



## Bronisław Gładysz

(1908-1974)



Bronisław Gładysz urodził się 14 września 1908 roku w rodzinie rolniczej jako syn Onufrego i Józefy z Paziewskich. Po ukończeniu szkoły powszechnej w rodzinnej miejscowości (Nowy Pilczyn koło Łaskarzewa) rozpoczyna naukę w gimnazjum w Garwolinie i kontynuuje ją w warszawskim Gimnazjum Władysława Giżyckiego utrzymując się w tym czasie z udzielania korepetycji. W 1926 roku, po uzyskaniu świadectwa dojrzałości, wstępuje na Wydział Filozoficzno-Matematyczny Uniwersytetu Warszawskiego. Po roku studiów decyduje się przenieść do istniejącej od 1920 roku w Tczewie Szkoły Morskiej. W 1930 roku zostaje absolwentem Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni z cenzusem bardzo dobrym i zostaje powołany do służby wojskowej. Odbywa ją w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, we Flotylli Pińskiej oraz na okrętach wojennych w Gdyni. W lutym 1931 roku zostaje zwolniony do rezerwy w stopniu bosmana podchorążego. Później (24 grudnia 1935 roku) kończy Kurs Oficerów Rezerwy przy Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu i zostaje mianowany na stopień podporucznika rezerwy Marynarki Wojennej.

W 1931 roku rozpoczyna pracę na statkach Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego (od 1934 roku Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. – GAL). Na statkach pasażerskich s/s „Kościuszko” i s/s „Pułaski”, pływających na linii Gdynia – Nowy Jork i Gdynia – Buenos Aires, stopniowo awansuje od stanowiska marynarza do pierwszego oficera. W czerwcu 1937 roku uzyskuje dyplom kapitana żeglugi wielkiej, odchodzi z GAL-u i obejmuje stanowisko dowódcy dwumasztowego szkunera „Marie Alice”, a po kilku miesiącach, gdy szkuner przebudowano do połowów rybackich, kapitan Gładysz przechodzi do Kapitanatu Portu w Gdyni, gdzie aż do wybuchu wojny w 1939 roku pracuje jako pilot portowy. W sierpniu tego roku zostaje zmobilizowany do czynnej służby wojskowej. W kampanii wrześniowej bierze udział w obronie Gdyni i Oksywia, początkowo na pokładzie okrętu wojennego, a później jako dowódca plutonu i kompanii w batalionie morskim. Wzięty do niewoli na Oksywiu ucieka z niej i przeżywa okupację w Warszawie. W warunkach okupacyjnych nabawia się ciężkiej choroby płuc, z którą walczy w szpitalach i sanatoriach do końca życia.

W 1948 roku kapitan Gładysz wraca na tyle do zdrowia, że może podjąć pracę zawodową. Rozpoczyna pracę w Urzędzie Morskim w Gdyni jako starszy inspektor nawigacyjno-pokładowy. W 1951 roku Polska Izba Handlu Zagranicznego ustanawia go ekspertem w zakresie dewiacji kompasów. Rozpoczyna też wykłady w Państwowej Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni i na kursach dla oficerów polskiej Marynarki Handlowej. Jego specjalnością stają się zagadnienia z zakresu dewiacji kompasów, meteorologii i oceanografii, które nie tylko przekazuje na wykładach, ale również pisze podręczniki i poradniki z tego zakresu dla marynarzy i rybaków. Korzystając z poprawy zdrowia kapitan Gładysz wraca na morze, pływając przez trzy lata jako zastępca kapitana na m/s „Batory”, a później jako kapitan statku m/s „Lechistan”. Pogarszający się znowu stan zdrowia zmusza Kapitana do powrotu na ląd. W 1962 roku kapitan Gładysz podejmuje pracę w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, którą opuszcza przechodząc na emeryturę w 1969 roku.

