

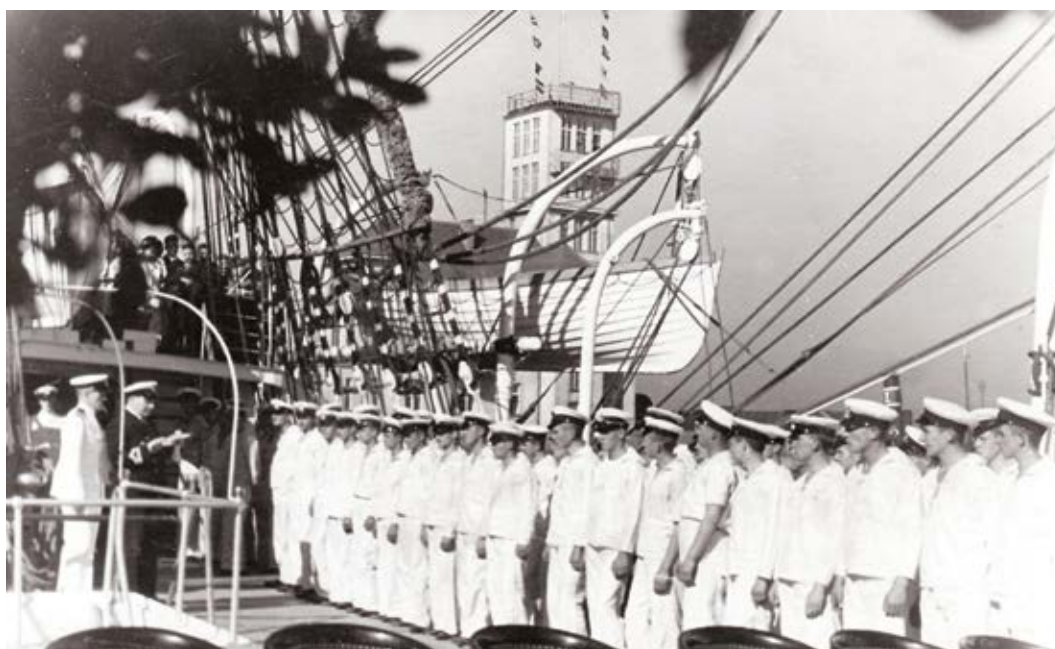
# Artur Oskar Gojny

1918-1992

**Absolwent Wydziału Mechanicznego z 1938 r., stypendysta Ligi Morskiej i Kolonialnej, uczestnik rejsu dookoła świata, pilot myśliwski, strzelec, żołnierz Armii Krajowej, starszy mechanik.**

Urodził się 17 marca 1918 r. w Katowicach (w 1957 r. nadgorliwy urzędnik w legitymacji wojskowej wpisał mu miejsce urodzenia: Stalinogód, bo tak po śmierci Stalina w 1953 r. nazwano Katowice, mimo że historyczną nazwę przywrócono w 1956 r.).

Większość z nich była nowicjuszami na morzu. Mieli za sobą zaledwie miesiąc pobytu na «Darze», częściowo na kotwicy w Zatoce Gdańskiej i przy nabrzeżu w Gdyni. W tym czasie kończono prace przygotowawcze do wyjścia statku w morze<sup>1</sup>.



Przed wyjściem w morze...

W 1934 r. zdał egzaminy na Wydział Mechaniczny i po odbyciu czterotygodniowej kandydatki na „Darze Pomorza” wyruszył w rejs dookoła świata. Tę przygodę życia opisał z wielkim talentem, toteż warto zamieścić fragmenty jego relacji: „Przy wspianej pogodzie i dogodnym wietrze, 16 września 1934 roku w samo południe, «Dar Pomorza» rzucił cumy i oddalał się powoli od nabrzeża, na którym stali nasi najbliżsi i żegnali nas ze łzami w oczach. W chwilę później na masztach i rejach zaroilo się od białych drelichów. Rozwinęły się wszystkie żagle i «Dar Pomorza» jak biała zjawa z innego świata oddalał się majestatycznie, znikając w końcu za horyzontem. Zabrał ze sobą na dobre i złe, na wielką przygodę 107 osób.



