

Czesław Szczeciński

(1897-1990)



Czesław Szczeciński urodził się 2 kwietnia 1897 r. w Warszawie (w Kraju Nadwiślańskim – ros. Привислинский край, „Królestwo Polskie”), jako syn Feliksa i Teofili (z domu Głębińska) Szczecińskich, w rodzinie rzemieślniczej. Ojciec był stolarzem. Po ukończeniu 5-klasowej miejskiej szkoły podstawowej kontynuował edukację w 3-letniej szkole zawodowej dla młodzieży pracującej w fabrykach lub terminującej u majstrów (z polskim językiem nauczania), pod nazwą „Klasy Rzemieślniczo-Przemysłowe”, funkcjonującej przy Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie. Program nauczania obejmował język rosyjski, polski, arytmetykę wraz z rachunkowością handlową i przemysłową, rysunki, wiadomości z geografii i nauk przyrodniczych, wiadomości techniczne i praktyczne z zakresu różnych rzemiosł i produkcji fabrycznych oraz pogadanki z higieny fabrycznej i prawodawstwa. Zajęcia szkolne odbywały się codziennie w godzinach wieczornych, z wyjątkiem sobót. Szkołę tę Czesław Szczeciński ukończył z odznaczeniem. Swoją edukację kontynuował w Szkole

Buchalterii i Korespondencji Handlowej oraz eksternistycznie uczył się w 6-klasowym gimnazjum realnym Gejsztora, które ukończył w 1914 roku. W latach 1912-1915 pracował jako uczeń zecer w zakładach graficznych i praktykant w drukarni w Warszawie.

W tym czasie (wrzesień 1911 – styczeń 1915) działał w tajnej Polskiej Organizacji Skautowej gdzie doszedł do stopni zastępowego i drużynowego Rzemieślniczo-Robotniczej Drużyny Skautowej im. Marcina „Lelewela” Borelowskiego działającej na terenie szkół rzemieślniczych w Warszawie. Jednocześnie będąc od sierpnia 1914 roku członkiem Polskiej Organizacji Wojskowej (POW), wraz z innymi skautami wykonywał szkice obiektów wojskowych. Podczas penetracji okolic fortu czerniakowskiego, w którym stacjonowało wojsko rosyjskie, został we wrześniu 1914 roku aresztowany i osadzony najpierw w X Pawilonie Cytadeli, a po miesięcznym śledztwie w areszcie przy ul. Daniłowiczowskiej. Po opuszczeniu w styczniu 1915 roku aresztu ukrywał się. Po ukończeniu tajnej szkoły podoficerskiej, odszedł z harcerstwa i w 1916 roku został dowódcą IV plutonu 3-ciej kompanii Warszawa-Praga (POW), z którym brał udział w rozbrajaniu Niemców. W czasie tych akcji został dwukrotnie ranny.

Po wybuchu pierwszej wojny światowej, gdy ofensywa państw centralnych wymusiła ewakuację władz rosyjskich z „Królestwa Polskiego”, w 1915 roku utworzyła się polska Straż Obywatelska miasta stołecznego Warszawy, która pilnowała porządku podczas wycofywania się Rosjan oraz wkraczania do miasta wojsk niemieckich. Nowe władze okupacyjne Straż Obywatelską rozwiązały, a na jej miejsce 1 lutego 1916 roku powołały Milicję Miejską podlegającą Prezydentowi Cesarско-Niemieckiej Policji w Warszawie. Na początku 1915 roku Czesław Szczeciński został członkiem Straży/Milicji, najpierw jako ochotnik (niepobierający za swą służbę wynagrodzenia), a później przodownik (odpłatnie). Na stanowisku tym pracował do września 1916 roku, kiedy to za słowne starcie z oficerem niemieckim na tle pojęć o odbudowie niepodległej Polski został z Milicji usunięty przez oberpolicmajstra Ernsta von Glasenappa. Od września 1916 do marca 1919 roku pracował w Warszawskiej Straży Ogniowej. Najpierw, po ukończeniu kursu instruktorów straży pożarniczej, został instruktorem straży w oddziale V, potem sekretarzem w oddziale III. W tym czasie stracił oboje rodziców, którzy zmarli w 1916 (ojciec) i 1917 (matka) roku.



Kserokopia Świadectwa Ukończenia Klas Rzemieśniczo-Przemysłowych Muzeum Przemysłu i Rolnictwa wystawionego 27 czerwca 1915 r. na nazwisko Czesława Szczecińskiego, zamieszczona w odtworzonym fragmencie kroniki 10 Warszawskiej Drużyny Harcerskiej za lata 1912-1932 (ze zbiorów Muzeum Harcerstwa w Warszawie, sygn. MH/1304/IK)

W marcu 1919 roku wstąpił jako ochotnik do Wojska Polskiego i został skierowany do twierdzy Modlin, najpierw z przydziałem do robotniczego obozu jeńców, potem obozu internowanych, by na koniec, w lutym 1920 roku, jako sierżant szef (na stanowisku oficera żywnościowego) do komendy punktu etapowego, a następnie Stacji Rozdzielczej Jeńców i Internowanych w Białymstoku. Stacja Rozdzielcza w Białymstoku była to instytucja działająca w czasie wojny polsko-bolszewickiej w strefie przyfrontowej (podlegała Ministerstwu Spraw Wojskowych), której głównym zadaniem było gromadzenie, a następnie odsyłanie jeńców i osób internowanych z frontu litewsko-białoruskiego do obozów jenieckich zlokalizowanych w głębi kraju. Po zamknięciu Stacji Rozdzielczej, w lipcu 1920 roku, Czesław Szczeciński został na własną prośbę przeniesiony do 17 pułku piechoty w Rzeszowie. W 1921 roku został mianowany podoficerem zawodowym i w tym samym roku starszym sierżantem. W 17 pułku piechoty najpierw pełnił służbę sierżanta szefa 4 kompanii zapasowej, a później szefa kancelarii pułkowej (do marca 1926 roku).

