REJESTR DOTYCZY:

HORBACZEWSKI Eugeniusz

s/c ..... i .....

z d. .....

28.09.1917 1917 r. w Kijowie

kraj: .....

+ zginął 18.8.1944 w nad Francją w okolicach Beauvais

kraj: FRANCJA

pochowany: .....

nr grobu: .....

Nr rejestracyjny

2...../...44..

Nota zamieszczona:
w tomie .....
czesci .....

Indeks

LOTNICTWO - kpt.pilot

Copyright: 1970
B.O. Jeżewski

Źródła i bibliografia c.d.

znak rozpoznawczy

Uwagi:

LOTNICTWO nr ewid. P-0273, kpt.pilot
mianowany pośmiertnie majorem

Brak w RO32

Nota:

Przypisy:

- odzn. bryt. DSO / 1945/ i DFC /1943/.

Źródła i bibliografia:	znak rozpoznawczy
* Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy PSZbr.1939-1946, s. 3oo	165/300/
* Wykaz własny odznaczonych orderami obcymi	4o6
* Skrzydła - Zjazd 1918-1968,s. 4o43 - wspomnienie i foto	44/ Zjazd 1918-68 i foto/
* Destina Can Wait", Londyn 1949	212
* Fr. Kalinowski "Lotnictwo Polskie w W.Brytanii 1940-45	297
* J.B.Cynk " History of the Polish Air Force 1918-68	134-A.
* K.Węgrzecki "Kosynierzy Warszawscy, na s.259 foto	242
* Polski Słownik Biograficzny t. IX.619 - życiorys	119/IX.619/

DP 13.12.1989

Kpt. Eugeniusz Horbaczewski

Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem sprawozdanie ze Światowego Zjazdu Lotników Polskich w Londynie pióra Stanisława Mioduchowskiego, opublikowane w *Tygodniu Polskim,* 25 listopada 1989 r. na str. 8 i 9. Tak się złożyło, że na *Wieczorze Lotniczym,* urządzonym w ostatnim dniu zjazdu, siedziałem obok francuskich gości. Byli to Monsieur Daniel i Madame Yvette Loncke z Valennes, dep. Oise, którzy zostali wydelegowani na zjazd przez mera gminy Valennes.

Przyjechał z nimi i towarzyszył im wszędzie jako tłumacz Polak z Francuskiego Ruchu Oporu, p. Walenty Raginia, stale mieszkający w Paryżu. Ci zagraniczni uczestnicy zjazdu, w rozmowie ze mną, podkreślali fakt, że na uroczystościach polskich w Londynie reprezentowana była nasza tradycyjna sojuszniczka, Francja, w sposób najbardziej autentyczny. Monsieur Daniel Loncke, będąc jeszcze dzieckiem, stał się świadkiem bitwy powietrznej nad Valennes, którą stoczył kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski (1917-1944), legendarny dowódca 315 Dywizjonu Myśliwskiego *Dęblińskiego* z niemieckimi myśliwcami typu Focke-Wulf. Ten ostatni lot bojowy bohaterskiego pilota oraz bitwa powietrzna 12 Mustangów przeciw 60 Focke-Wulfom, z których kpt. Eugeniusz Horbaczewski strącił trzy — przeszły do historii jako „największy w tej wojnie wyczyn pojedynczego dywizjonu (18.8.1944)".

45 lat temu, Monsieur Daniel Loncke i inni mieszkańcy Valennes, z uczuciami żalu i przerażenia patrzyli, jak samolot ktp. E. Horbaczewskiego spadł na ziemię. Kpt. E. Horbaczewski z tej wyprawy już nie wrócił do bazy. Dopiero po jakimś czasie, ciało jego wydobyte zostało ze szczątków samolotu, który zarył się głęboko w ziemię. Wtedy to odbył się jego pogrzeb na cmentarzu komunalnym w miejscowości Creil, dep. Oise. Kpt. E. Horbaczewski żył 27 lat. Spoczął na działce wojskowej; grób Z379.

