



Major pil. Inż. Jan Stanisław Borowczyk-Forester (ps. „Forester”)

(1919 – 2009)

Urodził się 11 maja 1919 w Nowym Sączu jako syn Szczęsnego Borowczyka, w patriotycznej rodzinie znanego adwokata i Janiny de domo Filewicz. Zmarł 22 marca 2009 w Ottawie, Ontario, w Kanadzie. Wybitny polski żołnierz i oficer podczas II wojny światowej. Absolwent Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim, uczestnik wojny obronnej we wrześniu 1939, żołnierz ZWZ. Po przedostaniu się na Bliski Wschód, oficer korpusu artylerii PSZ na Zachodzie, uczestnik walk Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich i obrony Tobruku podczas kampanii 8 Armii Brytyjskiej w Północnej Afryce. Na apel Szefa Sztabu Naczelnego Wodza w Londynie w 1942, opuścił w listopadzie Bliski Wschód i w grupie ochotników do służby w polskim lotnictwie podczas podróży na brytyjskim transportowcu wojskowym „Empress of Canada” przeżył jego storpedowanie przez włoską łódź podwodną 13 marca 1943. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii, odbył przeszkolenie jako pilot myśliwski i został przydzielony do Dywizjonu 315. Walczył jako pilot myśliwski na froncie zachodnim. Po wojnie odbył studia wyższe w dziedzinie inżynierii mechanicznej w Anglii. Po przybyciu do Kanady osiedlił się początkowo w Hamilton, gdzie założył rodzinę, a potem w Ottawie. Pracował w Ministerstwie Poczty w Ottawie, Calgary i Victorii, a następnie na wysokich stanowiskach w rządzie federalnym Kanady, w Ministerstwie Indian and Northern Affairs. Był członkiem organizacji kombatanckich w Kanadzie, m.in. 431 Skrzydła „Kraków” Kanadyjskich Sił Powietrznych w Hamiltonie oraz w Kołach b. Żołnierzy Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich i 3 Karpackiego Pułku Artylerii Lekkiej. Wychowany w patriotycznej rodzinie w poczuciu służby dla innych zgodnie z hasłem *Bóg, Honor i Ojczyzna*, dwukrotny Kawaler Krzyża Walecznych, kawaler maltański. Wierny syn Polski i Kościoła.

Dzieciństwo i młodość

Wczesne dzieciństwo i lata młodości spędził w gronie rodzinnym w Nowym Sączu, gdzie w 1937 zdał maturę w Gimnazjum Klasycznym im. Jana Długosza. Następnie został przyjęty do Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim, którą ukończył w 1938 w stopniu plutonowego podchorążego. Służbę czynną odbył w 16 Pomorskim Pułku Artylerii (16 PPAL) w Grudziądzu. Po jej ukończeniu wstąpił na studia w dziedzinie prawa na Uniwersytecie Jagiellońskim we wrześniu 1938, gdzie równocześnie pełnił funkcję instruktora Legii Akademickiej. W maju 1939 został powołany na ćwiczenia do swego macierzystego pułku, z którego powrócił w sierpniu tegoż roku do domu w Nowym Sączu w stopniu ogniomistrza podchorążego.

Lata wojny

Polska

1 września Niemcy hitlerowskie napadły na Polskę. W ramach powszechnej mobilizacji 31 sierpnia, ogniomistrz podchorąży Borowczyk miał dotrzeć do wyznaczonego garnizonu w Skierniewicach. To się nie udało, ale dotarł do Lwowa, gdzie wziął udział w ciężkich walkach jako artylerzysta w 12 Pułku Artylerii Lekkiej aż do 22 września, gdy miasto zostało oddane w ręce wkraczającej Armii Czerwonej. Zdołał uniknąć niewoli sowieckiej i powrócił do Nowego Sącza, swego rodzinnego miasta. Nowy Sącz znajdował się w strefie okupacji niemieckiej. W 1939 włączył się w działalność w konspiracji, ponieważ miasto było centrum przerzutowym na Węgry. Jan Borowczyk wstąpił do Związku Walki Zbrojnej (ZWZ), do inspektoratu Nowy Sącz kryptonim „Sarna”. Złożył przysięgę i przyjął pseudonim „Forester” (w 1958 przyjął go jako swoje nazwisko w Kanadzie).