W czasie swojej pracy na lądzie kapitan Gładysz opublikował 10 książek stanowiących bardzo cenne i wysoko cenione przez marynarzy pozycje w literaturze fachowej. Znany był powszechnie jako człowiek zawsze elegancki, bardzo sumienny i zaangażowany zawodowo. Jego głęboka wiedza zawodowa i kultura osobista zjednały Mu duży

szacunek wśród współpracowników i licznych uczniów. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi i licznymi odznaczeniami resortowymi zmarł 8 lipca 1974 roku, pozostawiając konkretny dorobek w postaci fachowych podręczników (Dewiacja [w]: Podstawowe wiadomości z nautyki – 1955; Poradnik ratownika – 4 wydania: 1958, 1963, 1967, 1977; Poradnik marynarza – 3 wydania: 1966, 1973, 1979; Dewiacja i kompensacja kompasu magnetycznego – 1968).

W 1957 roku, nakładem Wydawnictwa Morskiego, ukazała się „Meteorologia dla żeglugi morskiej”, sztandarowe dzieło kapitana Gładysza z zakresu meteorologii. W przedmowie do tego dzieła jego autor napisał: *„W światowej literaturze meteorologicznej, która w ostatnich latach wzbogaciła się o wiele nowych i doskonałych książek przeznaczonych bądź dla naukowców meteorologów, bądź dla studentów, trudno znaleźć takie prace, które byłyby całkowicie poświęcone potrzebom ludzi morza. Jeszcze gorszą sytuację pod tym względem obserwuje się w polskiej literaturze z tej dziedziny, która jest w ogóle bardzo szczupła. Niniejsza książka jest próbą zapelnienia istniejącej luki. Nie chodzi tu o stworzenie jakiejś odmiennej meteorologii dla marynarzy, lecz o ujęcie zagadnień meteorologicznych pod kątem specyficznym warunków żeglugi morskiej”*. Po zapoznaniu się z treścią podręcznika stwierdzić można, że przytoczona myśl nie jest samochwalstwem jej autora. W tym czasie z zakresu meteorologii w języku polskim dostępne były tylko nieliczne prace o charakterze podręcznikowym. Były to: „Zasady meteorologii” (1888) H. Mohna; „Wiadomości z nauki o pogodzie” (1907) R. Mereckiego, w których znalazł się zarys meteorologii rolniczej; „Meteorologia ogólna” P. Kleina (1915) w tłumaczeniu R. Mereckiego (w oryginale *Météorologie agricole*); skrypt „Meteorologia” (1924, 6 wydanie 1957, 98 stron) W. Smosarskiego czy „Podstawy meteorologii” (1956) S. Kostina – tłumaczenie z języka rosyjskiego pod redakcją S. Zycha. We wszystkich tych podręcznikach dużo uwagi poświęcono czynnikom meteorologicznym wpływającym na wzrost i rozwój roślin. Praktycznie brak w nich było informacji o kształtowaniu się pogody nad morzem. W trakcie pisania swojego podręcznika przeznaczonego dla marynarzy i rybaków kapitan Gładysz skorzystał z ówczesnych najważniejszych pozycji najnowszej literatury światowej, m.in.: „Climate through the Ages” (1932) C.E. Brooksa; „Weather analysis and forecasting” (1940) oraz „Introduction to meteorology” (1944) S. Pettersena; „Praktische Orkankunde; mit Anweisungen zum Manovriren in Stiirmen“ (1940) L. Schubarta; „Neue metoden der wetteranalyse und wetterprognose” (1944) R. Scherhaga; „Meteorology for masters and mates” (1948) Ch.H. Browna i „Meteorology for seamen” (1950) C.R. Burgessa. Napisany przez kapitana Gładysza obszerny, liczący 496 stron, podręcznik zawiera treści obejmujące szeroki zakres zagadnień – od omówienia podstawowych procesów fizycznych zachodzących w atmosferze, przez okrętową służbę pogody, po elementy nawigacji meteorologicznej – podane w taki sposób, aby pozwoliły marynarzowi zrozumieć zmiany pogody i ich przyczyny. Podręcznik składa się z czterech głównych części i dodatku.

