

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SLAV DİLLERİ VE EDEBİYATLARI ANABİLİM DALI
POLONYA ARAŞTIRMALARI PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK SEMALARINDA BİR POLONYALI
HAVACI: LUDOMİL RAYSKI

Selin KARABULUT
2501181960

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Hacer TOPAKTAŞ ÜSTÜNER

İSTANBUL - 2022

ÖZ

TÜRK SEMALARINDA BİR POLONYALI HAVACI:

LUDOMİŁ RAYSKI

SELİN KARABULUT

Osmanlı Devleti, tarih boyunca çeşitli ülkelerden birçok mülteci ve sığınmacıyı kabul etmiş, isteyenlere vatandaşlık vererek devlet kadrolarında çeşitli mevkilerde istihdam etmiştir. Özellikle askeri sahadaki istihdam, yabancı uyrukluların en fazla görevlendirildiği alandır ve istihdam edilen askerlerden biri de çalışmamızın konusu olan Ludomił Rayski'dir. Kendisi bir sığınmacı olmasa da babası Artur Teodor Rayski henüz 17 yaşında iken Rus işgaline karşı yapılan 1863 Ocak Ayaklanması'nda yer almış ve ayaklanmanın başarısızlığa uğramasıyla Osmanlı Devleti'ne göç etmiş bir askerdir. Teodor Rayski Galiçya'ya geri dönse de Osmanlı vatandaşlığını muhafaza etmiştir. Dolayısıyla sahip olduğu vatandaşlık, oğluna da geçmiş ve oğul Rayski'nin Osmanlı Devleti ile bağı kurulmuştur.

Bu çalışmada Ludomił Rayski'nin hayatı, 1915'te Osmanlı ordusuna katıldıktan sonra aldığı görevler ve Osmanlı Devleti'ne hizmetleri ve Polonya ordusundaki etkin görevleri konu edinilmiştir. Ludomił Rayski Osmanlı Devleti'nde göreve başladığı ilk zamanlarda rasit olarak istihdam edilmişken daha sonra pilotluk eğitimi almış ve kariyerine havacı olarak devam etmiştir. Çoğunlukla Ege Denizi'nde bulunan Yunan Adaları'ndaki hareketliliğin gözlemlenmesi hususunda görevlendirilmiştir. Birinci Dünya Harbi'nin sona ermesini takiben ordudan terhis edilmiş ancak ülkeden ayrıldıktan sonra dahi ilişkilerini kesmemiş ve Kayseri'de üretilen ilk savaş uçağının projelendirilmesinde önemli katkılar sunmuştur.

Osmanlı Devleti'nden ayrıldıktan sonra Rayski, Polonya hava kuvvetlerinin şekillendirilmesine önemli katkılar sağlamış, ancak 1939'da orduyla yolları ayrılmıştır. Bu bağlamda çalışma birçok Polonyalı mülteciden birisi olan Rayski'nin hem Osmanlı ordusunda hem de Polonya ordusundaki görevlerine dikkat çekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Ludomił Rayski, havacılık, Polonya, Osmanlı Devleti, uçak, pilot



ABSTRACT

A POLISH AVIATOR IN TURKISH SKIES: LUDOMIŁ RAYSKI

SELİN KARABULUT

Throughout history, the Ottoman Empire has accepted many refugees and asylum seekers from various countries, and gave citizenship to those who wanted it, and employed them in various positions within the state. Especially in the military field, employment is the field where most foreigners are assigned, and one of the soldiers employed in this field is Ludomił Rayski, the subject of our study. Although he is not an asylum seeker, his father, Artur Teodor Rayski, was a soldier who took part in the 1863 January Uprising against the Russian occupation when he was only 17 and immigrated to the Ottoman Empire after the failure of the uprising. Teodor Rayski returned to Galicia retaining his Ottoman citizenship. Therefore, his citizenship was passed on to his son and Rayski's bond with the Ottoman State was established.

In this study, the life of Ludomił Rayski, his duties after joining the Ottoman army in 1915, his services to the Ottoman Empire and his active duties in Polish army are discussed. While Ludomił Rayski was employed as an observer in the first days of his career in the Ottoman Empire, he later received pilot training and continued his career as an aviator. He mostly took part in observing the activity in the Greek Islands in the Aegean Sea. He was discharged from the army following the end of the First World War, but he did not break his relations even after leaving the country and made important contributions to the design of the first warplane produced in Kayseri.

After leaving the Ottoman Empire, Rayski contributed significantly to the shaping of the Polish air force, but in 1939 he parted ways with the army. In this context, this study draws attention to the duties of Rayski, one of the many Polish refugees, both in the Ottoman army and in the Polish army.

Keywords: Ludomił Rayski, aviation, Poland, the Ottoman Empire, plane, pilot

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti ve Polonya arasındaki ilişkiler altı yüzyılı aşkın süreye dayanmaktadır. Dönem dönem savaş meydanlarında karşı karşıya gelmiş olsalar da iki devlet arasındaki ilişkiler her zaman işlerliğini sürdürmüş, hatta Polonya 1795'te komşuları tarafından paylaşım uğrayıp bağımsızlığı yitirdiği süreçte dahi Osmanlı devlet otoriteleri tarafından destek görmeye devam etmiştir. Bu da iki ülke arasındaki ilişkilerin ne denli sağlam bağlara sahip olduğunun en büyük göstergesidir.

Osmanlı Devleti'ne Polonya'daki siyasi karışıklıklar nedeniyle göç eden birçok kişiden bazıları devlet içerisinde önemli yerlere yükselmişlerdir. Mülteci Polonyalılar bazen Osmanlı ordusunda savaşan bir asker, bazen halk sağlığına katkıda bulunan bir doktor bazense yol yapımında görev yapan mühendis olarak Osmanlı Devleti'ne katkıda bulunmuşlardır.

Birinci Dünya Harbi döneminde Osmanlı vatandaşlığına sahip kişiler orduya davet edilmiştir. Bu kişilerden biri de babası nedeniyle Polonya vatandaşlığının yanı sıra Osmanlı vatandaşı da olan Ludomił Rayski harbe Osmanlı saflarında katılmıştır. Osmanlı Devleti'ne gelişi Rayski'nin kariyerinin şekillenmesinde kuşkusuz büyük etkisi olmuştur. Subay olarak geldiği Osmanlı Devleti'nden ayrılırken hem pilot hem de üsteğmen rütbesine yükselerek ayrılmıştır.

Çalışmamızda konu bütünlüğü oluşturması bakımından öncelikle giriş bölümünde XIX. yüzyılda Polonya'nın paylaşıldıktan sonraki süreçte yürütülen bağımsızlık mücadelelerine yer verilmiş, bu sayede Rayski'nin Osmanlı Devleti'ne geliş koşullarını oluşturacak etmenlerin gösterilmesi amaçlanmıştır. Birinci bölümde dünyada askeri havacılık sektörünün gelişimi, devamında ise bu sektör Polonya ile Osmanlı Devleti özelinde incelenmiştir.

İkinci bölümde Ludomił Rayski'nin hayatı, ailesi, Osmanlı Devleti ile bağı ortaya konulmuştur. Ayrıca Osmanlı ordusunda aldığı görevlere dair tespitlerimiz hem Polonya hem de Türkiye'deki arşiv kaynakları ışığında incelenmiştir.

Üçüncü bölümde Ludomił Rayski'nin Birinci Dünya Harbi'nin sona ermesini takiben Osmanlı ordusundan terhis edilmesi ve Polonya'ya geri dönüşü ve yeni görev yerindeki vazifeleri açıklanmıştır. Kendisinin Polonya'ya döndükten sonra askeri havacılığın yerli ve millileştirilmesi konusundaki çalışmalarından bahsedilmiştir. Ayrıca Polonya havacılığının İkinci Dünya Harbi'ne yeterince hazırlanamaması sebebiyle Rayski'nin suçlanması ve orduyla yollarının ayrılması, sonrasında farklı ülkelerin ordularında yaptığı görevler, üstüne atılı suçlardan kendini temize çıkarma çabası, 1919-1939 yılları Polonya havacılığına dair yazdığı kitap ve 1939 sonrası hayatı genel hatlarıyla konu edilmiştir. Böylece Ludomił Rayski'nin hem Osmanlı Devleti hem de Polonya için önemi Türkiye-Polonya ilişkileri bağlamında ortaya konulmuştur.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında büyük yardımları olan çok değerli hocam Marika Michalak'a, pandemi döneminde imkansızlıklar içerisinde araştırma yapma imkânı sağlayan Varşova Üniversitesi Kütüphanesi çalışanlarından Agnieszka Fabiańska'ya, kıymetli arşivini şahsımla paylaşan ve çalışmama önemli katkıları olan Dr. Emin Kurt hocama teşekkürü bir borç bilirim. Bu yorucu süreçte destekleriyle hep yanımda olduğunu hissettiğim çok değerli dostum Filiz Kabulcü'ye, ayrıca Rayski'nin yaşam öyküsüyle tanışmama vesile olan arkadaşım Dr. Łukasz Lichter'e ve Osmanlıca çeviriler konusunda yardımını esirgemeyen arkadaşım Abdülmecid Abdülmecid'e minnettarım. En önemlisi de Polonya kaynaklarını incelerken istifade ettiğim Lehçe bilgimin oluşmasında büyük emek ve katkıları bulunan çok değerli hocalarım Natalia Antonina Klein Özer'e ve Piotr Kawulok'a çok teşekkür ederim. Bu vesileyle saygıdeğer jüri üyelerim Prof. Dr. Gültekin Yıldız ve Dr. Öğr. Üyesi Sabit Çetin'e katkılarından dolayı şükranlarımı sunarım.

Selin Karabulut
İstanbul, 2022

İÇİNDEKİLER

ÖZ	I
ABSTRACT	III
ÖNSÖZ	V
İÇİNDEKİLER	VII
GÖRSELLER LİSTESİ	IX
TABLOLAR LİSTESİ	X
KISALTMALAR LİSTESİ	XI
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ CİHAN HARBİ ÖNCESİ DÜNYADA ASKERİ HAVACILIĞIN GELİŞİMİ

1.1. Dünyada Askeri Havacılığın İlk Evreleri	23
1.2. Polonya’da Askeri Havacılığın Gelişimi	27
1.3. Osmanlı Devleti’nde Askeri Havacılığın Gelişimi	29

İKİNCİ BÖLÜM

LUDOMİL RAYSKI’NİN AİLESİ, EĞİTİM HAYATI VE OSMANLI ORDUSU’NDA HİZMETLERİ

2.1. Ludomił Rayski’nin Osmanlı Devleti ile Bağı	35
2.2. Ludomił Rayski’nin Ailesi	37
2.3. Ludomił Rayski’nin Eğitim Hayatı ve Askeriyeye Katılması	41

2.4. Ludomił Rayski'nin Osmanlı Devleti'ne Gelişi ve Havacılık Eğitimi.....	43
2.5. Ludomił Rayski'nin Birinci Dünya Harbi Sırasında Aldığı Görevler	48
2.6. Ludomił Rayski'nin Osmanlı Devleti'nden Ayrılması	66

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI ORDUSU SONRASI LUDOMIŁ RAYSKI'NİN ASKERİ HAYATI

3.1. Ludomił Rayski'nin Polonya Ordusunda İlk Yılları (1918-1926)	68
3.2. Ludomił Rayski'nin Polonya Hava Kuvvetleri'ndeki Görevleri.....	77
3.3. Polonya Havacılığının Başkomutanı Ludomił Rayski (1926-1939)	85
3.4. İkinci Dünya Harbi Öncesi Polonya'daki Siyasi ve Askeri Durum	96
3.5. İkinci Dünya Harbi Dönemi ve Ludomił Rayski'nin Suçlanması.....	98
3.6. Ludomił Rayski Hakkında Yapılan Eleştiriler ve Yaşamının Geri Kalan Dönemi	103

SONUÇ	106
KAYNAKÇA	109
EKLER.....	121

GÖRSELLER LİSTESİ

- Görsel 1** Teodor Rayski'nin Osmanlı Devleti'nde kurulmuş olan Polonya Lejyonu ile çekilmiş bir fotoğrafı
- Görsel 2** Rayski ailesinin Krakov'daki evi
- Görsel 3** Rayski ailesinin Krakov'daki evinin duvarına Ludomił Rayski anısına asılmış plaka
- Görsel 4** Ludomił Rayski'nin Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde görev yaparken çekilmiş 1918 tarihli fotoğrafı
- Görsel 5** Ludomił Rayski'nin genç yaşlarına ait bir fotoğrafı
- Görsel 6** Ludomił Rayski'nin Osmanlı Devleti'nden döndükten sonra çekilmiş bir fotoğrafı
- Görsel 7** Ludomił Rayski'nin Józef Piłsudski ile çekilmiş bir fotoğrafı
- Görsel 8** Teğmen Rayski, General Żeligowski'yi Lviv'den uçakla Stanisławów'a getirdikten sonra çekilmiş bir fotoğraf
- Görsel 9** Polonyalı havacıların Türkiye ziyareti
- Görsel 10** İstanbul Havacılık Müzesi'nde sergilenen P-24 uçağı
- Görsel 11** Ludomił Rayski İtalya'daki 318 no'lu Gdańsk Avcı ve Keşif filosunda

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1 Ludomił Rayski'nin Merkezi Askeri Arşiv kaydı

Tablo 2 Krakov'da yapılan 1910 yılı nüfus sayımına binaen Rayski ailesinin nüfus ve ikamet bilgileri

Tablo 3 Rayski'nin 1916 yılı uçuşları

Tablo 4 Rayski'nin 1917 yılı uçuşları

Tablo 5 Rayski'nin 1918 yılı uçuşları

Tablo 6 Ludomił Rayski'nin Polonya ordusundaki görev süreleri

KISALTMALAR LİSTESİ

AAN	: Archiwum Akt Nowych
a.e.	: Aynı eser
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.y.	: Adı geçen yayın
Alm.	: Almanca
ATASE	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Millî Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi
BCA	: Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
Bkz./bkz.	: Bakınız
CAW	: Centralne Archiwum Wojskowe
CWL	: Centralne Warsztaty Lotnicze
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Fr.	: Fransızca
LOPP	: Liga Obrony Powietrnej i Przeciwingajowej
PZL	: Państwowe Zakłady Lotnicze
Tr.	: Türkçe
t.y.	: Tarih yok
vd.	: Ve diğerleri
y.y.	: Basım yeri / yayınevi yok

GİRİŞ

Polonya ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler çok derin ve yüzyıllara dayandığından bu hususta pek çok çalışma yapılmış olmakla birlikte ayrıca yapılabilecek çalışmaların sayısı da oldukça fazladır. Siyasi, diplomatik, ekonomik, ticari, tıp, askeri gibi konularda pek çok farklı çalışmalar uzun yıllardır yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir. Bu tezde Polonya ile Osmanlı Devleti arasında kurulan ilişkiler zincirinin bir halkası olarak nitelendirebileceğimiz Ludomił Rayski'nin hayatı, bilhassa Osmanlı Devleti'ne ve Polonya'ya hizmetleri odak noktasıdır. Ludomił Rayski Osmanlı Devleti'ne Birinci Dünya Harbi'nde 1915-1918 yılları arasında hizmet vermiş, daha sonra ülkesine döndükten sonra dahi Osmanlı Devleti'ne katkılar sağlamaya devam etmiş bir havacıdır. Öyle ki Osmanlı Devleti'ndeki hizmetleri ve tanınırlığı Polonya'ya döndükten sonra Türk Efendi lakabıyla anılmasına sebep olmuştur. Osmanlı havacılık tarihi açısından önemli olmasının yanı sıra, Polonya askeri havacılığının da kurucusu olarak anılmaktadır. Bu sebeplerden dolayı Ludomił Rayski iki ülkenin ortak değeridir.

Çalışmanın amacı da bu noktada Polonyalı asker kökenli mültecilerden birisi olan Rayski'nin Osmanlı ordusuna hizmetlerini, iki ülke ilişkileri bağlamında ön plana taşımak, aynı zamanda Polonya ordusuna katkılarını gözler önüne sermektir. Bu noktada her geçen gün daha da yoğunlaşan ve önemi artan Türkiye-Polonya ilişkileri içerisinde özel bir yer edinen Rayski'nin hayatının Türkiye'de iki ülke arşiv kaynaklarına dayalı olarak araştırılması önem arz eder. Bu çerçevede tezimizde birçok Polonyalı mülteci gibi Rayski'yi Osmanlı Devleti'ne getiren sebepler nelerdir, Rayski'nin Osmanlı ordusuna ne gibi katkıları olmuştur, Polonya havacılık tarihinde nasıl bir yer edinir gibi soruların cevapları aranmaktadır.

Çalışmamız hazırlanırken Türkiye'de Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Millî Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (Eski ATASE), Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) ile Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA) ve Polonya'da Archiwum Akt Nowych (AAN), Centralne Archiwum

Wojskowe (CAW) Biblioteka Uniwersytecka w Warszawie (BUW) ve Biblioteka Narodowa (BN) gibi önemli arşivler ve kütüphaneler kullanılarak çalışma, birincil kaynaklara dayandırılmıştır. Aynı zamanda iki ülkede bu konuda yapılan çalışmalarla alakalı mevcut literatür çalışmada değerlendirilmiştir. Polonya ve Türkiye arşivlerinden çıkarılan belgeler asıllarından Türkçeye çevrilerek çalışmaya dahil edilmiştir.

Ülkemizde şimdiye dek Rayski özelinde bir çalışma yapılmamıştır. Polonya’da ise “Efendi” ve “**Lot ku gorzkiej sławie Gen. Ludomil Rayski**” başlıklı eserler Rayski üzerine yapılmış çalışmalardır.¹ Bunlardan Jerzy S. Łątka tarafından yayınlanan ikinci eser Rayski’nin hayatı, ailesi ve yaptığı işlere dair detaylı pek çok bilgi verse de yazar bu bilgilerin kaynağını göstermekten imtina etmiş, bu da eserin bilimsel ve tarafsız olmasının önüne geçmiştir.

Jerzy W. Wypiórkiewicz, Zbigniew W. Kowalewski ve Sławomir M. Kozak tarafından kaleme alınan ve adeta Rayski’nin hayatının bir güncesi olarak nitelendirilebilecek kitap ise Polonya’daki çeşitli arşivlerden alınan kaynaklara dayandırıldığından çalışmamız için kullandığımız önemli kaynaklardan olmuştur. Ayrıca Dr. Lucjan Fac tarafından 2015 yılında Rayski’nin askeri biyografisi “**General brygady inżynier pilot Ludomil Antoni Rayski 1892-1977. Biografia wojskowa**” başlığıyla doktora tezi olarak hazırlanmışsa da pandemi koşullarından dolayı teze erişimimiz mümkün olmamıştır.

Bizler bu çalışmada hem Türkiye hem Polonya kaynaklarını birlikte sentezlemeyi, yeni arşiv ve literatür kaynaklarının analiziyle bir Rayski biyografisi oluşturmayı hedefledik. Özellikle iki ülke arşivlerinden edinilen belgeleri tahlil edip karşılaştırarak çalışmanın birincil kaynaklara dayalı olmasına çalıştık. Aynı zamanda Rayski’nin Türkiye-Polonya askeri ilişkileri tarihindeki yerini vurgulayıp ön plana taşımayı hedefledik. Ayrıca çalışmamızda Türkçe ve Lehçenin yanı sıra Osmanlı

¹ Jerzy S. Łątka, **Lot ku gorzkiej sławie. Gen. Ludomil Rayski**, Kraków, Społeczny Instytut Historii i Kultury Turcji, 1994. Jerzy W. Wypiórkiewicz, Zbigniew W. Kowalewski, Sławomir M. Kozak, **Efendi**, Oficyna Aurora, Warszawa, 2018.

Türkçesi ve İngilizce kaynaklardan da faydalanarak özgün bir çalışma yapmayı amaçladık.

Bu bağlamda tarihte Türkiye-Polonya ilişkilerine genel itibariyle bakmak ve Osmanlı hizmetinde Polonyalılar konusuna eğilmek yerinde olacaktır:

Polonya (Lehistan) ile Osmanlı Devleti arasındaki resmi ilişkilerinin başlangıcı 1414 yılında Polonya Kralı Władysław Jagiełło'nun (1364-1434) Osmanlı Sultanı I. Mehmed'e (1389-1421) Skarbek z Góry ve Grzegorz Ormianin'i elçi olarak göndermesiyle başlamış ve bu iki elçinin Osmanlı Devleti ile Macaristan arasındaki mücadeleyle ilgili yürüttükleri ve barışla sonuçlanan diplomasiyle iki devlet arasında ilk temaslar başlamıştır.² Her iki devletin başlıca dış politikası o dönem Doğu Avrupa ve Balkanlar'da genişleme üzerine kuruluydu. İşte bu ortak emellerinden dolayı XVII. yüzyıl sonlarına kadar Polonya ve Osmanlı Devleti zaman zaman savaş meydanlarında karşı karşıya gelmişlerdir. Savaşlar ertesinde karşılıklı gönderilen elçiler ve yapılan anlaşmalarla iki ülke arasındaki ilişkiler yoğun bir biçimde sürdürülmüştür. Özellikle Polonya'dan gelen elçilerin heyetine katılan ve Doğu kültürüne ilgi duyan kişiler zaman zaman Osmanlı Devleti'ni ziyaret ederek buranın kendine has kültürünü Polonya'ya taşımışlardır. Ne var ki Osmanlı Devleti ile Polonya arasındaki ilişkiler bu şekilde devam etmekte idiyse de Avrupa'da güç dengeleri zamanla değişmeye başlamış ve Polonya da bundan nasibini alan ülkelerden biri olmuştur.

² Türkiye – Polonya ilişkileriyle ilgili bkz.: Dariusz Kołodziejczyk, **Ottoman-Polish Diplomatic Relations (15th to 18th Centuries) an Annotated Edition of 'Ahdnames and Other Documents**, Leiden, Brill, 2000. Dariusz Kołodziejczyk (ed), **Orzel i Półksiężyc, 600 Lat Polskiej Publicystyki Poświęconej Turcji**, Warszawa, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, 2014. Nigâr Anafarta, **Osmanlı İmparatorluğu ile Lehistan (Polonya) Arasındaki Münasebetlerle İlgili Tarihi Belgeler**, (y.y.), İstanbul, 1979. Władysław Konopczyński, **Polska a Turcja: 1683-1792**, Warszawa, nakł. Instytutu Wschodniego w Warszawie, 1936. Jerzy S. Łątka, **Słownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji**, Kraków, Księgarnia Akademicka, 2015. Hacer Topaktaş, “Polonezköy (Adampol) (1842-1992) Kuruluş, Tabiyet Meselesi, İmar Faaliyetleri ve Sosyal Hayat”, **Belleten Dergisi**, Nisan, 2015, C. LXXIX, Sayı: 284, Ankara, s. 293-318. **Savaş ve Barış 15-19. Yüzyıl Osmanlı-Lehistan İlişkileri**, ed. Selmin Kangal, Ankara, MAS Matbaacılık AŞ, 1999. **Yoldaki elçi: Osmanlı'dan Günümüze Türk-Leh ilişkileri/Posel w drodze: Stosunki Turecko-Polskie od czasów Osmańskich do dnia dzisiejszego**, İstanbul, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., 2014. **Uzak Komşu Yakın Anılar Türkiye-Polonya İlişkilerinin 600 Yılı**, ed. Ayşen Anadol, İstanbul, Sakıp Sabancı Müzesi Yay., 2014.

Devletleşme sürecini 966 yılında tamamlayan Polonya, bu tarihten itibaren coğrafyasında yüzyıllarca süren çekişmelere ve savaflara şahitlik etmiştir. Polonyalılar egemen oldukları toprakları genişletirken öncelikle sınır komşuları olan Prusyalılarla mücadele etmiş, XI ve XII. yüzyıllarda Töton Şövalyeleri ve daha sonraki dönemlerde Osmanlı Devleti, İsveç ve Prusya Prenslikleri ile savaş meydanlarında karşıya gelmişlerdir. Erken dönemlerde sıklıkla karşı karşıya gelinse de iki devlet arasındaki diplomatik ilişkilerin yürütülmesine her koşulda devam edilmiş ve 1699 Karlofça Antlaşması iki ülke arasında kalıcı barışı sağlamıştır. Ancak 1600'lü yıllar itibariyle Polonya'nın yeni düşmanları olarak Rusya ve İsveç ortaya çıkmıştır ve bundan sonrasındaki olaylar sadece Polonya özelinde değil, tüm dünya devletlerini etkileyecek değişikliklere sebebiyet vermiştir.

Dengelerin değişim göstermeye başladığı bu dönemde Osmanlı Devleti ve Polonya arasındaki ilişkiler de daha farklı bir yöne doğru evrilmeye başlamıştır. Zira XVIII. yüzyılda Rusya, Polonya için olduğu kadar Osmanlı Devleti için de büyük bir tehdit ve düşman halini almış, yaşanan savaşlarda hem askeri hem de toprak bakımından pek çok kayıplar verilmesine neden olmuştur. Özellikle 1768'de başlayan ve 1774'te Rusya'nın galibiyeti ile sona eren savaş neticesinde imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması ile Osmanlı Devleti Kırım'ı kaybetmiş, ilk kez savaş tazminatı ödemek zorunda kalmış, Karadeniz'deki hakimiyetini yitirmiş ve çok ağır bir antlaşmaya imza atmak durumunda bırakılmıştır. Doğu ve batıda yükselen yeni güçlerin genişleme politikalarının bir sonucu olarak XVIII. yüzyıl sonlarına doğru uluslararası durumları lehlerine çeviren Prusya, Rusya ve Avusturya komşu ülkelerinin zayıflıklarından faydalanarak Polonya'yı paylaşma planları yapmışlardır. Bu paylaşım giden yolda Rus Çariçesi II. Katerina, Polonya'nın iç işlerine karışmak suretiyle Stanisław August Poniatowski'nin (1732-1798) 1764 yılında Polonya kralı seçilmesini sağlamıştır.

Bu dönemde Kral Poniatowski, Polonya'nın önde gelen ailelerinden olan Czartoryskiler ile birlik olarak ülkesinde birtakım reformlar yapmak istediye de bu iyi niyetli düşünceleri Rusya başta olmak üzere diğer komşu ülkelerini huzursuz etmekteydi. Polonya'da bulunan Ortodoksların ve Protestanların haklarını korumayı

bahane eden Rusya ve Prusya, Polonya'ya müdahale etmeye başladı.³ İşte Polonya'nın iç işlerine yapılan bu dış kaynaklı müdahaleler Polonyalı bazı kesimleri harekete geçirmiştir. Katolik inancı ve Polonya özgürlüğünün savunulması amacı ile Rusya'ya karşı Ukrayna'daki Bar kentinde bir konfederasyon kurulmuştur.⁴ Ancak bu girişimler Polonya'da bir iç savaş çıkmasına sebep olmuş ve yaşanan çatışmalar neticesinde işgal kuvvetlerine karşı konulamadığından 1772 yılında Polonya Rusya, Prusya ve Avusturya tarafından paylaşılmıştır.⁵ Bu paylaşım 1773 yılında Polonya meclisinde⁶ kabul edilmiştir. 1788'de toplanan *Dörtüylük Meclis*'te⁷ yeni ekonomik kararlar ve Avrupa'da ilişkilerin düzenlenmesi başta olmak üzere pek çok konu ele alınmış, en nihayetinde ise yeni bir anayasa düzenlenmiştir. Böylece 3 Mayıs 1791'de Polonya'nın ilk anayasası kabul edilse de 1793'te Polonya bu sefer Prusya ve Rusya tarafından taksim edilmiş, Polonya'nın ikinci taksimi *Grodzieński Meclisi*'nde⁸ onaylanmıştır.

Halk işgallere karşı kayıtsız kalamamış ve 1794 yılında karşı Tadeusz Kościuszko (1746-1817) önderliğinde ayaklanma başlatılmış, ancak bu ayaklanma başarısızlığa uğramıştır. Netice itibariyle 1795 yılında Kral Stanisław August tahttan feragat etmiştir. Prusya Polonya'nın ezeli toprakları olan Varşova'yı ve Niemen kıyılarına kadar olan bölgeyi, Rusya Vilnius dahil olmak üzere, Bug ve Niemen kıyıları ötesini, Avusturya ise Krakov dahil olmak üzere Bug ve Pilica nehirleri arasını almıştır.⁹ Böylece üçüncü paylaşım ile birlikte 1795'ten itibaren Polonya bağımsız bir devlet vasfını kaybederek haritadan silinmiştir. Tekrar bağımsız bir devlet olarak var

³ Neşe Taluy Yüce, **Özgürlük Peşindeki Polonya**, Ankara, DTCF Yayınları, 2004, s. 53.

⁴ Lehçe: Konfederacja Barska.

⁵ Polonya taksimiyle ilgili olarak bkz.: Lord Howard Robert, **The Second Partition of Poland; A Study in Diplomatic History**, Cambridge, Harvard University Press, 1915. Herbert Kaplan, "The First Partition of Poland", **The Canadian Journal Economics and Political Science** Vol. 29, No.3 (Aug., 1963), s. 417-419, Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997.

⁶ Lehçe: sejm.

⁷ Lehçe: sejm czteroletny.

⁸ Lehçe: sejm Grodzieński.

⁹ Yüce, **a.e.**, s. 56.

olması Birinci Dünya Harbi'ni takiben 1918 yılında yapılan Versay¹⁰ Barış Antlaşması ile mümkün olacaktır.

Üç komşusu tarafından paylaşılan Polonyalıların bir kısmı Rus yanlısı, bir kısmı da Prusya yanlısı olduğundan yönetim çok zayıflamış ve tek elden idare edilemez olduğundan halk cephesinde başlangıçta bir dayanışma hareketi başlatılamamıştır. Fakat 123 yıllık süreç içerisinde Polonya her ne kadar bir devlet olarak var olmasa da farklı ülkelere bağlı bir hayat sürmekte olan Leh vatandaşları ülkelerinin bağımsızlık mücadelesi yolunda pek çok kere ayaklanma girişimlerinde bulunmuş ve bu coğrafya büyük başkaldırı gösterilerine sahne olmuştur. Özellikle 1789 Fransız İhtilali etkisiyle Avrupa'da artık milliyetçilik, bağımsızlık, özgürlük gibi kavramlar ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Fransa'ya yaklaşan Polonya için bu devrim, bağımsızlığını tekrar kazanması için birleştirici bir unsur, Fransa ise müttefik olarak görülmüştür.

Polonya, komşu devletler tarafından 1795 yılında üçüncü ve son defa paylaşılmış ve devlet olma vasfını kaybetmiş olsa dahi Polonyalıların Osmanlı Devleti ile ilişkileri devam etmiştir. Öyle ki Polonya'nın bağımsızlığını yitirdiği Babıali çevresince kabul görmemiş hatta ikili ülke ilişkilerinde sıklıkla anlatılagelen rivayete göre taksim altındaki Polonya döneminde Osmanlı sultanları Avrupalı devletlerin elçileriyle toplantı yaparken Polonya elçilerinin nerede olduğunu özellikle sormuşlar ve yolda oldukları yönünde cevap almışlardır. Polonya ile Osmanlı Devleti'nin arasındaki bu sağlam ilişkiler yüzyıllar boyunca devam ederek günümüze dek süregelmiştir.

Pek çok Polonyalı asker ve komutan gönüllü olarak İtalya'da bulunan Napoléon Bonaparte'nin (1769-1821) ordusuna katılıp burada *Polonya Lejyonları*¹¹ adı altında toplanarak bu orduda görevler almışlardır. Jan Henryk Dąbrowski (1755–1818), Karol Kniaziewicz (1762–1842) ve Józef Wybicki (1742–1822) gibi komutanlar bu orduda yer alan Polonyalı askerlerden en önemli isimlerdir.¹²

¹⁰ Fransızca: Versailles.

¹¹ Lehçe: Legiony Polskie.

¹² Bu kişilerle ilgili olarak bkz.: Jerzy S. Łątka, **Słownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji**, Kraków, Księgarnia Akademicka, 2015.

Napoléon, Rusları mağlup ettikten sonra, 1807'de yapılan Tilsit Antlaşması sonucunda Varşova Dukalığı'nı¹³ kurarak yönetime Saksonya Kralı Fredrick August'u getirmiştir.¹⁴

Napoléon her ne kadar Polonyalıların yararına işler yapıyor gibi görünse de asıl amacı Rusya'ya saldırı hazırlığı yaparken kendi destekçilerinin sayısını çoğaltıp hakimiyetindeki coğrafyayı genişletmekti ve Polonyalılara küçük de olsa bir yaşam alanı sağlayarak bunu başarmıştı. Bu güce de güvenerek 1812 yılında Rusya'ya saldırıda bulundu fakat Napoléon'un donanımlı ordusu, Rusya'nın çetin ve zorlu hava şartlarının etkisiyle bertaraf edilerek hezimete uğratıldı ve bunun üzerine Rus ordusu 1813 yılında Varşova'ya girdi. Ardından Polonyalıların durumu da dahil olmak üzere Avrupa'da barışı tahsis etmek üzere 1815'te Viyana'da kongre düzenlendi. Polonya'nın bağımsızlığı Adam Jerzy Czartoryski (1770–1861) tarafından savunulsa da sonuçta bağımsız olmayan, pek çok açıdan Rusya'ya bağlı *Kongre Polonyası* (*Kraliyet Polonyası*)¹⁵ ortaya çıktı.

Rus Çarı II Aleksandr'ın (h. 1855-1881) kişisel yönetimi altındaki bu bölgede yaşam şartlarının zorluğu, sosyal yaşamın tamamına yayılmış olan baskı ve sansürden mütevellit halkın memnuniyetsizliği dolayısıyla en nihayetinde ayaklanmalar baş göstermeye başlamıştır. Bu ayaklanmaların ilki 1830 yılında vuku bulan *Kasım Ayaklanması*¹⁶ olmuştur. Rus yönetimi altındaki Varşova bölgesinde çıkan bu ayaklanmanın sebebi dayanılmaz Rus baskısı ve etkisi ile aynı zamanda Polonyalıların bağımsızlık kazanma emelleridir. Polonya topraklarında yapılmak istenen toprak reformlarına, Rusya karşı çıkmış ve bu da ayaklanmanın ateşini körüklemiştir. 1831'de Rus güçleri tarafından kanlı bir şekilde bastırılan ayaklanma sonucunda Kongre Polonyası'nın tüm müstakil idari birimleri ve ordusu artık Rusya'ya bağlanmış ve Polonya adeta Rusya'nın bir vilayeti haline getirilmiş, yönetim ise Rus askeri kökenli valilere bırakılmıştır. Varşova'nın Ruslara teslim edilmesinin ardından

¹³ Lehçe: Ksiğstwo Warszawskie.

¹⁴ Norman Davies, **God's Playground, A History of Poland**, C. II, New York, Columbia University Press, 2005, s. 219.

¹⁵ Lehçe: Królestwo Polskie.

¹⁶ Lehçe: Powstanie Listopadowe.

ağır yaşam koşullarına boyun eğmemek için pek çok ayaklanmacı kitleler halinde ülkelerinden göç etmiş ve Osmanlı Devleti'ne gelen mültecilerin bir kısmı Polonya tarihinde *Büyük Göç*¹⁷ denen bu hadise sonrasında gelmiştir. Aynı dönemde Prens Adam Jerzy Czartoryski Paris'te *Hotel Lambert* grubunu teşkil ederek Avrupa'da kamuoyu oluşturmaya çalışmış, buradan hareketle İstanbul'da bir ajans kurulmasına karar verilmiş ve 1841 yılında Michal Czaykowski'nin başında bulunduğu *Şark Ajansı*¹⁸ faaliyete geçirilmiştir. Bu ajans Polonya'dan gelen göçmenlerin gayri resmî temsilciliği olduğu kadar, Polonya'nın yeniden bağımsızlığını elde etmek için yürütülecek hareketlerin merkezi olarak da işlev göreceği ve Balkanlar'daki Slav kökenli Osmanlı vatandaşlarının yardımıyla Rusya'nın Panslavizm hareketlerine engel olmaya çalışacaktı.¹⁹ Diğer yandan Polonya kökenli olup Rus ordusundan kaçan veya bir şekilde esir pazarlarından satın alınarak buraya getirilenler için Czartoryski'nin inisiyatifiyle günümüzde Polonezköy (Adampol) olarak adlandırılan Polonya köyü İstanbul'da 1842'de kurulmuştur.²⁰ Bu yerleşim zamanla büyüye gelmiştir ve günümüzde de varlığını sürdürmektedir.

İşgal altındaki topraklarda kalan vatandaşlar da birçok ayaklanmaya katılarak bağımsızlık hareketlerinde bulunmuşlardır. Bu ayaklanmalardan en çok ses getirenleri 1846 yılında gerçekleşen *Krakov Ayaklanması*, 1848 *Halkların Baharı* hareketi ile 1863 *Ocak Ayaklanması* olmuştur. Prusya'ya karşı önce Wielkopolska Bölgesi'nde başlayan ve Krakov'da büyük gösterilere sahne olan Krakov Ayaklanması'nı takiben iki sene sonra *Halkların Baharı* yaşanmıştır. İşçi ayaklanmaları, Rus baskısı altındaki Macaristan ve Polonya gibi ülkelerde özgürlük amaçlı gösterilere dönüşmüştür. Daha sonra Polonya'nın son bağımsızlık kalkışması olan *Ocak Ayaklanması*, Romuald Traugutt (1826-1864) Ludwik Mieroslawski (1814-1878) ve Marian Langiewicz (1827-1887) liderliğinde gerçekleşmiştir. Bu hareketlerin hepsi de başarısızlıkla

¹⁷ Lehçe: Wielka Emigracja.

¹⁸ Lehçe: Agencja Główna Misji Wschodniej.

¹⁹ Hacer Topaktaş, "Polonezköy (Adampol) (1842-1992) Kuruluş, Tabiyet Meselesi, İmar Faaliyetleri ve Sosyal Hayat", *Belleten Dergisi*, C. LXXIX, Sayı 284, Ankara, 2015, s. 295.

²⁰ Bu konuda bkz.: Jerzy S. Łątka, *Adampol (Polonezköy). Dzieje i kulturowe przeobrażenia polskiej osady nad Bosforem (1842-2010)*, Szymbark, Centrum Edukacji i Promocji Regionu, 2010. Kazimierz Dopierała, *Adampol-Polonezköy, z dziejów Polaków w Turcji*, Poznań, UAM, 1983.

sonuçlanmıştır. Özellikle dönem Avrupası'nda yaşanan milliyetçi hareketler Polonyalıları etkilemiş olsa da istenen derecede organize olamadıklarından ve Rus ordusuna karşı mukavemet edecek düzeyde mevcudiyetleri bulunmadığından mutlak bir başarıya ulaşmaları mümkün olmamıştır.

Tarihsel olaylar bağlamında görüldüğü üzere Polonyalıların büyük bir kısmı devletleri işgal edildikten sonra yaşadıkları yerleri terk etmek durumunda kalmışlardır. Ocak Ayaklanması sonrası bağımsızlık mücadelesi, artık fikri olarak yürütölmeye ve bu sayede Polonya milliyetçiliğı gelişmeye başlamıştır. Mülteciler gittikleri yeni ölkelerde Polonya'nın bağımsızlığını kazanmak uğruna çeşitli faaliyetlere girişmiş, aynı zamanda da kendilerini kabul eden bu devletlere katkıda bulunmaya çalışmışlardır. Bu bakımdan İstanbul ve Polonezköy de giderek önem kazanarak bağımsızlık hareketlerinin doğudaki önemli bir merkezi olmuştur.²¹ Çalışmamızın konusu olan Ludomił Rayski'nin babası 1863 Ocak Ayaklanması sonrası buraya göç ederek vatandaşlık alan ve daha sonra Osmanlı Devleti'nde istihdam edilen bir askerdir. Çalışmamızın devamında tıpkı Rayski ailesi gibi Osmanlı Devleti'ne sığınan Polonyalıların çeşitli alanlardaki istihdamları örneklerle gösterilecektir.

XIX. yüzyılda Polonya'da meydana gelen ayaklanmalar sonrasında Polonya entelektüel yaşamı büyük zarar görmüş, özellikle asiller, sanatçılar, yazarlar, aydınlar gibi pek çok farklı kesimden kişiler Polonya topraklarından farklı ölkelere göç etmek zorunda kalmışlardır. Bu ölkelerden biri de yukarıda belirtildiğı üzere Osmanlı Devleti olmuştur. 1795 yılındaki üçüncü paylaşımından sonra Osmanlı topraklarına gelen Polonyalılar XIX. yüzyıl boyunca fasılalarla bu coğrafyaya göç etmişlerdir. Osmanlı topraklarının sığınılacak bir liman olarak görülmesinde kuşkusuz Babıali'nin Doğı Avrupa toprakları konusunda Rusya ile çıkar çatışmasının ve Osmanlı

²¹ Osmanlı Devleti'nde Polonyalı mültecilerle ilgili bkz.: Adam Lewak, **Dzieje Emigracji Polskiej w Turcji 1831-1878**, Warszawa, nakł. Instytutu Wschodniego w Warszawie, 1935. Bayram Nazır, **Osmanlı'ya Sığınanlar Macar ve Polonyalı Mülteciler**, İstanbul, Yeditepe Yayınları, 2006. Kazimierz Dopierała, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Polonyalılar", **Savaş ve Barış 15-19. Yüzyıl Osmanlı – Polonya İlişkileri**, İstanbul, T.C. Kültür Bakanlığı, 1999, s. 20-36. Kazimierz Dopierała, "Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Polonyalılar", **Uzak Komşu Yakın Anılar, Türkiye-Polonya İlişkilerinin 600 Yılı**, İstanbul, Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları, 2014, s. 26-36. Musa Gümüş, **Osmanlı Modernleşmesinde Yabancılar: Leh ve Macar Mültecileri**, İstanbul, Libra Kitap, 2019.

Devleti'nin göçmenlere karşı politikalarının da etkisi vardır. Rus ilerlemesinin iki devletin çıkarlarına uygun olmaması Polonya ile Osmanlı Devleti'ni ortak bir paydada birleştirmiştir.

1830-1831 yıllarında gerçekleşen Kasım Ayaklanması neticesinde Osmanlı Devleti'ne önemli bir göç dalgası başlayınca Polonyalılar, Polonya'nın ünlü ailelerinden Czartoryskiler'den Adam Jerzy Czartoryski önderliğinde teşkilatlanma yoluna gitmişti. 1836'dan beri başlatılan bu girişimler ancak 1840'larda meyvesini verdi.²² Polonya'nın bağımsızlık hareketlerinin merkezi olarak adlandırılan, Paris'te Adam Jerzy Czartoryski'nin başında bulunduğu Hotel Lambert grubunun aldığı kararlar dâhilinde Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul'da Polonyalılar için köy kurulmuştur.²³ Polonya'dan gelen sığınmacıların yerleştirildiği bu köy, Lazarist rahiplerden alınan topraklara kurulmuş ve buranın ilk yerleşimcileri Rusya'dan satın alınan 12 Polonyalı savaş esiri olmuştur.²⁴ Köyün kurulduğu 1842 yılından itibaren yoğun göç alan köyün kurulması için büyük çabaları olan Adam Jerzy Czartoryski'ye ithafen *Adampol* adı verilmiş ve zaman geçtikçe buraya pek çok Polonyalı yerleşimci gelmiştir. Polonya'nın göç vermesine sebep olacak bir diğer olay ise tüm Avrupa'yı kasıp kavuran *1848 İhtilali*²⁵, diğer adıyla *Halkların Baharı* hareketi pek çok Avrupa ülkesinde prensipte işçi haklarının savunulması şeklinde kendisini gösterse de Polonya'da bağımsızlık adına yükselmiştir.

Osmanlı kimliği altında Polonyalılar, yaşadıkları yeni toprakları tümüyle benimsemişler ve zamanla Osmanlı hizmetinde çalışmaya başlamışlardır. Özellikle Osmanlı Devleti'nde bürokratik ve askeri kadrolarda çalışmış ve devletin modernizasyonuna katkı sağlamışlardır. Çeşitli rütbelerde subaylar, mühendisler, doktorlar, hukukçular, yazarlar, sanatçılar, eczacılar gibi önemli meslek grubundan pek çok kişi Osmanlı Devleti'nde istihdam edilmiştir.

²² Topaktaş, **a.e.**, s. 294

²³ Hotel Lambert çalışmalarıyla ilgili olarak bkz.: Barbara Konarska, **W kręgu Hotelu Lambert Władysław Zamoyski w latach 1832-1847**, Wrocław, Ossolineum 1971, s. 30-62.

²⁴ Topaktaş, **a.e.**, s. 296.

²⁵ 1848 İhtilali ile ilgili olarak bkz.: Norman Davies, **Avrupa Tarihi**, İstanbul, İmge Kitabevi, 2006, s. 747, 792, 832-833.

Polonyalı sığınmacılardan istihdam edilenlerin pek çoğu askeri alanda hizmet vermiştir. Zira Osmanlı Devleti'ne gelen sığınmacıların büyük çoğunluğu iyi askeri eğitime sahip ve Avrupa askeri sistemini iyi bilen subaylar olmuştur. Bu subaylar Osmanlı ordusunda çeşitli unvanlarda görevlendirilmiş ve en yüksek rütbe olan paşalığa kadar yükselmişlerdir. Bu subayların en önemlilerinden biri Mehmed Sadık Paşa olarak bilinen Michał Czaykowski'dir (1804–1886). Kasım Ayaklanması'nın başarısızlığa uğramasının ardından önce Fransa'ya giden Czaykowski, Polonya bağımsızlık hareketine destek olmak amacıyla buradan Roma'ya gitmiş ama çalışmaları başarısız kalmıştır. Bu dönemde Polonya'nın büyük soylularından olan ve ülkesini içinde bulunduğu kötü durumdan dolayı terk edip Paris'te yaşayan Adam Jerzy Czartoryski Paris'te ikamet etmekte ve Rus işgaline karşı hareketleri buradan yönetmekteydi. Paris'e gelen Michał Czaykowski, Hotel Lambert Grubu'nun yöneticisi olan Czartoryski ile tanıştı.

