

KPT. PIL. EUGENIUSZ HORBACZEWSKI (1917-1944)

PATRON „LOTNIKA” w Zielonej Górze

Eugeniusz Horbaczewski urodził się 28 września 1917 r. w Kijowie na Ukrainie, z ojca Witolda i matki Anny z domu Kozłowskiej, w rodzinie wyznania rzymsko-katolickiego. Po przyjeździe rodziny do Polski — w latach 1924-28 ukończył 4-klasową szkołę powszechną. W latach 1928-35 uczęszczał do 7-klasowego gimnazjum w Brześciu nad Bugiem. Świadectwo dojrzałości — maturę, uzyskał w maju 1935 r. Mieszkał wówczas z matką, w domu przy ul. Narutowicza 7 m. 3. Władał językiem niemieckim i rosyjskim.

Znany potem lotnik polski z RAF Zygmunt Bieńkowski, starszy 4 lata od Horbaczewskiego i gimnazjalny kolega, poczynając od 1929 roku przez dwa następne lata udzielał Horbaczewskiemu korepetycji. Był pilotem sportowym, a później Przynależności Wojskowo-Lotniczego.

W 1934 roku Horbaczewski rozpoczął szkolenie szybowcowe na lotnisku Adamkowo koło Brześcia nad Bugiem, gdzie odbywał zajęcia w ramach kursu Przynależności Wojskowo-Lotniczego, a następnie latał w Ustianowej gdzie był wojskowy ośrodek szkolenia szybowcowego.

W czerwcu 1935 roku, już po zdaniu matury, złożył dokumenty o przyjęcie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i przystąpił do egzaminów wstępnych, którym nie sprostał, wobec czego zaczął się rozglądać za protekcją. Tak się złożyło, że w lipcu 1935 roku na lotnisko Adamkowo przyleciała grupa myśliwska z 1 pułku lotniczego w Warszawie, by pod dowództwem ppłk. Stefana Pawlikowskiego odbyć ćwiczenia w strzelaniach powietrznych. Wśród pilotów znajdował się także por. pil. Witold Urbanowicz, znany i najsukcesywniejszy później polski pilot myśliwski w Anglii. Horbaczewski, przyjęty do dęblińskiej „szkoły orląt” dzięki poparciu Urbanowicza, skierowany został na kurs pilotażu silnikowego w Aleksandrowicach koło Bielska-Białej. Była tam szkoła pilotów im. Marszałka Józefa Piłsudskiego administrowana przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej (LOPP). Komendantem szkoły był kpt. Kułakowski, a jego zastępcą i szefem pilotów-instruktorów ppor. rez. pil. inż. Władysław Kamiński, znany później polski lotnik w Anglii. Instruktorem Horbaczewskiego był szer. pil. instr. Tadeusz Krok z Centrum Wyszczolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy.

Kurs samolotowy w Aleksandrowicach trwał od 16 czerwca do 9 września 1937 r. Podczas takiego kursu uczniowie musieli opanować podstawowy pilotaż na samolocie



Legendarna postać polskiego lotnictwa
kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski
(„Kurier Zachodni” nr 62, kwiecień
1992 r.) Australia



Odprawa przed zadaniem bojowym (z lewej: przy tablicy kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski)

wicz wyznaczył Horbaczewskiego na szefa eskadry, ponieważ miał wrodzone zdolności przywódcze. W Dęblinie „Dziubek” zastał swego brzeskiego korepetytora ppor. pil. Zygmunta Bieńkowskiego, który już od roku był absolwentem SPL i teraz został jego instruktorem i wychowawcą.

W Szkole Podchorążych Lotnictwa Horbaczewski był uczniem XIII Kursu, przewidzianego na lata 1937-1940. Widmo zbliżającej się II wojny światowej skorygowało te plany. Wiosną 1939 roku podchorążym drugiego rocznika SPL przerwano normalny tok szkolenia przedstawiając się na kurs przyspieszony. W ten sposób w sierpniu 1939 roku podchorążowie XIII Kursu zrównali się w realizacji programu szkolenia ze starszymi kolegami Kursu XII, którzy już w czerwcu zasilili eskadry bojowe, w posiadanych przez Polskę sześciu pułkach lotniczych.