Bliski Wschód i Afryka Północna

12 kwietnia opuścił Polskę. Przekroczył granice Czechosłowacji (wtedy już Słowacji), Węgier i Jugosławii; przez Morze Śródziemne dotarł do Syrii 21 maja 1940. W Syrii koncentrował się wysiłek zbrojny Sprzymierzonych poza Europą. Tam wstąpił w szeregi Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich (SBSK), formowanej tam pod dowództwem płk dypl. Inż. Stanisława Kopańskiego w obozie Homs. SBSK miała być brygadą górską w składzie francuskiej Armii Lewantu (na Środkowym Wschodzie). Ogniomistrz podchorąży Borowczyk otrzymał przydział do dywizjonu artylerii pod dowództwem ppłk Stanisława Gliwicza i przejął funkcję szefa baterii dowodzenia, a później został oficerem zwiadowczym dywizjonu. W międzyczasie Francja skapitulowała 22 czerwca 1940 co było szokiem dla walczących w kampanii francuskiej oddziałów polskich. Gdy francuski głównodowodzący gen. Eugene Mittelhauser skapitulował i opowiedział się za rządem kolaboracyjnym marszałka Petaina, wojska polskie były gotowe do dalszej walki, wtedy Mittelhauser zagroził rozbrojeniem Brygady. Pułkownik Kopański oświadczył, że brygada przejdzie pod dowództwo brytyjskie do Palestyny, która wtedy była pod mandatem brytyjskim i połączy się z wojskami brytyjskimi Środkowego Wschodu. Tak się stało i młody oficer artylerzysta Jan Borowczyk został oficerem SBSK i odbył z nią swój szlak bojowy w Afryce Północnej.



Odznaka Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich (Wikipedia)

Marsz Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich (Muzyka i słowa Marian Hemar)

*Myśmy tutaj szli z Narwiku
Wy przez Węgry, a my z Czech
Nas tu z Syrii jest bez liku,
A was z Niemiec zwiąło trzech!
My przez morza, a wy z Flandrii,
My górami, wy przez las!
Teraz wszyscy do Aleksandrii,
Teraz my już wszyscy wraz.*

*Karpacka Brygada! Daleki jest świat!
Daleki żołnierza tułaczy ślad.
Daleka jest droga w zawiejach i mgłach,
Od śniegów Narwiku w libijski piach.*

*Maszeruje Brygada, maszeruje,
Maszeruje co tchu, co tchu!
Bo z daleka jej Polska wypatruje,
Wyczekuje dzień po dniu.
I wzrok na nią zwraca z za gór i z za mórz,
Czy widać brygadę, że idzie już?
Co noc słuch wyteżę, przez dal i przez mrok
Czy słyszeć Karpackiej Brygady krok
Karpacka Brygada! Daleki jest świat!
Daleki żołnierza tułaczy ślad.
Daleka jest droga w zawiejach i mgłach,
Od śniegów Narwiku w libijski piach.*

Wkrótce jego dywizjon artylerii został przemianowany na Karpacki Pułk Artylerii (KPA). 24 maja 1941 KPA wszedł do akcji na linii obronnej w Marsa Matruh, w Libii, a 19 sierpnia 1941 przybył transportem morskim do obleganego przez wojska niemieckie i włoskie Tobruku. Wtedy podchorąży Borowczyk został oficerem obserwacyjno-łącznikowym pułku i oficerem służby wywiadowczej artylerii (do zwalczania artylerii nieprzyjaciela). 20 października 1941 otrzymał stopień podporucznika artylerii w Korpusie Oficerów Artylerii. 15 grudnia wziął udział w zadaniach zwiadowczych podczas ataku pod Ain-el-Gazala 15 grudnia 1941 oraz w walkach o zdobycie twierdzy Bardia (30 grudnia 1941 do 2 stycznia 1942). W styczniu 1942, ppor. Borowczyk po przeniesieniu do 4 baterii liniowej pułku wziął udział w akcji pod El Mechili podczas osłony odwrotu 8 Armii Brytyjskiej i na linii obrony Ain-el-Gazala (Bir Hacheim). W marcu 1942 otrzymał Krzyż Walecznych po raz pierwszy. Pod koniec tego miesiąca KPA wraz z całą SBSK odszedł z teatru działań wojennych na Pustyni Zachodniej i powrócił do Egiptu, następnie został przeniesiony wraz z całą Brygadą do Palestyny.