„Dar Pomorza” opuszcza Gdynię, wychodząc w rejs dookoła świata

Dla wyeliminowania nadmiaru kandydatów uczono wiosłowania na dwóch szalupach, zacumowanych do rufy statku. „Nauka trwała przez kilka godzin. Wiosła były ciężkie, woda stawiała duży opór, bo szalupa stała w miejscu. Jak się okazało, metoda ta była skuteczna. Najślabi oświadczyli, że wracają do domu. Kilku nawet nie mogło opuścić szalupy o własnych siłach, wciągano ich liną na pokład”<sup>2</sup>.

Tak naprędce przygotowani do życia na morzu, „wypłynęliśmy w nieznaną. Z lewej burty został Hel, płynęliśmy na zachód i przy dobrym wietrze przybyliśmy do Kopenhagi. [...] Ze względu na jednodniowy postój część załogi zwiedziła fabrykę najlepszych farb okrętowych – «Hempla», pozostali skorzystali z zaproszenia władz portowych i udali się na kolację w restauracji. Wracając w wesołym nastroju na statek, głośno zachwycaliśmy się w naszym bogatym słownictwie urodą przechodzących dziewczyn i pań. Dowcipkowaliśmy tak do momentu, aż usłyszeliśmy, jak idący z mamą chłopczyk powiedział w naszym języku ojczystym: – Mamusiu, to są Polacy. Słowa te wprowadziły nas w niemiłe zakłopotanie, tym bardziej, że mamusia odpowiedziała: – To są świnie, nie Polacy”<sup>3</sup>.

Na Morzu Północnym Artur Gojny przeżył pierwszy sztorm. „Na chorobę morską chorowaliśmy ciężko, składając Neptunowi obfite ofiary. Marzyłem wówczas o tym, aby obok statku ujrzeć jakiś słup wbity w dno morza, aby nań na chwilę wskoczyć i w ten sposób uniknąć kiwania”<sup>4</sup>.

Na Teneryfie „zobaczyłem inny, zupełnie nowy świat, z którego istnienia nie zdawałem sobie sprawy. Pomyślałem wówczas, że właściwie to jestem tu całkowicie przypadkowo. Przecież mój ojczym nigdy nie byłby w stanie płacić 120 zł miesięcznie za ten rejs. Pomógł mi przypadek. Gdy ojczym dowiedział się (też zupełnie przypadkowo), że Liga Morska i Kolonialna przy PKP funduje rocznie trzy pełne stypendia do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, postanowiłem zaryzykować. Później okazało się, że było tylko trzech reflektantów, z których jeden wykluczony został przez komisję lekarską, a pozostali dwaj, tj. kolega Paweł Gembczyk i ja, po zdaniu egzaminów wstępnych znaleźliśmy się tu na «Darze Pomorza»”<sup>5</sup>.

„W każdym porcie wykonywaliśmy określone prace, między innymi: malowanie, smołowanie takielunku, obijanie rdzy, smarowanie bloków, codzienne porządki z rannym szorowaniem pokładu włącznie. Przeprowadzano też wszystkie alarmy próbne”<sup>6</sup>.

Po przejściu Kanału Panamskiego, w Balboa, „wracając po wieczornym spacerze doznaliśmy niemiłego wstrząsu, kiedy nie dostrzeżliśmy naszego «Daru». Serca nam się ścisnęły z wrażenia, poczuliśmy się jak nic nie znaczące pyłki we wszechświecie, zagubione i bezdomne. Wówczas dopiero uświadomiliśmy sobie, co dla nas znaczy «Dar Pomorza», jak bardzo jest nam potrzebny – był przecież naszym rodzinnym domem. Niewysłowione szczęście ogarnęło wszystkich, gdy zorientowaliśmy się, że «Dar» nie opuścił nas, tylko przeholowany został do innego nabrzeża w celu uzupełnienia prowiantu”<sup>7</sup>.

W grudniu żaglowiec wyszedł na Pacyfik, a 9 grudnia 1934 r. o godzinie 11.00 przekroczył równik. „Tego dnia wieczorem rozpoczęły się uroczystości chrztu morskogo. Do komendanta stojącego na rzeńsiście oświetlonym reflektorami pokładzie przybył z morza poseł Neptuna – Tryton wraz ze świtą, na którą kandydaci spoglądali niezbyt przychylnym okiem. Ta cała zgraja została zaproszona na jakiś poczęstunek, w trakcie którego uzgodniono prawdopodobnie szczegóły znęcania się nad nowicjuszami. Do tego dnia przygotowywano się od wielu tygodni, włożono olbrzymią ilość pracy, bo chrzest morski na statku szkolnym powinien być wzorcowy. Był więc Neptun w koronie z trójzębem, w towarzystwie pięknej Prozerpiny [choć żoną Neptuna jest Salacja], trzy dziewice morskie z włosami z konopi i złotymi napierśnikami, pirat, astrolog, fryzjerzy z brzytwami z drewna i cała plejada groźnych diabłów.

