

Ludomił Antoni Rayski (1892-1977)

Inżynier, pilot wojskowy, twórca polskiego nowoczesnego przemysłu lotniczego zmarł 11 kwietnia 1977 roku.

[Lotnictwo Polskie](#) [Lotnictwo Polskie](#) [wojsko](#)

11.04



Wspólna fotografia wykonana podczas spotkania generalicji z okazji imienin Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. dyw. Edwarda Rydza-Smigłego. Trzeci od lewej: gen. bryg. Ludomił Rayski. Fot. AIPN, Sygnatura: IPNBU-1-11-4-1

Syn Teodora, powstańca styczniowego mającego obywatelstwo tureckie, i Józefy z Syroczyńskich.

W latach 1902-03 był uczniem gimnazjum w Krakowie, maturę uzyskał w 1909 r. w szkole realnej w Krośnie. W latach 1909-10 ukończył kurs w Akad. Handlowej w Krakowie, w 1912 r. rozpoczął studia na wydziale inżynierii lądowej Szkoły Politechnicznej we Lwowie. Należał do Związku Strzeleckiego, ukończył w nim szkołę podoficerską (1912-14). 8 sierpnia 1914 r. wstąpił do I Brygady Legionów Polskich, uczestniczył w walkach na froncie. Ranny w bitwie pod Łowczówkiem (24 grudnia 1914 r.) przebywał w szpitalu w Wiedniu, gdzie otrzymał powołanie do wojska tureckiego. Udał się do Turcji w marcu 1915 r., uczestniczył w walkach o Dardanele, ukończył szkołę oficerską w Maltepe. Od 17 listopada 1915 r. służył w lotnictwie, początkowo latając jako obserwator, po wyszkoleniu od 18 marca 1917 r. wykonywał loty bojowe jako pilot. Był dwukrotnie ranny, 18 października 1918 r. awansował na porucznika.

Zwolniony z wojska 2 grudnia 1918 r., udał się do Odessy, gdzie 28 lutego 1919 roku wstąpił do I oddziału awiacyjnego 4. dywizji strzelców gen. L. Żeligowskiego. 10 czerwca tego roku przyleciał do Lwowa, gdzie, jako dowódca eskadry wykonywał loty bojowe przeciw wojskom ukraińskim, a

od 15 maja – armii konnej Budionnego. Odwołany z frontu, lotem z Włoch przyprowadził (23 sierpnia – 12 września) samolot Ansaldo A.300 – na wzorec dla produkcji licencyjnej w Polsce. Awansowany na majora, od maja 1921 r. zajmował odpowiedzialne stanowiska w Departamencie Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. W 1922 r. ukończył studia na Politechnice Lwowskiej, uzyskując dyplom inżyniera dróg i mostów. We wrześniu tego roku w pierwszym występie Polaków na międzynarodowych zawodach lotniczych (w Zurychu) zajął 4. miejsce. Awansowany na pułkownika, był słuchaczem Wyższej Szkoły Wojennej (wrzesień 1924 – październik 1925 r.) i ukończył kurs informacyjny dla pułkowników i generałów w Wersalu (listopad–grudzień 1925 r.). Na samolocie Breguet XIX dokonał przelotu Paryż – Casablanca – Tunis – Ateny – Sztambuł – Warszawa (16–22 września 1925 r., 7850 km). Od 16 października 1925 roku był szefem referatu lotniczego Biura Ścisłej Rady Wojennej z zadaniem oceny stanu lotnictwa polskiego. Był przeciwnikiem uzależnienia od licencji francuskich (zwłaszcza przestarzałych) i dążył do stworzenia własnego nowoczesnego przemysłu lotniczego (mimo braku zaplecza w postaci krajowego przemysłu samochodowego), dlatego zaangażował się w kampanię przeciw gen. W. Zagórskiemu i wytwórni Frankopol. Sposobność do realizacji tych zamierzeń zyskał po przewrocie majowym, jako szef Departamentu Żeglugi Powietrznej (od 1929 r. Aeronautyki, od 1936 r. Dowódca Lotnictwa) Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Będąc przez 13 lat zwierzchnikiem lotnictwa wojskowego, decydował o rozwoju przemysłu i szkolnictwa wojskowego. Doprowadził do uruchomienia w Warszawie fabryki silników dużej mocy – Polskie Zakłady Škody (1927), zakupienia licencji na budowę samolotów metalowych (Wibault 1928) oraz silników wysokiej klasy (Bristol 1929). Był inicjatorem powstania Państwowych Zakładów Lotniczych (1928), zwłaszcza ich wytwórni płatowców na Okęciu-Paluchu (1934) i w Mielcu (1938) oraz silników w Rzeszowie (1938), a także upaństwowiania wytwórni prywatnych: Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1932), Polskich Zakładów Škody (1935), Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie (1936) oraz budowy samolotów bojowych PZL (myśliwskich P.7 i P.11, rozpoznawczo-bojowych 23. Karaś i bombowych 37 Łoś). Przyczynił się do osiągnięcia przez polskie konstrukcje lotnicze światowego poziomu (w 1936 Polska dysponowała 320 nowoczesnymi metalowymi myśliwcami, bombowiec Łoś rozwijał w 1938 roku prędkość do 460 km/h – większą niż większość ówczesnych myśliwców, potencjał naszego przemysłu lotniczego klasyfikowano na 5.–8. miejscu na świecie). Zadbał o wysoki poziom szkolenia lotniczego. Rozbudował lotniska. Wprowadził do produkcji i użycia w Polsce spadochronów Irvin, zwiększając bezpieczeństwo latania. Lansował plan wielkiej rozbudowy sił powietrznych, zredukowany przez władze zwierzchnie z przyczyn praktycznych (głównie finansowych).