We wrześniu 1939 roku spośród podchorążych pilotów i obserwatorów XIII Kursu zabrano dziesięciu najlepszych z pierwszych lokat do zaimprovizowanych eskadr mających bronić Dęblina. Wybrani piloci i obserwatorzy z Kursu XIII zasilili także Rezerwową Eskadrę Rozpoznawczą kpt. obs. Maksymiliana Brzozowskiego. Prymusi spośród pilotów myśliwskich weszli w skład Eskadry Ćwiczebnej Pilotażu CWL-1 dowodzonej przez por. pil. Jana Czernego. Horbaczewski, który nie plasował się w pierwszej dziesiątce najlepszych, z chwilą wybuchu wojny znalazł się... w eskadrze Szkoły Wyższego Pilotażu Myśliwskiego pod dowództwem kpt. pil. Stanisława Brzeziny. W szkole tej prowadzono loty treningowe, doskonalące pilotaż podchorążych XIII i XIV Kursu SPL. Oddział ten wchodzący w skład CWL-1 w wojnie obronnej Polski wykonywał dwa zadania: pierwsze — składem instruktorów pilotażu na samolotach P-7 zwalczał lotnictwo niemieckie atakujące Dęblin i okolice; drugie — kontynuował loty szkolno-treningowe, doskonalące z pilotami myśliwskimi XIII i XIV Kursu SPL, wśród których był także podchorąży E. Horbaczewski.

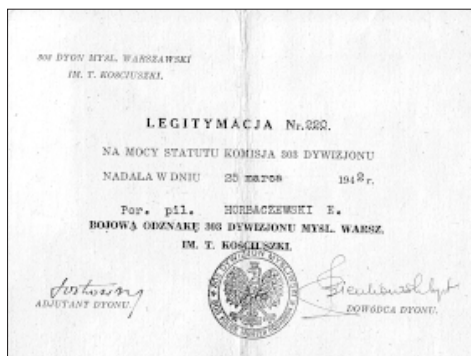
W dniach 9-11 września 1939 roku Horbaczewski wykonał z lotniska w Radziejowie koło Sokala, 3 loty rozpoznawcze wzdłuż linii kolejjo-

RWD-8. Podczas kursu Horbaczewski zwrócił uwagę ppor. pil. Kamińskiego zapałem i talentem do latania. Wylansował go jako pierwszego w grupie i typował na prymusa całego kursu.

Do Wojska Polskiego Horbaczewski powołany został 20 września 1937 roku w stopniu „strzelec z cenzurem” (szeregowiec z maturą) i skierowany do SPL w Dęblinie jako kandydat do służby stałej (zawodowej). Następnie skierowano go na Dywizyjny Kurs Podchorążych Rezerwy przy 79 p.p. w Słonimiu. Powrócił następnie do SPL w Dęblinie, gdzie 28 maja 1938 roku uczestniczył w programowym szkoleniu lotniczym. Urbano-



Zaszczytny Krzyż Lotniczy (Distinguished Flying Cross), przyznany przez brytyjskie dowództwo pełne uznania dla zastug kpt. pil. Eugeniusza Horbaczewskiego

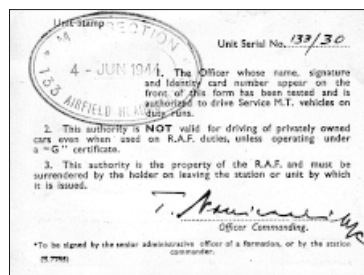
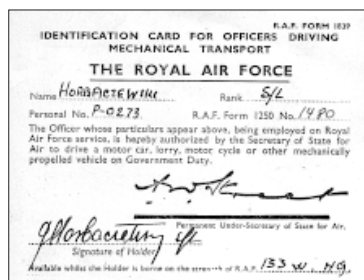


wej Kowel — Łuck. Była to realizacja polecenia kpt. pil. Stanisława Cwynara, dowódcy XV dywizjonu bombowego „Łosi”.