„Liczba 17 zestrzeleń stawia go na czele listy myśliwców 13 Promocji" — czytamy o kpt. E. Horbaczewskim w rozdziale *Asy myśliwskie 13 Promocji,* w książce pt. *Czyż mogli dać więcej,* wyd. Londyn 1989. Tam są jego fotografie.

O kpt. E. Horbaczewskim pisał też w Kraju Bohdan Arct, w ksiące pt. *Rycerze biało-czerwonej szachownicy*. We Wrocławiu nazwano jego imieniem jedną z głównych ulic miasta, w Zielonej Górze, jest Liceum Lotnicze im. kpt. Eugeniusza Horbaczewskiego.

We Wrocławiu, przy ul. Eugeniusza Horbaczewskiego, stoi kościół parafialny pod wezwaniem św. Maksymiliana Marii Kolbego. W kościele będzie wkrótce wmurowana tablica pamiątkowa dla uczczenia zasług tego bohaterskiego pilota.

Ofiary na pokrycie kosztów tablicy można przesyłać na adres: Ks. prob. Czesław Majda, Bank PKO SA, Wrocław, ul. Oławska 2, Konto „A" nr 00167022.

Wiesław Toporowski

****

Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza, 14 I 1945, Nr 165, Rok 2

Z Kolekcji Asów naszego lotnictwa

kpt. pil. E. Horbaczewski

Najkrócej żyją motyle. Prawdopodobnie dlatego, że są tak piękne i życie ich jest również nie mniej piękne. W szeregu asów Lotnictwa Myśliwskiego stanął kapitan pilot Eugeniusz Horbaczewski. Uważany jest za zaginionego choć nie ma dotychczas świadectwa, któreby stwierdzało jego zgon. Będziemy szczęśliwi, gdy się dowiemy, że będzie mógł kontynuować swe życie służąc Ojczyźnie, jak to dotychczas czynił.

Kapitan Horbaczewski urodził się w Kijowie w roku 1917. Gdy zaginął miał zaledwie skończonych 26 lat.

Za młodu rozpoczyna swą karierę lotniczą kończąc kurs szybowcowy w Ustianowej w roku 1935. W dwa lata później pomyślnie przechodzi kurs pilotażu motorowego w Bielsku, aby niezwłocznie po tym rozpocząć szkolenie w Szkole Podchorążych Lotnictwa, kurs której kończy w roku 1939, tj. z momentem rozpoczęcia wojny.

Młodzieńcza fantazja ponosi go, ale nie ma jeszcze możliwości wyżycia się. Dopiero w Anglii ma sposobność wykazania swych wyjątkowo wybitnych zalet jako pilot myśliwski.

Zwycięstwa jego są świadectwem specjalnych uzdolnień i szczęścia wojskowego.

Jego rewolucyjna natura pcha go do walki, bo mówi, że walka-to życie.

Wspaniała postać pilota bojowego o zawadjackiej fantazjii nie zna ograniczeń w uplanowanej drodze, po której idzie z zaciętością od zwycięstwa do zwycięstwa.

Jako dwudziesto-sześcioletni młodzieniec zostaje dowódcą Dywizjonu i prowadzi swych podwładnych nieustraszenie do walki, świecąc przykładem odwagi i zimnej krwi.

Szczupły, dość wysoki, przystojny: nie jedna dziewczyna z ochotą chciałaby widzieć w nim ukochanego, ale on zdawałoby się nieczuły na westchnienia niewieście—jedno miał ukochanie—to wojenkę której się poświęcił i z której nie powrócił.

Idąc śladem swych poprzedników uzyskuje 16 i 1/2 zwycięstw, jedno prawdopodobne i uszkadzając jeden samolot nieprzyjacielski.

