



Wojciech Fornalski

1920-1994

Absolwent Szkoły Morskiej w Southampton z 1942 roku; uczeń na „Darze Pomorza” w ostatnim przedwojennym rejsie, żołnierz polskich oddziałów walczących we Francji, uczestnik II wojny światowej na morzach, po wojnie bimbrownik, producent pierogów i mrożonek w Buffalo, przedsiębiorca, kapitan-armator na Florydzie, honorowy obywatel Memphis.

Urodził się 31 stycznia 1920 r. w Łodzi (rodzice Zygmunt i Marta). W 1938 r. zdał egzaminy na Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni – legitymację podpisał dyrektor kpt. ż.w. Stanisław Kosko (abs. WN z 1923).

W ostatni przedwojenny rejs ćwiczebny Biała Fregata wyszła 18 sierpnia 1939 r., komendantem był kpt. ż.w. Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927), starszym oficerem kpt. ż.w. Karol Olgierd Borchardt (abs. WN z 1928). 21 września 1939 r. komendant otrzymał z Poselstwa Rzeczypospolitej Polskiej w Sztokholmie list (którego kopia jest w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni) o pozostawieniu żaglowca pod nadzorem siedmiu członków załogi stałej i 29 września załoga „Dar Pomorza” oraz słuchacze PSM na statkach: „Wilno”, „Narocz”, „Chorzów”, „Kromań” i „Robur IV” wyruszyli, pod eskortą szwedzką i norweską, z Göteborga do Bergen, a stamtąd do Methil w Szkocji.

Po dotarciu do Anglii Wojciech Fornalski zdecydował o wstąpieniu do polskich oddziałów walczących we Francji.

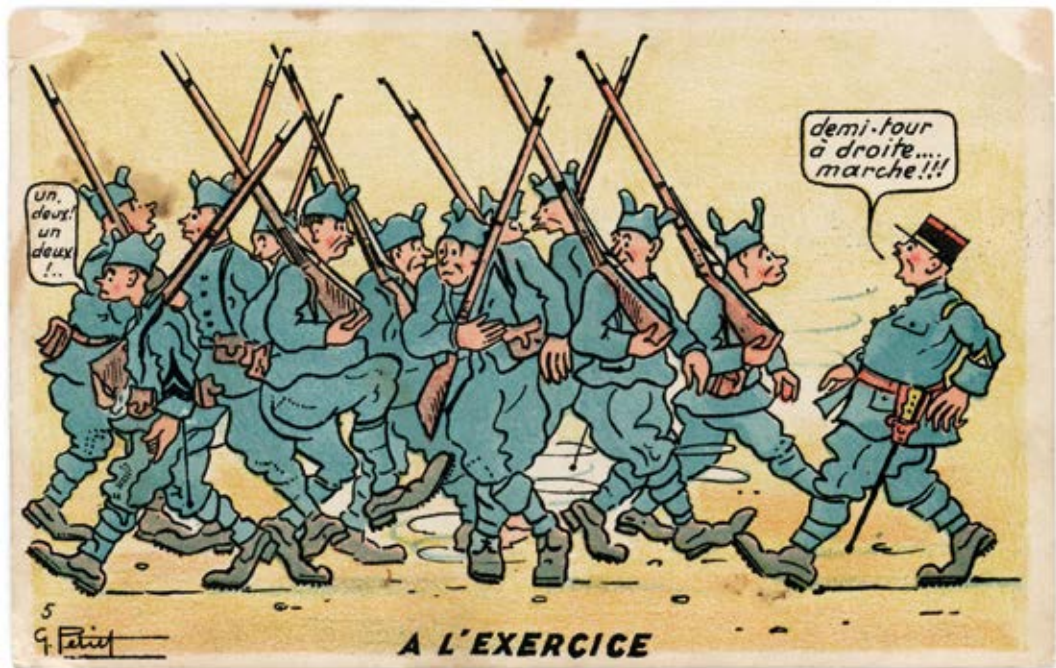
Po błyskawicznej kapitulacji Francji przedostał się ze swoim oddziałem do Szkocji. W 1941 r. służył jako celowniczy na ORP „Kujawiak”.

