

REJESTR DOTYCZY:

ANTKOWIAK Czesław

s/c i

z d.

1904 w Poznań

kraj:

+ 25. stycznia 1981 w Londyn

kraj:

pochowany: Putney Vale

nr grobu:

Nr rejestracyjny

18 / 568

Nota zamieszczona:

w tomie

części

Indeks

Copyright: 1970

B.O. Jeżewski

Źródła i bibliografia c.d.

absolwent Szkoły Morskiej w Torze
inspektor żeglugi Polskiej S A w Gdyni i Londynie
czynny kapitan statków handlowych.

Uwagi:

kpt. wielkiej żeglugi

Adres: 16 1/2 Chatsworth Court, Pembroke Rd.

N. 8 T: 602 6464

Deklar. na adres w P.L. wysłano 29.2.80

znak rozpoznawczy

D.P. 31/181

ś. † p.

CZESŁAW ANTKOWIAK

KAPITAŃ ŻEGLUGI WIELKIEJ

absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z pierwszych lat 1920-1923, inspektor ŻeglUGi Polskiej SA w Gdyni i w Londynie, czynny kapitaŃ statków handlowych, ur. w Poznaniu w 1904, opatrzony Św. Sakramentami zmarł w Londynie 25 stycznia 1981.

Msza św. zostanie odprawiona w kościele Św. Jana Ewangelisty, Ravenna Road, Putney, SW15, we środę 4 lutego o godz. 10.45, po czym pogrzeb na cmentarzu Putney Vale.

Pozostali w głębokim smutku

ŻONA,

CÓRKA, WNUKI,

RODZINA W KRAJU

2120

żona , córka wnuki, rodzina w kraju

Źródła i bibliografia:

"Tydzień Polski" 3. 9. 1966 "Stella Nova i jej kapitaŃ"

znak rozpoznawczy

47/3. XX.66/

„Stella Nova” i jej kapitan

TP. 3/9/66

Krzysztof Rowiński

— Nasza marynarka handlowa ode mnie się właściwie zaczęła — mówi z uśmiechem kapitan wielkiej żeglugi, poznaniak, Czesław Antkowiak.

Siedzimy w mieszkaniu państwa Antkowiaków w bloku mieszkalnym w centrum Londynu. Zwolna powstaje przed moimi oczami obraz tych dni na wybrzeżu, kiedy Gdynia była jeszcze wioską rybacką, a w Tczewie w 1920 roku zapisywano uczniów do szkoły morskiej marynarki handlowej, narybku nie istniejącej jeszcze floty.

— Było nas stu pięciu — mówi kapitan — 55 na kursie nawigacyjnym i 50 na kursie mechanicznym. Byłem najmłodszym i jedynym z zaboru pruskiego. Miałem szesnaście lat.

Zanim rozpoczęła się nauka, wybuchła wojna z bolszewikami i prawie wszyscy adepci zgłosili się jako ochotnicy do marynarki wojennej, która miała wtedy parę torpedowców w Pucku. Naukę podjęto w grudniu 1920 roku. Z 55 nawigatorów ukończyło szkołę sześciu i jeden ekstern. W tej grupie był Czesław Antkowiak.

Długa stąd droga do obecnego kapitana „Stelli Novej”. Najpierw zdobycie pierwszej „wypustki” na statku szkolnym „Lwów”. Matura. Studia prawnicze na Uniwersytecie Poznańskim, a później Jagiellońskim. Służba w charakterze drugiego oficera na „Józefie Englichu”, polskim statku stacjonowanym w Gdańsku (Gdyni jeszcze nie było). Następnie obserwowanie powstawania Gdyni na bagnach i torfowiskach przybałtyckich. Potem prowadzenie Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni. Pływanie na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Wreszcie podróż dookoła świata na „Darze Pomorza” w charakterze oficera, wykładowcy i instruktora, po której pan Czesław otrzymał dyplom „kapitana żeglugi wielkiej”. Kapitanowanie na licznych statkach Żeglugi Polskiej i Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, wreszcie inspektorat tych towarzystw. Aż do wojny był kapitan Antkowiak dyrektorem Polskiej Agencji Morskiej w Gdańsku.

Po klęsce wrześniowej, przez Estonię i Finlandię, przybył do W. Brytanii. Lata wojenne upłynęły mu na prowadzeniu inspektoratu Żeglugi Polskiej i Pol.-Bryt. Towarzystwa Okrętowego w Londynie, Szkole Handlu Zagraniczne-

go i Administracji Portowej i zasiadaniu w komplecie sędziowskim Trybunału Morskiego. Później był szefem jednego z biur planowania w kierownictwie Marynarki Wojennej w okresie inwazji Europy. Po zakończeniu wojny na kontynencie europejskim wyjeżdża z UNRĄ do Niemiec. Po powrocie do Anglii zostaje dyrektorem Bałtyckiej Spółki Okrętowej, a później ma podobną funkcję w

Linii Gdynia — Ameryka w Londynie, zanim została ona przejęta w całości przez reżym.

