go jednak. Już wkrótce, wspominając tę nieudaną próbę startu samolotowego z północnych wybrzeży Alaski (Wainright) – napisze: „(...) nie odstąpiłem od swego planu, przeciwnie, wytrwale pracowałem nadal, aby zgromadzić nowe środki do urzeczywistnienia mych marzeń”¹. Chodzi tu oczywiście o środki finansowe.

Spośród wielu inicjatyw Amundsen, podejmowanych przezeń w tym względzie, na szczególną uwagę zasługuje jego projekt – adresowany do pasji kolekcjonerskiej filatelistów. Zakłada on pozyskanie odpowiednich kwot na cele planowanej wyprawy, ze sprzedaży mających ją upamiętnić kartek korespondencyjnych oraz znaczków pocztowych, przeznaczonych do ich frankowania.

Kartki korespondencyjne nie są w tym przypadku nowością. Podobne przygotowywał już Amundsen w czasach podróży „Frama” (1914) i pierwszej wyprawy „Maud” (1918). Tym razem pomysł ten odnawia – wspomagający go w działaniach przygotowawczych – jego pomocnik finansowy, Haakon Hammer, który bierze na siebie przygotowanie ich druku i organizację sprzedaży.

Zgodnie z jego projektem, kartki – pomyślane jako aerogramy – wykonane „(...) z najcieńszego papieru (...) zostaną zabrane na rejs transpolarny, a kupujący będą mogli zrobić miłą niespodziankę swoim przyjaciołom, wysyłając jedną z pierwszych kart, jakie kiedykolwiek znalazły się nad biegunem”².

Tyle, jeśli chodzi o karty korespondencyjne, natomiast – pomysł z wydrukiem okolicznościowych znaczków pocztowych, stanowi tym razem – absolutną nowość. Dotychczas, jak pisze Amundsen – pod tym względem „(...) kolekcjonerzy traktowali Norwegię jako jedyną, ponieważ nigdy dotąd nie puściliśmy w obieg żadnych walorów filatelistycznych, które stanowiłyby przedmiot spekulacji”³.

¹ Amundsen R.: Lot do bieguna północnego. Nakład „Biblioteki Groszowej”. Warszawa, (sine dato), s. 22.

² Amundsen R.: Moje życie polarnika. Iskry, Warszawa, 1993, s. 70.

³ Ibid., ss. 70–71.

Z tego względu, zgoda na wydruk projektowanych znaczków wymaga teraz decyzji najwyższych czynników. Po wielu latach perypetie te Amundsen wspomina następująco: „(...) pojechałem do Oslo, gdzie po wielu trudnościach udało mi się nakłonić rząd do emisji specjalnego znaczka pocztowego, który miał być używany na (...) kartach”⁴. Do pierwszych rozmów z pocztą norweską dochodzi już w styczniu roku 1924, i faktycznie – zamierza ona wydać jeden okolicznościowy znaczek pocztowy o nominale 25 öre. Jednocześnie postawiony zostaje warunek, że będzie on sprzedawany po cenie nominalnej i za jej pośrednictwem.

Dalsze pertraktacje z pocztą przynoszą zmianę decyzji i pojawia się – zgoda na wydruk całej serii – pięciu znaczków: 5, 10, 15, 20 i 25 öre. Nieco później, dzięki wstawiennictwu Norweskiego T–stwa Aeronautycznego, występującego w roli współorganizatora lotniczej wyprawy Amundsena – ostatecznie, serię projektowanych znaczków, powiększają dodatkowo jeszcze dwa: 2 i 3 öre. W myśl zawartej umowy, nakład znaczków ma być ograniczony i tylko niewielka ich część trafi do sprzedaży w urzędach pocztowych. Pokażna część nakładu, rozdysponowana zostanie przez organizatorów wyprawy – a uzyskane stąd środki finansowe, zasilają gromadzony fundusz.

Seria tzw. znaczków amundsenowskich jest już gotowa latem 1924⁵. Poczta wprowadza je do obiegu dopiero 1.04.1925. Wydrukowane wg projektu Thorolfoma Holomboe, pojawiają się w liczbie siedmiu. Są to znaczki jednobarwne o kolorach zróżnicowanych wg wartości, o jednotypowym motywie graficznym (niedźwiedź polarny), jednoformatowe o rozmiarach 20 x 23 mm, z napisem *Norge Post* i oznaczeniem nominalów: 2 öre brązowy, 3 öre pomarańczowy, 5 öre czerwonołila, 10 öre zielony, 15 öre fioletowoniebieski i 25 öre karminowy. Przedstawiają sylwetkę niedźwiedzia stojącego na krze a w górnym prawym rogu samolot.

