

Edward Feliks Winkler

1906-1969



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1929 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów.

Urodził się 29 listopada 1906 r. w Łodzi (rodzice Otton i Marta). Po ukończeniu szkoły średniej i otrzymaniu świadectwa dojrzałości zdał egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie.



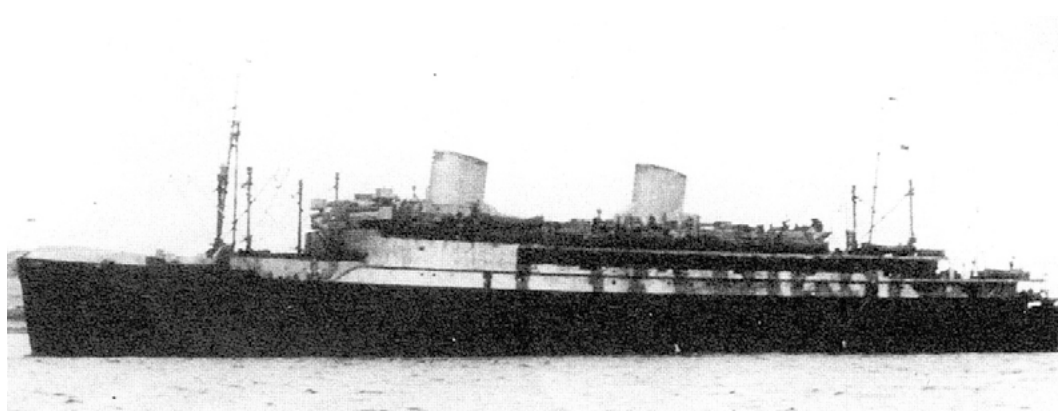
W 1929 r. „złożyłem w wyżej wymienionym zakładzie egzamin dyplomowy z wyróżnieniem, po czym zaangażowałem się jako asystent pokładowy do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego na dwa miesiące. W grudniu tegoż roku wstąpiłem do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojen-

nej w Toruniu, którą ukończyłem w maju 1930 r. W lutym 1931 r. zwolniony z wojska, rozpocząłem pływać jako marynarz na «Premierze», a w maju tego roku wstąpiłem do GAL. W 1934 r. odznaczony zostałem Srebrnym Krzyżem Zasługi¹ – napisał w kwestionariuszu w 1935 r.

W 1935 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi małej², a rok później – wielkiej³. W lutym 1939 r. został wyznaczony I oficerem na świeżo zakupionym statku „Rio Negro”, przemianowanym na „Morską Wolę”. Latem 1939 r. otrzymał polecenie od armatora: „zdać agendy st. oficera p. Balczunasowi i po odejściu statku w rejs zgłosić się po dalsze dyspozycje służbowe w naszym biurze”⁴.

Został I oficerem na „Chrobrym”, a od kwietnia 1940 r. był I oficerem na „Batorym” podczas ewakuacji oddziałów z upadającej Francji.

Tak raportował: „Dnia 21.06.1940 r. m/s «Batory» znalazł się wczesnym rankiem u ujścia rzeki Adour z zamiarem wejścia do Bajonny — jednak władze francuskie nie potrafiły udzielić żadnych instrukcji i po szczęśliwym nawiązaniu łączności z brytyjskim oficerem łącznikowym m/s «Batory» skierowany został do St. Jean de Luz. Na zupełnie otwartej i nie chronionej redzie tegoż portu m/s «Batory» rzucił kotwicę o godz. 0830. Z radością zauważono, że m/s «Sobieski», który przybył jeszcze w nocy, ładuje już Wojsko Polskie. Ponieważ nikt z lądu nie



„Batory” w wojennej szacie



przybywał, wysłano do portu własną motorówkę okrętową w celu jak najszybszego zorganizowania przyjmowania wojsk naszych. W porcie – wg świadków naocznych – panowało najskrajniejsze zamieszanie i tłok. Uciekinierzy wszelkich narodowości oblegali urzędy i władze miejscowe, błagając o odstąpienie na statki polskie. Oddziały Wojsk Polskich, które wcześniej nadeszły, zostały przyjęte przez m/s «Sobieski», dalsze jeszcze nie nadeszły – wobec tego rozpoczęto ładowanie na m/s «Batory» ludności cywilnej, przede wszystkim Polaków, Anglików i Francuzów, starając się sprawdzić tożsamość poszczególnych osób (na lądzie nie było żadnej kontroli). Obowiązek ten zresztą przypadł całkowicie w udziale oficerom i załodze m/s «Batory». Około godz. 17-tej przepelniony m/s «Sobieski» wyszedł w morze. Tymczasem na nie osłoniętej redzie zaczęła się dawać we znaki martwa fala. Prócz tego okręty polskie pracowały bez żadnej ochrony czy też eskorty.

