

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83980,Tanski-Tadeusz.html>
2022-09-30, 20:19

Tański Tadeusz

TAŃSKI Tadeusz (11 III 1892, Janów Podlaski – 26 III 1941, Oświęcim), inżynier mechanik, wszechstronny konstruktor. Syn Czesława Aleksego i Marii z Jakubowskich.

W 1909 ukończył Warszawską Szkołę Handlową, a wkrótce potem wyjechał do Francji, gdzie przebywał do 1919. Studia ukończył w paryskiej École Supérieure d'Electricité (1913), która miała wówczas katedrę automobilowo-lotniczą. Po studiach pozostał na uczelni jako asystent prof. L. Lacoina. W następnych latach zdobywał doświadczenie inżynierskie w różnych firmach, w tym także wytwórni samochodów Renault. W 1915–16 opracował konstrukcję największego wówczas silnika lotniczego o mocy 382 kW (520 KM). Był to 12-cylindrowy silnik w układzie H, przeznaczony dla wodnopłatowców. Kolejną konstrukcją z tego okresu była specjalna sprężarka przeznaczona do oprysków w winnicach. W 1917 opracował mały silnik dwusuwowy do napędu prądnicy zasilającej radiostację pokładową samolotu. W 1918 skonstruował czterocylindrowy silnik (o nazwie Wir) w układzie gwiazdowym, przeznaczony do napędu lekkich samolotów.

W 1919 wrócił do kraju. Pierwszym miejscem jego pracy był Główny Urząd Zaopatrzenia Armii, a wkrótce potem Sekcja Samochodowa Ministerstwa Spraw Wojskowych. Na początku 1920 opracował (poza godzinami pracy) konstrukcję lekkiego samochodu pancernego. Oznaczono go symbolem FT-B, a jego podstawą było podwozie z silnikiem popularnego samochodu ford T. Prototyp powstał w ciągu dwóch tygodni, a pierwszą serię 8 sztuk wykonano w VII 1920 i zaraz wysłano na front, jako I Lekką Kolumnę Samochodów Pancernych. Pojazdy te okazały się bardzo przydatne w walkach, a ich konstruktor zdobył uznanie.

Po wojnie T. rozpoczął pracę w charakterze konstruktora w

Stow. Mechaników Polskich z Ameryki, działającym w Pruszkowie pod Warszawą. Pracował nad projektem ciągnika rolniczego i samochodu ciężarowego. W 1922 przeniósł się do Centralnych Warsztatów Samochodowych Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie. Tam wkrótce rozpoczął pracę nad samochodem osobowym noszącym oznaczenie T1. Był to duży luksusowy pojazd zbudowany od podstaw wg klasycznej koncepcji, a jego prototyp wykonano w 1925. Współpracownikami T. w tym przedsięwzięciu byli inżynierowie: R. Gabeau, W. Mrajski i S. Panczakiewicz.

Strukturę nośną pojazdu stanowiła solidna rama podłużnicowa, a rozstaw osi wynosił 3420 mm.

Czterocylindrowy silnik o pojemności skokowej 3,0 dm³ rozwijał moc maksymalną 45 kW (62 KM). Silnik miał górnozaworowy układ rozrządu i był chłodzony wodą. Kadłub silnika był odlewany ze stopu lekkiego. Napęd na koła tylne był przenoszony poprzez jednotarczowe sprzęgło cierne i czterobiegową skrzynię przekładniową. Opracowano kilka wersji nadwozia. Podstawowy model samochodu T-1 miał sześćosobowe nadwozie otwarte typu torpeda, drugim oferowanym nadwoziem była czterodrzwiowa limuzyna. Były to nadwozia o mieszanej konstrukcji drewniano-metalowej. Opracowano także dwudrzwiowe nadwozia zamknięte typu sedan i faux-cabriolet oraz sanitarkę dla potrzeb wojska i dostawczego pikapa.

Niezwykłą i niespotykaną do dziś cechą tego pojazdu było to, że cały samochód można było rozkręcić, a następnie ponownie złożyć za pomocą jednego klucza szczękowego. Wszystkie śruby i nakrętki miały jednakowy gwint M10. Dotyczyło to również silnika, a jedynym wyjątkiem były świece zapłonowe. Było to bardzo ważne, gdyż wówczas brakowało w Polsce zarówno narzędzi, jak i dobrze wyposażonych warsztatów.

Niewielka ilościowo produkcja została podjęta w 1928. Warsztaty CWS przekształcono w Państwową Wytwórnę Samochodów i do 1931 wyprodukowano ok. 800 samochodów CWS T-1 w różnych wersjach.

T. opracował także konstrukcję następnych samochodów

osobowych noszących oznaczenia T8 i T2. Luksusowy samochód T8 był napędzany ośmiocyndrowym silnikiem rzędownym o pojemności 3,0 dm³. Model T2 był samochodem typu popularnego i otrzymał czterocyndrowy silnik będący połową jednostki napędowej T8. Oba te pojazdy powstały tylko w postaci prototypów. Kryzys ekonomiczny był główną przyczyną zaprzestania produkcji i dalszego rozwijania konstrukcji samochodów osobowych. W późniejszym okresie umowa licencyjna z włoskim Fiatem uniemożliwiła rozwój własnych konstrukcji samochodów.

Istotną pozycję w dorobku konstrukcyjnym T. stanowiły silniki spalinowe o różnym przeznaczeniu. Wśród nich można wyliczyć silniki lotnicze, do pojazdów wojskowych oraz silniki przemysłowe. Jedną z nielicznych konstrukcji wdrożonych do produkcji w CWS był dwucylindrowy silnik (oznaczenie O2P) do napędu prądnicy zasilającej radiostację polowe.

W 1939 T. został ewakuowany wraz z załogą PZInż. na wschód, ale po kilku miesiącach wrócił do Warszawy i szukał kontaktów z osobami działającymi w konspiracji. W VII 1940 został aresztowany we własnym mieszkaniu przez gestapo, a w I 1941 przewieziony do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu (był tam więźniem nr 9755), gdzie został zamordowany.

T. był niezwykle uzdolnionym i wszechstronnym konstruktorem, mającym dziesiątki pomysłów, ale także nietypowy charakter i sposób bycia. W swoich pracach konstrukcyjnych kierował się własną zasadą: Jeżeli maszyna jest ładna i estetyczna, to będzie też dobra w pracy. Jego trudny charakter był źródłem wielu kłopotów (także finansowych) w życiu rodzinnym i zawodowym. Był żonaty, miał dwie córki, ale mieszkał samotnie w niewielkim mieszkaniu. Poza technicznymi, miał także zainteresowania humanistyczne. Był znawcą malarstwa, sam także malował, pisał wiersze i opowiadania. Tuż przed wybuchem II wojny światowej rozpoczął pracę nad książką, którą określał jako „groch z kapustą”.

Był odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi i Medalem 10-lecia Odzyskania Niepodległości.

SBTP (J. Kubiatoński); SPPT (A. Kowalski).

A.M. Rostocki: *Poczet twórców motoryzacji*, Warszawa 1980;
A. Rummel: *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Warszawa 1985; T. Rychter: *Tadeusz Tański*, „Młody Technik” 1971, nr 4; S. Szelichowski: *Sto lat polskiej motoryzacji*, Kraków 2003; J. Tarczyński: *Samochody inż. Tańskiego*, Warszawa 2009.

Andrzej Zieliński

[Poprzedni](#)
[Następny](#)