

# Norbert Gołuński

1919-2000

**Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; harcerz, cichociemny, inspektor sieci wywiadu morskiego, żołnierz wywiadu Armii Krajowej, odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Medalem za Udział w Wojnie Obronnej 1939 oraz Krzyżem Czynu Bojowego Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie.**

Urodził się 22 września 1919 r. w patriotycznej kaszubskiej rodzinie w Gdańsku-Wrzeszczu. Ojciec Sylwester, obywatel Wolnego Miasta Gdańska, pracował jako sekretarz sądu, matka Łucja z Ceynowów zmarła przy narodzinach syna.

Norbert Gołuński, podobnie jak jego starsza siostra Helena, ukończył polską szkołę powszechną we Wrzeszczu i w 1930 r. rozpoczął naukę w Polskim Gimnazjum Macierzy Szkolnej im. Józefa Piłsudskiego. Należał do Morskiej Drużyny Harcerskiej, której opiekunem był kpt. Tadeusz Ziółkowski – pierwszy komendant żaglowca szkolnego „Lwów”. „U niego właśnie pobierałem pierwsze nauki o morzu i jachtingu. Każdego roku braliśmy udział w regatach i pływaliśmy po Zatoce. Poza sezonem, w zimie, pracowaliśmy przy konserwacji jachtów i ich takielunku [...]”.

W 1937 roku zdał egzaminy do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i uczestniczył w rejsie „Daru Pomorza” m.in. do Casablanki, Pará i Hawany (216 dni). Jednak okazało się, że jego możliwości finansowe nie pozwalają na dalszą naukę, ale posłuchał rady komendanta kpt. Maciejewicza i zgłosił się do Urzędu Morskiego w poszukiwaniu zatrudnienia na statkach.

„W 1938 r. zamustrowałem jako młodszy chłopak na statek «Robur VIII» [kapitan Zbigniew Deyczakowski, abs. WN z 1923]. Był to najnowszy, «prosto z igły», nabytek Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego Polskarob. Zbudowany w tymże roku w Burntisland w Szkocji, miał 26 ludzi załogi. Pracowaliśmy wyjątkowo jak na Polskarob, w systemie trzywachtowym, wykonując rejsy z węglem do różnych portów Morza Północnego”<sup>2</sup>.

W 1939 r. planował zejście ze statku na urlop, ale I oficer Mieczysław Król (abs. WN z 1928) zdecydował, że pójdzie, ale po powrocie kolegi. „No i nie udało się. Poszliśmy

w rejs do Szkocji, a w drodze powrotnej w Kopenhadze zastała nas wiadomość o wybuchu wojny. Kapitan Zbigniew Deyczakowski zdecydował, że zgodnie z instrukcjami wracamy do Szkocji.

Weszliśmy do portu Burntisland i stanęliśmy na kotwicy. Były tam już także inne polskie statki: kilka «Roburów» i parę z Żeglugi Polskiej «Kraków», «Katowice» i inne.



„Kandydatka” w ćwiczebnym rejsie 1937/1938 pod żaglami „Daru Pomorza”.  
Od lewej: Czesław Wasielewski, Włodzimierz Sońnicki, Witold Krajewski.  
W kole: Mieczysław Przybylski i Norbert Gołuński. Niżej — Czesław Adamowicz

Fot. J.K. Sawicki, *Pod flagą komodora*, Gdańsk 1992



Najgorsze było oczekiwanie. W rozmowach powracało wciąż pytanie: co dalej robić? Młodzi rwali się do walki. Kilku kolegów uważało, że trzeba wracać do Kraju i tam walczyć. Przekonanie, że trzeba iść do woj-ska, było coraz powszechniejsze. W końcu postanowiono zwołać na jednym ze statków zebranie, aby coś uradzić.