W 1926 roku Czesław Szczeciński rozpoczął szkolenie w zakresie wiedzy meteorologicznej. Na podstawie egzaminu konkursowego 18 marca 1926 roku został odkomenderowany na pierwszy kurs lotniczo-meteorologiczny dla komendantów posterunków meteorologicznych zorganizowany przy Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej w Warszawie (GWSM). Kurs ten ukończył z wynikiem wybitnym (z pierwszą lokatą) 15 lipca 1926 roku i rozpoczął pracę w służbie meteorologicznej polskiego lotnictwa. Była to praca w Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej, a od 1936 roku w Kierownictwie Wojskowej Służby Meteorologicznej (KWSM) przy Dowództwie Lotnictwa w Warszawie. Najpierw na stanowisku synoptyka, a od 1934 do 1936 roku jako zastępca kierownika Wydziału Synoptycznego. W tym czasie następował szybki rozwój wojskowej służby meteorologicznej: tworzenie posterunków meteorologicznych na lotniskach, organizacja osłony meteorologicznej lotnictwa i sił zbrojnych, organizacja Stacji Aerologicznej w Jabłonie (Legionowie) i pomiarów aerologicznych na lotniskach wojskowych. W GWSM rozpoczęto prace naukowo-badawcze z zakresu meteorologii i aerologii, publikowanie artykułów o tematyce meteorologicznej,

doskonalenie metod dydaktycznych stosowanych na szkoleniach z meteorologii dla lotników i obserwatorów lotniczo-meteorologicznych oraz personelu obsługującego lotniskowe stacje meteorologiczne. Czesław Szczeciński bardzo szybko stał się jednym z wykładowców meteorologii lotniczej na wielu oficerskich i podoficerskich kursach, które odbywały się w poszczególnych pułkach lotniczych, w szkołach meteorologicznych i aerologicznych organizowanych przez Kierownictwo Wojskowej Służby Meteorologicznej dla personelu latającego oraz autorem skryptów i podręczników z tej dziedziny.

Pierwszą pracą były **Wiadomości meteorologiczne dla lotników** napisane wspólnie z Pawłem Skotarkiem (sierżantem rezerwy, kierownikiem Sekcji lotniczych prognoz meteorologicznych Działu Synoptycznego GWSM i wykładowcą na kursach meteorologicznych i aerologicznych organizowanych przez GWSM). Praca ta liczy 187 stron i była wydana przez Główną Księgarnię Wojskową w Warszawie w 1933 roku. W przedmowie do niej Jean Lugeon (szwajcarski meteorolog, fizyk atmosfery i hydrolog, profesor Politechniki w Zurichu, a w latach 1929-1936 dyrektor Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Warszawie) ocenił iż jest to „praktyczny podręcznik, napisany jasnym językiem łatwo dostępnym dla słuchaczy szkół pilotażu i obserwatorów pracujących nad ochroną meteorologiczną żeglugi powietrznej” i dodał, że w jego opinii „Dzieło mych kolegów wyróżnia się z pośród podobnych podręczników, napisanych w innych krajach, oryginalnem i nowem ujęciem, dzięki czemu będzie nie tylko czytane ale i uważnie studiowane przez kandydatów na pilotów, przyswajających sobie wstępne wiadomości z meteorologii, którzy staną się nowymi przyjaciółmi tej niezmiernie ciekawej nauki”. Sami autorzy we wstępie swej pracy zaznaczyli, iż starali się znaczenie warunków atmosferycznych w komunikacji lotniczej rozpatrywać z trzech zasadniczych punktów widzenia: (1) bezpośredniego wpływu na statek powietrzny, (2) pośredniego, na wykonanie lotu i (3) bezpieczeństwa. Praca składa się z 5 części. W pierwszej, zatytułowanej „Ustrój atmosfery”, omówiono skład powietrza, budowę atmosfery i budowę meteorografu. Część druga „Czynniki meteorologiczne i ich pomiary” zawiera informacje o temperaturze, ciśnieniu i gęstości powietrza, ruchu powietrza, wilgotności oraz przyrządach służących do ich pomiaru, a także rodzajów chmur i opadów. W części trzeciej „Zaburzenia w atmosferze i ich wpływ na kształtowanie się pogody” krótko omówiono fronty atmosferyczne i związane z nimi układy chmur, tworzenie się niżu barometrycznego, elementy meteorologii synoptycznej: mapę synoptyczną, szlaki przemieszczania się niżów (wg van Bebbera) i zasady przewidywania pogody dla obszaru Polski na okres 6 godzin. Część czwarta „Wpływ czynników i zjawisk meteorologicznych na komunikację powietrzną” zawiera informacje o ruchu powietrza i jego wpływie na statek powietrzny, przejrzystości powietrza (mgieł), burzach oraz ochronie meteorologicznej komunikacji powietrznej. W części piątej „Klucze meteorologiczne i tablice pomocnicze” omówiono sposób szyfrowania wyników obserwacji meteorologicznych (klucz lotniczo-meteorologiczny), klucz do przekazywania prognoz portom lotniczym i statkom powietrznym w locie, spis lotniskowych stacji meteorologicznych oraz numerację linii i odcinków lotniczych na terytorium Polski. Pracę kończy zestaw 63 pytań egzaminacyjnych dla kandydatów na pilotów komunikacyjnych i turystycznych. Książka jest bogato ilustrowana (86 rycin) szeregiem zdjęć przyrządów pomiarowych, wyglądom nieba (chmur) oraz schematów różnych procesów meteorologicznych i map synoptycznych. *Wiadomości meteorologiczne dla lotników*, będące pierwszym polskim podręcznikiem z zakresu meteorologii lotniczej, zostały bardzo wysoko ocenione przez środowisko lotnicze, a ich autorzy, na wniosek Sądu Konkursowego, otrzymali w 1933 roku pierwszą nagrodę Ministra Spraw Wojskowych (Józefa Piłsudskiego) za najlepszą pracę naukową z dziedziny literatury wojskowej.