Dobrze, że się przez wszystkie tortury nie przechodziło, tylko przez jedną lub dwie. Opornych odsyłano do sekcji specjalnej, gdzie częstowano jakimś świństwem, które musiało się zjeść i wypić, smarowano pastą nie do zmycia, topiono w specjalnie zbudowanym na pokładzie basenie, wieszano na rejach i przeganiano przez rekin-nawiewnik, tj. rurę z brezentu długości kilkunastu metrów. Przelatywało się przez to

na czworakach, przy tym z tyłu kłuli, z góry bili, a z przodu wlewali silny strumień wody morskiej z pompy przeciwpożarowej. [...]

W końcu to całe diabelskie towarzystwo nie miało już kogo chrzczyć i bić, a że było bardzo rozochocone, więc doszło pomiędzy nimi do jakiegoś konfliktu. Poodpinali swoje ogony i zaczęli bójkę. Zrobił się straszny harmider, wszyscy krzyczeli wniebogłosy. Z wielką trudnością uśmierzone ten diabelski bunt. Dokonano tego za pomocą silnych strumieni wody morskiej<sup>8</sup>.

Wigilię Bożego Narodzenia załoga obchodziła w tropiku. „Było więc gorąco, my jak zwykle bosy i w białych drelichach, morze było spokojne, a wiatr dogodny. Załoga potrafiła sobie stworzyć prawdziwy nastrój wigilijny. Wprawdzie choinki wycięliśmy przemyślnie z dykty i odpowiednio pomalowaliśmy, to jednak ozdoby choinkowe powiesiliśmy oryginalne. Potrawy i napoje podano nam tradycyjne, takie jak w domu. Dodatkowo każdy z nas otrzymał po pół kubka czystej wódki. Dobrze się potem kołędy śpiewało. Chcieliśmy nawet pójść na pasterkę, ale księdza nie można było znaleźć. Może dostał dwa kubki?

[...] Nastrój świąteczny był wspaniały, człowiek się objadł i groziło mu całkowite rozleniwienie, gdyby nie wachty i służby przy sterze, w czasie których trzeba było ciągle uważać na kompas, zaś przy bejdewindzie na żagle. Służba na oku była najprzyjemniejsza. Siadało się w trąbę dziobowego nawiewnika i obserwowało błękitny ocean, kolorowe niebo i wsłuchiwało w szum fal rozbijanych przez dziób «Dar». Zdawało się, że człowiek jest zupełnie sam pomiędzy niebem a morzem. Najwięcej uwagi zajmowała służba szkafutowego. Dzwonem okrętowym wybijało się godziny, przy czym pomyłka groziła zgryźliwymi uwagami ze strony załogi<sup>9</sup>.

Gdy „Dar Pomorza” dotarł do Honolulu, przy nabrzeżu zgromadziły się tłumy, wśród nich wielu Polaków. „W trakcie ceremonii powitania – każdy z nas (nawet pelikan i flaming) otrzymał z rąk pięknych i uroczych dziewczyn wieniec z żywych kwiatów – zwany «lei». Następnie goście zwiedzali nasz statek. Niektórzy chcieli ofiarować nam buty, gdyż byliśmy jak zwykle bosy. Nieporozumienie szybko wyjaśniono. Pewna pani jeszcze z na-

brzeża krzyczała do nas: – Czy macie polskie śledzie na statku? Oficerowie z komendantem na czele przyjmowali na rufie władze wojskowe i miejskie, zaś w międzypokładzie odbywały się występy tancerek hawajskich z tańcem «hula – hula» na czele<sup>10</sup>. Następnym etapem podróży była Japonia.

W Jokohamie nie witano żaglowca i jego załogi wieńcami z kwiatów, ale pudełkami zapalek, które japońskie dziewczyny rzucały na pokład, kiedy statek przybijał do nabrzeża (pudełka były reklamówkami z planem okolicy, z zaznaczonymi restauracjami i kabaretami).