Po zwolnieniu z wojska zgłosił się do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni (na uchodźstwie w Southampton) przy Department of Navigation, University College, gdzie rozpoczęto kurs głównie dla słuchaczy, którzy ukończyli pierwszy rok PSM w Gdyni. 16 września 1942 r. otrzymał dyplom porucznika aspiranta żegluga małej.

„Cummulo-nimbo-strato-cirrus,
cosinus, sinus, tangens, «fi»,
dewiacja plus, szerokość minus,
nawet nocami mi się śni”¹ – pisał do „Znów Razem”, pisma wydawanego przez uczniów polskiej Szkoły Morskiej w Southampton

(był członkiem komitetu redakcyjnego). „Wszyscy, którzy przeszli twardą szkołę na żaglowcu, tworzą wśród innych marynarzy jakby odrębną grupę, jakby klan, a właściwie lepiej – jakby rodzinę. Gdy przypadkowo spotka się gdzieś kilku wychowanków «Lwo-wa» czy «Daru Pomorza», wytwarza się zaraz nastrój serdeczny, swojski i jakiś braterski. Zaczynają się snuć wspomnienia, próby nucenia «Lwowskich» i «Darowych» piosenek. [...] Stary kapitan dużego statku handlowego z pobłażaniem, ale i z życzliwością spogląda na młodego, świeżo upieczonego praktykanta, myśląc: on jeszcze niedawno brał cięgi od bosmana Leszczyńskiego i biegał przez saling za karę”².

W sierpniu 1942 r. został praktykantem pokładowym na m/s „Batory”, a pod koniec września 1942 r. – na m/s „Sobieski”. W nocy z 8 na 9 listopada 1942 r. największa w historii świata armada morska dokonała lądowania w Afryce Północnej w ramach operacji zwanej dziś pod nazwą Torch. W zapaleniu tej pochodni wolności brał także udział nasz transatlantyk «Sobieski» jako H.M. Armed Transport – wspominał kpt. ż.w. Edward Mikeska, wówczas marynarz na „Sobieskim”. „Salwa z pancernika klasy «King George V» zmusiła do poddania się ostatni oporny fort marynarki Vichy. [...] Ruch był ogromny, barki i motorówki odwoziły grupy wojskowe do portu. U nas wszyscy obserwowali miasto i niebo. Wśród załogi byli bowiem weterani kampanii wrześniowej, norweskiej, upadku Francji, nieudanej inwazji do Dakaru i wypadu na Madagaskar. Wszyscy znali dobrze groźbę broni powietrznej, która dotąd stanowiła o zwycięskich postępach wroga”³. I wtedy nadleciało kilkadziesiąt Ju-88. „Pierwszy zaczął bić nieprzerwaną serią nasz bofors dziobowy. Puste łuski dzwoniły po pokładzie, zaraz potem zagrzmiały gniazda oerlikonów i smugi świetlnych pocisków przekreśliły błękit nieba. Wszystkie okręty



Z Francji przysłał kartkę, datowaną 11.02.1940 r., kolegom na ORP „Gdynia”, którzy postanowili walczyć na morzu: „Dzisiaj przyjechalismy. W południe jedziemy do obozu Coëtquidan. Słońce tu świeci, nie tak, jak w mglistej Anglii. Humory mamy wspaniałe [...]. Wkrótce będziemy wyglądali jak ten pluton na odwrocie. Grunt to humor! Myślę, że nigdy nie będziemy żałowali naszego uporu! Z obozu napiszemy list. Serwus marineros!”. Kartkę podpisali: W. Fornalski, E. Juźwiak, St. Jurkiewicz, St. Magiera, Z. Olejarczyk, St. Kwiatkowski, C. Oszurko, J. Wiśniakowski

otwarły ogień huraganowy. Za nami walił salwami dział dziobowych trafiony bombą niszczyciel brytyjski, którego rufa wolno pograżała się w wodę. Marynarze skakali już za burtę. – Brawo «Sobieski!» – ryczeli angielscy messboye [...] na widok spadającego w płomieniach junkersa⁴.

Po tym rejsie praktykant pokładowy Wojciech Fornalski 17 listopada 1942 r. poprosił pilnie dyrektora (zgodnie z procedurą poprzez kapitana) o przeniesienia na jeden ze statków towarowych, chodzących do portów angielskich, argumentując: „Warunki na m/s «Sobieski» nie odpowiadają mi z wielu względów i czynią mój pobyt na nim wręcz niemożliwym⁵. I 23 listopada został wyokrętowany.

