

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84226,Eberman-Ludwik-Tadeusz.html>  
2022-09-30, 09:31

## Eberman Ludwik Tadeusz

EBERMAN Ludwik Tadeusz (14 IV 1885, Wiedeń – 8 IV 1945, Winterthur, Szwajcaria), inżynier mechanik, wybitny konstruktor silników spalinowych. Syn Wilhelma i Amalii z Jampolskich.

Kształcił się w gimnazjum w Czerniowcach, maturę zdał w 1903 w II Gimnazjum Państwowym we Lwowie, gdzie też w 1907 ukończył z odznaczeniem wydział budowy maszyn Szkoły Politechnicznej; następnie pogłębiał wiedzę na Deutsche Technische Hochschule w Pradze. Od IX 1908 pracował jako konstruktor parowych walców drogowych w Fabryce Maszyn L. Zieleniewskiego w Krakowie; przyczynił się do uruchomienia w niej produkcji silników spalinowych o mocy do 50 KM (1910). Sam od X 1909 przebywał we Lwowie, gdzie odbudowywał spaloną fabrykę dachówek, a we IX 1910 został zatrudniony w Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg jako konstruktor, a niebawem kierownik oddziału silników okrętowych. 28 X 1912 uzyskał z odznaczeniem doktorat na podstawie rozprawy *Automatyczna regulacja ciśnienia strzykowego przy motorach okrętowych Diesla*, opartej na własnym opatentowanym wynalazku, zastosowanym w praktyce. Szkoła Politechniczna we Lwowie powołała go II 1914 na profesora nadzwyczajnego, ale po wybuchu I wojny światowej niemieckie ministerstwo marynarki zmusiło E. do pozostania (do 8 V 1918) w Augsburgu, gdzie na podstawie jego projektów zbudowano ponad 500 silników dla niemieckich i austriackich okrętów podwodnych. Dopiero w 1918 podjął zajęcia w Szkole Politechnicznej, 3 VIII 1920 został profesorem zwyczajnym, a 15 IX 1921 (już na Politechnice Lwowskiej) objął II Katedrę Budowy Maszyn (Motorów Ciepłikowych), później przemianowaną na Katedrę Budowy Silników Tłokowych. Dwukrotnie był dziekanem wydziału mechanicznego (1925/26, 1935/36). Dzięki działalności dydaktycznej E. i jego współpracowników stworzono w Polsce możliwości rozwinięcia

produkcji silników Diesla.

Od 1919 E. prowadził też we Lwowie własne biuro techniczne opracowujące dokumentację silników spalinowych i innych maszyn oraz prowadzące sprawy licencyjne. E. posiadał wiele patentów w kraju i za granicą, wykorzystywanych przez wytwórnie polskie, austriackie, belgijskie, czeskie, węgierskie, francuskie i niemieckie (licencję na budowę silników okrętowych E. posiadała m.in. Stocznia Gdańska).

E. był współautorem, m.in. z prof. O. Foppelem z Brunshwiku, znanego podręcznika *Schnelllaufende Dieselmotoren* (Berlin 1912), wznawianego trzykrotnie. Opublikował też kilkanaście artykułów w czasopiśmie fachowych niemieckich, angielskich i polskich (głównie we lwowskim „Czasopiśmie Technicznym”), m.in.: *Uwagi o wyborze i budowie kotłów parowych* (1908), *Wyrównanie napętnień przy stawidłach suwakowych* (1908), *Konstrukcje maszyn dla pary wysoko przegrzanej* (1910), *Motory Diesla do popędu okrętów* (1912), *Lokomotywy Diesel-elektryczne* (1929), *Zasady konstrukcyjne najmocniejszego silnika Diesla w Polsce* (1929).

Według projektów E. i jego współpracowników wytwarzano silniki spalinowe w Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Motorów Spalinowych, funkcjonującej 1924–29 przy Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Parowozów. E. był jej dyrektorem technicznym, a pracownicy jego Katedry opracowali dla niej konstrukcję ponad 20 typów silników wysokopiętnych Diesla o mocy od 50 do 1100 KM. Największy wówczas silnik wyprodukowany w Polsce, konstrukcji E., zainstalowano w elektrowni w Przemyślu. Projektował on też silniki oraz zespoły napędowe kolejowe i morskie. E. stosował nowoczesne oryginalne rozwiązania konstrukcyjne, m.in. uprzedzenie wyłączające w przypadku spadku ciśnienia w układzie smarowym, odciążenie ramy i cylindrów przez zastosowanie pionowych kutyh ściągów. Jego silniki wyróżniały się na tle odtwórczego charakteru silników innych polskich wytwórni samodzielnymi rozwiązaniami i nowoczesną konstrukcją. Inżynierowie z jego zespołu, A. Wiciński i J. Bujak, zaprojektowali na potrzeby kolejnictwa silniki WIBU o mocy 200 KM, budowane przez

Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Motorów Spalinowych. Posiadały one opatentowane przez nich dynamiczne doładowanie bez użycia dmuchawy, uznawane za granicę za pierwszy polski wynalazek w dziedzinie wysokoprężnych silników spalinowych. Po 1929, w okresie kryzysu, E. projektował również silniki zasilane gazem ziemnym. W 1926 wygrał konkurs Ministerstwa Spraw Wojskowych na czołg WB-10, którego dwa prototypy zbudowano w 1928, ale okazał się on pojazdem skomplikowanym i niezbyt udanym.

E. był od 1909 członkiem Polskiego Tow. Politechnicznego we Lwowie, a od 1932 członkiem korespondentem ANT w Warszawie. W VI 1938 E. wyjechał z rodziną do Davos, a następnie do Winterthur w Szwajcarii, gdzie założył biuro projektowania silników spalinowych. Wykładał w Eidgenössische Technische Hochschule w Zurychu. Podczas II wojny światowej uczestniczył w kształceniu polskich żołnierzy internowanych po klęsce Francji (1940) w Szwajcarii. Wraz z E. Wróblewskim opracował dla nich podręcznik fizyki, wydany przez YMCA. Dla uczczenia 100-lecia lwowskiej uczelni opublikował broszurę *École Polytechnique de Lvov (1844-1945)* (Winterthur 1945).

PSB (J. Samujłło); SBTP (J. Piłatowicz); SPPT (B. Orłowski).

Z. Górski: *Rozwój konstrukcji niskoprężnych silników spalinowych przemysłowych w Polsce (1885-1939)*, Warszawa 1965 (praca niepublikowana); *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, t. 7 *100 najwybitniejszych polskich twórców techniki*, Polskie Towarzystwo Historii Techniki, Warszawa 2007 (J. Piłatowicz); J. Piłatowicz: *Politechnika Lwowska w dwudziestoleciu międzywojennym*, KHNT 1991, nr 1; *Politechnika Lwowska 1844-1945*, Wrocław 1993; *Polskie Towarzystwo Politechniczne we Lwowie 1877-1937. Księga pamiątkowa*, Lwów 1937; Z. Popławski: *Dzieje Politechniki Lwowskiej 1844-1945*, Wrocław 1992; „Goniec Obozowy” 1945, nr 13; *Dzierżawnyj Archiw Lwiwskoj Obłasti: Fond 27*, opis 4, sprawa 220, k. 23.

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)