„Dnia 3 marca skierowaliśmy się do Osaki i znów złapał nas tajfun. Był tak silny, że rozszarpał nam na strzępy silny, gruby żagiel sztormowy, który rozleciał się z takim hukiem, że pobudził śpiących. Przechyły statku utrudniały nam nawet spanie w hamakach – powodowały zawadzenie rozpórek hamaka o sufit. Rano okazało się, że wiatr przekroczył siłę 12 stopni w skali Beauforta – o ile, nie wiadomo, gdyż zabrakło skali.

Czterech sterników przywiązanych do steru, aby ich fala nie zmyła, z trudem utrzymywało koła sterowe. Temperatura w dzień spadła poniżej 10°C.



Wzdłuż pokładu były znów rozciągnięte liny, dzięki którym fale przewalające się przez pokład nikogo nie zmyły, pomimo że podcinały nogi i pchały za burtę. W ten sposób wśród huku wiatru przedzierającego się przez gęsty takielunek lin (których było około 180) płynęliśmy pięć dni<sup>11</sup>.

„W Batawii przycumowaliśmy do beczek i jak w każdym prawie porcie myliśmy zewnętrzne burty, a następnie malowaliśmy wszelkie odpryski i zadrapania. Czynności te wykonywaliśmy ze sterlinek, które wywieszano za burtę. W miarę mycia burt instruktor opuszczał nas coraz niżej. [...] Ponieważ w jednym miejscu nie można było zmyć ciemnych zacieków, instruktor polecił je zamalować. Zadanie to wykonano szybko i sprawnie. Dopiero wówczas wynikł problem dostania się na pokład, bo farba była jeszcze świeża. Instruktor gdzieś poszedł, więc doradzono tej dwójce, aby przepłynęli te kilka metrów do opuszczonego trapu, co



Z rodzicami

było logiczne. [...] Kolega Śmiechowski pracował w kąpielówkach, więc skoczył pierwszy. Gdy tylko wynurzył z wody głowę, usłyszał przeraźliwy okrzyk z wielu ust: «rekiny» i w tym momencie stało się coś niewiarygodnego: Śmiechowski jak delfin wyskoczył z wody i chwycił się trapu tak wysoko, że nawet nie dotykał nogami wody. Ale rekin mógł również za nim wyskoczyć, łapiąc go za nogę, więc kilku wyciągnęło go rychło na trap. Potem zastanawialiśmy się, czy rzeczywiście widziano te rekiny, gdyż w późniejszych rozmowach wielu z poprzednich «świadków» wycofało się z tej opinii. Może więc zażartowano ze Śmiechowskiego, ale nikt tego mu wprost nie powiedział, bo był z niego potężny chłop<sup>12</sup>.

Potem była Australia. „Rzuciliśmy kotwicę pół mili przed jakimś na wpół rozwalonym przez fale drewnianym pomostem, do którego potem przybijały nasze szalupy. Od pomostu prowadziła dróżka do wioski Broome w przeważającej części o zabudowie drewnianej, takiej, jaką widzimy w westernach. [...] Pierwszy raz w ciągu naszej podróży nie spotkaliśmy żadnego Polaka, dotychczas w każdym porcie było ich wielu. Przyjeżdżali nieraz z odległych stron. [...] Często podkreślali, że «Dar Pomorza» dopomógł im w życiu osobistym, po prostu po licznych artykułach o naszym statku w miejscowej prasie spoglądano na nich innym okiem – zaczęto się z nimi liczyć. Spotkania takie były bardzo wzruszające, przypominam sobie, jak w pewnym



Artur Gojny w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa

porcie przy długim nabrzeżu, wzdłuż którego płynęliśmy, pewien Polak biegł równo z naszym statkiem, a kiedy nabrzeża zabrakło, usiadł nad wodą i płakał; my też<sup>13</sup>.

Gdy żaglowiec przechodził koło Madagaskaru w czerwcu 1935 r., wiatr wzmógł się do 10 stopni i przy jednym z gwałtowniejszych przechyłów zerwała się prawa szalupa ratunkowa. Znalazł ją inny statek, zawiadomił o tym przez radio swojego armatora i najbliższe porty. Prasa krajowa podała wiadomość, że „Dar Pomorza” zatonął. „Można sobie wyobrazić, co przeżywali nasi najbliżsi. Na przykład mój ojczym chował przed moją matką wszelką prasę z tego dnia i nie wpuszczał do domu znajomych przychodzących z kondolencjami.