Część I – Meteorologia ogólna – w 12 rozdziałach (163 strony) omawia czynniki meteorologiczne wywierające wpływ na przebieg pogody oraz procesy meteorologiczne w takim zakresie, w jakim są potrzebne dla celów nawigacji i praktyki morskiej, m.in. wyjaśnia różnice między ciepłem a temperaturą; omawia zmiany temperatury i wilgotności powietrza w czasie i przestrzeni i ich wpływ na właściwe utrzymanie ładunku okrętowego; równowagę atmosfery; procesy kondensacji pary wodnej i ich wpływ na widzialność poziomą; powstawanie mgły, jej rodzaje (pierwsze tak obszerne omówienie rodzajów mgły w polskim podręczniku), prognozowanie czasu i obszaru wystąpienia mgły; czynniki wywierające wpływ na wiatr i ogólną cyrkulację atmosfery; wpływ wiatru na powierzchnię morza. W dwóch końcowych rozdziałach tej części podręcznika scharakteryzowane są przyrządy meteorologiczne stosowane na statkach oraz sposoby właściwego przeprowadzania na morzu pomiarów i obserwacji meteorologicznych.

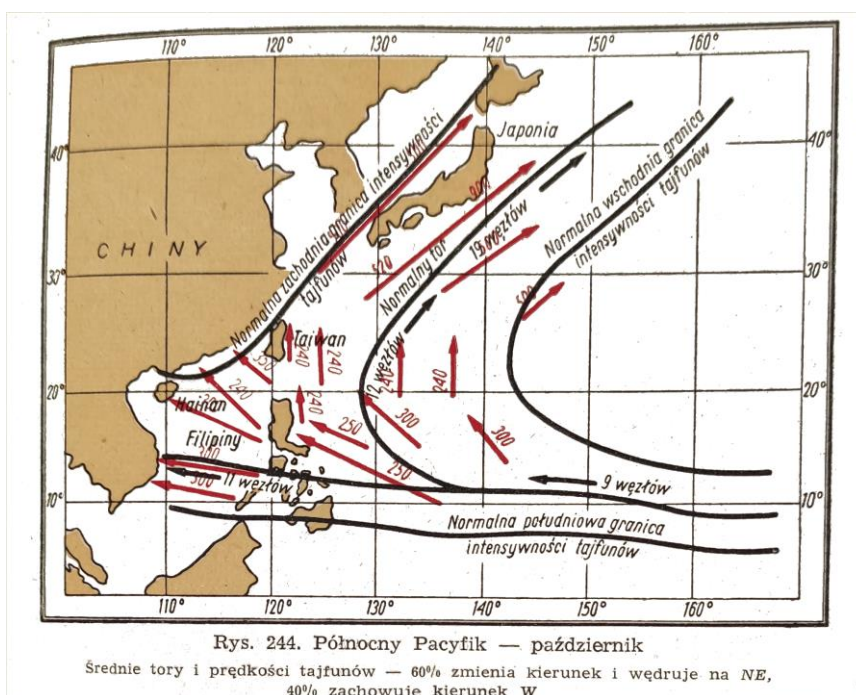
Część II – Meteorologia synoptyczna – w 8 rozdziałach (95 stron) scharakteryzowane zostały masy powietrza; fronty atmosferyczne; polarno-frontowa teoria niżów Bjerknesa i Solberga; pogoda w obrębie niżu i wyżu; obszary powstawania i wędrówki niżów. W tej części podręcznika omówiono też organizację służby meteorologicznej na morzu; zasady interpretacji mapy synoptycznej oraz przewidywania pogody na podstawie mapy synoptycznej, komunikatów pogodowych i obserwacji własnych; zasady samodzielnego sporządzania map pogody. Ta część podręcznika wyraźnie wzoruje się na ówczesnie najnowszych pracach dotyczących analizy i prognozy pogody Pettersena i Schubarta. Ostatni rozdział tej części podręcznika poświęcony jest wykorzystaniu radaru jako pomocy w przewidywaniu pogody na morzu.