W latach 20-tych i 30-tych XX wieku w Polsce bardzo szybko rozwijało się też lotnictwo sportowe (m.in. wojskowe i cywilne loty nad Alpami, Afryką, Atlantykiem i Azją). Wymagało ono osłony meteorologicznej, którą zapewniało GWSM/KWSM. Taką osłoną objęte były wszystkie krajowe i międzynarodowe zawody lotnicze, szybowcowe i balonowe organizowane w Polsce. W latach 30-tych jednym z kierowników takich ekip osłony meteorologicznej był Czesław Szczeciński. Od 1934 roku został również wykładowcą meteorologii na teoretycznych kursach i szkołach szybowcowych i balonowych organizowanych co roku przez Aeroklub Warszawski, LOPP (Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej), linie lotnicze „LOT” i Politechnikę Warszawską oraz w szkołach pilotów samolotowych LOPP. Pokłosiem tych zajęć było przygotowanie przez zespół wykładowców na tych kursach skryptu pod tytułem *Tech-nika elementarnego latania szybowcowego*, w którym Czesław Szczeciński opracował rozdział **Meteorologia**. Skrypt ten był wielokrotnie wydawany jako maszynopis powielany. W wydaniu pierwszym (1934) treść rozdziału Meteorologia oparta była na wykładach prowadzonych przez Tadeusza Niemczewskiego (pracownika Politechniki Warszawskiej i GWSM) na wcześniejszych kursach, w następnych wydaniach (1935 – wyd. 2, 1936 – wyd. 3) treść tego rozdziału była systematycznie poprawiana i uzupełniana przez Czesława Szczecińskiego, a w wyd. 4 (1937) we współpracy ze Stanisławem Rafałowskim (kierownikiem Działu Synoptycznego GWSM/KWSM).

W 1937 roku Czesław Szczeciński otrzymał awans na stopień chorążego (pierwszy wniosek awansowy z 1921 roku nie został zrealizowany w efekcie ogólnego wstrzymania awansów w wojsku). Po awansie został mianowany przez Dowódcę Lotnictwa gen. bryg. pil. Ludomiła Rayskiego dowódcą Kompanii Szkolnej Specjalistów Meteorologii i Aerologii w Kierownictwie Wojskowej Służby Meteorologicznej (KWSM) na stanowisku oficera sztabowego (majora). W październiku 1938 roku Czesław Szczeciński ukończył z wynikiem bardzo dobrym pierwszy 10-ciomiesięczny kurs meteorologii i aerologii lotniczej dla oficerów lotnictwa, na którym był zarówno wykładowcą jak i słuchaczem. W tym czasie przygotował kolejny podręcznik **Meteorologia lotnicza, tom 1. Fizyka atmosfery, Wiatry i prądy pionowe**. Ten liczący 246 stron maszynopis powielany wydany został przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, Dowództwo Lotnictwa (sygnowane: Opracowanie Kierownictwa Wojskowej Służby Meteorologicznej, Warszawa) w 1938 roku. **Część 1 – Fizyka atmosfery** liczy 142 strony i składa się z 11 rozdziałów (Statyka gazów i budowa atmosfery, Ciepło i termodynamika, Temperatura powierzchni ziemi i powietrza, Pionowy rozkład temperatury powietrza i stanu jego równowagi termicznej, Wilgotność i kondensacja, Badania aerologiczne swobodnej atmosfery, Ogólne wiadomości o ruchu powietrza, Poziomy rozkład ciśnienia atmosferycznego, Siły działające na poruszające się masy powietrzne, Zjawiska optyczne, Zjawiska elektryczne), a licząca 240 stron **Część 2 – Wiatry i prądy pionowe** z 14 rozdziałów (Powstawanie wiatru i jego cechy, Czynniki wywierające wpływ na ruchy powietrza, Struktura wiatru, Ruch powietrza w górnych warstwach atmosfery, Ruch powietrza w najniższych warstwach atmosfery, Klasyfikacja wiatrów, Wiatry ogólnej cyrkulacji, Wiatry lokalne, Prądy powietrzne w Polsce, Określanie kierunku i prędkości wiatru, Pionowe ruchy powietrza, Przyczyny i warunki występowania prądów pionowych, Ogólna charakterystyka prądów pionowych, Rodzaje prądów pionowych). Należy stwierdzić, że praca ta, jak na ówczesny czas, była bardzo nowocześnie napisana i ilustrowana. W 1938 roku Czesław Szczeciński rozpoczął też pracę nad kolejnym podręcznikiem zatytułowanym „Meteorologia synoptyczna”, który miał być trzecim tomem pracy zbiorowej pod tytułem „Meteorologia lotnicza” przygotowywanym w KWSM. W marcu 1939 roku Kierownictwo Wojskowej Służby Meteorologicznej doceniając działania Czesława Szczecińskiego na polu organizacji, wyszkolenia i nauki wystąpiło o przyznanie brązowego Krzyża Zasługi po raz drugi (za zasługi w służbie wojskowej).