Kapitan Deyczakowski powiedział naszej załodze przed tym zebraniem: – Będzie wojna na szerokim froncie. Trzeba będzie wozić żywność i zaopatrzenie dla tych, którzy będą walczyli na lądzie, a kto, jak nie my właśnie, ma to robić? Mamy swój zawód, jesteśmy wyszkoleni, a kto będzie woził, jak nas nie starczy? Nowych marynarzy nie ma, a wy jesteście już specjalistami w tym zawodzie<sup>3</sup>.

Argumenty kapitana przekonały załogę – już następnego dnia parowiec wyszedł do Liverpoolu, a tam, przemalowany na szary kolor, został załadowany samolotami, które „były przeznaczone – via Rumunia – jako wsparcie dla walczącej Polski. Niestety, sprawy w Kraju potoczyły się szybciej, niż można było przypuszczać – pomoc już nie była potrzebna. Wyładowaliśmy więc te samoloty z powrotem<sup>4</sup>.

Następnie wozili węgiel z portów Kanału Bristolskiego do Nantes i Bordeaux, a także do Londynu. Z początkiem 1940 r. „Robur VIII” chodził w konwojach na trasie: Londyn – Sunderland – Newcastle – Londyn. „Statki szły w dwu rzędach po 60 do 80 w zespole. Droga była niebezpieczna, bo Niemcy masowo rzucali miny magnetyczne z samolotów. Pewnej nocy płynący obok nas statek brytyjski najechał na taką minę i szybko zaczął tonąć. Był rozkaz komodora, że nie wolno się zatrzymywać dla ratowania, ale nasz kapitan powiedział, że ma taki rozkaz gdzieś: ratowanie tonących jest pierwszym obowiązkiem każdego marynarza. Kazał zapalić reflektor. Zastopowaliśmy maszynę i spuściliśmy szalupę; byłem na niej razem z Cześkiem Adamowiczem [abs. WN z 1942]. Inny statek brytyjski też zajął się wyławianiem tonących. Z całej 25-osobowej załogi udało się nam wyciągnąć z wody sześciu ludzi, Brytyjczykom zaś pięciu, razem 11. [...] Gdy nas wreszcie wyciągnięto, kapitan Deyczakowski zaraz kazał ich położyć na cylindry w maszynie, żeby się ogrzali i przyszli do siebie<sup>5</sup>.

Gdy w stoczni wyposażono statek w „czterocalówkę na rufie, a za nią opancerzoną dwunastofuntówkę przeciwlotniczą oraz dwa lousy na mostku<sup>6</sup>, Norbert Gołufński wraz z kilkoma marynarzami, trzecim oficerem oraz drugim oficerem Zbigniewem Rogaczewskim [abs. WN z 1937] wysłani zostali na kurs artylerii. „Wszystkie musztry były po angielsku. Po egzaminie wróciliśmy na statek jako prawdziwi artylerzyści. Wtedy nie było jeszcze na naszym «Roburze» angielskich gunnerów i tylko my obsługiwaliśmy jego artylerię<sup>7</sup>.

W sierpniu 1940 r. parowiec skierowany został do konwojów atlantyckich, na stałej linii z Liverpoolu do Nowego Jorku i Halifaxu, już ze zmienioną przez armatora Alfreda Faltera nazwą – jako „Zagłoba”.

„Zawsze coś się działo. Kiedyś wyruszyliśmy z Kanady. W konwoju były 42 statki. Na Atlantyku złapało nas «wilcze stado» okrętów podwodnych. Byliśmy 600 mil na zachód od Irlandii. Przez dwie doby z chwilą zajścia słońca atakowali nas przy pełni księżycowej. Zatopili 30 statków, nie licząc niszczyciela i dwóch jednostek pomocniczych. [...] Rano skończyłem wachtę, świeciło już słońce. Położyłem się na pokładzie. W pewnym momencie słyszę, jak nasze karabiny maszynowe zaczynają grzać. Wskoczyłem szybko i dawaj do naszej dwunastofuntówki. Byłem zamkowym, ważna funkcja: lewą ręką zamykałem zamek, prawą – na rozkaz oficera – odpalałem. Atakował nas niemiecki Focke Wulf «Condor», czteromotorowy. [...] we wnętrzu kadłuba popękały rury, nity w zęzach powypadały, prądnica stanęła i zrobiło się ciemno, a w kabinach pospadało wszystko, co wisiało na ścianach. Statek zaczął nabierać trochę wody przez otwory po nitach. [...]