Część III – Klimaty oceanów – w 5 rozdziałach (51 stron) omówiono sezonowe rozkłady temperatury, ciśnienia i wiatrów na kuli ziemskiej; występowanie frontów klimatycznych; główne obszary deszczowe oraz klimaty poszczególnych stref (pasa zwrotnikowego, podzwrotnikowej, średnich i wysokich szerokości). Przy opisywaniu klimatów tych stref zwrócono szczególną uwagę na zmienność warunków pogodowych oraz na rejony występowania lodów morskich, w tym omówiono nawigację w lodach.

Część IV – Orkany i żegluga w ich strefie – w 6 obszernych rozdziałach (100 stron) omówiono powstawanie, budowę i ruch postępowy cyklonów tropikalnych, scharakteryzowano wiatr i pogodę występującą na obszarze cyklonu tropikalnego, oznaki zwiastujące nadciąganie cyklonu, a także żeglugę i manewrowanie statkiem w strefie występowania cyklonów tropikalnych.

W dodatku zamieszczono omówienia ówczasie obowiązującego międzynarodowego kodu meteorologicznego i Bałtyckiego Klucza Lodowego oraz zestawienie danych pogodowych dla 150 głównych portów świata (miesięczne średnie maksymalne i minimalne temperatury powietrza, miesięczną średnią wilgotność względną dla godz. 0600 lub 0900, średnią miesięczną liczbę dni deszczowych sztormowych i mglistych).

Najcenniejszym fragmentem podręcznika kapitana Gładysza jest jego część IV dotycząca cyklonów tropikalnych. „Meteorologia dla żeglugi morskiej” zawiera pierwsze w literaturze polskiej dogłębne (100 stron – 1/5 objętości podręcznika) omówienie tego zjawiska. Poczynając od wyjaśnienia nazw miejscowych; różnic między cyklonem tropikalnym i niżem szerokości umiarkowanych (w tym zwrócenie uwagi na to, że w cyklonie występuje jednorodna ciepła masa powietrza); przez omówienie dwóch hipotez powstawania (mechanicznej i konwekcyjnej) cyklonu; budowę i cechy cyklonu; omówienie cyklonu jako niebezpieczeństwa nawigacyjnego wraz z wyjaśnieniem takich pojęć jak oko cyklonu, połówka niebezpieczna i żeglowna; przedstawienie zasad rządzących ruchem postępowym cyklonu; szczegółową charakterystykę pogody występującej w obrębie cyklonu tropikalnego i oznaki zwiastujące nadciąganie cyklonu nad dany obszar; zmienności jego toru ruchu oraz pory roku i częstotliwości występowania na poszczególnych obszarach. W pracy zamieszczono szereg mapek pokazujących najbardziej prawdopodobne tory huraganów oraz ich prędkości postępowe (Mm/dobę) w poszczególnych miesiącach na wszystkich obszarach ich występowania (patrz np. przytoczony poniżej rys. 244). W licznych tablicach podane są liczby cyklonów występujących na różnych obszarach. W tym zakresie kapitan Gładysz wykorzystał wszystkie dostępne ówczasie dane, poczynając od zestawień publikowanych w podręcznikach innych autorów, przez specjalistyczne atlasy tajfunów i huraganów opracowywane przez służby meteorologiczne państw, nad obszarami których cyklony występują (m.in. „Atlas of the typhoons of the China Seas 1882 to 1926” czy „Australien Hurricanes and related Storms”), po informacje zawarte w materiałach nawigacyjnych – w locjach i na mapach pilotowych.

