

Czesław Antkowiak

1904-1981

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1923 r., kapitan żeglugi wielkiej, współwłaściciel Bałtyckiej Spółki Okrętowej, inspektor GAL-u w Londynie, organizator Szkoły Handlu Zagranicznego i Administracji Portowej.

Urodził się w Poznaniu 18 kwietnia 1904 r. (rodzice Aleksy i Bolesława z Rybickich). W 1923 r. ukończył Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie, następnie wstąpił do Wyższej Szkoły Handlowej w Antwerpii¹.

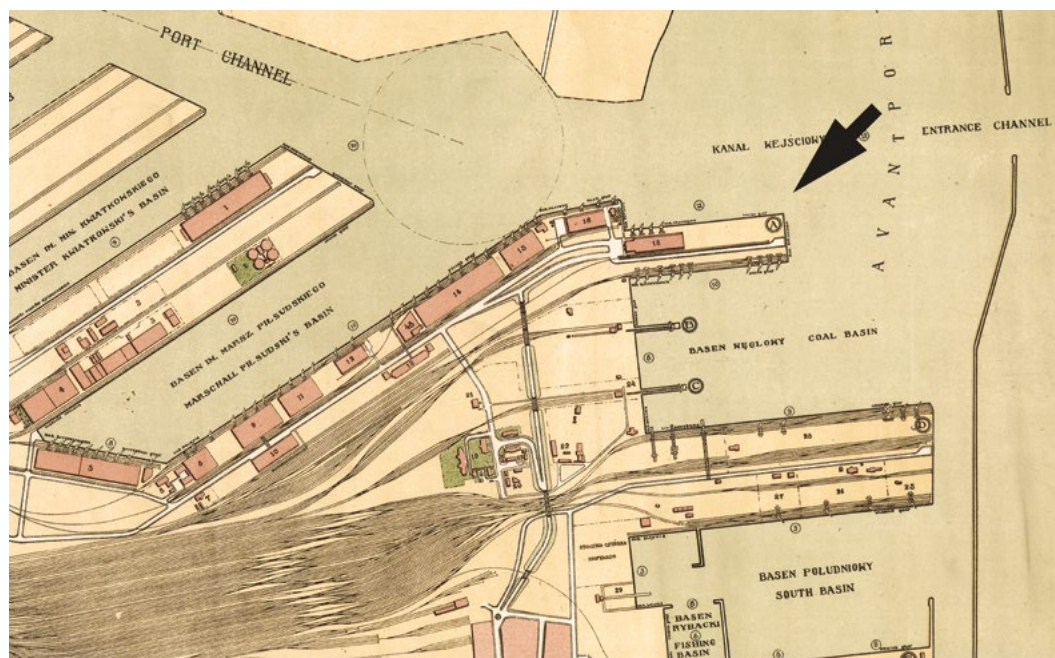
W 1926 r. przeprowadził się z Poznania do Gdyni. Założył i prowadził własną firmę „Cuma”, zajmującą się cumownictwem okrętowym, z siedzibą przy nabrzeżu Belgijskim². W 1932 r. w celu uzyskania dyplomu pływał na s/s „Rewa”³, parowcu Polbrytu. Potem został inspektorem pokładowym Żeglugi Polskiej⁴.

W grudniu 1930 r. został współzałożycielem i członkiem komisji rewizyjnej Stowarzyszenia Absolwentów Szkoły Morskiej, które powstało w Gdyni z inicjatywy Adama Fiedorowicza i Stanisława Koski, a prezesem został Jan Pawłowski.

Razem ze szkolnym kolegą Jerzym Prokulskim (też absolwentem z 1923 r.) postawił na Kamiennej Górze przy ul. Korzeniowskiego 24 i 25a dwurodzinną willę według projektu Tadeusza Kossaka i Zbigniewa Kupca – jedna z perełek na szlaku gdyńskiego modernizmu zbudowana została zaledwie w pół roku. W 1934 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej⁵.

Ożenił się w 1936 r. z panną z Sosnowca Jadwigą Gują, w 1938 r. na świat przyszła Anna Józefa.

Wspólnie z kilkoma kolegami Tczewiakami: Wincentym Bartosiakiem (abs. WN z 1922 r.), Władysławem Milewskim (abs. WM z 1922 r.), Mieczysławem Zygmuntem Cedrą (abs. WN z 1924 r.) i Wacławem Fiedorowiczem (abs. WN z 1924 r.) założył 29 grudnia 1938 r. Bałtycką Spółkę Okrętową,



Fragment portu z nabrzeżem Belgijskim, mapa z 1932 r.

1 „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932, nr 145, s. 4.

2 „Okólnik” 1981, nr 143, s. 38 oraz książka adresowa Gdyni z 1936 r.

3 „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932, nr 145, s. 4.

4 „Polska na Morzu” 1937, nr 2, s. 6.