Każdemu z przybyszów wolno było zabrać tyle tylko bagażu, ile sam mógł wnieść na statek po trapie – resztę wyrzucano za burtę lub też darowano Baskom, którzy na swych kutrach podwozili uciekinierów. Dotkliwe zarządzenie w sprawie bagażu było konieczne z dwóch względów: pierwszym

był pośpiech, drugim obawa zawalenia statku kuframi i innym dobytkiem, a zależało przede wszystkim na zachowaniu miejsca dla wojska naszego, które było w drodze do St. Jean de Luz.

Z nastaniem zmroku martwa fala wzrosła – warunki ładowania na otwartej redzie z małych kutrów motorowych, przy zupełnym zaciemnieniu statku, stały się wręcz tragiczne – cała załoga m/s «Batory» pracowała bez wytchnienia i z niepokojem wyczekiwała Wojska Polskiego. Wreszcie około godz. 22-ej podeszły pierwsze kutry z naszym żołnierzem, zdrożonym, ale uzbrojonym.

Trudno opisać entuzjazm załogi – każdego żołnierza trzeba było po prostu wciągać z przewracającego się kutra na trap, gdyż byli nieprawdopodobnie wyczerpani długim marszem, a przy tym każdy obładowany bronią do ostatecznych granic. [...] O świcie dnia 22.06.40, gdy specjalnie wysłany oficer stwierdził, że w porcie nie ma ani jednego żołnierza polskiego, m/s «Batory» wyruszył sam, bez eskorty, maksymalną szybkością w stronę Kanału.

Trudno było w tych warunkach ustalić faktyczną ilość pasażerów. Zestawienie sporządzone na rozkaz gen. Malinowskiego wykazuje w sumie 2 100 osób – panowało jednak przeświadczenie, że rejestracją nie

„Pułaski” na Bornholmie



Fot. Zbiory NAC

- 1 APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA, akta osobowe.
- 2 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 12.03.1935, nr 59.
- 3 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Dziennik Bydgoski” 9.02.1936, nr 33, s. 9.
- 4 APGoG, Gdynia – Ameryka..., op. cit.
- 5 Jan Kazimierz Sawicki, *Zdrada alianckiej bandery*, Gdynia 1991, s. 67-69.

objęli wszystkich, a sądząc z próbnych alarmów szalupowych [nie mieścili się na pokładach – J.K.S], cyfra była przypuszczalnie wyższa. Zatłoczenie statku doszło do nieprawdopodobieństwa: spano w barach, halach, korytarzach na wszystkich pokładach, a nawet w lukach”⁵.

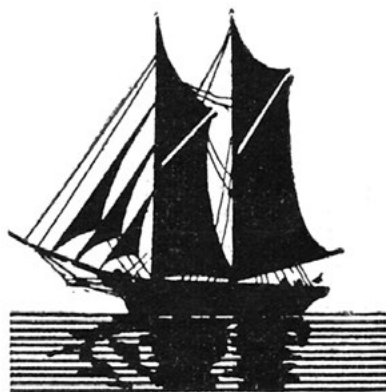
W sierpniu 1942 r. Edward Winkler z I oficera został na półtora miesiąca kapitanem „Batorego”, zastępując kpt. Zygmunta Deyczakowskiego (abs. WN z 1929 r.). We wrześniu 1942 r. otrzymał skierowanie na „Paderewskiego”, by zastąpił udającego się na urlop kpt. Jerzego Mieszkowskiego (abs. WN z 1927 r.) i chodził w konwoju 36 statków z dostawami dla marynarki wojennej USA.

W grudniu objął dowództwo s/s „Narwik”, wymieniając kpt. Czesława Zawadę (abs. WN z 1932 r.). Doprowadził statek z Nowego Jorku do Kapsztadu, gdzie czekał już nań 8 marca 1943 r. kpt. Tadeusz Niefiedowicz (abs. WN z 1926 r.).

W 1943 r. został kapitanem „Pułaskiego”, przejmując statek w Durbanie od kpt. Edwarda Pacewicza⁶ i dowodził nim do kwietnia 1945 r., przewożąc wojska brytyjskie (jednostki europejskie i kolonialne), oddziały ochotnicze z Ameryki Południowej i Konga Belgijskiego, ludność cywilną⁷.

Po wojnie zamieszkał w Republice Południowej Afryki⁸. Dalszych losów nie udało się nam ustalić.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; APGoG, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA, akta osobowe; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; „*Dziennik Bydgoski*” 12.03.1935, nr 59; „*Dziennik Bydgoski*” 9.02.1936, nr 33; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG.



6 Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 309.

7 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 60-61.

8 List Wadima Taniewskiego, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2892, s. 292.