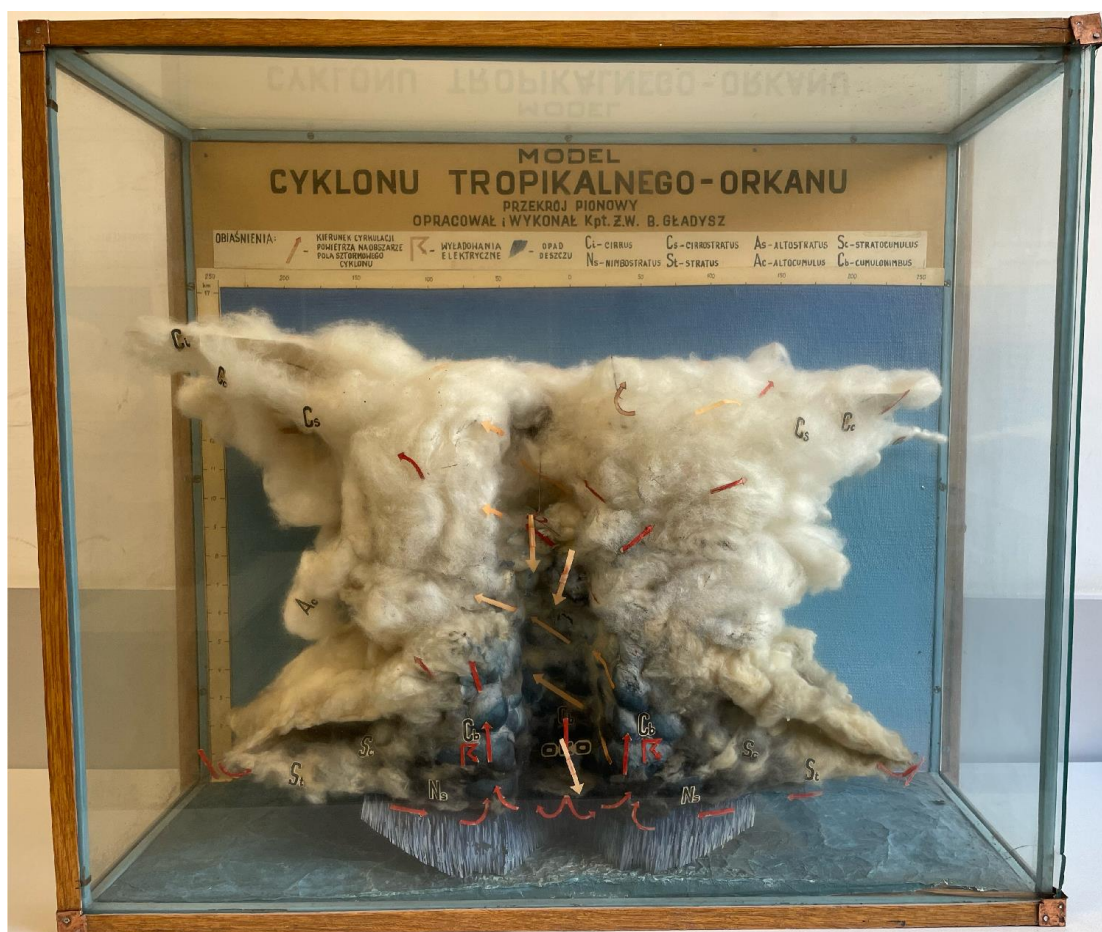


Do czasu publikacji kapitana Gładysza, informacje dotyczące cyklonów tropikalnych występujące w podręcznikach meteorologii i klimatologii dostępnych w języku polskim ograniczały się do bardzo ogólnego opisu zjawiska cyklonu tropikalnego na 1-2, rzadziej kilku stronach, lub też brak było takich informacji w ogóle. Nowy impuls w zakresie klimatologii cyklonów tropikalnych przyniosła dopiero epoka Internetu i dostęp, również w Polsce, do elektronicznych baz danych o ich występowaniu.