Wspaniała postać rycerska, wykazująca zadatki niepospolitych zalet dowódczych ginie, ukrywając w cieniu zdobyte odznaczenia bojowe: Virtuti Militari 4-ej i 5-ej klasy, czterokrotny Krzyż Walecznych, D.S.O. i D.F.C.

W 45 rocznicę śmierci DP 17.08.1989

kpt. pil. EUGENIUSZA HORBACZEWSKIEGO

byłego dowódcy 315 Dyw. Myśliwskiego, który zginął w locie bojowym nad Francją 18 sierpnia 1944 r., zostanie odprawiona msza żałobna w kościele św. Andrzeja Boboli, 1 Leysfield Rd., W12 w piątek 18 sierpnia 1989 r. o godz. 7 wieczorem.

STOWARZYSZENIE LOTNIKÓW POLSKICH
W WIELKIEJ BRYTANII

7525/2/9



:: Polska 1939
:: Francja 1939-40
:: Wielka Brytania 1940-46
:: Związek Radziecki, Bliski Wschód i Włochy 1941-46
:: US Army Air Forces 1943-45
:: Front wschodni 1943-45
:: Wojenne relacje lotników
:: Życiorysy lotników polskich
:: Loty bojowe i operacyjne
:: Cmentarze wojenne
:: Szkoła Podchorążych Lotnictwa 1928-39
:: „Lista Bajana"
:: „Lista Krzystka"
:: Pozostałe artykuły i galerie
:: Podziękowania i źródła
:: Księga gości (dopisz się!)
:: O stronie/kontakt
:: Linki



Eugeniusz Horbaczewski

Eugeniusz Horbaczewski przyszedł na świat 28 września 1917 r. w Kijowie (rodzice Witold i Anna z domu Kozłowska). Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, Horbaczewscy przeprowadzili się do Brześcia nad Bugiem. Tam też młody Eugeniusz ukończył szkołę powszechną i Gimnazjum Państwowe im. Romualda Traugutta. Jako nastolatek zdobył kwalifikacje pilota szybowcowego kategorii "A" i "B" w lokalnej szkole LOPP, a latem 1935 r. w Bezmiechowej kategorię "C". Później ukończył kurs pilotażu motorowego w szkole LOPP w Aleksandrowicach na Śląsku Cieszyńskim. Zainteresowanie lotnictwem skłoniło go po maturze do wstąpienia do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Przed podjęciem nauki w Dęblinie odbył obowiązkowy kurs unitarny w 79 pułku piechoty w Słonimiu. W pierwszych dniach II wojny światowej został awansowany na podporucznika ze starszeństwem 1 września 1939 r. i wraz z resztą uczniów SPL ewakuowany w kierunku granicy rumuńskiej.

Po jej przekroczeniu trafił do obozu dla internowanych w miejscowości Craiova. Szybko wydostał się na wolność i pociągiem uciekł do Belgradu. Tam pomoc zapewniła mu ambasada RP - dostał środki na podróż do Aten. W stolicy Grecji zaokrętował się na polski rudowęglowiec "Oksywie", którym przez Maltę dopłynął do Marsylii. Po bezczynnym oczekiwaniu we Francji na przydział bojowy i klęsce sojusznika po raz kolejny wsiadł na statek ("Arandora Star" w St. Jean de Luz) i 24 czerwca odpłynął do Anglii.

Do jednostki bojowej trafił ponad rok później (po uprzednim przeszkoleniu, m.in. w 58 OTU w Grangemouth) - 21 sierpnia 1941 r., gdy jako porucznik przydzielony został do 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki. 6 listopada 1941 r. w rejonie Nieuport nad Francją zestrzelił prawdopodobnie Bf 109. 4 kwietnia 1942 r. w walce między St. Omer a Calais strącił Fw 190. 13 kwietnia 1942 r. nad Hazebrouck sam został trafiony i z postrzelanym ogonem Spitfire'a bezpiecznie wrócił na własne lotnisko. Trzy dni później, 16 kwietnia nad Hawrem zniszczył Bf 109, a 19 sierpnia 1942 r. podczas osłony desantu pod Dieppe zestrzelił na pewno Fw 190.