3 maja 1942 SBSL została rozwiązana i tego samego dnia powstała nowa wielka polska jednostka 3 Dywizja Strzelców Karpackich (3 DSK) mająca w swym składzie trzy pułki artylerii lekkiej. Podporucznik Jan Borowczyk otrzymał przydział do 3 Karpackiego Pułku Artylerii Lekkiej, w której objął stanowisko dowódcy 4 baterii liniowej, a miesiąc później przeszedł na funkcję oficera ogniowego tej baterii i do września prowadził jej szkolenie artyleryjskie. W październiku 1942 pułk został przetransportowany do Iraku, gdzie nastąpiło połączenie z oddziałami przybyłymi z Rosji Sowieckiej w ramach tzw. drugiej ewakuacji. Z oddziałów przybyłych podczas pierwszej ewakuacji z ZRSR oraz jednostek SBSK została wcześniej sformowana 3 DSK



Odnaka Pamiątkowa 3 Dywizji Strzelców Karpackich
(Wikipedia)

W tym samym miesiącu, na apel Szefa Sztabu Naczelnego Wodza gen. bryg. Tadeusza Klimeckiego, ppor artylerii Jan Borowczyk zgłosił się do służby w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii. W listopadzie opuścił Środkowy Wschód wraz z polską grupą przeznaczonych do służby w lotnictwie liczącej 250 ochotników (w tym 25 kobiet-ochotniczek) i udał się na pokładzie kanadyjskiego statku RMS *Empress of Canada* dookoła Afryki przez Ocean Indyjski i następnie Atlantyk do Wielkiej Brytanii.

Storpedowanie RMS *Empress of Canada*

W tym czasie w 1942 wojskowe transporty morskie były kierowane ze Środkowego Wschodu przez Indie, naokoło Afryki, przez Afrykę Południową, by uniknąć przeprawy przez Morze Śródziemne, gdzie grasowały niemieckie i włoskie łodzie podwodne. Grupa polskich ochotników i ochotniczek w liczbie 250 ludzi pod dow. por. Janusza Trojanowskiego opuściła Irak 25 listopada 1942 i po miesięcznym pobycie w tzw. Transit Camp i w Amerykańskiej Bazie 8 Armii Lotniczej w Karachi została przewieziona do Bombaju w Indiach, gdzie oczekiwała na statek brytyjski RMS *Empress of Canada*. Po rejsie przez Ocean Indyjski transportowiec zawiął z ok. 1800 personelu wojskowego (alianckich i brytyjskich żołnierzy 17 narodowości) oraz z grupą jeńców włoskich, do portu Durban w Afryce Południowej. 1 marca 1943 statek wyruszył dalej mijając 3 marca Capetown na Ocean Atlantycki. 13 marca o godz. 23:53 RMS *Empress of Canada* został storpedowany przez włoską łódź podwodną *Leonardo da Vinci* w pozycji 01 36' dług. zach., 11 05' szer. pd.; druga torpeda trafiła w maszynownię napędową statku o godz. 00:40 14 marca. Do trafienia przez drugą torpedę większość łodzi ratunkowych została już opuszczona. Grupa 33 żołnierzy polskich przydzielonych do ppor. Borowczyka, nie otrzymała żadnej łodzi i załoga statku nie dostarczyła żadnych innych środków ratunkowych.

Po drugiej torpedzie statek szybko zaczął się chylić na lewą burtę. Polacy znaleźli jeszcze dużą tratwę ratunkową, którą postanowili opuścić na wodę, ale większość lin była już obciążona poniżej railingu. Jedynym ratunkiem był skok z pokładu z wysokości ok. 24 m. Większość z tych 33 żołnierzy, którzy skoczyli, uratowała się, ale kilku z nich zginęło przy skoku do wody. Sam ich dowódca ppor. Borowczyk skoczył o godz. 00:46 a o 00.55 Statek zatonął.