We wrześniu 1939 roku Czesław Szczeciński został zastępcą dowódcy transportu kolejowego przesiedlającego Kierownictwo Wojskowej Służby Meteorologicznej z Warszawy do Siedlec. Wskutek działań wojennych i otrzymanych rozkazów 19 września 1939 roku wraz z całym transportem przekroczył granicę polsko-węgierską i został internowany w obozie oficerskim Balatonlelle (nad południowym brzegiem Balatonu). W połowie października 1939 roku, po przeniesieniu do obozu internowanych oficerów, podoficerów i szeregowych oraz ich rodzin w Mohácsu (Mohaczu) nad Dunajem (185 km na południe od Budapesztu) został tam mianowany starszym podobozu rodzinnego i kierownikiem oddziału Mohácskiego Katolickiego Uniwersytetu Powszechnego. Po likwidacji tego obozu, we wrześniu 1940 roku, został przeniesiony najpierw do obozu w Högyész, a później do obozu internowanych podoficerów i ich rodzin we wsi Püski (NW Węgry) gdzie objął kierownictwo referatu kulturalno-oświatowego i obozowej spółdzielni spożywczej. W latach 1941-1944 organizował na terenie tego obozu kursy: meteorologiczny, teoretyczny samochodowy, ratownictwa, wyszkolenia wojskowego i wiedzy wojskowej. Na potrzeby kursu meteorologicznego napisał skrypt **Meteorologia lotnicza – wiadomości podstawowe**, który w 1943 roku został opublikowany jako maszynopis powielany przez Bibliotekę Polską (Oficyna Wydawnicza Polskiej Diaspory Wojennej) w Budapeszcie. Podczas internowania na Węgrzech uzyskał świadectwo dojrzałości w polskim gimnazjum w Balatonlelle, potem przez dwa lata studiował korespondencyjnie fizyko-meteorologię (fizykę atmosfery) na Uniwersytecie Budapesztańskim, którą ukończył w 1944 roku. Po wydaniu przez wojskowe władze węgierskie wszystkich członków obozu internowanych w Püski Niemcom, 6 lipca 1944 roku Czesław Szczeciński został osadzony najpierw w oflagu Kaisersteinbruch koło Wiednia, a później, 19 stycznia 1945 roku, w Polen Teilofflag IIIA w Ludzenwalde koło Berlina. Po wyzwoleniu obozu przez wojska radzieckie został na własną prośbę zwolniony (17 czerwca 1945 roku) z obozu. Dnia 24 czerwca 1945 roku powrócił do Warszawy i zgłosił chęć powrotu do szeregów Wojska Polskiego.

W 1945 roku, w ostatnich miesiącach wojny, przy Dowództwie Wojsk Lotniczych powstał Oddział Lotnictwa Cywilnego, który w lipcu przeformowano z etatu wojennego na pokojowy i reaktywowano Polskie Linie Lotnicze „LOT”. W lipcu 1945 roku Czesław Szczeciński został przyjęty do P.L.L. „LOT” na stanowisko najpierw szefa Biura Informacji Lotniczo-Meteorologicznych, a po reorganizacji na stanowisko naczelnika Wydziału Ośłony Meteorologicznej Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji. Po kolejnej reorganizacji w 1951 roku został przeniesiony do Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk komunikacyjnych w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego (od 1957 ponownie Ministerstwa Komunikacji) na stanowisko starszego inspektora technicznego, na którym pracował do emerytury, na którą przeszedł w 1970 roku.

Krótko po powrocie do kraju Czesław Szczeciński włączył się też do szkolenia szybowcowego. Gdy po zakończeniu II wojny światowej Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji przystąpił do organizacji polskiego szybownictwa, to w celu omówienia warunków organizacyjnych i zagadnień szkoleniowych szybownictwa i lotnictwa cywilnego, zorganizował kilkudniową (18-23 listopada 1945 r.) I Ogólnopolską Konferencję Szybowcową w Grunowie (od 1946 r. Jeżów Sudecki, lotnisko na Górze Szybowcowej, 8 km od Jeleniej Góry). W piątym dniu obrad Czesław Szczeciński wygłosił referat „Meteorologia na usługach lotnictwa sportowego”, który następnie uzupełnił przytoczeniem kilku przykładów ilustrujących dominującą rolę meteorologii w lotnictwie i zgubne skutki jej lekceważenia czy zaniedbania. W dyskusji po referacie jej uczestnicy podnieśli kwestię organizacji służby meteorologicznej dla potrzeb szybownictwa i konieczność poszerzenia wiedzy meteorologicznej wśród pilotów. Jednym z postulatów była potrzeba skompletowania literatury podręcznikowej niezbędnej do normalnej pracy szkoleniowej.