Pomyłka została wyjaśniona dopiero po naszym radiowym zgłoszeniu swojego przybycia do Durbanu. Stąd rozeszła się w świat wiadomość, że wszyscy są zdrowi i cali, i że «Dar» stracił tylko jedną szalupę w sztormie. Nie sprawdziło się więc wielkie krakanie, że «Dar Pomorza» nie powróci z tej podróży, podobnie jak wcześniej siedem innych żagłowców szkolnych. Pesymiści w Polsce byli górą tylko przez jedną dobę<sup>14</sup>.

W Antwerpii wszedł na pokład dyrektor szkoły kmdr Adam Mohuczy, który przyjechał z Gdyni. „Po przepłynięciu Kattegatu na wysokości szwedzkiego portu Malmö w pewnej zatoce rzuciliśmy kotwicę na trzy dni, gdyż musieliśmy planowo – co do godziny – wejść do Gdyni.

Czas postoju został w pełni wykorzystany do ostatnich prac porządkowych na statku, mimo że nad doprowadzeniem go do idealnego stanu pracowaliśmy już przez ostatnie kilka miesięcy. Pod względem czystości i porządku nikt z rzeczoznawców w Gdyni nie znalazł najmniejszego uchybienia. Zgodnie z tradycją uszyto też biało-czerwoną wąską wstęgę długą na 39 metrów, co oznaczało, że przepłynęliśmy 39 tysięcy mil<sup>15</sup>.

Do portu w Gdyni żaglowiec wszedł 3 września 1935 r. w samo południe, przy ryku syren statków udekorowanych galą flagową, a na nabrzeżu reprezentacyjnym orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn narodowy.

Artur Gojny dyplom ukończenia PSM otrzymał w 1938 r., razem z nim 22 uczniów na obu wydziałach. Prawie wszyscy absolwenci rozpoczęli służbę wojskową.

Czterech marynarzy: Artura Gojnego, Jordana Bussa, Ładysława Rutkowskiego i Jana Piaskiewicza wzięto do lotnictwa, bo po ukończeniu drugiego kursu i zdaniu matury pojechali na lotnisko Lublinek koło Łodzi, gdzie ukończyli kurs pilotażu motorowego, otrzymując licencje pilotów cywilnych. Wystarzał się o to ojciec kolegi z kursu, wykładowca w PSM, inż. Witold Komocki, który był entuzjastą lotnictwa.

Wybuch wojny zaskoczył Artura Gojnego w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu – 3 września miał przejść do cywila po zakończeniu pełnego kursu szkolenia.

Tymczasem 1 września 1939 r., około godziny szóstej rano, spadła seria bomb obok budynku koszarowego, w którym przebywały dwie eskadry podchorążych i jedna podoficerów pilotów, którzy parę dni wcześniej zjechali na jakieś szkolenie specjalne.

„Leżąc tak pod gradem bomb i będąc w śmiertelnym niebezpieczeństwie, myślałem nad moim krótkim życiem, które za moment może być przerwane. Po prostu żał było tak młodo umierać, tym bardziej, że jako absolwent Szkoły Morskiej miałem świetne perspektywy na przyszłość. Dostłownie za kilka dni już mogłem rozpocząć pracę w swoim ulubionym zawodzie, żałowałem nawet, że zgłosiłem się na ochotnika do wojska, bo mogłem jeszcze rok poczekać, ale wolałem mieć już wojsko z głowy. Był to na szczęście ostatni atak na lotnisko i gdy samoloty odleciały, wszyscy z rowów rozbiegli się, aby być jak najdalej od obiektów atakowanych. Ze strachu wtedy biegłem po nierównej drodze polnej tak szybko, że przegoniłem jakiegoś podoficera, który uciekał na rowerze”<sup>16</sup>.

Wczesnym rankiem 2 września 1939 r. oddział wyruszył na samochodach ciężarowych na wschód, za Wisłę, gdzie miał zostać zorganizowany skuteczny opór. 3 września samolotami polecili do Zamościa, a stamtąd 10 września do Łucka. Tydzień później rozeszła się „hiobowa wieść, że armia rosyjska wkroczyła do Polski i strzela do naszych żołnierzy. Musieliśmy podjąć szybką decyzję, byliśmy blisko granicy i należałoby przynajmniej ocalić pilotów. Na moją propozycję, aby polecieć do Rumunii, przystało pięciu pilotów”<sup>17</sup>. Z Czerniowców postanowił przedostać się do Bułgarii.