Od sierpnia 1943 r. był starszym marynarzem, następnie asystentem pokładowym na „Wilnie”, a od marca 1944 r. do października – III oficerem na „Krośnie”. W buńczucznym wywiadzie udzielonym w 1990 roku dla tygodnika „Wybrzeże” opowiadał, że uczestniczył w inwazji na Normandię, a że nie chciał umierać w stanie kawalerskim, tydzień przed D-Day 6 czerwca 1944 r. ożenił się z Betty Helmore Lucas z Southampton⁶. Problem tylko w tym, że w inwazyjnej armadzie transportowej uczestniczyło osiem polskich statków, lecz wśród nich nie było „Krosna”.

Po wyokrętowaniu w lipcu 1945 r. ze swojego ostatniego statku s/s „Kraków” (na którym był II oficerem od 22 maja 1945 r.) wyemigrował z żoną do Brazylii – a tam z pomocą kolegów pędził bimber, robił z niego polski krupnik i sprzedawał, robiąc doskonały interes. Jeszcze bardziej opłacalne było chwytanie dzikich zwierząt nad Amazonką.

W tym czasie Betty uczyła brazylijskich dygnitarzy angielskiego. „Jednym z nich był minister marynarki rozmówiony w polskim «Darze Pomorza». Od słowa do słowa i mister Fornalski otrzymał posadę kapitana ministerialnego jachtu⁷.

Ale że kusiła go Ameryka Północna, niedługo potem zaciągnął się jako palacz na statek bandery USA, idący do San Francisco. Gdy w czasie rejsu poważnie zachorował II oficer, został przyjęty na jego miejsce.

Na stałym lądzie, razem z Henrykiem Rukściem, zajmował się „sprzedażą zastaw stołowych od domu do domu w Buffalo⁸.

Ale już w 1952 r. napisał do „Okólnika”: „Prowadzi mi się nie najgorzej, chociaż pracuję teraz najmniej 12 godzin na dobę i muszę bardzo ograniczać się finansowo, bo wszystko, co miałem, włożyłem w interes, a mam liczną rodzinę, której utrzymanie tu w Stanach pochłania nieprawdopodobną ilość forsy. Nie narzekam jednak, bo interes mój rozwija się i rośnie, i coraz więcej mam propozycji na wkład kapitału, od czego się na razie bronie, bo fabryka się u nas szybko rozwija (zatrudniam w tej chwili osiem dziewcząt i dwóch mężczyzn, nie licząc sprzedawców). Przekształcam teraz fabrykę pierogów na pierwszą w Stanach fabrykę polskich mrożonych produktów (frozen foods) i wyrabiamy już, oprócz pierogów, także flaczki po warszawsku, ozór w sosie lwowskim i krewetki à la Polonaise⁹.

Początek nie był chyba jednak tak pełen sukcesu, bowiem, jak pisał w 1959 r. jeden z kolegów: „Wiem, że Henio Rukść [abs. WN z 1940] wycofał się z biznesu produkcji pierogów do spółki z Wojtkiem Fornalskim. Zresztą obaj zostali wykiwani przez cwańszych ludzi¹⁰. Ale potem było już tylko lepiej, jak zapewniał nie bez racji Wojciech Fornalski.

„Co do Buffalo jako miejsca zamieszkania, to jestem wciąż pełen entuzjazmu co do możliwości tego szybko rozrastającego się miasta, specjalnie dla Polaków. W Buffalo i okolicy zamieszkuje około 400 000 Polaków, którzy nazywają Buffalo – «Buffalopol», a dzielnice: Stanisławowo, Pokojowo, Kazimierzowo, Wojciechowo itd. Masa ulic nosi takie nazwy jak: Paderewski, Sobieski, Warsaw, Kraków, Górski, Fredro, Pułaski, a najlepszy klub nocny nazywa się Polish Village, z którego trzy razy w tygodniu nadawana jest Continental hour w wykonaniu sławnego tu «Batory Trio» (nazwa pochodzi od trzech ex-muzyków z przedwojennej załogi Batorego, dziś już tylko skrzypek pozostał z oryginalnej orkiestry Batorego, pianista Ławicki jest tu popularnym właścicielem «Avenue Bar», gdzie ściąga publiczność swą grą na fortepianie).