Farklı Avrupa şehirlerinde Polonyalılar tarafından kurulan ajanslar işgal karşıtı hareketleri yönetiyordu. Bir ayrı merkez olarak İstanbul da düşünülmekteydi zira Osmanlı'nın bu baş şehri Polonyalı mültecilerin barınması ve korunması için bir merkez olarak kullanılabilecekti. Bu merkezlerden biri olan Şark Ajansı, Fransız korumacılığı altında İstanbul'da açıldı ve ajansın başkanlığını üstlenmek üzere Czaykowski 25 Ağustos 1841'de İstanbul'a geldi.²⁶ Czaykowski'nin ajansın başkanlığına seçilmiş olması rastlantı değildir, çünkü kendisi Polonya'nın davasının enerjik bir savunucusu idi. Osmanlı ülkesi ile hem bir yazar hem de göçmen eylemci olarak ilgileniyordu. Ajansın amacı, Osmanlı-Leh dostluğunu ve Lehlerdeki ulus bilincini güçlendirmek olduğu kadar, Rus karşıtı çalışmalar yaparak Polonya'nın kurtuluşunu gerçekleştirmektir. Rusya'ya karşı düzenlenen siyasi-askeri eylemlerin merkezi artık burası olmuştur.²⁷

Czaykowski Rus ajanlarından saklanmak için bir müddet kimliğini sakladı. Kendisini Paris Edebiyat Enstitüsü için Osmanlı Devleti sınırlarında yaşayan Slav

²⁶ Kemal Beydilli, "Sâdık Mehmed Paşa", **TDV İslam Ansiklopedisi (DİA)**, XXXV, 2008, s. 396

²⁷ Jadwiga Chudzikowska, "Nieznane Listy Michała Czajkowskiego-Sadyka Paszy i Ludwiki Sniadeckiej w Zbiorach Muzeum Narodowego w Kielcach", **Rocznik Muzeum Narodowego w Kielcach**, C. XI, Kraków, 1980, s. 211.

ahalinin tarihini ve etnik yapısını incelemek üzere gelmiş Fransız soylularından Kont Michel Çayka olarak tanıttı.²⁸

Kafkasya’da zorla Rus ordusunda savaştırılan, Çerkezlere esir düşen Polonyalı esir askerleri köle pazarlarından satın alarak kurtaran Czaykowski, ilerde bir askeri lejyona dönüştürmeyi düşlediği Polonezköy’ü, 1842’de Lazaryen rahiplerine ait ormanlık araziye kiralayarak kurdu ve köyün ilk sakinleri bu esir askerlerden oluşturuldu.²⁹ Aynı dönemde Ruslar yüzünden İstanbul’a kaçan mülteciler sebebiyle İstanbul’daki Polonya diplomatik temsilciği yani Şark Ajansı daha da önem kazandı. Michał Czaykowski 1842-1850 arasında bu ajansın şefi olarak çalışmakta ve irtibat sağlamaktaydı.³⁰ Fakat faaliyetleri özellikle Ruslar tarafından takip edilmekteydi. Bu dönemde Rusya Czaykowski’nin faaliyetlerinden duyduğu rahatsızlığı Babıali’ye bildirmiş ve onun sınır dışı edilmesini istemişti.

Bu gelişmelere binaen mülteciler meselesinin hareketli bir döneminde Müslüman oldu ve Osmanlı vatandaşlığına geçti. Kendisine Mehmed ismi ve Sadık mahlası verildi.³¹ 1851’de Osmanlı ordusunda istihdam edildi ve Paşa rütbesiyle hizmete başladı. Bu süreçte çeşitli birimlerde görev aldı. Osmanlı Devleti’ne sığınan mültecilerin çoğu Avrupa askeri sistemini bilen uzman askerlerdi ve Czaykowski de bu kişilerden biri olarak Osmanlı ordusunda generalliğe kadar yükseldi.³² Kırım Harbi’nde oluşturulan Kazak Alayı’nın kumandanlığını yaptı ve Ruslara karşı savaştı. Kendisiyle birlikte Rusya’ya savaşmak üzere harbe katılmak isteyenlerle birlikte Osmanlı Devleti’ne verdikleri arzuhalde “Devlet-i Aliye’nin düşmanıya harb etmek şeref ve iftiharına müzaheret buyrulmasını” rica ederek Rusya’ya karşı Osmanlı Devleti’nin yanında olduklarını belirterek, ruhlarına işlenmiş Rus nefretini canlı bir şekilde ortaya koyma fırsatını yakalamak istemişlerdi.³³

²⁸ Beydilli, **a.e.**, s. 396.

²⁹ Topaktaş, **a.e.**, s. 297.

³⁰ Beydilli, **a.e.**, s. 397.

³¹ Beydilli, **a.e.**, s. 397.

³² Musa Gümüş, “Mehmed Sadık Paşa (Michal Czajkowski) ve Osmanlı Devleti’nde Kazak Süvari Alayı”, **Turkish Studies**, C. 5/3, Ankara, 2010, s. 1367.

³³ Gümüş, “Mehmed Sadık Paşa (Michal Czajkowski) ve Osmanlı Devleti’nde Kazak Süvari Alayı”, s. 1367.

Mehmed Sadık Paşa'nın Osmanlı ordusuna en önemli hizmeti şüphesiz ordu bünyesinde kurduğu ve tamamen Avrupa usulleri ile tanzim ettiği Kazak Askeri Süvari Alayı'dır. Kendine has bir yapısı olan ve Czaykowski'nin askeri tecrübelerinin bir ürünü olan bu alay 1855 yılında kuruldu. Alay kuruluş nizamnamesi Şura-i Askeri'den alınan talimatnameler ile düzenlendi.³⁴ Alay bünyesinde Osmanlı Devleti'ne sığınan Leh ve Macar mülteciler ile Kazaklar ve Tatarlar vardı. Askeri ve idari anlamda Mehmed Sadık Paşa, kendisine bağlı olan Kazak Alayı ile Bulgaristan ve Teselya'da bulunmuş, Lübnan'da garnizon kumandanlığı yapmış, Bükreş muhafızlığı görevini yürütmüş, Yunanistan'ın sınır bölgesinde, asayişin temini ve haydutlukla mücadele etmek için görevlendirilmiş, Sırpların çıkardıkları karışıklıkların önlenmesi için Yenipazar'da görevli olarak bulunmuş, bundan başka Taklîd-i Seyf Alayı'nda görev almıştır.³⁵

Kırım Savaşı'nda Czaykowski'ye haç ve hilal işaretlerini taşıyan özel bir sancak verilmiştir.³⁶ Savaş sonrasında Rumeli Beylerbeyi rütbesi verilmiştir.³⁷ Dobruca'da Ruslara karşı savaşmış ve Silistre'de üstün başarı göstermiştir. Bu dönemde artık Çayka Paşa olarak tanınmaya başlamıştır. 1870'te Kazak Süvari Alayı, Balkanlardaki asayişin ve güvenliğin temininde görevlendirilmiştir. 1870'te Bulgaristan'daki ayaklanma tehlikesini bertaraf edip uzlaşma sağladığından Rusya tarafından affa uğramıştır.³⁸ Rusya tarafından maaşa bağlanan Sadık Paşa, 1872'de Osmanlı ordusundan ayrılmış ve 1873'te Ukrayna'ya geri dönmüştür.³⁹

Osmanlı Devleti'ne sığınan mültecilerin en bilinenlerinden biri olan Mustafa Celaleddin Paşa (1826-1876) 1846 yılında Poznań ve çevresinde vuku bulan

³⁴ Musa Gümüş, "Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Devleti'ne Sığınması Beyin Göçü Olarak Değerlendirilebilir Mi?", **Tarih Okulu Dergisi (TOD)**, Yıl 8, Sayı XXIII, Eylül, 2015, s. 368.

³⁵ Gümüş, "Mehmed Sadık Paşa (Michal Czajkowski) ve Osmanlı Devleti'nde Kazak Süvari Alayı", s. 1369.

³⁶ Beydilli, **a.e.**, s. 397.

³⁷ Metin Ünver, "Wanda ya da Mehmet Sadık (Çayka) Paşa'nın Türkiye Anektodları", **Tarih Dergisi**, Sayı 65 (2017/1), İstanbul, 2017, s. 106.

³⁸ Beydilli, **a.e.**, s. 397.

³⁹ Mehmed Sadık Paşa'nın Osmanlı anılarını Rusça çevirisinden Türkçeye aktaran bir çalışma olarak bkz.: Gülnar Kara, **Polonezköy'ün Kurucularından Çaykovski Mehmet Sadık Paşa'nın Osmanlı Anıları**, İstanbul, Kömen, 2016.

Wielkopolska Ayaklanması'na katıldıktan sonra tutuklanmış, daha sonra Fransa'ya subay olma hayalini gerçekleştirmek üzere gitmiştir. Burada subay ihtiyacı olmadığından 1849 yılında Osmanlı Devleti'ne gelmiştir. Bu dönemde hayatını idame ettirebilmek için Müslümanlığı kabul etmiş ve Osmanlı ordusuna katılmıştır. Ayrıca Avrupa'da yayımlanan askerlik ve mühendislik kitaplarını getirtip kendi kendini yetiştirmiş olduğu da bilinmektedir.⁴⁰ Konstanty Borzęcki, öncelikle İstanbul'daki orduda istihdam edilmiş olmasına rağmen sonrasında Doğu Anadolu'daki orduda görevlendirilmiş ve Diyarbakır'da görevini icra etmeye başlamıştır. Buradayken Osmanlı ordusunu yakından tanıma çalışmaları yapmış ve Osmanlı ordusuyla ilgili bazı saptamalarda bulunmuştur. Borzęcki'ye göre ordu sistemi vahim durumdaydı ve düzenlenmeler yapılması gerekiyordu. Buna dayanarak orduyu güçlendirecek bazı projeler tatbik etmiştir ve Mehmed Reşid Paşa'ya sunmuştur. Ayrıca bu dönemde çizdiği askeri haritalarla Osmanlı askeri makamlarının takdirini kazanmıştır.⁴¹ Başarıyla kurmuş olduğu müstahdem mevkii projesi sayesinde İstanbul'a dönmüş olan Borzęcki, 1853 yılında Erkan-ı Harp komutanlarından Ömer Lütfi Paşa'nın birliğine tayin edilmiş ve burada genelkurmayın harita bölümünün başına getirilmiştir.⁴²

İstanbul'a geldikten sonra Bağdat'ta çıkan bir karışıklığı bastırmak üzere Ömer Lütfi Paşa komutasında buraya gitmiş ve burada Araplarla yapılan muharebede görev almıştır. Erkan-ı Harp zabiti vazifesiyle gittiği bu görevde sağ elinden bir kurşun yarası almıştır. Bu yüzden sağ elinin orta parmağı kısa kalmıştır.⁴³

Gösterdiği askeri başarılarından dolayı pek çok yerde görev yapmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde devam eden isyanlar nedeniyle Ömer Lütfi Paşa ile

⁴⁰ Jerzy S. Łątka, *Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzęcki*, İstanbul, Boyut Yayıncılık, 1987, s. 19.

⁴¹ Łątka, *Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzęcki*, s. 21.

⁴² Musa Gümüş, "1848 İhtilalleri Sonrasında Osmanlı Devleti'ne Sığınan Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Modernleşmesine Etkileri", *Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara, 2007, s. 133.

⁴³ Łątka, *Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzęcki*, s. 24.

Girit'e gitmiş ve bu savaş süresinde 41 yaşında *Mirliva*⁴⁴ rütbesine yükseltilmiştir.⁴⁵ İstanbul'a döndükten sonra Ömer Paşa'nın öneminin azalmış ve sonraki süreçte de hayatını kaybetmiş olması Celaleddin Paşa'yı etkilemiştir. Aynı zamanlarda kendisinin ordudan emekli edildiğini ve küçük oğlu Ali Seyfi'nin hayatını kaybettiği haberini almıştır. 44 yaşında emekli edildikten sonra İstanbul'un Anadolu yakasında yaşamını sürdürmüş ancak bir süre sonra sultan tarafından tekrar eski mertebesine yükseltilerek seraskeriye üyesi olmuş ve 1873 yılında Lofçalı Derviş Paşa'nın Sırbistan ile Karadağ'da kalan ordunun komutanlarından biri olmuştur.⁴⁶

Temmuz 1875'te Balkanlar'da Osmanlı Devleti'ne karşı yeni bir isyan dalgası başlamıştır ve bu ayaklanmaya iştirak için pek çok gönüllü Hersek'e gelmiştir. Mustafa Celaleddin Paşa ise bu ayaklanmayı bastırmak üzere önce Sırbistan'daki Niş kasabasına tayin edilmiştir. Ancak Hersek'te durum kötüleştiğinden 1876 yılı mart ayının sonunda buraya gitmiştir.⁴⁷ Mustafa Celaleddin Paşa yeni görev yerinde isyancılara karşı önemli başarılar kazanmış olsa da Karadağlı isyancılara karşı mücadele verirken yaralanmış ve kaldırıldığı revirde 10 Ekim 1876 tarihinde şehit düşmüştür.

Mustafa Celaleddin Paşa, zaman içinde cesareti ile tanınmış bir Osmanlı Paşası olmuştur. 27 yıl Osmanlı Devleti için hizmet etmiştir. İyi bir komutan olmasının yanı sıra, resmetme konusundaki yeteneği ile haritalar çizmiş ve böylece orduya farklı yönlerden de katkı sağlamıştır. Bunun yanında Mustafa Celaleddin Paşa Türkçülük akımını ilk başlatanlar arasındadır.⁴⁸ Özellikle bu konudaki görüşlerini 1869 yılında Fransızca olarak yazdığı ve Sultan Abdülaziz'e ithaf ettiği "**Les Turcs Anciens et Modernes**" isimli kitabında anlatmıştır.⁴⁹ Bu eserinde Türk tarihi ve

⁴⁴ Osmanlı Devleti'nin son döneminde kullanılan, ferik ile miralay rütbeleri arasında olan ve günümüzde Tuğgeneral rütbesine denk gelen askeri bir rütbe.

⁴⁵ Lâtka, *Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzęcki*, s. 24.

⁴⁶ Lâtka, *Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzęcki*, s. 27.

⁴⁷ Lâtka, *Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzęcki*, s. 36.

⁴⁸ Gümüş, "Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Devleti'ne Sığınması Beyin Göçü Olarak Değerlendirilebilir Mi?", s. 376.

⁴⁹ Bu eserin Türkçesi için bkz.: Mustafa Celalettin Paşa, *Eski ve Yeni Türkler* (Fransızcadan çeviri ve açıklamalar Güven Beker), İstanbul, Kaynak Yayınları, 2014.

kültürünü derinlemesine inceleyerek Türk kavramını Avrupa'ya açıklamaya çalışmıştır. Özellikle Türk milletinin ortaya çıkışı, dilinin gelişmesini ve Avrupa dilleriyle olan ilgisi üzerine yazmıştır. Şair Nazım Hikmet ve yazar Oktay Rifat'ın büyük dedesidir.

Osmanlı ordusunda istihdam edilen bir başka Polonyalı da Müslüman olduktan sonra Sefer adını almış olan Władysław Kościelski'dir (1819–1895). Sefer Paşa, Osmanlı süvarilerinin başına getirilmiş ve burada gerçekleştirilen ıslahatlar konusunda önemli çalışmalarının yanı sıra sarayda mihmandar olarak görev almıştır. İskender Paşa olarak bilinen Antoni Aleksander Iliński (1814–1861), Osmanlı ordusunda uzman olarak çalışmış ve Avrupa tarzında düzenlemelerde bulunmuştur. Genel olarak askeri mülteciler Osmanlı ordusuna Avrupa tarzını öğretmiş ve ordunun dönüşümü konusunda pek çok çalışmalar yapmışlardır.⁵⁰

Bir diğer asker kökenli sığınmacı olan Zachariasz Józef Bem (Murad Paşa-1794-1850), Napoléon'un ordusunda Rusya'ya karşı savaşmış ve Rus işgalini önlemeye çalışmıştır. 1830 yılında Varşova'da ayaklanma çıktıktan bir sene sonra buraya gelerek savaşçıların saflarına katılmış olsa da ezici Rus birliklerine yenik düşmüş ve ülkeyi terk ederek Fransa'ya gitmiştir. Burada Polonya özgürlüğü için bir dizi hareketlerde bulunurken 1848'de tüm Avrupa'yı kasıp kavuracak devrim Paris sokaklarında başlayarak kısa sürede Viyana ve Macaristan'a kadar ulaşmıştı. Halkların Baharı hareketi bu bağlamda esir milletlerin umudu haline geldi. Bu durum Polonya'nın özgürleşmesi için Bem'i tekrar cesaretlendirdi ve Macaristan'da savaştan isyancı birlikler yaratmaya çalıştı ve bu yüzden de Macaristan'a gitti. Budapeşte'de mücadelesine ortak olarak Macar ulusal kurtuluşunda yer alan Ludwik Kossuth (1802-1894) ile görüştü. Savaşlarda gösterdiği başarı ve cesaretiyle göz dolduran Bem, Budapeşte'de bir grup Polonyalı asker ile görüşüp burada bir Polonya Lejyonu kurmaya çalıştı. Ancak daha sonraları oluşturduğu bu bölüğü Macar birliklere katmayı daha doğru buldu. İlk başlarda bu ordu özellikle Macaristan'ın özgürlüğü için Avusturya'ya karşı çarpıştı ve büyük zaferler kazandı. Ancak zaman geçtikçe ordu zayıfladı ve Avusturya'nın emperyalist birlikleri karşısında güçsüz

⁵⁰ Gümüş, "1848 İhtilalleri Sonrasında Osmanlı Devleti'ne Sığınan Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Modernleşmesine Etkileri", s. 56.

duruma düşmeye başladı. 1849 yılına gelindiğinde Rus birlikleri karşısında yenilen Bem ve komutasındaki pek çok kişi Türk sınırına geldiler. Bem'in Osmanlı sınırını ilk geçişi iltica maksadıyla değil, bölge halkını Ruslara karşı ayaklandırmak ve kendi yanlarında savaşmaya ikna etmek içindi.⁵¹ Ancak Babıali bundan duyduğu rahatsızlığı dile getirince Bem ve beraberindekiler geri çekilmek durumunda kalmıştır. Daha sonra Ruslara karşı savaşırken hastalanmış ve Osmanlı Devleti'ne sığınmak durumunda kalmıştır.

Ayaklanmacıların Osmanlı Devleti'ne sığınması Avusturya ve Rusya'yı rahatsız etmişti. Çar I. Nikolay, Osmanlı Devleti'ne sığınan pek çok mülteciyi Küçük Kaynarca Antlaşması'na dayanarak Rusya'ya ihanetten dolayı tutuklamak ve cezalandırmak istiyordu. Ancak Osmanlı Devleti mültecileri iade etmeyerek onları farklı yerlere yerleştirdi. Hatta bu dönemde Sultan Abdülmecid "Tahtımı veririm, başımı veririm. Fakat devletime sığınanları asla geri vermem"⁵² açıklamasında bulunarak mültecilerin güvenliği hususunda kişisel güvence vermiştir.

Bu süreçte Küçük Kaynarca Antlaşması'nın ilgili maddesine atfen mültecilere din değiştirmeleri halinde Rusya'ya iade edilmeyecekleri ve dilerlerse Rusya'ya karşı Osmanlı ordusunda savaşabilecekleri söylenmiştir. Bunun üzerine Bem, İslamiyet'i seçerek Murad adını almış, orduda Paşa olarak göreve getirilmiş ve Vidin'e yerleştirilmiştir. Murad Paşa burada Türkçe öğrenmeye ve içinde bulunduğu kültürü öğrenip benimsemeye çalışmıştır.

Murad Paşa ve beraberindeki mülteciler Vidin'de yaklaşık üç ay kaldıktan sonra Rus tehdidi nedeniyle Şumnu'ya yerleştirildiler.⁵³ Murad Paşa burada üç ay kadar kaldıktan sonra Rusya ile yapılan anlaşma gereğince Halep'e gönderildi ve tayin

⁵¹ Zafer Gölen, "Jozef Bem'in (Murad Paşa) Osmanlı Günleri", **Türkiye-Polonya İlişkilerinde "Temas Alanları" (1414-2014) Uluslararası Konferansı Bildiriler Kitabı, 06-07 Haziran 2014**, Varşova, Hazırlayanlar Hacer Topaktaş, Natalia Królikowska, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2017, s. 159.

⁵² Bayram Nazır, **Osmanlı'ya Sığınanlar Macar ve Polonyalı Mülteciler**, İstanbul, Yeditepe Yayıncılık, 2006, s. 390.

⁵³ Bayram Nazır, "Murad Paşa'nın Halep'te Ölümü ve Terekesi", **Türkiye-Polonya İlişkilerinde "Temas Alanları" (1414-2014) Uluslararası Konferansı Bildiriler Kitabı, 06-07 Haziran 2014**, Varşova, Hazırlayanlar Hacer Topaktaş, Natalia Królikowska, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2017, s. 185.

olur olmaz hemen Osmanlı ordusunda reform yapmak için planlar hazırladı. Öncelikle ordunun, savaşta manevra kabiliyetinin artırılması için mobil top planı yaptı. Topçuluk tarihinde ilk defa topçu raketini bulup uygulayan kişi oldu.⁵⁴ Osmanlı vatandaşlığına geçtikten sonra burada faydalı işler yapmaya çalışan Murad Paşa, 10 Aralık 1850 tarihinde hayatını kaybetti.

Askeri hususta pek çok göçmenin istihdam edilmesine ilaveten istihdam edilen bir diğer grup mühendislik alanındandır. Mühendislik alanında yapılan istihdamlar politik olaylarla yakından ilgilidir. Ayaklanmalar sonrası Osmanlı Devleti'ne sığınan Polonyalılar tahsillerine ve deneyimlerine göre devlet içerisinde çalıştırılmak üzere istihdam edilmişlerdir. Ludwik Sas-Monastyrski, Józef Grekowicz, Józef Accord gibi birçok Polonyalı Osmanlı İmparatorluğu'nda yol, köprü ve demiryolu inşaatında çalışır.⁵⁵ Bir Napoléon subayı olan Wincent Brzozowski'nin oğlu olan Karol Brzozowski, Osmanlı Devleti'ne sığınan mültecilerden en geniş mesleki yelpazeye sahip olanlardandır. Osmanlı Devleti'nde Kara Avcı lakabıyla tanınmaktadır. Meslekleri arasında mühendislik, ormancılık, haritacılık, arkeolog ve ziraatçılık bulunmaktadır.⁵⁶ Ocak Ayaklanması'na katıldıktan sonra bir süre çeşitli şehirlerde kaçak olarak yaşadıkten sonra Paris'e geçmeyi başardı ve burada Adam Mickiewicz (1798-1855) ile tanıştıktan sonra 1853 yılında Rusya ve Osmanlı Devleti arasında yaşanan Kırım Harbi'nde Polonya Demokratik Toplumu'na⁵⁷ bağlı bir lejyon kurma amacıyla Babıali'ye gönderildi.⁵⁸

Bundan sonraki 30 senesini Osmanlı Devleti'nde farklı görevlerde çalışarak geçiren Brzozowski, Balkan ve Asya illerinde telgraf hatları yapımında mühendis

⁵⁴ Gümüş, "1848 İhtilalleri Sonrasında Osmanlı Devleti'ne Sığınan Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Modernleşmesine Etkileri", s. 55.

⁵⁵ Kazimierz Dopierała, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Polonyalılar", **Savaş ve Barış 15 – 19. Yüzyıl Osmanlı – Polonya İlişkileri**, İstanbul, T.C. Kültür Bakanlığı, 1999, s. 23.

⁵⁶ Gümüş, "Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Devleti'ne Sığınması Beyin Göçü Olarak Değerlendirilebilir Mi?", s. 380.

⁵⁷ Lehçe: Towarzystwo Demokratyczne Polskie.

⁵⁸ Jerzy S. Łątka, **Słownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji**, Kraków, Księgarnia Akademicka, 2015, s. 68.

olarak çalışmış, İstanbul'dan Şumnu'ya telgraf hattını inşa etmiştir.⁵⁹ Üç yıl süresince bugünkü Bulgaristan topraklarında orman arazilerinde görev yapmıştır. Ayrıca kendi ölçümlerine dayanarak Balkan Dağları ve Rodopların haritasını hazırlanmıştır.⁶⁰ 1863 yılında eşini ve çocuklarını geride bırakarak Polonyalı ayaklanmacılara yardım amacıyla Zygmunt Miłkowski komutasında oluşturulan sefer kuvvetlerine katılarak birliğin üçüncü bölük komutanlığını yapmıştır.⁶¹ Ancak ayaklanmanın başarısızlığa uğramasının ardından Osmanlı Devleti'ne geri dönerek telgraf tellerinin kurulması işiyle ilgilenmiştir. Mermi ve barut üretimi de yapmış olan Brzozowski, 15 Temmuz 1863 tarihinde Rumen kuvvetleriyle girişilen bir mücadelede ağır yaralanmıştır. 1883 yılında Lviv'e yerleştikten sonra 1904 yılında burada hayatını kaybetmiştir.

Bu kişilere ek olarak birçok kaynaktan anlaşıldığı üzere, Polonyalılar Bağdat ve Diyarbakır telgraf istasyon müdürü, Irak, Suriye, Romanya'daki hat müfettişi olarak görev yapmışlardı. 1880'lerde bu mevkilerde Polonyalılar bulunuyordu. 1865 yılında Osmanlı Kara Yolları ve Köprü Müdürlüğü kurulduğu zaman yine kalabalık bir Polonyalı grup çalışmalara başlamıştır. Osmanlı vatandaşı olarak Nihad Paşa olan General Seweryn Bieliński (1815–1895) demiryollarında 1871'de vekil, sonra da 1877'den itibaren İzmir Müdürü olmuştur.

Cumhuriyet dönemine bakıldığında İkinci Dünya Harbi başladıktan sonra henüz 1 Ekim 1939 tarihinde 74 Polonyalının Türkiye'ye sığındığı bilinmektedir. Harbin başlamasından sonra Türkiye'de görev yapmakta olan Alman uzmanlar geri dönmek durumunda kaldığından bu boşluk Polonyalı mühendislerle doldurulmaya çalışıldı. Çalışacak kişilerin uzmanlık seviyesi olması gerektiğinden bu kişilerin Polonya Büyükelçiliği'nin tavsiyesiyle işe alınmasına karar verilmiştir. Böylece işe alınan Polonyalılar, özellikle Türkiye'nin mühendislik alanında gelişmesine yardımcı oldular. Bu konuda en önemli gelişme kuşkusuz Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulmasıdır, zira buranın kurulması projesini başlatan kişi ve müdürü olan mühendis Jerzy Wędrychowski'dir. Polonya'nın işgalinden sonra dünyanın dört bir yanına

⁵⁹ Adam Lewak, **Dzieje Emigracji Polskiej w Turcji, 1831-1878**, Warszawa, nakł. Instytutu Wschodniego w Warszawie, 1935, s. 108.

⁶⁰ Łątka, **Słownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji**, s. 69.

⁶¹ Ender Arat, **Türklere Güvendiler**, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, 2016, s. 96.

dağılmış ve alanında başarılı Polonyalı mühendisleri bir çatı altında toplamaya çalışmış, Fransa ve İngiltere'den destek almaya çalışmış fakat aradığı desteği bulamayınca Türkiye'ye gelmiştir.

Wędrychowski, Türk Hükümeti'ni Etimesgut'ta çeşitli sebeplerle sığınan Leh mühendisleri ve havacılık endüstrisi çalışanlarının da istihdam edileceği bir uçak fabrikası kurmaya razı eder. Baştaki olumsuz görüşlere rağmen kurum "hükümetin maddi ve manevi yardımlarıyla" Jerzy Wędrychowski ve arkadaşları ile uçak ve motor fabrikası kurmak üzere büyük bir girişimi başlatmayı, kongre kararı almaya da gerek görmeden kabul etmişti. Etimesgut'ta var olan küçük planör atölyesinin genişletilmesine derhal başlanmıştı.⁶² Bu fabrikada çeşitli mevkilerde 22 Polonyalı mühendis çalışmıştır.⁶³ Ayrıca Polonyalı mühendisler, İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Uçak Mühendisliği Bölümü'nün kurulmasında önemli katkıda bulundular.⁶⁴ Bu bağlamda Polonyalı sığınmacıların mühendislik alanında Osmanlı Devleti'ne olduğu gibi Türkiye Cumhuriyeti'ne de katkılar sağladıkları görülmektedir.

Bunlara ek olarak yol yapımı ve telgraf sisteminin kurulmasında diğer istihdam edilen mülteci Polonyalı mühendislerin katkısı vardır. Ayrıca inşaat mühendisliği alanındaki birikimleriyle müfettişlik ya da müdürlük görevine yükselen Polonyalı göçmenlerin varlığından söz etmek mümkündür.⁶⁵

Osmanlı Devleti'ne sığınanların bir kısmı yukarıda sayılan gruplarda görev almışken bir kısmı da tıp alanında hizmet vermiştir. Doktor, eczacı, cerrah olan mülteciler devletin çeşitli ordu ve sivil hastanelerinde istihdam edilmişlerdir.⁶⁶ Bu alanda çok fazla mülteci istihdam edildiğini söylemek zor olsa da istihdam edilen

⁶² Mehmet Arif Demirel, "Türkçe Yayınlarında Ankara'da Polonyalı Havacılar", **II. Dünya Savaşında Ankara'da Polonyalı Havacılar (Polish Aviators in Ankara During WW2)**, Ankara, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 2015, s. 2.

⁶³ Jerzy S. Łątka, **Lehistan'dan Gelen Sefirler Türkiye-Polonya İlişkilerinin Altı Yüzyılı**, İstanbul, Kraków Klub Przyjaciół (Türkiye Dostları Derneği), 1991, s. 75.

⁶⁴ Osman Fırat Baş, "Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu (THK) 1941-1948", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 12, sy: 24, Aralık, 2014, s. 83-92.

⁶⁵ Łątka, **Lehistan'dan Gelen Sefirler Türkiye-Polonya İlişkilerinin Altı Yüzyılı**, s. 76.

⁶⁶ Gümüş, "1848 İhtilalleri Sonrasında Osmanlı Devleti'ne Sığınan Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Modernleşmesine Etkileri", s. 104.

kişiler tıp alanında yaptıkları önemli katkılarla dikkat çekmektedirler. Örneğin Antoni Bonkowski Paşa (1788–1848) kolera üzerinde çalışmış ilk saray kimyacıdır. Bunun yanında özellikle bulaşıcı hastalıklara karşı mücadele konusunda çalışmaları olmuştur. Saray doktorluğunda bulunan August Rotter Eger (1850–1920) 1885 yılında hayran olduğu İstanbul'a yerleşmiş, muhtelif bitkiler üzerinde yıllarını harcayarak incelemelerde bulunmuştur.⁶⁷ Mikropları öldüren bir ilaç üreterek ünlenmiştir. Ayrıca Dragon Alayları doktorluğu da yapmıştır.⁶⁸ Osmanlı sarayında görev yapan, kolera ve sıtma salgınlarındaki üstün başarılarından ötürü Stanisław Drozdowski (1811–1885) Sultan Abdülmecid'den saray doktoru unvanı almış, mecidiye nişanı ile onurlandırılmıştır. Kendisi Türkiye'deki ilk sahra hastanelerinin kurucularından biridir.⁶⁹ August Kwaśnicki (1839–1931) Ocak Ayaklanması sonrası Babıali'ye göç eden mültecilerden biridir ve altı yıl boyunca Sultanın Kazakları Alayı'nda doktorluk yapmıştır.⁷⁰ Osmanlı ordusunda görev yapmış bir diğer Polonyalı Doktor Władysław Pieniżek (1840–1884) 1870 yılında Bağdat'taki kolorduya doktor olarak atanmıştır. 1831 yılında Osmanlı Devleti'ne göç eden Doktor Rudolf Gutowski, Władysław Zamoyski tarafından 1855 yılında kurulmuş olan II. Kazak Alayı'nın baş hekimliğine getirilmiş ve mecidiye nişanı almıştır.⁷¹

1863 yılında Ocak Ayaklanması'na katılan Władysław Jabłonowski burada General Marian Langiewicz'in yaverliğini yapmıştır. Ayaklanmanın Polonya aleyhine sona ermesinden sonra başka ülkede kalmaya karar verse de daha sonra hakkında tutuklanma kararı çıkmasıyla, ayaklanmadan üç yıl sonra 1866 yılında Osmanlı Devleti'ne sığınmıştır.⁷² Bu dönemde Osmanlı Devleti'ne sığınmış olan diğer mültecilerle görüşme imkânı bulmuş, Kasım ayında Türk ordusunun özel bir tıbbi komisyonu tarafından uygulanan sınavı başarıyla geçerek orduya doktor olarak atanmış, öncelikle görev yeri Mezopotamya ve Bağdat olmuştur. Orduda önce 6. Ordu'nun Bağdat kolordusunda, ardından Karadağ ve Hersek'te, sonunda da

⁶⁷ Taha Toros, *Geçmişte Türkiye Polonya İlişkileri*, İstanbul, Gözlem Matbaacılık, 1983, s. 28.

⁶⁸ Łątka, *Śłownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji*, s. 354.

⁶⁹ Arat, *a.e.*, s. 101.

⁷⁰ Łątka, *Śłownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji*, s. 232.

⁷¹ Łątka, *Śłownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji*, s. 156.

⁷² Łątka, *Śłownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji*, s. 170.

Arnavutluk'ta alay doktoru olarak çalışmıştır.⁷³ 1875'te Jabłonowski ordudaki görevinden ayrılarak bir süre Bursa'da termal tedavi banyoları kurma projesiyle uğraşmıştır. Ancak 1877'de Osmanlı-Rus Harbi patlak verdiğinde tekrar ordudaki görevine dönmüştür.⁷⁴ Daha sonraları Mustafa Celaleddin Paşa'nın komutası altındaki orduda görev yapmaya başlamıştır. Özellikle 1880 yılındaki kolera salgınının yok edilmesi konusunda büyük hizmetleri olmuştur. Sonraki sene ordudaki görevinden ayrılarak mermer ve bor madenlerinde doktor olarak görev yapmaya başlasa da Osmanlı yetkilileri tarafından 1881'de Doğu'daki Uluslararası Sıhhi Komisyon'a temsilci olarak atanmış ve 1884'teki veba salgını esnasında Süleymaniye'de görev yapmıştır.

Örneklerle gösterildiği üzere Polonya'nın içinde bulunduğu koşullardan kaçmak zorunda kalan bazı Polonyalılar Osmanlı Devleti'nde çeşitli alanlarda hizmet ederek hayatlarını idame ettirme imkânı buldular. Zamanla, yerleştikleri devletin kurumlarına büyük ve önemli katkılar sunan farklı meslek gruplarından Polonyalılar, Osmanlı Devleti'ne katkılardan dolayı çeşitli rütbelere ve mevkilere getirilmişlerdir. Çalışmamıza konu olan Ludomił Rayski de ayaklanma sonrası Osmanlı Devleti'ne sığınan ve sonraları buradan vatandaşlık alarak orduda istihdam edilen Polonyalı bir mültecinin oğludur.

⁷³ Arat, **a.e.**, s. 105.

⁷⁴ Sabire Arık, "Polonyalı Doktor Władysław Jabłonowski ve XIX. yüzyıl Osmanlı Dönemine Ait Anıları", **Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu 38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi ICANAS Bildiri Kitabı Tarih ve Medeniyet Tarihi**, C. I., Ankara, 2012, s. 247.

BİRİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ CİHAN HARBİ ÖNCESİ DÜNYADA ASKERİ HAVACILIĞIN GELİŞİMİ

1.1. Dünyada Askeri Havacılığın İlk Evreleri

İnsanlık tarihindeki çıkar çatışmaları özellikle Avrupa kıtasında şiddetini XX. yüzyılda arttırmış, bu da pek çok kanlı harbin vuku bulmasına sebep olmuştur. Ekonomik açıdan gelişmek, daha çok sömürge elde edilmesine bağlıydı, zira sömürge devletler hem kaynakları hem de insan gücü bakımından Avrupalı devletlerin refahına katkı sağlıyordu. Bu bağlamda arka arkaya yaşanan ve en çok Avrupa'yı etkileyen Fransız İhtilali, Sanayi Devrimi gibi olaylar Avrupalı devletlerin dünya siyaset sahnesinde yer almaları ve söz sahibi olmaları için harekete geçirici olaylar olarak değerlendirilebilmektedir.

Büyüme ve gelişme amaçlarıyla hareket eden Avrupalı devletler, elde ettikleri sömürgeler sayesinde ucuz üretimin yanı sıra büyük hammadde pazarlarını da ele geçirmeye çalışmış olsalar da bunun bir sonu olacaktı. Dünya üzerinde her devlete yetebilecek kadar fazla toprak olmadığından tam da bu noktada çıkar çatışmalarının yaşanılması kaçınılmaz olmuştur. 1789 yılı itibariyle yaşanan Fransız İhtilali adeta bu çatışmaların fitilini ateşleyen en önemli olaydır. İhtilal, Avrupa'daki çok uluslu imparatorluklarda milliyetçilik fikrinin ortaya çıkmasına ve yıkılmasının imkânı olmadığı iddia edilen bu imparatorlukların dağılmasına sebebiyet vermiştir. İmparatorlukların bölünmesi giderek olası bir hal almaktayken ortak hedef ve çıkarların belirlendiği anlaşmalar Avrupalı devletlere bazı siyasal bloklaşmalar ve ekonomik ittifaklar kurma yolunda adım atmaya itmiştir. Böylece Birinci Dünya Harbi öncesinde devletler saflarını almaya başlamıştır. XX. yüzyıl başlarına gelindiğinde ise bir kısımda Fransa, İngiltere ve Rusya'nın oluşturduğu güçler topluluğu oluşmuşken, diğer tarafta da Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve İtalya yer almıştır. Diğer devletler ise başlarda bu gruplaşmanın içinde yer almaktan imtina etmişler ise de değişen uluslararası konjonktür tarafsız

lkeleri taraf olmaya yöneltmiştir. Bir bakıma Avrupa’da güç dengesinin tahsis edilmesi, ülkelerin güvenlik çıkarları temelinde örgütlenmelerini gerektirmiştir. Bu da ülkelerin kendi aralarında kutuplaşmalarına ve devamında da ittifakların kurulmasına yol açmıştır. Yüzyılın harbi başladığında eski askeri usullerle savaşa devam edilmesi kayıpları daha da arttırdığından ülkeler artık havacılığı da bu alana uyarlayarak savaş tarihine yeni bir yön veriyorlardı.

Dünya havacılık tarihini şekillendiren en önemli etken kuşkusuz insanoğlunun kara ve deniz haricinde havada da yolculuk yapabilmesini öncelikle hayal etmesi, sonrasında da bu hayalini gerçekleştirme arzusu olmuştur. XV. yüzyılda Leonardo da Vinci’nin çizimleriyle başlayan bu fenomen, Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, Fransa gibi lkelerde gelişim göstererek devam etmiş ve günümüzdeki haline ulaşmıştır. İngiltere ise havacılığın ilk gelişim göstermeye başladığı dönemde denizcilik hususunda önem verdiği için havacılık konusunda diğer lkelere göre geç gelişmiştir. XIX. yüzyılda ise paraşütün icadı ile havacılık çalışmalarına devam edilmiştir. Daha uzun süreler havada kalabilen, uzun mesafeler giden balonlar icat edilmiştir. Balonların keşif için kullanılması ilk olarak 1794 Avusturya-Fransa Harbi’nde Napolon döneminde olmuştur.⁷⁵ Balonlar daha sonraları ordulara dâhil edilmiş ve keşif amacıyla kullanılmıştır. Zamanla uçak sanayiinin gelişimiyle balonlar yerini uçaklara bırakacaktır.

Başlangıçta askeri alanda balonlar kullanılsa da rzgra bağlı hareket etmeleri yüzünden kullanımda zorluk yaşanmaktaydı. Bu da balonların istenilen rotada umalarını engelliyordu. Ancak balonlar yere bağlandıkları takdirde keşif görevlerinde fayda sağlayabilir durumdaydılar. Ordusunda ilk balon birliğini kuran lke Fransa olmuştur.⁷⁶ Uçakların askeri amaçlarla kullanması ise uçakların icat edildiği tarihten çok sonra olmamıştır. Özellikle Avrupa’da XIX. yüzyıl boyunca havacılık faaliyetleri sistematik bir şekilde yürütülmüş, bu konuda hızlı bir gelişim sağlanabilmiştir.

⁷⁵ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, C. I, Ankara, Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s. 31.

⁷⁶ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, C. I, s. 31.

Bu dönemde havadan keşiflerin ve askerlerin konuşlandıkları savaş alanının tanınmasının muazzam bir avantaj olduğu fark edildiğinden askeri uçaklar ayrı bir uçak kategorisi olarak ortaya çıkmıştır ve bu uçakların geliştirilmesine çalışılmıştır. Böylelikle uçaklar artık askeri amaçlarla kullanılmaya başlanmıştır ve uçakların savaş alanında kullanımının gelişimi Birinci Dünya Harbi ile olacaktır. Bu dönemde artık orduların uçak filoları kurulmaya başlanacak, askerler havacılık eğitimlerine tabi tutularak askeri havacılığın gelişimi sağlanacaktır. Fransa bu hususta havacılık filosunu da ilk kuran ülkedir. 22 Ekim 1910 tarihinde ordusundaki havacılık unsurlarını bir araya getirmiştir. 12 Mart 1912 tarihinde de ordusunda deniz havacılığını kurmuştur. Birinci Dünya Harbi henüz patlak vermeden ordusuna bağlı 23 hava filosu, 160 kadar uçağı ve 12 küçük savaş gemisi bulunmaktaydı.⁷⁷

Fransa ordusundaki havacılık bölümünü en erken şekillendiren ülkelerden biriyken Almanya ve İngiltere de bu alanda çalışmalardan uzak kalmamıştır. Özellikle Ağustos 1914'ten 1916'nın başlarına kadar İngiliz askeri havacılığı Fransız uçak üreticilerine bağlıydı.⁷⁸ Yine de Almanya ile 4 Ağustos 1914 tarihinde savaş başladığında İngiltere'nin elinde 200'den az savaş uçağı bulunmaktaydı. Aynı dönemde Rusya'nın yaklaşık 244 uçağı bulunmaktaydı ancak bu orduda organizasyon eksikliği vardı. Her ne kadar Rusya'nın kendi uçak endüstrisi savaş başlarında İngiltere'ye kıyasla daha büyük olsa da harbin devamında böyle kalmadı. Rusya'daki iç savaş, 1917 baharında yaşanan olaylar neticesinde Birinci Dünya Harbi saflarından çekilmeden önce 70'ten fazla sayıda *Sikorsky Ilya Moroumetz* adlı dünyanın ilk ağır bombardıman uçağını ürettiler.⁷⁹

İtalya ise uçak filosunun büyük bir çoğunluğunu Fransız uçaklarından oluşturmaktaydı. Henüz kendi üretimi uçağı yoktu. Buna rağmen havacılığın gelişim gösterdiği döneme etkide bulundular. Bu bağlamda uçakların askeri alanda ilk kullanımı Libya'da Osmanlı Devleti'ne karşı İtalyanlar tarafından gerçekleştirilmiştir.

⁷⁷ Robert Curley, **The Complete History of Aviation from Ballooning to Supersonic Flight**, New York, Britannica Educational Publishing, 2012, s. 23.

⁷⁸ Hugh W. Cowin, **Allied Aviation of World War I, a Pictorial History of Allied Aviators and Aircraft of the Great War**, Oxford, Osprey Publishing, 2000, s. 8.

⁷⁹ Cowin, **a.e.**, s. 9.

Bu uçaklar öncelikle keşif sonrasında da bombalama amacıyla kullanılmışlardır. 1911-1912 yılları arasında yapılan Trablusgarp Harbi'nde askeri amaçlı ilk kez uçak kullanımının yanında yine aynı savaşta ilk savaş uçağının düşürülmesi de gerçekleşmiştir.⁸⁰ Osmanlı ordusu tarafından yerden vurulan İtalyan uçağı isabet alarak düşen ilk savaş uçağı olmuştur. 1917 yılında İtalya kendi savaş uçağı üretimine başlar ve aralarında kapasitesi yüksek *Caproni*'nin de bulunduğu ağır bombardıman uçakları üretilir. Sonraları askeri amaçlı uçak kullanımı Bulgaristan tarafından Osmanlı Devleti'ne karşı keşif maksatlı kullanılmıştır.

Alman Hava Birlikleri 1914 yılında *Feldfliegerabteilungen*⁸¹ altında organize edilmiştir ve başlarda çoğunlukla keşif ve topçu iş birliklerinde kullanılmaktaydılar. Henüz savaşın başlarında uçakların silahlandırılmasına gidilmese de birkaç uçak her duruma karşı hazırlıklı olması bakımından silahlandırılmıştı. Birinci Dünya Harbi'nin ilerleyen zamanlarında Alman Hava Ordusu daha etkin ve iyi organize edilen bir birlik haline geldi ve 8 Ekim 1916 tarihinde *Luftstreitkräfte*⁸² adını aldı.⁸³ Aynı zamanda Almanya'da uçak üretimi arttı hatta Almanya bu dönemde müttefiki olan Osmanlı Devleti'ne *AEG*, *Albatros*, *Gotha* gibi av uçaklarını hibe etmiştir.