17 września, po wkroczeniu Armii Czerwonej, od swojego dowódcy ppor. pil. Władysława Walendowskiego otrzymał Horbaczewski rozkaz przelotu do Rumunii na lotnisko w Czerniowcach. Spędził tam dobę, aby 18 września przelecieć dalej do Gałacza. W Rumunii podchorążowie XIII Kursu SPL dowiedzieli się, że w trybie nadzwyczajnym promowani zostali podporucznikami służby stałej (zawodowej) w korpusie oficerów lotnictwa ze starszeństwem

z dniem 1 września 1939 r. Wśród nich był także Eugeniusz Horbaczewski. Pod koniec września 1939 r. Horbaczewski dotarł do Bukaresztu, gdzie znalazł schronienie w domu Wiśniewskiego, który przed czterema laty wyemigrował z Polski. Przed ambasadą Jugosławii w Bukareszcie, po jugosłowiańskie wizy, ppor. pil. E. Horbaczewski i por. obs. Cz. Malinowski, koczował tłum interesantów. Lotnicy zaczęli szukać okazji do omińnięcia kolejki. Zagadnęli jednego z pracowników ambasady, który widząc przed sobą lotników przyznał, że podczas studiów na Politechnice Warszawskiej latał w aeroklubie na Polu Mokotowskim. Wrócił do biura i ostępłował wizy jugosłowiańskie uprawniające do pobytu w tym kraju. Wyjazd z Rumunii — z Bukaresztu, nastąpił 2 października 1939 r. Całą 30-osobową grupę rozmieszczono w pociągu. Horbaczewski i Malinowski trafili do przedziału rumuńskiego pułkownika straży granicznej w Krajowej (Craiova), który okazał się przyjacielem Polski i gen. Władysława Sikorskiego. Właśnie on udzielił lotnikom informacji o sposobach przekroczenia granicy z Jugosławią. Bez przeszkód dotarli do Belgradu. Po kilkudniowym odpoczynku, już pod patronatem angielskiego rządu, cała trzydziestka lotników udała się do Aten, skąd 28 października 1939 r. dotarła do francuskiego portu w Marsylii.

Realizując postanowienia porozumienia polsko-francuskiego z 25 października 1939 r. statusu i organizacji Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, 15 grudnia 1939 r. personel polski przewieziono do Lyonu na pobliskie lotnisko Bron/Lyon. Wobec zbliżającej się klęski Francji Naczelnny Wódz Polskich Sił Zbrojnych gen. Władysław Sikorski podczas konferencji z brytyjskim premierem Winstonem Churchillem uzgodnili sprawę ewakuacji rządu polskiego do Londynu, a armii do Szkocji. Zaokrętowanie polskich lotników miało odbywać się na pełnym morzu, w pobliżu małego portu rybackiego St. Jean de Luz, przy użyciu licznych motorówek. Panowała jednak sztormowa pogoda, a najbliższe oddziały niemieckie miały znajdować się o 2 godziny marszu. W końcu, 22 czerwca 1940 r. na redzie rzuciły kotwice 4 alianckie statki, eskortowane przez brytyjski krążownik i 4 kanadyjskie niszczyciele. Tymczasem Francuzi zażądali wstrzymania ewakuacji Polaków i zgodnie z warunkami rozejmu francusko-niemieckiego oddania ich do niewoli niemieckiej. W razie oporu grożono użyciem siły. Nad portem pojawił się nawet niemiecki samolot lecz nie atakował statków ani portu. Wytargowano jednak, że zaokrętowanie będzie trwało nadal i zakończy się do godziny 13.00. 24 czerwca około godziny



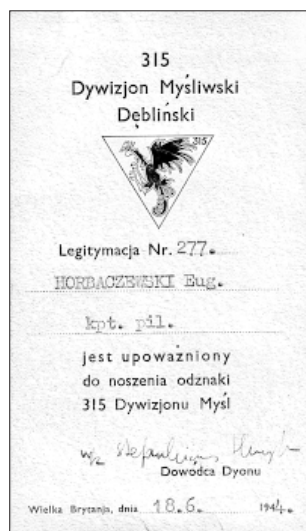
Królewskie Siły Zbrojne
Karta identyfikacyjna nr P-0273
kpt. pil. Eugeniusza Horbaczewskiego

16.00 konwój ewakuacyjny wyruszył w drogę do Anglii. Podróż morską do Liverpoolu trwała trzy dni. Na pokładzie brytyjskiego statku „Arandora Star” ppor. pil. E. Horbaczewski spotkał kolegę z aeroklubu w Adamkowie kpr. Henryka Kwiatkowskiego.