Majorem Buffalo, które jest drugim co do wielkości miastem w stanie New York, jest także Polak p. Józef Mruk, który zawsze podkreśla swe polskie pochodzenie. Handel zgrupowany jest prawie że wyłącznie w pol-



skich rękach, tak na szczeblu detalicznym, jak i hurtowniczym.

Smak Products Co. to tylko jedna z wielu hurtowniczych firm przemysłu żywnościowego Buffalo. Jesteśmy tu blisko Wielkich Jezior Erie i Ontario i naturalnie sławnych Niagara Falls (drugie polskie miasto) i całe lato spędzamy na korzystaniu z możliwości, jakie dają sporty wodne. Często też odwiedzam Kanadę, gdzie zamieszkuje masa nowych emigrantów polskich, przeważnie ex-członków 2. Korpusu¹¹.

Tak opisał Jan Starzycki (abs. WN z 1932) spotkanie z młodszym kolegą w siedzibie Związku w roku 1978: „Pływając między Grekami, nieraz słyszałem: marny to kapitan, który po kilku latach pływania nie zdołał zostać właścicielem statku. Na przestrzeni stosunkowo krótkiej historii rozwoju naszej

marynarki handlowej mamy nareszcie kapitana-armatora, którym jest nasz kolega Wojciech Fornalski. [...]

W drugiej połowie sierpnia, przebywając w Londynie, kpt. W. Fornalski odwiedził nasz Związek. Bardzo żałowałem, że nie miałem ze sobą dyktafonu, aby móc zarejestrować pełne przygód interesujące opowiadania kolejnych etapów osiągnięć. A więc po wojnie prowadzenie własnego zakładu odnawiania domów i mieszkań w Londynie, później zakład przetworów artykułów spożywczych w Buffalo, USA, a następnie powrót na morze, bazujący na komunikacji między portami Zatoki Meksykańskiej oraz Ameryki Centralnej i Południowej. Dalsze osiągnięcia kapitana Wojciecha to utorowanie i otwarcie żeglugi z głębi położonego wewnątrz stanu Louisiana miasta Memphis do portów południowych Ameryki Środkowej, przez co Memphis stał się z portu rzeczno-portem morskim. Uzyskał za to honorowe obywatelstwo tego miasta oraz szereg innych wyróżnień. [...]

– Największym jednak moim sukcesem z tamtych burzliwych lat było dochowanie się sześciorga udanych dzieci – mówi kapitan Wojciech, głaszcząc swoją brodę à la Hemingway¹².

Kpt. Fornalski poinformował Związek Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, że jest prezesem następujących towarzystw: Polamerican Steamship Ltd. (zarejestrowane na Kajmanach), Aquamar Inc. (zarejestrowane na Florydzie), South Wind Marine Inc. (zarejestrowane na Florydzie), Treasure Island Shipping Ltd. (zarejestrowane na Brytyjskich Wyspach Dziewiczych), Trade Wind Marine Inc. (zarejestrowane w Panamie), Trade Wind Marine Inc. (zarejestrowane na Kajmanach)¹³.

Na Karaibach miał flotyllę jachtów wycieczkowych, brał udział w pełnomorskim ratownictwie jako kapitan holownika oraz zarządzał kilkoma małymi przedsiębiorstwami armatorskimi, wśród których nie brakło wodolotów. Odkupił od starszego szkolnego kolegi Wincentego Bartosiaka (abs. WN z 1922) z Buenos Aires Bartosiak Shipping Company razem ze statkiem „Stella Nova”, organizował spółkę żeglugową Windjammer International, odkupił w 1978 r. od Polskich Linii Oceanicznych s/s „Krynica”¹⁴

(statek, na którym w 1961 r. wrócili z Kana-
dy uratowane przed armią niemiecką wa-
welskie arrasy) i przemianował na „Kristina
F.” – na cześć córki. A w 1981 r. sprzedał go
kajmańskiemu armatorowi Orang Shipping
Ltd.

W roku 1989 Wojciech Fornalski „wyemi-
gował” z Florydy do Polski, aby poprowa-
dzić w Warszawie agencję angażowania
pracowników na obce statki¹⁵. Był też przed-
stawicielem na Polskę Kloster Cruise Ltd
w Miami oraz Norwegian Cruise, werbując

polskich marynarzy na pasażerskie statki,
proponując pracę na znacznie korzystniej-
szych warunkach niż dotychczasowy mono-
polista Polservice.