Jan Borowczyk tak opisał ten moment w swoich wspomnieniach:

Skacząc do morza z wysokości około 24 metrów mój pas ratunkowy, jak nałożyłem na „battle-dress’ie”, zerwał się na jednym ramieniu i walcząc o swoje ocalenie nie miałem prawie żadnej szansy, bym walkę tę mógł wygrać. Nagle w moim umyśle zaczęła biec w ułamkach sekund taśma mojego życia od lat najmłodszych do chwili obecnej, tj. do storpedowania statku: nie chciałem go jeszcze zakończyć...

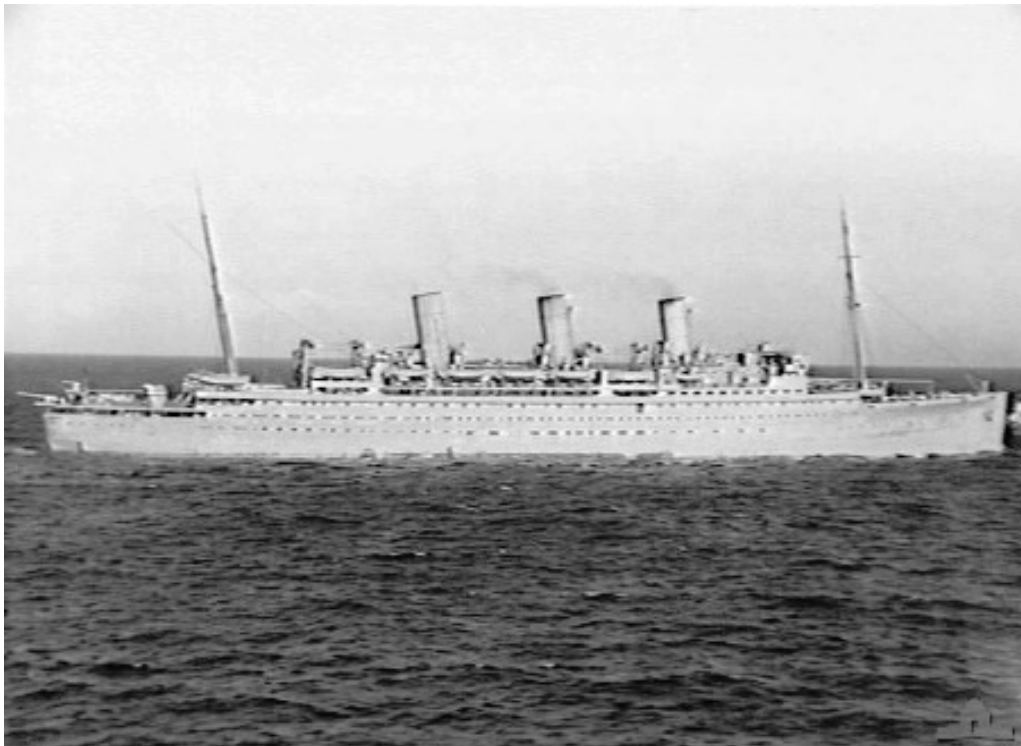
Dopiero w świetle dziennym mogłem zobaczyć, jak dużo rekinów krążyło w rejonie, gdzie można było znaleźć ludzi szukających ocalenia; zdałem sobie sprawę wówczas sprawę z tego, że ten olej, którym byłem zupełnie pokryty po skoku do morza, był właśnie najlepszą ochroną przed rekinami.

Jan zdołał się zbliżyć do tratwy i wisząc na małej belce przetrwał do rana. Okazując pomoc dwóm kobietom zdołał zostać razem z nimi wciągnięty do jednej z łodzi ratunkowych. Przez dwa dni łódź pełna rozbitków wędrowała niesiona przez fale na morzu, aż do chwili wyratowania przez brytyjską korwetę *Petunia K79* wieczorem 15 marca 1942. Cały następny dzień trwała akcja ratunkowa. *Petunia* uratowała 75 żołnierzy z polskiego transportu. Ponieważ Jan był jedynym polskim oficerem w tej grupie został przez nich uznany jako dowódca. Reszta polskich oficerów znalazła się na drugiej korwecie i krążowniku, który też wziął udział w akcji ratunkowej. Cała mała eskadra była w rejsie do oddalonej o 800 mil Afryki Zachodniej i napotkała 17 marca trzy włoskie łodzie podwodne. Wywiązała się zacięta walka, w której zwycięzcą okazała się mała eskadra, która zatopiła (potem się okazało) tę samą włoską łódź podwodną *Leonardo da Vinci*, która zatopiła wcześniej *Empress of Canada*. Zatopienie jej było koszmarnym

