

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83935,Tyszkiewicz-Stefan.html>  
2022-09-30, 08:21

## Tyszkiewicz Stefan

TYSZKIEWICZ Stefan (24 VII 1894, Warszawa – 1 II 1976, Londyn), wynalazca, pionier motoryzacji. Syn Władysława, hrabiego i działacza polityczno-społecznego (przedstawiciela Warszawy w pierwszej Dumie Państwowej, skazanego w 1906 na banicję), oraz Marii Krystyny z Lubomirskich.

Dzieciństwo spędził głównie w rodzinnym majątku Landwarowie na Wileńszczyźnie, uczył się w domu, wczesnie wykazywał uzdolnienia techniczne – już w 1908 zdobył w Mediolanie zawodowe prawo jazdy, a w 1911 uzyskał dwa patenty na wynalazki dotyczące ogrzewania samochodów i aparatów latających. Maturę zdał w Warszawie w 1912 i w 1913 rozpoczął studia w Oksfordzie.

Wybuch I wojny światowej w 1914 zastał go na wakacjach w kraju. Zgłosił się ochotniczo do rosyjskiego Czerwonego Krzyża. Za uratowanie życia siedmiu ciężko rannym żołnierzom pod ostrzałem w okolicach Łowicza został odznaczony Krzyżem św. Jerzego IV klasy. Zmobilizowany w 1915, ukończył Szkołę Oficerską Korpusu Paziów w Petersburgu i od końca 1916 był adiutantem wielkiego księcia Mikołaja Mikołajewicza, dowódcy frontu kaukaskiego. W 1917 ożenił się z jego pasierbicą, Heleną, siostrzenicą królowej Włoch. Gdy po przewrocie bolszewickim przebywał na Krymie, ułatwiał powrót do kraju licznym rodakom. Wyjechał stamtąd na pokładzie brytyjskiego okrętu wojennego i po krótkim pobycie we Włoszech, wrócił do Polski w 1919.

Wstąpił ochotniczo do wojska, uczestniczył jako kawalerzysta w walkach z bolszewikami na Wileńszczyźnie. W 1921, przydzielony przez II Oddział Sztabu Generalnego WP, uczestniczył w Komisji Ligi Narodów wytyczającej granicę państwową Polski z Litwą. W 1921–23 studiował w École des Sciences Politiques w Paryżu, kształćąc się jednocześnie jako

wolny słuchacz tamtejszych uczelni technicznych w dziedzinie konstrukcji samochodów.

W 1924 T. rozpoczął prace nad konstrukcją samochodu własnego pomysłu (z amerykańskim silnikiem Continental). Założył w Boulogne spółkę Automobiles Ralf Stetysz, która od 1925 zaczęła go produkować w dwóch wersjach (z silnikiem 6-cylindrowym o mocy 42 KM i z 4-cylindrowym o mocy 20 KM). Był to udany pojazd, dostosowany do ciężkich warunków drogowych (z myślą o propagowaniu motoryzacji w Polsce), łatwy do obsługi i naprawy. Dwukrotnie prezentowany na Paryskim Salonie Samochodowym w 1926 i 1927, zyskał przychylnie opinie, jako dobrej klasy samochód „kolonialny”. Odnosił sukcesy w imprezach sportowych i turystycznych, m.in. w Rajdzie Pomorskim (1925) i w Międzynarodowych Rajdach Automobilklubu Polski (1927, 1928), uzyskał złoty medal Ministerstwa Robót Publicznych za Rajd Dookoła Polski. Dobrze wypadł w VIII Rajdzie Monte Carlo w 1929, mając realne szansę na zwycięstwo (które przekreśliła choroba jednego z mechaników) i zdobywając nagrodę za wygodę i przystosowanie do podróży (wytrzymałość). Zaprezentowany na Targach Poznańskich w 1928 wzbudził zainteresowanie, co przyniosło liczne zamówienia.

T. postanowił więc przenieść produkcję samochodu do Polski. Zorganizował Tow. Akcyjne Rolniczo-Automobilowa Fabryka hr. Stefana Tyszkiewicza i angażując w to cały rodzinny majątek (jego żona sprzedała w tym celu broszkę ze szmaragdem o 86 karatach, która należała kiedyś do carycy Katarzyny Wielkiej), zaczął produkować samochód w pomieszczeniach Tow. Przemysłu Metalowego „K. Rudzki i Spółka” S.A. przy ulicy Fabrycznej w Warszawie. Firma ta wykonywała podwozia, nadwozia zaś – znana lubelska wytwórnia lotnicza Zakłady Mechaniczne „E. Plage i T. Laśkiewicz”. Jednakże w II 1929 fabrykę wraz z budowanymi samochodami zniszczył pożar. T. myślał o ponownym uruchomieniu produkcji w rodzinnym Landwarowie, ale nie zdołał przekonać do odbudowy firmy akcjonariuszy, więc z braku kapitału zrezygnował. Ogółem, we Francji i w Polsce, powstało ok. 200 samochodów ralf stetysz.