Razem z kilkoma kolegami wylądowali obok dużego miasta Russe. „W ten sposób zakończyła się dla nas kampania wrześniowa 1939 r. Byliśmy jedynymi pilotami, którzy wylądowali w Bułgarii. Gdy przybył wysłannik polskiej ambasady po nas, [...] pojechalśmy na dworzec kolejowy do Russe”<sup>18</sup>.

W tym okresie przebywała w Bułgarii ekipa polskich fachowców, którzy montowali 20 zakupionych przez Bułgarię samolotów typu „Karaś”. Razem z kolegą został zatrudniony przy montażu, oficjalnie zarabiając w ten sposób na utrzymanie i kieszonkowe.

Z początkiem listopada 1939 r. Artur Gojny otrzymał w brytyjskiej ambasadzie

polskie paszporty z wszelkimi niezbędnymi pieczętkami wizowymi. Po kilku rozmowach zaproponowano mu współpracę z wywiadem angielskim. Gdy oponował argumentując, że jest wszechstronnie wyszkolonym pilotem myśliwskim, jednym z najlepszych strzelców, gdyż na stu kilkudziesięciu pilotów zajął czwartą lokatę w szkole, że w pozorowanych walkach powietrznych był najlepszy i że chce wziąć po prostu odwet na Niemcach. Anglicy skutecznie przekonywali, że w pracy wywiadowczej w walce z Niemcami może być wielokrotnie bardziej przydatny, że wartość szpiega przyrównuje się do siły plutonu, kompanii, pułku, a nawet dywizji, w zależności od ważności wykonanych zadań.

W połowie listopada 1939 r. w kilkunastuosobowej grupie, z zachowaniem wszelkich ostrożności, wyjechał do Aten, a po odłączeniu się od grupy – do Katowic.

W domu radość była olbrzymia, ale połączona z wielkim strachem, bowiem Niemcy ustanowili tak zwanych blokowych, którzy przesyłali swoje opinie o mieszkańcach i po prostu decydowali o ich losie. „Blokowy mojej dzielnicy wiedział, że mój ojczym był powstańcem śląskim, moi rodzice musieli jego milczenie opłacać”<sup>19</sup>. Rodzina utrzymywała więc, że syn nie wrócił z wojny, najpewniej nie żyje i pomogła mu wyjechać do Radomia.

Spotkał się też zaraz ze swoją dziewczyną, z którą się wkrótce zaręczył, zaś latem 1940 r. – ożenił.

Zamieszkał u teściów i podjął pracę w wytwórni broni, nawiązując równocześnie kontakty z lokalnym ruchem oporu. Mając wykształcenie techniczne, został chronometrażystą w zakładowej wytwórni broni, podlegającej koncernowi Steyr-Daimler Puch w Austrii. Większość osób zarządzających fabryką była Austriakami i został ich tłumaczem, co dawało mu więcej swobody, z której korzystał, wynosząc z fabryki elementy uzbrojenia i lufy do VIS-a.

„Po kapitulacji Francji przygnębienie wśród Polaków było ogromne, wprost ręce opadały w pracy konspiracyjnej. Kiedy pierwszy szok minął, zaproponowano mi wstąpienie do Armii Krajowej”<sup>20</sup>.

Nawiązał łączność z Działem Ekspedycji, aby wiedzieć wszystko o transportach

wysyłanej broni. Udało się też nawiązać kontakt z wywiadem angielskim i mógł się usprawiedliwić, że nie z własnej winy opuścił Katowice, przez co zerwała się łączność nawiązana w ambasadzie angielskiej w Sofii.

Zagrożony dekonspiracją, otrzymał rozkaz opuszczenia Radomia dla bezpieczeństwa całej organizacji. Granicę między Generalnym Gubernatorstwem a Rzeszą przejechał bez przeszkód i w nocy przybył do domu rodziców przez nikogo niewidziany. „Ojczym postanowił, że z domu już się nigdzie nie ruszę, nie będę się nikomu pokazywał, czyli rozpocznę bezwzględne ukrywanie się. Miało to szanse powodzenia, gdyż nikt w Radomiu nie znał dokładnego mojego adresu w Katowicach, tym bardziej, że moi rodzice nosili inne nazwisko, o czym nikt nie wiedział. [...]