Odpowiedzią na te postulaty była kolejna praca przygotowana przez Czesława Szczecińskiego – **Meteorologia na usługach lotnictwa** wydana w 1952 roku przez Wydawnictwa Komunikacyjne w Warszawie w nakładzie 2000 egzemplarzy. Ten bardzo obszerny tom (450 stron), jak napisał we wstępie jego autor, przeznaczony był dla pilotów, nawigatorów i pracowników ruchu w lotnictwie komunikacyjnym, obserwatorów lotniskowej służby meteorologicznej oraz dla instruktorów i pilotów szybowcowych, skoczków spadochronowych, techników meteorologów i synoptyków oraz licznej rzeszy adeptów sztuki latania. W trakcie pisania tego podręcznika, przeznaczonego dla konkretnego kręgu odbiorców, Czesław Szczeciński korzystał zarówno z ówczesnych najważniejszych pozycji literatury światowej dotyczącej meteorologii lotniczej i meteorologii ogólnej jak i swojego dotychczasowego dorobku, zwłaszcza prac nad podręcznikiem z zakresu meteorologii synoptycznej rozpoczętych w 1938 roku. *Meteorologia na usługach lotnictwa* zawiera treści obejmujące szeroki zakres zagadnień i została podzielona na cztery główne części. **Część pierwsza – Meteorologia ogólna** – w 5 rozdziałach (173 strony) krótko omawia czynniki (elementy) meteorologiczne i przyrządy służące do ich pomiaru, zasady wykonywania obserwacji wyższych warstw atmosfery, zmiany ciśnienia i temperatury powietrza wraz ze wzrostem wysokości oraz pionową równowagę atmosfery. W obszernym rozdziale trzecim omówiony jest ruch powietrza i pole ciśnienia, przyczyny powstawania różnych prądów powietrznych i ich skutki dla pilota. W ostatnim rozdziale tej części pracy scharakteryzowano miary wilgotności powietrza, rozkład pary wodnej w atmosferze i procesy jej kondensacji, rodzaje mgieł i procesy tworzenia się chmur o różnej budowie. **Część druga – Meteorologia synoptyczna** – w 3 rozdziałach (122 strony) omawia masy powietrzne i pogody występujące w masie powietrza o równowadze stałej i chwiejnej, konserwatywne własności mas powietrza i ich klasyfikację według pochodzenia geograficznego, fronty atmosferyczne, powstawanie i rozwój niżów barometrycznych, zasady analizy mapy synoptycznej i wykorzystania danych aerologicznych. Rozdział poświęcony frontom atmosferycznym zawiera pierwsze w literaturze polskiej tak dogłębne i szerokie (52 strony) omówienie procesów frontogenezy i frontolizy, rodzajów frontów oraz warunków pogodowych występujących w ich obrębie. Liczne, dobrze przemyślane ryciny pozwalają lepiej zrozumieć omawiane procesy. W **części trzeciej – Meteorologia na usługach lotnictwa** – w 4 rozdziałach (92 strony) scharakteryzowano wpływ pogody na pracę lotnictwa, m.in. warunki meteorologiczne lotu, widoczność i widzialność, oblodzenie samolotu i jego postacie, wpływ wiatru na warunki lotu, lotniczo-synoptyczną klasyfikację burz, nawałnice i trąby powietrzne, warunki meteorologiczne podczas lotu w burzach, wpływ warunków meteorologicznych na skok ze spadochronem. W tej części podręcznika omówiono też meteorologiczną obsługę lotów, w tym zasady opracowywania meteorologicznych warunków lotu, zakres treści komunikatu meteorologicznego na przelot i metodykę opracowania prognozy warunków meteorologicznych. W ostatnim rozdziale części trzeciej krótko scharakteryzowano zadania i metody klimatologii w zastosowaniu do potrzeb lotnictwa zwracając uwagę na to, że projektowanie nowych tras lotniczych i wyboru miejsc na nowe ośrodki szkoleniowe i lotniska nie może się odbywać bez znajomości typowych warunków meteorologicznych dla danej trasy i miejscowości. W ostatniej **czwartej części – Statystyka meteorologiczna**, wykresy i tablice pomocnicze (43 strony) zamieszczono m.in. charakterystykę lotniczo-klimatologiczną niektórych większych miast w Polsce, tablice różnych poprawek do pomiarów meteorologicznych, tablice wschodu i zachodu Słońca oraz czasu nastania świtu i zmierzchu. Choć w dobie funkcjonowania automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych na wielu lotniskach (AWOS), obserwacji radarowych i satelitarnych oraz modelowania numerycznego krótkoterminowych prognoz pogody, opracowywanie meteorologicznych warunków lotu uległo zasadniczej zmianie (mapy, komunikaty, ostrzeżenia, plan lotu), to podstawowe zasady ich tworzenia obowiązują do chwili obecnej. O jakości tego podręcznika i nieprzemijających jego walorach świadczyć może również to, że do chwili obecnej jest on polecany w zestawach literatury podstawowej do przedmiotu meteorologia na kierunkach lotniczych w polskich politechnikach.