Pan Wincenty Bartosiak rozpoczął budowę statku „Stella Nova” w roku 1957 w Trieście. Poprzedni jego okręt, „Stella Maris”, zatonął przy brzegach brazylijskich. „Stella Nova”, zbudowana we włoskiej stoczni, ma maszyny nie-

mieckie (silnik motorowy), urządzenia chłodnicze duńskie, windy i inne urządzenia angielskie. Statek liczy 218 stóp długości, ma wyporność 1.250 ton, jest pełnocłownicowcem o szybkości 12 węzłów. Zarejestrowany w Hamilton na Bermudzie, pływa pod flagą brytyjską. Załoga składa się, poza kapitanem, z 5 oficerów i 12 marynarzy. Oficerowie, za wyjątkiem jednego, są Polakami. Jest to jedyny na Zachodzie statek, który jest własnością Polaka.

W ciągu 9 lat swego pływania statek był na wielu morzach; przewoził pomarańcze z Afryki, ryby z Peru i Afryki Zachodniej, różnorodne ładunki z Bałtyku, wołowinę z Południowej Afryki i z Ameryki Południowej, banany z Ekwadoru i Meksyku, owoce z Chile. W swoich licznych podróżach statek odwiedził też i Wyspy Brytyjskie. Już od kilku lat statek operował w rejonie Chile, Peru, Ekwadoru i Kalifornii. Obecnie kursuje na trasie Nowy Jork — Miami (Floryda) — Nassau (Bahamy), po wszystkie wyspy morza Karaibskiego aż po Georgetown w Brytyjskiej Gujanie. Statek obsługuje na swej trasie 18 portów.

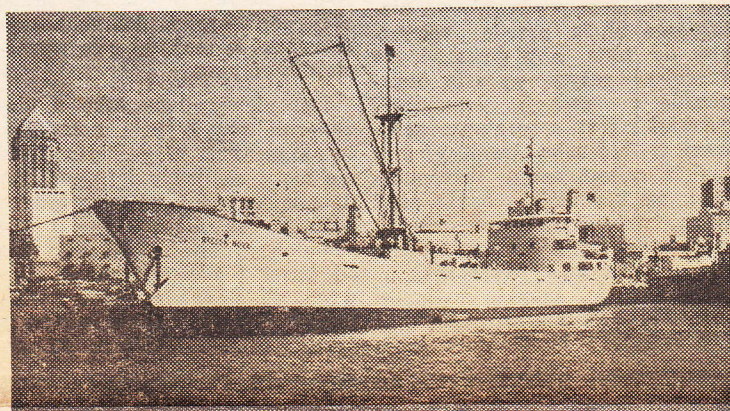
— Wozimy wszystko — mówi kapitan — rum, krewetki z Barbados i Georgetown, kury, drobnicę, maszyny, motorówki i samochody ze Stanów Zjednoczonych, specjalne banany do pieczenia z Wenezueli. Życie byłoby przyjemne, gdyby nie huragany. Szybkość niektórych dochodzi do 120 mil na godzinę. Gniazdem ich jest morze Karaibskie. Stąd uderzają w Kubę, Puerto Rico i Florydę. Rozpoczynają się w lipcu i trwają do października.

Pytam, czy spotykają rodaków w swych podróżach. Kapitan Antkowiak uśmiecha się:

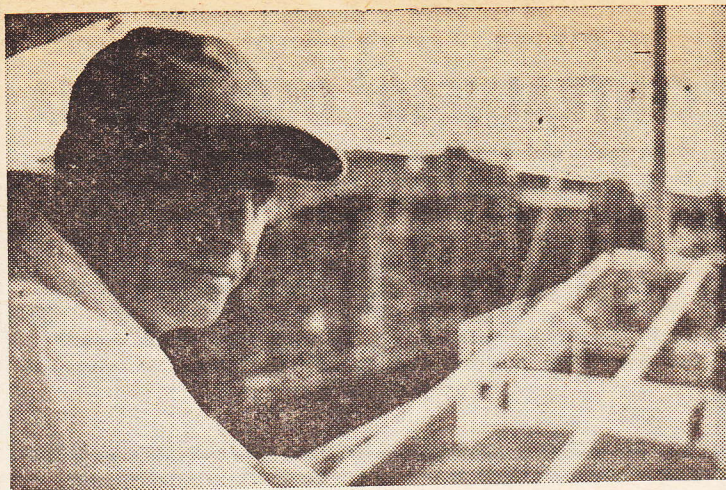
— W Brazylii jest ich około miliona, z emigracji zarobkowej w latach dwudziestych. Ale w Miami też są. Wszędzie są!

Kończę rozmowę pytaniem o zainteresowania kapitana poza pracą. Interesują go żaglówki i gra w szachy, ze starszym mechanikiem: — Ale w zasadzie interesuje mnie wszystko. Lubię też urlop, który mam po raz pierwszy od trzech lat. Ale już wkrótce trzeba będzie wracać na morze...

Wiem, że „wilka morskiego” nie martwi powrót na statek. To jest jego świat od prawie połowy stulecia...



„Stella Nova”



Kapitan Czesław Antkowiak

Telegraficznie

WŁASNYM TELEXEM

pieniądze do Polski

£1 — 201 zł 60 gr

HASKOBA Ltd

81 Cromwell Road, London S.W.7
Tel. FRE 7888.