Askeri havacılığın gelişimi için tarihi bir dönüm noktası olan Birinci Dünya Harbi'nin ilk günlerinde pilotlar ve gözlemci pilotlar yanlarına aldıkları tüfeklerle düşman uçaklarına ateş etseler de çoğunlukla başarılı olamadıklarından bu durum askeri uçaklara makineli tüfeklerin yerleştirilmesinin önünü açmıştır. Bu dönemde *Vickers F.B.5 Gunbus* uçağı, 1915'in başlarında havadan havaya silahlanma ile tasarlanan ilk üretim uçağı olarak hizmete alınmıştır.⁸⁴

Sonuç olarak görülmektedir ki Birinci Dünya Harbi'nin başladığı dönemde Almanya, Fransa gibi gelişmiş ülkelerin ordularında havacılık faaliyetleri çoğalmıştır. Gelişen teknoloji sayesinde uçakların kullanımının önemi anlaşılmış ve devletlerin

⁸⁰ Curley, a.e., s. 32.

⁸¹ Alm.: Hava Sahası Birlikleri.

⁸² Alm.: Hava Kuvvetleri.

⁸³ Raymond Laurence Rimell, **The German Army Air Service in World War One**, London, Arms and Armour Press, 1985, s.5.

⁸⁴ <https://www.britannica.com/technology/military-aircraft/World-War-I> Erişim: 22 Mart 2021

ordularına artık uçak filoları da eklemeleri gerektiğini göstermiştir. Elbette ki bu gelişmeler her ülkede aynı hız ve seviyede yaşanmamış olsa da savunma amaçlı havacılığın önemi giderek anlaşılmış ve ülkeleri bu hususta aksiyon almaya yöneltmiştir.

1.2. Polonya’da Askeri Havacılığın Gelişimi

Havacılık konusunda bir hayli hızlı ilerlemeler kaydeden Almanya’nın hegemonyası altında bulunan Polonya topraklarında askeri havacılık çalışmaları esasen Polonya’nın bağımsız bir devlet olmadığı dönemde başlamıştır demek yanlış olmayacaktır. Aynı zamanda bu alandaki ilk çalışmalar Polonya topraklarının Rusya’ya bağlı olan kısımda 1917’de yapılmıştır. İlk olarak havacılık faaliyetlerine Yarbay Zygmunt Studziński komutasında Belarus bölgesinde kurulan Birinci Polonya Havacılık Bölüğü ile başlandı. Bu bölük Birinci Polonya kolordusuna bağlı olarak kuruldu, daha sonra kurulan bölük ise Birinci Polonya Havacılık ve Savaş Birimi olarak adlandırıldı. Bir sonraki bölük olan İkinci Polonya Havacılık Bölüğü, Odesa’da kuruldu.⁸⁵

Birinci Dünya Savaşı bitene kadar Polonya’daki tüm askeri faaliyetler gibi havacılık çalışmaları da düzenli bir koldan yürütülemedi. Savaşın bitiminde Polonya’da her alanda olduğu gibi bu alanda da ıslahatlar yapılmaya başlandı. 1918 yılında savaşın sonlarına doğru Polonyalılar Krakov’daki Rakowice ve Varşova’daki Mokotowskie Havaalanları’nı Almanların ellerinden almışlar hem de 200’den fazla uçak ele geçirmişlerdi. Ancak bu uçakların sadece 12 tanesi hemen kullanıma hazırды. Bağımsız bir devlet olarak tekrar siyaset sahnesine dönen Polonya artık tüm devlet yapısını baştan oluşturmaktaydı. Askeri ve idari yapıları en baştan kurulan devlette askeri yapılanmaların önemi kuşkusuz en önemli konuydu, zira bu dönemde hali hazırda sınırların güvenliği Polonya için bir tehdit unsuru oluşturmaktaydı. Bu

⁸⁵ Krzysztof A. Tarkowski, **Lotnictwo Polskie w Wojnie Rosją Sowiecką 1919 1920**, Warszawa, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1991, s. 12-13.

dönemde Polonya ordusunu oluşturmak üzere bazı askeri topluluklar ve birlikler bulunuyordu.

10 Kasım 1918'da serbest bırakıldıktan sonra Magdeburg'tan Polonya topraklarına geri dönen Józef Piłsudski Polonya ordusunun komutasını ele aldı. 11 Kasım 1918'de bağımsız Polonya Devleti ilan edildi. Bu tarihten sonra Polonya'daki pek çok devlet ve askeri kurumu gibi havacılık alanı da resmen düzenlenmeye başlandı. Bağımsızlığına kavuşan Polonya devleti ilk haftadan havacılık otoritelerinin emirlerine uygun olarak, hava filosunun önemli bir bölümünü resmen organize ederken Krakov'daki filolar kendiliklerinden organize oldular.⁸⁶ Beyaz dama tahtası deseni Albay Hipolit Łossowski tarafından tasarlanarak uçaklara işlenmeye başlandı. Bu desen sayesinde uçakların Polonya Hava Kuvvetleri'ne ait olduğu anlaşılabilirdi. Daha sonraki zamanlarda havacı subay yetiştirmek üzere Varşova ve Krakov'da askeri havacılık okulları kurulmaya başlandı.

Bu okullardan ilki 1918 yılında Polonyalıların Varşova'daki Mokotowskie Havaalanı'nın alınmasının ardından Kasım'ın ilk günlerinde kurulmuştu. Okulun resmi açılış tarihi 20 Aralık 1918 tarihinde oldu ve buranın komutası 1 Ocak 1919 tarihinde Pilot Binbaşı Jan Tarnawa-Malczewski'ye verildi.⁸⁷ Malczewski'nin yanı sıra Almanya ve Avusturya ordularında pilot olarak görev yapan Mieczysław Garszka, Władysław Ryszkiewicz gibi isimler bu okulun ilk pilot hocalarıydı.

Pole Mokotowskie'de bulunan bu okulda yeterli sayıda uçak bulunmamaktaydı. Sadece Alman ve Rus ordularından arta kalan uçaklarla eğitim faaliyetini sürdürmeye çalıştılar. Ancak bu okul istenildiği gibi eğitim veremedi ve mezun olan öğrencileri pilot yanı gözlemcileri olarak atanabildiler. Polonya'da Mayıs 1919'da havacılık otoritelerinin tekrar düzenlenmesinin ardından Varşova'daki bu okulun adı değiştirildi ve İkinci Pilot Okulu adını aldı. Okulun komutanı Jan Malczewski ise Askeri İşler Bakanlığı Hava Kuvvetleri Müfettişliğindeki ikmal başkanı pozisyonuna atandı.⁸⁸

⁸⁶ Tarkowski, **a.e.**, s. 13.

⁸⁷ <https://www.infolotnicze.pl/2013/06/06/jan-tarnawa-malczewski/> Erişim tarihi: 25.03.2021.

⁸⁸ Tarkowski, **a.e.**, s. 14.

Krakov şehrindeki Rakowice Havaalanı'nda kurulan bir diğer okul ise 11 Mayıs 1919 tarihinde eğitim vermeye Avusturya-Macaristan tarafından bırakılan uçaklarla eğitime başlamış ve Varşova'daki okula göre çok daha iyi bir üs olmuştur. Buradaki okuldaki müfredatta giriş dersleri ve temel pilotaj uygulamalı öğretiliyordu. 1920'lerde Fransa, İngiltere ve İtalya'dan satın alınan uçaklar sayesinde hem uçak filosu yenileniyor hem de öğrencilere daha yeni uçaklarda eğitim veriliyordu. Ayrıca Fransa ile yapılan sözleşme dahilinde Varşova'da Fransızların eğitim vereceği Fransız Pilotaj Okulu 12 Mayıs 1919 tarihinde kurulmuştur.⁸⁹ Böylece Fransa'dan alınan uçaklarla birlikte bu uçakların eğitimini verecek hocalar ve teknik personel de gelmiş, hazırlık döneminin ardından Polonya'nın havacılık kadrolarının eğitimi başlamıştır. Bu eğitim pilotlar, teknisyenler, teknik ve idari memurlar olmak üzere tüm personeli kapsamaktaydı. Temmuz 1920'de Fransız personelle olan sözleşmenin bitmesi üzerine Polonyalılar okulun tüm hizmetlerini devralmış ve kendileri idare etmeye başlamışlardır. Sonraki dönemde havacılık çalışmaları hızlanmış fakat İkinci Dünya Harbi'nin patlak vermesiyle çalışmalar sekteye uğramıştır.

1.3. Osmanlı Devleti'nde Askeri Havacılığın Gelişimi

Avrupa ve dünyanın geri kalanında uçuş konusunda gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti gelişmeleri yakından takip etmekteydi. Dönemin havacılık faaliyetlerine kayıtsız kalmayan Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetleri 1909'a kadar uzanmaktadır. Bu dönemde askeri uçaklar henüz gelişmemişti ve bunların yerine sabit balonlar daha ziyade keşif ve gözetleme amacı ile kullanılıyordu. Balonculuk konusunda ileri giden ülkelerin başında Almanya geliyordu.⁹⁰ Ancak Osmanlı Devleti'nde balonların askeri havacılıkta kullanılması söz konusu olmamıştır, bunun yerine İstanbul'da 1909 yılı sonlarına doğru uçakla yapılan gösteriler ses getirmeye başlayacaktır. Bu bağlamda ilk olarak 1909 yılında Fransız havacılar İstanbul'a bir uçuş gösterisi yapmak üzere davet edilmiştir. Fransız havacılar

⁸⁹ Tarkowski, **a.e.**, s. 17.

⁹⁰ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, C. I, s. 41.

Delormo ve Barbout, 28 Mayıs 1909 tarihinde hazırlıklarını tamamlayarak Taksim Talimhane Meydanından balon ile havalandırılmıştır.⁹¹ Yapılan bu uçuşlar neticesinde Osmanlı ordusunda bir heyet toplanarak havacılığın ilerleyen dönemlerde daha da artacağına dair bir rapor hazırlamışlardır. Bu rapor doğrultusunda havacılığa olan ilginin devlet eliyle desteklenmesinin önü açılmış, 1910 yılında Avrupa'ya inceleme kurulu, Paris'te toplanan Uluslararası Havacılık Konferansı'na da bir heyet gönderilmiştir.⁹² Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Fransa ordusunun icra ettiği ve uçakların ilk kez kullanıldığı *Picardie Manevraları*'na⁹³ bir Osmanlı askeri heyeti göndermesi bu alanda bir dönüm noktası olmuştur.⁹⁴ 1910 yılı sonlarına doğru Osmanlı ordusundan birkaç subayın eğitim alınması amacıyla Avrupa'ya gönderilmesi düşünülse de yeterli ödenek bulunamaması nedeniyle bu gerçekleşmemiştir. Yine de havacılığın gelişimine kayıtsız kalınmamış, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa bu konuda ihtimam göstererek iki ordu mensubunun yurtdışında eğitim almasının önünü açmıştır. Aynı zamanda Avrupa'dan balon ve uçak satın alımı gündeme alınmıştır.

1911 yılı, Osmanlı ordusunda uçak kullanma ilkesinin geliştiği ve uygulamaya geçildiği bir yıldır. Dolayısı ile Türk Askeri Havacılığı bu yıl kuruluş aşamasına gelmiş bulunmaktadır.⁹⁵ İlk tayyare komisyonu başkanı Kurmay Yarbey İsmail Bey, tayyarecilik eğitimi için Avrupa'ya gönderilecek personelin belirlenmesi sürecinde, havacılık faaliyetlerinin en başından itibaren içerisinde yer almıştır.⁹⁶ 1911 yılında Süvari Yüzbaşı Mehmed Fesa ve İstihkam Mülazım-ı Evveli Yusuf Kenan, havacılık alanında dönemin en gelişmiş ülkesi kabul edilen Fransa'nın Paris'te bulunan sivil Bleriot Uçuş Okulu'na gönderildiler.⁹⁷ İki asker Fransa'da eğitim alırken Osmanlı Devleti'nde hava kuvvetlerinin oluşumu için hazırlıklar yapılıyordu. Erkan-ı Harbiye

⁹¹ Deniz Kurt ve Erdal Korkmaz, "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu (1911-1912), *Savunma Bilimleri Dergisi*, C. 17 (2), Ankara, 2018, s. 210.

⁹² <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79> Erişim: 21 Mart 2021.

⁹³ Fransızca: Les manœuvres de Picardie

⁹⁴ Mustafa Yeni, "Hava Kuvvetleri", *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Ed. Gültekin Yıldız, İstanbul, Timaş Yayınları, 2013, s. 164.

⁹⁵ Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)*, C. I, s. 47.

⁹⁶ Kurt, *a.e.*, s. 219.

⁹⁷ Yeni, *a.e.*, s. 164.

Kaymakamı (Kurmay Yarbey) Süreyya Bey (İlmen)'in bulunduğu heyet Almanya'da ve Fransa'da tayyarecilikle ilgili fabrikalarda gözlemlerde bulunur.⁹⁸ Bu esnada Osmanlı Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın görevlendirdiği Süreyya Bey (İlmen) başkanlığında bir tayyare komisyonu oluşturulmuştur. Bu suretle bu komisyon Türk ordusunda havacılığın ilk resmi teşekkülü olmuştur.⁹⁹ Bahsedilen komisyon tarafından İstanbul'da bir tayyarecilik mektebinin açılması kararlaştırıldıktan sonra Yeşilköy mevkiinde bir havacılık merkezinin kurulması gündeme gelmiştir. Fakat bu tesisin kurumunun masraflarının devlet eliyle karşılanması o dönem için mümkün olmadığından Osmanlı hava gücünün teşekkülü için “iane-i milliye” adı altında bir yardım kampanyası başlatılmıştır.¹⁰⁰ Daha sonra Süreyya İlmen'in de katkılarıyla bir Türk Tayyareciler Kulübü teşkil edilmiştir.¹⁰¹

Fesa Bey, Fransa Hava Kulübünün (Aero Club de France) verdiği 780 numaralı uluslararası brövesinin sahibi olmuş ve “ilk Türk pilotu” unvanını almıştır.¹⁰² Fransa'ya giden subaylar 1912 yılında Osmanlı ordusuna geri döndükten sonra uçucu subayların yetiştirilmesinde yer almışlardır. Bu dönemde İstanbul Yeşilköy'de açılan Havacılık Okulu ile Osmanlı ordusundaki havacılık çalışmaları tam anlamıyla başlamıştır. İlk olarak Yeşilköy'de 3 Temmuz 1912 tarihinde on uçaktan teşekkül ettirilen bir filo ile beraber havacılık okulu da faaliyete geçirilmişti.¹⁰³ Bu okuldaki eğitimin içeriği 15-20 pilot adayından oluşan gruplar üç aylık öğrenim süresine tabi tutularak başlangıçta eğitimin yerde teorik eğitim olarak verilmesi olarak düzenlenmiştir. Pilot sınıfının yanı sıra onlara yardımcı olacak rasıt sınıfı da mevcut idi. Verilen eğitimde hava trafiği, bombardıman usulleri, fotoğrafçılık, telsiz tekniği, uçak bilgisi, teorik ve pratik motor bilgisi gibi dersler

⁹⁸ Süreyya İlmen, **Türkiyede Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İstanbul, Hilmi Kitabevi, 1947, s. 66-68.

⁹⁹ Süleyman Beyoğlu, “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı”, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, C. 1, İstanbul, 1999, s. 139.

¹⁰⁰ Ekmeleddin İhsanoğlu, “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, **Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul, İslam Tarih Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 532.

¹⁰¹ İlmen, **Türkiyede Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, s. 140.

¹⁰² Kurt, **a.e.**, s. 223.

¹⁰³ Umut Cafer Karadoğan, “Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C. XXXIV / Güz 2018, sy. 98, s. 132.

vardı.¹⁰⁴ İlk Türk hava birlikleri ordulara birer bölük olarak dahil edilen tayyare bölükleriydi ve bu bölükler iki takımdan, takımlar ise iki uçaktan meydana geliyordu. Tam da dönemde vuku bulan Türk-İtalyan Harbi'nde İtalyan tarafınca uçakların kullanılması da havacılığa verilen önemin artmasına sebep olmuştur. Ayrıca 30 Eylül 1912'de Balkan Devletleri'nin seferberlik ilan ederek 16 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti sınırlarına saldırmasıyla burada da hareketlilik meydana gelmeye başlamış, neticede Osmanlı Devleti yenilmiştir. Balkan Harbi öncesinde Osmanlı Devleti'nin elinde üç *Deperdessin* (iki adet iki kişilik, bir adet tek kişilik), beş *REP* (üç adet iki kişilik, iki adet tek kişilik), bir adet iki kişilik *Bleriot*, iki adet iki kişilik *Bristol* ve iki adet iki kişilik *Harlan*'dan oluşan on üç uçaklık bir hava gücü bulunuyordu.¹⁰⁵ Savaş döneminde Fransa'dan satın alınan *REP* uçağından birine Sırp tarafından el konulduğu için bu uçak alınamamıştır. Aynı zamanda orduda bulunan pilotlar yeterince deneyime sahip değillerdi. Kalifiye personel eksikliğini gidermek için, Fransa'dan üç pilot ve üç makinist getirilmiş, ayrıca dört Alman pilotu ve iki makinistine de Osmanlı ordusunda görev verilmiştir.¹⁰⁶ Bu sayede Türk pilotları Balkan Savaşları döneminde farklı çeşitteki uçaklarda uçuş yapma şansı bularak deneyim kazanmışlardır. Balkan Savaşları'nda sahip olunan 13 uçaklık filo, yaşanan kazalar neticesinde azalmıştır. Ayrıca 1913 yılında Mehmet Şevket Paşa'nın düzenlenen suikast sonucu hayatını kaybetmesi yüzünden gelişmekte olan askeri havacılık başlangıçta büyük bir yara almıştır. Enver Paşa'nın 1914'te Harbiye Nazırı olmasıyla Türk havacılığı yeni bir ivme kazanmıştır.¹⁰⁷ Birinci Dünya Harbi başladığında Yeşilköy Uçuş Okulu'nda altı uçak mevcuttu. Osmanlı Devleti havacılık teşkilatını güçlendirmenin önemini fark etmiş, Almanya'dan pilot ve uçak talebinde bulunmuştur. Böylece Birinci Dünya Harbi'ne Almanya'nın müttefiki olarak katılan Osmanlı ordusuna Alman havacı personeller ve uçaklar gönderilmiş, bu sayede ordu içi eğitim faaliyetlerine başlanmıştır. Almanya'dan gelen en önemli kişilerden biri de

¹⁰⁴ Cenk Avcı, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 2009, s. 5.

¹⁰⁵ Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C. I, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1971, s. 128.

¹⁰⁶ Kansu, vd., **a.e.**, s. 129.

¹⁰⁷ Avcı, **a.e.**, s. 5.

Erich Serno'dur. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle birlikte Osmanlı havacılığını düzenlemek ve harbe hazır hale getirmek için Üsteğmen Erich Serno, yüzbaşı rütbesi ile 3 Şubat 1915 tarihinde Osmanlı hava kuvvetlerinde göreve başlamıştır. Bundan sonrasında Almanya'dan gelen pilot ve uçaklar sayesinde Osmanlı Devleti havacılık konusunda Avrupa'daki gelişmeleri daha yakından tanıyarak kendi havacılık unsurlarını buraya entegre etme olanağı bulmuştur. Harbin başlangıç yıllarında hava okulu komutanlığı ve balon müfrezesinden başka yedi ayrı yerde uçak birlikleri teşkil edilmiştir.¹⁰⁸ Mevcutta bulunan bölüklere iki bölük daha eklenmek istenilse de pilot ve makinist eksikliğinden yeni bölükler açılamamıştır.

1914-1915 yıllarında uçak bölükleri aşağıdaki gibi düzenlenmiştir¹⁰⁹:

- 1 numaralı uçak bölüğü Çanakkale'de,
- 2 numaralı uçak bölüğü Irak'ta,
- 3 numaralı uçak bölüğü Uzunköprü'de,
- 4 numaralı uçak bölüğü Adana'da,
- 5 numaralı uçak bölüğü İzmir'de,
- 6 numaralı uçak bölüğü (Fokker Uçak Bölüğü) Çanakkale'de,
- 7 numaralı uçak bölüğü Kafkaslar'da,
- 8 numaralı uçak bölüğü Şam'da,
- 9 numaralı uçak bölüğü Keşan'da.

Harbin ilk yıllarındaki uçak bölükleri, 1916 yılında ihtiyaca ve uçak durumuna göre yeniden düzenlenerek, numaralandırılmıştır:

V. Ordu emrine; I. Bölük (Gelibolu-Galata), VI. Av Bölüğü (Çanakkale), V. Bölük ve I. Deniz Bölüğü (İzmir),

III. Ordu emrine; VII. Bölük (Erzurum), VIII. Bölük (Suşehri, 1916 sonunda kuruldu),

¹⁰⁸ İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2017, s. 65.

¹⁰⁹ Sarp, **a.e.**, s. 66.

IV. Ordu emrine; IV. Bölük (Adana), III. Bölük (Maan),

VI. Ordu emrine; II. Bölük (Tikrit), XII. Bölük (Hanikin, Eylül 1916'da XIII. Bölük oldu),

II. Ordu emrine, X. Bölük (Elazığ'da Temmuz 1916'da kuruldu) verilmiştir.

IX. Bölük, Ekim ayında teşkil edilerek, İstanbul'un korumasına ayrılmış, VI. Ordu emrine 300. Paşa Bölüğü olarak adlandırılan Alman uçak bölüğü verilmiştir.¹¹⁰

Osmanlı havacılığının kuruluşundan itibaren pilot yetiştirilmesi, hava okulu açılması, teşkilatın oluşturulması, uçak ve balon temini gibi işler kısa sürede başarılmıştır. Bu tedbirler harbin başlaması ile daha hızlı gelişmiştir. Çalışmamızın konusu olan Ludomił Rayski'nin en çok görev yapacağı bölük V. ordu emrindeki V. bölük olacaktır. Rayski'nin Osmanlı ordusuna katıldıktan sonraki görev yaptığı yerler ve görevleri çalışmamızın II. bölümünde detaylı olarak ele alınmıştır.

¹¹⁰ Yılmaz Akdemir, "Atatürk Dönemi Türk Havacılığı", Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005, s. 21.

İKİNCİ BÖLÜM

LUDOMİL RAYSKI’NİN AİLESİ, EĞİTİM HAYATI VE OSMANLI ORDUSU’NDA HİZMETLERİ

2.1. Ludomil Rayski’nin Osmanlı Devleti ile Bağı

Tarihi boyunca Osmanlı Devleti yabancı mültecileri kabul etmiş, bu kimselerden bazılarını devletin çeşitli mevkilerinde istihdam ederek isteyenlere vatandaşlık vermiştir. Osmanlı devlet adamlarının yabancı uzmanlardan yararlanma politikasının geçmişi XVIII. yüzyılın başlarına kadar gider.¹¹¹ Özellikle Avrupa’da 1800’lü yıllarda görülen milliyetçilik akımlarının ve sosyalist hareketlerin neticesinde ortaya çıkan gelişmelerin etkisiyle o dönem bağımsız olmayan devletlerin vatandaşları çeşitli ayaklanmalar ve ihtilal hareketlerinde bulunmuşlardır. Bu eylemlerin sonucunda yenilgiye uğrayan ayaklanmacıların ülkelerini terk etmek zorunda kaldıkları görülür ve bu kişilerin iltica ettiği başlıca yerlerden biri Osmanlı Devleti olmuştur. Aynı şekilde Avrupa’daki yeniliklerin ülkeye taşınması noktasında da birçok Avrupalı uzmanın Osmanlı Devleti’nde istihdamı yönünde bir politika da uygulanmıştır.

Osmanlı Devleti’ne iltica eden bu kimseler devletin çok çeşitli alanlarında istihdam edilmişlerdir ancak askeri alanında yapılan istihdamlar en çok yabancı uyruklunun görevlendirildiği alan olmuştur. Çalışmamızın konusu olan Ludomił Rayski, Polonya’da Ruslara karşı yapılan ayaklanma sonucu Osmanlı Devleti’nde iltica ederek vatandaşlık alan Teodor Rayski’nin oğludur. Babasının Osmanlı vatandaşı olmasından dolayı kendisine de vatandaşlık geçmiş ve Birinci Dünya Harbi’nde Osmanlı ordusunda yaklaşık üç yıl müddetle rasit ve pilot olarak görev yapmıştır. Tam adı Ludomił Antoni Korab Rayski olmasına rağmen resmî belgelerde adı sadece Ludomił Rayski şeklinde geçmektedir.¹¹² Konuyla ilgili örnek oluşturması

¹¹¹ Gümüş, “1848 İhtilalleri Sonrasında Osmanlı Devleti’ne Sığınan Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Modernleşmesine Etkileri”, s. 2.

¹¹² Bazı resmî belgelerde adı Ludomir veya Rudomir olarak geçmektedir.

açısından Polonya'daki Centralne Archiwum Wojskowe (Merkezi Askeri Arşivi) arşivinden bir kayıt kartı örneği sunulmuştur¹¹³:

Tablo 1 Ludomił Rayski'nin Merkezi Askeri Arşivi'ndeki Kaydı	
<u>KAYIT KARTI</u>	
I.	
1. Ad Soyad:	Ludomir Rayski
2. Rütbesi:	Binbaşı pilot
3. Kıdem tarihi:	1918 Ekim
4. Din ve milliyeti:	Roma Katolik, Polonya
5. Doğum tarihi yeri ülkesi:	Krakov, 28 Aralık 1892
6. Medeni hali:	Bekâr
7. Askeri eğitim:	1912 Lviv'deki Nişancı Birliği'nde astsubay okulu Türk ordusunda Maltepe'de subay okulu
8. Sivil eğitim:	1909'da ortaokulu bitirdi Krkov Ticaret akademisini ve Lviv'de Politeknik Üniversitesi'nde yol ve köprü mühendisliğini bitirdi
9. Meslek:	Öğrenci
10. Özel savaş eğitimi:	Gözetleyicilik okulu Türkiye'de havacılık okulu
11. Özel sivil eğitimi:	Lviv Politeknik Üniversitesi'nde yol ve köprü
12. Bildiği Yabancı diller:	Almanca, Fransızca, İngilizce, Türkçe
13. Bildiği ülkeler ve çevreleri:	-
II.	
Orduda 1 Ekim 1918'den önceki hizmetleri	
14. Ordu:	1912-1914 Nişancı Birliği 1914'ten Mart 1915'e Piłsudski'nin Polonya Lejyonları 1915 Mart'tan 1918 Aralık ayına kadar Türk ordusunda
15. Silah türü:	Havacı
16. Orduya katılış tarihi:	1912'de Nişancı Birliği'ne bağlı olarak

¹¹³ Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) I.480.112 54 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 1).

2.2. Ludomił Rayski'nin Ailesi

Ludomił Rayski'nin doğduğu yer Polonya'daki Merkezi Askeri Arşiv (CAW) kayıtlarında Krakov olarak geçmektedir ancak doğduğu yer tam olarak Wieliczka'ya bağlı Czaław köyüdür.¹¹⁴ Polonya topraklarında doğmuş olmasına rağmen babasından dolayı Osmanlı vatandaşlığına da sahiptir. Babası Teodor Korab Rayski, Rus işgaline karşı yapılan 1863 Ocak Ayaklanması'na katılmış, ayaklanmanın başarısızlığa uğramasından sonra Rus baskısından kaçarak Osmanlı Devleti'ne iltica etmiş ve daha sonra buradan vatandaşlık almıştır.



Görsel 1: Teodor Rayski'nin Osmanlı Devleti'nde kurulmuş olan Polonya Lejyonu ile çekilmiş bir fotoğrafı (Jerzy S. Łątka'ya göre Teodor Rayski soldan ikinci, sancak tutan asker) (Kaynak: **Katalog rękopisów Biblioteki Uniwersyteckiej w Warszawie**. T. 8, nr 2442, opracowały Joanna Borysiak, Ewa Piskurewicz, Wanda Stummer, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego 1998, s. 107.)

¹¹⁴ Piotr Stawiecki, **Słownik Biograficzny Generalów Wojska Polskiego 1918-1939**, Warszawa, Wydawnictwo Bellona, 1994, s. 273.

Teodor Rayski Osmanlı Devleti'nde istihdam edildikten sonra Mehmed Sadık Paşa komutasındaki Polonya lejyonunda göreve başlamıştır.¹¹⁵ 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi devam ederken pek çok muharebe ve çatışmada görev almış, Plevne şehrinin savunmasına katılmıştır. 1 Temmuz 1877'de Polonya lejyonunun Tuna birliklerinde piyade yüzbaşı rütbesine terfi etmiştir.¹¹⁶

Savaş sona erdikten sonra İstanbul-Belgrad arası demiryolu hattında mühendis olarak çalışan Teodor Rayski emekli olduktan sonra Osmanlı vatandaşlığını muhafaza ederek ailesi ile 10 Temmuz 1889 tarihinde Galiçya'ya geri dönmüştür.¹¹⁷ Daha sonra Czaśław köyünde çiftliği de olan bir malikâne satın almış ve oğlu Ludomił Rayski 28 Aralık 1892 tarihinde burada doğmuştur.¹¹⁸ Ancak bir süre sonra Rayski ailesinin Krakov'a taşındıkları görülmektedir zira 1910 yılı Krakov şehri nüfus kayıtlarındaki 579. sıradaki kayda göre baba Teodor Rayski, eşi ve üç evladı Długa Sokağı 31 numaralı apartmanda yaşamaktaydılar.¹¹⁹

Tablo 2 Krakov'da Yapılan 1910 Yılı Nüfus Sayımına Binaen Rayski Ailesi Fertlerinin Nüfus ve İkamet Bilgileri					
Sayı Sokak (Meydan) ve ev no	Soyadı ve adı	Medeni Hali	Dini	Doğum bilgileri	Soy kütüğü
I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
579 31.	Teodor Korab Rayski Mülk sahibi	Evli	1.1843-9.XI 2. Kościelec 3. Varşova 4.Polonya Krallığı	1 2 3 Türkiye	

¹¹⁵ Fotoğraftaki kişinin Teodor Rayski olduğuna dair yazılı bir belge bulunmamaktadır. Bu kişinin Teodor Rayski olabileceğine dair varsayımda bulunan Jerzy S. Łątka'dır, **Lot Ku Gorzkiej Sławie** kitabının 9. sayfasında bu fotoğrafı paylaşarak ilgili bilgiyi sunmuştur.

¹¹⁶ Jerzy Wypiórkiwicz, **Orly i Pingwiny**, Lublin, Oficyna Wydawnicza Kagero, 1997, s. 21.

¹¹⁷ Jerzy S. Łątka, **Odaliski, Poturczeńcy i Uchodźcy z Dziejów Polaków w Turcji**, Kraków, Universitas, 2001, s. 146.

¹¹⁸ Wypiórkiwicz, **a.e.**, s. 22.

¹¹⁹ Belgenin orijinal hali için bkz.: Ek 2.

Eşi	Çocukları			
Adı ve evlenmeden önceki soyadı				
VIII.	IX.	X.		
Józefa	1. 1865-9.I 2. Bilki 3. Kijowska 4. Polonya Krallığı	Janina Teodora Ludomił	1887-6.IX 1889-10.VIII 1892-29-XII	Niş-Sırbistan Krakov-Galiçya Krakov-Galiçya

1910 yılı kayıtlarında geçen bu ev Krakov şehrinin Kleparz Mahallesi'nde Długa ve Pędzichów Sokakları'nın kesiştiği yerde bulunmaktadır. Günümüzde hala ayakta ve *Türk Evi*¹²⁰ olarak bilinmektedir. Ludomił Rayski'nin babasının yıllarını geçirdiği Osmanlı kültüründen etkilenerek buraya iki minare ile hilal eklettirdiği düşünülmektedir.

Bazı kimseler Teodor Rayski, Osmanlı Devleti'ne iltica ettikten sonra resmi olarak İslam dinini benimsemesi gerekmesi de Rusya'ya iade edilme riskinden dolayı din değiştirerek Müslüman olduğunu, bu sayede Osmanlı Devleti'nde yıllarını geçirebildiğini ve orduda terfi alabildiğini iddia etmektedirler. Böyle bir kayda tarafımızca ulaşılamadığı gibi Teodor Rayski'nin 20 yıldan daha fazla bir süre Osmanlı Devleti'nde yaşadığı göz önünde bulundurulduğunda İslam kültüründen etkilenmiş olması ve evinde bu kültürden izler taşımak istemiş olması ihtimali daha olası görünmektedir. Ayrıca Teodor Rayski'nin 1913 yılında vefat ettikten sonra Katolik geleneklerine uygun olarak gömülmüş olması da onun uzun süre yakından tanıma olanağı bulduğu İslam medeniyetinin kültüründen etkilenmiş olduğunu, dinini değiştirmedini ve Müslüman olmadığını göstermektedir.¹²¹

¹²⁰ Lehçe: Dom Turecki.

¹²¹ Łątka, *Słownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji*, s. 274.



Görsel 2: Rayski Ailesinin Krakov'daki Evi
(Kaynak: <https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/51675/> Erişim tarihi: 20.10.2021)

Bazı kaynaklar Ludomił Rayski'nin annesi Józefa Syroczynska'ya ait olan bu apartmanda doğduğunu iddia etseler de bu iddianın kilise doğum kayıtlarına göre doğru olmadığı anlaşılmaktadır. Ailenin en küçüğü olan Ludomił Rayski, Janina (d. 1887 Niş, Sırbistan) ve Teodora (d. 1889 Krakov) adlı iki kız kardeşe sahiptir.

Günümüzde evin girişinde Ludomił Rayski'nin anısına asılmış bir plaket bulunmaktadır. Bu plaket üzerinde Rayski'nin 1912 yılından itibaren katılıp aktif görev aldığı birlikler, görev yaptığı farklı ülkelerin orduları, doğum ve ölüm yeri ile tarihleri ile aldığı madalyaların bir kısmı yazılıdır.



Görsel 3: Rayski Ailesinin Krakov'daki Evinin Duvarına Ludomił Rayski Anısına Asılmış Plaka

(© Selin Karabulut, Krakov, 2019)

2.3. Ludomił Rayski'nin Eğitim Hayatı ve Askeriyeye

Katılması

Eğitim hayatına Krakov'da başlayan Rayski, 1902-1903 arasında burada ortaokula başlayıp 1904-1909 yıllarında eğitimine Krosno'da devam etmiştir.¹²² Buradaki 1909 yılında liseden mezun olduktan sonra tekrar Krakov'a dönmüş ve 1909-1910 yıllarında Krakov Ticaret Akademisi'nde lise mezunları için açılan bir yıllık kursa katılmıştır. Daha sonra buradan ayrılarak yüksek eğitimine Lviv'deki Politeknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Fakültesi'nde devam etmiştir.¹²³

¹²² CAW, I.480.112 46.

¹²³ Wypiórkiewicz, *Orly i Pingwiny*, s. 22.

Üniversite eğitime devam ederken 1912 yılında Lviv’de kurulmuş yarı askeri bir birlik olan *Związek Strzelecki*¹²⁴ adlı birliğe katılan Rayski bu sayede astsubay eğitimi almıştır.¹²⁵ Bu sayede askerlik kariyerine ilk adımı atmış bulunmaktadır. İlk seferberlik haberini almasının ardından üniversite eğitimini yarıda kesmek durumunda kalır. Henüz Birinci Dünya Harbi patlak vermeden başladığı üniversite eğitimini ancak harp bittikten sonra 1922 yılında tamamlayabilecektir.

Rayski ilk olarak 8 Ağustos 1914’te Piłsudski Lejyonları Birinci Piyade Alayı’na piyade er olarak katılır.¹²⁶ Bu dönemde henüz havacılıkla bir bağı yoktur. Orduya katılan her gönüllünün yaptığı gibi Rayski de kendine bir takma ad bulur: Turek yani Türk.¹²⁷ Askeri belgelerdeki kayıtlara göre cephede 10 Eylül 1914 - 23 Aralık 1914 arası yaklaşık dört ay kadar görev yapmıştır. Nowy Korczyn ve Opatowiec’e yapılan çıkarmalarda, Laski ve Krzywopłoty yakınlarındaki çarpışmalarda, Podhalański harekâtında ve Marcinkowice yakınlarındaki köprü yapımı gibi pek çok farklı görevde yer alır.¹²⁸ 3 Aralık 1914 tarihinde yedek subaylığa terfi etmiştir.¹²⁹ Savaş devam ederken 1914 yılının Noel arifesinde Rayski Łowczówek yakınlarındaki bir çarpışmada yaralanınca Viyana’da bir hastaneye kaldırılır.¹³⁰

1915’in başlarında hastaneden taburcu olduktan sonra daha önce görev aldığı birime dönmek amacıyla yedek subay olarak Jabłonków’daki lejyonların karargâhına gelmiştir.¹³¹ Bu dönemde Osmanlı Devleti, hali hazırda İttifak Devletleri’nin yanında Birinci Dünya Harbi’ne dahil olmuştur ve Rayski aynı zamanda bir Osmanlı vatandaşı olduğu için Sultan V. Mehmed Reşad’dan (h. 1909-1918) Viyana Büyükelçiliği aracılığıyla Osmanlı ordusuna katılması hususunda bir celp alır. Ludomił Rayski

¹²⁴ Türkçe: Nişancı Birliği.

¹²⁵ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 23.

¹²⁶ CAW, I.480.112 11, 19.

¹²⁷ Jerzy S. Łątka, **Lot Ku Gorzkiej Sławie Gen. Ludomił Rayski (1882-1977)**, Kraków, Społeczny Instytut Historii i Kultury Turcji, 1993, s. 21.

¹²⁸ CAW, I.480.112 20.

¹²⁹ CAW, I.480.112 11.

¹³⁰ CAW, I.480.112 20.

¹³¹ Lucjan Fac, “Ludomił Antoni Rayski w Wojnie Polsko-Sowieckiej 1919-1920”, **Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej**, Warszawa, nr. 18, 1995, s. 97.

aslında daha önce görevli olduğu Polonya Birliği'nde savaşmaya devam etmek istemektedir ve Osmanlı ordusuna katılma konusunda nihai kararını vermeden önce komutanı Józef Kordian-Zamorski'nin fikrini alır. Komutanı ise Rayski'ye Osmanlı ordusuna katılması yönünde telkinler vermiş ve bu orduda bazı farklı teknik eğitimleri alabileceğini söylemiştir. Komutanının ona verdiği tavsiyeye uyan Rayski Polonya'daki birliklerin safına geri dönmemeye karar verir, Mart 1915'te Viyana'daki Osmanlı Büyükelçiliği'ne gider ve ardından İstanbul'daki Osmanlı birliklerine katılır. Osmanlı ordusuna katılması, Rayski için askeri kariyerinde çok farklı bir yol açılmasına sağlayacaktır zira Osmanlı Devleti'nde bu dönemde askeri havacılık faaliyetleri hız kazanmaya başlamıştır. Kuşkusuz burada havacılık alanında görev alması, kendisine döneminin Polonya ordusunda kazanamayacağı bir deneyim sağlamıştır.

2.4. Ludomił Rayski'nin Osmanlı Devleti'ne Gelişi ve Havacılık Eğitimi

Ludomił Rayski'nin Osmanlı Devleti'ne gelmesini sağlayacak koşullar özellikle Avrupa'da XX. yüzyılın ilk çeyreğinde olgunlaşmaya başlamıştır. Birinci Dünya Harbi'nin resmen ilan edilmesinden önce devletlerin kendi aralarında bazı ittifak anlaşmaları yapmaya başlamaları harp şartlarının geliştiğinin en açık göstergesidir. Özellikle Avrupa'daki güç dengelerini değiştirecek ve devamında dünyanın geri kalanını etkileyecek olan Birinci Dünya Harbi'ne giden süreç esasen bir yüzyıl öncesinden başlamıştır. 1789 sonrası Avrupa'da ihtilaller neticesinde milliyetçilik, liberalizm, sosyalizm gibi akımlar ortaya çıkmıştır.¹³² Bu kavramlar yeni siyasal düzen anlayışlarını beraberinde getirmiş, buradan hareketle mutlak hükümdarlıkların yönettiği ülkeler de etkilenmiştir. Bu dönemde Fransa'nın ekonomik siyasi gücünün sömürgeler üzerine kurulu olması savaşa giden yolda önemli bir etmen olacaktır.

¹³² Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1-2 1914-1995)**, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999, s. 12.

Aynı dönemde ekonomisini sömürgeler üzerine kuran bir diğer ülke ise İngiltere yani Britanya İmparatorluğu'dur. Özellikle XX. yüzyıla gelindiğinde dünyanın en büyük gücü olan İngiltere gücünün önemli bir kısmını sömürgelerden almaktaydı.¹³³ Ne var ki bu dönemde Almanya'nın sanayileşme oranı artmış ve diğer Avrupa ülkeleri gibi Afrika'ya dahi uzanarak sömürgeler aramıştır. Diğer büyük güçlerin de Afrika'da sömürge arayışı Avrupa ülkeleri arasındaki rekabetin ve düşmanlıklarının artmasına sebep olmuştur. Ayrıca Almanya ve Fransa arasında uzun yıllardır sorun teşkil eden Alsace-Lorraine Bölgesi'nin Alman hâkimiyetine geçmesi Avrupa'da ittifak gruplarının kurulmasını hızlandırmıştır. Rusya ise Almanya ile kuvvetli diplomatik ilişkileri olmadığından dolayı Fransa'ya yaklaşmıştır. Bunun neticesinde Almanya'ya karşı İngiltere ve Fransa'nın ittifak ilan etmesiyle Rusya da çıkarları neticesinde bu gruba dâhil olmuştur.¹³⁴

Savaş koşullarının olduğu bu dönemde Polonya toprakları hali hazırda komşuları Avusturya, Prusya ve Rusya tarafından 1772, 1793 ve 1795'te üç defa paylaşımına uğramış ve bağımsızlığını yitirmiş durumdaydı. 1795'teki üçüncü paylaşımın ardından bağımsız bir devlet olarak haritada yer almamaktaydı ve bu sebeple herhangi bir idari yapı veya ordusu bulunmuyordu. 1918 yılına kadar bağımsız ve resmi bir devlet olarak var olmadığından devlet sıfatıyla herhangi bir ittifak grubunda yer alması söz konusu değildi. Yine de üç paylaşımçı devletin işgali altındaki bölgelerdeki Polonya askerleri üç devletin ordularında Polonya Birlikleri adı altında yer almışlardır. Özellikle Rayski'nin yaşadığı ve savaştığı topraklar, Avusturya'nın idaresi altında olduğu göz önünde bulundurulduğunda Łowczówek yakınlarında yaralandıktan sonra neden Viyana'da bir hastaneye kaldırıldığı daha iyi anlaşılabilir.

Osmanlı Devleti ise Birinci Dünya Harbi öncesinde Balkanlar'da toprak kaybetmişti, bu sebeple ordu ve donanmasını ıslah etme işlerine girerken bir yandan da iki bloka ayrılmış, Avrupa'da kendisini yalnızlıktan kurtarmak için birtakım ittifak

¹³³ Oral Sander, **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, Ankara, İmge Kitabevi, 2003, s. 227.

¹³⁴ Sander, **a.e.**, s. 278.

teşebbüslerinde bulunmuştu.¹³⁵ Başlangıçta İtilaf Devletleri bloğuna katılmak için girişimlerde bulunsa da bu gerçekleşmemiş ve Almanya'nın liderliğindeki İttifak Devletleri'nin yanında savaşa girmiştir. Osmanlı Devleti'nin yaptığı anlaşmadan haberi olmayan İtilaf Devletleri tarafsız kalması için pek çok teşebbüste bulunmuştur. Osmanlı Devleti harbin başlamasıyla tarafsızlığını ilan etmişse de Goeben ve Breslau adlı iki Alman savaş gemisinin Çanakkale'ye sığınması ve Osmanlı Devleti'nin gemileri satın alması önemli bir olaydı. Bu olaydan sonra Osmanlı donanması, bu iki geminin komutanı olan Souchon'un komutası altına verildi ki, bu durum Osmanlı Devleti'nin savaşa katılmasında büyük rol oynayacaktır.¹³⁶ Almanya'nın ısrarla Osmanlı Devleti'ni aynı tarafta savaşa girme konusunda uğraşırken alınan savaş gemilerinin 29 Ekim 1914'te Karadeniz'e çıkarak Rusya'ya ait Odesa ve Sivastapol Limanlarını topa tutması ile Osmanlı Devleti savaşa resmen katılmış oldu. Ancak zaten Balkan Savaşları'ndan çıkmış Osmanlı ordusu hem yorgun hem de cephanesi azalmış durumdaydı. Almanlar tarafından Osmanlı ordusuna yardımlar yapılarak savaşa hazır duruma getirilmeye çalışıldı.

Osmanlı Devleti'nin de harbe resmen Almanya'nın yanında katılmış olmasıyla farklı cepheler açıldı. Bu cephelerden kuşkusuz her birinin önemi ayrıdır ancak Boğazlar'ın jeopolitik önemi göz önüne alındığında Çanakkale cephesinin önemi anlaşılabacaktır.¹³⁷ Açılma sebebi İngiltere ve Fransa'nın ortak donanmasının 19 Şubat 1915'te Çanakkale Boğazı'nın müstahkem mevkillerini bombalaması neticesinde

¹³⁵ Birinci Dünya Harbi, Osmanlı Devleti ve ordusu hakkında bkz.: Edward J. Erickson, **Birinci Dünya Savaşında Osmanlı / Dünya Savaş Tarihi 4**, çev. Sare Levin Atalay, İstanbul, TİMAŞ, 2011. Edward J. Erickson, **Size Ölmeyi Emrediyorum!: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu**, çev. Tanju Akad, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2003. Edward J. Erickson, **Çanakkale Savaşı: Ateş Altında Komuta**, çev. İsmail Hakkı Yılmaz, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019. Stanford J. Shaw, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu: Savaşa Giriş**, çev. Beyza Sümer Aydaş, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2014. Altay Cengizler, **Adil Hafızanın Işığında: Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu**, İstanbul, Doğan Kitap, 2014. **Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918**, Ed. Gültekin Yıldız, İstanbul, Timaş Yayınları, 2013. Mehmet Beşikçi, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Seferberliği**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015. Mehmet Beşikçi, **Cihan Harbi'ni Yaşamak ve Hatırlamak**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2019.