Odpowiedzią na postulaty sformułowane w początku lat 50-tych XX wieku przez środowiska nawigatorów i pilotów lotnictwa komunikacyjnego, dotyczące potrzeby powstania „prostego” materiału szkoleniowo-informacyjnego

będącego źródłem doraźnej pomocy w zaspokajaniu codziennych, praktycznych potrzeb nawigatora lotniczego, była praca pod tytułem **Vademecum nawigatora lotniczego** wydana w 1956 roku przez Wydawnictwa Komunikacyjne w nakładzie 3000 egzemplarzy. Część I tej pracy (Wiomości ogólne – Matematyka, Jednostki miar) i II (Nawigacja powietrzna – Nawigacja podstawowa, Radionawigacja, Astronawigacja) opracował Zygmunt Zbrowski (szef nawigatorów w PLL LOT w latach 1946-1950), Część III – (Meteorologia lotnicza) – Czesław Szczeciński, Część IV (Przepisy ruchu lotniczego – Ogólne zasady ruchu lotniczego, Sygnalizacja lotnicza, Przepisy ruchu, Łączność lotnicza) – Jerzy Rybarski (pilot, ówczesny dyrektor Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego) oraz Część V (Radio-osłona przelotów i procedury lądowania) – Grzegorz Kekusz (pilot). We wprowadzeniu do liczącej 144 strony **Części III** pod tytułem **Meteorologia lotnicza**, składającej się z 6 rozdziałów (Wprowadzenie, Czynniki i zjawiska meteorologiczne, Układy barometryczne, masy i fronty powietrzne, typy pogody, Informacje i klucze lotniczo-meteorologiczne, Tablice pomocnicze, Wzory matematyczno-fizyczne stosowane w meteorologii) Czesław Szczeciński wyjaśnił, że *Vademecum* przeznaczone jest również dla nawigatorów, pilotów i instruktorów pilotażu w ośrodkach szkolenia nie mających lotniskowej jednostki meteorologicznej. Z tego względu wiadomości lotniczo-meteorologiczne zostały podzielone na dwie części: materiał zasadniczy, tzw. praktyczny i materiał pomocniczy, tzw. teoretyczny. Po krótkim scharakteryzowaniu poszczególnych czynników i zjawisk meteorologicznych tablice wielkości, wykresy, diagramy i rysunki są od razu uzasadnione teoretycznie. Przy omawianiu każdego czynnika podano przykłady rozwiązywania niektórych zadań potrzebnych nawigatorowi i pilotowi. Na przykład przy charakterystyce temperatury powietrza od razu podano przykłady obliczania klimatologicznego i aerologicznego gradientu pionowego, tablice pokazujące zmiany pionowego gradientu temperatury w powietrzu nasyconym i nienasyconym parą wodną czy związek gradientu temperatury ze stanem równowagi atmosfery. Bardzo dobrym rozwiązaniem, po raz pierwszy wprowadzonym do polskich podręczników meteorologii, było dodanie barw podkreślających ruchy poszczególnych mas powietrza (ciepłe, zimne) i stref występowania opadów na przekrojach przez poszczególne fronty atmosferyczne. W wydawnictwie o charakterze informacyjno-praktycznym nie mogło zabraknąć rozdziału omawiającego klucze lotniczo-meteorologiczne i tablic pomocniczych zawierających klimatologiczną charakterystykę znaczniejszych miast Polski z punktu widzenia lotnictwa (rozkład kierunku i prędkości wiatru, opady, widzialność, wysokość podstawy chmur, temperatura powietrza, liczba dni z warunkami meteorologicznymi nie sprzyjającymi do startu i lądowania). *Vademecum nawigatora lotniczego* było pierwszą pracą w polskiej literaturze lotniczej przeznaczoną dla pokładowych i technicznych pracowników lotnictwa cywilnego.

Przez szereg lat wśród pracowników i studentów Wydziału Lotniczego, później Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej oraz członków Aeroklubu Warszawskiego, a także innych aeroklubów Polski, podręczniki *Meteorologia na usługach lotnictwa* i *Vademecum nawigatora lotniczego* uważane były za jedne z ważniejszych w klubowym szkoleniu lotniczym i szybowcowym.

Ostatnią z prac napisanych przez Czesława Szczecińskiego była **Meteorologia dla wszystkich** – książka popularno-naukowa, przeznaczona dla młodzieży interesującej się zagadnieniami lotnictwa sportowego, szybownictwa i spadochroniarstwa. Jej idea narodziła się na naradzie przedstawicieli środowiska lotnictwa sportowego w 1955 roku na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, którzy, jak podaje w przedmowie do tej książki jej autor, zwrócili oni uwagę na brak wydawnictwa, które by wiadomości z dziedziny meteorologii przedstawiało w możliwie prosty sposób. Realizacja tej idei przez Czesława Szczecińskiego okazała się nader udana. Powstała książka składająca się z dwóch części: pierwsza – „Czynniki i zjawiska atmosferyczne warunkujące pogodę” i druga – „Sposoby przewidywania pogody”, która w nader jasny sposób tłumaczy zjawiska atmosferyczne kształtujące pogodę. Wszelkie rozważania i przykłady zostały w niej urozmaicone bardzo dużą liczbą (125) kolorowych rycin i zdjęć, przyczyniając się do łatwiejszego zrozumienia trudniejszych problemów. Usystematyzowana kolejność podawanych wiadomości pozwala na to, że czytelnik książki jest w stanie w końcowych rozdziałach przewidywać już pogodę na podstawie obserwacji wzrokowej oraz wskazań najprostszych przyrządów meteorologicznych. Praca od momentu ukazania się w kwietniu 1957 roku wzbudziła duże zainteresowanie i nakład 2120 egzemplarzy szybko uległ wyczerpaniu. Po tym, jak wydanie drugie (w sierpniu 1961 roku) Ministerstwo Oświaty zatwierdziło jako książkę z zakresu geografii zalecaną do bibliotek liceów ogólnokształcących, techników i zakładów kształcenia nauczycieli (kolegów nauczycielskich) również i to wydanie zostało szybko wyczerpane i wydawnictwo przystąpiło do druku trzeciego wydania, które ukazało się w nakładzie 10 000 egzemplarzy w 1962 roku. Po pięciu latach, w 1967 roku, nakładem Centrum Współpracy Zagranicznej Centralnego Instytutu Informacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej w Warszawie ukazało się angielskie tłumaczenie tej pracy. W 1967 roku ukazało się też węgierskie wydanie tej pracy w tłumaczeniu Kelemenné Évy Avarosy i Istvána Varsányi oraz korekcie merytorycznej dr Béli

Tardosa z Węgierskiego Instytutu Meteorologicznego. Ze względu na prostotę i logikę wykładu książka ta do chwili obecnej cieszy się dużym zainteresowaniem czytelników.

