

Niemcy niszczyli polskie elity naukowe

22 czerwca 2023

Podczas okupacji niemieckiej, w pierwszych transportach zostało wysłanych do Oświęcimia wielu wybitnych Polaków, jednym z nich był inż. Tadeusz Tański – wybitny konstruktor pojazdów cywilnych i wojskowych.



14 czerwca obchodzimy Narodowy Dzień Pamięci Ofiar Niemieckich Nazistowskich Obozów Koncentracyjnych i Obozów Zagłady. To właśnie tego dnia w 1940 r. do tworzonego przez Niemców obozu koncentracyjnego Auschwitz dotarł pierwszy transport polskich więźniów.

W pierwszych transportach zostało wysłanych do Oświęcimia wielu wybitnych Polaków, jednym z nich był inż. Tadeusz Tański – wybitny konstruktor pojazdów cywilnych i wojskowych. Po aresztowaniu w Warszawie w dniu 3 lipca 1940 r. niedługo potem został wysłany do obozu w Oświęcimiu.

Niemcy dobrze wiedzieli, kim był Tański i chcieli wykorzystać jego umiejętności do swoich celów. Zaproponowano mu współpracę, ale on stanowczo odmówił. 23 marca 1941 r. został zamordowany.

„W dziedzinie konstrukcji motoryzacyjnych to postać u nas najbardziej znana. Jego powszechnie znanymi dziełami są: samochód pancerny zbudowany latem 1920 r. na podwoziu Forda T oraz silnik samochodowy CWS T-1 powstały w pierwszej połowie lat 20. To jednak tylko niewielka część jego bogatego dorobku motoryzacyjnego i lotniczego. Oprócz własnych dzieł współpracował również przy konstrukcjach tworzonych przez innych inżynierów” – powiedział PAP historyk motoryzacji ze Stowarzyszenia Historyków Wojskowości dr Bartosz Zakrzewski.

Tadeusz Tański urodził się 11 marca 1892 r. w Moskwie. Był synem Czesława Tańskiego, artysty malarza i pioniera polskiego lotnictwa. Po ukończeniu szkoły średniej w Warszawie kolejnym etapem jego edukacji były studia techniczne w Wyższej Szkole Elektrycznej w Paryżu.

W tym samym czasie rozpoczął również pierwsze samodzielne prace konstrukcyjne dla przemysłu motoryzacyjnego i lotniczego. W 1916 r. skonstruował największy wówczas silnik lotniczy (12-cylindrowy o mocy 520 KM) przeznaczony dla górnopłatowców. W 1917 r. wdrożono do produkcji silnik dwusuwowy pomysłu Tańskiego przeznaczony dla stacji radiowych na płatowcach. W 1918 r. skonstruował i opatentował nowatorski wirujący silnik lotniczy (dwusuwowy o 4 cylindrach).

W 1919 r. Tański powrócił do Polski. Tu rozpoczął pracę w Sekcji Wojsk Samochodowych, a następnie jako konstruktor w Centralnych Warsztatach Samochodowych. Wobec zbliżającej się ofensywy bolszewickiej inż. Tadeusz Tański rozpoczął pospieszne prace nad zbudowaniem samochodów pancernych na podwoziu Forda T. Do budowy opancerzonego korpusu tego wozu posłużyły tarcze okopowe znalezione w Modlinie. Wóz posiadał obrotową wieżyczkę, uzbrojoną w jeden karabin maszynowy Maxim. Zbudowano ok. 16 – 18 egzemplarzy tych pojazdów.

Samochody pancerne inż. Tańskiego powstawały na warszawskiej Woli, w zakładach „Gerlach i Pulst”. Firma ta miała doświadczenie w podobnych pracach, gdyż wcześniej wytwarzała m.in. wagony szturmowe i artyleryjskie dla pociągów pancernych. Pierwsze dwa pancerne Fordy pojawiły się na froncie na początku lipca. Kolejne wozy dosyłało sukcesywnie z fabryki w następnych tygodniach.