¹³⁶ Sander, a.e., s. 366-370.

¹³⁷ Çanakkale Cephesi ve hava savaşları için bkz.: Edward J. Erickson, **Çanakkale Savaşı: Ateş Altında Komuta**, çev. İsmail Hakkı Yılmaz, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019. Bülent Yılmaz, **Çanakkale Hava Savaşları**, Ankara, Milsoft, (t.y.). Cenk Avcı, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Ankara, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 2009.

olmuştur. 18 Mart'ta İngiliz ve Fransız zırhlıları Boğazlar'dan geçmek için harekâtına başladılar.¹³⁸ Ancak bu zırhlılardan bazıları 7 ve 8 Mart 1915 tarihlerinde denize döşenen 26 mayına çarparak, bazıları da askerler tarafından edilen ateş sonucu isabet alarak battı. Donanmanın aldığı zarar neticesinde İtilaf Devletleri geri çekilmeye mecbur kaldı.¹³⁹ Tam da bu gelişmelerin cereyan ettiği dönemde Ludomił Rayski 15 Mart 1915 tarihinde Osmanlı birliklerine katılmıştır.¹⁴⁰ Bu kayıtlara göre Rayski Osmanlı ordusuna alındıktan üç gün gibi kısa bir süre sonra Çanakkale zaferine şahit olmuştur. İlk olarak görev yaptığı yer Çanakkale'deki Birinci Ulaştırma Bölüğü olmuştur ve burada yaklaşık altı ay görev yaptığı anlaşılmaktadır. Osmanlı ordusunun bu biriminde görev yaparken, aynı zamanda İstanbul Maltepe'de bulunan subay okulunda eğitim görmüş ve yapılan sınavı geçerek 10 Eylül 1915'te subay rütbesi almıştır.¹⁴¹ Bu bölükteki görevine devam ederken havacılık bölümüne tayinini isteyen Rayski, 17 Eylül 1915'te Edirne Uzunköprü Hava Muharebe Bölüğü'ndeki birliğe rasit (gözetleyici) olarak atanır. Burada 13 Aralık 1915 tarihine kadar yaklaşık 3 ay müddetle görev yapmıştır.¹⁴²

Rayski'nin havacılık bölümüne tayinini istediği dönemde Osmanlı Devleti'nin hava kuvvetleri yeni yeni şekillenmeye başlıyordu. Almanya'nın müttefiki olarak harbe katıldığında Başkomutan Vekili Enver Paşa, Alman Genelkurmay Başkanlığı'ndan uçak gönderilmesi talebinde bulunmuş, bunun üzerine uçaklar gönderilmiştir. Ayrıca gönderilen uçak grubunun başına 1911 yılından itibaren Alman

¹³⁸ Sander, a.e., s. 376.

¹³⁹ Çanakkale Deniz Savaşları ile ilgili bir çalışma olarak bkz.: Piotr Nykiel, **Wyprawa do Złotego Rogu. Działania Wojskowe w Dardanelach i na Morzu Egejskim (Sierpień 1914 - Marzec 1915)**, Kraków, Arkadiusz Wingert, 2008.

¹⁴⁰ CAW, I.480.112 31, 53, 56 Ludomił Rayski hakkında yapılan diğer çalışmalarda Osmanlı ordusuna katılış tarihi 1 Mart 1915 tarihi olarak verilmiş ancak tarafımızca bu tarihi işaret eder bir belge bulunamamıştır. Çalışmamızda Polonya Merkezi Askeri Arşiv kayıtlarına sadık kalınmıştır. Piotr Nykiel'in "Birinci Dünya Harbi Döneminde Polonyalılar ile Türkler Arasındaki Askeri İlişkiler" makalesinde Rayski'nin Çanakkale'ye geldiği ilk aylarda şoförlük yaptığı bilgisini aktarmaktadır ancak tarafımızca yapılan araştırmalarda şoförlük yaptığı ile ilgili bir bilgiye rastlanmamıştır. (İlgili bilginin geçtiği makale için bkz.: "Birinci Dünya Harbi Döneminde Polonyalılar ile Türkler Arasındaki Askeri İlişkiler", **600. Yılında Türkiye-Polonya İlişkileri Sempozyumu Bildirileri**, 5 Mart 2014 Ankara, Ed. Yrd. Doç. Dr. Hacer Topaktaş, Ankara, T.C. Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, 2015, s. 74-81.)

¹⁴¹ CAW, I.480.112 11.

¹⁴² CAW, I.480.112 53.

hava birliklerinde çalışan ve Fransa cephesinde öne çıkmış genç Pilot Üsteğmen Erich Serno görevlendirilmiştir. Serno, Osmanlı Devleti'nde bir havacılık okulu kurarak Türk havacı personelin eğitimini sağlamak ve Osmanlı ordusuna havacılık işlerinde danışmanlık etmek görevini üstlenmiş ve 3 Şubat 1915 tarihinde Yeşilköy (Ayastefanos) Havacılık Okulu'nda göreve başlamıştır. Daha sonraları Rayski de bu okulda askeri havacılık sınavına girerek pilotluk diplomasını alacaktır.

1915 yılı Ludomił Rayski'nin Osmanlı ordusuna katıldığı yıl olmakla birlikte ordu içerisindeki görevlerine dair detaylı bilgiye tarafımızca erişilememiştir. Yine de özellikle askeri belgeler ışığında 1915 yılı sonlarına kadar bulunduğu birlikte rasıt olarak görev yaptığını söylemek mümkündür.

1915 yılı sonlarına doğru Rayski, Çanakkale'deki Birinci Tayyare Bölüğü'ne atanmış ve rasıt olarak görev yapmıştır. Bu bölük Rayski'nin Osmanlı ordusunda ilk defa madalya aldığı birimdir. Öncelikle 4 Ocak 1916 tarihinde Osmanlı Harp Madalyası alır, daha sonra da 20 Mayıs 1916 tarihinde havacı brövesini takar.¹⁴³ 1 Haziran 1916 tarihine kadar aynı bölükte görevine devam ettikten sonra Osmanlı ordusunda en aktif yıllarını geçireceği son görev yeri olan Beşinci Tayyare Bölüğü'ne rasıt olarak atanır.¹⁴⁴ Bu bölük İzmir'in güneyinde Seydişehir (Gaziemir) bölgesine konuşlanmıştır. Rayski, Birinci Dünya Harbi sonuna kadar yaklaşık 30 ay müddetle bu bölükte görev yapacaktır.

¹⁴³ CAW, I.480.112 11. Bröve: Uzluk belgesi. Türkçeye Fransızcadan geçmiş bir kelime (*brevet*) olup askeriyede aldıkları eğitim nedeniyle veya bir görevde belirli bir hizmet yılını tamamlayanlara verilen rozettir. Böylece personelin kazandığı uzmanlığın sembolü olarak verilen bröveler üniformada taşınır.

¹⁴⁴ CAW, I.480.112 11.



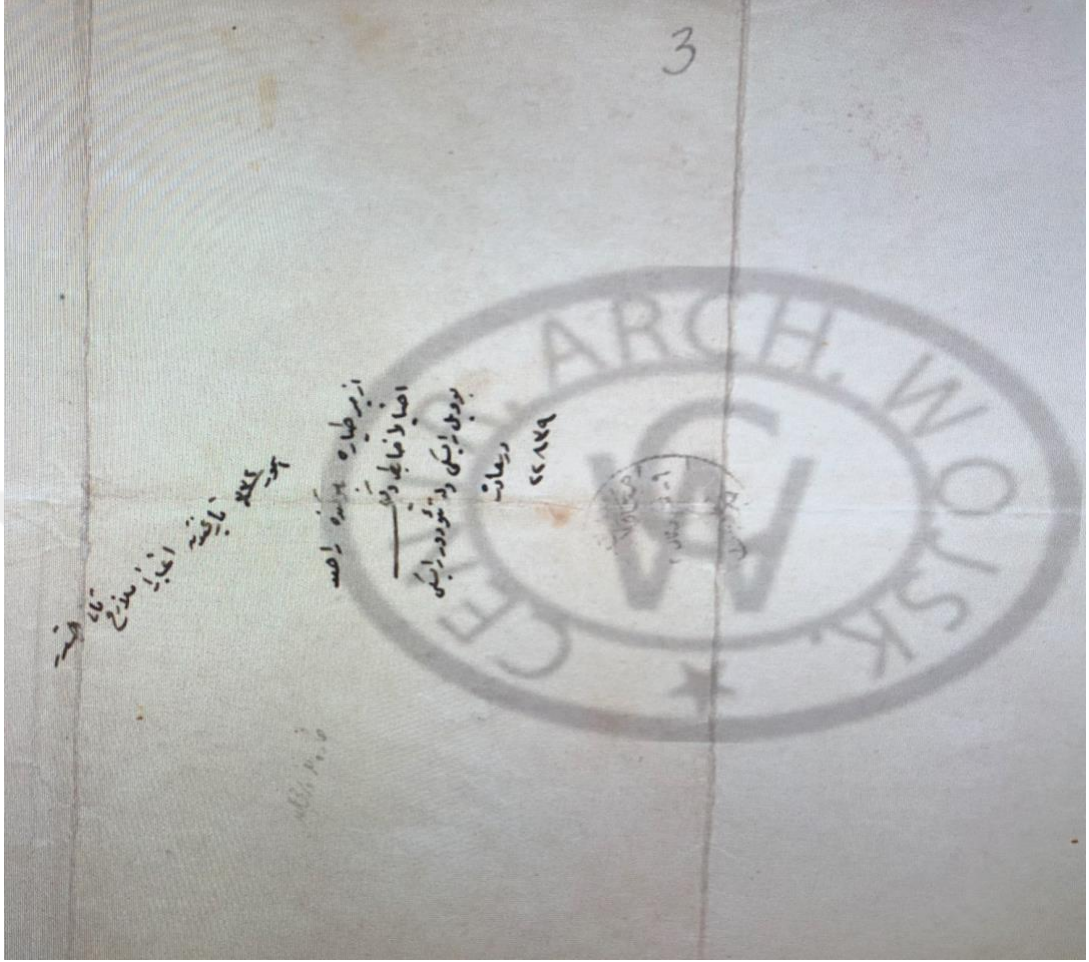
Görsel 4: Ludomił Rayski'nin Genç Yaşlarına Ait Bir Fotoğraf. Sağ Tarafta Osmanlı Havacı Brövesi Görülmektedir.

(Kaynak: <https://niebieskaeskadra.pl/fotki/ne6605.jpg> Erişim tarihi: 12.03.2021)

2.5. Ludomił Rayski'nin Birinci Dünya Harbi'nde Aldığı Görevler

Ludomił Rayski yeni bölüğüne atandıktan kısa bir süre sonra terfi alarak teğmen rütbesine yükseltilmiştir. Kayıtlarda bulunan diplomaya göre teğmenliğe terfi tarihi 1 Temmuz 1916, terfiinin devlet yetkililerince onaylandığı tarih 19 Temmuz 1916'dır. Rayski'nin teğmen rütbesine yükseltildiğini gösteren diplomasının aslı ve çevirisi aşağıda sunulmuştur¹⁴⁵:

¹⁴⁵ CAW, I.480.112 3.



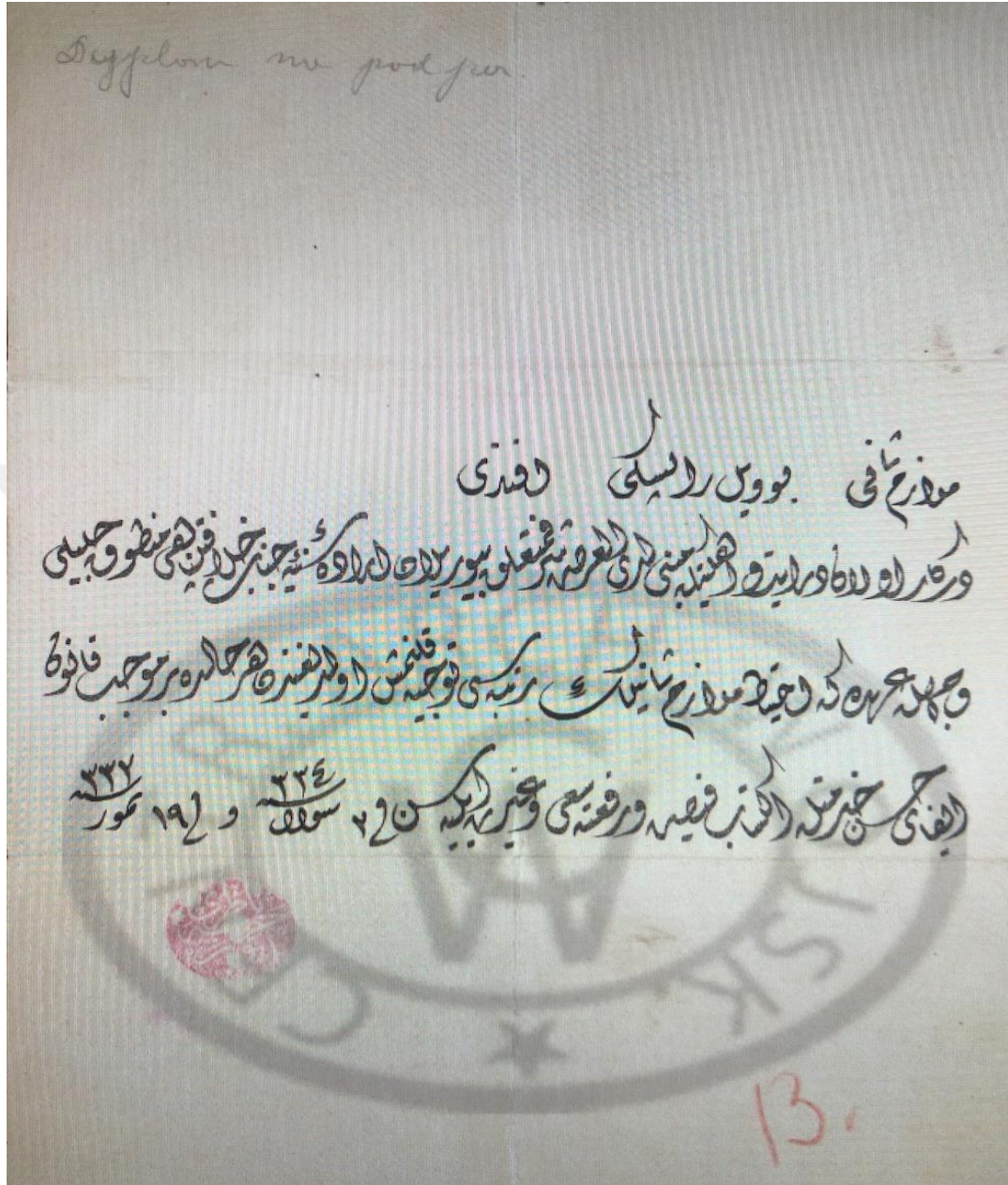
1 Temmuz Sene 332 tarihinden itibaren mülâzım-ı sâni olmuştur.

İzmir Tayyâre Bölüğü'nde râsıd ihtiyât zâbit vekîli

Ludomil Rayski veled-i Leh Teodor Rayski

Dersa'âdet

22839



Mülâzım-ı Sâni Ludomil Rayski Efendi

Derkâr olan dirâyete ve ehliyeteye mebnî ledi'l-arz şeref-müte'allik buyurulan irâde-i seniyye-i cenâb-ı hilâfetpenâhî mantûk-ı celîli vechile uhdene ihtiyât-ı mülâzım-ı sânilik rütbesi tevcîh kılınmış olduğundan her hâlde ber mûceb-i kânûn îfâ-yı hüsn-i hizmetle iktisâb-ı feyz ve rif'ate sa'y ve gayret eyleyesin

Fî 3 Şevval Sene 334 ve Fî 19 Temmuz Sene 332

Osmanlı kayıtlarında terfi Temmuz 1916 görünse de Polonya askeri kayıtlarında terfi tarihi 19 Haziran 1916 olarak görülmektedir. Burada kesin olarak çıkarılabilecek yargı, Rayski'nin teğmen rütbesini Beşinci Tayyare Bölüğü'ne atandıktan sonra aldığıdır. Beşinci Tayyare Bölüğü'nün İkinci Ordu emrine verilmesi kararlaştırılmışsa da düşmanın Ege Adaları'ndaki yığınağını kontrol etmek amacıyla İzmir'e Beşinci Ordu emrine verilmesine uygun görüldü.¹⁴⁶ Rayski yeni bölüğündeki ilk görevine düşman hareketliliğinin saptanması amacıyla pilot yanında görev yapan rasit olarak başlamıştır. 1916 yılında Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin uçak filosunda yaklaşık 90 uçak bulunmaktaydı. Filodaki personeller Alman subaylardan oluşuyordu, aynı zamanda ekipman da Almanya kökenliydi. Filoda *AEG*, *Albatros*, *Rumpler*, *Halberstadt*, *Fokker*, *Pfalz* ve *Gotha* uçakları bulunuyordu.¹⁴⁷ Hali hazırda pilotaj eğitimi almadığından Rayski'nin bu bölükte katılacağı görevler hem Osmanlı ordusunda hem de daha sonra Polonya'da pilot olarak uçuşlar gerçekleştirmesi açısından kuşkusuz bir temel oluşturur.

Ludomił Rayski'nin Beşinci Tayyare Bölüğü'ndeki uçuşları düşman etkinliğini takip etmek üzere 23 Ağustos 1916 tarihinde *Albatros C.I* tipi AK6 numaralı uçakta başlar. Alman Pilot Astsubay Schoemann ile 23-26 Ağustos tarihleri arasında Sisam Adası ve çevresindeki sahilleri gözetlemişlerdir.¹⁴⁸ Burada var olması muhtemel düşman hareketliliğine karşı yapılan uçuşta herhangi bir etkinliğe şahit olamamışlardır. Bu dönemde bölgede hava faaliyetlerinin artması, buna karşılık Beşinci Tayyare Bölüğü'nün elinde işe yarayabilecek az miktarda uçak olması dolayısıyla, yeni gelen uçaklardan AK14 numarası *Albatros C.I* uçağı İzmir'e gönderilmiş ve bölük emrine verilmiştir.¹⁴⁹ Rayski bu yeni uçakla 2 Eylül'de Astsubay Schoemann ile Midilli Adası'nı keşfe çıktığında burada sekiz adet düşman uçağının yanı sıra ayrıca Yera Körfezi'nde iki kruvazör, bir monitör, üç torpido görmüştür.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Kansu, vd, **a.e.**, s. 246.

¹⁴⁷ Zygmunt Bąk, "Ludomił Antoni Rayski – Pierwsze Loty", **Aeroplan Ilustrowany Magazyn Lotniczy**, Nr: 2, Warszawa, 2009, s. 13.

¹⁴⁸ Bąk, **a.e.** s. 247.

¹⁴⁹ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, C. II, Ankara, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, s. 336.

¹⁵⁰ Kansu, vd., **a.e.**, s. 247.

11 Eylül'de tekrar Astsubay Schoemann ile AK14 numaralı uçakla keşif uçuşu gerçekleştiren Rayski, bu keşif görevinde Midilli Adası'nda iki kruvazör, iki monitör ve torpido ile bir nakliye gemisi tespit etmiştir. Ayrıca bu uçuşta bir kruvazörün Foça'ya doğru seyretmekte olduğu da bildirilmiştir.

Rayski'nin bir sonraki keşif görevi bölükteki akaryakıt stokları tükendiğinden ancak 30 Eylül tarihinde olabilmıştır. Bu tarihte *Albatros* tipi bir uçakla pilot Schoemann ile Midilli Adası'na keşif uçuşuna gitmişler ancak adadaki durumda herhangi bir değişiklik kaydetmemişlerdir. 30 Eylül 1916'da yaptıkları uçuş Rayski ve Schoemann isimlerinin birlikte görüldüğü son uçuştur. Bundan sonra Rayski keşif uçuşlarına Alman Pilot Astsubay Warscheid ile devam edecektir. Aynı tarihte Rayski'ye Alman komutanlığı tarafından İkinci Sınıf Demir Haç Nişanı verilmiştir.¹⁵¹

Ekim ayında Sisam Adası'nda hareketliliğin artmasıyla ilgili olarak Beşinci Ordu Komutanlığı adaya keşif ve bombardıman harekâtı yapılmasını kararlaştırmıştır. Rayski bu kararı takiben 6 Ekim 1916 tarihinde Astsubay Warscheid'in kontrol ettiği AK6 numaralı *Albatros* tipi uçakla Sisam Adası üzerine keşfe gitmiş ve ikili bu çevrede yaklaşık üç saatlik bir uçuş gerçekleştirmişlerdir. Bu göreve giden bir diğer uçak olan AK14 numaralı uçak motor arızası sebebiyle kırıma uğramış ve Rayski'nin daha önce birlikte uçuşlar gerçekleştirdiği Alman Astsubay Schoemann bu kazada hayatını kaybetmiştir. 13 Ekim 1916 tarihli uçuşta Rayski Midilli Adası yakınlarındaki bir hava harbinde yaralanmış ve tedavisinin ardından pilotluk eğitimini almaya başlamıştır.¹⁵²

Rayski'nin uçuşları 23, 25 ve 28 Ekim tarihlerinde *Albatros* tipi uçakla ve Pilot Astsubay Warscheid'in yanında devam etmiştir ve birlikte Sakız ve Midilli Adaları'na keşif uçuşları gerçekleştirmişlerdir. Ayrıca bu dönemde Rayski 23 Ekim 1916 tarihinde hizmetlerinden dolayı Osmanlı Devleti tarafından liyakat madalyası ile ödüllendirilmiştir.¹⁵³ Aynı yılın Kasım ayı uçuşlarına bakıldığında Rayski'nin katıldığı keşif uçuşlarının aralıklarla devam ettiği görülmektedir. Rayski 2 Kasım ve

¹⁵¹ Jerzy W. Wypiórkiewicz, Zbigniew W. Kowalewski, Sławomir M. Kozak, **Efendi**, Warszawa, Wydawca Oficyna Aurora, 2018, s. 37.

¹⁵² CAW, I.480.112 11, 54.

¹⁵³ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 37.

8 Kasım tarihlerinde Astsubay Warscheid ile Midilli Adası keşif görevine katılmıştır. Daha sonra aynı ekip Midilli Adası keşif görevini 20 ve 29 Kasım'da tekrarlamışlardır. Bu uçuştan sonra 1916 yılında Rayski'nin katılmış olduğu herhangi bir uçuş kaydına tarafımızca rastlanmamıştır. Yine de 1916 yılında gerçekleştirmiş uçuşlarda alayında gözetleme uçuşlarında rekor sahibi olmuştur.¹⁵⁴

1917 yılında Rayski'nin görev yaptığı Beşinci Tayyare Bölüğü, Ege Adaları ve çevresindeki düşman faaliyetlerini takip etmekte, buralardan gelebilecek herhangi bir saldırıya karşı hazırlık yapmaktaydı. Ocak ayından Nisan ayına kadar geçen dönemde kış mevsimi dolayısıyla gelişen sert hava durumu bölüğün uçuş faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine olanak vermemiştir. Havanın bahar aylarında da uçuşa elverişsiz olması neticesinde tayyare bölüğünün hareketliliğinin çok olmadığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde Rayski'nin bir pilotaj eğitimi almış olması şüphesiz havacılık kariyerinin gelişimi açısından önem arz etmektedir. Beşinci Bölük'te havacılık eğitimi alan Rayski 28 Şubat 1917 tarihinde tek başına bir uçuş gerçekleştirmiştir.¹⁵⁵ Bu uçuşunu 13 Ekim 1916 tarihinde geçirdiği kaza sonrasında almaya başladığı eğitimlerinin bir parçası olarak yapmış olması muhtemeldir.

18 ve 19 Mart 1917'de düşman adalarına yapılan keşif görevlerinde Rayski, rasit olarak Alman Astsubay Warscheid'in yanında devam etmiştir. Bu tarihlerdeki görevlerinde Midilli Adası civarında keşif uçuşları gerçekleştirmişlerdir.¹⁵⁶ 24 Mart tarihinde yapılan uçuşta yine aynı ekip Sisam Adası'na keşif yapmıştır.¹⁵⁷ Bölükte Nisan ayında Midilli ve Sakız Adaları'na yapılan keşif uçuşları devam ederken 7 Nisan'da rasit olarak Warscheid'in yanında Sakız Adası keşfine gitmiştir. Aynı zamanda pilotaj eğitimine devam eden Rayski eğitiminin bir parçası olarak *Gotha G5* uçağı ile Seydiköy'den Sarsallı'ya tek başına bir uçuş gerçekleştirmiş, 9 Nisan'da ise Midilli'yi keşfetmiştir.¹⁵⁸

¹⁵⁴ Bâk, **a.e.**, s. 12.

¹⁵⁵ CAW, I.480.112 11.

¹⁵⁶ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, C. II, s. 20.

¹⁵⁷ Kansu, vd., **a.e.**, s. 309.

¹⁵⁸ Kansu, vd., **a.e.**, s. 309.

Mayıs 1917’de Beşinci Tayyare Bölüğü’nde gündüz uçuşlarına ek olarak gece uçuşu eğitimleri başlamıştır. Gece uçuşlarında pilotlar cep feneri kullanarak hem önündeki kumanda kollarını aydınlatıyor hem de inişe geçtiklerinde meydana işaret vererek, aydınlatma ateşlerinin yakılmasını sağlıyordu.¹⁵⁹ 10 Mayıs akşamı 10:45 civarında Warscheid ve Rayski’nin *Albatros CIII* uçağı ile gerçekleştirdiği gece eğitim uçuşunda iniş için alçalırken yere işaret vermede kullandıkları cep feneri çalışmamış ve dolayısıyla meydanla iletişime geçemediklerinden aydınlatma ateşi olmadan iniş yapmaya mecbur kalmışlardır.¹⁶⁰ Bu iniş denemesinin başarılı olmamasından dolayı uçak kırına uğramış, Rayski bu kazada uçağın altında kalmıştır. Kazadan sonra bir tutanak tutularak pilot Warscheid’in ifadesi alınmıştır¹⁶¹ :

Evrâk Odasının Numarası		Osmanlı Ordû-yı Hümâyûnu Başkumandanlığı Vekâleti Şube	Mübeyyizin İmzası	
Şube Numarası			Tarih-i Tebyizi	
Mütercimin İmzası			Mübeyyize Konulan Numara	
Tarih-i Tercümesi	29/5/33		Mukâbelecinin İmzası	
Kalem Odasının Numarası	6		Mukâbele Tarihi	
	Beşinci Tayyâre Bölüğü Numara 252 Seydiköy 12-5-17 Tayyâreci Başçavuş Bolbos Varşayd Varmid Mülâzım Von Rayski Efendilerin mecrûhiyeti hakkında rapor: 5-10 akşamı saat 10.45 raddelerinde Albatros CIII tayyâresi ie bir gece uçuşu tecrübe etmek üzere uçuşa başladım. Mülâzım Von			

¹⁵⁹ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, C. II, s. 86.

¹⁶⁰ Ludomił Rayski’nin Polonya Merkezi Askeri Arşivi kayıtlarında bulunan kişisel dosyasında kazanın gerçekleşme tarihi 15 Mayıs 1917 olarak verilmiştir.

¹⁶¹ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (Eski ATASE) BDH-1398-40-6-2 (Belgenin Osmanlıca aslı için bkz.: Ek 3).

	Rayski Efendi ile İzmir körfezinin üzerinde uçtum ve 1500 metre irtifâ'a vâsıl oldum. Hava mehtaplı olmadığından monitörlere berâ-yı işâret âteş yakmaları için Râsıd Von Rayski Efendi'nin işâret tabancasını endaht edeceğini evvelce kararlaştırılmış idi. Mülâzım Von Rayski Paradiso üzerinde işâret tabancasını endaht etti. Monitörlerin beyânâtına nazaran işâret tabancasını görmemişler. Uçuş esnasında âdet-i devir sâ'atine ve manometreye bakmak içi berâber almış olduğum cep lambası birkaç def'a çalışmadı. Beş kırmızı magnezyum meş'alesi ile iki büyük âteş hazırlanmıştı. Büyükler yanmadılar ve meş'aleler ise emniyetli bir sûrette inmek için bana lâzım olan ziyâyı neşredemediler. Düz bir iniş ve uçuşuna başladım fakat zemîni göremediğimden müsâ'id bir zamanda tayyâreye lâzım gelen vaz'iyeti vermedim. Pervâne yere vurmuş ve tayyâre tekerlenmişti. Mülâzım Von Rayski Efendi tayyâre altında kalmış idi. Ona mu'âvenet etmezden evvel kendimi kurtarmak mecbûriyetinde idim çünkü sıkışmış bir hâlde buluyor ve ilk anda bayılmış idim. Tayyâreci Başçavuş Varşayd
--	---

Raporda yazıldığı üzere pilot Warscheid akşam 10:45 sularında uçuşa yanında Rayski ile gitmiş, 1500 metre irtifaya çıktıktan sonra inişe geçtiklerinde yerdeki personelle iletişim kurulamadığından dolayı kaza meydana gelmiştir. Pilot Warscheid bu kazayı hafif yara ve sıyrıklarla atlatırken Rayski'nin sinirlerinde ezilme, yüz kemiğinde kırık, cildinde ise yaralar ve sıyrıklar meydana gelmiştir. Ayrıca uçak kaza

sonrası kullanılamaz hale gelmiştir. Konuyla ilgili tutulan rapor aşağıda sunulduğu gibidir: ¹⁶²

Evrâk Odasının Numarası		Osmanlı Ordû-yı Hümâyûnu Başkumandanlığı Vekâleti Şube 13	Mübeyyizin İmzası	
Şu‘be Numarası			Tarih-i Tebyizi	
Mütercimnin İmzası			Mübeyyize Konulan Numara	
Tarih-i Tercümesi	13/5/33		Mukâbelecinin İmzası	
Kalem Odasının Numarası	6		Mukâbele Tarihi	
9-1 Görölmüştür		Fevkal‘âde müsta‘cîl İzmir’den on üçüncü şu‘beye mevrûd 2756 numaralı ve 11 Mayıs Sene 17 tarihli telgrafnâmenin tercümesidir “Varşayt” ve “Von Rayski” Efendilerin râkib oldukları tayyâre 10 Mayıs Sene 17 tarihinde gece uçuşunda sukût etmiştir. Varşayt Efendi hafif sûrette cerîhadar ve Von Rayski Efendi’nin sınırları muhtell ve yüzünün kemiği şikest ve yüzünden de hafif sûrette cerîhadar olmuştur. Ve yüzünün cildi hissölunacak kadar sıyrılmış ve tayyâre harap olmuştur. Mülâzım Sadullah ve Barkhavzan Efendiler buraya vâsıl oldular.		
		Jurnal Numarası 1032	Emr ile Anşons	

¹⁶² ATASE, BDH-1398-40-6 (Belgenin Osmanlıca aslı için bkz.: Ek 4).

Raporda aktarıldığı üzere kazada hem Warscheid hem de Rayski yaralanmış ve uçuşlara bir müddet devam edememişlerdir. Bu kaza neticesinde Rayski'nin bir nekahet dönemi geçirdiği kuvvetli olasılıktır ancak tarafımızca yapılan araştırmalarda bununla herhangi bir belge ya da kayda ulaşılamamıştır. Yine de bu kaza sonrasında Rayski'nin pilotaj eğitimine devam ettiğini söylemek mümkündür. Osmanlı ordusunda hem rasıt olarak katıldığı uçuşlarda hem de aldığı eğitim neticesinde yeterince tecrübe kazandığına artık şüphe kalmamıştır. Böylelikle tek başına uçuş gerçekleştirebilme yeteneğinin nişanesi olan pilotluk diplomasını almaya çok yaklaşmış ve nihayet 18 Temmuz 1917 tarihinde İstanbul Yeşilköy'deki havacılık okulunda askeri havacılık sınavını başarıyla vererek pilotluk diplomasını almıştır.¹⁶³ Bu kazanımla birlikte Rayski artık tek başına uçuş yapabilecek bir savaş pilotu olarak görev alabilir konuma gelmiş ve bu sayede askeri kariyerinde yeni bir dönem başlamıştır.

Pilotluk diplomasını aldıktan bir hafta sonra ise Alman komutanlığı tarafından Birinci Sınıf Demir Haç Nişanı ile ödüllendirilmiştir.¹⁶⁴ Rayski'ye verilen bu nişan savaşta Alman tarafınca savaşta kahramanlık gösteren ve yarar sağlayan askerlere takdim edilmekteydi. Verilen bu madalya sayesinde Rayski'nin çalışmalarının sadece Osmanlı ordusunca değil, aynı zamanda Alman ordusunca da başarılı bulunduğunu söylemek mümkündür.

Artık bir savaş pilotu ehliyetine sahip olan Rayski bir *Albatros CIII* uçağında 22 Eylül 1917 tarihinde yanında rasıt Binbaşı Adnan Bey ile Ayvalık üzerine bir uçuş gerçekleştirmiştir. Bu uçuş Beşinci Tayyare Bölüğü'nün haftalık raporunda şu şekilde kaydedilmiştir:¹⁶⁵

¹⁶³ CAW, I.480.112 11.

¹⁶⁴ CAW, I.480.112 11.

¹⁶⁵ ATASE, BDH-1398-40-8-116 (Belgenin Osmanlıca aslı için bkz.: Ek 5).

Beşinci Tayyare Bölüğünün (57) Haftalık Raporu

16-9-33 tarihinden 22-9-33 tarihine kadar

Hava	İrtifa	Müddet-i Tayeran	Rasıdın İsmi	Tayyarecinin İsmi	Tayyarenin Numarası	Tarih	Gün
tambul'a						16-9-33	Pazar
Efendi			Binbaşı	Küçük Zabıt	CIII	17	Pazartesi
İşgal				Efendi		18	Salı
İsu						19	Çarşam
						20	Perşembe
İmştir						21	Cuma
Efendi			Binbaşı	Mülazım-1 Sani Rayski	CIII	22	Cumartesi

Ştûr 2/10/33 5. Alay Tayyare K

Ştûr 3/10/33 Mülazım-1 Evele

¹⁶⁶ CAW, I.480.112 1.

Beşinci Tayyare Bölüğü'nün 1917 yılı Kasım uçuşlarından birinde Rayski'nin 26697 numaralı uçak ile 12 Kasım'da Sakız Adası'na keşif uçuşunda bulunduğu ve buranın çevresinde talim ettiği anlaşılmaktadır.¹⁶⁷

Beşinci Tayyare Bölüğünün 61 Numaralı Haftalık Raporu

11-11-33 tarihinden 17-11-33 tarihine kadar

Mülâhazat	Hava	İrtifa	Müddet-i Tayeran	Rasdın İsmi	Tayyarecinin İsmi	Tayyarenin Numarası	Tarihi	Gün
Efrada siper kazdırılmıştır							11-11-33	Pazar
Sakız keşfine gidilmiştir ve efrada talim ettirilmiştir	Sisli	2300	2.15	Mülâzım-ı Evvel Manşîl Efendi	Mülâzım-Sani Rayski Efendi	26697	12	Pazartesi
Efrada tali ettirilmiştir							13	Salı
Bir tayyaremiz hangar üzerinde uçuş yapmıştır.							14	Çarşamba
Hidemât-ı yevmiye ile işgal edilmiştir							15	Perşembe
Edâ-yı salat için efrada mezuniyet verilmiştir							16	Cuma
Efrada temizlik icra ettirilmiştir.							17	Cumartesi

5.Alay Tayyare K

Birinci kısımca görülmüştür 25/11/33

Mülâzım-ı Evvel

İkinci kısımca görülmüştür 26/11/33

¹⁶⁷ ATASE, BDH-1398-40-8-115 (Belgenin Osmanlıca aslı için bkz.: Ek 6).

Kayıtlarda görüldüğü üzere Rayski bu uçuşun pilotuyken Alman Üsteğmen Pfannenstiel ona rasıt olarak eşlik etmiştir. 30 Kasım günü, Teğmen Rayski, bölüğün yeni rasıtlarından Üsteğmen Gretzer ile Sisam Adası keşfine çıkmıştır. 2 Aralık'ta bölüğe gelen beş tane yeni *AEG C.IV* tipi uçaklardan birini denerken Rayski kaza geçirmiş ancak yara almamıştır.¹⁶⁸ 1917 yılı sona ermeden Rayski aldığı madalyalara bir diğerini daha ekler ve 27 Aralık'ta Avusturya III. Sınıf Askeri Liyakat Haçı almaya nail olur.¹⁶⁹ Rayski'nin Osmanlı ordusunda geçirdiği iki yıl boyunca almış olduğu görevler ve eğitimleri ile havacılık becerilerini hem rasıt hem de pilot olarak geliştirdiği kuşkusuzdur. Osmanlı Devleti'nde görev yaptığı son yıl olan 1918 yılında da pek çok önemli görevde yer alır.

1918 senesinde Beşinci Tayyare Bölüğü'nde daha önce var olan *Albatros* uçakları yerine artık 1917 sonunda eklenen *AEG C.IV* tipi uçakları bulunuyordu ve yapılan uçuşlar bu uçaklarla gerçekleştirilmekteydi. 7 Ocak günü rasıt Teğmen Senecker ile Sisam Adası'na bir keşif uçuşu yapmışlar ancak dönüşte geçtiklerinde bir motor arızası meydana gelmiştir. Bu sebeple Develi'ye mecburi iniş yapmak durumunda kalmışlarsa da ikisine de hiçbir zarar gelmemiştir. Ertesi gün ise Rayski tek başına çıktığı deneme uçuşunda inişe geçtiğinde tekrar arıza oluşmuş ancak uçağı herhangi bir kırım olmadan yere indirmeyi başarmıştır. Bölükteki bu tip yeni uçaklara pilotların henüz alışamadığı düşünüldüğünden ocak ayında intibak uçuşlarına ağırlık verilmiştir.¹⁷⁰

Bu dönemde Beşinci Tayyare Bölüğü'nde havacıların sayısı giderek azaldığından Rayski'nin hem pilot hem de rasıt olarak uçmasına karar verilmiştir. 18 Ocak'ta Sakız Adası, 20 Ocak'ta ise Sisam Adası keşfine giden Rayski aynı gün öğleden sonra Söke'ye uçuş gerçekleştirir. 22 Ocak günü, Teğmen Rayski, yanına rasıt olarak Teğmen Senecker'i almak suretiyle, Söke Meydanı'ndan Sisam Adası'na uçmuş ve adanın keşfi tamamlandıktan sonra uçak Seydiköy'e geri dönmüştür.¹⁷¹ Bu dönemde Yavuz muharebe kruvazörü Çanakkale Boğazı Nara Burnu'nda karaya

¹⁶⁸ Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)*, C. II., s. 208.

¹⁶⁹ CAW, I.480.112 11.

¹⁷⁰ Kansu, vd., *a.e.*, s. 381.

¹⁷¹ Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)*, C. IV, s. 32.

oturduğundan bu bölgede İngilizlerle hava çarpışmaları yaşanmaktaydı ve saldırılara karşı koyacak sayıda av uçağı olmadığından çevredeki tayyare bölüklerinden yardım istenmişti. Bunun üzerine 23 Ocak'ta Rayski yanında rasıt Pfannenstiel ile burada olabilecek muhtemel bir hava saldırısının önlenmesi amacıyla Çanakkale Boğazı'na bir uçuş gerçekleştirdi. Öğleden sonra beşe kadar Nara Burnu ile Çanakkale arasında devriye gezdiler.¹⁷² Yavuz kruvazörü İngiliz uçakları tarafından görüldü ancak atılan 180 bombadan sadece iki tanesi isabet etti.¹⁷³ Bunda kuşkusuz Rayski'nin Yavuz kruvazörünü koruma amaçlı yaptığı uçuşların etkisi olmuştur. Rayski'nin bu döneme kadar havacılık filolarında aldığı görevler ağırlıklı olarak Sisam, Sakız ve Midilli gibi Ege Denizi Adaları üzerinde keşif görevleri olmuştur ancak bir kruvazörün korunması vazifesi ilk defa kendisine verilmiştir. Gerçekleştirdiği bu önemli uçuş Rayski'nin esasen ilk başlarda çekinerek geldiği Osmanlı ordusunda ne denli önemli görevlere katılmış olduğunun da bir göstergesi olmuştur.

28 Ocak'ta Rayski, Pfannenstiel ile Çanakkale Boğazı'ndaki İngiliz denizaltılarını bombalamak amacıyla buraya doğru havalanıp yaklaşık bir buçuk saat devriye gezmişler ancak hava şartlarının elverişli olmaması sebebiyle İzmir'e dönememişlerdir.¹⁷⁴ Rayski'nin ocak ayında gerçekleştirdiği son uçuş rasıt Üsteğmen Gretzer eşliğinde 31 Ocak'ta Sakız Adası'na yapılan keşif uçuşu olmuştur. Şubat ayı uçuşları da genellikle Ege Adaları üzerine olmuştur. Bu uçuşlardan birine ilk defa Osmanlı ordusundan bir rasıt katılmıştır. Böylece 9 Şubat günü Rayski, rasıt Hüseyin Hüsnü (Bilge) ile Sisam Adası dolaylarında bir keşif uçuşu yaparlar. Ancak bu uçuş hava şartlarının elverişsiz olmasından dolayı ertesi gün tekrarlanır. 14 Şubat tarihinde Gretzer ile Sakız Adası'na keşif uçuşu yapar. 20 Şubat günü tek başına çıktığı deneme uçuşundan geri dönerken uçağı arızalanarak kırım geçirmiş ancak Rayski bu kazadan yara almadan kurtulmuştur.¹⁷⁵ Bu kazadan 6 gün sonra Hüseyin Hüsnü ile Sisam Adası'na bir keşif uçuşu gerçekleştirmesi de kaza sonrası uçmaya engel bir durum olmadığının kanıtıdır.

¹⁷² Kansu, vd., a.e., s. 381.

¹⁷³ Bâk, a.e., s. 14.

¹⁷⁴ Kansu, vd., a.e., s. 381.

¹⁷⁵ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)**, C. IV, s. 33.

Rayski'nin mart ayı uçuşları aralıklarla Sisam Adası üzerine keşif uçuşlarından ibarettir. Bazı durumlarda hava şartlarından dolayı uçuşlarına devam edemeyerek geri dönmek durumunda kaldığı olmuştur. 21 Mart günü, 3 İngiliz uçağının İzmir ve Seydiköy üzerinde uçtuklarının görülmesi üzerine, Pilot Rayski ile rasit Gretzer hemen havalansalar da İngilizlere yetişememişlerdir.¹⁷⁶ Bu uçuşla ilgili bir başka kaynakta ise İngiliz uçaklarını kaçırmayı başardıklarına yer verilmiştir.¹⁷⁷ Beşinci Tayyare Bölüğü tarafından harbin son yılının ilk üç ayında yapılan uçuşlar genellikle Ege Adaları'nı keşif amaçlı olmuş ve Rayski bu uçuşlara pilot olarak aktif katılım göstermiştir. Rasit Gretzer ile 3 Nisan'da Sakız Adası'na ve 6 Nisan'da Nazilli'de ara verip ikmal yaptıktan sonra İzmir'den yaklaşık 500 km uzaklıktaki Antalya'ya uçuş gerçekleştirmiştir. 10 Nisan'a kadar Antalya meydanından uçuşlar yapan havacılar, Güneydoğu Ege Adaları ile Anadolu kıyıları boyunca keşif yapmışlardır.¹⁷⁸ 13 Nisan tarihinde yanında rasit Hüseyin Hüsnü ile İstanköy'e keşif uçuşu yapmıştır. Ayrıca 29 Nisan tarihinde Rayski başarılı bir gece uçuşu gerçekleştirmiştir. Rayski bu tarihten haziran ayı ortalarına kadar Ege Adaları üzerindeki rutin keşif görevlerine devam etmiş ancak 20 Haziran'da tam anlamıyla gerçek bir savaş ortasında kalmıştır. Midilli Adası'na yapılan iki uçaklı keşif uçuşu esnasında uçaklara yerden ateş açılmış ve diğer uçak kanadından isabet alırken Rayski'nin içinde bulunduğu uçağa bir zarar gelmemiştir. İki uçak da hava meydanına dönmeyi başarmışlardır. Ancak 13 Temmuz'da pilot İbrahim Orhan ile rasit Hüseyin Hüsnü'nün yaptığı Sakız Adası keşif uçuşunda, uçak Yunan tarafından kırına uğratılmıştır. Rayski bir önceki gün geri dönemeyen uçağı ve pilotların akıbetini araştırmak üzere ertesi gün Seydiköy'den Sakız Adası'na doğru havalanmış ve yaptığı keşif uçuşunda uçak enkazının sahile çekildiğini tespit etmiştir.¹⁷⁹ Bu üzücü olay sonrası bölük keşif uçuşlarına elde kalan iki uçak ile devam etmiştir. 3 Ağustos'ta İzmir askeri bölgesi üzerinde uçan iki İngiliz uçağının Muradiye tren istasyonuna bir

¹⁷⁶ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)**, C. IV, s. 33.

¹⁷⁷ Kansu, vd., **a.e.**, s. 382.

¹⁷⁸ Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)**, C. IV, s. 86.

¹⁷⁹ Kansu, vd., **a.e.**, s. 383.

bombardıman yapması sonucunda karşılık vermek üzere bir AEG 5 uçağı ile havalanan Rayski, İngilizlere yetişememiştir.