Wtedy też odwiedził Wyższą Szkołę Mor-
ską borykającą się z wielkimi problemami
finansowymi w czasie transformacji ustro-
jowej i obiecał bezinteresownie wygze-
kwowanie od francuskiej firmy pieniędzy,
które się uczelni należały za zerwanie czar-
teru „Daru Młodzieży” – jak opowiadał red.
Krzysztofowi Myjkowskiemu. Ale – tego już

„KRYSTINA F.”

Motorowiec PLO „Krynica” (zbud. w 1958 r., prototyp serii sześciotysięczników typu B-55) zmienił banderę na brytyjską, stając się własnością polonijnej spółki armatorskiej Polamerican Steamship Ltd, z siedzibą na wyspach Kajmanach (Morze Karaibskie). Współwłaścicielem i dyrektorem zarządzającym firmy jest przedstawiony już Czytelnikom „Morza” w grudniowym nrze z ub. roku, żeglugowiec z Florydy — kpt. Wojciech Fornalski. On to dokonał transakcji z PLO, a na uroczystość zmiany bandery przybył wraz z córką Krystyną (patrz zdjęcie), która nadała dotychczasowej „Krynicy” nową, podobnie brzmiącą nazwę „KRYSTINA F.”. Kapitan Fornalski zaangażował na statek całkowicie polską załogę, a generalnym agentem uczynił przedsiębiorstwo „Polfracht”. Życzymy eks-„Krynicy” dobrej służby w nowych, skomplikowanych układach narodowościowo-własnościowych.

Fot. J. Uklejewski



*1. 12 1961
"Morze" nr 11*

S/s „Kristyna F.” i armator w otoczeniu załogi zaokrętowanej w Polsce

WYBRZEŻE 12.03.90

Fornalski

JAK ROBIĆ INTERESY

PÓŁ POLSKI KUPIE...

KRZYSZTOF MYJKOWSKI



Ma zdjęcie: Komandor W.P. Fornalski (w środku) wśród załogi ss. „Norweg”

ka z białą głową ciągle jest żywa.

Mając to wszystko na uwadze, znacznie łatwiej będzie wyobrazić sobie atmosferę towarzyszącą pojawieniu się w kraju, a ostatnio i nad Zatoką Gdańską, kolejnego rodaka z Ameryki, który – ni to żartem, ni serio – zwykł opowiadać, iż przyjechał, aby... kupić pół Polski. No, może niepełnie za swoje pieniądze, ale tych, których pełnomocnictwa w stoczni posiada.

Od ponad sześciu miesięcy jest miesowicie przedstawicielem na Polskę największego w świecie armatora statków pasażerskich – Kloster Cruise Limited z siedzibą w Miami, szefem zarządu linii norweskich Cruise (ze słynnym flagowym statkiem ss. „Norway” i pięcioma innymi) oraz Royal Viking (z czterema zwanymi „pasażerami” o nazwach „Sun”, „Sky”, „Sea” i „Star” – pisanych na burcie po nazwie linii). Po przyjeździe do Warszawy zapowiedział się dojechać wyłącznie w autobusie Polaków na se statki, proponując pracę na znacznie korzystniejszych warunkach, niż polskie agencje – Polsarwis, MAG czy MAS. Od paru tygodni natomiast, działając na zlecenie innego Polaka z USA – właściciela pół rafinowanych kopali złota (prosi o czasowe nie publikowanie nazwiska) – prowadzi ponadto rozmowy, między innymi, w sprawie zakupu 1,6 cząstkowego zakupu Stoczni Gdańskiej właśnie, ponadto Gdańskich Zakładów Rafinacyjnych i puławskich „Azolów”.

Jak powiada, z gdańską rafinerią już jakby się dogadał. Jego mocodawcy proponują wypłatę 60 procent udziałów tego zakładu, zainwestowanie swoich 300 milionów dolarów na rozbudowę i osiągnięcie dwukrotnie większej niż dotychczas zdolności przerobowej, to znaczy 6 milionów ton rocznie. Rafineria przy tym nie pracowałaby na pół gwizdka, jak to dzieje się obecnie, lecz wykorzystywałaby swą pełną moc przez przynajmniej 15 lat, kiedy to miałyby zapewnione regularne dostawy wysokiej jakości ropy saudyjskiej. Klientom dawałaby benzynę i dobrą, i niedrogą, a pracownikom dużo wyższe zarobki.