wydarzeniem, w którym zginęło ok. 550 alianckich żołnierzy w tym 24 Polaków (czyli prawie 10% z całej grupy ochotników to PSP w Wielkiej Brytanii). Łącznie na pokładzie było ok. 1800 żołnierzy (w tym pokaźna grupa jeńców włoskich). Korweta *Petunia* przybiła do portu w Hastings (dzisiaj Sierra Leone) 19 marca 1943. 28 marca reszta uratowanych żołnierzy wyruszyła na pokładzie s/s *Mauretania* pełną parą do Anglii.

Podporucznik Jan Borowczyk uratował prawie całość pamiątek i zapisków ze swojego portfela, ale wszystkie fotografie uległy zniszczeniu. Tak napisał na końcu tego tragicznego wydarzenia:

Stojąc na pokładzie zwrócony twarzą na północ ku odległej jeszcze Anglii, myślałem z wielką radością, jak lekko mi teraz będzie podróżować i przestałem się martwić o część mojego bagażu; moje wszystkie pamiątki mieściły się teraz w jednej połowie żołnierskiego worka, bagaż spoczywał na dnie Atlantyku. Życie był jednak skarbem największym!



The RMS *Empress of Canada* – kanadyjski linowiec oceaniczny (1922 – 1943), wybudowany w Glasgow, Szkocja. Służył jako statek pasażerski pomiędzy Kanadą a Dalekim Wschodem, a podczas wojny jako aliancki transportowiec, zatopiony przez włoską łódź podwodną 13 marca 1943 na Atlantyku (191 m, 20,157 GRT) – Wikipedia.

Wielka Brytania

Ppor. Jan Borowczyk przybył z początkiem kwietnia 1943 na pokładzie *Mauretanii* do Liverpoolu. Od kwietnia 1943 do czerwca 1944 odbył szkolenie podstawowe w teorii i w praktyce lotu w czterech szkołach lotniczych, latając na samolotach *Tigermoth* i *Master*. Po ich ukończeniu zdobył tzw. *Skrzydła*

Pilota (tzw. Gapa pilota myśliwskiego PSP) i został przeniesiony z Korpusu Artylerii do Polskich Sił Powietrznych jako podporucznik-pilot. 1 września 1944 otrzymuje nominację na porucznika-pilota.



Gapa pilota myśliwskiego w II RP i w PSP na Zachodzie (Wikipedia)

Od lipca do listopada 1944 przeszedł szkolenie operacyjne w kolejnych szkołach lotniczych na samolotach *Hurricane*, *Spitfire* i *Mustang PS1* (w Bazie Sił Powietrznych w Blackpool, w 25 (Polish) Air Crew Training Center w Hucknall i w 13 Initial Training Wing w Torquay). Następnie był szkolony w 16 (Polish) Service Flying School w Netwon i w 41 Operational Training Unit w Hawarden. W listopadzie 1944 otrzymał przydział do 315 Dęblińskiego Dywizjonu Myśliwskiego, który latał na *Mustangach* i został odkomenderowany do zadań w 13 Coastal Command Group. Dywizjon 315 stacjonował w Peterhead, w Szkocji. Porucznik-pilot Jan Borowczyk wykonywał loty nad Norwegię dając osłonę lekkim brytyjskim bombowcom (*Beaufighter*, *Mosquito*) w atakach na niemieckie instalacje nadbrzeżne. 7 grudnia wziął udział w pierwszej swojej walce powietrznej z atakującą grupą myśliwców niemieckich w rejonie Gossen, gdzie Dywizjon 315 zestrzelił 6 maszyn nieprzyjaciela i prawdopodobnie uszkodził dwie dalsze.