Rayski'nin Osmanlı ordusunda kaydedilen son uçuşu 16 Ekim 1918'de AEG 24 uçağıyla Çanakkale'deki birliğine takviyede bulunmak için yapmış olduğu uçuştur. Rayski'nin 1918 yılındaki çoğu uçuş görevinin amacının düşmanın işgal ettiği bölgeleri gözlemlemek olduğu söylenebilir. Beşinci Tayyare Bölüğü'nde 1 Ocak 1918'den 31 Ağustos 1918 tarihine dek Rayski adının 92 defa görülmüştür.¹⁸⁰

Rayski'nin son uçuşundan iki hafta sonra Osmanlı Devleti 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'ni imzalayarak Birinci Dünya Harbi'nden çekilmiş ve orduda tasfiye sürecine başlanmıştır. 18 Ekim 1918 tarihinde ise Rayski üsteğmen rütbesine terfi ettirilmiştir.¹⁸¹



Görsel 5: Ludomił Rayski'nin Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde Görev Yaparken Çekilen 1918 Tarihli Fotoğrafi¹⁸² (Kaynak: <http://www.navyingallipoli.com/pingc.html> Erişim tarihi: 10.03.2021)

¹⁸⁰ Bâk, **a.e.**, s. 14.

¹⁸¹ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 43.

¹⁸² Fotoğraf Piotr Nykiel tarafından Krakov'da bulunan Polonya Havacılık Müzesi Arşivi'nden çıkarılmıştır. (Arka sırada başının üstü işaretli olan kişi Ludomił Rayski'dir.)

Ludomil Rayski'nin Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde gerçekleştirdiği uçuşların tarih sıralı listesi yıllara göre ayrılarak aşağıda tablo halinde sunulmuştur:

Tablo 3 Ludomil Rayski'nin 1916 Yılı Uçuşları			
No	Görev Tarihi	Uçuşu İcra Ettiği Kişi	Uçuş Mevki
1	23-26 Ağustos 1916	Astsubay Schoemann	Sisam Adası ve çevresi
2	2 Eylül 1916	Astsubay Schoemann	Midilli Adası ve Yera Körfezi
3	11 Eylül 1916	Astsubay Schoemann	Midilli Adası ve çevresi
4	30 Eylül 1916	Astsubay Schoemann	Midilli Adası ve çevresi
5	6 Ekim 1916	Astsubay Warscheid	Sisam Adası ve çevresi
6	13 Ekim 1916	Bilgi yok	Midilli Adası ve çevresi
7	23 Ekim 1916	Astsubay Warscheid	Sakız ve Midilli Adaları
8	25 Ekim 1916	Astsubay Warscheid	Sakız ve Midilli Adaları
9	28 Ekim 1916	Astsubay Warscheid	Sakız ve Midilli Adaları
10	2 Kasım 1916	Astsubay Warscheid	Midilli Adası ve çevresi
11	8 Kasım 1916	Astsubay Warscheid	Midilli Adası ve çevresi
12	20 Kasım 1916	Astsubay Warscheid	Midilli Adası ve çevresi
13	29 Kasım 1916	Astsubay Warscheid	Midilli Adası ve çevresi

Tablo 4 Ludomil Rayski'nin 1917 Yılı Uçuşları			
No	Görev Tarihi	Uçuşu İcra Ettiği Kişi	Uçuş Mevki
1	28 Şubat 1917	Tek başına	Bilgi yok
2	18-19 Mart 1917	Astsubay Warscheid	Midilli Adası ve çevresi
3	24 Mart 1917	Astsubay Warscheid	Sisam Adası ve çevresi
4	7 Nisan 1917	Astsubay Warscheid	Sakız Adası ve çevresi
5	7/8 Nisan 1917	Tek başına	Seydiköy-Sarsallı arası
6	9 Nisan 1917	Tek başına	Midilli Adası ve çevresi
7	10 Mayıs 1917	Astsubay Warscheid	Bilgi yok
8	22 Eylül 1917	Binbaşı Adnan Bey	Ayvalık
9	12 Kasım 1917	Üsteğmen Pfannenstiel	Sakız Adası ve çevresi
10	2 Aralık 1917	Bilgi yok	Deneme uçuşu

Tablo 5 Ludomil Rayski'nin 1918 Yılı Uçuşları			
No	Görev Tarihi	Uçuşu İcra Ettiği Kişi	Uçuş Mevki
1	7 Ocak 1918	Teğmen Senecker	Sisam Adası ve çevresi
2	8 Ocak 1918	Tek başına	Deneme uçuşu
3	18 Ocak 1918	Tek başına	Sakız Adası ve çevresi
4	20 Ocak 1918	Tek başına	Sisam Adası ve çevresi
5	22 Ocak 1918	Teğmen Senecker	Sisam Adası ve çevresi
6	23 Ocak 1918	Üsteğmen Pfannenstiel	Çanakkale Boğazı ve çevresi
7	28 Ocak 1918	Üsteğmen Pfannenstiel	Çanakkale Boğazı ve çevresi
8	31 Ocak 1918	Üsteğmen Gretzer	Sakız Adası ve çevresi
9	9 Şubat 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	Sisam Adası ve çevresi
10	10 Şubat 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	Sisam Adası ve çevresi
11	14 Şubat 1918	Üsteğmen Gretzer	Sakız Adası ve çevresi
12	20 Şubat 1918	Tek başına	Deneme uçuşu
13	26 Şubat 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	Sisam Adası ve çevresi
14	21 Mart 1918	Üsteğmen Gretzer	İzmir ve Seydiköy çevresi
15	3 Nisan 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	Sakız Adası ve çevresi
16	6 Nisan 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	İzmir'den Antalya'ya
17	10 Nisan 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	Antalya ve çevresi
18	13 Nisan 1918	Rasit Hüseyin Hüsnü	İstanköy ve çevresi
19	29 Nisan 1918	Bilgi yok	Bilgi yok
20	20 Haziran 1918	Bilgi yok	Midilli Adası ve çevresi
21	14 Temmuz 1918	Bilgi yok	Sakız Adası ve çevresi
22	3 Ağustos 1918	Bilgi yok	İzmir askeri bölgesi
23	16 Ekim 1918	Bilgi yok	Çanakkale

2.6. Ludomił Rayski'nin Osmanlı Devleti'nden Ayrılması

Havacılık faaliyetlerinin henüz yeni gelişmeye başladığı bir dönemde Osmanlı ordusuna katılan Ludomił Rayski burada görev aldığı yaklaşık üç senelik süre zarfında öncelikle rasit olarak uçuşlara iştirak ettikten sonra gerekli eğitimleri başarıyla tamamlayarak pilot olmaya hak kazanmıştır. Uçuşlarda ne kadar süre geçirdiği tam olarak bilinmemekle birlikte tarafımızca incelenen kaynak ve belgeler ışığında Osmanlı ordusunda görev yaptığı süreç içerisinde hem rasit hem de pilot olarak pek çok uçuşta yer aldığı bilgisine ulaşılabilmektedir. Bu sayede hem rasit hem de pilotluk alanında kazandığı deneyimlerle havacılık alanında kendisini geliştirmiş olduğu muhakkaktır. Ayrıca görevlerine devam ettiği süre içerisinde hem Osmanlı Devleti hem de müttefikler tarafından altı defa çeşitli madalya ve nişanlara layık görülerek ödüllendirilmiş olması Rayski'nin görevlerini ne denli özverili yürüttüğünün nişanesi olmuştur.

Osmanlı ordusundan 2 Aralık 1918 tarihinde terhis edilen Ludomił Rayski subay rütbesi ile geldiği Osmanlı Devleti'nden bir pilot üsteğmen olarak ayrılmıştır ve 11 Kasım 1918'de bağımsızlığı tekrar kazanan Polonya'ya dönerek burada havacılık kariyerine devam etmiştir. Bundan sonraki süreçte Polonya havacılığının gelişmesi için pek çok girişimde bulunacaktır. Polonya'ya geri döndükten sonra Osmanlı Devleti'nde edindiği tecrübeler kuşkusuz dönemin Polonya havacılığının kuruluşunda Rayski'nin çalışmalarını şekillendirmiştir.

Üç yılı geçen vazife süresi boyunca farklı uçak tipleri ile hem rasit hem de pilot olarak uçuşlar gerçekleştirmiş ve bu sayede farklı pozisyonlarda uçuş deneyimi kazanmıştır. Bunun Rayski'ye eşsiz tecrübeler kazandırmış olması muhakkaktır. Polonya'ya döndüğünde yaklaşık 13 yıl görev yaptığı orduda Osmanlı Devleti'ndeki kazanımlarını kullanmış olması dönemin Polonya havacılığının şekillenmesi bir bakıma Osmanlı havacılığının etkisinde gerçekleşmiş olduğunu göstermektedir.

Rayski'nin Polonya'ya döndükten sonra yer aldığı görevler ile askeri havacılık çalışmaları konusunda aldığı vazifeler çalışmamızın bir sonraki kısmında detaylı olarak ele alınacaktır. Osmanlı Devleti'nden terhis edildikten yıllar sonra görev

yaptığı topraklara döneminin Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı olarak geri dönerek kendi tasarladığı *PZL P24* uçağının Kayseri’de üretilmesini sağlayacaktır.



Görsel 6: Ludomił Rayski’nin Osmanlı Devleti’nden Döndükten Sonra Çekilmiş Bir Fotoğrafı. Sağ Cebinin Alt Kısımında Osmanlı Harp Madalyası, Sol Cebinin Üstünde Mecidiye Nişanı ve Alt Kısımda Osmanlı Havacı Brövesi Görülmektedir.
(Kaynak: Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI ORDUSU SONRASI LUDOMİL RAYSKI’NİN ASKERİ HAYATI

3.1. Ludomił Rayski’nin Polonya Ordusunda İlk Yılları

Birinci Dünya Harbi, Avrupa’da olduğu gibi Polonya’da da önemli değişikliklere yol açmıştır. Polonya için en önemli sonucu kuşkusuz 123 yıl sonra Almanya, Rusya ve Avusturya işgalinden kurtularak bağımsızlık kazandırmış olmasıdır ancak yeni kurulan Polonya sınırlarındaki çatışmalar, savaş resmen sona erip anlaşmalar yapıldıktan sonra dahi devam etmiştir. Özellikle ülkenin doğu ve güney sınırlarında yaşanan yerel çatışmalar yeni kurulan Polonya Devleti (İkinci Polonya Cumhuriyeti) için büyük tehdit oluşturmaktaydı.

Ülkenin Ukrayna ile sınırı sayılabilecek Bug Nehri hattının doğusu Kızıl Ordu tarafından işgal edilmişti ve Mihail Tuhaçevskiy’in komutanı olduğu bu ordu Varşova’ya doğru ilerlemekteydi. Dolayısıyla Birinci Dünya Harbi’nin bitmiş ve Polonya’nın bağımsızlığını kazanmış olması bütün sorunların ortadan kalktığı anlamına gelmiyordu. Tam tersi uzunca bir süredir tek elden yönetilmemenin sorumlulukları ve dağılan devlet otoritesinin yeniden sağlanması gerekiyordu.

Polonya’da Józef Piłsudski’nin başında bulunduğu Devlet Savunma Konseyi¹⁸³ tarafından yayınlanan çağrıya pek çok meslekten insan katılmıştı ve bu kişilerin oluşturduğu yerel birlikler yeni belirlenen sınırları korumaya çalışıyorlardı. Sovyet Rusya tarafı ile mücadelede henüz yeni kurulmakta olan Polonya Hava Kuvvetleri de şüphesiz büyük fayda sağlayacaktı ve Osmanlı Devleti’nden pilot üsteğmen olarak terhis edilmiş olan Ludomił Rayski önemli görevler üstlenmeye hazırdı. Osmanlı ordusunda geçirdiği üç yıl içinde havacılık hususunda pek çok malumat sahibi olduğuna şüphe yoktu ve artık bu tecrübelerini kendi ülkesinin göklerini korumak için kullanacaktı.

¹⁸³ Lehçe: Rada Obrony Państwa.



Görsel 7: Ludomił Rayski'nin Józef Piłsudski ile Çekilmiş Bir Fotoğrafı.
(Kaynak: <https://muzeumlotnictwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1535>
Erişim tarihi: 17.03.2020)

Polonya 1918'de tekrar bağımsızlığını elde ettiğinde ülkedeki her kurumun yeniden düzenlenmesi söz konusuydu. 123 yıl gibi uzun bir süre devlet vasfına sahip olmaması, şüphesiz devlet kurumlarının işlerliğini yitirmelerine sebep olmuştu. Bağımsızlığın kazanılmasından sonra ise kurumların tekrar işler hale getirilmesi ve henüz kurulmayan kurumların en baştan tesis edilmesi gerekmekteydi. Bu kurumlardan biri de elbette ki havacılık kurumuydu.

Polonya bağımsızlığını kaybettiğinde dünyada henüz havacılık çalışmaları başlamamıştı. Ancak sonraki süreçte de komşularında gelişen teknolojilere duyarsız kalınmamış, bir şekilde bu teknoloji ülkeye yavaş yavaş gelmeye başlamıştı. Özellikle de Birinci Dünya Harbi döneminde hem Alman hem de Rus uçakları Polonya üzerinde uçuş yaptığı ve bazı havalimanları kurulduğundan, Polonya'nın ilk uçakları bu ülkelerin menşesine sahip uçaklar olmuştur.

Osmanlı ordusundan terhis edildikten sonra Polonya'ya dönmek üzere yola çıkan Rayski için İstanbul'da bulunan dönemin Polonya temsilciliğinde Zygmunt

Maciejewski tarafından 298/X/112 referans numarasıyla 11 Ocak 1919 tarihinde bir belge hazırlanmıştır. Polonya sınır görevlilerine ve demir yollarına gerektiğinde beyan etmek üzere hazırlanan bu belge sayesinde Rayski'nin Polonya'ya geri dönerken sınırdaki herhangi bir sorun yaşamadan ve ücretsiz bir yolculuk edebilmesi sağlanmıştır.¹⁸⁴ Polonya'ya dönüşte öncelikle deniz yoluyla Odesa'ya ulaşan Rayski, General Lucjan Żeligowski'nin burada konuşlanmış Dördüncü Piyade Birliği'ne üsteğmen rütbesiyle 15 Ocak 1919'da katılmış, aynı zamanda buranın havacılık şubesinin şekillendirilmesinde görev almıştır.¹⁸⁵ Rayski'nin pilot olarak katıldığı bu filoda sadece eski bir uçak bulunuyordu. Dördüncü Piyade Birliği'nin Birinci Havacılık Şubesi'ne 23 Şubat 1919 tarihinde pilot olarak atanan Rayski'nin işi bu dönemde kolay olmayacaktı zira Polonya'nın paylaşımı sonrası 123 yıl üç farklı ülkenin boyunduruğu altında yaşayan, buralardaki ordularda yer alan askerleri tek bir askeri organizasyon altında toplayarak Polonya ordusunu şekillendirmek gerekliydi.¹⁸⁶ Ayrıca bu dönemde Polonya ekonomik olarak da çok iyi durumda değildi, askerlere verebilecek üniforma bile yoktu. Yine de elde olan imkânlarla sağlanan uçaklarla havacılık faaliyetleri sürdürülmeye çalışılmıştır.

Bolşeviklere karşı Mart 1919'da Odesa'ya yapılan uçuşlara iştirak eden Rayski, kuzeyden gelen tehlikeye karşı düşman karargâhının keşfi ve tanınmasında önemli rol oynamıştır. Bu uçuşlardan ilki 20 Mart 1919 tarihinde Fransız Üsteğmen Calliard ile gerçekleştirilen istihbarat uçuşu olmuştur. Bu dönemde müttefik Fransa'nın sayesinde filodaki pilot ve uçak sayısı da artmaya ve muharebe uçuşları düzenli olarak gerçekleştirilmeye başlanmıştır.¹⁸⁷

Uçuşların organizasyonu ve planlanması Üsteğmen Ludomił Rayski ve Subay Eustachy Wołłowicz tarafından yapılıyordu ve uçuşlara Fransız rasıtlar eşlik ediyordu. Tam da bu dönemde filo birkaç gün içerisinde Romanya'ya doğru hareket etmesi yönünde bir emir almıştı fakat eldeki donanım böyle bir uçuş için olanaklı değildi. Rayski kendi inisiyatifini kullanarak Fransızlardan aldığı kanadı kırık bir

¹⁸⁴ CAW, I.480.112 4.

¹⁸⁵ Edward Malak, "Dzieło Generała Rayskiego", *Lotnictwa*, Styczeń 1/2013, s. 78.

¹⁸⁶ CAW, I.480.112 70.

¹⁸⁷ Wypiórkiewicz, *a.e.*, s. 35.

Breguet uçağını gece boyu tamir ederek tek başına önce Akkerman'a, buradan da İbrail şehrine uçuş gerçekleştirmiştir. 10 Haziran 1919'da filo Czerniowiec'e taşındığında bu filonun komutanlığına Rayski getirilmiştir. Osmanlı ordusunda aldığı önemli görevlerin ve askeri disiplinin de Rayski'nin orduda önemli görevlere getirilmesinde referans olduğu muhakkaktır. Buradaki hava filosunun da düzenlenmesinde önemli katkılar sağladıktan sonra bu filonun Stanisławów yakınlarında Ukraynalılarla yapılan savaşa katılmaları kararlaştırıldı.¹⁸⁸ Haziran ayının ikinci yarısında muharebe, keşif ve irtibat uçuşları yapmaya devam etmiş ve uçuşlarından birinde General Żeligowski'yi Lviv şehrine getirip götürmüştür.



Görsel 8: Teğmen Rayski, General Żeligowski'yi Lviv'den Uçakla Stanisławów'a Getirdikten Sonra Çekilmiş Bir Fotoğraf (Sağdan ikinci kişi Rayski) (Kaynak: Marian Romeyko, **Ku Czcí Poległych lotników: księga pamiątkowa: praca zbiorowa/pod naczelną red. Marjana Romeyki**, Warszawa, Wydawnictwo Komitetu Budowy Pomnika ku Czcí Poległych Lotników, nakł. Lucjana Żłotnickiego, 1933, s. 50.)

¹⁸⁸ Marian Romeyko, **Ku Czcí Poległych lotników: księga pamiątkowa: praca zbiorowa/pod naczelną red. Marjana Romeyki**, Warszawa, Wydawnictwo Komitetu Budowy Pomnika ku Czcí Poległych Lotników, nakł. Lucjana Żłotnickiego, 1933, s. 50.

2 Temmuz tarihinde gerçekleştirdiği muharebe uçuşunda Podhajce yakınlarında Ukraynalıların açtığı ateş sonucu ayağından yaralanmıştır. Bu Rayski'nin askeri kariyerindeki dördüncü yaralanışdır ve iki ay kadar hastanede kalması gerekecektir. İyileşip taburcu olduktan sonra 1 Eylül 1919'da VII. Hava Filosu'nun komutanlığına atanmıştır ki bu filoda Amerikalı pilotlar da bulunmaktadır. Bu filonun adı Polonya'nın bağımsızlığı için Amerika'da çalışmalarda bulunan ve aynı zamanda Amerikan ordusunda görev yapmış Tadeusz Kościuszko (1746-1817) adıyla da anılmaktadır. 18 Ekim 1919 tarihine kadar burada komutanlık yaptıktan sonra görevini Amerikalı gönüllü pilotların komutanı Cedric Fount-le-Roy'a devretmiş ancak filoda pilot ve resmi danışman olarak bulunmaya devam etmiştir.¹⁸⁹ Aynı günlerde Osmanlı ordusuna katılması konusunda fikrini aldığı komutanı Józef Kordian-Zamorski ile karşılaşır.¹⁹⁰

Rayski'nin bu dönemde aldığı görevlerde gösterdiği cesareti ve göreve bağlılığı General Żeligowski'yi etkilemiş olmalıdır, zira Żeligowski X. Piyade Tümen Komutanı olarak 19 Temmuz 1919 tarihinde Askeri İşler Başkanlığı'na bir dilekçe yazarak Rayski'nin istisnai olarak üsteğmenlikten yüzbaşılığına terfi ettirilmesini rica etmiştir.¹⁹¹

10. Piyade Tümeni Komutanlığı
D. 27

19.7.1919

Doğu Cephesi Komutanlığından Askeri İşler Başkanlığına;

Olağanüstü askeri bir havacı olan hava filosu komutanı Teğmen Ludomil Rayski, IV. Nişancı Birliği'nde görev yaptığı süre zarfında pek çok kere görülmemiş cesaretle düşman bölgesi üzerinde uçuşlar gerçekleştirerek ateş açtı, son olarak yaralandı ve düşmanın durumu hakkında değerli bilgiler verdi. Son derece cesur bir subay ve bağımsız filo yöneticisi olarak, istisnai bir durum olarak, kendisinin yüzbaşılığına terfi ettirilmesini rica ederim.

imzalayan Żeligowski

X. Piyade Tümen Komutanı

¹⁸⁹ Stefan Czum, Waldemar Wójcik, **Generalowie w Stalowych Mundurach**, Warszawa, Dom Wydawniczy Bellona, 2003, s. 152.

¹⁹⁰ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 53.

¹⁹¹ CAW, I.480.112 13 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 7).

Rayski, binbaşı rütbesine ancak yaklaşık bir yıl sonra kadar yükselebilecektir zira Żeligowski'nin dilekçesini içeren bu telgrafı Askeri İşler Bakanlığı aynı yıl dikkate almamıştır. Buna ek olarak 23 Ocak 1920 tarihinde Rayski'nin *Virtuti Militari*¹⁹² madalyası alması için komutanları bakanlığa yazmışlardır. Bu yazıda Rayski'nin Ukraynalılarla yapılan savaşta değerli görüşleriyle katkıda bulunduğunu, makineli tüfek kullanarak düşmanla savaştığını ve harbin sonuna kadar uçuşlarına ciddiyetle iştirak ettiğini bildirirler. Binbaşı pilot olarak katıldığı bu savaşta Rayski pek çok uçuş gerçekleştirirken bazı uçuşlarda alçaktan uçuş yapması, Osmanlı ordusunda bu konuda yeterince iyi bir eğitim aldığının göstergesi olmuştur.¹⁹³

23.1.1920 tarihli Geçici bölümün kararı doğrultusunda “Yüksek Cesaret Madalyası için başvuru

I. Rütbesi: Binbaşı - Pilot

II. İsim ve Soyisim: Ludomil Raiski

III Komutanın teyidi:

IV. Orduya katılış tarihi: 1 Ağustos 1914

Eylemlerin ayrıntılı açıklaması (referanslar ektedir)

Binbaşı Rayski Ludomil, 1. Lejyon Tugayı'nda ilk hareketle cepheye giderek savaşta aktif rol alır. 1915 yılında yaralanır ve iyileştikten sonra Türk ordusunda göreve gider – burada hava savaşlarında iki kere yaralanır. Harbi Türkiye'de bitirdikten sonra Odesa'ya gelir ve Żeligowski'nin Birliği'ne katılarak burada savaşlarda aktif rol alır. Bu birimde Ukraynalılara karşı yapılan savaşlarda değerli görüşleriyle katkıda bulunarak yoğun bir şekilde görev alır ve aynı zamanda bombalar ve makineli tüfek kullanarak düşmanla

¹⁹² Latince “Askeri Erdem/Fazilet İçin” anlamına gelen bu sözün yazılı olduğu nişan gösterilen olağanüstü askeri çabalar ve cesaret için verilen en yüksek Polonya nişanıdır.

¹⁹³ CAW, I.480.112 9 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 8).

savaşır ve uçuşlarında o kadar çok cesaretlidir ve kendini ihmal eder ki, çok düşük uçuşlardan birinde yaralanır. İyileştikten sonra Ukraynalılarla yapılan harbin sonuna kadar uçuşlarına aynı ciddiyetle devam eder. Ocak 1920'de Poznań'daki Havacılık Akademisi komutanı olur, burada Nisan ayında XXI. Filoyu kurarak cepheye gider. Binbaşı, XII. Tümenin operasyonu sırasında birçok uçuş yapar ve ilk Polonya havacılık çalışmalarına öncülük eder, iki motorlu Goth aparatı ile Bolşevik bölgelerinde paniğe sebep olur, tanıkların ifadesine göre 50 kilogram bomba patlamıştır. Malewanaja İstasyonu fethi ve pek çok bombalama uçuşu sonrası Bolşevik zırhlı trenleri Kniarepol İstasyonu'nun arkasında Rayski sayesinde yakalandı. Ploskirów yakınlarında yapılan uçuşlarda Bolşevik birliklerinin hareketleri hakkında değerli bilgiler getirmiş, aynı zamanda Zmerynka çevresinde pek çok bombalama uçuşu yapmıştır, XIII. Birliğin bombalı saldırılarında ve Stara Sieniawa'da Bolşevik ordusuna karşı makineli tüfekle mücadele etmiştir. Temmuzda birkaç hafta süresince Budienny'nin süvarilerinin Rovno-Dubno-Luck-Beresteczko baskınındaki hareketlerini her gün izler. II. Ordudan edindiği değerli görüşlerini bildirir ve bu birlikleri bomba ve makineli tüfekle takip eder. Ağustos ve Eylül'de, düşman birliklerinin izlenmesinde görev aldı, Lviv ve Tarnopol yakınlarında çekildi. Ekimde iki motorlu Friedrichshafen uçağı ile Tarnopol'den Zmeryka'ya birkaç uzak uçuş gerçekleştirdi ve 60 ve 00 bombalı patlamalarla istasyon cihazlarını imha etti. Bombaları gözlemlemek ve düşürmedeki doğruluk için Binbaşı Rayski her zaman o kadar alçaktan uçar ki, uçuştan sürekli makineli tüfeklerle delinen kamerasıyla geri döner.

Yaralanıp yaralanmadığı: 1 kere

Şimdiki görevi: III. Hava Filosu

Madalya başvurusu: V. Sınıf Virtuti Militari madalyası

Rayski hakkında olumlu görüşler bildiren bir diğer kişi de VII. Filo Komutanı Cedric Fount-le-Roy'dur. 2 Şubat 1920'de Askeri İşler Bakanlığı'na yazdığı dilekçede Rayski'nin kumandası altında çok iyi görev yaptığını, yetenekli bir pilot ve asker olmasının dışında göreve bağlılığının filodaki tüm subaylar tarafından fark edildiğini belirtmiştir. Tıpkı Żeligowski gibi Cedric Fount-le-Roy da Rayski'nin binbaşı rütbesine yükseltilmesini uygun görmüştür.¹⁹⁴ Ertesi sene Hava Kuvvetleri Müfettişinin Askeri İşler Bakanlığı Personel Departmanı'na 12 Şubat 1920 tarihinde gönderilen gizli notunda Rayski'nin Bolşeviklere karşı uçuşlar gerçekleştirdiği ve hava filolarını komuta ettiği, özellikle Galiçya cephesindeki savaşlarda cephede önemli başarılar sağladığına dikkat çekilmiştir. Bu gizli rapora göre yeterince yetenekli, zeki ve uzman olduğuna bu sebeple de daha yüksek bir rütbeyi kesinlikle hak ettiğine kanaat getirilmiştir.¹⁹⁵

Varşova, 12 Şubat 1920

*Askeri İşler Bakanlığına,
Kişisel Bilgilerin Teyidi Birimine,*

Havacılıkta hava kuvvetleri doğrulama alt komitesinin talebi üzerine sorumlu pozisyonlarda bulunabilecek birkaç yüksek rütbeli memur olduğunu dikkate alarak, lütfen 11 numaralı parlamento kanununu Rayski'ye uygulayın.

Teğmen Rayski, 1863 Ayaklanmacısı bir göçmenin oğlu ve Türk tebaasından olarak Türk ordusunda pilot olarak görev yaptıktan sonra General Żeligowski'nin birliğine katılmış, buradaki hava filosunu komuta etmiş ve Bolşeviklere karşı uçuşlar gerçekleştirmiştir. Şu anda bir pilot olarak, kendisini birçok kez Galiçya cephesinde savaşta öne çıkardı. Çok yetenekli, zeki ve çok fazla uzmanlık göstermektedir, bu sebeple doğrulamada daha yüksek bir notu kesinlikle hak etmektedir.

*General Yarbay
Hava Kuvvetleri Müfettişi*

¹⁹⁴ CAW, I.480.112 14.

¹⁹⁵ CAW, I.480.112 16 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 9).

8 Mart 1920 tarihinde Poznań şehri yakınlarındaki Ławica'daki Pilot Yüksek Okulu'nun komutanlığına atanan Rayski, Mayıs 1920'de cepheye katılınca dek bu görevde kalmıştır. Buradan ayrılmadan cephede önemli rol alacak XXI. filoyu Nisan 1920'de kurar. Binbaşı rütbesiyle XII. Filo'nun operasyonlarında Bolşeviklere karşı uçuşlara katılır, daha sonra da III. Havacılık Filosu komutanı olarak 6. Ordu'ya dâhil olmuştur. Tanıklara göre yaptığı uçuşlar Bolşevikler arasında büyük korku ve tedirginliğe sebep olur. Gerçekleştirdiği istihbarat uçuşları sayesinde düşmanın konuşlandığı yerleri tespit eder ve Bolşevik birliklerinin hareketleri hakkında değerli bilgiler getirmiştir. Bu sayede düşman etkinliğinin izlenebilmesi sağlanmış ve askeri operasyonların planlanması kolaylaşmıştır.

Rayski Ağustos ve Eylül aylarında da düşman birliklerinin izlenmesi ve takibinde görev alır. Ekim ayında ise Tarnopol'den Zhmerynka'ya birkaç uçuş gerçekleştirmiş ve buraları bombalamıştır. Bombaların isabet alması için alçak uçuşlar gerçekleştirdiği üs komutanları tarafından bildirilmiştir. 9 Eylül 1920'de binbaşı rütbesine yükseldikten sonra 12 Ekim 1920'da imzalanan Riga Antlaşması ile sona eren Bolşevik-Polonya Harbi ertesinde bizzat Başkomutan tarafından en yüksek madalya olan *Virtuti Militari* ve 4 kere *Krzyż Walecznych*¹⁹⁶ madalyası ile ödüllendirilmiştir.¹⁹⁷

Osmanlı Devleti'nden Polonya'ya havacılık ve pilotluk konularında yeterince deneyim kazanmış olarak dönen Ludomił Rayski yapılan iki savaşta da cesaretiyle öne çıkan bir isim olmuştur. Bunun en büyük kanıtı filo komutanlarından aldığı övgü dolu sözlerdir. Ayrıca düşmana karşı verilen mücadele sırasında Polonya havacılığının gelişiminde oynadığı rol de büyüktür. Kullandığı farklı tip uçaklarla hem istihbarat ve gözetleme hem de düşman karargâhını bombalama gibi faaliyetlerde bulunması operasyonların başarılı olmasına şüphesiz katkıda bulunmuştur.

Aldığı görevleri cesaretle ve özveriyle yerine getiren Rayski bundan sonraki dönemde Polonya Hava Kuvvetleri'nde yönetim kadrosunda görev yapacaktır. Birinci

¹⁹⁶ Polonya Cesaret Haçı, savaş alanında büyük cesaret gösteren subaylara, astsubaylara ve erlere ödül olarak verilmekteydi. Aynı kişiye dört defaya kadar verilebilmekteydi.

¹⁹⁷ Wypiórkiewicz, a.e., s. 44.

Dünya Harbi döneminde düşmanlardan artakalan kırık dökük uçaklarla geliştirilmeye çalışılan Polonya askeri havacılığı Rayski'nin çabaları ve gayretleri sayesinde modern bir yapı olarak gelişecektir.

Sonraki süreçte Polonya üretimi farklı tür ve amaçla üretilen uçaklar Polonya'nın askeri havacılık bünyesinde kullanılmalarının yanı sıra farklı ülkeler için üretilecek veya üretim lisansları satılarak bu ülkelerde Polonya tasarımı uçakların üretilmesine başlanacaktır. Rayski'nin Osmanlı Devleti'nde edindiği tecrübeler o dönem yeni şekillenmekte olan Polonya Hava Kuvvetleri'ni şekillendirmede etkili olacaktır.

3.2. Ludomił Rayski'nin Polonya Hava Kuvvetleri'ndeki Görevleri

31 Mayıs 1921 tarihinde yayınlanan Askeri İşler Bakanlığı'nın 1774/21 numaralı emriyle Rayski bulunduğu filodan ayrılmıştır. VI. Ordu'nun komutanı Józef Haller'in kendisi için yazdığı övgü ve veda yazısında Kiev Savunması ile Galiçya'nın kurtuluş mücadelelerinde olağanüstü eylemlerde bulunduğu ve Polonya'daki en iyi savaş pilot unvanını aldığı yazılıdır.¹⁹⁸

Bolşevikler ve Ukraynalılarla yapılan savaşların sona ermesinden sonra Ludomił Rayski artık cephe hattının gerisinde bir göreve getirilmiştir. Yeni görev yeri Askeri İşler Bakanlığı'na bağlı Hava Seyrüsefer Dairesi II. Bölüm Başkanlığı idi ve burada satın alma müdürü olmuştu. Yurtdışından uygun ekipman satın alınması ve yerli havacılık endüstrisinin gelişmesi için gayret gösteriyordu. Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı ordusunda rasıt ve pilot olarak aldığı görevler, Rayski'nin bu alanı iyi ve yakından tanımasına olanak sağlamıştır. Özellikle Alman üretimi farklı uçak tiplerini ilk olarak Osmanlı ordusunda tanıma fırsatını yakaladığını belirtmek mümkündür. Harbin bitiminde Polonya'ya dönüşüyle burada da farklı uçak türleriyle uçuşlar gerçekleştirmiş ve böylelikle bu alandaki bilgi ve tecrübesini geliştirmiştir.

¹⁹⁸ CAW, I.480.112 18.

Yetenekleri, ilgisi ve becerikliliği sayesinde dönemin Polonya havacılığının sorunlarını çözebilmesi, Rayski'ye hızlı terfi kazandırmıştı.¹⁹⁹ Tıpkı cephede olduğu gibi cephe gerisinde getirildiği görevde de becerikliliği ve çalışkanlığı ile dikkat çektiğinden bu sayede 11 Eylül 1921 tarihinde Havacılık Departmanı Başkan Yardımcılığı'na atandı.²⁰⁰

Aynı dönemde IV. Hava Seyrüsefer Daire Başkanı General Gustaw Macewicz de Rayski hakkında olumlu görüşlerini bildiren bir dilekçe kaleme alarak onun yarbay rütbesine yükseltilmesi için Askeri İşler Bakanlığı'na bir yazı göndermiştir. Görülmektedir ki Birinci Dünya Harbi sona erip de Polonya'ya döndükten sonra Rayski askeri kariyerine birçok komutanının ve üstünün dikkatini çekecek kadar özverili çalışmalar yapmış, çalışmalarının karşılığını da askeriyede hızlı bir şekilde yükselerek almıştır. Ayrıca bu dönemde askeri çalışmalarına ek olarak 1910 yılında savaş öncesi başladığı üniversiteye geri dönerek yarıda kalan eğitimini tamamlar. Lviv Politeknik Üniversitesi Yol ve Köprü Yapımı Bölümü'nden mühendislik diplomasını 1922 yılında alır. Aldığı mühendislik diplomasına rağmen Rayski askeri havacılık alanında ilerlemeyi seçer.

Aynı yılın 8 Haziran'ında yarbay rütbesine de yükseltelen Rayski, başarılı çalışmaları ile Polonya ordusundaki yerini sağlamlaştırmaktaydı. Aynı yıl içinde 3-10 Eylül tarihleri arasında Zürih'te gerçekleştirilen Birinci Uluslararası Havacılık yarışmasında Polonya adına yarışma olanağı yakalamıştır. *Breguet XIV* model uçakla yaptıkları uçuşta Alp Dağları üzerinde zorlu bir uçuş gerçekleştirerek pilot Filipowicz ile dördüncü olurlar ve bu başarılarından dolayı organizatörler tarafından altın saatle ödüllendirilirler. Rayski katıldığı bu yarışma sayesinde Polonya havacılığını yurtdışında temsil etme şansı bulmuş ve bunda başarılı olmuştur.

Dönemin Polonya havacılığı komutanlarından General Macewicz'in 1922'de sağlık durumu kötüleştiği için görevden affını ister ve onun yerine dönemin Askeri İşler Başkanlığı Komutanı Kazimierz Sosnkowski askeri havacılık alanında bir uzman

¹⁹⁹ Zbigniew Mierzwiński, **Generalowie II Rzeczypospolitej**, Warszawa, Wydawnictwo Polonia, 1990, s. 239.

²⁰⁰ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 60.

olan Fransız General François-Leon Leveque'yi Polonya'ya davet eder. Rayski 1923 yılının başlarında Polonya'ya gelen ve IV. Bölük Komutanlığı'na getirilen Leveque komutasında 1 Kasım 1923 ile 1 Temmuz 1924 tarihleri arasında bölüm başkan yardımcısı olarak görev yapmıştır.²⁰¹ Polonya için 1920'lerde havacılık organizasyonunun gelişimi alınacak ekipman sayısı ve kalitesine bağlıydı ve o dönemde satın alımlar Fransa'dan yapılmaktaydı. Bu uçaklar Polonya'da *Francopol* adlı şirket vasıtası ile Fransa'dan getiriliyordu ve kurucularından biri General Włodzimierz Zagórski idi. Ancak getirilen veya Varşova'da bu lisansla üretilen uçakların çok kalitesiz olması özellikle *SPAD 61* modeli uçakların “uçan tabutlar” olarak adlandırılmasına sebep oldu. Daha sonraki dönemde Włodzimierz Zagórski ile Ludomił Rayski arasında büyük anlaşmazlıklar çıkacaktı.

Polonya havacılık alanında bu sorunlar yaşanmaya başlamadan önce Rayski, 1 Temmuz 1924 tarihinde ağır bir şekilde rahatsızlanarak Varşova'da bulunan Ujazdowski Hastanesi'nde tedavi görmek durumunda kalmıştır.²⁰² 1 Ekim 1924 tarihinde taburcu olduğunda artık General Leveque ordudan ayrılmıştı ve Rayski'nin Varşova Rembertów'da bulunan Yüksek Askeri Akademisi'nde ders alması uygun görüldü.

Söz konusu okulu başarı ile tamamlayan öğrenciler genel kurmaylıkta memur unvanı almaya hak kazanmaktaydılar ve Rayski burada mezun olduktan sonra 15 Ağustos 1924 tarihinde Albay rütbesi almıştır.²⁰³ Ders aldığı bu okulun Fransız komutanlarının da gözüne girmeyi başaran Rayski hakkında okulun yöneticilerinden olan Louis Faury 1925 yılı öğrenci kayıtlarına “çok akıllı, kültürlü, ciddi, açık ve metodik fikirli, karakteri düzgün, verilenden çok daha fazla bilgiye sahip biri” olarak açıklamalarda bulunmuş ve dosyasına bu talimatları işletmiştir. Faury tarafından 31 Ağustos 1925'te onaylanan bu belgede Rayski'nin notlarının çok iyi olarak

²⁰¹ CAW, I.480.112 85.

²⁰² CAW, I.480.112 85.

²⁰³ Wypiórkiewicz, a.e., s. 63.

değerlendirildiği, okulda 22. olduğu ve not ortalamasının 15,02 olduğu bilgileri bulunmaktadır.²⁰⁴

Albay Rayski Ludomir

Çok akıllı, kültürlü, ciddi.

Açık ve metodik fikirli, ivme ve karara sahip.

Karakteri düzgün, kendinden emin ve sempatik.

Çok iyi yetiştirilmiş.

Başka silahlar hususunda okulda verilenden çok daha fazla bilgiye sahip. Çok çalışkan biri ve büyük ilerleme kaydetti.

Havacılık bölümünden.

Notu..... Pekiyi

Mevki..... 22

Ortalama..... 15,02

/-/ Faury

Varşova, 31.8.1925

Tüm bunlara ek olarak aynı dönemde havacılığa olan tutkusu üs komutanlarının da dikkatini çekmiş olmalıdır zira General Majewski tarafından 04.10.1924 tarihinde tüm eylemleri ve mesleğine olan sevgisi nedeniyle Rayski için övgü dolu bir yazı yazılmıştır.²⁰⁵

²⁰⁴ CAW, I.480.112 82 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 10).

²⁰⁵ CAW, I.480.112 89 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 11).

Askeri İşler Bakanlığı

04.10.1924

Personel kayıtlarında 78.24. numarayla kayıtlı bulunan Yarbay Pilot Rayski, Yüksek Harp Akademisi'nde bir yıllık kurs almıştır. IV. Ordu'ya bağlı sorumlu olduğu pozisyonda yaklaşık 3 yıllık görevi sırasında olağanüstü bir tutum sergilemiştir, çok zeki ve yorulmak bilmeyen, hizmet aşkıyla yanıp tutuşan bir görevlidir. Böylece havacılığın gelişimine katkıda bulunmuştur. Tüm eylemleri, mesleğine olan sevgisi ve niyetlerini yerine getirmedeki kararlı ile karakterize edilmiştir. Kendisine teşekkürlerimizle başarılar dileriz.

*Bakan Yardımcısı ve
Ordu İdaresi Başkanı
General Majewski*

Komutanlarının tüm bu övgü dolu yazılarının sonraki süreçte onun Polonya ordusu içerisinde daha hızlı yükselmesine olanak sağlayacağı kuşkusuzdur. Rayski çalışmalarına her daim devam etmektedir. Ertesi sene Askeri İşler Başkanlığı'nın onayı ile Ağustos sonundan Eylül başını kapsayacak şekilde Paris-Tulus-Madrid-Kazablanka-Tunus-Brindisi-Atina-İstanbul-Bükreş-Varşova rotasını bir *Breguet XIX* uçağı bir uçuş denemesi gerçekleştirdi. Bu uçuşla ilgili rota üzerindeki şehirlerde bulunan Polonya Konsolosluklarına haber verilmiştir.²⁰⁶

²⁰⁶ Archiwum Akt Nowych (AAN), 2/487/0/7/439 4 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 12) ve Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, 566, 317-2577-21 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 13).

Varşova, 16.6.1925

*Askeri İşler Başkanlığı
Genelkurmay Departmanı II*

Nr. 9625/II Albay Rayski'nin uçuşu hakkında bilgi

Dış İşleri Bakanlığına,

Askeri İşler Bakanı'nın onayıyla Albay Rayski Rudomir'in, mekanik Kubiak ile ağustos sonu veya Eylül başında Breguet uçağı ile sunulan rota üzerinde bir uçuş gerçekleştirme girişimi vardır: Paris-Tulus-Madrid-Kazablanka-Tunus-Brindisi-Yunanistan üstünden Konstantinopol-Bükreş-Varşova.

Üstteki isteğe binaen Paris, Madrid, Roma, Atina, Ankara ve Bükreş Konsolosluklarımıza Rayski ve yanındaki askerin geleceklerinin haber verilmesi, aynı zamanda gereksinim duyabilecekleri materyallerin sağlanması konusunda bilgilendirilmelerini rica ederiz.

Bu konudaki bilgilendirmenin temmuz ayından önce yapılmasını rica ederim.

II. Genelkurmay Departmanı, Bajer

Bu yaklaşık 8000 km'lik bir rota idi ve Rayski bu uçuşu başarı ile tamamlamıştı. Varşova'ya geri döndüğünde artık Rayski'nin yeni bir görev yeri vardı. 16 Ekim 1925 tarihinde Merkezi Savaş Konseyi'nde Operasyon Departmanı Bağımsız Havacılık Bölümü'nün başkanı oldu, burada birkaç ay boyunca Polonya ordusunun

bu en önemli komuta organının operasyonlarını tanıma olanağı buldu.²⁰⁷ Bu görevde yaklaşık yedi ay kadar, 5 Mayıs 1926 tarihine kadar kaldı.

Göreve getirildikten sonra 2.11.1925 ile 19.12.1925 tarihleri arasında Fransa'nın Versay kentinde albaylar ve generaller için bilgilendirme kursuna katılan Rayski havacılık teknikleri hususunda malumatını geliştirme olanağı bulmuştur. Rayski'nin 1948 yılında kaleme aldığı ve Polonya Hava Kuvvetleri'ne bağlı emir komuta kademesinde görülen sorunlardan bahsettiği **“Słowa Prawdy o Lotnictwie Polskim 1919-1939”** eserinde 1925 yılı sonlarına doğru Hava Kuvvetleri Başkanı olan Zagórski tarafından makamına davet edilmesi Rayski'ye başkan yardımcılığı teklifi yapıldığı belirtilmiştir. Ancak Rayski bu teklifi kabul etmemiştir çünkü Zagórski'nin daha önce Fransa ile yaptığı anlaşmaların ülke yararına olmadığını ve kendi uçak sanayilerinin kuruluşuna engel olduğunu düşünmektedir.²⁰⁸

Rayski'nin Osmanlı Devleti'nden döndükten sonra komutasına girdiği Lucjan Żeligowski 1926 yılında bakanlığa yükselmişti ve Zagórski'yi görevden alarak Askeri İşler Bakanlığı IV. Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı'na Ludomił Rayski'yi atamıştır. Bu dönemde Polonya Hava Kuvvetleri komuta kademesinde yaşanan sorunlar artık iyice su yüzüne çıkmaya başlamıştır. Zagórski 15-16 Mart 1926 tarihlerinde mahkemede yargılanmış ve 18 Mart 1926 tarihinde suçlu bulunarak görevden el çektirilmiştir.²⁰⁹ Ülke ekonomisini zarara uğrattığı için hapse atılarak cezalandırılan Zagórski'nin yerini alan Rayski daha önce imzalanan ve performansı pek çok otorite tarafından eleştirilen *SPAD 61* uçakları anlaşmasını iptal etmiş, *Francopol* firmasıyla ortaklık da askıya aldırılmıştır. Rayski ülke havacılığının Zagórski komutası altında yönetilirken uğradığı zararı kendi eserinde ele almış, göreve başladıktan sonraki üç yıl içerisinde (1926-1929) Zagórski'nin borçlarını ödediğini, bunun da verilen bütçenin üçte birine tekabül ettiğini belirtmiştir.²¹⁰

²⁰⁷ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 70.

