Mieczysław Wróblewski
1916- 2009

Mieczysław Wróblewski urodził się 8 lutego 1916 roku. W 1935 roku ukończył Korpus Kadetów nr 2 w Chełmnie. W tym samym roku wstąpił do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW) w Toruniu. 15 października 1938 został promowany podporucznikiem marynarki z lokatą 15/22.

Zdjęcie obok w galowym mundurze pochodzi z przyjęcia u Prezydenta RP Ignacego Mościckiego, który tradycyjnie goscil na Zamku Królewskim absolwentów SPMW.

Od października 1939 M.Wróblewski odbywa kurs aplikacyjny i służy w Kadrze Floty w Gdyni. Po ukończeniu kursu zostaje oficerem wachtowym na ORP Rybitwa na którym odbywa podróże nawigacyjne do portów estońskich i łotewskich.

Okręt uczestniczy w bitwie powietrzno – morskiej już w pierwszym dniu wojny. W późniejszych dniach wojny, okręt bierze udział w działaniach minowych i ostrzeliwaniu kolumn niemieckich pod Rewą. W czasie nalotu niemieckiego lotnictwa ppor. M.Wróblewski został kontuzjowany. Zszedł z okrętu, po jego rozbrojeniu, 19 września na Helu. Do momentu kapitulacji czyli do dnia 2 października 1939r. uczestniczy w obronie Helu na odcinku Jastarnia.

Po kapitulacji dostaje się do niewoli niemieckiej. pierwotnie trafia do Oflagu X.B Nienburg, następnie do Oflagu XVIII.C Spittal, gdzie otrzymuje numer jeniecki 851/XVIII.C by ostatecznie trafić w 1940 r. do Oflagu II.C Woldenberg.

Do Oflagu II.C trafili oficerowie zawodowi i oficerowie rezerwy. Spotkało się więc tu wielu ludzi różnej profesji z całej Polski. Komandor Wróblewski wspominał ciekawe nazwiska jeńców: Kazimierz Rudzki - aktor, Bogdan Paprocki - tenor, książe Edward Czetwertyński - prof. Politechniki Warszawskiej autor wspaniałego podręcznika „Hydrologia", książe Eustachy Sapiecha, hr. Józef Mycielski. Ciekawe, że w obozach jeńcy trzymali się razem według formacji, a marynarka dogadywała się z kawalerią.

Po wojnie, zweryfikowany jako porucznik marynarki służył w Marynarce Wojennej w kraju. W 1946 roku znalazł się w grupie załóg majacych rewindykować polskie trałowce z Niemiec. Od kwietnia 1946 jest dowódcą okrętu ORP Rybitwa we Flotylii Trawlerów. W 1949 awansuje do stopnia kapitana marynarki i zostaje dyrektorem nauk w Szkoły Spcejalistów morskich w Ustce. Zwolniony z Marynarki Wojennej w stopniu komandora podporucznika.

W 1952 roku przenosi się do Wrocławia gdzie pracuje początkowo w Zarządzie Okręgu Ligi Morskiej. a później podejmuje pracę w Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych jako inspektor nadzoru żeglugi, ds. jednostek pływających z własnym napędem mechanicznym.

Kolejno objmuje kierownictwo w powstałym w 1961 roku Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej i jednocześnie pracuje w Technikum Żeglugi Śródlądowej (TŻS) we Wrocławiu. Prowadzi

wykłady z przedmiotów zawodowych, takich jak manewrowanie statkiem, wiedza okrętowa, meteorologia żeglarska. Joko wykładowca TŻS opracował skrypt „Teoria prowadzenia statku", napisany pięknym językiem, z olbrzymią ilością rysunków i wykresów. Skrypt ten do dzis jest niepowtarzalnym podręcznikiem z tej dziedziny.

Wychował wielką rzeszę marynarzy. Jako kierownik Inspektoratu i przewodniczący komisji egzaminacyjnej „przemaglował" i mianował wielu znanych, wspaniałych kapitanów. Dowodem uznania jego zdolności pedagogicznych są listy i telefony od dawnych uczniów, którzy są obecnie kapitanami, inżynierami, magistrami i doktorami.

Po awansie na stanowisko głównego nawigatora w Zjednoczeniu Żeglugi i Stoczni Rzecznych stracił bliski kontakt ze swoimi absolwentami, pływającymi na jednostakach śródlądowych. Jednak spotkać można go było przy okazji wodowań i odbiorów statków, zawsze z nieodłacznym aparatem fotograficznym. Jako wykładowca technikum ciągle interesował się losami uczniów ze swojej szkoły, śledził ich karierę zawodową.

Przez cały czas pracy na stanowisku głównego nawigatora opracowuje kolejne instrukcje, opiniuje lub wprowadza nowe formy przepisów i instrukcji.

W latach 1980/1981 i 1984/1985, komandor M. Wróblewski, z ramienia ONZ przebywał w Afryce, gdzie w Etiopii wprowadził po raz pierwszy przepisy żeglugowe dla tamtejszych dróg wodnych.

Przeprowadzając inspekcje statków i szlaków żeglugowych nigdy jednak nie rozstaje się z aparatem fotograficznym. Wywołuje filmy i robi odbitki w łazience swego mieszkania. Tak powstaje jedyny w swoim rodzaju dokument o statkach jakie pływały na Odrze i ludziach, którzy na nich pływali. Przy płynącym zestawie holowniczym, czy następnie zestawie pchanym mimo woli powstaje dokument stanu drogi wodnej i ubezpieczeń brzegowych.Najpiękniejszym efektem jego pracy jest cykl siedmiu zdjęć z wieży kościoła w Lubiążu, umownie nazywany „przejęcie dużego holendra". Przynajmniej jedno z tych zdjęć – patrz poniżej - jest przywoływane w różnego rodzaju publikacjach. Bo czyż może być piękniejszy widok, niż pióropusz dymu wydobywający się z komina potężnego parowca? Dokumentował istnienie i przemijanie epoki parowców z systemem holowanym wraz holownikami o pędnikach kołowych oraz narodziny systemu pchania, który w pełni wykorzystywał napęd spalinowy.

Komandor wielokrotnie podkreślał, że dzięki znającym Go ludziom wrócił do życia, gdy ponownie trafił „na wodę”. Był marynarzem i na lądzie nie potrafił odnaleźć się. Swoją marynarską pasje połączył z fotografiką. Był duszą polskiej żeglugi śródlądowej. Odszedł na wieczną wachtę w czerwcu 2009 r.

W 2023 roku Stowarzyszenie TŻŚ w porozumieniu z synem komandora - Ryszardem Wróblewskim - ufundowało nowy nagrobek z widocznym imieniem i nazwiskiem komandora. Grób komandora Wróblewskiego znajduje się na cmentarzu parafialnym przy ul. Odona Bujwida we Wrocławiu i jest objęty opieką IPN

Opracował Andrzej Grzybowski na podstawie
książki Kadry Morskie Rzeczpospolitej
I wspomnień mgr inż. kpt ż. ś. I klasy – Mariana Kosickiego

Poznań, marzec 2025