W styczniu 1945 dywizjon powrócił do swego macierzystego skrzydła: 11 Fighter Command Group 2 i przeniósł się do nowej bazy w Anglii, Andrews Field. Z tej bazy por. Borowczyk wykonał 14 lotów bojowych nad kontynent europejski; dwa z nich były tzw. 'wymiataniem" myśliwskim, a 12 lotów jako osłona ciężkich bombowców brytyjskich (*Lancaster* i *Halifax*) i amerykańskich latających fortec (*Flying Fortress*). W czasie lotu 21 lutego 1945 w rejonie Hannover-Osnabrück wziął udział w starciu swego dywizjonu z trzykrotnie silniejszą liczebnie formacją myśliwców niemieckich *FW190*. Dywizjon zestrzelił wtedy 3 samoloty nieprzyjacielskie, ale stracił dwa własne. Przez cały marzec 1945 Dywizjon 315 miał za zadanie ochronę wybrzeży Anglii przed latającymi bombami V-1. W tym okresie por. Borowczyk dokonał 14 lotów operacyjnych na patrolowaniu południowo-wschodniej Anglii.

W momencie zakończenia wojny porucznik-pilot Jan Borowczyk miał wylatanych 125,20 godzin lotów bojowych (co stanowił 62,6 % pełnej kolejki pilota myśliwskiego). W październiku 1945 został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz drugi.



Porucznik-pilot, F/O, przy nosie *Mustanga III* (Fot. 1944, zbiory rodzinne)

Po wojnie

Wielka Brytania

Po zakończeniu wojny Jan Borowczyk-Forester pozostał w Dywizjonie 315 do 8 czerwca 1946. Przeszedł początkowo do 4 Personnel Holding Unit w Cammeringham. Tam został zdemobilizowany w stopniu porucznika-pilota w PSP i Flight Lieutenant (F/L) w RAF. Pragnąc rozpocząć studia wziął urlop z wojska. Pod koniec 1946 wstąpił na studia w Birmingham Technical College, które ukończył w lutym 1950 z dyplomem inżyniera (tzw. HDN – Higher National Diploma). Znalazł pracę w przemyśle lotniczym w Air Industrial Development Ltd. W roku 1950 przyjął obywatelstwo brytyjskie. W tym czasie jednak zdecydował się na emigrację do Kanady. 1 marca 1952 przybył do portu w Halifax, Canada.



Zdjęcie grupowe 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego” na lotnisku w Coltishall w Anglii, 1 V 1946.
Porucznik-pilot Jan Borowczyk siedzi drugi, w drugim rzędzie z prawej
(Fot. z portalu www.polishairforce.pl)

Kanada

Po przybyciu do Kanady początkowo znalazł pracę w swojej dziedzinie inżynierii mechanicznej w znanej firmie Canadian Westinghouse w Hamilton, Ontario. W styczniu 1953 otrzymał nostryfikację kanadyjską dla inżyniera w prowincji Ontario. W tym czasie dowiedział się o śmierci swoich rodziców w Nowym Sączu. W listopadzie 1954 poznał swoją przyszłą żonę Reginę Lipińską, która po ukończonych studiach pielęgniarstwa w Anglii, przybyła z Londynu. W 1955 połączyli się węzłem małżeńskim. W 1960 Jan przyjął obywatelstwo kanadyjskie. Jako inżynier dyplomowany systemów maszynowych pracował przez 17 lat w Ministerstwie Poczty w Ottawie, Calgary i Victorii, zajmując się projektowaniem i wprowadzeniem nowych systemów operacyjnych usprawniających funkcjonowanie central pocztowych m.in., w Montrealu, Halifaxie, Vancouver, Winnipegu oraz w Quebec City. Równolegle uczęszczał na akademickie kursy, osiągając szereg nowych specjalności technicznych. Po uzyskaniu dobrej znajomości języka francuskiego i podniesieniu swoich kwalifikacji zapewnił sobie dobrą karierę inżynierską na coraz wyższych stanowiskach w administracji poczty kanadyjskiej. W 1977 został powołany na stanowisko szefa planowania inżynierii i architektury w Ministerstwie - Department of Indian and Northern Affairs w Ottawie, a od 1981 na stanowisko st. doradcy d/s polityki w dziedzinie inżynierii i architektury. Dodatkowo pełnił funkcję szefa służby informacji technicznej resortu. W 1984 przeszedł na emeryturę.