Statek jakoś się jednak wyprostował i po chwili telefon do nas: pogonić tych tam w szalupie! Okazało się, że dwóch palaczy nie wytrzymało nerwowo nalotu, wparowali do szalupy na rufie i zaczęli już stopery rąbać, żeby ją spuścić. Ja z Władkiem Wągnerem (tym samym, który przed wojną jako harcerz na jachcie przepłynął Atlantyk) oraz Zbyszek Rogaczewski, dopadliśmy ich. Wziąłem rumpel i dzieliłem jednego, Władek – drugiego i wygoniliśmy panikarzy z szalupy<sup>8</sup>.



Norbert Gołuński i kpt. Jan Kobus na obozie szkoleniowym cichociemnych przed wylotem do Polski 17.09.1943 roku

„Zagłoba” doszedł samotnie do szkockiego Gourock, a Norbert Gołuński otrzymał skierowanie do Państwowej Szkoły Morskiej w Southampton. W 1942 r. uzyskał dyplom ukończenia Szkoły oraz nagrodę British Council za najlepsze wyniki w języku angielskim<sup>9</sup>.

„W lipcu udałem się do Glasgow, do Szkoły Specjalnej, zwanej dla kamuflażu Szkołą Administracji Wojskowej. Pod tą nazwą kryła się szkoła wywiadu wojskowego. Przeszedłem w niej pełne przeszkolenie, które trwało do marca. Potem odbyłem kurs spadochronowy w Szkocji, w tak zwanym «Małpim Gaju». Po kursie skoczków i odbytych skokach powróciłem do londyńskiego «Rubensa», gdzie znajdował się Sztab Wojskowy. Tam, skierowany do wywiadu marynarki wojennej, zacząłem u kmdra Brunona Jabłońskiego [abs. WN z 1922] praktykę w opracowywaniu materiałów wywiadowczych. Otrzymywałem meldunki agentów z terenu polskiego wybrzeża i moim zadaniem było ich opracowywanie, ze specjalnym nastawieniem na Gdańsk: praca w stoczni, ruch statków i okrętów wojennych, przede wszystkim – okrętów podwodnych. Niewątpliwie znajomość mojego rodzinnego miasta – Gdańska – była mi w tym pomocna. Po trzech miesiącach takiego zapoznawania się z przyszłą pracą generał Sikorski zaprzysiągł nas”<sup>10</sup>.

Później wysłany został do Audley End. „[...] musiałem sobie przygotować «legendę» na wypadek wpadki – kim jestem, skąd, jaki mam życiorys (naturalnie ten «nowo nabyty» – konspiracyjny). Trwało to około dwóch miesięcy, po czym przerzucono nas na stację oczekiwania. Stąd trafiliśmy prosto na lotnisko.

Samolot wystartował o godzinie 18.00. Leciliśmy drogą okrężną ponad Morzem Północnym i Danią na Warszawę. Za Mińskiem Mazowieckim, 14 km na południowy wschód od niego, o godzinie 02.00 wylądowałem na ziemi rodzinnej. [...]

Wylądowaliśmy w okolicy Mielnik i zaraz nas zaprowadzono do chaty wieśniaka, gdzie dostałem szklankę bimbru. Zmieniono nam dokumenty. Wszystko, co mieliśmy przy sobie, trzeba było oddać. Wszedłem w «nową skórę». Zostawiono nam tylko fiolkę z trucizną «na wszelki wypadek»<sup>11</sup>. Przybrał pseudonimy Bombram oraz Witold Krajewski (abs. WN z 1940) – na cześć swego przyjaciela, który zginął wraz z całą załogą w 1943 r. na „Zagłobie”.