27 czerwca 1940 r. nastąpiło wyokrętowanie ewakuowanych w Liverpoolu i ppor. pil. E. Horbaczewski wraz z pozostałymi lotnikami przewieziony został do obozu przejściowego w okolicy miasta Gloucester — Cheltenham, a następnie do bazy lotnictwa polskiego w Blackpool. Tu przyjęty został do służby i zaewidencjonowany w brytyjskiej Royal Air Force w stopniu „Pilot Officer” pod numerem P-0273. W styczniu 1941 roku rozpoczął kurs podstawowy szkolenia lotniczego na samolocie Tieger Moth w brytyjskim ośrodku — 15 EFTS (Elementary Flying Training School) w Carlisle. Kurs został jednak przerwany, a uczniów przeniesiono do polskiego ośrodka 1 (P) FTS w Hucknall (Polish Flying Training School). E. Horbaczewski, zanim otrzymał przydział do dywizjonu bojowego, ukończył kurs strzelecki dla instruktorów pilotażu w Sutton Bridge. Wreszcie nastąpił pierwszy przydział bojowy do sławnego już 303 Polskiego Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. gen. Tadeusza Kościuszki. Dywizjon stacjonował w sierpniu 1941 na lotnisku Speke i wyposażony był w samoloty Spitfire. Horbaczewski, już w stopniu porucznika pilota, został bocznym pilotem (prowadzonym) swego gimnazjalnego korepetytora por. pil. Zygmunta Bieńkowskiego. 30 sierpnia 1941 r. por. pil. E. Horbaczewski wykonał swój pierwszy lot operacyjny w Wielkiej Brytanii, a 6 listopada 1941 r. w północnej Francji zestrzelił 1 samolot Me-109. Był to pierwszy z jego licznych sukcesów powietrznych. 4 kwietnia 1942 r. zestrzelił nad St. Omer 1-0-0 WF-190, a 16 kwietnia 1-0-0 samolot Me-109 nad Le Havre. 19 sierpnia spośród 15 samolotów niemieckich w rejonie Dieppe, E. Horbaczewski zestrzelił jeden z nich — FW-190. Podczas jego pobytu w dywizjonie 303 zaliczono mu zestrzelenia 3 samolotów i 1 prawdopodobnie tj. 3-1-0. W uznaniu zasług bojowych odznaczony został „Polową Odznaką Pilota” z zielonym wiankiem oraz 3-krotnie Krzyżem Walecznych. Z dywizjonu 303 por. pil. E. Horbaczewski, z dniem 10 września 1942 r., został przeniesiony do 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego na lotnisko Heston.

W Inspektoracie Polskich Sił Zbrojnych w Londynie uzgodniono ze sztabem RAF, że w jednym z brytyjskich dywizjonów zostanie utworzona trzecia eskadra, złożona z Polaków. Na początku 1943 roku Inspektorat Lotnictwa ogłosił ochotniczy zaciąg do zespołu polskich myśliwców, który ma być użyty w walkach afrykańskich. Na dowódcę polskiej eskadry wyznaczony został kpt. pil. Stanisław Skalski, a do PFT (Polish Fighting Team) zakwalifikował się także por. pil. Eugeniusz Horbaczewski. Piloci zaokrętowani na transportowcu „Letytia”,

25 lutego 1943 r. odpłynęli do Afryki. W Tunezji PFT został włączony na prawach trzeciej eskadry do brytyjskiego 145 Dywizjonu Myśliwskiego. Dowodził nim legendarny Amerykanin mjr pil. Lance C. Wade, mający na swym koncie 25 zwycięstw powietrznych. 28 marca 1943 roku por. pil. E. Horbaczewski zestrzelił 1-0-0 niemiecki samolot Ju-88, który spadł na przedmieściach Sfaxu, 2 kwietnia nad miejscowością Gabes, podczas ogromnego upału, zdołał zestrzelić 1-0-0 Me-109, 6 kwietnia w pobliżu Sfax zestrzelił 1-0-0 Me-109, ale jego samolot został postrzelony i „Dziubek” — jak go powszechnie nazywano — musiał lądować awaryjnie w Gabes. Przewracając swojego Spitfire na plecy zdołał na szczęście zdławić ogień. Mjr pil. Lance C. Wade „Dziki Kot Arizony”, wyrażając radość z powodu jego powrotu podrzucił Horbaczewskiego w górę jak piórko, a potem ostrożnie postawił na ziemię. 22 kwietnia 1943 r. nad zatoka Tunisu porucznik pilot „Dziubek” zestrzelił 2 niemieckie Me-109 2-0-0. Wydarzenie to zakończyło pasmo 3-tygodniowych sukcesów Polaków z PFT. Ogółem, podczas swego pobytu w PFT i w 145 dywizjonie brytyjskim E. Horbaczewski zestrzelił 5 samolotów przeciwnika 5-0-0, co beza-