²⁰⁸ Ludomił Rayski, **Słowa Prawdy o Lotnictwie Polskim 1919-1939**, Londyn, Nakładem Autora, 1948, s. 20.

²⁰⁹ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 67.

²¹⁰ Rayski, **a.e.**, s. 23.

Polonya askeri havacılığının başına geldiğinde buranın gelişimini sağlamak için Rayski'nin önünde iki yol vardı. Birincisi tıpkı Zagórski'nin yaptığı gibi gerekli alet edevatı yurtdışından satın alınması, ikincisi ise Polonya'nın kendi havacılık sanayinin oluşturulmasıydı. Rayski kendinden öncekilerinin aksine ülke havacılığının millileştirilmesini ve yerelleştirilmesini arzu ediyordu ve havacılık çalışmalarını bu yönde sürdürerek milli havacılığın bir anlamda kurucusu oldu. Rayski'nin kararı sayesinde havacılık fabrikalarında pek çok yetenekli mühendis çalışmaya başladı. Bu yönüyle milli havacılık sanayinin geliştirilmesiyle hem işsiz sayısı azaltıldı hem de Polonya'nın yıllardır eksikliğini hissettiği bu pazar yüksek nitelikli personelle zenginleştirildi.²¹¹

7 Mayıs 1926 tarihine kadar havacılık dairesi başkanlığında çeşitli pozisyonlarda görev yaptıktan sonra Ludomił Rayski, Havacılık Dairesi Başkanı olarak aday gösterildi ancak bu dönemde Józef Piłsudski'ye karşı açık sempatisi nedeniyle görevinden alındı.²¹² Polonya'da Mayıs 1926'da Piłsudski tarafından gerçekleşen askeri darbede Piłsudski saflarında piyade olarak savaştı. Olaylar yatıştıktan sonra Havacılık Dairesi'nde görevine devam etti ve 12 Mayıs 1927'de başkanlık görevini resmen üstlendi.²¹³ Başlangıçta Havacılık Daire başkanı olarak görev yapan Rayski, 1936'da Askeri İşler Bakanlığı'nın yeniden yapılandırılması neticesinde 1939 yılına kadar Askeri Havacılık Komutanı olarak görev yapmıştır. Bu bağlamda Rayski askeriyedeki görevini İkinci Dünya Harbi başlayana dek yaklaşık 13 yıl boyunca aralıksız sürdürecektir, aynı zamanda Polonya Askeri Havacılık sektörünün gelişiminde önemli rol oynayacaktır.

²¹¹ Wacław Subotkin, **Z Kart Historii Polskiego Lotnictwa**, Szczecin, Krajowa Agencja Wydawnicza, 1985, s. 22.

²¹² Mariusz Niestrawski, "Wizerunek dowódców polskiego lotnictwa generałów Włodzimierza Zagórskiego i Ludomiła Rayskiego w polskiej historiografii", **Studia z Dziejów Polskiej Historiografii Wojskowej**, C. 14, Poznań, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2013, s. 78.

²¹³ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 75.

3.3. Polonya Havacılığı Başkomutanı Ludomił Rayski (1926-1939)

Henüz göreve resmen ataması yapılmamışken çalışmalara başlayan Rayski öncelikle 28 Ağustos 1926'da Genelkurmay Başkanlığı'na Polonya havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi için rapor sunmuştur.²¹⁴ Bu raporda filo organizasyonları ve 1935 yılına kadar havacılık faaliyetlerinin daha profesyonel ve modern bir hal alması öngörülmüştür. İdareyi ele aldıktan sonra havacılık alanındaki stabil olmayan durumu normalleştirmek adına kararlı adımlar atmak durumunda kalmıştır. Polonya idaresi Piłsudski'nin hâkimiyetinde iken Rayski de havacılık politikalarının sorumlusu olmuştur. Ancak Rayski'nin doğu sınır bölgesinden ve Rusya topraklarından gelen hava kuvvetleri subaylarına karşı olumsuz tutumu dikkat çekicidir.²¹⁵ Bu durum ve Rayski'nin sert tutumu bazı askerlerce eleştirilmiştir. Söz konusu departmanın yönetimini devraldıktan sonra aralarında *Virtuti Militari* madalyaları dahi bulunan beş albay ve yarbayın görevine son vermiştir.²¹⁶ Bu da Rayski'nin kişisel ve politik nedenlerden dolayı birçok önde gelen havacının kariyerine zarar verdiği iddialarını güçlendirmiştir. Bu konu Polonya tarihi içerisinde günümüzde hala tartışmalıdır. Bazı çevrelerce Rayski, Polonya askeri havacılığının kurucusu bir lider olarak görülürken bazıları tarafından kendi çıkarlarını milli çıkarların önünde gören bir hain olarak addedilmektedir.

Tartışmaların yaşandığı dönemde Rayski olağan gücüyle çalışmalarına devam etmiş, hatta önceki yıl gerçekleştirmiş olduğu ülkeler arası uçuşla ilgili teknik ve organizasyonu ele aldığı *Dalekie Przeloty*²¹⁷ adlı makaleyi kaleme almıştır. Bu makale Devlet Hava Savunma Birliği'nce (LOPP) düzenli olarak yayımlanan *Lot Polski* (Tr: Polonya Uçuşu) adlı derginin Mayıs 1926'da yayınlanan 5 numaralı sayısında

²¹⁴ Jerzy B. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesień 1939*, Warszawa, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1980, s. 25.

²¹⁵ Bartosz Kruszyński, *Kariery Oficerów w II Rzeczypospolitej*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań, 2011, s. 214.

²¹⁶ Niestrawski, *a.e.*, s. 80.

²¹⁷ Türkçe: Uzak Uçuşlar.

yayınlanmıştır. Savaş sonrası havacılığın göstermiş olduğu gelişim ve kıtaları birleştirmede kazandığı önemi ehemmiyetle ele alan Rayski'nin yazısı uzun yol teknikleri ve pilotlara yaptığı bazı uyarılarla sona ermektedir. Rayski'nin yazısının bir kısmının çevirisi aşağıda sunulmuştur:²¹⁸

“Albay Pilot Ludomir Rayski

Uzak Uçuşlar

Savaş sonrası havacılık gelişim gösterdi ve kıtaları birleştirmede önem kazandı. Uçuşlar bu kadar önemliken, makineler de uygun hazırlıklar sayesinde bunları gerçekleştirebilir. En önemlisi uçuşlar için önceden hazırlık yapılmasıdır. Tüm detaylar titizlikle incelenmelidir, beklenmedik durumlar için hazırlıklı olunmalıdır.

Uçuş organizasyonu

Her şeyden önce uçağın gücü ve çevikliği bilinmeli. Uçağın sunduğu güvenlik önlemleri önemlidir.

Devir sayısı önceden ayarlanmalı, en düşükten en yükseğe uçuş kabiliyeti bilinmelidir. Pervane performansı ve motorun en ekonomik çalışma kapasitesi bilinmelidir. Mürettebat seçimi de uçuş emniyeti açısından önemlidir.

Her seferinde pilota eşlik eden tecrübeli bir kişi bulunmalıdır. Bir diğer eşlik eden pilot birinci pilotun yerine geçebilecek kadar kalifiye olmalıdır.

Uçak mekaniğinin hazırlanması, özel güçlükler içermemektedir. Pilot eğitimi ise pilotluğun yanı sıra oryantasyon eğitimi de içermelidir.

²¹⁸ Plk. Pilot Ludomił Rayski, “Dalekie Przeloty”, **Lot Polski Organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa**, Nr 5 (32), Warszawa, Maj 1926, Rok IV, s. 4 (Yazının orijinali ve tamamı için bkz.: Ek 15).

Pilotaj

Uçuşla ilgili her türlü bilgiyi bilmek pilot için önemlidir. Ağır, ön görülemeyen veya zor durumlarda ne yapacağını bilmelidir. Uçağı kullanırken yeterli bilgi ve fiziksel kabiliyete muktedir olmalıdır. Bilinmeyen havaalanı veya kötü hava durumlarına hazırlıklı olmalıdır.

Günlük yaklaşık 10 saatini havada geçirmelidir. Gece uçuşları da önemlidir.

Pusula ve haritalar

Hedefe ulaşmada pilot pusula ve haritalardan yararlanır. Harita seçimi yerdeyken yapılmalı ve önceden üzerinde çalışılmalıdır. Pilot uçuğu rotayı iyi tanımalı, bu rotadaki karakteristik yerleri bilmelidir.

Uzun yol tekniğı

Dağ, tepe, bayır, akarsu vs. yerleri bilinmeli. Demiryolu da uçuş oryantasyonu için kullanılabilir.

Genel uyarılar

Bu tür uçuş bilgisi ve oryantasyona sahip olmak eğitim uçuşları sayesinde olur. Eğitim uçuşu esnasında harita ve pusula kullanımı da pekişir.

Uçuş ayarlamada mevsim seçimi önemlidir, böylece hava durumlarına hazırlıklı olunur.”

Rayski havacılık sektörünün millileştirilmesi ve üretimin yerlileştirilmesi konusundaki en büyük adımı 1928 yılında atmıştır. 1920 yılından itibaren uçakların ve motorların bakımının yapıldığı Varşova’da bulunan CWL adıyla bilinen atölyeyi Ocak 1928’de Askeri İşler Bakanlığı’na devretmiştir. Başlarda bağımsız bir teşebbüs olarak açılan bu atölye Rayski döneminde PZL adını almış ve uçak üretim tesisine dönüştürülmüştür. Böylelikle İkinci Dünya Harbi’ne dek Varşova’da pek çok

modelde savaş uçağı üretilmeye başlanmıştır.²¹⁹ Aktif olarak üretime başlayan tesiste milli tasarıma sahip uçaklar aracılığıyla Polonya havacılık endüstrisi su yüzüne çıkmış ve tüm dünyada fark edilmeye başlanmıştır.

Tüm bunların yanında Rayski Polonya havacılığının yurtdışında tanıtımını yapmak amacıyla bir dizi yurtdışı ziyaretlerinde de bulunmuştur. Bu ziyaretlerden biri de 1928 yılında Türkiye Cumhuriyeti'ne yapmış olduğu resmi ziyaretir. Havacılık Dairesi Başkanı Albay Rayski'nin komutasındaki üç subay ve iki mühendis subayın Polonya yapımı askeri uçak *Potez* ile Türk Hava Kuvvetleri'ni ziyaret etmek üzere Ankara'ya geleceği dönemin Polonya Dış İşleri tarafından Ankara'daki Polonya Ataşeliği'ne 27 Mayıs 1928 tarihinde gönderilen bir telgrafla bildirilmiştir.²²⁰ Aynı telgrafta teknik koşulların başkente inişe izin vermemesi halinde Rayski'nin İstanbul'a inmek isteyeceğine ayrıca uçakların telsiz ya da kamera taşımayacaklarına dikkat çekilmiştir. Ayrıca Rayski'nin heyetiyle yapacağı Türk tayyareciliğini ziyaretine dair Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından 4 Haziran 1928 tarihinde bir izin talebinde bulunulmuştur.²²¹

Bükreş ve Sofya ziyaretlerinin ardından İstanbul'a 19 Haziran 1928 tarihinde gelen Rayski ve ekibi için Yeşilköy Havaalanı'ndan dönemin Türk Hava Kuvvetleri'ne ait üç savaş uçağı havalanmış ve bu sayede Polonyalı misafirlerin Yeşilköy'e inmeleri sağlanmıştır.²²² Rayski'yi karşılayanlar arasında dönemin Polonya Maslahatgüzarı Kazimierz Papée ile ticari danışman Zygmunt Vetulani bulunmaktaydı.²²³ Polonyalı başka havacıların da katıldığı bu ziyarete Rayski, Askeri İşler Bakanlığı'na bağlı Havacılık Dairesi Başkanı olarak iştirak etmiştir.

²¹⁹ Jerzy B. Cynk, **Polish Aircraft 1893-1939**, London, Putnam&Company, 1971, s. 118.

²²⁰ AAN, 2/499/0/6/58 10.

²²¹ Dışişleri Bakanlığı, Türk Diplomatik Arşivi, 566, 38823-157361-10 (Bkz.: Ek 16)

²²² Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), HR.IM. 107-81, HR.IM. 250-93.

²²³ Łątka, **Lot Ku Gorzkiej Ślawie Gen. Ludomil Rayski (1882-1977)**, s. 41.



Görsel 9: Polonyalı Havacıların Türkiye Ziyareti (Albay Ludomił Rayski, sağdan ikinci, ikinci sırada) (Kaynak: https://www.szukajwarchiwach.gov.pl/en/jednostka/-/jednostka/5922269/obiekty/246680#opis_obiektu Erişim tarihi: 27.07.2021)

Polonyalı heyetin ziyareti Türk tarafında da büyük ilgi uyandırmıştır, üst düzey devlet adamları, generaller ve gazeteciler tarafından karşılanmışlardır. Ertesi gün Polonyalı subaylardan oluşan heyet, Fatih Saraçhane’de bulunan hava şehitleri anıtına bir hatıra çelengi bırakmışlardır. Bu ziyaret Türk Hava Mecmuası’nın 51. sayısında şu şekilde bahsedilmiştir:²²⁴

Leh Tayyârecilerinin Memleketimizi ve Tayyâre Cem’iyetini Ziyaretleri Münâsebetiyle...

Tayyarecilik günden güne yeni bir terakkî ve inkişâfa mazhar oluyor. Hava aletlerinin son aylarda vâsıl olduğu bu tekâmülün derecesini hakkıyla göz önüne getirebilmek için haftanın hemen her gününde elde edilen rekorlara ufak bir nazar-ı atf etmek kâfidir. Milletler bu çetin musâra’a ve cidâl devresinde hevâî ve sanâî kudretlerinin imkân ve vüs’atı derecesinde muvaffakiyâta nâil olmaktadır. Son aylarda sık sık tekerrür eden rekor teşebbüsleri milletlerin hevâî silahlanma keyfiyetine atfettikleri ehemmiyetin derecesin ispata kâfi gelmektedir.

²²⁴ **Türk Hava Mecmuası**, sy. 51, 1928, s. 4. Metnin orijinali için bkz.: Ek 17.

Yakın zamanlara kadar dünyanın en kuvvetli ve belli başlı hükümetlerinin kanat ve kokartlarına inhisâr eden bu faaliyetler büyük harbin Avrupa haritasına hediye ettiği küçük ta'vizlere de intişâr ve sirâyet etti Bu yeni teşekküllerin renklerini taşıyan tayyareler artık mensup oldukları beynelmilel hava ittihâdının resmî bülten ve tebliğlerinde mütevâzî bir işi almakla iktifâ etmeyerek faaliyetlerinin sahasını bahr-i muhîtlerin engin ufuklarına kadar teşmîl ediyorlar.. Birkaç günden beri aramızda misafir bulunan Leh tayyârecileri de mütârekeden sonra isimleri etrafına en çok takdir ve gıpta hisleri toplayan bahtiyar teşekküllerden biridir. Leh tayyârecilerinin Avrupa'nın her tarafına olduğu gibi Paris'e kadar da yaptıkları güzel bir uçuşla aylardan beri projede Bahr-i Muhî-i Atlasî'yi geçmek hazırlıklarını ikmâl uğraştıkları meçhulümüz değildir. Türk Tayyâre Cemiyeti bu fa'aliyetleri derin bir memnuniyetle takip etmektedir.

Tayyârecilik harp esnasında milletlerin emniyet ve müdafa'asını te'min eden en müthiş bir silah olduğu gibi sulh ve sükûnet devrelerinde beşeriyetin refah ve sa'âdetini ihzâr eden vasıtaların en başında gelmektedir. Nihayetsiz müşkülât ve mezâhimi istilzâm eden kutup seferleri havaların bir mâni'a ve hudut tanımayan bu kudretli vasıtaları önünde artık meçhul bir âlem olmaktan çıkıyor. Tayyârecilik bu müthiş kuvvetinden istifade etmesini bilenler elinde en keskin bir propaganda aleti olarak kullanılıyor. Bremen'in Avrupa'yı şarktan garba doğru ilk defa Amerika'ya rabt eden emsalsiz uçuşu bu iki mu'azzam milletin münâsebâtını daha samimi bir şekilde takviyeye hizmet etmiştir.

On dört sene evvel Amerikan milletini Ren sahillerine doğru silahlanmaya teşvik ve davet eden levhaların ağırlığını taşıyan mu'azzam Broadway binaları Bremen'in Greynli muvaffakiyeti üzerine Alman tayyârecilerini görmek ve alkışlamak üzre hücum eden halkı isti'âba bile kâfi gelmemiştir.

Siyâsî cephede zaman zaman daha dünkü düşmanlıklarının elîm tezâhürlerine şahit olduğumuz milletleri bir hava kahramanının muvaffakiyet veya mâtemi birleştirmeye kâfi geliyor. Gull, Honefield, Cost Volobri gibi kahramanların muvaffakiyâtı Ren nehrinin tarafeyninde aynı derecede takdir ve tebçil ediliyor. Lindenburg dolaştığı her yerde memleketi hesabına takdir ve gıpta hisleri uyandırmış, Nonkeser ölümüyle vatanının mâtemine bütün dünyayı teşrik etmişti. Buz kitleleri üzerine memleketlerinin şerefi namına ızdırap çeken, tabiatın pençesinde ölümle mücadele eden kahramanlar vatandaşlarının kalplerinde olduğu kadar beşeriyetin beynelmilel çerçevesinde aynı elem ve te'essürleri uyandırıyor. Milletlerin asabiyet ve hissiyatını tahrîk eden politika mücadeleleri, siyasi meclislerin gerisinde karşılıklı sıkılan yumruklar birkaç kahramanın ızdırap ve muvaffakiyeti karşısında dostluğa tahavvül ve inkılâb etmektedir. Tayyârecilik bundan böyle milletler arasında samimi ve sehil bir râbitanın te'sisne hizmet edecek kuvvetli ve müessir propaganda vasıtası olacaktır.

Türk Tayyâre Cemiyetini ziyaret ve selamlamak maksadıyla Varşova'dan itibaren güzel merhalelerle Yeşilköy'e inerek kırık kanatlarımızın âbidesi üstüne taze çiçeklerden mürekkep buket ve çelenkler koyan Miralay Rayski kumandasındaki asil Leh tayyârecileri de son senelerin hava hâdiseleri arasında parlak ve şerefli neticeler almış bu kahraman sınıfı temsil etmektedirler.

Türk Tayyâre Cemiyeti muhterem ve mu'azzez misafirlerini gelişleri kadar güzel ve neşeli bir dönüş temennî eder.

Fotoğraf 1: Leh tayyârecilerinin Yeşilköy'de istikballerine ait bir intibâ

Muhterem Vasil misafirlerimizle tayyârecilerinin İstanbul'u ziyaretlerine ait bir intibâ



Fotoğraf: Muhterem misafirlerimiz: Soldan birinci tayyâre cemiyeti İstanbul Şubesi Müdürü Hasan Fehmi Bey, İkinci Hey'et Reisi Miralay Rayski'dir. Harb-i umûmî esnasında ordumuzda hizmet eden Miralay Rayski'nin göğsünde Türk tayyâreciliğine ait bröve ile harp madalyası görünmektedir.

2. Fotoğraf: Asil misafirlerimiz: Ferik kanatlarımızın âbidesi üstüne çelenk koyuyorlar.



İstanbul'da bulundukları süre boyunca gazetecilerin ilgiyle karşıladığı Polonyalı misafirler Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ü Dolmabahçe Sarayı'nda ziyaret etmiş ayrıca Topkapı Sarayı ve Ayasofya Camisi'ni de gezmişlerdir. Ziyaretlerinin son günü olan 21 Haziran 1928'de ise Rayski yıllar önce mezun olduğu Yeşilköy'deki Havacılık Okulu'nu ve Havacılık Müzesi'ni ziyaret ettikten sonra ertesi gün Polonya'ya geri dönmüştür.²²⁵ Rayski Polonya'ya döndükten sonra İstanbul'daki Polonya Maslahatgüzarına bir mektup yazarak İstanbul'da geçirdiği süre boyunca gösterilen ilgi için kendisi ve ekibi adına teşekkür etmiştir.²²⁶

Varşova 21/6/1928

*Polonya Cumhuriyeti İstanbul'daki
Maslahatgüzarı Papée'nin Elçilik
Danışmanına:*

İstanbul'da geçirdiğimiz tüm süre zarfında nazik karşılanma ve gösterilen ilgi için kendim ve ekibim adına en kalbi teşekkürlerimizi lütfen kabul ediniz.

*En içten dileklerimi ifade ederim.
Mühendis Rayski,
Albay Pilot*

Rayski'nin Türkiye'ye yaptığı bir sonraki ziyaret ise 1934 tarihinde olmuştur. Eşi Stanisława Kuszelewska Rayska ile çıktığı Balkanlar gezisi dâhilinde İstanbul'u ziyaret eden Rayski, Polonya üretimi PZL P24 modeli uçağın Türkiye'de üretimi hususunda dönemin Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'yle temaslarda bulunmuştur.²²⁷

²²⁵ Wypiórkiewicz, a.e., s. 79.

²²⁶ AAN 2/499/0/6/58 21. Albay Ludomił Rayski'nin 19-21 Haziran 1928 tarihlerinde gerçekleştirdiği İstanbul ziyaretinden sonra Polonya Maslahatgüzarına gönderdiği teşekkür mektubunun orijinali için bkz.: Ek 18.

²²⁷ Rayski'nin 1934'te Türkiye'ye yaptığı ziyaretle ilgili dönem gazetelerinde çıkan haberler için bkz.: Ek 19.

Rayski'nin yaptığı ziyaret sonrasında 1936 yılının başlarında Varşova'ya giden Türk havacılık yetkilileri burada uçağı test etme olanağı bulmuşlardır. Rayski ile yapılan bu görüşmelerin neticesinde Polonya Milli Uçak Üreticisi olan PZL ile dönemin en süratli avcı uçağı olan *PZL P24* uçağının (416 km/h) lisans anlaşması yapılmıştır.²²⁸ Üretim Türkiye'de başlamadan önce Polonya üretimi uçaklar 1936 yılı sonundan itibaren Türkiye'ye gönderilmeye başlanmıştır. Daha sonra Ekim 1936'da PZL'in Teknik Müdürü Wilhelm Gibałka Türkiye'ye gelerek *P.24A* tipi uçağın Kayseri'de üretilmesini organize etmiş, 1937 yılından itibaren de Kayseri Tayyare Fabrikası'nda PZL uçaklarının üretimine başlanmıştır.²²⁹

Türkiye'de *Pezetel* olarak bilinen bu tek kişilik ve üstten tek kanatlı yapıdaki av uçağından 1936-1943 yılları arasında üç farklı model (*P-24A*, *P-24C* ve *P-24G*) olarak üretilmiştir. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda toplam 66 tane üretilen ilk Türk yapımı uçak olan *P-24* uçağı 29 Mayıs 1937 tarihinde Üsteğmen İzfam Bey tarafından uçurulmuş ve sonrasında 21, 41, 42 ve 43. Av Bölükleri'nde kullanılmıştır. 1940 yılından sonra Hava Okulu'nda eğitim uçağı olarak kullanılmaya başlandıktan üç yıl sonra Türk Hava Kuvvetleri'nde kapalı kokpite sahip ilk uçak olan *P-24* uçakları 1943 yılında kullanım dışı edilmiştir. *P-24* uçağının dünyada kalan son örneğı 1939 yılında Kayseri'de üretilmiştir ve 2145 numarasına sahiptir. Bu uçak günümüzde İstanbul Yeşilköy'de bulunan Havacılık Müzesi'nde sergilenmektedir.



Görsel 10: İstanbul Havacılık Müzesinde Sergilenen P-24 Uçağı
(© Selin Karabulut, İstanbul, 2019)

²²⁸ Łątka, *Lot Ku Gorzkiej Sławie Gen. Ludomił Rayski (1882-1977)*, s. 43.

²²⁹ Cynk, *Polish Aircraft 1893-1939*, s. 206.

Polonya üretimi uçakların yurtdışına pazarlanmasında büyük çaba sarf eden Rayski bu sayede ülkesinin uçak üretimi konusunda dünyada bilinen bir güç haline getirmeyi başarmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'ne yaptığı geziden önce 1934 yılının başlarında Tuğgeneral rütbesine yükseltilmiş olan Rayski, bazı özel havacılık fabrikalarının kamulaştırılmasını sağlamıştır. Bu sayede Zakłady Mechaniczne Plage & Laśkiewicz Fabrikası'nın (Plage & Laśkiewicz Mekanik İşler Bölümü) adı değiştirilerek Lubelska Wytwórnia Samolotów (Lublin Uçak Fabrikası) yapılmış ve burası Polonya'daki havacılık endüstrisinin önde gelen tesislerinden biri haline gelmiştir.²³⁰

Rayski'nin bu dönemde amacı havacılık endüstrisinin devlet eli ile yönetilmesi ve devlet çıkarları için üretim yapmaları idi. Bu niyeti ile Polonya havacılık endüstrisinin gelişiminin bir savunucusu olduğunu kanıtladı. Devletin uçak siparişlerini sadece yerli işletmelere vermeye çalıştı, Polonya havacılığının ihtiyaçları için en önemli üretim tesislerinin millileştirilmesine yol açtı. Ancak bu özel firmalarla ve fabrika sahipleri ile ihtilafa yol açtı. Bu ihtilaflı durum Polonya'nın İkinci Dünya Harbi'ne kadar aslında çok da kaliteli uçaklar üretememesine, ayrıca hava kuvvetlerinin de hazırlıksız yakalanmasına yol açtı.

8 Ağustos 1936 tarihinde Polonya Askeri İşler Bakanlığı'nın yeniden düzenlenmesi kapsamında Havacılık Dairesi, Havacılık Komutanlığı olarak değiştirildiğinde Rayski bu kuruma Hava Kuvvetleri Başkanı olarak atandı. Ancak yetkileri değişmemişti ve aldığı ödenek azlığı Rayski'nin havacılık konusunda istediği atılımları yapmasına engel oluyordu. Hükümetten talep ettiği bütçenin ya çok azı karşılanıyor ya da hiçbir bütçe alamıyordu. Bu noktada Rayski'nin havacılığı millileştirme çabaları da sonuçsuz kalıyordu. Zira teknolojik gelişmeleri yakından takip etmek bazı masrafların ortaya çıkması demekti ve verilen bütçeler ile bunun gerçekleştirilmesi olanaksızdı. Yine de havacılığın millileştirilmesi adına çalışmalar yapılmaktan imtina edilmemişti. Bu bağlamda 1937 yılında yetkili makamlara Rayski başkanlığında bir rapor hazırlanarak dört yıllık Polonya askeri havacılık gelişim planı sunuldu ve yıllık 1200 milyon Polonya zlotisi tutarında bir bütçe talep edildi ancak iki

²³⁰ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 97.

yıl için 200 milyon zlotilik bir bütçe alabildi.²³¹ Rayski talep ettiğinin çok altında bir ödenek aldığından istediği yenilik ve gelişimi sağlayamayacağı apaçıktı. Ayrılan bu ödenek ile yapılabilecek çok da bir şey yoktu. Bu şartlar altında Polonya havacılığının gelişiminden duyduğu endişe sebebiyle istifa dilekçesi sunmuş ancak dilekçesi işleme alınmamıştır.

Ludomił Rayski'nin Polonya ordusu için görevde bulunduğu süreler 10 Haziran 1937 tarihi itibarıyla aşağıda bulunduğu şekliyle CAW kayıtlarında yer almaktadır²³²:

Tablo 6 Ludomił Rayski'nin Polonya Ordusundaki Görev Süreleri	
Polonya Devleti'nde hizmette bulunduğu süre	
31.XII.1912-31.VII.1914	1 yıl, 7 ay, 1 gün
1.VIII.1914-15.I.1915	5 ay, 15 gün
5.I.1919 – 31.XII.1937	18 yıl, 11 ay, 27 gün
Savaş Dönemi	
1.VIII.1914-15.I.1915	5 ay, 15 gün
5.I.1919-18.III.1921	2 yıl, 2 ay, 14 gün
Havacılık Hizmeti Dönemi	
19.III.31.X.1924	3 yıl, 7 ay, 13 gün
16.X.1925-31.XII.1937	12 yıl, 2 ay, 16 gün

²³¹ Mierzwiński, **a.e.**, s. 240.

²³² CAW, I.480.112 74.

3.4. İkinci Dünya Harbi Öncesi Polonya’da Askeri ve Siyasi

Durum

Birinci Dünya Harbi sonrası Avrupa devletleri oluşan yeni sınırlardan memnun değillerdi ve harp sonucu sorunların tamamen çözüldüğünü söylemek de pek mümkün değil idi. Hatta devletlerin arasındaki sorunlara her geçen gün yenileri eklenmekteydi. Bu eklenen sorunların sebebi de esasen Birinci Dünya Harbi sonucunda devletlerin yaptıkları hesapların tutmamasıydı. İşte bu da yeni bir gerilimin ateşini körüklüyordu. Ayrıca nazizm, faşizm gibi akımlar da tehlikeli bir boyuta ulaşmıştı zira 1918’de hezimete uğrayan ülkelerde harpten yenik çıkmış olmanın ve ağır şartlara imza atmanın psikolojik travmaları devam etmekteydi.

Elbette ki savaş sonrası travmaları en ağır yaşamakta olan ülkelere bir Almanya idi. Polonya’nın sınır komşusu olan ve önceki senelerde Polonya’yı 123 yıl boyunca paylaşan üç devletten biri olan Almanya, Birinci Dünya Harbi sonunda imzalanan antlaşmalar neticesinde ekonomik ve siyasi olarak çökmüştü. Bu dönemde yükselen Nazizm akımı kuşkusuz en başta Almanya’nın sınır komşularını etkileyecekti ki bu da Polonya’ya işaret ediyordu. Polonya ise bu dönemde hala devlet kurumlarını şekillendirmeye çalışmaktaydı. Ancak uzun süre farklı devletlerin boyunduruğunda yaşamış olmanın getirdiği sonuçlar, halkın önemli konularda hemfikir olamamasına ve birlikte hareket edilememesine yol açıyordu. 1918’de yeni bir cumhuriyet kurulmuş olsa bile devlet otoritesi tam anlamıyla sağlanamamıştı. Tüm bunlara ek olarak uzun yıllar sadece bağlı bulunduğu devletler için üreten, kendisi için herhangi bir birikim ya da tasarrufta bulunamayan ülke ekonomisi hali hazırda çok kötü durumdaydı. Mevcut şartlar altında elbette askeriye de yeterince ödenek ayrılamamaktaydı. Oysaki Polonya’nın savunmaya yeterince kaynak ayırmamasının bedelini çok ağır bir şekilde ödemesine çok az kalmıştı.

Avrupa’da gerilim yavaş yavaş, sistematik bir şekilde artarken Polonya devlet otoritesini oturtmaya çalışmaktaydı. 1918’de bağımsızlığı tekrar kazanmış olmaları Polonya’ya barış ve huzuru elbette tamamıyla getirmemişti. Yılların unutturduğu devlet bilincini kurumlara tekrar aşılama çalışılsa da bunda çok başarılı olunamadı. Kurumlarda yolsuzluk yapıldığına dair yaygın bir inanış vardı. Ayrıca dönem

hükümetleri de bu suçlamalardan nasiplerini almaktaydı. Bu sistemdeki bozulma ve yolsuzluk Józef Piłsudski tarafından “sejmokrazi” rejimi olarak adlandırılmıştır. Piłsudski ve beraberindekiler bu yozlaşmaya bir dur demek ve devlet otoritesini tekrar tahsis etmek için 12 Mayıs 1926 tarihinde beraberindeki askeri güçlerle birlikte Varşova’ya hareket ederek Başbakan Wincenty Witos ve Cumhurbaşkanı Stanisław Wojciechowski’nin istifa etmesi talebinde bulundular. Anlaşmaya varılamaması neticesinde çıkan çatışma sonrası durumun kötüleşmesinden ve bir iç savaşa dönüşmesinden korkan Wojciechowski ve Witos istifa ettiler. Piłsudski ve beraberindekilerin gerçekleştirdiği bu hareket Polonya tarihine “Mayıs Darbesi”²³³ olarak geçmiştir. Mayıs Darbesi sonrası Piłsudski 1935 yılında hayatını kaybedene kadar Polonya’nın fiili olarak başında kaldı. Piłsudski’nin ölümünden sonraki süreçten 1939’da İkinci Dünya Harbi başlayana kadar devlet yönetimi Piłsudski’nin astlarına bırakılmıştı. Bu yönetim de Polonya’yı savaşa hazırlamak yerine ordunun içine siyaset karıştırdı. Piłsudski taraftarı olan Rayski daha sonraki dönemde savunma hazırlıklarını ihmal etmekle ve havacılığa gereken önemi vermemekle suçlanacaktı.

Polonya’da çok kan dökülmesine ve nüfusunun bir kısmının trajik bir şekilde düşmesine sebep olacak İkinci Dünya Harbi başlamadan önceki yıllarda Rayski Havacılık Yüksek Okulu’nda “Havacılık Politikası” üzerine dersler vermekteydi. Burada 1939 yılına kadar ders vermeye devam etti. 14 Ocak 1939 tarihinde Askeri İşler Bakanlığı’na istifa dilekçesini sundu. Bu dilekçede Polonya havacılığının iyi idare edilmediğini, yapılan işlerin havacılık yararına olmadığını belirtmiş ve istifasının kabulü ya da bir başka göreve tayin edilmeyi talep etmiştir.²³⁴ 19 Mart 1939 tarihinde ise istifası kabul edilmiş ve yerine Pilot Tuğgeneral Władysław Kalkus atanmıştır. Aynı dönemde Rayski, General Tadeusz Kasprzycki’ye havacılık endüstrisinin üretimini en yüksek düzeye çıkarılmasını öngören bir rapor göndermiştir.²³⁵

²³³ Lehçe: Przewrót majowy/zamach majowy.

²³⁴ AAN 2/1773/0/10.2/187. Waław Subotkin, **Dlaczego Ludwik Rayski jest postacią kontrowersyjną?**, Szczecin, y.y., 1973, s. 10.

²³⁵ <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/ludomil-antoni-rayski-1892-1977-general-brygady-pilot-inzynier> Erişim tarihi. 6.10.2021.

1939 Mayıs ayında Rayski uçak satın almak üzere İngiltere'ye gönderildi. Burada yaptığı görüşmeler neticesinde istediği satın alımı gerçekleştiremedi zira İngilizler uçakların teslimatının bir veya iki sene sonra yapılabileceğini ilettiler. Bunun üzerine 15 Ağustos'ta eli boş bir şekilde Polonya'ya geri döndükten hemen sonra savaş ve bombardıman uçakları konusunda yoğun bir eğitime başladı, ayrıca aynı dönemde Askeri İşler Bakan Yardımcısı Tuğgeneral Aleksander Litwinowicz'in yardımcılığı görevini üstlendi.²³⁶

3.5. İkinci Dünya Harbi Dönemi ve Ludomił Rayski'nin Suçlanması

1 Eylül 1939 günü Alman ordularının Westerplatte'ye yaptığı saldırıyla İkinci Dünya Harbi başladığında, Rayski savaşa aktif pilot olarak katılmayı talep etmişse de başlarda savaşta aktif görev verilmemiştir. Ancak 16 Eylül'ü 17'sine bağlayan gece Polonya Devleti'nin sahip olduğu altın rezervinin Romanya'ya taşınması görevi verilmiştir. Litwinowicz tarafından verilen bu vazifeye binaen 70 tonun üzerindeki altının tamamını 17 Eylül 1939'da sınırı geçerek güvenli bir şekilde Romanya'ya nakletmiştir.²³⁷ Bu görevi başarıyla tamamlamasının ardından Paris'e geçerek dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Józef Zająć'u ziyaret etmiştir. Fransa ve Polonya'nın bu dönem ortak düşmanı olan Nazi Almanyası'na karşı mücadelesini sürdürmeyi talep ederek bir muharebe filosuna atanma talebini bildirerek Paris'te kurulmakta olan Polonya birliğine katılmaya çalışmıştır. Ancak Rayski'nin tüm bu çabaları sonuçsuz kalmış; hava kuvvetlerini savaş için uygun şekilde hazırlamadığı yönünde suçlamalara maruz bırakılmıştır. Yetkililerce ihmalkarlıkla suçlanan Rayski, Cerizay'daki askeri kampa gitmesi emredilmişse de Rayski bu emre itaat etmemiş ve kampa gitmemiştir. Bu dönemde kendisine yapılan haksız suçlamalara karşın, Polonya havacılığının zayıflamasının gerçek sebepleri hakkında bir yazı yazarak

²³⁶ Niestrawski, **a.e.**, s. 78.

²³⁷ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 114.

General Władysław Sikorski'ye teslim etmiştir.²³⁸ Ayrıca 1939 sonbaharında Paris'te 35 sayfalık bir yazı hazırlayıp bunu dağıtarak askeri sırlara ihanet ettiği iddiasıyla ve itaatsizlikle yargılanıp 10 ay hapse mahkûm edilmiş fakat bu ceza yürürlüğe girmemiştir. Hakkında açılan davayı araştıran uzmanlar kendisine yöneltilen suçların asılsız olduğunu doğrulayıp Rayski'nin aklanmasına rağmen tüm bu olaylar neticesinde Rayski'nin rütbesi düşürülmüştür.²³⁹

1940 yılı başlarında ise Türkiye Cumhuriyeti Hava Müsteşarlığı'na Rayski'nin Fransa'dan Türkiye'ye davet edilerek 15 gün süreyle ağırlanması ve bu süre içinde Ankara, Eskişehir, İstanbul ve lüzum görüldüğü takdirde hava birliklerinin bulunduğu diğer yerlerde havacılıkla ilgili konferanslar verilmesi teklif edilmiştir.²⁴⁰ Böylelikle Rayski'nin havacılıkla ilgili deneyim ve tecrübelerinin dinlenmesi hedeflenmiştir. Rayski'nin yol ve kalış masrafları için bir bütçe belirlenmiş ve 22 Mayıs 1940 tarihli Maliye Vekaleti teskeresiyle bildirilen karar göre yol masraflarına mukabil 800 Türk lirası ve diğer günler için otuzar lira yevmiye verilmesi kararı verilmiştir. Ancak Rayski'nin akıbeti tam olarak bilinemediğinden bu ziyaret ertelenmek durumunda kalınmıştır.²⁴¹

Rayski, Polonya ordusundaki görevine devam etmek istemişse de bu mümkün olmadığından Finlandiya ordusunda gönüllü olarak katılma talebinde bulunmuştur. Bu dönemde Kızıl Ordu ile mücadele eden Finlandiya ordusuna katılmak amacıyla 7 Mart 1940 tarihinde Helsinki'ye doğru hareket eden Rayski harbin sona ermesine yakın buraya ulaşmasından dolayı bu savaşta yer almaya nail olamamıştır. 12 Mart 1940'ta imzalanan Moskova Barış Antlaşması neticesinde ateşkes ilan edilmiş ve Rayski'nin Finlandiya cephesinde görev yapmasına gerek kalmamıştır. Bunun üzerine Rayski tekrar Fransa'ya geri dönmüştür ve tam da bu dönemde Fransa'ya karşı Alman hava saldırıları başlamıştır. Fransa'ya döndükten sonra yüzbaşı rütbesine indirilen Rayski 29 Mayıs 1940'ta Marian Kukiel'in onayı ile Fransız ordusuna bağlı

²³⁸ Mierzwiński, **a.e.**, s. 241.

²³⁹ Czmur, **a.e.**, s. 153.

²⁴⁰ Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 246-664-15 429 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 20).

²⁴¹ BCA, 246-664-15 429 (Belgenin orijinali için bkz.: Ek 21).

Yabancılar Lejyonu'na²⁴² katılabilmiştir.²⁴³ 1 Haziran 1940'ta eğitim için Fransız Hava Kuvvetleri'ne gönderilse de henüz eğitimlere başlamadan Fransa Almanya'ya teslim olduğundan Rayski burada da görev alamamış ve bu gelişmeler üzerine Büyük Britanya'ya kaçmak durumunda kalmıştır.

5 Eylül 1940 tarihinde General Władysław Sikorski'ye bu sefer İngiliz Hava Kuvvetleri'nde pilot olarak katılmasına izin verilmesini talep eden bir yazı yollamışsa da bunun yerine 27 Eylül'de İskoçya'nın Bute Adası'ndaki Rothesay'daki bir toplama kampında gözaltına alınmış ve 5 Kasım 1940 tarihine kadar burada kalmıştır. 5 Kasım'da Hava Kuvvetleri Komutanı Mareşal Sir Cyril Newall ve Charles Medhurst'ün ısrarı üzerine serbest bırakılarak artık Kraliyet Hava Kuvvetleri'nde Batı Afrika Ulaştırma biriminde görev yapmaya başlamıştır.

Rayski İkinci Dünya Harbi'nde Nazi Almanya'sına karşı görev yapabileceği bir pozisyon yaratma girişimlerinde bulunurken, Ankara'daki Türk havacılık yetkilileri 1940 yılı mayıs ayında kendisini Türkiye'ye davet ederek Ankara, Eskişehir, İstanbul ve lüzum görülebilecek diğer şehirlerdeki hava birliklerinin bulunduğu yerlerde konferans vermesini sağlamak için çeşitli girişimlerde bulunmaktaydılar. Polonya'nın işgali sonrası Rayski'nin Fransa'ya iltica etmiş olduğu bilinmekle beraber, Türkiye'ye yapacağı seyahat masrafları, geçirdiği süre içindeki ve dönüş masraflarının karşılanması dahil bir bütçe oluşturulmuştur. Ancak havacılık hakkında konferanslar vermek üzere Türkiye'ye getirilmek istenen Rayski'nin nerede olduğu bilinmediğinden bu talep ertelenmek durumunda kalmış, ileride tekrar görüşülmesi kararlaştırılmıştır.²⁴⁴

1940 yılının sonlarına doğru Rayski on farklı tip uçak üzerinde yoğun bir eğitim aldıktan sonra İngiliz ordusunda filo lideri olarak Afrika'ya gönderildi. Başlangıçta bir feribot pilotu olarak uçuşlarını icra ettikten sonra Orta Afrika üzerinden Kahire, Mısır'a geçti. Ayrıca İngiliz *Blenheim* uçaklarından oluşan bir

²⁴² Lehçe: Legia Cudzoziemska.

²⁴³ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 124.

²⁴⁴ BCA, 246 – 664 – 15, Dosya Ek 429.

konvoyun başında Hindistan'a ve bir kez de Singapur'a birkaç uçuş yaptı.²⁴⁵ Başlangıçta İngilizler'in Rayski'ye karşı takındıkları kötü tutum, onun havacılık konusunda yetkin ve işini büyük bir istekle yapan biri olduğunu fark etmeleri ile değişti. Böylece Rayski, Bute Adası'ndan serbest bırakıldığı tarihten itibaren Ağustos 1943'e kadar – yaklaşık iki buçuk sene- uçuşlarına devam etmiştir.

General Sikorski'nin 1943 yılının Temmuz ayında suikaste uğrayarak hayatını kaybetmesinden sonra yerine gelen General Kazimierz Sosnkowski, Rayski'nin Polonya ordusundaki görevine dönmesine izin verdikten sonra Polonya Hava Kuvvetleri'nin Orta Doğu'daki önce delegeşi olarak görev yapmaya başlamıştır.²⁴⁶ Aynı zamanda General Sosnkowski Rayski'nin Polonya Hava Kuvvetleri'ni saldırılara hazırlamadığı gerekçesiyle suçlandığı askeri mahkemedeki davayı inceleyerek süreci Amiral Jerzy Świrski başkanlığındaki mahkemeye devretmiştir. Bu dava sonucunda 2 Şubat 1944 yılında Rayski'nin suçsuzluğunun kanıtlanmasıyla sona ermiş ve Rayski üzerine atılı tüm suçlardan beraat etmiştir ancak Polonya ordusunda sahip olduğu rütbe geri verilmemiştir.

1944 Ağustos ayında Varşova'da ayaklanma patlak verdiğiinde, İtalyan üssünden kalkan uçaklar, savaşı şehir için geldiklerinde bu uçuşlara Rayski de 8, 9, 13 ve 14 Ağustos tarihlerindeki uçuşlara iştirak etmiş ve Varşova semalarında gönüllü uçuşlar yaparak ayaklanmacılara yardım etmeye çalışmıştır.

²⁴⁵ Wypiórkiewicz, **a.e.**, s. 130.

²⁴⁶ Niestrawski, **a.e.**, s. 82.



Görsel 11: Ludomił Rayski İtalya'daki 318 No'lu Gdańsk Avcı ve Keşif Filosunda
(Kaynak: <https://www.polishairforce.pl/dyw318zdj.html> Erişim tarihi: 10.02.2022)

Brindisi'de konuşlanmış 318 no'lu Polonya Avcı-Keşif Filosu ve 301 no'lu Bombardıman filosunda görev yaparken uçuşlarında gördüğü manzarayı sonraları bu durumu şu şekilde anlatacaktı: “Yanan Varşova'nın yansıması, 140 mil öteden bile görünüyordu. Tüm şehir yanmaktaydı. Uçaklar vurulmaktan elek haline dönmüştü ve mürettebat bu uçaklarla uçuyordu.”²⁴⁷

İkinci Dünya Harbi boyunca toplam 1519 saati havada geçiren Rayski, tüm harp boyunca savaş uçakları ile ilgilenmiş, aralarında çok farklı uçak tiplerinin de olduğu 21 tip uçakta görev yapmıştır.²⁴⁸ 9 Nisan 1943 tarihi itibarıyla gönüllü olarak katıldığı Kraliyet Hava Kuvvetleri'nden ayrılarak yine İngiltere'de bulunan Polonya Hava Kuvvetleri'ne katılarak 1 Haziran 1947 tarihine kadar buraya bağlı olarak görevine devam etmiş ve sonrasında Polonya'ya dönmemiştir. Askerlik kariyerini memleketinden uzak bir yerde noktalamak durumunda kalmıştır.