Sprzedaż znaczków w urzędach pocztowych Oslo jest jednodniowa, stąd i zyski poczty niewielkie. Natomiast fundusz ze sprzedaży znaczącej części nakładu opiewa na kwotę 225 tys. koron⁶. Powodzenie tej inicjatywy jest oczywiste, i Amundsen wspominając to przedsięwzięcie z satysfakcją podkreśla jakie to „(...) nasz znaczek polarny zyskał wśród zbieraczy szczególne zainteresowanie i wartość”⁷. Także niemałe powodzenie osiągnęły kartki korespondencyjne, rozprowadzane przez Hammera, który sprzedawał je wśród zainteresowanych w cenie 1 dolara za sztukę, uzyskując w efekcie kwotę ponad 10 tys.⁸

⁴ Ibid., s.70.

⁵ Informacje na temat przygotowan do emisji znaczków amundsenowskich, por. m.in.: Saszenkow E.P.: Poczta Amundsena [w]: Sowietskaja Filatelija. Nr 8. 1971., s. 7.

⁶ Por. Zinko F.: Polarnyj rycar [w]: Sowietskaja Filatelija. nr 7. 1972. s. 13.

⁷ Amundsen R.: Moje (...), s. 71. W relacji tej znamienne jest to, że autor wspomina o jednym tylko znaczku a nie o całej siedmioznaczkowej serii.

⁸ Por., ibid., s. 70.

Jak wiadomo, środki te daleko niewystarczające wobec niewspółmiernie wysokich kosztów wyprawy, nigdy – nie byłyby w stanie zapewnić jej urzeczywistnienia, gdyby nie całkiem nieoczekiwany udział w niej Lincolna Ellswortha wraz z jego nieocenioną pomocą finansową⁹.

Pomoc ta umożliwiła przede wszystkim ostateczną finalizację zakupu wcześniej już zamówionych dla celów wyprawy Amundsena – samolotów Dornier-Wal. W latach dwudziestych samoloty te w swej klasie należą do najsłynniejszych. W wersji z roku 1923 samolot ten posiada rozpiętość 22,5 m, długość ponad 17 m i dwa silniki o łącznej mocy do 700 KM, zezwalające na prędkość nawet 180 km/h i zasięg do 1200 km. Wal produkowany w dwóch włoskich filiach niemieckiej firmy Claude'a Dorniera (m.in., w Marina di Pisa) – jest wodnopłatowcem w konstrukcji duraluminiowej i nowoczesnych rozwiązaniach aerodynamicznych. Po roku 1923, jego kolejne wersje konstrukcyjne owocują dalszym jeszcze zwiększeniem – jego funkcjonalności i niezawodności, utrwalając przy dalszym wzroście możliwości osiągnięć technicznych – przekonanie o tym, że jest to samolot doskonały¹⁰.

W ten oto sposób, planowana wyprawa lotnicza Amundsena wyposażona została w dwa nowoczesne wodnosamoloty dwusilnikowe (Rolls-Royce 360 KM x 2), które już 21.05.1925, startują pomyślnie z Kings Bay¹¹ (Spitsbergen) – w kierunku północy. Wznoszą się tuż po godz. 17, w kolejności: N 25 i N 24, a ich dwie trójosobowe załogi odpowiednio tworzą: – rozmieszczeni na stanowiskach nawigatorów Amundsen i Ellsworth; piloci – Hjalmar Riiser-Larsen i Lajf Dietrichson; jako mechanicy Feucht i Oscar Omdal. Każdy samolot posiada zapas paliwa pozwalający na przelot 2600 km.

Plan obecnej wyprawy w porównaniu z poprzednią (1923) jest przede wszystkim – co do rozległości programu i planowanej trasy przelotu – znacznie ograniczony, eliminując zbędne ryzyko. Mówi się wprawdzie o locie do bieguna, ale faktycznie – jak to później wyjawia Amundsen: „Ani na chwilę nie sądziliśmy, że uda nam się dotrzeć do samego bieguna (...); na to był promień naszego działania za mały”¹². Sam biegun zresztą – jako cel takiej wyprawy, już wcześniej stracił jakiegokolwiek znaczenie, bowiem „(...) olśniewający wyczyn Peary'ego w roku 1909 unicestwił jego wartość dla wszystkich późniejszych badaczy”¹³. W zaistniałej sytuacji, mając już pewność „(...) że w roku następnym podejmiemy

⁹ L. Ellsworth (1880–1951), syn amerykańskiego potentata finansowego (Jamesa E.), który pojawia się tutaj jako nieznaną jeszcze podówczas wśród polarników – inżynier prowadzący, zaledwie jeszcze rok wcześniej (1924) badania geologiczne w Andach, a teraz – dzięki swemu ojcu, finansujący polarną wyprawę lotniczą Amundsena. Późniejszy sławny polarnik amerykański.