Decyzje Rayskiego cechował zbyt ni optymizm. Łamiąc zasadę, że samolot konstruuje się wyłącznie do już istniejącego silnika, podjął proces przygotowania supermyśliwca (PZL. 38 Wilk, PZL. 48 Lampart, PZL. 50 Jastrząb), gdyż brał pod uwagę silnik nowej generacji Foka, nad którym pracował S. Nowkuński (jego niespodziewana śmierć w Tatrach w 1936 r. spowodowała opóźnienia i pozbawiła Polskę supermyśliwca we wrześniu 1939 r.). Nasilenie wyścigu zbrojeń lotniczych w końcu lat 30. XX w. (zwłaszcza sukcesy niemieckie w tej dziedzinie) spowodowało, że potencjał polskich myśliwców stał się w 1938 r. mniej konkurencyjny. Rayski, mianowany w 1934 r. generałem brygady, wizytował różne kraje, przylatując często z grupą (do 29) samolotów (do Rumunii, Jugosławii, Szwecji, Bułgarii). Niedobór środków budżetowych i krytyka jego poczynań skłoniły Rayskiego do podania się do dymisji, przyjętej 19 marca 1939 roku. W czerwcu tego roku kierował misją negocjującą pożyczkę i zakupy sprzętu wojskowego w Wielkiej Brytanii. Odmówiono mu natomiast przydziału do sił powietrznych jako pilota.

Po wybuchu II wojny światowej przewoził 70 t złota Skarbu Państwa do Rumunii, skąd przedostał

się w październiku tego roku do Francji. Szykanowany przez gen. W. Sikorskiego i jego podkomendnych (zwłaszcza po opublikowaniu memoriału opisującego lotnictwo RP), nie mogąc walczyć (co odczuwał jako osobistą tragedię), w marcu 1940 r. próbował zaciągnąć się ochotniczo do armii fińskiej. Wobec zawarcia pokoju zaciągnął się 1 czerwca tego roku do francuskiej Legii Cudzoziemskiej. Po upadku Francji przez Casablancę i Gibraltar udał się do Wielkiej Brytanii. Zamiast w lotnictwie, znalazł się tam w obozie odosobnienia w Rothesay, skąd w listopadzie 1940 r. został zwolniony wskutek interwencji władz brytyjskich, które przyjęły Rayskiego do RAF. W 1941 r. rozprawdzał importowane z USA samoloty z Afryki Zachodniej do Egiptu, na Środkowy Wschód, do Indii i Singapuru. Po śmierci gen. Sikorskiego, gen. K. Sosnkowski przyjął w lipcu 1943 r. Rayskiego do lotnictwa polskiego. Działal tam głównie jako delegat na Środkowy Wschód, a w 1944 r. uczestniczył w lotach bojowych 318 Polskiego Dywizjonu we Włoszech i jako drugi pilot w pięciu lotach Dywizjonu 301 na Liberatorach do Polski (w tym dwóch ze zrzutami dla powstania warszawskiego). 9 lutego 1944 r. generalski sąd honorowy „wziął w obronę imię Rayskiego jako oficera i dowódcy”.

Zdemobilizowany, w 1949 r. zamieszkał w Londynie. Opublikował książkę *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919-1939* (1948). W latach 1951-67 pracował w Inst. Pomiarów Topograficznych jako kreślarz. Był prezesem Stow. Lotników Polskich (1948-50, 1954-58). Emigracyjne władze wojskowe oczyściły Rayskiego z zarzutów postawionych mu w 1940 roku (2 kwietnia 1977 r.).

Rayski miał ponad 30 odznaczeń, m.in. Krzyż Virtuti Militari V klasy, Krzyż Komandorski i Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, Krzyż Walecznych (czterokrotnie), Krzyż Niepodległości, Złoty Krzyż Zasługi z mieczami, brytyjskie: Distinguished Service Order and Bar, Air Force Cross, tureckie: Krzyż Żelazny Półksiężyc, Likat z szablami, Medżidije z szablami, niemiecki Żelazny Krzyż II i I klasy, austriacki Militärverdienstkreutz III klasy, francuski Krzyż Oficerski i Kawalerski Legii Honorowej, włoski Krzyż Kawalerski Orderu św. Maurycego i Łazarza V klasy, czechosłowacki Order Białego Lwa III klasy, grecki Krzyż Oficerski Orderu Zbawiciela, Krzyż Komandorski Korony Rumunii, jugosłowiański Krzyż Orła Białego II klasy, węgierski Krzyż Zasługi II klasy oraz odznaczenia fińskie, norweskie, łotewskie, szwedzkie, portugalskie.

PSB (P. Sławecki); SBTP (A. Glass).

R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A.

Kurowski: *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978; S. Camur, W.

Wójcik: *Dowódcy lotnictwa i obrony powietrznej*, Poznań 2002; T. Kryska-Karski, S.

Żurkowski: *Generałowie Polski Niepodległej*, Warszawa 1991; S. Łatka: *Lot ku gorzkiej sławie...*, Kraków 1993; E.

Malak: *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926-1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*, Toruń 2004;

tegoż: *Nieznany plan rozwoju lotnictwa polskiego w latach 1930-1932/33*, „Lotnictwo” 2007, nr 6, 7; tegoż: *Samoloty i zakłady lotnicze. Polska 1933-1935*, Wrocław 1990; P.

Stawecki, *Oficerowie dyplomowani wojska Drugiej Rzeczypospolitej*, Wrocław 1997;

tegoż: *Słownik biograficzny generałów Wojska Polskiego 1918-1939*, Warszawa 1994.

Edward Malak

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)

