

# Witold Zygmunt Poinc

1908-1982

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1930 r., kapitan żeglugi wielkiej, dyrektor techniczny Polskiego Ratownictwa Okrętowego (razem z zespołem wydobył ponad 200 wraków, w tym pancernik „Gneisenau”), wicedyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.



Urodził się 2 maja 1908 r. w Skarżysku-Kamiennej. Ojciec Julian był maszynistą kolejowym. W 1914 r., po wybuchu I wojny światowej, rodzina została przesiedlona w głąb Rosji – byli potrzebni zaborcy polscy kolejarze. W czasie rewolucji bolszewickiej Poincowie wrócili do Polski, zamieszkali w Ząbkowicach koło Sosnowca. Tam Witold ukończył szkołę powszechną, w 1921 r. został przyjęty do Gimnazjum im. B. Prusa w Sosnowcu.

W 1927 r. zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie. Wziął udział we wszystkich programowych rejsach „Lwowem”: do Madrytu, na Wyspy Azorskie, do Rumunii i po Bałtyku. Ostatni był rejs w 1930 r. do duńskiego Naskov, gdzie w stoczni czekał remontowany nowy żaglowiec szkolny. Zadaniem uczniów było założenie nań pełnego olinowania, takielunku stałego i zmiennego. Witold Poinc podkreślał potem, jak niepospolite były to dla młodych prawie abiturientów walory praktyczne.

W 1930 r. ukończył Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej – przeniesionej w tym roku do Gdyni i został powołany na przeszkolenie wojskowe w Marynarce Wojennej, w Szkole Podchorążych w Toruniu. Zwolniono go do rezerwy w styczniu 1932 r.

Pracę na morzu rozpoczął na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbryt). „Zostałem chłopcem na małym statku «Rewa». [...] Zarabiałem 110 zł miesięcznie, sprzątając pokład i kajuty, podając do stołu” – mówił w 1982 r w wywiadzie dla „Morza”. „Przed wojną zawód marynarza był marzeniem wielu młodych mężczyzn. Przed wojną marynarz nie był ani przemytnikiem, ani pijakiem – jak to często ma miejsce dzisiaj. Nie pływało się po to, żeby przywieźć złoto, ciuchy. Pływało się dla munduru, dla romantycznej przygody, dla ojczyzny”<sup>1</sup>.

Kilka lat później zarabiał znacznie lepiej, bo pensja kapitańska wynosiła od 900 do 1200 zł. W 1934 r. przeszedł do Żeglugi Polskiej, został II oficerem na s/s „Katowice” i ukończył kurs radiotelegrafisty. W latach 1935-1938 pływał zarazem jako I oficer i radiotelegrafista. Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w październiku 1938 r. Wiosną 1939 r. został pilotem portowym w Gdyni.

We wrześniu 1939 r. dowodził plutonem marynarzy w 1. Batalionie Kadry Floty w obronie Gdyni i Oksywiu. Wojnę spędził w niewoli jenieckiej w obozach: Prenzlau, Neubrandenburg, Gross Born, Sandbostel. W ramach organizowanych przez jeńców kursów zdobywał wiedzę z dziedziny ratownictwa morskiego.

Gdy obóz Sandbostel wyzwoliła dywizja pancerna gen. Maczka, kpt. Poinc został przeniesiony do Polskiej Marynarki Handlowej w Anglii.

Dyrektor GAL-u „Marius Plinius zaraz po przyjeździe do Londynu wyznaczył ppor. mar. i kpt. ż.w. Witoldowi Poincowi zadanie «zorganizowania w Gdyni, w ramach pozostającej pod zarządem GAL Żeglugi Polskiej SA, specjalnego zespołu do oczyszczania z wraków polskich portów, red, torów wodnych, wód terytorialnych i przybrzeżnych».



<sup>1</sup> Michał Mońko, *Polska mitologia, czyli życie przy socjalizmie*, [w:] „Przegląd Techniczny” 17.10.1982.