¹⁰ Por. Nemeček V.: Samoloty. Wyd. „Sport i Turystyka”. Warszawa. 1988, ss. 96–97.

¹¹ 78°55'32"N (obecnie Ny Llesund).

¹² Amundsen R.: Lot (...), s. 27.

¹³ Amundsen R.: Moje (...), s. 66.

próbę przelotu z kontynentu na kontynent na sterowcu, potraktowaliśmy obecną wyprawę wyłącznie jako długi rejs rozpoznawczy. Chcieliśmy przebadać rodzaj pokrywy lodowej tak blisko bieguna, jak tylko mogliśmy dolecieć, ze szczególnym uwzględnieniem ewentualnych lądowisk¹⁴.

Tymczasem lot samolotów począwszy od startu przebiega planowo, aż (...) do niespodziewanego lądowania, wymuszonego zużyciem połowy zapasu paliwa – na pokładzie N 25 i awarią jego tylnego silnika. Wraz z N 25 ląduje w pobliżu także N 24. W ten sposób, oba samoloty 22.05., około godz. 1.15, czyli po 8 godzinach lotu – wodują na odkrytym wśród lodów, wąskim kanale wodnym – osiągając ostatecznie położenie 87°43' N i 10°20»1" W¹⁵.

Odtąd niestety, bierze też swój początek, kolejna już seria dalszych, niepomyślnych zdarzeń. Ujawniony zostaje fabryczny defekt N 24, oraz jego kłopoty z tylnym silnikiem podczas lotu, a teraz jeszcze – na domiar złego – jego uszkodzenie przez lody wkrótce po wylądowaniu. Jak się niebawem okaże, w najbliższym czasie – na przeciąg kilku co najmniej tygodni – polarników absorbować będzie: nieustanne zabezpieczanie przed uszkodzeniem, pozostającego na zamarzającym kanale N 25, narażonego na zniszczenie przez przemieszczające się lody; stałe i nieprzerwane oczyszczanie zamarznętego już kanału, w oczekiwaniu na odpowiednie wzmocnienie pokrywy lodowej dla zapewnienia skutecznego i bezpiecznego startu; wreszcie, podejmowanie kolejnych prób skutecznego wzlotu N 25 do powrotnego rejsu z lodowego (500 m) pasa startowego; wystawiając na najwyższą próbę ich wysiłek i wole przetrwania w warunkach: skrajnego wyczerpania fizycznego, ograniczonych dziennych racji żywieniowych (300 g) i opuszczającej ich nadziei na pomyślny powrót.

Nareszcie po dwudziestu czterech dniach przebywania na lodzie, pojawia się szansa pomyślnego startu. Pozostawiając na miejscu uszkodzony N 24, Ellsworth, Dietrichson i Omdal przemieszczają się do N 25, a ten – z sześcioma osobami na pokładzie, przy kolejnej próbie startu, dokonuje 15.06. – długo oczekiwanego wzlotu.

Ale to jeszcze nie koniec. Teraz bowiem dopiero, w ten oto sposób – jak mówi Amundsen – „(...) rozpoczął się lot, który po wszystkie czasy zajmować będzie jedno z najbardziej poczytnych miejsc w historii żeglugi powietrznej. Zuchwały, straszliwy lot na 850 klm, lot w którym śmierć udział brała¹⁶. Upřednio bowiem, aby maksymalnie zwiększyć szanse na pomyślny wylot samolotu z bardzo

¹⁴ Ibid., s. 78.

¹⁵ Takie dane przytacza się obecnie w literaturze i bardzo zbliżone podaje też L. Ellsworth (87°44'N) w swojej książce: *My Polar Flight*, by Capt. Roald Amundsen (1925) – por. , jego *Toward the North Pole by Airplane* [w]: *Polar Aviation*. Franklin Watts, Inc., Lexington Avenue, New York 22, 1964, s. 20. R. Amundsen położenie zwodowanych samolotów umiejscawia na szerokości 87°83»N, por. jego: *Lot (...)*, s. 62.