5 *Awanse w Polskiej Marynarce Handlowej*, „Wiadomości Portu Gdyńskiego” 1934, nr 7, s. 30.

zwaną od nazwisk trzech głównych udziałowców Spółką ABC: Antkowiak, Bartosiak, Cedro; siedziba ul. Sieroszewskiego 8/10. Przedmiotem działalności było „kupno statków, eksploatacja statków handlowych własnych i obcych, armatorstwo, maklerstwo oraz prowadzenie wszelkich interesów związanych z żeglugą morską i rzeczną”⁶.

Tuż przed wybuchem wojny został wezwany do Warszawy do Departamentu Morskiego i przydzielony do pomocy Stanisławowi Darskiemu (który od 1929 r. w Gdyni był dyrektorem eksploatacyjnym Polbrytu i Żegluga Polskiej i honorowym konsulem Finlandii). Otrzymał od niego 30 sierpnia polecenie, by poleciał samolotem do Helsinek, oraz szerokie pełnomocnictwa do dysponowania statkami i ładunkami – na potrzeby organizowania transportów dla kraju, w razie gdyby droga przez Kanał Kiloński została odcięta.

W listopadzie 1939 r. Czesław Antkowiak został inspektorem okrętowym w Polish Steamship Agency Ltd. – zarejestrowanej w Londynie firmie agencyjnej wg prawa angielskiego, zajmującej się eksploatacją statków Żegluga Polskiej i Polbrytu. Po kilku miesiącach zrezygnował (w jego miejsce wszedł kpt. ż.w. Tadeusz Meissner – abs. WN z 1925 r.) i został wykładowcą w polskiej Szkole Morskiej w Southampton. Na począt-

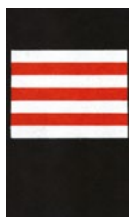
ku 1943 r. Wydział Oświaty rządu emigracyjnego zdecydował o utworzeniu w Londynie Szkoły Handlu Zagranicznego i Administracji Portowej dla polskich obywateli zwalnianych z wojska z powodu stanu zdrowia czy obrażeń. Zorganizowanie jej powierzono kpt. Czesławowi Antkowiakowi. W szkole tej uczyło się co roku kilkadziesiąt osób, wykłady trwały rok, program obejmował, poza dwoma językami obcymi, przedmioty z zakresu handlu zagranicznego, żegluga i administracji portów. Po kilku miesiącach przeszedł do innej pracy, a po nim kierownikiem był Stanisław Darski⁷.

Czesław Antkowiak zgłosił się do angielskiej organizacji przeznaczonej dla administrowania w przyszłości terenami okupowanymi na kontynencie – znał doskonale język angielski i niemiecki.

W 1950 r. został dyrektorem oddziału GAL-u w Londynie, ale na krótko, bo w Polsce w grudniu 1950 r. GAL, Żegluga Polska i Polbryt zostały zlikwidowane, w ich miejsce utworzono Polskie Linie Oceaniczne.

Nie wrócił do Polski. Pływał m.in. czas jakiś po wodach Pacyfiku i Wielkich Antyli jako kapitan s/s „Stella Nova”, statku należącego do szkolnego kolegi – Wincentego Bartosiaka⁸.

Zmarł w Londynie 25 stycznia 1981 r., spoczął na cmentarzu Putney Vale.



„Bałtycka Spółka Okrętowa”

Nowo stworzona w Gdyni firma armatorska posiada już 2 statki a to: s/s „Narocz” i s/s „Wigry”.

Należy z uznaniem podnieść nadawanie okrętom nazw jezior polskich co przyczyni się do ich popularyzacji i będzie miłą niespodzianką dla Polaków mieszkających po wszystkich kontynentach ziemi.

Nowe jednostki naszej marynarki handlowej nie zostaną włączone do żadnej linii regularnej ale będą pływały jako trampy w rejonie Bałtyku i morza Północnego.

Są to statki t. zw. samotrymujące stąd głównym ich ładunkiem będzie węgiel — prócz tego zboże i drzewo.

Statek „Wigry” jest dość sporą jednostką morską. posiada bowiem 2,520 ton dtw.

Agendy fy. „Bałtycka Spółka Okrętowa” prowadzić będzie narazie fa. „Cedro” w Gdyni.

Karsse

Dziennik Gdynski 1.04.1939

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; „Dziennik Polski” (bez daty) w zbiorach Sali Tradycji UMG; Stanisław Darski, *W służbie żegluga*, Gdańsk 1978; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; „Dziennik Bydgoski” 26.06.1932; „Okólnik” 1981, nr 143; „Polska na Morzu” 1937, nr 2; „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1934, nr 7; APGoG, Sąd Grodzki, akta rejestrowe; książka adresowa Gdyni z 1936 r.

6 APGoG, Sąd Grodzki, akta rejestrowe.

7 Stanisław Darski, *W służbie żegluga*, Gdańsk 1978, s. 142.

8 Nekrolog Czesława Antkowiaka, „Okólnik” 1981, nr 143, s. 38.