pelacyjnie dawało mu pierwszą lokatę wśród całej szesnastki pilotów PFT. Władze polskie po raz czwarty przyznały mu Krzyż Walecznych oraz Krzyż Srebrny Orderu Wojennego *Virtuti Militari* V klasy. W maju 1943 roku Polish Fighting Team — Polski Zespół Walczący, a później zwany także „Cyrkiem Skalskiego”, zakończył swój staż bojowy i szykował się w drogę powrotną do Anglii. Ten doświadczony zespół uzyskał doskonałą markę wśród brytyjskich kolegów i dowództwa. Z tych względów Dowództwo RAF powierzyło dowództwo nad brytyjskim dywizjonem 601 County of London Stanisławowi Skalskiemu, a dowódcą eskadry w dywizjonie 43-China-British został por. pil. Eugeniusz Horbaczewski. Dywizjon, do którego trafił powstał jeszcze w okresie I wojny światowej. Nazwa dywizjonu „China-British” związana była z brytyjską kolonią na terenie Chin — Hongkongiem, gdzie dywizjon stacjonował. Por. pil. E. Horbaczewski walczył startując z kolejnych baz: Comiso, Pachino, Panebianko, Catania, Cessala, Falkone, Tusciano. W ciągu jednego miesiąca września 1943 r. zestrzelił 3-0-1 samolotów przeciwnika. 4 września 1-0-0 Me-109 zestrzelony, 15 września 0-0-1 Me-109 uszkodzony, 16 września 2-0-0 FW-190 zestrzelone. Brytyjskie dowództwo pełne uznania dla zasług porucznika przyznało mu wysokie odznaczenie w postaci DFC (Distinguished Flying Cross) Szaszczytny Krzyż Lotniczy. Dywizjon 43 operował z przybrzeżnych lotnisk nad Morzem Śródziemnym w trójkącie Tunis-Malta-Sycylia. Oślał wyprawy bombowe, patrolował wybrzeża, uczestniczył w „wymiataniach” myśliwskich (sweep). W sierpniu 1943 roku por. pil. E. Horbaczewski jako trzeci Polak w dziejach RAF przejął dowodzenie brytyjskim 43 dywizjonem, w którym był dowódcą eskadry. W październiku 1943 r. powrócił do służby w polskim lotnictwie myśliwskim.



por. pil. Eugeniusz Horbaczewski
— dowódca eskadry w dywizjonie
43-China-British

15 lutego 1944 roku kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski został dowódcą Dywizjonu Myśliwskiego Dęblińskiego, który bazował na podlondyńskim lotnisku Heston. W marcu dywizjon otrzymał doskonale amerykańskie Mustangi Mk III. 20 lutego 1944 roku kpt. pil. E. Horbaczewski wyleciał w pierwszy swój lot operacyjny w składzie 315 dywizjonu nad Francję. 1 kwietnia 1944 r. dywizjon został przeniesiony na lotnisko polowe w Coolham. Nowe zadania dywizjonu polegały teraz na bombardowaniu z lotu nurkowego i ostrzeliwaniu z broni pokładowej w lotach koszących małych celów lecz o dużym znaczeniu militarnym, na osłonie bombowców RAF w ich wyprawach na kontynent oraz zaczętnym patrolowaniu i zwalczaniu Luftwaffe na łuku Paryż-Bruksela-Amsterdam. Samoloty typu Mustang atakowały systemem ciągłym, a samoloty startowały na zadanie pojedynczo co 5 minut. 12 czerwca 1944 roku dywizjon 315 zestrzelił w rejonie Caen 4-0-0 FW-190 bez własnych strat. Jeden z nich zestrzelił dowódca dywizjonu „Dziubek” Horbaczewski. 22 czerwca 1944 r., w czasie operacji bojowej nad Cherbourgiem, przeciwnik uszkodził samolot kpr. pil. Tadeusza Tamowicza, który powiadomił pil. Horbaczewskiego przez radio, że jego „Mustang zainkasował postrzał w silnik i kadłub, a on sam chyba kulkę w nogę”. Tamowicz wylądował przymusowo ze schowanym podwoziem w Normandii na nadmorskim grzędzawisku. Ponieważ samolot zaczął tonąć w bagnie, Tamowicz wydostał się z kabiny i brnąc po pas w błocie, przedostał się do pobliskiej kępy krzaków. E. Horbaczewski postanowił ratować kolegę lądując na utwardzonej połówce pasa budowanego w pobliżu przez Amerykanów lotniska. Dotarł, brnąc po kolana w błocie, do Tamowicza i z rannym wspierającym się na jego ramieniu dobrnęli do pożyczonego przez Amerykanów „jeepa”. Wróciwszy do Mustanga, Horbaczewski oddał rannemu koledze swoje spodenki i koszulę, które były suche. Spadochron przesuwał do tyłu kabiny, następnie posadził Tamowicza na fotel pilota, a sam usiadł na jego