Regina i Jan Borowczykowie-Forester podczas wesela 30 VI 1955
w Hamiltonie, Ontario, Kanada (Fot. z arch. rodzinnego)

Po przejściu na emeryturę udzielał się w kręgach kombatanckich, byłych lotników w 431 Skrzydle „Kraków” Kanadyjskich Sił Powietrznych (RCAF) w Hamilton, w Kole b. żołnierzy SBSK i Kole 3 Karpackiego Pułku Artylerii Lekkiej, a także w Kole nr 8 SPK w Ottawie.

W 1990 został awansowany na stopień kapitana-pilota, a w 2000 na majora-pilota rez.

Napisał i opublikował w 2000 autobiograficzną książkę p.t. *In Search of Freedom* (też na podstawie uratowanych zapisków i dziennika uratowanego w swym portfelu podczas storpedowania statku RMS *Empress of Canada*).

Do końca swego życia był czynny w organizacjach kombatanckich (w tym w Stowarzyszeniu Polskich Kombatantów).

Odnaczenia, nagrody i wyróżnienia

Jan Stanisław Borowczyk-Forester otrzymał szereg odznaczeń bojowych, oraz nagród i wyróżnień za swoją pracę. Oto lista jego odznaczeń:

Polska

- Krzyż Walecznych 2 x (za Tobruk i za służbę bojową w 315 Dywizjonie Myśliwskim)
- Krzyż Czynu Bojowego PSZ na Zachodzie (z dwoma okuciami za Tobruk i działania bojowe w lotnictwie)
- Krzyż Kampanii Wrześniowej 1939
- Medal Wojska Polskiego – Polska Swemu Obrońcy – 2 x
- Medal Lotnictwa
- Honorowa Odznaka Stowarzyszenia Lotników Polskich

Wielka Brytania, Australia i Commonwealth

- Atlantic Star
- France and Germany Star
- Africa Star (z klamrą 8 Armii)
- Siege of Tobruk Medal (Australia)

Zakon Maltański (Komturia Północno-Amerykańska) Sovereign Military Order of Malta

- Sovereign Military Hospitalier Order of Saint John of Jerusalem, of Rhodes and of Malta
- Cross of the Order pro Merito Melitensi
- Medal of North American Association of Order of Malta

Rodzina

W 1955 pojął za żonę Reginę Elżbietę z domu Lipińską, pielęgniarkę, w Hamiltonie, Ontario. Jan Stanisław i Regina Borowczykowie-Forester mieli czworo dzieci: Elżbietę, Jana, Aleksandrę i Joannę. Doczekali się 8 wnucząt (5 wnuków i 3 wnuczki). Przeżyli razem 54 lata, głównie w Ottawie, Ontario.

Publikacje

Jan Stanisław Borowczyk-Forester opublikował m.in.:

In Search of Freedom, The Canadian Polish Research Institute, Toronto 2000, 266 str.

Zatopienie „Empress of Canada”, Zeszyty Kombatantckie, Nr 38, wyd. Zgrupowania „Jodła”, ŚZŻAK, lipiec/sierpień 2004, <https://zeszytykombatantckie.pl/category/jan-borowczyk-forester-por-kpt-lotnictwa/>

W drodze do wolności, Zeszyty Kombatanckie, Nr 40, wyd. Zgrupowania „Jodła”, ŚŻŻAK.
listopad/grudzień 2004, <https://zeszytykombatancie.pl/major-lot-j-s-borowczyk-forester-w-drodze-do-wolnosc/>

Bibliografia

Pozycje autorstwa Jana S. Borowczyka-Forester – patrz wyżej.

Aleksandra Forester – Relacja ustna, luty 2021

Regina Borowczyk-Forester – Relacja ustna, luty 2021

Jan Forester-Borowczyk, May 11, 1919 – March 22, 2009 – obituary, Ottawa Citizen, 2009

Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii 1940-1947 – Lista Krzystka –
<https://listakrzystka.pl/>

Pieśni wojskowe

Marsz Brygady Karpackiej <https://www.youtube.com/watch?v=Gd1dH156o5w> (Youtube)

Marsz Lotników https://www.youtube.com/watch?v=FAHCw_ae17M (Youtube)



Logo 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego” (Wikipedia)

/AMJ/

© 2021 Instytut Naukowy im. Oskara Haleckiego w Kanadzie