Udało mu się dostać do Warszawy, na ulicę Brzozową na Starym Mieście, a stamtąd odebrała go łączniczka. Wkrótce rozpoczął pracę w Ekspozyturze „Lombard”. Wspominał: „Interesowały mnie tereny nadbrzeżne od Szczecina poprzez Gdynię i Gdańsk aż do Elbląga. Kierowałem na te tereny odpo-

wiednio przeszkolonych kierowników sieci, zbierałem i opracowywałem ich meldunki.

Ich raporty, po przyjeździe do Warszawy, opracowywałem sam. Ważniejsze były przekazywane dalej drogą radiową, inne zbierane za pewien okres i w formie tzw. MEWY, tygodniowego raportu informacyjnego, wysyłane kurierem do Biura Studiów<sup>12</sup>.

Gdy wybuchło Powstanie Warszawskie, został skierowany do Śródmieścia-Południe „do majora Stefana, który zajmował się kontrwywiadem: wyłapywaniem «gołębiarzy», przesłuchiwaniem jeńców i podobnymi pracami. Po zdobyciu PAST-y otrzymałem zadanie przesłuchiwania jeńców wziętych tam do niewoli<sup>13</sup>.

Po upadku Powstania dostał się do niewoli – przez obóz w Łambinowicach (Lansdorff) do oflagu IID Gross-Born, do bloku I. Tam dwudziestu oficerów przygotowywało podkop, ale pod koniec grudnia Niemcy rozpoczęli ewakuację obozu. Głodni i zmarznięci więźniowie szli do Sandbostel, po dziesięciu dniach zawrócono ich na wschód. W Lubecie zostali uwolnieni przez Anglików. Z Lubeki dotarł do Lineburga, stamtąd szybko do Londynu, do polskich władz, skąd skierowany został na ORP „Bałtyk” w Okehampton, potem do Plymouth.

W Niemczech poznał Łucję Zych – sekretarkę w War Relief Committee. Pobrali się w Belgii, w miejscowości Zele, a świadkami byli dwaj żołnierze angielscy – wprost z ulicy, gdyż mer nie zgodził się na udzielenie ślubu bez świadków.

W lipcu 1947 r. Norbert Gołuński wrócił do Polski na „Batorym”. We wrześniu rozpoczął pracę w GAL-u, zamustrowany na „Morską Wolę”. Potem były: „Pułaski”, „Batory” i „Turnia”. W 1948 r. urodził się syn Michał. Niedługo potem dostał wezwanie do kadr i podzielił los większości „sanacyjnych” marynarzy: otrzymał wymówienie wraz z informacją, że na Wybrzeżu pracy nie znajdzie.

Zamieszkał w Milanówku u teściów, a pracę otrzymał w Warszawskich Zakładach Deratyzacji: „obywatel jako marynarz powinien najlepiej wiedzieć, jak pozbyć się szcurów spod pokładu<sup>14</sup>. W jednym z raportów UB można przeczytać, że „ostatnio zatrudniony jest w Instytucie Naukowym w sekcji – obiekt powołany do walki ze szkodnikami<sup>15</sup>.



Był w tamtych latach pod stałym nadzorem Urzędu Bezpieczeństwa – bo był w Anglii w czasie wojny i w Armii Krajowej.

Na początku 1955 r. został zarejestrowany przez UB jako informator „Jan” – bowiem polscy komuniści pracujący w UB usiłowali rozpracować i rozłożyć na części pierwsze „Lombard” – ekspozyturę wywiadowczą Komendy Głównej Armii Krajowej<sup>16</sup>. „Podstawa werbunku: na zasadzie lojalności<sup>17</sup> – odnotowano w formularzu Wydziału II Departamentu II Urzędu Bezpieczeństwa. Wykreślony z ewidencji został 27 lipca 1981 roku, szczegóły nie są jednak znane, bowiem dokumenty zostały zniszczone.