Tadeusz Tański uczestniczył osobiście w pierwszych próbach skonstruowanych przez siebie pancerek. „Aby wypróbować ich przydatność bojową, pojechał tymi samochodami na front. Sześć wozów jechało w tyralierze polami po obu stronach szosy, strzelając z karabinów maszynowych, a sam Tański, oczywiście

wbrew surowemu zakazowi, jechał zwykłym osobowym Fordem po szosie, fotografując jednocześnie pancerne pojazdy w akcji. Powrócił wprawdzie szczęśliwie, ale jego Ford był paskudnie postrzelany” – napisał w swojej autobiograficznej książce „Moje dwa i cztery kółka” (pierwsze wydanie Warszawa 1985) Witold Rychter.

Po wyruszeniu na front samochody pancerne Ford FT-B walczyły w strukturach różnych jednostek, wzięły też udział w słynnym zagonie pancernym na Kowel.

Po zawieszeniu broni inż. Tański opracował w Stowarzyszeniu Mechaników Amerykańskich traktor rolniczy (zwany wówczas „ciągówką”) i samochód ciężarowy. Następnie na przełomie lat 1922 – 1923, jako pracownik Centralnych Warsztatów Samochodowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, skonstruował silnik samochodowy CWS T-1. Unikatową cechą tego silnika było ujednolicenie elementów oraz gwintów, sworzni i modułów doprowadzone niemal do perfekcji – np. silnik można było rozebrać za pomocą jednego klucza płaskiego (17×19) i śrubokręta oraz klucza do świec.

W latach 1927 – 1928 roku stopniowo rozpoczęto wytwarzanie samochodów osobowych CWS T-1. Producentem tych pojazdów była Państwowa Wytwórnia Samochodów (PWS), jedna z fabryk nowopowstałego koncernu Państwowe Zakłady Inżynierii. PWS to przemianowane dla celów propagandowych i handlowych Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS). Samochód CWS T-1 produkowany był w niewielkich seriach jako kareta i torpedo 6-osobowe oraz kabriolet. Budowano także sanitarki i furgony zamknięte oraz półciężarówki. Produkcję zakończono w 1931 roku. Głównym odbiorcą tych samochodów było Wojsko Polskie.

O walorach drogowych i terenowych samochodów CWS T-1 świadczą najlepiej relacje użytkowników, o czym wspomina w swojej autobiografii Witold Rychter: „Gdy już inż. Panczakiewicz budował bardzo ładne, solidne i funkcjonalne nadwozia na CWS T-1, a samochody wychodziły z zakładów po kilka sztuk co

pewien czas, dyrektor Meyer prosił mnie, abym niezwłocznie pojechał do Grudziądza, wykonać tam ekspertyzę pewnego urządzenia technicznego. Sprawa była pilna, ja nie dysponowałem samochodem, a jazda pociągiem była nie dla mnie. Meyer wobec tego uprosił mnie (a właściwie zmusił), abym wziął egzemplarz prototypowy CWS i nim pojechał do Grudziądza. Nie bardzo mi się chciało tłuc tym starym już samochodem po fatalnych drogach taki kawał. Zirytowany, zgodziłem się wreszcie, ale z zastrzeżeniem, że Meyer nie będzie miał do mnie pretensji, jeżeli spowoduje, że samochód po prostu rozleci się wskutek szybkiej jazdy po wybojach. Pojechałem, i to szybko, po straszliwych wybojach szutrowej szosy, po okropnych kocich łbach i dziurach zniszczonej, stareńskiej, kamiennej kostki. Ekspertyzę wykonałem, ale samochodu nie potrafiłem rozbić, mimo że wszystko czyniłem, aby tego dokonać. Rozbiłem natomiast samego siebie do tego stopnia, że tydzień z trudem poruszałem się, kompletnie połamany i poobijany”.

W 1926 r. inż. Tadeusz Tański skonstruował mały stacjonarny silnik 2-cylindrowy (boxer, model CWS 02P). Rok później silnik ten odbył zdumiewającą próbę wytrzymałości, działając pod normalnym obciążeniem bez jakiegokolwiek zatrzymania przez 1000 godzin. Po zakończeniu próby rozebrano go i stwierdzono, że jest w doskonałym stanie, gotów do dalszego działania. W kolejnych latach silnik ten wszedł do produkcji seryjnej. W marcu 1928 r. Tadeusz Tański skonstruował silnik lotniczy o mocy ok. 80 – 100 KM. Kolejnym jego dziełem były dwa dolnozaworowe silniki samochodowe: 8-cylindrowy i 4-cylindrowy.