¹⁶ Amundsen R.: *Lot (...)*, s. 99.

krótkiego pasa startowego – pozbyto się wszelkiego sprzętu i wyposażenia zmniejszając jego ładunek o 300 kg. Tak, oto „(...) żeśmy wszystko zrzucili z siebie. Gdybyśmy musieli lądować i jakimś cudem uszli śmierci, to i tak dni nasze były policzone¹⁷.

Na szczęście, po pełnym dramaturgii przelocie i wodowaniu w okolicach Nordkappu (północno-wschodnie wybrzeże Spitsbergenu), ostatecznie wszyscy jednak pomyślnie docierają do Kings Bay, pokonując ten ostatni odcinek swej wędrówki drogą morską, na zwodowanym samolocie – a następnie, przypadkowo napotkanym rybackim stateczkiem „Sjöliv”.

Filatelistyczne upamiętnienie tego szczególnego wydarzenia w dziejach polarystyki – wbrew oczekiwaniom, bardzo skromne i znacznie opóźnione znalazło swe miejsce dopiero u schyłku minionych lat siedemdziesiątych – i do dziś, pozostaje ewenementem o charakterze tematycznej rzadkości.

Sylwetkę samolotu N 25, rozstawionego szczęśliwym rejsem powrotnym wyprawy Amundsena, jako jedyna przedstawiła dotąd: 1) Poczta Norwegii (1979), na znaczku 1.25 k.¹⁸, żółtoniebieskim o rozmiarach 38x31 mm, z napisem: *Amundsen – Ellsworth 1925. Svalbard – 87°43' – Svalbard*; obrazującym na tle siatki geograficznej z konturami Arktyki, sylwetkę Dornier-Wal z widocznym oznaczeniem N 25.

Z kolei, sylwetkę pozostawionego – przez polarników w lodach Arktyki – drugiego samolotu tej wyprawy z oznaczeniem N 24, przedstawiła dotąd również jako jedyna, choć zupełnie nieoczekiwanie: 2) Poczta Cesarstwa Środkowo-afrykańskiego, na znaczku 200 F¹⁹, wielobarwnym o rozmiarach 51x38 mm, z napisem: *Histoire de L'aviation. Roald Amundsen*; przedstawiającym zwodowany Dornier-Wal N 24, ze znakami norweskimi i dwie skierowane ku niemu postacie, stojących polarników oraz – w ramce w prawym górnym rogu, portret Amundsena.

W związku z opisem ostatniego znaczka, warto w tym miejscu – raz jeszcze, powrócić do historii N 24 i żegnających go polarników. Pilotujący ten samolot – drodze na północ Dietrichson, teraz szczególnie w momencie pożegnania, bardzo głęboko przeżywa decyzję o porzuceniu N 24. „Przez długi czas nie mogłem się oswoić z myślą, że będziemy musieli opuścić naszą drogą maszyną (...)”²⁰; „(...) rozumiałem dobrze, że nie mamy wyboru, ale jednak myśl opuszczenia samolotu męczyła mnie niewymownie. Ja bym zaryzykował... i chociaż – wyznaje on –

¹⁷ Ibid., s. 99.

¹⁸ Jeden z czterech znaczków bloku okolicznościowego z okazji międzynarodowej wystawy filatelistycznej w Oslo 13–22.06.1980 (NORWEX 80– OSLO), poświęconego osiągnięciom norweskich lotów polarnych w Arktyce.

¹⁹ Jeden z serii pięcioznaczkowej, poświęconej wraz z blokiem historii światowego lotnictwa.

²⁰ Amundsen R.: Lot (...), s. 151.



NORWEX 80 OSLO

INTERNASJONAL
FRIMERKEUTSTILLING
Oslo 13.-22. juni 1980



Pris
kr. 15,-



tylny motor podczas lotu na północ sprawiał mi dużo kłopotu, poleciałbym naszym drogim N 24²¹ – w drogę powrotną.

O podobną rozterkę podejrzewać można, także Amundsena, który relacjonując ów moment pożegnania – z pokładu odlatującego na południe (15.06.) samolotu (N 25), nie zapomni odnotować: „Po raz ostatni pozdrowiliśmy N 24, a w chwilę potem zniknął na zawsze z naszych oczu”²².

²¹ Ibid. ss. 151–2.

²² Ibid., s. 100.