W tym czasie ojczym przestał opłacać haracz blokowemu, który szantażował go od początku wojny jako śląskiego powstańca, bo po prostu nie miał już z czego, rozumując też słusznie, że blokowy po tylu latach szantażu nie będzie mógł swoim władzom zgłosić o udziale ojczyma w powstaniach śląskich, gdyż sam by podpadł<sup>21</sup>. Nasłane przez blokowego zbiry tak strasznie ojczyma pobiły, że po kilku dniach zmarł 19 czerwca 1944 r. Dla rodziny nastał okres krytyczny, bo z jednej kartki żywnościowej nie sposób było wyżyć, musieli wtajemniczyć kilku Polaków, którzy wspomagali w miarę swoich możliwości. Późną jesienią 1944 r. policjanci

zaczęli walić w drzwi mieszkania – był przerażony do momentu, gdy okazało się, że walili też w inne drzwi, dyscyplinując mieszkańców w sprawie wykładu o ochronie przeciwpożarowej w związku z częstymi nalotami aliantów.

„Tego rodzaju wstrząsy nerwowe pogorszyły mój stan zdrowia. Dolegliwości układu trawiennego wzmogły się tak krytycznie, że w lutym 1945 roku trafiłem do szpitala, w którym przeleżałem prawie pół roku i podleczyłem się o tyle, że mogłem rozpocząć pracę zarobkową, aby utrzymać matkę i moją rodzinę. Po powrocie do mieszkania dowiedziałem się, że wszyscy mieszkańcy klatki schodowej wiedzieli, że się ukrywam. Dobrze, że nie wiedziałem o tym, byłbym się chyba jeszcze dłużej leczył<sup>22</sup>.

Po wojnie wrócił na morze. Wiele lat pracował w PLO, w 1958 r. otrzymał na Politechnice Gdańskiej dyplom inżyniera (zaliczano tak od 1957 r. przedwojenną naukę w gdyńskiej PSM).

„«Dar Pomorza» był moim pierwszym statkiem w życiu, na którym byłem wiekiem najmłodszy! M/s «Grunwald» był moim ostatnim statkiem w życiu, na którym byłem wiekiem najstarszy. Jestem przekonany, że późniejsze moje sukcesy [...] mogą zawdzięczać m.in. «Darowi Pomorza», gdzie otrzymałem ostateczny szlif charakteru zapewniający powodzenie, a może i szczęście – na całe życie<sup>23</sup>.

Zmarł 9 lipca 1992 roku.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Artur Gojny, *Wielka podróż*, [w:] *Darem Pomorza dookoła świata, 1934-1935, wspomnienia z rejsu*, Gdynia 1981, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Udział starszych mechaników Polskiej Marynarki Handlowej w II wojnie światowej*, zeszyt szkoleniowy nr 24, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1988.

1 Artur Gojny, *Wielka podróż*, [w:] *Darem Pomorza dookoła świata, 1934-1935, wspomnienia z rejsu*, Gdynia 1981, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG, s. 5.

2 Ibidem, s. 6.

3 Ibidem, s. 7.

4 Ibidem, s. 8.

5 Ibidem, s. 9.

6 Ibidem, s. 10.

7 Ibidem.

8 Ibidem, s. 13-14.

9 Ibidem, s. 17-18.

10 Ibidem, s. 18.

11 Ibidem, s. 23.

12 Ibidem, s. 30.

13 Ibidem, s. 33.

14 Ibidem, s. 36-37.

15 Ibidem, s. 41-42.

16 Artur Gojny, *Biografia wojenna 1.IX.1939-9.V.1940 r.*, [w:] *Udział starszych mechaników Polskiej Marynarki Handlowej w II wojnie światowej*, zeszyt szkoleniowy nr 24, oprac. dr Stanisław Kozak, Gdynia 1988, s. 13.

17 Ibidem, s. 25.

18 Ibidem, s. 34.

19 Ibidem, s. 41.

20 Ibidem, s. 47.

21 Ibidem, s. 53-54.

22 Ibidem, s. 56.

23 Artur Gojny, *Wielka podróż*, op. cit. s. 42.