Ostatni lot... 18 sierpnia 1944 r., godz. 7.15

kolanach. Wystartował żegnany wiewatami Amerykanów. Ponad kwadrans trwał ten niezwykły lot do Coolham.

Kiedy Niemcy skierowali na Londyn nową broń odwetową — latające bomby V-1, samoloty typu Mustang, na których latali piloci 15 dywizjonu zostały odkomenderowane do zwalczania V-1. kpt. pil. E. Horbaczewski zestrzelił 1-0-0 Me-109.

17 sierpnia 1944 roku, na lotnisku Brenzett — w pobliżu Kanału La Manche, do którego przeniósł się dywizjon 315 z lotniska w Ford, na odprawie w sprawie operacji „Ranger-Rodeo 385” polegającej na wymiataniu i swobodnym polowaniu postanowiono, że dęblińscy mieli przekroczyć brzeg francuski i zwalczać lotniską nieprzyjaciela. Kpt. pil. E. Horbaczewski od kilku dni chorował na grypę. Nikomu do głowy nie przyszło, że „Dziubek” następnego dnia usiądzie za sterami samolotu. Przed lotem powiedział do oficera operacyjnego Tomczyka: — „Ja ci powiadam, jeśli dzisiaj spotkamy Niemców, z lotu nie wrócę...” 18 sierpnia 1944 r. o godzinie 7.15 E. Horbaczewski wystartował, a za nim podążały kolejno następne Mustangi. O godzinie 7.20 wyprawa opuściła brzegi Anglii. O godzinie 7.47 wyprawa przekroczyła brzeg francuski w rejonie Le Touquet. Nagle, gdzieś w pobliżu Beauvais, rozległ się w słuchawkach głos kpt. pil. E. Horbaczewskiego: „Focke Wulfy” na dole, pod nami! Startują z pola, fałuje trawa”. Dęblińscy rozproszyli się wkrótce po niebie, we wszystkich kierunkach starając się upolować Niemca — każdy na swoją rękę, w szalonym kołowrocie zwanym po angielsku „dog fight” — psią walką. 12 Mustangów 315 dęblińskiego dywizjonu natknęło się na 60 samolotów FW-190 narzucając im walkę nad lotniskiem pod Beauvais. Zgrupowanie Luftwaffe zostało rozpedzone na cztery strony światami dalsza pogoń za pojedynczymi maruderami nie opłacała się.

Po walce, spośród 12 Mustangów brakowało samolotu E. Horbaczewskiego... wyprawa powróciła do Anglii. Co się stało z „Dziubkiem”? Za nim się rozłączyli i stracili z oczu zestrzelił 3-0-0 FW-190.

Grób kpt. pil. E. Horbaczewskiego znajduje się na cmentarzu miejskim w Creil, w kwaterze wojskowej, grób nr Z-379. W 1994 r. uczniowie IV Liceum Ogólnokształcącego w Zielonej Górze odwiedzili grób swojego patrona.

Na podstawie opracowania Andrzeja R. Janczaka pt. „Lotniczy życiorys kpt. pil. Eugeniusza Horbaczewskiego — 1917-1944” wydanego przez Dowództwo Wojsk Lotniczych, Poznań 1988. Autor książeczki był obecny 1 września 1988 r. w Liceum Lotniczym w Zielonej Górze w czasie uroczystości nadania szkole imienia kpt. pil. Eugeniusza Horbaczewskiego.

Fot. i dokumenty E. Horbaczewskiego
(ze zbiorów Izby Pamięci Zespołu Szkół Akademickich)



Samolot myśliwski Mustang Mk III, na którym walczyli polscy piloci