Całościową organizacją Wydziału Holowniczo-Ratowniczego Żegluga Polskiej SA w Gdyni miał się zająć przedwojenny kierownik tego wydziału Zygmunt Zabokrzecki. Obaj przyплыли do Gdyni 6 stycznia 1946 r. na «Lewancie», dowodzonym przez kpt. ż.w. Stefana Ciundziewickiego [abs. WN z 1923]. Bazą operacyjną stało się Biuro Portowe GAL w Gdyni. Zygmunt Zabokrzecki [...] zniechęcony brakiem odzewu i trudnościami, zrezygnował z organizacji Wydziału Holowniczo-Ratowniczego i powrócił do GAL w Londynie. Witold Poinc natomiast wytrwale rozpoznawał sytuację w zniszczonych portach, nawiązał współpracę z GUM i kapitanatami portów, z BOP, ZSP i Departamentem Morskim MŻiHZ, a nawet z dowództwem jednostek ASO w Gdyni.

W wyniku działalności centrali GAL w Londynie, 7 lutego 1946 r. przybyli do Gdyni na statku ratowniczym s/s „Aegir” duńscy nurkowie, aby zapoznać się z zadaniami, które po ustąpieniu lodów firma duńska Em. Z. Svitzer's Salvage Company miała podjąć z pomocą polskich ekip wrakowych, organizowanych przez Witolda Poinca<sup>2</sup>.

Kpt. Poinc został zastępcą kierownika ds. technicznych Wydziału Holowniczo-Ratowniczego GAL-u, następnie kierownikiem, dowodząc grupie zapaleńców, którzy dali początek przedsiębiorstwu Polskie Ratownictwo Okrętowe.

Od 1951 r. był dyrektorem technicznym Polskiego Ratownictwa Okrętowego. W oparciu o wzory duńskie przystąpił do organizowania polskich ekip ratowniczych. Był to czas ogromnie trudny: 29 października 1945 r. polski rząd z sowieckiego nadania podpisał umowę z rządem ZSRR o wykonanie prac ratowniczych i pogłębiarskich w portach Gdyni i Gdańska.

„Mimo że Umowa moskiewska z 29 października 1945 r. przesądzała o przejęciu wszystkich wraków poniemieckich okrętów wojennych przez ZSRR, to Protokół o podziale statków zatopionych w polskich portach morskich w artykule 3 zawierał klauzulę, która upoważniała Komisariat Ludowy MW ZSRR do wyłączenia, według



własnego uznania, niektórych wraków okrętów i przekazania ich Polsce. Nie wynikało to z dbałości o interesy Polski, ale z zamiaru zaoszczędzenia kosztów wydobycia zniszczonych i nieprzydatnych wraków okrętów, wymagających dużego zaangażowania sił i środków ekip ASO Floty Bałtyckiej ZSRR<sup>3</sup>.

Dowództwo Floty Bałtyckiej przyjęło bardzo szeroki zakres zadań. Roboty rozpoczęto na wielu zatopionych obiektach, ale... kończono tylko na tych, które jako zdobycz wojenna były przeznaczone do wywozu. Wydobywanie wraków dla Polski traktowano jako zadanie marginalne, realizowane tylko wtedy, gdy były jakieś rezerwy nurków i sprzętu. Radzieckie dowództwo torpedo- wało wszelkie próby wydobywania wraków przez polskie firmy, a także uniemożliwiało zlecenie tych prac skandynawskim specjalistom. Skuteczną metodą były rekwizycje taboru pływającego i ciężkiego wyposażenia ratowniczego (dźwigów pływających, holowników, pontonów, dużej mocy pomp itp.), nawet tego, który z całą pewnością przed



2 Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce*, tom 1, 2001, s. 358.

3 Ibidem, s. 172.

wojną należał do Polski. A także bezpłatnie „dzierżawienie” tego, co polskim oddziałem ratowniczym udało się samodzielnie wydobyć i zgromadzić. Do tego dodać jeszcze trzeba metodę rozminowywania wód portowych, polegającą na usuwaniu min głównie z tych akwenów, w których radzieccy nurkowie podnosili wraki „dla siebie”.