Po tym niepowodzeniu T. został przedstawicielem

handlowym w Warszawie firmy Fiat, a po podjęciu w Polsce produkcji licencyjnej fiata 508, dyrektorem Spółki Motoryzacyjnej zajmującej się sprzedażą ekskluzywnych samochodów (Mercedes, Lancia, Leyland). Uczestniczył wówczas aktywnie w propagowaniu motoryzacji w Polsce, m.in. jako prezes powstałej w 1933 z jego inicjatywy ekskluzywnej Ligi Drogowej, zajmującej się organizowaniem odpowiednich zjazdów inżynierskich i wystaw. Publikował też artykuły na ten temat.

We IX 1939 znalazł się wraz z rodziną na Litwie Kowieńskiej, gdzie – wobec braku benzyny – zajmował się przerabianiem silników na gazowe. Pozostając w bliskich stosunkach z miejscowym poselstwem włoskim, ułatwiał Polakom wyjazdy przez Szwecję do Europy Zachodniej. Po zaanektowaniu Litwy przez ZSRR, w VI 1940 został aresztowany, wywieziony do Moskwy i uwięziony na Łubiance. Odrzucił propozycję współpracy z NKWD, w zamian za co obiecywano mu wyjazd do Włoch. Po wejściu ZSRR do koalicji antyniemieckiej, kiedy organizowano tam armię polską, dzięki interwencji gen. W. Andersa wyszedł na wolność na początku IX 1941 i został szefem jej służby samochodowej. Wraz z nią opuścił ZSRR, przebywał w Teheranie i Bagdadzie, gdzie zajmował się motoryzacją jednostek armii. Po krótkim pobycie przy dowództwie brytyjskim w Kairze, jako zastępca polskiego oficera łącznikowego, został we Włoszech oficerem łącznikowym II Korpusu przy oddziałach włoskich walczących już przeciwko Niemcom. Następnie organizował tam Polski Czerwony Krzyż, uruchomił też produkcję sztucznego lodu dla szpitali wojskowych. W okresie bitwy o Monte Cassino (V 1944) wynalazł i skonstruował urządzenie do wykrywania i unieszkodliwiania niemagnetycznych (drewnianych) min przeciwpiechotnych, bardzo trudnych do wykrycia. Po zakończeniu wojny krótko przebywał w Londynie, gdzie wydawał ze S. Mackiewiczem tygodnik „Lwów i Wilno”.

Następnie podjął pracę dla firmy Fiat w Turynie, ale niebawem już główną dziedziną jego zainteresowań stała się wychodząca właśnie na czołową pozycję elektronika. Potrafił wywalczyć sobie wśród jej pionierów poczesne miejsce, uzyskując patenty na pomysłowe urządzenia, z których na uwagę zasługuje zwłaszcza Stenovox – jeden z pierwszych w

dziejach system dyktowania i odtwarzania na odległość, w wysokim stopniu zautomatyzowany i wyposażony w zabezpieczenia kodowe. Jego udoskonaloną wersją był Stetyphone. Za oba te wynalazki przyznano T. grand prix na wystawie powszechnej Expo 58 w Brukseli. Konstruował też urządzenia do automatycznego sterowania, m.in. system kontroli lotnisk.

Budował nowego typu wózki do przewozu inwalidów i bagażu, które – dzięki zastosowaniu automatycznej zmiany długości podstaw kół tylnych – mogły się poruszać po schodach (także ruchomych). Uzyskał za nie złote medale na wystawach nowości wynalazczych w Genewie (1972) i w Nowym Jorku (1973). Za oszczędzacz paliwa do silników iskrowych i wysokoprężnych Stetair został wyróżniony na Salonie Samochodowym w Genewie (1974). Warto też wspomnieć o zszywaczu Multitest nagrodzonym w Brukseli (1965) i Genewie (1972). Współpracował z międzynarodową firmą ELDO, konstruującą okołoziemskie rakiety meteorologiczne typu Europa. Wybitne w skali międzynarodowej osiągnięcia wynalazcze T. były przemilczane przez środki masowego przekazu PRL ze względów politycznych, m.in. dlatego, że T. był członkiem emigracyjnej III Rady Narodowej RP w Londynie. T. należał do Zakonu Kawalerów Maltańskich i był trzykrotnie wybierany do Wielkiej Rady tej organizacji.

PTHT-100 (M. Żak); SBTP (J. Piłatowicz); SPPT (A. Kowalski).

B. Orłowski: *Polska przygoda z techniką*, Warszawa 2009; A. Rostocki, J. Tarczyński: *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988; W. Rychter: *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983; A. Suchcitz: „*Non omnis moriar*”. *Polacy na londyńskim cmentarzu Brompton*, Warszawa 1992; „Zeszyty Historyczne”, Paryż 1978, z. 44 (K. Zdziechowski); Centralne Archiwum Wojskowe: akta personalne sygn. 967.

Bolesław Orłowski