Na początku 1943 r., kiedy formowano Polish Fighting Team, Horbaczewski zgłosił swą kandydaturę popartą zezwoleniem dowódcy 303 dywizjonu na odejście z jednostki. 24 lutego 1943 r. z resztą polskich myśliwców odpłynął do Oranu. Już w Afryce polskich lotników włączono jako eskadrę "C" do 145 squadronu RAF. 28 marca 1943 r., podczas patrolu nad miejscowością Sfax, Polacy napotkali formację sześciu Ju 88 eskortowanych przez ok. 10 Bf 109. Horbaczewski i kpt. Stanisław Skalski zaatakował Niemców z przewagi wysokości i zestrzelili dwa Junkersy. Były to dwa pierwsze zwycięstwa Polish Fighting Team. Kilka dni potem, 2 kwietnia Horbaczewski zestrzelił na pewno jednego Bf 109. 6 kwietnia podczas eskorty bombowców został oddzielony od reszty Polaków i samotnie walczył z Messerschmittami. Udało mu się zestrzelić jednego Niemca, lecz sam został również trafiony i jego Spitfire stanął w płomieniach. Polak wykonał półbeczkę, by wyskoczyć na spadochronie, lecz w tym momencie płomienie zgasły. Ponieważ silnik wciąż ciągnął, Horbaczewski doleciał do zajętego przez Amerykanów Gabes, gdzie posadził bezpiecznie uszkodzony samolot. Na lotnisko Polish Fighting Team wrócił samochodem dopiero nazajutrz, budząc powszechne zdumienie, gdyż wszyscy uważali go za poległego. W czasie walki sam pilot nie odniósł obrażeń, toteż kontynuował loty. 22 kwietnia podwyższył swe konto o dwa zestrzelone na pewno Bf 109.

Po zakończeniu wojny w Afryce polskim lotnikom zaoferowano stanowiska dowódcze w brytyjskich squadronach stacjonujących w rejonie Morza Śródziemnego. Większość Polaków wolała wrócić do Anglii, lecz trójka z nich przystało na ofertę Anglików. Od maja 1943 r. Horbaczewski latał jako dowódca eskadry w 43 squadronie RAF, stacjonującym na Malcie. W sierpniu po S/Ldr M. Rooku objął dowództwo tej jednostki (był jednym z trzech Polaków, którzy dostąpili zaszczytu dowodzenia dywizjonem angielskim). Wraz ze squadronem przebył szlak bojowy przez Maltę i Sycylię do Włoch. 27 lipca 1943 r. wraz z dwójką Brytyjczyków, P/O Reidem i F/Sgt Johnsonem, zestrzelił na pewno jednego Bf 109. Pilotom przyznano po 1/3 zwycięstwa, lecz Horbaczewski zrzekł się swej części i ostatecznie zaliczono to zestrzelenie tylko Reidowi i Johnsonowi. Kolejne sukcesy odnosił: 4 września (Bf 109 pewny), 15 września (Fw 190 uszkodzony) oraz 16 września (dwa Fw 190 pewne, zestrzelone w odstępie 40 sekund). W październiku 1943 r. Horbaczewski opuścił 43 squadron i wrócił do Anglii

W Anglii czekał na niego awans na kapitana oraz dowództwo polskiego dywizjonu: 16 lutego 1944 r. powierzono mu 315 Dywizjon Myśliwski "Dęblińskí". "Dębliniacy" latali wówczas na Spitfire'ach IX, lecz już 26 marca 1944 r. otrzymali Mustangi III. Podczas jednej z pierwszych akcji na Mustangach, 29 marca, Horbaczewski został lekko ranny, gdy jego Mustang otrzymał postrzał od obrony przeciwlotniczej. 12 czerwca 1944 r. poprowadził nad Francję cztery samoloty. Piloci spotkali siedem Fw 190 i stoczyli z nimi krótką walkę, w wyniku której spadło na ziemię czterech Niemców - jeden został zestrzelony przez Horbaczewskiego.