W dwudziestoleciu międzywojennym inż. Tadeusz Tański był postacią wybitną i sławną w dziedzinie konstrukcji technicznych. Przez swoich kolegów wspominany był jako romantyk i fantasta, a przy tym nieprzeciętny talent konstruktorski, obdarzony wielkim wyczuciem i techniczną intuicją. Powiązanie duchowej metafizyki z dobrym i

wszechstronnym wykształceniem, ugruntowanym stażami w fabrykach zagranicznych, zaowocowało konkretnymi dziełami.

„Tański był niepoprawnym fantastą, nieodrodnym synem artysty malarza Czesława Tańskiego, którego pomysł maszyny latającej fascynował świat. [...] Powiedziałem, że Tadeusz Tański był fantastą. Najpierw ustalał bowiem ogólny kształt maszyny, rysował jej wygląd zewnętrzny, zarówno całości, jak i poszczególnych zespołów, a dopiero potem brał się do technicznego rysunku z wymiarowaniem całości. Mówił że: +jeżeli maszyna jest ładna i estetyczna, to będzie i dobra w pracy+. Rysunki techniczne Tańskiego nie nadawały się jednak do normalnego, dalszego użytku, gdyż wszystkie trzy rzuty rysowane były na jednym arkuszu, zamiast na trzech. Trzeba było więc starannie i umiejętnie odcyfrowywać te rysunki i sporządzać z nich szkice nadające się do użytku. Potrafił to czynić jedynie współpracujący z Tańskim jego przyjaciel z czasów politechnicznych, Francuz, ożeniony z Polką, inżynier Robert Gabeau. Ten bez kłopotu przerysowywał fantazje Tańskiego, tworząc z nich świetne rysunki techniczne” – wspominał Rychter.

Tański miał niezwykle wyczucie konstrukcyjne dotyczące wytrzymałości projektowanych części. Na przykład średnicę czopów wału korbowego, czy trzonków zaworów, ustalał po prostu na podstawie wyczucia, nie wykonując obliczeń wytrzymałościowych. Te obliczenia „dorabiał” potem inż. Gabeau i inż. Władysław Mrajski, który prowadził też próby ze wszystkimi konstrukcjami Tańskiego.

„Wiedziony ciekawością zaindagowałem inż. Gabeau w tej sprawie. Oświadczył, że oceniane na oko przez Tańskiego wymiary były właśnie takimi, jak wypadają z obliczeń: ani mniejsze ani większe. Intuicja i techniczna wyobraźnia nie zawiodły Tańskiego nigdy” – wspominał Rychter.

„Tański był to konstruktor – moim zdaniem – fenomenalny, konstruktor-poeta, konstruktor, który potrafił zbudować

wszystko i prawie w każdej dziedzinie. Dla niego było tą samą łatwą konstrukcją samochodu, jak torpedy, samoczynnie działającego powiększalnika do odbitek fotograficznych, czy latającej maszyny. W każdej konstrukcji zdolności Tańskiego uwidaczniały się w nowych niekiedy genialnych rozwiązaniach, technicznej czystości i przejrzystości” – pisał o swoim koledze Rychter.

Po wybuchu II wojny światowej, 1 września 1939 r., Tadeusz Tański zaangażował się w działalność konspiracyjną. W lipcu 1940 roku został aresztowany przez Niemców i wywieziony do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. Tam został zamordowany 23 marca 1941 r. W chwili śmierci miał zaledwie 49 lat.

Jego ojciec, Czesław Tański, został pochowany na cmentarzu w Puszczy Mariańskiej. W październiku 2019 r. odsłonięto tam pomnik poświęcony dokonaniom Czesław i Tadeusza Tańskich.

Autorstwo: Tomasz Szczerbicki

Źródło: NaukawPolsce.pl