

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84272,Rayski-Ludomil-Antoni.html>  
2022-10-06, 12:21

## Rayski Ludomił Antoni

RAYSKI Ludomił Antoni (28 XII 1892, Czasław k. Wieliczki – 11 IV 1977, Londyn), inżynier, pilot wojskowy, twórca polskiego nowoczesnego przemysłu lotniczego. Syn Teodora, powstańca styczniowego mającego obywatelstwo tureckie, i Józefy z Syroczyńskich.

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

Zwolniony z wojska 2 XII 1918, udał się do Odessy, gdzie 28 II 1919 wstąpił do I oddziału awiacyjnego 4. dywizji strzelców gen. L. Żeligowskiego. 10 VI tego roku przyleciał do Lwowa, gdzie, jako dowódca eskadry wykonywał loty bojowe przeciw wojskom ukraińskim, a od 15 V – armii konnej Budionnego. Odwołany z frontu, lotem z Włoch przyprzewadził (23 VIII – 12 IX) samolot Ansaldo A.300 – na wzorzec dla produkcji licencyjnej w Polsce. Awansowany na majora, od V 1921 zajmował odpowiedzialne stanowiska w Departamencie Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. W 1922 ukończył studia na Politechnice Lwowskiej, uzyskując dyplom inżyniera dróg i mostów. We IX tego roku w pierwszym występie Polaków na międzynarodowych zawodach

lotniczych (w Zurychu) zajął 4. miejsce. Awansowany na pułkownika, był słuchaczem Wyższej Szkoły Wojennej (IX 1924 – X 1925) i ukończył kurs informacyjny dla pułkowników i generałów w Wersalu (XI–XII 1925). Na samolocie Breguet XIX dokonał przelotu Paryż – Casablanca – Tunis – Ateny – Sztambuł – Warszawa (16–22 IX 1925, 7850 km). Od 16 X 1925 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 Aeronautyki, od 1936 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), zakupu 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 upaństwowienia 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 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 R. 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 spowodowała opóźnienia i pozbawiła Polskę supermyśliwca we IX 1939). 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 mniej konkurencyjny. R., mianowany w 1934 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 R. do podania się do dymisji, przyjętej 19 III 1939. W VI 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 X 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 III 1940 próbował zaciągnąć się ochotniczo do armii fińskiej. Wobec zawarcia pokoju zaciągnął się 1 VI 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 XI 1940 został zwolniony wskutek interwencji władz brytyjskich, które przyjęły R. do RAF. W 1941 rozprowadzał 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 VII 1943 R. do lotnictwa polskiego. Działał tam głównie jako delegat na Środkowy Wschód, a w 1944 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 II 1944 generalski sąd honorowy „wziął w obronę imię Rayskiego jako oficera i dowódcy”.

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

R. 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 *Militärverdienstkreuz* 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. Kryśka-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](#)  
[Następny](#)