W 1955 r. wrócił na morze, pływając na statkach PLO, od 1963 r. jako kapitan.

Mieszkał w Sopocie, należał do Sopotkiego Koła Światowego Związku Żołnierzy AK. W 1992 r. można było przeczytać w londyńskim „Okólniku”, że „wyras hołdu Matce Boskiej Częstochowskiej, Królowej i Hetmance złożyli marynarze. Jest to Medal Morski Polskiej Marynarki Handlowej z napisem «Polska Swemu Marynarzowi» za rzetelną służbę na morzu w latach ostatniej wojny. Medal ten złożyli w formie votum trzej zasłużeni oficerowie PMH: kpt. ż.w. Norbert Gołuński, kpt. ż.w. Józef Miłobędzki i I radiooficer Juliusz Mroczkiewicz. Medal dołączył do wielu cennych odznak wojskowych ofiarowanych w hołdzie Matce Boskiej Jasnogórskiej<sup>18</sup>.

W tym samym roku napisał do londyńskich kolegów relację, zamieszczoną w „Okólniku”, „ze Świąta Kombatantów w Kraju w dniach 14–15 sierpnia. W Warszawie, na Torwarze, Zjazd rozpoczął się o godzinie 19. Zebrani przybyli ze wszystkich stron świata. [...] Strona oficjalna była poświęcona dla wielu mówców, z których największe brawa otrzymał były prezydent Kaczorowski. [...] Solą dla mnie w oku była obecność w łóżach niekombatanckich gości ze sfer rządowych, bo reprezentowali władze odpowiedzialne za nasze niskie, jak na obecne czasy, emerytury! Następnego dnia odbyła się uroczysta msza św. na Placu Marszałka J. Piłsudskiego. Potem była parada wojskowa ze specjalną musztrą przy dźwiękach orkiestry, no i nareszcie defilada przed Grobem Nieznanego Żołnierza. Była ona bardzo wzruszająca, bo czekaliśmy na nią prawie pół wieku”<sup>19</sup>.

Za swoją służbę został odznaczony m.in.: Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Medalem za Udział w Wojnie Obronnej 1939 oraz Krzyżem Czynu Bojowego Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Zmarł 23 kwietnia 2000 r., pogrzeb odbył się z ceremonią wojskową w towarzystwie kombatanckich sztandarów na cmentarzu Katolickim w Sopocie.



„Wybrzeże” 15.05.1983



**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Krzysztof A. Tochman, *Słownik biograficzny cichociemnych*, tom 2, Rzeszów 1996; „Wybrzeże”; londyńskie „Okólniki”; „Znów Razem”; dokumentacja Oddziałowego Archiwum IPN w Gdańsku.

1 Norbert Gołuński, *Marynarz – „cichociemny”*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 87.  
 2 Ibidem.  
 3 Ibidem, s. 88.  
 4 Ibidem, s. 89.  
 5 Ibidem, s. 90.  
 6 Ibidem, s. 91.  
 7 Ibidem.  
 8 Ibidem, s. 91-92.  
 9 „Znów Razem”. Pismo wydawane przez uczniów polskiej Szkoły Morskiej w Southampton, 1942, nr 14, s. 22.

10 Norbert Gołuński, *Marynarz – „cichociemny”...*, op. cit. s. 93.  
 11 Ibidem, s. 93-94.  
 12 Ibidem, s. 94.  
 13 Ibidem.  
 14 Krzysztof Myjkowski, *Ostry*, „Wybrzeże” 15.03.1983.  
 15 BU\_00\_231\_201\_6. s. 178-182.  
 16 BUGd-III-5321-5-0-21.  
 17 Oddział Gdańsk IPN BU 2912/1.  
 18 „Okólnik” 1992, nr 164, s. 13.  
 19 „Okólnik” 1992, nr 165, s. 40.