22 czerwca 1944 r. doszło do osobliwego zdarzenia w 315 dywizjonie. Myśliwcy eskortowali "Latające Fortece" nad Cherbourg, a po ich bezpiecznym odlocie sami zaatakowali pozycje wroga. Obrona przeciwlotnicza okazała się niezwykle silna i dwa Mustangi zostały ciężko postrzelane: pierwszy, por. Stefankiewicza wpadł do morza i pilot zginął. Pilotujący drugiego Mustanga plut. Tadeusz Tamowicz poinformował dowódcę, że jest ranny w nogi i nie doleci do Anglii. Osłaniany przez Horbaczewskiego wylądował bezpiecznie na bagnistej łące, wysiadł z samolotu i dostał się do kępy krzaków. Horbaczewski przekazał dowodzenie nad dywizjonem por. Henrykowi Pietrzakowi, a sam wyszukał najbliższe lądowisko. Wylądował na budowanym nieopodal przez Amerykanów lotnisku polowym, wysiadł z Mustanga i wyjaśniwszy sytuację, zażądał udostępnienia samochodu. Dotarł nad brzeg bajora i przebył dzielące go od Tamowicza 400 metrów, okazało się, iż pilot jest w samej bieliźnie (przemoczony mundur rozwiesił na krzaku), a Mustang całkowicie zapadł się w błoto. Pomógł rannemu dotrzeć do jeepa, obaj piloci pojechali na lotnisku i we dwójkę - Horbaczewski na nogach Tamowicza - odlecieli do Anglii.

Latem 1944 r. głównym zadaniem 315 dywizjonu było polowanie na latające bomby V-1. Horbaczewski również często latał na patrole "anti-diver" i dwukrotnie samodzielnie zestrzelił latającą bombę i dwukrotnie wraz z innym pilotem. Dywizjon 315 poza walką z V-1 prawie nie wykonywał zadań bojowych. Jednym z nielicznych wyjątków była eskorta Beaufighterów nad Lister (Norwegia) w dniu 23 lipca. Nad morzem niedaleko brzegu sześć polskich Mustangów stoczyło walkę z niemieckimi myśliwcami Bf 109 i Fw 190. Horbaczewski strącił jednego Bf 109 samodzielnie, a drugiego uszkodził ciężko - w tym momencie do akcji wkroczył por. Bożydar Nowosielski i wykończył Niemca (obu pilotom przyznano po 1/2 zwycięstwa).

18 sierpnia dywizjon znów otrzymał zadanie odmienne od patroli przeciw V-1 - oznaczone jako "Rodeo 385". Horbaczewski był wówczas podziębiony, lecz zdecydował się lecieć. O godz. 7.30 jedenastu pilotów pod jego wodzą wystartowało z Brenzett, by wykonać swobodne wymiatanie na trasie Le Touquet-Cormeilles-Romilly. Nad miasteczkiem Beauvais plut. Słoń zameldował przez radio, iż widzi lecące nisko Focke-Wulfy, które właśnie wystartowały z pobliskiego lotniska. Horbaczewski nie odpowiedział (prawdopodobnie zawiniło zepsute radio), toteż por. Henryk Pietrzak wydał rozkaz ataku. Pierwszy zaatakował Horbaczewski, który zorientował się wreszcie, co się dzieje. Na oczach pilotów swej sekcji zestrzelił kolejno trzy Focke-Wulfy. Później piloci rozproszyli się i stracili dowódcę z oczu. W rezultacie zaciętej walki dziewięciu pilotów zgłosiło zestrzelenie szesnastu Focke-Wulfów na pewno, jednego zestrzelonego prawdopodobnie i uszkodzenie trzech. Jedyną stratą jaką dywizjon poniósł był Horbaczewski, który nie wrócił do Anglii.