Aż mało posłuchać! Głoby jeszcze mieć pewność, czy tym razem się uda?

Sarri commander Wojciech H. Fornalski – bo o nim tu mowa – nie widzi powodu, aby wątpić. Parę dni temu można go było spotkać w gdańskiej Wyższej Szkole Morskiej. Zobowiązał się pomóc jej bezinteresownie w wypracowywaniu od trójmorskiej firmy pieniędzy, jakie należą się jej uczelni za zawiązanie przez Francuza czarteru „Daru Młodzieży”. Wszelako, jak przystało na rasowego kapitalistę, nie ośmielił zastrzeżyc, iż zamyślał za doradztwo w wypracowywaniu od trójmorskiej firmy pieniędzy, jakie należą się jej uczelni za zawiązanie przez Francuza czarteru „Daru Młodzieży”. Wszelako, jak przystało na rasowego kapitalistę, nie ośmielił zastrzeżyc, iż zamyślał za doradztwo w wypracowywaniu od trójmorskiej firmy pieniędzy, jakie należą się jej uczelni za zawiązanie przez Francuza czarteru „Daru Młodzieży”.

Skąd zatem te specjalne względy dla gdańskiej WSM?

Okazuje się, że mistrz Fornalski był niegdyś jej słuchaczem. Wzrost nos przy sobie niegdyś pływającej Państwowej Szkoły

Oczekiwanie na zmianę trwa. Krowiana na dobrodzieję Stoczni Gdańskiej, roki za oceanu Barbara Piasecka-Johnson, ma coraz poważniejszą wątpliwość, czy opłaci się jej zainwestować w ten zakład. Wśród jego pracowników lama o niej, jako matce stożkowej, dawno już ustąpiła miejsce uszczuplonym poleczkom, jakim zazwyczaj reagują, osobnicy wystrzyżeni na dudka. Ze współpracy z zachodnimi Niemcami, na jaką bardzo liczyli kilkanaście kolejnych przedsiębiorców z Wybrzeża, także jeszcze nie widzą spodziewanych korzyści. A że niecierpliwość i powściągnięta wiarę w cuda nawet u nas wólcz wręcz cechami narodowymi, przeto nastąpiła na ostatnie nadzieje dobrego wu-

nie dodał – wszystko się skończyło na wypiciu kawy u rektora WSM prof. dr. hab. inż. Józefa Lisowskiego (który wyjaśnił nam, że sprawę czarteru „Daru Młodzieży” od początku, do wygranej w europejskim sądzie arbitrażowym, poprowadził prof. Jerzy Młynarczyk).

W 1992 r. Wojciech Halicz Fornalski ze względu na zły stan zdrowia został zmuszony do zwinięcia swojej agencji i wrócił do USA pod opiekę członków swojej licznej rodziny¹⁶. Zmarł w 1994 r., przeżywszy żonę o dwa lata.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992; Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008; akta osobowe Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe; londyńskie „Okólniki”.

- 1 „Znów Razem” 1942, nr 14, s. 7, w zbiorach Sali Tradycji UMG.
- 2 Ibidem, s. 4.
- 3 Edward Mikeska, *Notatki z pamiętnika*, [w:] *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992, s. 187-188.
- 4 Ibidem, s. 188.
- 5 Akta osobowe GAL – pismo do dyrekcji z 17.11.1942 r.
- 6 Krzysztof Myjkowski, *Pół Polski kupię*, „Wybrzeże” 12.03.1990.
- 7 Ibidem.
- 8 Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra. Wojna i banicja chłopców Białej Fregaty*, Cape Town 2008, s. 147.
- 9 Ibidem.

- 10 Bolesław Pogorzelski, *Przyszłość bez jutra*. op. cit., s. 145.
- 11 „Okólnik” 1952, nr 62, s. 10.
- 12 „Okólnik” 1978, nr 137, s. 33.
- 13 „Okólnik” 1978, nr 137, s. 32.
- 14 Za: Krzysztof Myjkowski, *Pół Polski kupię*, op. cit.
- 15 „Okólnik” 1990, nr 162, s. 23.
- 16 „Okólnik” 1992, nr 164, s. 35.