²⁴⁷ Mierzwiński, **a.e.**, s. 237.

²⁴⁸ Czum, vd., **a.e.**, s. 153.

3.6. Ludomił Rayski Hakkında Yapılan Eleştiriler ve Yaşamının Geri Kalan Dönemi

Harp tüm dünyada sonra erdikten sonra Rayski Polonya'ya geri dönmeyerek İngiltere'de kaldı. Bazı taraflarca halen Polonya havacılığını İkinci Dünya Harbi'ne yeterince hazırlamadığını, hatta bunu bilinçli yaptığını iddia edenler vardı. Suçlamalar öylesine yankı bulmaya başlamıştı ki, Rayski 1945'te General Władysław Anders'a bir mektup yazarak Havacılık Dairesi Başkanı olduğu dönemdeki faaliyetlerini kurulacak tarafsız bir komisyonca kapsamlı olarak değerlendirilmesi talebinde bulundu. Ancak çabaları yine bir süre daha sonuçsuz kaldı. Polonyalı yetkililerin bu konuda bir girişimde bulunmamasında o dönem Polonya'da yaşanan savaş sonrası durumun da etkisi olmalıdır. Bu dönemde İngiliz makamlarınca altı yıldır görmediği eşinin Çekoslovakya'da olduğunu bildiren bir telegraf aldı ve bunun üzerine eşiyile burada buluşma şansına nail oldu. Ancak eşi Stanisława Rayska ile bu uzun süren ayrılıktan sonra karşılaştığında, üvey kızı Ewa Matuszewska'nın 1944 Varşova Ayaklanması'nda Alman ateşiyle öldürüldüğü haberini aldı.²⁴⁹

Rayski adının kötü anılmasına ve kendisini suçlamaya devam edenlerin varlığını biliyordu. Bu iddialara karşı masrafları kendisine ait olmak üzere 1948 yılında bir kitap yazıp yayınladı: **“Słowa prawdy o lotnictwie polskim w latach 1919-1939.”**²⁵⁰ Rayski bu kitabı kendine yöneltilen tüm suçlamalara karşı bir manifesto olarak kaleme almış, dönemin olaylarını kendi cephesinden anlatarak savunma yapmıştır. Rayski'nin bu hamlesine karşılık Polonya ordusunda pilotluk yapmış ve Rayski karşıtı olan Marian Romeyko tarafından 1949 yılında **“Rayskie czasy lotnictwa polskiego”**²⁵¹ adlı bir kitap yazılarak Rayski'nin suçlanmasına devam edilmiştir. Bilhassa Rayski'nin kendinden daha kıdemli olan tüm albayları emekli etmesini, diğer ülkelerden gelen yeni uçak prototip fikirlerine bile karşı

²⁴⁹ Ludomił Rayski'nin Stanisława Rayska ile evliliğinden bir çocuğu olmamıştır. Ewa Matuszewska, Stanisława Rayska'nın Ignacy Matuszweski ile olan ilk evliliğinden olan 1919 doğumlu kızıdır ancak Rayski tarafından sevilip sayıldığı bilinmektedir. Matuszewska, Mewa takma adını kullanmakta ve ayaklanma döneminde hemşirelik yapmakta idi.

²⁵⁰ Türkçe: 1919-1939 Yıllarında Polonya Havacılığı Hakkındaki Gerçekler.

²⁵¹ Türkçe: Polonya Havacılığının “Rayski” Zamanları.

olduğunu ve 12 yıl 10 ay boyunca Polonya Hava Kuvvetleri'nin başında olmasını eleştirmiştir.

Ayrıca yine Romeyko tarafından kaleme alınan “**Przed i Po Maju**”²⁵² kitabında Rayski'ye yönelik saldırılarına devam etmiştir. Bu bağlamda Rayski'nin Polonya havacılığını gerçek ihtiyaçları değil de endüstri olanaklarını dikkate alarak geliştirdiği, bunu yaparken de yeni bir şey geliştirmeyip hali hazırda kullanılan prototiplerle yaptığını öne sürmüştür.²⁵³ Sonuç olarak da savaş havacılığının gelişimi gündeme gelmediğinden Rayski'nin bu ihtiyaca yönelik çalışmalar veya eldekilere uyarlamalar yapmadığının Romeyko tarafından altı çizilmiştir. Tüm bu suçlamalar Rayski'yi suçlayanlarca uzun süre boyunca doktrin olarak kullanılmıştır.

Rayski üstüne atılı suçlardan aklanmayı beklerken Londra'da kurulmuş olan Polonyalı Havacılar Birliği'nin başkanlığına seçilmiştir.²⁵⁴ Bu birlikte toplam üç dönem başkanlık yapmış, ısrarlara rağmen dördüncü dönem için rıza göstermediğinden derneğin onur kurulu üyesi unvanı verilmiştir.²⁵⁵ Ayrıca ordudan emekli olduktan sonra 1950-1967 yıllarında Londra'daki Askeri Topoğrafya Enstitüsü'nde teknik ressam olarak çalışmıştır. 1966 yılı başlarında ise eşi Stanisława Kuszelewska'yı beklenmedik bir şekilde kaybetmiştir. Eşinin ölümünden bir süre sonra Rayski, Polonya davasının savunucusu olan İrlandalı Aileen Sheedy ile bir evlilik gerçekleştirmiş ve hayatının geri kalanını politika ve siyasetten uzak geçirmiştir.

Nihayet 2 Nisan 1977 tarihinde, sürgündeki Polonya Devlet Başkanı Stanisław Ostrowski'nin emriyle, Rayski'nin davasıyla nihayet ilgilenmek üzere bir Özel Komisyon toplanmıştır. Bu komisyon onu suçlamalardan tamamen temize çıkardığında, Rayski artık hayatta değildi. 11 Nisan 1977'de hayatını kaybeden Rayski için 19 Nisan 1977'de cenaze töreni düzenlenmiş ve bedeni krematoryumda

²⁵² Türkçe: Mayıs Öncesi ve Sonrası.

²⁵³ Niestrawski, **a.e.**, s. 79.

²⁵⁴ Lehçe: Stowarzyszenie Lotników Polskich.

²⁵⁵ Wypiórkiewicz, vd., **a.e.**, s. 178.

yakıldıktan sonra külleri eski eşi Stanisława Kuszelewska'nın Londra'da bulunan South Ealing Mezarlığı'ndaki kabrine gömülmüştür.

Rayski'nin haklılığını savunduğu davası ölümünden sonra eşi Aileen Sheedy tarafından takip edilmiş ve 10 Mayıs 1993 tarihinde Polonya Cumhurbaşkanı Lech Wałęsa'nın onayladığı karara binaen Polonya Cumhuriyeti'nin bağımsızlık ve egemenlik mücadelesine katılımı ile Polonya havacılığının organizasyonundaki üstün hizmetleri dolayısıyla anısına Polonya Yeniden Doğuş Nişanı²⁵⁶ takdim edildi.²⁵⁷ Rayski'nin külleri Londra'daki mezardan çıkarılarak 22 Mayıs 1993'te Polonya'ya getirildi. Küllerinin olduğu vazo bugün Varşova'da Długa Caddesi 13/15 adresinde bulunan ordu katedralinde muhafaza edilmektedir.²⁵⁸

²⁵⁶ Lehçe: Order Odrodzenia Polski.

²⁵⁷ Polonya Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'nın 10 Mayıs 1993 tarihli emrinin yer aldığı Monitor Polski'nin ilgili baskısı için bkz.: Ek 22.

²⁵⁸ Vazonun muhafaza edildiği hali için bkz.: Ek 23.

SONUÇ

Hiç kuşkusuz Ludomił Rayski'nin hayatı 1914 yılı Noel arifesinde vurulması ve hastanede yatarken Osmanlı Devleti'nden aldığı celp kâğıdı, hayatının ve kariyerinin düşlediğinden çok farklı bir yöne evrilmesine sebep olmuştur. Başlarda tereddüt etse de sonrasında üstlerinin tavsiyesiyle Osmanlı ordusuna katılma kararı alması ona çok farklı deneyimler kazandırmıştır. Düzenli olmayan bir ordudan piyade subay olarak Osmanlı saflarına katıldığında buradaki düzenli orduda hem askeri eğitim alma hem de savaşma olanağı bulmuştur. Fakat ilginçtir ki ülkesini 123 yıl boyunca işgal eden ülkelerden olan Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun Osmanlı Devleti ile Birinci Dünya Harbi'nde müttefik olmaları sebebiyle ana vatanının paylaşımıcısı devletlerin askeri birlikleriyle müşterek bir amaçta bir araya gelerek yaklaşık üç buçuk yıl görev yapmıştır. Bu da onun karakterinin kendisine verilecek emirlere her ne olursa olsun itaat edip uygulayacak kadar güçlü ve sağlam olduğunun en büyük kanıtıdır. Diğer yandan bu durum, Osmanlı Devleti'nin farklı memleketlerden gelip Osmanlı hizmetine giren ve bilhassa Polonyalılara sağladığı imkân ve serbestiyetlerle alakalıdır. Muhtemeldir ki doğup büyüdüğü paylaşım altındaki topraklar Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun hakimiyetinde olduğundan Almanca bilgisinin olması, Alman askerleriyle anlaşabilmesine yardımcı olmuş ve bu sayede daha kolay iletişim kurabilmiştir. Almanca bildiği Polonya Merkezi Askeri Arşiv'deki (CAW) pek çok kayıt kartından da anlaşılmaktadır. Bunu özellikle Rayski'nin uçuşlarına rasıt olarak katıldığı Schoemann ve Warscheid ile uçuşları göz önünde bulundurarak ifade etmek mümkündür. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde geçirdiği süre boyunca Türkçe de öğrenmiştir ve bu bilgi de yine CAW kayıtlarında mevcuttur.

Askeri havacılığın henüz gelişmeye başladığı dönemde farklı uçak türlerinde çeşitli görevler deneyimlemesi, kuşkusuz havacılık kariyerinin gelişimi açısından pek çok fayda sağlamıştır. Osmanlı ordusunda havacılık çalışmaları Polonya'dakine göre daha önceden başlamıştır ve Rayski, Alman ordusu tarafından müttefiki olarak Osmanlı Devleti'ne hibe edilen farklı uçaklarda önce pilotun yanında rasıt olarak uçuşlar yapmaya başlamıştır. Havacı olarak kariyerine Yeşilköy'de bulunan uçuş

okulundan pilot brövesi almaya hak kazanarak ve yer yer tek başına uçuşlar gerçekleştirerek devam etmiş, kritik görevlere katılmış, hatta çatışma ortasında bile kaldığı olmuştur. Görev bölgesi genel olarak Çanakkale Cephesi'nde Ege Denizi'ndeki adaların ve buralardaki düşman hareketliliğinin izlenmesi olduğundan edindiği ve paylaştığı bilgiler Osmanlı ordusunun düşmanla mücadelesinde olumlu birer katkı olarak değerlendirilebilir.

Ludomił Rayski, Osmanlı Devleti'ndeki üstün çalışmaları ve muvaffakiyetlerinden dolayı harp madalyası, liyakat nişanı ve Osmanlı padişahlarınca verilen en yüksek nişan olan mecidiye nişanı almaya hak kazanmıştır. En önemlisi de terfi alarak pilot üsteğmen rütbesiyle ülkesine dönmüştür ki temelini Osmanlı Devleti'nde attığı havacılık kariyerinin Polonya milli askeri havacılığını şekillendirmede ve dönemin uçak satıcısı olmasında büyük rol oynadığı söylenebilir. Her ne kadar Polonya'da Rayski'nin yaptıklarına karşı olanlar varsa da Polonya Hava Kuvvetleri'nin başında bulunduğu yaklaşık 13 yıl boyunca orduya büyük katkılarının olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bunun en önemli kanıtı kendisini pek çok kere hem adalet önünde aklamaya çalışması hem de yazdığı kitap ve mektuplarla açıklamalarda bulunma gayretidir. Onun en önemli katkılarından biri de şüphesiz Polonya'nın başlarda dışa bağlı olan havacılığını yerlileştirme gayreti olmuştur. Buna ek olarak 1934 yılında yaptığı Türkiye ziyareti neticesinde Polonya üretimi dönemin en süratli avcı uçağı olan PZL P24 modelinin Türkiye'ye satışını gerçekleştirmiştir. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda Rayski'nin hem Polonya'daki milli havacılığı geliştirmesi bakımından hem de doğumundan itibaren bağının olduğu Türkiye'nin bu alanda gelişime olumlu etkisine bakıldığında, onun iki devlet arasındaki dostane, siyasi ve askeri ilişkilere katkıda bulunan zincirin önemli bir halkası olduğunu söylemek mümkündür.

Bu doğrultuda Rayski'nin Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı ordusundaki tecrübesi göz önüne alındığında havacılık tarihi bağlamında Türkiye-Polonya askeri ilişkilerini Rayski'den başlatmak mümkündür. Cumhuriyetin ilk yıllarındaki askeri ortaklıklar ve İkinci Dünya Harbi sırasında gelecek diğer Polonyalı havacılar bu zincirin sonraki halkaları olarak görülebilir.

Osmanlı Devleti'ne hizmet eden binlerce Polonyalıdan birisi olarak Rayski'nin hikayesi, Türk askeri havacılık tarihine mal olmuş bir kişi olarak diğerlerinden ayrılır. Öyle ki Osmanlı ordusundaki tecrübesi kendisinin Polonya ordusunda **Türk** veya **Efendi** (Lehçe: Turek, Effendi) lakabıyla anılmasını sağlayacak kadar etkilemiştir. Muhtemelen Lehçe adını telaffuz edemeyen Osmanlı askerleri de Rayski'ye **Efendi** diye seslenmişti. Aynı şekilde kendisinin Osmanlı Devleti'ndeki görevleri, Polonya askeri havacılığına hizmetlerinin temel taşları oluşturur. Bu bağlamda Rayski hem Türkiye hem Polonya askeri havacılık tarihinin ortak bir değeri olarak tarihsel değere sahiptir.



KAYNAKÇA

Arşivler

Archiwum Akt Nowych (AAN) – Varşova

2/499/0/6/58 10

2/499/0/6/58 21

2/487/0/7/439 4

2/1773/0/10.2/187

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) – Ankara

HR. İM. 107-81

HR. İM. 250-93

Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA) – Ankara

246 - 664 -15 429

Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) – Varşova

I.480.112 1

I.480.112 3

I.480.112 4

I.480.112 9

I.480.112 11

I.480.112 13

I.480.112 16

I.480.112 18

I.480.112 19

I.480.112 20

I.480.112 31

I.480.112 46

I.480.112 53

I.480.112 54

I.480.112 56

I.480.112 70

I.480.112 74

I.480.112 82

I.480.112 85

I.480.112 89

Dışışleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi – Ankara

566, 252-2167-23

566, 317-2577-21

566, 38388-157361-10

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (ATASE) - Ankara

BDH-1398-40-6

BDH-1398-40-6-2

BDH-1398-40-8-115

BDH-1398-40-8-116

Diğer Kaynaklar

- AKDEMİR, Yılmaz: “Atatürk Dönemi Türk Havacılığı”, **Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005.
- ANAFARTA, Nigar: **Osmanlı İmparatorluğu ile Lehistan (Polonya) Arasındaki Münasebetlerle İlgili Tarihi Belgeler**, İstanbul, (y.y.), 1979.
- ARIK, Sabire: “Polonyalı Doktor Władysław Jabłonowski ve XIX. yüzyıl Osmanlı Dönemine Ait Anıları”, **Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu 38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi ICANAS Bildiri Kitabı, Tarih ve Medeniyet Tarihi**, C.I, Ankara, 2012, s. 243-252.
- ARAT, Ender: **Türklerle Güvendiler**, İstanbul, Tarihçi Kitapevi, 2016.
- ARMAOĞLU, Fahir: **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1997.
- ARMAOĞLU, Fahir: **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt:1-2 1914-1995)**, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999.
- AVCI, Cenk: **Çanakkale Cephesi’nde Hava Savaşları**, Ankara, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 2009.
- BAK, Zygmunt: “Ludomił Antoni Rayski – Pierwsze Loty”, **Aeroplan Ilustrowany Magazyn Lotniczy**, Nr: 2, Warszawa, 2009, s. 12-15.
- BAŞ, Osman Fırat: “Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu (THK) 1941-1948”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 12, Sayı: 24, Aralık, 2014, s. 83-92.
- BEŞİKÇİ, Mehmet: **Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Seferberliği**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

- BEŞİKÇİ, Mehmet: **Cihan Harbi'ni Yaşamak ve Hatırlamak**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2019.
- BEYDİLLİ, Kemal: "Sâdık Mehmed Paşa", **DİA**, C. 35, 2008, s. 397-399.
- BEYOĞLU, Süleyman: "Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, C. 1, İstanbul, 1999, s. 139-150.
- CENGİZER, Altay: **Adil Hafızanın Işığında: Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu**, İstanbul, Doğan Kitap, 2014.
- CHUDZIKOWSKA, Jadwiga: "Nieznane Listy Michała Czajkowskiego-Sadyka Paszy i Ludwiki Sniadeckiej w Zbiorach Muzeum Narodowego w Kielcach", **Rocznik Muzeum Narodowego w Kielcach**, C. XI, Kraków, 1980, s. 211-232.
- COWIN, Hugh W: **Allied Aviation of World War I, A Pictoral History of Allied Aviators and Aircraft of the Great War**, Oxford, Osprey Publishing, 2000.
- CURLEY, Robert: **The Complete History of Aviation From Ballooning to Supersonic Flight**, New York, Britannica Educational Publishing, 2012.
- CYNK, Jerzy B.: **Polish Aircraft 1893-1939**, London, Putnam&Company, 1971.
- CYNK, Jerzy B.: **Siły Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesień 1939**, Warszawa, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1980.
- CZMUR, Stefan, **Generalowie w Stalowych Mundurach**, Warszawa, WÓJCIK, Waldemar: Dom Wydawniczy Bellona, 2003.
- DAVIES, Norman: **God's Playground a History of Poland**, C. II, New York, Columbia University Press, 2005.
- DEMİRER, Mehmet Arif: "Türkçe Yayınlarda Ankara'da Polonyalı Havacılar", **II. Dünya Savaşında Ankara'da Polonyalı Havacılar**

- (**Polish Aviators in Ankara During WW2**), Ankara, Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 2015, s. 1-87.
- DOPIERAŁA, Kazimierz: “Osmanlı İmparatorluğu’nda Polonyalılar”, **Savaş ve Barış 15–19. Yüzyıl Osmanlı – Polonya İlişkileri**, İstanbul, T.C. Kültür Bakanlığı, 1999, s. 20-36.
- DOPIERAŁA, Kazimierz: “Osmanlı İmparatorluğu’nda ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Polonyalılar”, **Uzak Komşu Yakın Anılar, Türkiye-Polonya İlişkilerinin 600 Yılı**, İstanbul, Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları, 2014, s. 26-36.
- ERICKSON, Edward J.: **Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı / Dünya Savaş Tarihi 4**, çev. Sare Levin Atalay, İstanbul, TİMAŞ, 2011.
- ERICKSON, Edward J.: **Çanakkale Savaşı: Ateş Altında Komuta**, çev. İsmail Hakkı Yılmaz, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.
- ERICKSON, Edward J.: **Size Ölmeyi Emrediyorum!: Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu**, çev. Tanju Akad, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2003.
- FAC, Lucjan: “Ludomił Antoni Rayski w Wojnie Polsko-Sowieckiej 1919-1920”, **Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej**, Warszawa, nr. 18, 1995, s. 83-117.
- GÖLEN, Zafer: “Jozef Bem’in (Murad Paşa) Osmanlı Günleri”, **Türkiye-Polonya İlişkilerinde “Temas Alanları” (1414-2014) Uluslararası Konferansı Bildiriler Kitabı**, 06-07 Haziran 2014, Varşova, Haz. Hacer Topaktaş, Natalia Królikowska, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2017, s. 157-180.

- GÜMÜŞ, Musa: “1848 İhtilalleri Sonrasında Osmanlı Devleti’ne Sığınan Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Modernleşmesine Etkileri”, **Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı**, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007.
- GÜMÜŞ, Musa: “Leh ve Macar Mültecilerinin Osmanlı Devleti’ne Sığınması Beyin Göçü Olarak Değerlendirilebilir Mi?”, **Tarih Okulu Dergisi (TOD)**, Yıl 8, sy. XXIII, Eylül, 2015, s. 363-387.
- GÜMÜŞ, Musa: “Mehmed Sadık Paşa (Michal Czajkowski) ve Osmanlı Devleti’nde Kazak Süvari Alayı”, **Turkish Studies**, C. 5/3, Ankara, 2010, s. 1362-1375.
- GÜMÜŞ, Musa: **Osmanlı Modernleşmesinde Yabancılar: Leh ve Macar Mültecileri**, İstanbul, Libra Kitap, 2019.
- İHSANOĞLU, Ekmeleddin: “Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış”, **Çağın Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul, İslam Tarih Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 497-596.
- İLMEN, Süreyya: **Türkiyede Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İstanbul, Hilmi Kitabevi, 1947.
- KANSU, Yavuz, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C. I, Ankara, Türk Tarih ŞENÖZ, Sermet, Kurumu Basımevi, 1971.
- ÖZTUNA, Yılmaz:
- KAPLAN, Herbert: “The First Partition of Poland”, **The Canadian Journal Economics and Political Science**, C. 29, No.3, Aug., 1963, s. 417-419.
- KARADOĞAN, Umut “Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Döneminde Türk Deniz Havacılığı Faaliyetleri”, **Atatürk** Cafer:

- Araştırma Merkezi Dergisi**, C. XXXIV / Güz 2018, sy. 98, s. 127-180.
- KOŁODZIEJCZYK, Dariusz: **Orzeł i Półksiężyc, 600 Lat Polskiej Publicystyki Poświęconej Turcji**, Warszawa, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, 2014.
- KOŁODZIEJCZYK, Dariusz: **Ottoman-Polish Diplomatic Relations (15th to 18th Centuries) an Annotated Edition of 'Ahdnames and Other Documents**, Leiden, Brill, 2000.
- KONARSKA, Barbara: **W kręgu Hotelu Lambert Władysław Zamoyski w latach 1832-1847**, Wrocław, Ossolineum, 1971.
- KONOPCZYŃSKI, Władysław: **Polska a Turcja: 1683-1792**, Warszawa, nakł. Instytutu Wschodniego w Warszawie, 1936.
- KURT, Deniz,
KORKMAZ, Erdal: "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", **Savunma Bilimleri Dergisi**, C. 17 (2), s. 207-251.
- KURTER, Ajun: **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, C. I, Ankara, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.
- KURTER, Ajun: **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1914-1916)**, C. II, Ankara, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.
- KURTER, Ajun: **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1917 Yılı)**, C. III, Ankara, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.
- KURTER, Ajun: **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1918 Yılı)**, C. IV, Ankara, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.
- KRUSZYŃSKI, Bartosz: **Kariery Oficerów w II Rzeczypospolitej**, Poznań, Dom Wydawniczy Rebis, 2011.
- ŁĄTKA, Jerzy S: **Adampol (Polonezköy). Dzieje i kulturowe przeobrażenia polskiej osady nad Bosforem (1842-2010)**, Szymbark, Centrum Edukacji i Promocji Regionu, 2010.

- ŁĄTKA, Jerzy S: **Lehistan'dan Gelen Sefirler Türkiye-Polonya İlişkilerinin Altı Yüzyılı**, İstanbul, Kraków, Klub Przyjaciół (Türkiye Dostları Derneği), 1991.
- ŁĄTKA, Jerzy S: **Lehistan'dan Gelen Şehit Mustafa Celaleddin Paşa/Konstanty Borzecki**, İstanbul, Boyut Yayıncılık, 1987.
- ŁĄTKA, Jerzy S: **Lot Ku Gorzkiej Sławie Gen. Ludomił Rayski (1882-1977)**, Kraków, Społeczny Instytut Historii i Kultury Turcji, 1993.
- ŁĄTKA, Jerzy S: **Odaliski, Poturczeńcy i Uchodźcy z Dziejów Polaków w Turcji**, Kraków, Universitas, 2001.
- ŁĄTKA, Jerzy S: **Słownik Polaków w Imperium Osmańskim i Republice Turcji**, Kraków, Księgarnia Akademicka, 2015.
- LEWAK, Adam: **Dzieje Emigracji Polskiej w Turcji, 1831-1878**, Warszawa, nakł. Instytutu Wschodniego w Warszawie, 1935.
- MALAK, Edward: "Dzieło Generała Rayskiego", **Lotnictwa**, Styczeń 1/2013, Warszawa, 2013, s. 78-85.
- MIERZWIŃSKI, Zbigniew: **Generalowie II Rzeczypospolitej**, Warszawa, Wydawnictwo Polonia, 1990.
- MUSTAFA CELALETTİN PAŞA: **Eski ve Yeni Türkler** (Fransızcadan çeviri ve açıklamalar Güven Beker), İstanbul, Kaynak Yayınları, 2014.
- NAZIR, Bayram: "Murad Paşa'nın Halep'te Ölümü ve Terekesi", **Türkiye-Polonya İlişkilerinde "Temas Alanları" (1414-2014) Uluslararası Konferansı Bildiriler Kitabı, 06-07 Haziran 2014**, Varşova, Hazırlayanlar Hacer Topaktaş, Natalia Królikowska, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2017, s. 181-202.

- NAZIR, Bayram: **Osmanlı'ya Sığınanlar Macar ve Polonyalı Mülteciler**, İstanbul, Yeditepe Yayıncılık, 2006.
- NIESTRAWSKI, Mariusz: "Wizerunek dowódców polskiego lotnictwa generałów Włodzimierza Zagórskiego i Ludomiła Rayskiego w polskiej historiografii", **Studia z Dziejów Polskiej Historiografii Wojskowej**, C. 14, Poznań, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2013, s. 67-85.
- NYKIEL, Piotr: **Wyprawa do Złotego Rogu. Działania Wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (Sierpień 1914 - Marzec 1915)**, Kraków, Arkadiusz Wingert, 2008.
- NYKIEL, Piotr: "Birinci Dünya Harbi Döneminde Polonyalılar ile Türkler Arasındaki Askeri İlişkiler", **600. Yılında Türkiye-Polonya İlişkileri Sempozyumu Bildirileri**, 5 Mart 2014 Ankara, Ed. Yrd. Doç. Dr. Hacer Topaktaş, Ankara, T.C. Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, 2015, s. 74-81.
- Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918**, Ed. Gültekin Yıldız, İstanbul, Timaş Yayınları, 2013.
- RAYSKI, Ludomił: "Dalekie Przeloty", **Lot Polski Organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa**, Nr 5 (32), Warszawa, Maj 1926, Rok IV, s. 4-6.
- RAYSKI, Ludomił: **Słowa Prawdy o Lotnictwie Polskim 1919-1939**, Londyn, Nakładem Autora, 1948.
- RIMELL, Raymond Laurence: **The German Army Air Service in World War One**, London, Arms and Armour Press, 1985.
- ROBERT, Lord Howard: **The Second Partition of Poland; A Study in Diplomatic History**, Cambridge, Harvard University Press, 1915.

- ROMEYKO, Marian: **Ku Czcii Poległych lotników: księga pamiątkowa: praca zbiorowa/podnaczelną red. Marjana Romeyki**, Warszawa, Wydawnictwo Komitetu Budowy Pomnika ku Czcii Poległych Lotników, nakł. Lucjana Złotnickiego, 1933.
- ROMEYKO, Marian: **“Rayskie” czasy lotnictwo polskiego**, Na prawach rękopisu, London, 1949.
- ROMEYKO, Marian: **Przed i Po Maju**, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1967.
- Savaş ve Barış 15-19. Yüzyıl Osmanlı-Lehistan İlişkileri**, ed. Selmin Kangal, Ankara, MAS Matbaacılık AŞ, 1999.
- SARP, İrfan: **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2017.
- SANDER, Oral: **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e**, Ankara, İmge Kitabevi, 2003.
- SHAW, Stanford J.: **Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı İmparatorluğu: Savaşa Giriş**, çev. Beyza Sümer Aydaş, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2014.
- STAWIECKI, Piotr: **Słownik Biograficzny Generalów Wojska Polskiego 1918-1939**, Warszawa, Wydawnictwo Bellona, 1994.
- SUBOTKIN, Wacław: **Z Kart Historii Polskiego Lotnictwa**, Szczecin, Krajowa Agencja Wydawnicza, 1985.
- TARKOWSKI, Krzysztof A.: **Lotnictwo Polskie w Wojnie Rosją Sowiecką 1919 1920**, Warszawa, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1991.
- TOPAKTAŞ, Hacer: “Polonezköy (Adampol) (1842-1992) Kuruluş, Tabiyet Meselesi, İmar Faaliyetleri ve Sosyal Hayat”, **Belleten**, C. LXXIX, sy. 284, Ankara, 2015, s. 293-318.

- TOROS, Taha: **Geçmişte Türkiye Polonya İlişkileri**, İstanbul, Gözlem Matbaacılık, 1983.
- Uzak Komşu Yakın Anılar Türkiye-Polonya İlişkilerinin 600 Yılı**, ed. Ayşen Anadol, İstanbul. Sakıp Sabancı Müzesi Yay., 2014.
- ÜNVER, Metin: “Wanda ya da Mehmet Sadık (Çayka) Paşa’nın Türkiye Anektodları”, **Tarih Dergisi**, C. 65, 2017/1, İstanbul, 2017, s. 99-117.
- WYPIÓRKIEWICZ, Jerzy: **Orły i Pingwiny**, Lublin, Oficyna Wydawnicza Kagero, 1997.
- WYPIÓRKIEWICZ, Jerzy W., KOWALEWSKI, Zbigniew W., KOZAK, Sławomir M.: **Efendi**, Warszawa, Wydawca Oficyna Aurora, 2018.
- YENİ, Mustafa: “Hava Kuvvetleri”, **Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Ed. Gültekin Yıldız, İstanbul, Timaş Yayınları, 2013, s. 163-179.
- Yoldaki elçi: Osmanlı’dan Günümüze Türk-Leh ilişkileri/Posel w drodze: Stosunki Turecko-Polskie od czasów Osmańskich do dnia dzisiejszego**, İstanbul, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., 2014.
- YILMAZER, Bülent: **Çanakkale Hava Savaşları**, Ankara, Milsoft, (t.y.).

ÇEVİRİMİÇİ KAYNAKLAR

<https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/51675/>

<https://www.britannica.com/technology/military-aircraft/World-War-I>

<https://www.infolotnicze.pl/2013/06/06/jan-tarnawa-malczewski>

<https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/ludomil-antoni-rayski-1892-1977-general-brygady-pilot-inzynier>

<https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79/>

<https://muzeumlotnictwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1535>

<http://www.navyingallipoli.com/pingc.html>

<https://niebieskaeskadra.pl/fotki/ne6605.jpg>

<https://www.polishairforce.pl/dyw318zdj.html>

https://www.szukajwarchiwach.gov.pl/en/jednostka/-/jednostka/5922269/obiekty/246680#opis_obiektu

EKLER

Ek 1: Ludomil Rayski'nin Merkezi Askeri Arşiv'de Bulunan Kayıt Kartı

Kaynak: CAW, I.480.112 54

87
8. paź 1920
54

KARTA EWIDENCYJNA.

1. Imiğ i nazwisko:	Ludomir Rayski
2. Stopień wojskowy:	major pilot
3. Starszeństwo: /data ostatn. nominacy	porucznik 1915
4. Religja i narodowość:	rym. kat. Polak
5. Data urodzenia, miejsce, kraj:	28. 12. 1892 Kraków
6. Stan /wolny, żonaty, wdowiec/liczba dzieci	kawaler
7. Studja wojskowe:	Szkoła podof. w Lwowie 1912 Szkoła oficerska w Uluk-Iske w Turcji
8. Studja cywilne:	Szkoła realna 1909, krakowic. t. kurs dla abiturientów Akademia Handlowa w Warszawie akademik na wydziale budowy dróg i mostów politech. m. w. Lwowa
9. Zawód:	Student
10. Specjalne wykształce- nie wojskowe:	Szkoła obserwatorów Szkoła lotników w dow. Stefana w Turcji
11. Specjalne wykształce- nie cywilne:	Wydział budowy dróg i mostów politechniki w Lwowie
12. Znajomość obcych je- zyków w mowie i piśmie:	Włoski, angielski, francuski, turecki
13. Znajomość krajów i okolic:	
II.	
WOJSKOWA SŁUŻBA PRZED 1 LISTOPADA 1918.	
14. Armja:	od r. 1912 do 1914 w wojsku „Austro- węg.” od 1914 do marca 1915 – I Br. L. P. od marca 1915 do grudnia 1918 w armji tureckiej
15. Rodzaj broni:	Lotnictwo
16. Data wstąpienia do wojska	od 1912 w wojsku „Austro- węg.”

129

Ek 2: Krakov Şehri 1910 Yılı Nüfus Sayımı Kayıtlarında Rayski Ailesi.

Kaynak: Kraków spis ludności 1910, Dz. V, T. 8, liczba bieżąca: 579.

[https://szukajwarchiwach.pl/29/90/0/-/8/str/1/8/15/_5BXFsRXzE8HRPr-](https://szukajwarchiwach.pl/29/90/0/-/8/str/1/8/15/_5BXFsRXzE8HRPr-HDkl7g/#tabSkany)

HDkl7g/#tabSkany (Erişim tarihi: 17 Ağustos 2021)

Liczba bieżąca	Nazwisko i imiğ	Stan cywilny	Wyznanie	Urodzenia	Gmina przynależności	Prawo przynależności
Ulica (Plac) i Numer domu oryginalny, koresp.	Zawód, zatrudnienie	wolny małżeński wdowi rozwódz.		1 rok i dzień 2 miejsce 3 powiat 4 kraj	1 Gmina przynależności 2 Powiat 3 Kraj	uzasadnia
I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.
578	Marya Dannersberg	wolny	z. kat.	1 1890-24.II 2 Jadwiniki 3 Brzesko 4 Galiza	1 Jadwiniki 2 Brzesko 3 Galiza	
579	Teodor Kralo Rayski właśc. realności	małż.	"	1 1843-9.II 2 Kosiutka 3 Wawrzyszew 4 Kral. pols.	1 2 3 Sława	
580	Helena Bieganski stewarz	wolny	"	1 1890-22.II 2 Kraków 3 4 Galiza	1 Zabierzów 2 Kraków 3 Galiza	
581	Mary Sedygund Kisz kupiec	małż.	"	1 1862-23.II 2 Kierol 3 4 Węgry	1 Kraków 2 3 Galiza	
582	Stanisław Malik pomocnik kancel.	wolny		1 1881-8.II 2 Białka 3 Myslenice 4 Galiza	1 Białka 2 Myslenice 3 Galiza	
583	Józef Antoszewski praktykant kancel.	"	"	1 1874-6.II 2 Ropczyce 3 4 Galiza	1 Ropczyce 2 3 Galiza	
584	Władysław Schwarzenberg praktykant kancel.	"	"	1 1893-20.III 2 Zabrowa 3 4 Galiza	1 Zabrowa 2 3 Galiza	
585	Józef Goralik stewarz	"	"	1 1884-15.II 2 Myslenice 3 4 Galiza	1 Myslenice 2 3 Galiza	
586	Edward Bernal szefarski kolejarz	"	"	1 1876-5.III 2 Rybnik 3 Rybnik 4 Galiza	1 Rybnik 2 Rybnik 3 Galiza	
587	Ignacy Sychowski pomocnik kancel.	"	"	1 1885-26.II 2 Domarady 3 Brzesko 4 Galiza	1 Kraków 2 3 Galiza	

123

Żona		Dzieci			Uwaga
Imię i przedślubne nazwisko	1 Rok i dzień urodzenia	Imiona	Rok i dzień urodzenia	Miejsce urodzenia, powiat, kraj	
	2 Miejsce "				3 Powiat "
VIII.	IX.	X.			XI.
	1				
	2				
	3				
	4				
Józefa	1 1865-9.I 2 Bilki 3 Kijowska 4 Krol. pol.	Jamnia Kodora Ludomir	1887-6.II 1889-10.III 1892-2.9.IV	Kosch - Serbia Krakow - Galicya " "	
	1				
	2				
	3				
	4				
Julia	1 1865-9.I 2 Krakow 3 " 4 Galicya	Adelina Ludwigowa	1891-24.VI	Krakow - Galicya	
	1				
	2				
	3				
	4				
	1				
	2				
	3				
	4				
	1				
	2				
	3				
	4				
	1				
	2				
	3				
	4				
	1				
	2				
	3				
	4				

ARCHIWUM NARODOWE
W KRAKOWIE

Archiwum Narodowe w Krakowie

Ek 3: 10 Mayıs 1917 Tarihinde Rayski ve Warscheid'in Geçirdiği Kazaya Dair

Tutanak

Kaynak: ATASE, BDH-1398-40-6-2

اوراق اوله سنك نومروسی	عشاقی اردوی هایونی باش قوماندانلی وکالتی	میشتک اعضای
شعبه نومروسی	شعبه	تاریخ تیشی
تاریخ تیشی	میشتک اعضای	مقابله جینک اعضای
قلم اوله سنك نومروسی	قلم اوله سنك نومروسی	مقابله تاریخی

شعبه نومروسی: ۷-۵-۷۷

تاریخ تیشی: ۱۸/۱۲/۹۷

مقابله تاریخی: ۱۸/۱۲/۹۷

مقابله جینک اعضای: ۱۸/۱۲/۹۷

مقابله تاریخی: ۱۸/۱۲/۹۷

Kaynak: ATASE, BDH-1398-40-8-116

126

Kaynak: ATASE, BDH-1398-40-8-115

127

Ek 7: General Żeligowski'nin Rayski İçin Askeri İşler Başkanlığı'na
Üsteğmenlikten Yüzbaşı Rütbesine Terfi Ettirilmesini Rica Eden 19

Temmuz 1919 Tarihli Telgraf

Kaynak: CAW, I.480.112 13

D-two 10.Dyw.Piech. m.p.19.VII.19. B.1.
L.27. O D P I S . 13

Telegram.

Przez D-two Wschód
do Ministerstwa Spraw Wojskowych.

D-ca eskadry lotniczej porucznik Ludomił Rayski,
wybitny lotnik wojskowy, za czas swej bytności w 4-ej Dyw.
Strzelców wielokrotnie dokonał niezwykle śmiałych wlotów
nad nieprzyjacielem, będąc w ogniu ostrzeliwał go, ostatnio
ranny dostarczył cenne wiadomości o sytuacji nieprzyja-
cielskiej. Jako wyjątkowo dzielnego oficera i samodziel-
nego kierownika eskadry, proszę, w drodze wyjątku awansować
na kapitana.

Lista kwalifikacyjno-nagrodowa będzie wysłana dow-
odatkowo.

Podpisał Ż e l i g o w s k i
Generał D-ca 10.Dyw.Piech.

Za zgodność:
podpis nieczytelny
kpt.

Za zgodność odpisu:
Kierownik Referatu Person.
Dep.IV.2.P.MSWojek.
[Podpis]
porucznik.

Ek 8: Rayski Hakkında Komutanlarının Olumlu Görüşlerini İçeren ve Virtuti

Militari Madalyasına Layık Olduğunu Bildiren Belge

Kaynak: CAW, I.480.112 9

Szczegółowy opis czynów. (Świadczenia świadków w załączeniu.)		
	Major Rayski Łudemił bierze czynny udział w walkach 1-ej Brygady Legionów wychodząc na front z pierwszą marzówką. W roku 1915 zostaje rannym, po wyzdrowieniu jako turecki poddany, służy w Armii tureckiej - gdzie w walkach powietrznych jest dwa razy rannym. Po ukończeniu wojny w Turcji udaje się do Odessy, wstępuje do Dywizji Żeligowskiego, gdzie bierze czynny udział w walkach tej Dywizji. Po powrocie do Dywizji do Kraju i w ofensywie tej jednostki przeciw Ukraincom intensywnie pracuje przynosząc cenne wywiady i jednocześnie bombami i karabinem maszynowym, zwalczając nieprzyjaciela a w loty swe wkłada tyle brawury i zaparcia się siebie, że w jednym z nader niskich lotów zostaje rannym. Po wyzdrowieniu kontnuuuje swe loty z tą samą odwagą i brawurą aż do końca walk u Ukrainoami. W styczniu 1920 r. obejmuje D-two Wyższej Szkoły Lotników w Poznaniu, gdzie w kwietniu organizuje 21 Esk. z którą wyrusza na front. Major dokonywa wiele lotów w czasie akcji 12 Dywizji a pilnując w pierwszym polskim Lotnictwie, dwumotorowy aparat "Gotha" szerzy panikę wśród oddziałów bolszewickich, wybuchami 50 kgr. bomb według zeznań świadków, po zdobyciu stacji Małwanaja i wieloma lotami bombardującymi przyczynia się do zdobycia bolszewickich pociągów pancernych, na stacji Kniażepol i w czerwcu w lotach z pod Pleskirowa przynosi cenne wywiady o ruchach wojsk bolszewickich, a jednocześnie dokonywa wielu lotów z bombami na pancerki pod Zmerynka. i bierze udział w akcji k 13 Dywizji atakując bombami i karabinem maszynowym wojska bolszewickie pod Starą Sieniawą. W lipcu w ciągu paru tygodni ależiżdzien w ezień ruchy kawalerji Budiennego w rejonie Równa, Dubno, Luck-Beresteczko, dając cenne wywiady 2 Armji i przesładując bombami i karabinem maszynowym te wojska. W sierpniu i wrześniu, bierze udział w przesładowaniu wojsk nieprzyjacielskich, ustępujących z pod Lwowa i Tarnopola. W październiku dokonywa paru dalekich wzlotów na dwumotorowym płatowcu "Friedrichshafen" z Tarnopola do Zmerynki niszcząc urządzenia stacyjne wybuchami 60 i 100 bomb. a w akcji 1 Brygady Szary na Starekonstantynów-Chmelnik - letyczów w ciągu tygodnia codziennie daje cenne wywiady 1 Brygadzie utrzymując łączność tej jednostki z D-wem Grupy Południowej przez lądowanie przy Brygadzie i składaniu jej meldunków od D-wa, jednocześnie przesładując ich atakiem z powietrza. Dla dokładności w obserwacji i w zucaniu bomb Major Rayski zawsze lata tak nisko że znik stale wraca z aparatem podziurawionym ogniem karabinów ręcznych i maszynowych.	
6	Czy ranny lub zabity przy akcji ad rubr. 5.	raz
7	Obecny przydział wymiennego.	III Dyon lotniczy.
8	Wniosek na stopień orderu.	V. klasy "order Virtuti Militari"
9	Podpisy świadków. (wyróżnić.)	Łopkowski. Filipowicz.

**Ek 9: Askeri İşler Bakanlığı'na Bağlı Müfettiş Tarafından Rayski Hakkında
Tutulan 12 Şubat 1920 Tarihli Gizli Rapor**

Kaynak: CAW, I.480.112 16

Inspektorat Wojsk Lotniczych
N. 115/11-20-t.

Warszawa, dn. 12 lutego 1920 r.-
P o u f n e . -

16

8196
Kopie

DO
MINISTERSTWA SPRAW WOJSKOWYCH
DŁP. PERSON. DLA KOM. WERYFIKACYJNEJ.-

Art. 11.

śr. Kom. dla wojsk lotn.
por. Kijowski.

Uwzględniając, że w Lotnictwie jest mało wyższych oficerów mogących zajmować odpowiedzialne stanowiska na wniosek podkomisji weryfik. Wojsk Lotniczych proszę o zastosowanie §11 ustawy sejmowej dla por. RAYSKIEGO Ludomira.-

Por. RAYSKI jako syn emigranta - powstańca 63 r. i oddany turecki służył w arm. Tureckiej jako pilot, następnie przeniósł się do dywizji Gen. ZELIGOWSKIEGO, gdzie dowodził eskadrą lotniczą i dokonywał wlotów przeciwko bolszewikom. Obecnie jako pilot niejednokrotnie odznaczył się w walkach na froncie galicyjskim. - Ogromnie zdolny, inteligentny wykazuje dużo wiedzy fachowej i w zaletności zasługuje na przyznanie mu wyższego stopnia przy weryfikacji.-

Wydział prac przygotowawczych
dla Komisji Weryfikacyjnej
N. 3442
13/10
Kpt. Płt.
12/2

INSPEKTORAT WOJSK LOTNICZYCH
GENERAŁ-PPORUCZNIK
Inspektor Wojsk Lotniczych.-

Ministerstwo Spraw Wojskowych
Komisja Weryfikacyjna dla wojsk lotn.

8196/1.

Ek 10: Louis Faury'nin Rayski Hakkında Yazdığı Övgü Yazısı

Kaynak: CAW, I.480.112 82

Płk. R A Y S K I Ludomir

Bardzo inteligentny, bardzo kulturalny, bardzo poważny.

Umysł jasny i metodyczny, posiada rozmach i decyzję.

Charakter bardzo prosty, bardzo pewny i sympatyczny.

Bardzo dobrze wychowany.

Przybył do Szkoły z ograniczonymi wiadomościami o innych broniach, niż jego własna, dużo pracował i poczynił duże postępy.

Departament lotnictwa.

Ocena bardzo dobrze

Lokata 22

Przeciğtna.... 15,02

/-/ F A U R Y.

Warszawa, dnia 31.VIII.1925r.

Ek 11: General Majewski Tarafından Rayski Hakkında Yazılan Övgü Yazısı

Kaynak: CAW, I.480.112 89

Ministerstwo Spraw Wojskowych
Warszawa, dn. 1924r.

11968/og. 248 P

Ppkk.p.d.S.G.-pilot
Rayski Ludomił-pochwała.