W czasie walki nikt z pilotów nie zaobserwował, co stało się z dowódcą. Po powrocie Polaków do Brenzett Horbaczewskiego wpisano na listę zaginionych, sądzono bowiem, iż mógł lądować przymusowo bądź skakać na spadochronie i trafić do niewoli. Koniec wojny także nie przyniósł wyjaśnienia zagadki zniknięcia Horbaczewskiego. Dopiero trzy lata po fakcie, niedaleko miejscowości Valennes odnaleziono wbitego głęboko w ziemię Mustanga III z ciałem pilota. Na podstawie osobistych przedmiotów zidentyfikowano go jako kpt. Eugeniusza Horbaczewskiego, poległego 18 sierpnia 1944 r. Ciało ekshumowano komisyjnie 3 marca 1947 r. i przeniesiono na cmentarz komunalny w Creil.

W czasie II wojny światowej Eugeniusz Horbaczewski odznaczony został Krzyżem Złotym Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 61), Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 9478), czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz brytyjskimi Distinguished Service Order i dwukrotnie Distinguished Flying Cross.

Data	Samolot	Jednostka	Zniszczony na pewno	Zniszczony prawdo-podobnie	Uszkodzony
06.11.1941	Spitfire VB, RF-C (AB989)	303 dywizjon	-	Bf 109	
04.04.1942	Spitfire VB, RF-B (AA940)	303 dywizjon	Fw 190		
16.04.1942	Spitfire VB, RF-G (AA882)	303 dywizjon	Bf 109		
19.08.1942	Spitfire VB, RF-C (AR366)	303 dywizjon	Fw 190		
28.03.1943	Spitfire IX, ZX-5 (EN267)	Polish Fighting Team	Ju 88		
02.04.1943	Spitfire IX, ZX-6 (EN315)	Polish Fighting Team	Bf 109		
06.04.1943	Spitfire IX, ZX-1 (EN459)	Polish Fighting Team	Bf 109		
22.04.1943	Spitfire IX, ZX-6 (EN315)	Polish Fighting Team	Bf 109		
22.04.1943	Spitfire IX, ZX-6 (EN315)	Polish Fighting Team	Bf 109		
04.09.1943	Spitfire IX, FT-7 (MA259)	43 squadron RAF	Bf 109		
15.09.1943	Spitfire VIII, FT-13 (JF571) *	43 squadron RAF			Fw 190
16.09.1943	Spitfire VIII, FT-13 (JF571)	43 squadron RAF	Fw 190		
16.09.1943	Spitfire VIII, FT-13 (JF571)	43 squadron RAF	Fw 190		
12.06.1944	Mustang III, PK-G (FB166)	315 dywizjon	Fw 190		
30.07.1944	Mustang III, PK-G (FB382)	315 dywizjon	Fw 190		
30.07.1944	Mustang III, PK-G (FB382)	315 dywizjon	1/2 x Fw 190		
18.08.1944	Mustang III, PK-K (FB355)	315 dywizjon	Fw 190		
18.08.1944	Mustang III, PK-K (FB355)	315 dywizjon	Fw 190		
18.08.1944	Mustang III, PK-K (FB355)	315 dywizjon	Fw 190		
		Razem	**16 i 1/2**	**1**	**1**

* wg innych źródeł był to Spitfire IX, FT-1 (JG936)

Wojciech Zmyślony

Źródła:

fotografia ze zbiorów pana Wilhelma Ratuszyńskiego
Cynk J. B., Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943, AJ-Press, Gdańsk 2001
Cynk J. B., Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1943-1945, AJ-Press, Gdańsk 2002
Konieczny J. R., Malinowski T., Mała encyklopedia lotników polskich, WKiŁ, Warszawa 1984

:: wstecz