Mimo to kpt. Poinc i jego załoga wydobyli łącznie ponad 250 wraków, a spektakularnym sukcesem było podniesienie pancernika „Gneisenau”, blokującego główne wejście do portu – bo mimo wielu starań nie udało się to Sowietom. Oddziały Floty Bałtyckiej ZSRR podjęły prace wydobywcze, próbując rozrwać kadłub ładunkami wybuchowymi, bo kasek był łakomy: 400 ton metali kolorowych i ok. 30 000 ton stali. Efektem tej próby były uszkodzenia, które znacznie utrudniły zadanie następnym ekipom. W połowie kwietnia 1947 r. Rosjanie powiadomili Główny Urząd Morski i Biuro Odbudowy Portów, że przekazują wrak do dyspozycji władz polskich.

Brygady Biura Odbudowy Portów weszły na „Gneisenaua” 21 sierpnia 1947 r. i rozpoczęły cięcie nadbudówek oraz demontaż części wież, nie ruszając kadłuba. Jednocześnie rozestano oferty do renomowanych

firm ratowniczych w Europie. Żadna z nich nie podjęła się usunięcia pancernika, uznając to zadanie za zbyt ryzykowne i wymagające kilku lat pracy. W październiku 1949 r. zapadła decyzja o kontynuowaniu prac, ale dopiero w połowie 1951 r. udało się go odholować z miejsca, w którym tkwił przez sześć lat. Podobną metodą udało się w 1954 r. wydobyć z dna pod Jastarnią „Seeburga”.

W styczniu 1958 r. Witold Poinc przeniesiony został do na stanowisko kapitana portu w Gdańsku i był nim przez 10 lat – przy jego współdziałaniu oraz inicjatywie port gdański został zmodernizowany.

Od 1968 r. był wicedyrektorem do spraw awaryjności we flocie i funkcję tę pełnił do 1973 r.

W latach 60. współpracował z Państwową Szkołą Morską, wykładając wiedzę morską i ratownictwo morskie, był także autorem programów nauczania tych przedmiotów. W 1966 r. ukazało się „Ratowanie życia i mienia”, w 1970 r. – „Wydobywanie zatopionych statków”.

Swoją pracę i życie tak podsumował w roku 1982: „Jak to jest w ratownictwie morskim? To ciągły hazard, ciągła gra z żywiołem o wszystko albo o nic. Grałem

„Gneisenau”  
blokujący główne  
wejście do portu





Wydobywanie „Seeburga”

o wszystko, mocno. Wydobyłem z morza 250 statków (mniejszych i większych jednostek), z tego 27 statków oddałem do floty. Wydobyłem 300 tysięcy ton złomu. Oczyszczyłem polskie porty. I raz, jedyny raz – przegrałem. Podnoszony przeze mnie statek, już niemal wydobyty – gotowy do odholowania – urwał się z pontonów – nagle poszedł na dno! ... Katastrofa! Zmarnowane miesiące cholernej pracy pod wodą i na wodzie. Stracone pieniądze. Zaczęto mnie szarpać, przepytwać: dlaczego naraziłem państwo na straty? Zawiodły mnie nerwy – przestałem spać. [...] Gdybym [go] wydobył, dostałbym kolejną, dwieście pięćdziesiątą pierwszą nagrodę, a być może i kolejny medal, i dyplom – i byłby bankiet. Gdzieś tam by zapisano mój kolejny sukces, moją kolejną wygraną.

[...] Nie musiałem podnosić statków. Nikt mi nie kazał tego niebezpiecznego zajęcia wykonywać. Ale zaraz po wojnie, zanim ruszyły porty, trzeba było wyciągać z morza miny, wraki, wszelkie żelastwo<sup>4</sup>. Na pytanie dziennikarza, czy nie wolał zostać przemysłowcem w mundurze PMH odparł: „ja, były chłopiec pokładowy, wychowanek kapitanów: Maciejewicza, Garnuszewskiego, Mohuczego – dziś z orderami – kierowałem się i honorem, i ambicją. Chwyciłem szansę niczym cumę, którą rzucił mi los”<sup>5</sup>.

Odznaczony był m.in. Krzyżem Walecznych (za kampanię wrześniową) i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Zmarł 18 września 1982 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim.

**Źródła:** *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce (1920-1950)*, tom I, Gdynia 2001; Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce (1945-1961)*, tom II, Gdynia 2005; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Teresa Kaczyńska, *Witold Poinc*, Gdynia 1978, maszynopis w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Przegląd Techniczny” 17.10.1982.

4 Michał Mońko, *Polska mitologia...*, op. cit.

5 Ibidem, s.