Dużo miejsca (16 stron) w części IV „Meteorologii dla żeglugi morskiej”, poświęcono żegludze w strefie występowania cyklonów tropikalnych: określaniu kierunku, w którym znajduje się oko cyklonu; wyznaczaniu odległości do oka cyklonu na podstawie obserwowanych zmian ciśnienia atmosferycznego (tablice Piddingtona i Algue’a, wzory Fourniera); określaniu przypuszczalnego toru i prędkości postępowej cyklonu za pomocą metod wykreślnych i za pomocą barocyklonometru; reguł pozwalających na określenie połówki cyklonu. W osobnym rozdziale (21 stron) rozważa się, zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej, manewrowanie statkiem w poszczególnych częściach cyklonu: w ćwiartce niebezpiecznej i żeglownej, na torze cyklonu, przy przechodzeniu przez tor cyklonu oraz w oku cyklonu. Choć w dobie obserwacji satelitarnych i modelowania numerycznego ruchu cyklonu, omówione przez kapitana Gładysza metody określania na statku kierunku, w którym znajduje się cyklon, odległości od oka cyklonu

i przypuszczalnego toru oraz prędkości postępowej cyklonu tropikalnego uległy całkowitej zmianie, to opisane przez niego zasady manewrowania statkiem w cyklonie tropikalnym obowiązują do chwili obecnej. Autorzy późniejszych podręczników o podobnym zakresie tematycznym, w kwestii manewrowania statkiem w strefie występowania cyklonów tropikalnych, poza wykorzystaniem nowych technik zbierania i opracowania informacji zewnętrznych (mapy, komunikaty, ostrzeżenia) i modelowania numerycznego, nie wnieśli zbyt wiele nowego.

Aby przybliżyć budowę cyklonu tropikalnego słuchaczom Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, w której kapitan Gładysz wykładał, opracował i wykonał model cyklonu tropikalnego – przekrój pionowy, który przez wiele lat stanowił podstawową pomoc naukową podczas nauki meteorologii tropikalnej (zdjęcie modelu poniżej).



Po przejściu na emeryturę kapitan Bronisław Gładysz w dalszym ciągu śledził rozwój metod nawigacji meteorologicznej, które zachodziły na świecie i nowych rozwiązań dotyczących zbierania informacji pogodowych na morzu. Publikował swoje uwagi na ten temat w branżowym czasopiśmie Technika i Gospodarka Morska (patrz spis poniżej).

Publikacje Bronisława Gładysza z zakresu meteorologii:

1. Meteorologia dla żeglugi morskiej. Wydawnictwo Morskie, Gdynia, 496 s., 32 tablice, 291 rycin, 1957.
2. Optymalna trasa w nawigacji meteorologicznej. Technika i Gospodarka Morska, rocznik 20, nr 5, s. 216-218, 1970.
3. Wybór optymalnej drogi statku w żegludze przez Pn [Północny] Atlantyk. Technika i Gospodarka Morska, rocznik 20, nr 8/9, s. 388-391, 1970.
4. Amerykańskie automatyczne stacje pogodowe zakotwiczone na morzu. Technika i Gospodarka Morska, rocznik 23, nr 6, s. 391, 1973.
5. Amerykańskie pogodowe kierowanie statkiem. Technika i Gospodarka Morska, rocznik 23, nr 3, s. 191-192, 1973.

Anna Styszyńska

Na podstawie:

Kon W., 1974. Kapitan żeglugi wielkiej Bronisław Gładysz [nekrolog]. Technika i Gospodarka Morska, rocznik 24, nr 10, s. 602.

Patok E., 1979. Biogram kpt. Bronisława Gładysza. Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Perepeczko A., 2000. Wykładowcy [Państwowej Szkoły Morskiej: Mieczysław Jurewicz, Witold Komocki, Władysław Staniak, Edward Gubała, Bolesław Grzybowski, Bronisław Gładysz, Tadeusz Meissner]. Akademicki Kurier Morski: Pismo Pracowników i Studentów Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, nr 24, s. 11-13, 2000.

Sawicki J.K., 2011. Kadry Morskie Rzeczypospolitej, tom V – Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918-1947). Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Komisja Historii Żeglugi, Gdynia, 699 s.