Ppkk.p.d.S.G.-pilot Rayski Ludomił Dz.Pers.78.24.
został powołany na roczny kurs doszkol.w Wyższej Szkole
Wojennej. w ciągu prawie 3-letniej służby na odpowie-
dzialnym stanowisku Ppkk.Szefa Dep.IV.2.P.ten wybitny
officer, dziğki wysokiej inteligencji, nieustraszonej energii
i inicjatywie służbowej w znacznej mierze przyczynił się
do rozwoju lotnictwa wojskowego. Wszystkie jego poczyn-
ania cechowało zamierzone swego zawodu oraz niezłomny
hart w przeprowadzaniu przedsięwzięć. Życząc temu wybitnemu
officerowi powodzenia w pracy naukowej, wyrażam Mu w imie-
niu służby szczególne uznanie i podziękowanie.

WICEMINISTER
I SZEF ADMINISTRACJI ARMI
Majewski
Generał Dywizji.

16. 10.
33479 4 il.
Otrzymała: Oddz.V.Szt.Gen.w/m.
D.O.K.Nr.1.Warszawa
Dep.IV.2.P.Mswojsk.
Ppkk.p.d.S.G.-pilot Rayski Ludomił.

16/10/24

**Ek 12: Rayski'nin Gerçekleştireceği Uçuş Rotasında Bulunan Şehirlerdeki
(Paris-Tulus-Madrid-Kazablanka-Tunus-Brindisi-Atina-İstanbul-
Bükreş-Varşova) Polonya Konsolosluklarına Haber Verilmesi ile İlgili**

Resmi Yazı

Kaynak: AAN, 2/487/0/7/439 4

MINISTERSTWO SPRAW
WOJSKOWYCH.
Sztab Generalny
Oddział II
Nr. 9625/II. Inf. O.
Raid lotniczy płk. Rayskiego.

O D P I S .
Warszawa, dn. 16/VI-1925r.
68/25

DO MINISTERSTWA SPRAW ZAGRANICZNYCH
w Warszawie.

Za zgodą Pana Ministra Spraw Wojskowych płk. KUBIAKA ma przedsięwziąć w końcu sierpnia lub na początku września b.r. raid powietrzny na wojskowym dwupłatowcu typu Duguesne z płk. B. Bilnik Lorraine-Dietrich o mocy 450 H.P. z następującą trasą: Paryż-Tuliza-Madryt-Casablanka-Tunis-Brindisi-przez Grecję do Konstantynopola-Bukareszt-Warszawa.

W związku z powyższym proszę o pozyskanie odpowiednich starań przez nasze Poselstwa w Paryżu, Madrycie, Rzymie, Atenach, Angora i Bukareszcie, celem uzyskania pozwoleń na przelot płk. RAYSKIEGO ponad terytorjum Francji, Hiszpanji, Włoch, Grecji, Turcji i Rumunii, podobnie jak w przeszłości niedoszłym do skutku raidzie płk. RAYSKIEGO, przy równoczesnym udzieleniu niezbędnej pomocy i zaopatrzeniu płatowca w potrzebne materiały pędne.

Proszę o powiadomienie o wyniku wezwanych starań przed lipcem.

II. Zastępca Szefa Szt. Gen.:
W Z. /-Bajer
płk. p.d. Szt. Gen

Za zgodność: *J. Briceur*

MINISTERSTWO
SPRAW ZAGRANICZNYCH
Departament Konsularny.
Nr. K/IIIw/13418/25

Warszawa, dnia 26 czerwca 1925 r.

KURJEREM

Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesyła powyższe z prośbą o uzyskanie zezwolenia kompetentnych władz rumuńskich na przelot płk. Rayskiego i plutonowego Kubiaka, oraz o jaknajszybze, ewentualnie telegraficzne powiadomienie Ministerstwa o wyniku interwencji.

DO
POSELSTWA R.P.,
2206/25
BUKARESZCIE.

Kasubula
16. Szon Kallhomme
NACZELNIK WYDZIAŁU

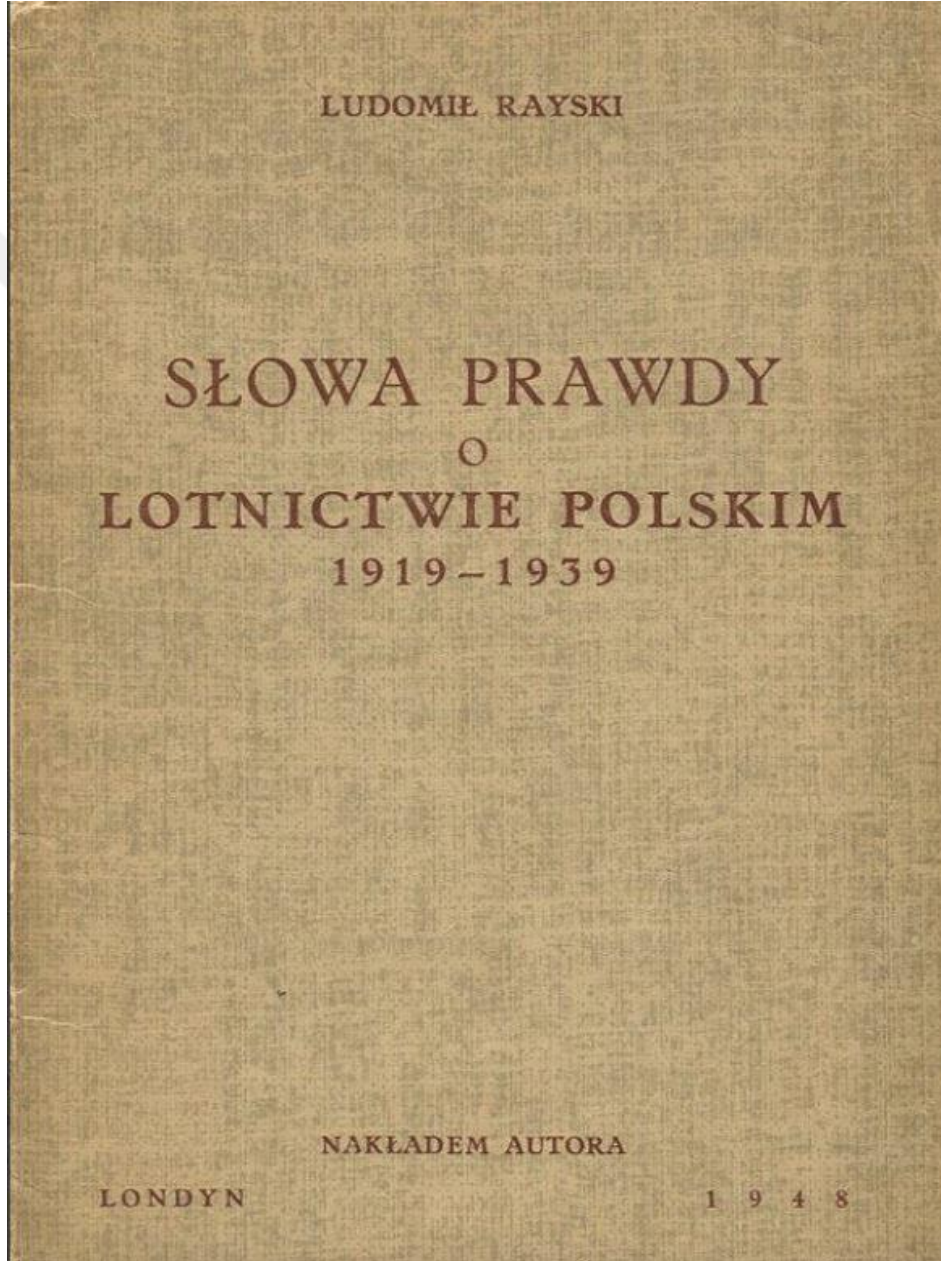
2065
9/VII 1925

Kaynak: Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, 566 317-2577-21

11.12.2020 tarih ve 2084017 sayılı Karar ile gizliliği kaldırılmıştır.

**Ek 14: Rayski'nin Polonya Havacılığına Dair Yazdığı *Słowa Prawdy O
Lotnictwie Polskim 1919-1939* Kitabının Kapağı**

Kaynak: <https://onebid.pl/pl/ksiazki-i-starodruki-rayski-ludomil-slowa-prawdy-o-lotnictwie-polskim-1919-1939/430590> Erişim tarihi: 20.06.2021



Ek 15: Rayski'nin Lot Polski Adli Dergide Yayınlanan "Dalekie Przeloty" Adli

Makalesi

Kaynak: Lot Polski Organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa, Nr 5 (32),

Warszawa, Maj 1926, Rok IV, s. 4-6.

4

LOT POLSKI

Nr. 5

PEŁ-PILOT LUDOMIR RAYSKI

Dalekie przeloty

Redakcji naszej udało się pozyskać artykuł naszego „asa”, płk. L. Rayskiego, którego zasłabłszy lot Paryż—Madryt—Casablanca—Tunis—Ateny—Konstantynopol—Warszawa rozszkwił linie Polski na szerokiej ścieżce. W przededniu nowych czynów znakomitego pilota artykuł ten nabiera cech szczególnego znaczenia

Po wojnie, gdy dla lotnictwa otworzyły się nowe horyzonty rozwoju i ustaliły się kierunki, w których ma iść wysiłek jego twórców. — miernikiem prawie że najpoważniejszym jego postępów i jego wydajności stały się raidy. Powodem tego było dążenie do stworzenia z lotnictwa szybkiego środka komunikacyjnego, który dziś łączy z sobą sprawnie i pewnie kraje, a jest w przededniu związania kontynentów.

Raidy właśnie mają na celu wykazanie, że chwila ta jest bardzo bliska, że już dzisiaj istnieją ludzie i maszyny, którzy przy odpowiednim przygotowaniu są w stanie te rzeczy przeprowadzić.

Raid, jak każde przedsięwzięcie, któremu chcemy dać wszystkie możliwe szanse powodzenia, musi być odpowiednio dokładnie przemyślany i przygotowany.

W lotnictwie sprawy te wymagają tem bardziej drobiazgowego opracowania, że okoliczności nieprzewidziane, a tem samem współczynnik szczęścia, odgrywa tu bardzo poważną rolę.

W jaki więc sposób należy się wziąć do organizacji i przeprowadzenia raidu?

Organizacja raidu.

Przedewszystkiem musimy się zastanowić, jakiej tężyny i jakiej sprawności ma być dany przelot dowodem, — jakie są możliwości własnych sił i techniczne wydajności obranego płatowca i silnika.

Na podstawie powyższych rozważań oznacza się cel i poszczególne etapy. Do ustalenia zasadniczych danych swojej podróży powietrznej można dojść również drogą odwrotną, obierając najpierw cel, a następnie dostosowując środki i możliwości.

W każdym razie, gdy już raz nastąpiła decyzja co do elementów raidu, należy przedewszystkiem wybrać płatowiec i jego obsadę.

Maszyna powinna posiadać, oprócz wszystkich zalet, jakie nam daje dzisiejsza technika, takie zbiorniki materiałów pędnych, któreby jej zapewniły swobodne przelecenie, przy zmniejszonych obrotach silnika, przestrzeni około 20% dłuższej, niż obrana odległość poszczególnych przelotów. Jest to nieodzowne dla zabezpieczenia się na wypadek przeciwnych wiatrów przed możliwością nie dolecenia do wyznaczonego celu, a tem samem — ewentualnego nie udania się całego zamierzenia.

Co do silnika, należy tu nadmienić, iż winno się z góry ustalić pewną ilość obrotów, znacznie niższą od maksymalnej, na której ma się zamiar stale lecieć. Do tej ilości obrotów winna być dostosowana najwyższa wydajność śmigła i najekonomiczniesz praca silnika.

Dobór obsady, biorąc pod uwagę specjalności,

jakie winna ona posiadać, zależy od charakteru przelotu.

W każdym razie jej podstawę stanowi tu pilot i wytrawny nawigator w jednej osobie. Drugim współtowarzyszem będzie również pilot o tych samych kwalifikacjach, jeśli ustalone etapy przekraczają długością lotu możliwości fizyczne jednego człowieka. W pozostałych wypadkach, a specjalnie wtedy, gdy całość składa się z większej ilości poszczególnych przelotów, będzie to zasadniczo mechanik.

Sądze, że konieczności posiadania z sobą jako towarzysza, jaknajbardziej wykwalifikowanego mechanika, któryby pilnował i pielegnował ten tak czuły zespół maszyn, jakim jest płatowiec i silnik, nie należy motywować. Od ich funkcjonowania zależy przecież już nie tylko powodzenie, ale i życie.

Obaj ci ludzie wiążą nierozdzielnie swe losy, uzależniając swoje istnienie od posiadanych przez się wiadomości fachowych, winno ich więc łączyć jaknajgłębsze wzajemne zaufanie, i ta pewność, że każdy z nich zrobi zawsze i wszędzie wszystko to, co tylko jest niezbędne i leży w możliwościach ludzkich.

Oczywiście, oprócz posiadanych wiadomości fachowych, winni oni obaj przeprowadzić sumienny i staranny trening, któryby z jednej strony wzmocnił ich siły i wytrzymałość, z drugiej — dał im tę pewność, że zniosą i podołają włożonym na swe barki wysiłkom.

Przygotowanie mechanika nie wymaga specjalnych trudów, gdyż polega jedynie na upewnieniu się, że posiada on odpowiedni zapas sił, by po całodziennym locie mógł obsłużyć i zaopatrzyć bardzo starannie maszynę na dzień następny. Trening pilota winien iść natomiast w dwu kierunkach, to jest w długotrwałym pilotowaniu i orjentowaniu się.

Pilotowanie.

Pilotowanie wymaga przedewszystkiem całego zasobu doświadczenia lotniczego, które zdobywa się i uzupełnia latami spędzonymi w lotnictwie. Istota jego leży w tem, iż ono jedynie może dać tę pewność, że w ciężkich i nieprzewidzianych sytuacjach, których nigdy nie brak w powietrzu, obierze się natchmianem i odruchowo to właśnie rozwiązanie, które jest w danym momencie właściwem.

Gdy więc pilot jest, ściśle rzecz nazywając, wytrawnym fachowcem, musi on jeszcze przeprowadzać tego rodzaju ćwiczenia, któreby mu pozwoliły uzyskać taką wytrzymałość, by po kilkunastu godzinach spędzonych przy sterze płatowca, posiadał w dalszym ciągu pełną sprężystość fizyczną. Jest mu ona niezbędna, gdyż musi się on liczyć z tem, że po całodziennym locie będzie lądował na obcym i nieznanym lotnisku, często bardzo kiepskiem, w złych warunkach atmosferycznych.

Wprawę tę osiąga się w ten sposób, że stopniowo, zaczynając od lotów parogodzinnych, powiększa się ilość godzin przelatanych w powietrzu do ok. 10 na dobę. Gdy w końcu doszło się do tego, że, spędziwszy powiedzmy trzy dni pod rząd w powietrzu, lądjuje się każdego wieczora w sposób zupełnie zadowalniający, można uważać trening w tym kierunku za ukończony.

Pozostaje osiągnięcie jeszcze wprawy w orjentowaniu się i zdobycie pewności zaprowadzenia płatowca po najkrótszej i najprostszej linii do z góry obranego miejsca.

Kompas i mapy.

Pilot ma do tego celu w swej dyspozycji kompas i mapy.

Co do samego typu kompasu niewiele jest do powiedzenia. Może to być pierwszy lepszy z typów lotniczych, istniejących w handlu, a zasadniczym warunkiem jego jest jedynie dobre skompensowanie.

Nad wyborem natomiast rodzaju map i ich skali należy się głębiej zastanowić.

Podziałka używanej mapy nie może być zbyt wielka, a to z następujących powodów: po pierwsze, pilot, prowadząc swój płatowiec przez kilkanaście godzin, nie może sobie pozwolić na takie marnotrawienie energii, jakiemby było stałe wyszukiwanie na mapie rozmaitych miejscowości, nad którymi on właśnie przelatuje, i porównywanie z nią wszystkich szczegółów terenu. Pilot musi tylko wiedzieć, że kierunek, w którym leci, jest właściwy, i potrafić się zorjentować co do swego położenia od czasu do czasu przy pomocy pewnych charakterystycznych miejsc w terenie. Nie potrzebują chyba udowadniać, że odnalezienie celu jego przelotu jest głównym obowiązkiem pilota.

Druga okoliczność to ta, że pilot nigdy nie może wylecieć poza ramy swojej mapy i z tej racji winna ona być tak wielką, by wykluczyć w zupełności możliwość tego rodzaju. Wytlumaczę jaśniej, co należy przez to rozumieć. Otóż zdarza się często, że na obranej linii swego lotu spotyka się takie warunki atmosferyczne, które uniemożliwiają całkowicie przelot przez daną strefę i zmuszają pilota do jej ominięcia. Może to spowodować zboczenie, które będzie wynosiło kilkadziesiąt, nawet do stu kilometrów, pilot zaś, by móc powrócić do swej poprzedniej drogi i zorjentować się, musi posiadać mapę całego przelatowanego terenu. Musi więc ona uwzględniać minimum po 100 km. z jednej i drugiej strony linii łączącej krańcowe punkty przelotu.

Powracając zatem do wyboru podziałki, sądzę, że skala 1 : 1,000,000 jest najodpowiedniejsza i zupełnie wystarczająca. Wyraźne oznaczenie na niej gór i wód pozwala na najdokładniejszą orientację w terenie.

Technika dalekich przelotów.

Teraz słów parę o zastosowaniu wykorzystania takiej mapy i kompasu do dalekich przelotów. Postępowanie byłoby następujące:

Łączy się miejsce odlotu z zamierzonym celem linią prostą, która tylko wtedy może mieć pewne

załamania, jeżeli są one usprawiedliwione uzyskaniem w ten sposób przelotu przez tereny zapewniające bądź większą pewność i łatwość samego lotu, bądź też wielkie udogodnienia orientacji.

Dla każdej takiej linii wyznacza się odpowiedni kurs kompasu i dzieli się ją na odcinki 50 km. Opuszczając więc miejscowość X leci się kursem wyznaczonym na mapie, przyjmując w wypadku stwierdzenia pewnego znoszenia z powodu wiatru — poprawkę, co do której wielkości należy być jednak bardzo ostrożnym dla uniknięcia łatwej w tym wypadku przesady. Kurs ten zachowuje się, uważając jedynie pobieżnie na przelatywany teren i nie poświęcając mu specjalnej uwagi. Z chwilą przybycia do jakiegś z góry na karcie obranej a bardzo widocz-



PEK. SZT. GEN. PILOT LUDOMIR RAYSKI

nej linii poprzecznej, jak rzeka, specjalnie wwróżniające się pasmo górskie lub nawet, w krajach gdzie koleje nie są zbyt rozpowszechnione, — linia kolejowa, należy się zorjentować i stwierdzić dokładnie swe położenie, nie wahając się nawet przed wykonaniem w tym celu lotu wzdłuż wspomnianej linii. Ustalenie i sprecyzowanie punktu, nad którym się przelatuje, pozwoli na kontrolę obranego kierunku i stwierdzenie odchylenia od teoretycznego kursu. Da nam to możność zastosowania odpowiednich poprawek w stopniach na kompasie przy dalszym locie, których racjonalność będzie znów ustalona na następnej linii terenowej.

Sposób ten ma te zalety, że nie jest męczący, a gdy obrane linie poprzeczne w terenie są dosyć odbijające, wszelka możliwość przelecenia się jest prawie że wykluczona.

Uwagi ogólne.

Oczywiście, tego rodzaju latanie i orientacja muszą być trenowane i wypróbowane na lotach ćwiczebnych, a nawet jest bardzo wskazane, by many, do tego używane, były identyczne z mapami, użytymi do raidu, gdyż to powoduje niezbędne życie się pilota z mapą i terenem.

Przy ustalaniu terminu rozpoczęcia przelotu odgrywa jeszcze bardzo ważną rolę wybór pory roku, w której ma się go wykonać, a to przedewszystkiem ze względu na warunki atmosferyczne. Rozpoczęcie raidu winno wypaść w tym właśnie czasie, kiedy nie tylko ma się największe szanse spotkania na swej drodze dobrej i stałej pogody, a może nawet sprzyjających wiatrów, lecz również kiedy naj-

dłuższy dzień daje swobodę operowania w czasie. Należy tu w swych kalkulacjach nie zapominać o jednej rzeczy: że, lecąc na Wschód w przybliżeniu po 2000 km. dziennie, traci się jedną godzinę dnia.

Tak przedstawiałaby się w paru słowach technika przygotowania i treningu dla wykonania dłuższych przelotów.

Muszą one jednak być uzupełnione całym szeregiem różnych prac, jak ustalenie i zapewnienie sobie lotnisk i punktów zaopatrzenia, wyjednanie pozwoleń na przeloty i t. d.

To też rozpoczęcie wstępnych kroków nie jest nigdy zbyt wczesne, w przeciwieństwie do rozgłaszania wieści o samym raidzie, na które jest zawsze czas po jego udanym dokonaniu.

Konwencja lotnicza Polsko-Czeskosłowacką

Dnia 15 kwietnia 1926 r. podpisano na Hradczynie konwencję lotniczą polsko-czeskosłowacką. Umowa ta jest wynikiem 6-ciu konferencji jakie się odbyły w ciągu całego roku w Pradze, w Bernie, w Krakowie i Zakopanem.

Umowa oparta jest na zasadach wzajemności, polegających na tem, że Polsce przysługuje prawo komunikacji powietrznej poprzez terytorjum czeskosłowackie do Wiednia w nieograniczonej ilości lotów, z tem tylko ograniczeniem, że trzy razy w tygodniu muszą samoloty Polskiej Linii Lotniczej, która eksploatuje linię Kraków — Wiedeń, lądować w Bernie Morawskim.

Czechosłowacji przysługuje analogiczne prawo dla komunikacji z Sowietami przez Lwów.

Prawo Czechosłowacji jest chwilowo tylko teorią, gdyż w obecnej konstelacji politycznej i ekonomicznej jest mało szans, by zostało ono zrealizowane przed terminem wygaśnięcia umowy, t. j. przed końcem roku 1930-go.

Lądowanie w Bernie przynosi tę szkodę, że przedłuża niepotrzebnie czas lotu z Polski do Wiednia i spowodować może opóźnienie połączenia dalszego z Wiednia do Szwajcarii lub do Włoch. Zaradzićby można temu, wprowadzając równocześnie loty bezpośrednie, bez lądowania w Bernie, jak i przez przełożenie trasy Warszawa—Wiedeń z Krakowa na Katowice, umieszczając Kraków na linii Katowice — Lwów.

Z wielkiem uznaniem trzeba podnieść ogromne wysiłki, jakie czynią Czesi w kierunku rozwoju swego lotnictwa komunikacyjnego. W Ministerstwie Spraw Zagranicznych jest w dziale ekonomicznym osobny referat lotniczy, powierzony bardzo zdolnemu i rutynowanemu dyplomacie, p. Szalatnay'owi.

Obowiązkiem tego referatu jest zbieranie szczegółów wszystkich dat, odnoszących się do rozwoju lotnictwa handlowego zagranicą, informowanie o tem kompetentnych czynników, jak i przeprowadzanie wszystkich zagranicznych układów.

W Ministerstwie Robót Publicznych istnieje osobny wydział lotniczy, podległy dawniej szefowi

sekcji, a obecnie — z chwilą, gdy tenże został ministrem — bezpośrednio ministrowi. Na czele tego wydziału stoi człowiek doświadczony (nie lotnik) inż. Janak, który przez swoje ciągłe wyjazdy zagranicę pozostaje w stałym kontakcie z całym lotnictwem zachodniem.

Wydziałowi temu, z którym współpracuje w bardzo ścisłym kontakcie szef Sekcji Prawnej, p. Smaus, twórca czeskiej ustawy lotniczej, podlegają wszystkie sprawy administracyjne, ustawodawcze, jak i zarząd państwowej linii lotniczej, prowadzącej z Pragi przez Berno, Bratisławę do Koszyc.

Czesi, nie mając potrzebnych kapitałów prywatnych dla uruchomienia tej linii, mającej wybitnie polityczny charakter przez zbliżenie Słowacji do Pragi, a w szczególności przeznaczoną dla dowozu pism czeskich do Słowacji, postarali się o kapitały państwowe dla uruchomienia tej linii.

Oprócz powyższej komunikacji istnieje również komunikacja między Marienbadem (Mariánské Lázně) a Pragą, a w projekcie jest w tym roku wielka linia, idąca z Pragi przez Berno i Jugosławję do Tryestu.

Ostatnia ta linia przedstawia dla nas o tyle wielkie zainteresowanie, że wtedy otrzymałaby Warszawa połączenie z Tryestem przez Berno.

Czesi pracują bardzo wytrwale nad urządzeniem organizacji przyziemnej. I tak np. lotnisko w Pradze należy do najlepiej urządzonych. Przygotowania do urządzenia takiego samego lotniska w Bernie postąpiły już tak daleko, że dn. 1 maja r. b. ma być otwarty ruch na tem lotnisku, zaopatrzonem w wielkie warsztaty, wielkie składy materiałów pędnych i w radiostację.

Urządzenie lotniska berneńskiego jest w wielkiej mierze zasługą wiceprezydenta m. Berna, p. Masa, który skłonił prezydum do zakupienia potrzebnych bardzo obszernych gruntów i czyni wszystko, co jest w jego mocy, by sprawę lotniczą poprzec.

Intensywną pracę Czechów w tej dziedzinie zawdzięczać należy niewątpliwie przedewszystkiem inicjatywie p. Benesza, jak i resortowego ministra p. Roubika, który poświęca jej bardzo wiele czasu i energii.

Kaynak: Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, 566-38388-157361-10

11.12.2020 tarih 2084017 sayılı Karar ile gizliliği kaldırılmıştır.

Ek 17: Albay Ludomil Rayski Başkanlığında İstanbul'u Ziyaret Eden Polonyalı Heyet Hakkındaki Gazete Haberi

Kaynak: **Türk Hava Mecmuası**, sy. 51, 1928, s. 694. (İkinci sayfadaki ilk fotoğrafta ön sıradaki kişi Rayski, ikinci fotoğrafta ise öndeki kişi Rayski)

تورک هوا مجموعی

له طیاره میلرینک محکمترینی و طیاره جمعیتینی زیارتلری مناسبتید ...



طیاره جیگ کوند کونه یی بر ترقی وانگشتاده
مظهر اولیور . هوا آللرینک بزرگ آیدرده واصل
اولدیی بو تکاملک درجه سی حمله کوز اوکت
کتره بیامک ایچون هفتک مان هرکونده اله
ایدان زده تورلوه اوقاق بر نظر عطف ایشک کاددر .
مللر بو چن مزارعه و جدال دورمسنده هوا
و مناعی قدرلرینک امکان و وسعی درجه سنده
موظیفه نائل اولمده ددر . صوک آیدرده صدق
سبق تکرر ایدن ره تدر تدری مللرک هوا
سلاحلانه کشت عطف ایستاکلری اهمیت درجه سی
ایناه کالی گنکده ددر . یقین زمانلره قدر و شایک
اکتوتلی و بی باشلی حکومتلرک قناد و قزادرلره
انحصار ایدن بو فعالیتلر بویوک خریک آوروپا
خریقه سته هدیه ایتدی کوجوک نمشورده انتشار
و سرایت ایتدی . بویکی تشککرت دکاکلری
طاشیان طیارلر آرتق منسوب اولدقنری بین الملل
هوا اتحادینک رسمی بولنه یی و تیللرلده متواضع
بر اسم آتله اکتدا ایتدوک فعالیتلرک سامه سی
بحر عطلرک اکتین اظهرت قدر تشبیل ایدیور .
برقاج کوندتیری آدمنده مسافر بولان له
طیاره جیلر ده متارکدن سوکره اسلری اطرافه
اک جوق تقدیر و غیظه حسلی طویلايان عتیار
تشککرتن بریدر . له طیاره جیلرک آوروپا
هر طرفه اولدیی کی پارسه قدرده یلدرلری کوزل
بر اوجوشله آیدرلری بوزرده بحر محیطه آملاسی
کچک حاضرقلاری اگاه اوغراشدقنری مجهول
دکدر . تورک طیاره جیجی بومالیتلری ددر بر
متمنجه تعجب ایتکده ددر . طیاره جیجک حرب
اشاندده مللرک امنیت و منافع سی تأمین ایدنک
مدش بر سلاح اولدیی کی صلح و سکوت دورده
لرند بیریکن رفا و سعادت ایضار ایدن واسطه لرک
اک ناشنده کلکده ددر . نهایتن مشکلات و مزاحی
استزام ایدن قطب سفرلی هوالرک بر نامه وحدود
طایان بوندتلی واسطه لرک اوکنده آرتق مجهول
بر عالم اولمده جیلور . طیاره جیجک بومدهش قوتدن
استفاده ایتن بیاتلر آنده اک کسکین پروپاگاندا
آتی اولدزی قولایلور . برهمنک آوروپا طرفدن
غربی دوعری ایک دنه آمرقا ره یط ایدن ایشلر

له طیاره جیلرینک یشیل کوبده استقبالریت عالم بر الطیاع
مین آلم و تارلری اوایدریور . مللرک عصیت
و سیاسی تحریک ایدن پولنه مجادللری ، سیاسی
مجالرک کرسینده قارشیلقی صبیقان بوسروفر
برقاج قهرمانک اضطراب و موقعیتی قارشینده
دوستلره تحول و انقلاب ایتکده ددر .

طیاره جیجک بوندن بویه مللر آدمنده صمیمی
وسیل بر رابطه تک تأسسه خدمت ایدمک قوتلی
و مؤثر روهلایدا واسطه سی اولمده ددر . تورک طیاره
جمعیتی زیارت و سلاملاق مقصدله وارشووان
اعتباراً کوزل مرحله لرله یشیل کوبه اینه رک قریق
قادرلرک آیدمی اوسته نازه چیچکرتدن مرک
بوکت و چلشکلر قویان میر آلائی رایسکی قوماندانده کی
اصیل له طیاره جیلر ده سوکستلرک هواحادلری
آزاسنده بالاق و غریقی نتيجه لر ایش بونهرمان
سنی تمیل ایتکده ددر .

تورک طیاره جیجی محترم و معزز مسافرلره
کلشیلری قدر کوزل و تشتملی رودوش تمی ایدر .

تورک هوا مجموعی

اوجوشی بویکی معظم مللک مناسباتی ده صمیمی
برشکاده تکیه خدمت ایتددر . اول دوت سنه
اول آمرقان ملتی رهن ساحلرینه دوعری سلاحلانه
تشویق و دعوت ایدن لوسه لرک آغیرلقی طاشیان
معظم رودودی بیلری برهمنک غریقی موقعیتی
اورینه آلمان طیاره جیلری کورک و آتیشلاق
اوزده هجوم ایدن خالی استیما به یله کالی گشتدی .
سیاسی جهده زمان زمان ده اودونکی دشمنلرینک
آیم نظاهرلره شاهد اولدقنر مللری بر هوا
قهرمانک موقفیت و یامانی برلشدرمه کالی کلیدر .
کول . هوه غله . قیست و لویری کی قهرمانلرک
موقیاتی رهن برینک طرفینده عین درجه ده تقدیر
و تمیل ایدیور . لیدریخ دولاشدیی هریرده
مللکی حسنه تقدیر و غیظه حسلی اوایدریش .
نولکسور اولومیه وطنک ماتنه بوتون دنیایی
تصریک ایتشدی . بوز کتله لر اوزدنده
مللکترینک شرقی نمته اضطراب چکن ، طبیعت
نچسندده اولومه مجاده ایدن قهرمانلر وطنده ایشلرینک
قلبلرله اولدیی قدر بیریکن بین الملل چرچیومسنده



676

مەھرىم ۋاسىل مەسلىھەتچىسىنىڭ ئاستانىلىق زىيارەتلىرىنىڭ ئالدى بىلەن



مەھرىم مەسلىھەتچىسىنىڭ ئاستانىلىق زىيارەتلىرىنىڭ ئالدى بىلەن مەھرىم مەسلىھەتچىسىنىڭ ئاستانىلىق زىيارەتلىرىنىڭ ئالدى بىلەن مەھرىم مەسلىھەتچىسىنىڭ ئاستانىلىق زىيارەتلىرىنىڭ ئالدى بىلەن



ۋاسىل مەسلىھەتچىسىنىڭ ئاستانىلىق زىيارەتلىرىنىڭ ئالدى بىلەن مەھرىم مەسلىھەتچىسىنىڭ ئاستانىلىق زىيارەتلىرىنىڭ ئالدى بىلەن

**Ek 18: Albay Ludomił Rayski'nin 19-21 Haziran 1928 Tarihlerinde
Gerçekleştirdiği İstanbul Ziyaretinden Sonra Polonya Maslahatgüzârına
Gönderdiği Teşekkür Mektubu**

Kaynak: AAN, 2/499/0/6/58 21

3

ODPIS

PULKOWNIK S.G. PILOT INZ. LUDOMIL RAYSKI
SZEFE DAPARTAMENTU LOTNICTWA M.S. WOJSK.-

Warszawa, dn. 27. VI. 28r 8

POSEL PAŃSTWA POLSKIEGO W KONSTANTYNOPOLU
ANGORA.

Otrzymano d. 12. VII. 1928r.

Nr. 938/4

Załączników.....

Załatwiono.....

Do

JW Pana Radcy Legacyjnego Papée

Chargé d'Affaires Rzplitej Polskiej

w Konstantynopolu

Proszę przyjąć w imieniu mojem i moich oficerów wyrazy jaknajserdeczniejszego podziękowania za tak miłe przyjęcie i zaopiekowanie się nami w czasie całego naszego pobytu w Konstantynopolu.-

Łączę wyrazy wysokiego szacunku

inż Rayski

Pułk. Szt. Gen. pilot

(m.p.)

Ek 19: Rayski'nin 1934'te Türkiye'ye Yaptığı Ziyaretle İlgili Akşam ve

Cumhuriyet Gazetelerinde Çıkan Haberler

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi, 12 Mayıs 1934, s. 2.

Akşam Gazetesi, 12 Mayıs 1934, s. 5.

ECNEBİ MEHAFİLDE

Yunanlı misafirler

Jeneral Kondilisle birlikte şehrimize gelip te hareketlerini tehir eden heyet azasından kaymakam İsterpopulos, kumandan Çakalatos ve Dr. Mısırhoğlu dün, hükümet tarafından tahsis edilen otomobille İstanbulun görülmeğe değer yerlerini gezmişlerdir. Yunanlı misafirlerimiz yarın Atınaya gideceklerdir.

Leh heyeti bugün gidiyor

Geçenlerde şehrimize gelen Varşova tayyare kuvvetleri kumandanı Jeneral Rayski ile refikası bu sabah tayyare ile Varşovaya gideceklerdir.

Ankara - Varşova tayyare hattı için hükümetimizle temasta bulunan Leh heyeti de Jeneralle birlikte Varşovaya hareket edecektir.

Heyet şerefine dün Leh konso losu tarafından bir ziyafet verilmiş ve İstanbulun görülmeğe değer yerleri gezilmiştir.

ÜNİVERSİTEDE

Maarif Vekili bugün İnkılâp derslerine devam edecek

Maarif Vekili Hikmet Bey, bugün tekrar şehrimize gelerek Üniversite konferans salonunda inkılâp derslerine devam edecektir.

Vekil Bey, şehrimizde Üniversite ve diğer maarif işleriyle de meşgul olacaktır.

Bugün Üniversitede, Hikmet Beyin iştirakile bir toplantı yapılması muhtemeldir.

vatandan arzuları hilâfına ayrılan milyonlarca Macarın sakin bulunduğu yerlerin Macaristana iadesini tasavvur etmesi bir kabahat sayılamaz. Her milletin kendi mukadderatına sahip olması en esaslı bir demokrasi düsturudur. Binaenaleyh Trianon muahedesi mükemmel ve dokunulmaz bir vesika olduğunu iddia etmek kabîl değildir. Eğer hudutlara ait muahedelerin değişmesi caiz değilse Romanya hangi hakla yeni hudutlara sahip olmuştur? Sulh muahedelerinin haksız olmasından dolayı değil midir ki Amerika bu muahedelere iştirak etmemiştir. İşte bu cümleler muahedelerin tadiline şiddetle muhalif olan memleketlerde bile efkârı umumiyenin zaman geçtikçe değişmekte olduğunu gösteriyor.

MUHARREM FEYZİ

MAARİFTE

Hayat mektebi talebesinin çayı

Dün Tokatliyanda Göztepe Hayat mektebi son sınıf talebesi tarafından bir çay ziyafeti verilmiştir.

Cumhuriyet

Nüshası 5 Kuruştur

Abone	Türkiye	Hariç
şeraiti	için	için
Senelik	1400 Kr.	2700 Kr.
Altı aylık	750	1450
Üç aylık	400	800
Bir aylık	150	yoktur

ir.
bu hafta
Sebebi,
nmama-

çok sar-
rniyanın

aret

e sanayi
Bulgar
M. Ka-
i heyeti
a halde
nuahede

nasyonallık yapmış olan tek-
lifleri tekrar ileri sürmeğe memur
edilen bir takriri ittifak ile kabul
etmiştir.

Leh hava kuvvetleri kumanda- nının seyahati

Varşova 25 (A.A.) — Askerî
hava kuvvetleri kumandanı cene-
ral Rayski Balkan memleketlerin-
de yaptığı uçuştan bugün Varşo-
vaya dönmüştür. Ceneral Rayski
bu seyahati bizzat kendisinin idare
ettiği küçük bir tayyare ile yap-
mış ve yanında zevcesi de bulun-
muştur. Mumaileyh Bükreş, İstan-
bul, Atina, Belgrat ve Peşteyi zi-
yaret etmiştir.

SİZLİK

Nörastenî,
zaiflet ve

Abdu

Merhur

ME

Bir müc-
mana kav-
Abdullah
için Paza-
Nusratiye
namazında
okunacağı
dostlarla
lekdaşları
teşrifleri r

Adliye sa-
gımdıye kadı
G. Chaubon
d'assurance

Ek 20: Rayski'nin 1940 Yılında Havacılık Konferansları Vermek Üzere

Türkiye'ye Davet Edilmesi Hakkındaki Talep

Kaynak: BCA, 246-664-15 429

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
Ş. 77 Ksm. 3
Hu. No. 18709
Um. No. 18709

Ankara
22/2/1940

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Öz: X

Başvekalet Yüksek Makamına

Eki

Leh ordusu umum hava kuvvetleri komutanı iken son durum üzerine Fransaya iltica etmiş olan ve halen de Fransıya'da bulunan Leh hava Generali Raiski'nin memleketimize gelerek Onbeş gün müddetle kalması ve bu suretle havacılarımıza Leh hava kuvvetlerinin muharebede ki istihdam tarzları ile neticesi hakkında konferanslar vermesi Genelkurmay Başkanlığınca tensip edilerek mumaileyh General'in bu maksatla yurdumuza getirtilmesi teklif edilmiştir.

General Raiski konferanslarını ANKARA, ESKİŞEHİR ve İSTANBUL da ve lüzum görüldüğü takdirde hava birliklerimizin bulundukları diğer muntakalarda da vereceğine nazaran kendisinin Parisden Ankaraya kadar azimet ve avdet yol masrafı olarak (800) Sekizyüz Türk lirası ile yurdumuz dahilinde yapacağı birinci mevki yataklı seyahatları masrafı tutarının ve Parisden hareketi gününden itibaren gerek yolda geçireceği günler ve gerekse yurdumuzda bulunacağı ve tekrar Parise avdet ve muvasalat gününe kadar geçecek her gün için masarısı zaruriyesini karşılamak üzere yevmiye otuzar lirenin vekâletimiz hava müsteşarlığı Bütçesinin yebenciler faslinden verilmesi hususunda gereken icra vekilleri hey'eti kararının müstacelen alınmasına buyruk verilmesini yüksek saygılarımla arz ederim.

9.
9.
Maliye vekilimize
Bütçe M. Md. 9.5 14.2.940
14.2.1940
13/2/40 225
301
H. 13

M. M. V.
16.11.40

MALİ KONTROL
01187 16.11.40

MALİYE V. MÜSUSİ KALEM. M.
NUMARASI
760
TARİHİ
15.2.40

MUS. KALEM. MD.
000474 14.11.40

BUT. ve TAAM.
01235 15.11.40

5.2.940 1244

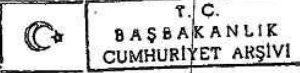
**Ek 21: Rayski'nin 1940'ta Türkiye'ye Yapması Planlanan Ziyaretle Dair
Maliye Vekaleti Harcırah Kararı ve Ziyaretin Ertelenmesi**

Kaynak: BCA, 246-664-15 429

T. C.
MALİYE VEKÂLETİ
BÜTÇE VE MALİ KONTROL
U. MÜDÜRLÜĞÜ

ŞUBE : 2
Sayı
13248/324

2674



Başvekalet Yüksek makamına

Ankara, 22.5.1940

Öz: Leh hava Generali Raiski'nin harcı-
rah ve döviz H:

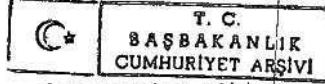
Ek:
1 tezkere

Millî Müdafaa Vekâletinden yüksek makamlarına
sunulup Maliyeye havale buyurulan 12/2/1940 tarihli ve 18707
sayılı ilişik yazı tetkik edildi.

Havacılarımıza, Leh hava kuvvetlerinin muharebe-
deki istindam tarzlarıyla neticesi hakkında konferanslar vermek
üzere Genel Kurmay Başkanlığınca celbi tensip olunduğu anla-
şılan Leh ordusu umumî hava kuvvetleri komutanı iken son durum
üzerine Fransaya iltica etmiş olan General Raiski'nin bu mak-
satla Türkiye'ye celbindeki zaruret icra Vekilleri/yüksek Heyetince ka-
bul buyurulduğu takdirde, mumaileyhe gidip gelme yol masraf-
larına mukabil 800 Türk lirası ile Paristen hareketinden An-
karaya muvasalatına ve Ankaradan hareketinden tekrar Parise
avdetine kadar yolda geçecek günler için masarifi zaruriyesi-
ni karşılamak üzere yevmiye otuzar lira verilmesi için karar
ittihazı talebolunmaktadır.

Mumaileyhe verilecek yevmiye, hizmet mukabili
ücret mahiyetinde bulunduğundan hizmet erbabının tabi bulun-
duğu vergilere tabi olması zaruridir. Şayet kendisile mutabık
kalınan esas net olarak günde otuz lira verilmesi yolunda

030 10 246 664 15



ise yevmiye miktarının ona göre hesap ve tesbit edilmesi icabeder.

Ücret ve yevmiyesi bu suretle tesbit edilecek adı geçen generale tesviyesi muktazi dövizin 1940 takvim yılı döviz cetvellerine " resmî daireler ecnebi mütehassısları" faslına Hava Müsteşarlığı namına mevzu tahsisattan ödenmes için İcra Vekilleri Yüksek Heyetince bir karar ittihaz bu- yurulmasında Maliyece mahzur görülemediğini arzeylerim.

Maliye Vekili

İsmail V. H.

[Signature]

28. 5. 1940

Z.A

030 10 246 664 15

22-5-1940 5555 1

3 42.

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Sayı: _____

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Dosya işaretleri

423-

Numarası	13248 2624
Tarihi	22.5.1940
Yazan memur	K. Coşkun
Yazı tarihi	1.2.1940
Muavin	M. T. T. T.
Beyaz eden	
Beyaz tarihi	
Kayıtlı olanlar	
Sadıra No.	2973
Merbutatı	
Sevk tarihi	2.7.40
Kaydeden	
Düşünceler	

Millî Müdafaa V.

12/2/1940 tarih ve Hava Ms.18707 sayılı tezkereye k.
~~Karar~~ Havacılık hakkında konferanslar vermek üzere mem-
leketimize ~~gelmek istediği~~ ^{getirilmek istenilen} bildirilen Leh ~~Genelkurmay~~ ordusu
umum hava kuvvetleri komutanı General Reiski'nin halen
nerede bulunduğu bilinemediğinden şimdilik ^{bu da bir müddet} tehi-
fonla Genelkurmay Başkanlığından bildirildiğinden
bu husustaki tezkereniz hıfzedilmiştir.
İleride lüzumu halinde ^{hasıl olduğu takdirde} yeniden teklif yapılması ^{na} rica
olunur.

Başvekil n.
Müsteşar n.

Chunag

H. G.

030 10 24666415

4-

1

**Ek 22: Rayski'ye ölümünden sonra verilen Polonya Yeniden Doğuş
Madalyası'nın yayınlandığı 10 Mayıs 1993 tarihli 130/93 numaralı
“Monitor Polski” kararı**

Kaynak:

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP19930290310/O/M19930310.pdf> (Erişim tarihi: 09.09.2021)

310

Rej. 130/93

POSTANOWIENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 10 maja 1993 r.

o nadaniu orderu.

Na podstawie art. 44 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 17 października 1992 r. (Dz. U. Nr 84, poz. 426) oraz ustawy z dnia 16 października 1992 r. o orderach i odznaczeniach (Dz. U. Nr 90, poz. 450), na wniosek Prezesa Rady Ministrów, za udział w walce o niepodległość i suwerenność Rzeczypospolitej oraz wybitne zasługi w organizacji polskiego lotnictwa odznaczony zostaje

KRZYŻEM KOMANDORSKIM Z GWIAZDĄ
ORDERU ODRÓDZENIA POLSKI

pośmiertnie

gen. bryg. pilot Ludomił Rayski s. Teodora.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *L. Wałęsa*

**Ek 23: Varşova'daki Ordu Katedrali'nde Rayski'nin Küllerinin Muhafaza
Edildiği Vazo**

Kaynak:

<https://niebieskaeskadra.pl/fotki/ne11700.jpg> (Erişim tarihi 27.07.2021)