Gdy pod koniec 1956 roku reaktywowano Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (APRL) i 12 listopada 1957 roku zorganizowano w Warszawie pierwsze zebranie seniorów lotnictwa polskiego, na którym podjęto decyzję o powołaniu pod egidą APRL Ogólnokrajowego Klubu Seniorów Lotnictwa w Warszawie to Czesław Szczeciński został jego aktywnym członkiem, a gdy po powstaniu podobnych klubów regionalnych utworzono Krajową Radę Seniorów Lotnictwa, stanął na jej czele. Funkcję jej prezesa pełnił przez 12 lat. W 1968 roku Aeroklub Warszawski uhonorował Czesława Szczecińskiego odznaką *Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego* (odznaka nr 189).

Meteorologia była dla Czesława Szczecińskiego pasją zawodową. Był świetnym praktykiem i nauczycielem. W środowisku lotniczym, wśród wielu kursantów i osób które w latach 60-tych i na początku lat 70-tych XX wieku na lotnisku Gocław (lotnisko Aeroklubu Warszawskiego) zdawały u niego okresowe egzaminy z meteorologii do licencji samolotowej i w ramach kontroli wiedzy teoretycznej, został zapamiętany jako osoba bardzo spokojna, małomówna i wycofana. Postrzegany był jako specjalista bardzo oddany swojej profesji. W czasie egzaminów zwykł mawiać „meteorologia jest to nauka ścisła”.

Biogram Czesława Szczecińskiego byłby niepełny, gdyby nie uwzględnić jego 80-letnich związków z harcerstwem. Po wcześniejszym okresie (1911-1915) działalności w tajnej Polskiej Organizacji Skautowej do czynnej działalności w Związku Harcerstwa Polskiego powrócił w 1932 roku kiedy to powstało Koło Harcerzy z Czasów Walk o Niepodległość (H.z C.W.o N) w latach 1909-1921 przy 10 Warszawskiej Drużynie Skautowej. W 1936 roku Czesław Szczeciński został sekretarzem zarządu tego Koła. W 1939 roku Komisja Główna Harcerzy nadała mu Honorowy Krzyż H.z C.W.o N (nr dyplomu 312). Po latach, w 1980 roku współorganizował Harcerski Krąg Seniorów przy Hufcu Warszawa-Mokotów im. Szarych Szeregów. W 1985 roku, został członkiem Harcerskiego Kręgu Seniorów „Twierdza” 10 Warszawskiej Drużyny Harcerzy, od 1987 roku z tytułem honorowym Nestora Twierdzy.

Od 1918 roku żonaty z Apolonią z Woźniaków, ojciec Janusza Zachariasza (1918 r.), Marii Jadwigi (1921 r.) i Barbary Teresy (1927 r.). Czesław Szczeciński zakończył swoje pracowite i niełatwe życie dnia 7 września 1990 roku w Warszawie i został pochowany na cmentarzu parafialnym w Pyrach (kwatery IV, aleja II, grób 11). Dokładnie nad tym sektorem cmentarza nisko przelatują samoloty korzystające z pasa 15/33 lotniska Okęcie. Lotnisko Okęcie to miejsce, z którym Czesław Szczeciński związany był od początku swojej służby meteorologicznej w polskim lotnictwie.

Medale i odznaczenia Czesława Szczecińskiego:

- 1928 – Medal Pamiątkowy za wojnę 1918-1921
- 1928 – Medal Pamiątkowy Dziesięciolecia Odzyskanej Niepodległości
- 1930 – Krzyż Zasługi brązowy „za zasługi na polu organizacji służby meteorologicznej w wojsku”
- 1937 – Medal Niepodległości
- 1937 – Odznaka specjalisty lotniczego
- 1938 – Medal za długoletnią służbę
- 1939 – Krzyż Niepodległości
- 1939 – Krzyż Zasługi brązowy po raz drugi „za wybitne zasługi na polu organizacji i wyszkolenia służby meteorologicznej w wojsku”

Publikacje Czesława Szczecińskiego:



- 1933 – [Wiadomości meteorologiczne dla lotników](#). Warszawa, Główna Księgarnia Wojskowa, str. 1-187. Paweł Skotarek (współautor).
- 1937 – [Meteorologia – według wykładów Niemczewskiego wygłoszonych na Teoretycznym Kursie Szybowcowym Aeroklubu Warszawskiego w roku 1935](#). [w:] Oleński Z., Madeyski S., Rafałowski S., Szczeciński Cz., Challier W., Niemczewski T., Stępniewski W.Z., [Technika elementarnego latania szybowcowego](#). Wyd. 4. (rozdział Meteorologia uzupełniony i poprawiony przez Cz. Szczecińskiego i S. Rafałowskiego). Aeroklub Warszawski, Maszynopis powielany, s. 1-82.
- 1938 – [Meteorologia lotnicza, tom 1. Część 1 – Fizyka atmosfery, Część 2 – Wiatry i prądy pionowe](#). Warszawa, Ministerstwo Spraw Wojskowych, Dowództwo Lotnictwa. Opracowanie Kierownictwa Wojskowej Służby Meteorologicznej (autor – Cz. Szczeciński jako oficer sztabowy Kierownictwa Wojskowej Służby Meteorologicznej). Maszynopis powielany, s. 1-246.
- 1943 – [Meteorologia lotnicza – wiadomości podstawowe](#). Biblioteka Polska (Oficyna Wydawnicza Polskiej Diaspory Wojennej), Budapeszt. Maszynopis powielany.
- 1952 – [Meteorologia na usługach lotnictwa](#). Warszawa, Wydawnictwa Komunikacyjne, str. 1-450.
- 1956 – [Meteorologia lotnicza](#). [w:] Kekusz G., Rybarski J., Szczeciński Cz., Zbrowski Z., [Vademecum nawigatora lotniczego](#). Warszawa, Wydawnictwa Komunikacyjne, str. 69-214.
- 1957 – [Meteorologia dla wszystkich](#). Wyd. 1. Warszawa, Wydawnictwa Komunikacyjne, str. 1-243.
- 1961 – [Meteorologia dla wszystkich](#). Wyd. 2. popr. i uzup. Warszawa, Wyd. Komunikacji i Łączności, str. 1-250.
- 1962 – [Meteorologia dla wszystkich](#). Wyd. 3. popr. i uzup. Warszawa, Wyd. Komunikacji i Łączności. str.1-254.
- 1967 – [A meteorológjáról mindenkinek](#), Wyd. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, tłumaczenie: Kelemenné Éva Avarosy i István Varsányi, korekta merytoryczna dr Béla Tardos, str. 1-211.
- 1967 – [Meteorology for all](#). The Central Institute for Scientific, Technical and Economic Information Published for the U.S. Department of Commerce Environmental Science Services Administration and the National Science Foundation, Washington, D.C. by the Scientific Publications Foreign Cooperation Center of the Central Institute for Scientific, Technical and Economic Information, Warsaw, Poland (TT 65-50313). Translated from Polish [by Waldemar Bartoszewski], str. 1-250.

Anna Styszyńska i Andrzej Kuryłek

Na podstawie:

- Błasiak S., 2016, Grunów, 18-23 listopada 1945 roku. I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa. Przystanek Dolny Śląsk, nr 1(10) wiosna, s. 134-169.
- Chojnacki T., 1996, Borelowiacy. Przyczynek do początków skautingu na terenie Warszawy. Warszawa, maszynopis, Muzeum Harcerstwa w Warszawie, „Zespół wspomnień i historii lokalnych”, sygnatura MHAR/ZHL/378.
- Centralne Archiwum Wojskowe, Wojskowe Biuro Historyczne, Rejonowe Komendy Uzupełnień 251-500: sygnatura II.56.388, Arkusz Ewidencji Personalnej – Szczeciński Czesław.
- Centralne Archiwum Wojskowe, Wojskowe Biuro Historyczne, Teczka Akt Personalnych – Czesław Szczeciński, sygnatura II.56.388.
- Ciepliński S., 1970, Rozwój i dzieje wojskowej służby meteorologicznej w Polsce (Ciąg dalszy). Gazeta obserwatora PIHM, tom 23, nr 1, s. 8-11.
- Ciepliński S., 1970, Rozwój i dzieje wojskowej służby meteorologicznej w Polsce (Ciąg dalszy). Gazeta obserwatora PIHM, tom 23, nr 2, s. 5-7.

Dokumenty, opracowania dotyczące Rzemieśniczo-Robotniczej Drużyny Skautowej im. Marcina Borelowskiego. „Lelewela”, 10 Warszawska Drużyna Harcerska 1916-1939, dokumentacja aktowa. Muzeum Harcerstwa w Warszawie, „Zespół wspomnień i historii lokalnych”, sygnatura MHAR/ZHL/700.

Dziennik Urzędowy Ministerstwa Oświaty Nr 12, Poz. 157-176, Warszawa, 25 października 1961. poz. 172 – Komunikat w sprawie wydawnictw zatwierdzonych do użytku szkolnego w miesiącu sierpniu 1961 r.

Karpus Z., 1992, Jeńcy i internowani w Białymstoku i Brześciu Litewskim w latach 1919-1921. Zeszyt Naukowy Muzeum Wojska, nr 6, s. 70-80.

Kserokopia Świadectwa Ukończenia Klas Rzemieśniczo-Przemysłowych Muzeum Przemysłu i Rolnictwa wystawionego 27 czerwca 1915 r. na nazwisko Czesława Szczecińskiego, zamieszczona w odtworzonym fragmencie kroniki 10 WDH za lata 1912-1932. Muzeum Harcerstwa w Warszawie, sygnatura MH/1304/IK.

Mańkowski L., 2020, I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa, Grunów, 18-23 listopada 1945 r. Lotniczy Magazyn Historyczny „Gapa”, nr 36.

Rainko E., 2017, Szkolnictwo zawodowe na ziemiach polskich do 1918 roku. Studia Łomżyńskie, tom 27, s. 31-64.

Zarządzenie o nadaniu Krzyża Niepodległości z Mieczami, Krzyża Niepodległości i Medalu Niepodległości, 1937, Monitor Polski nr 64, poz. 94.