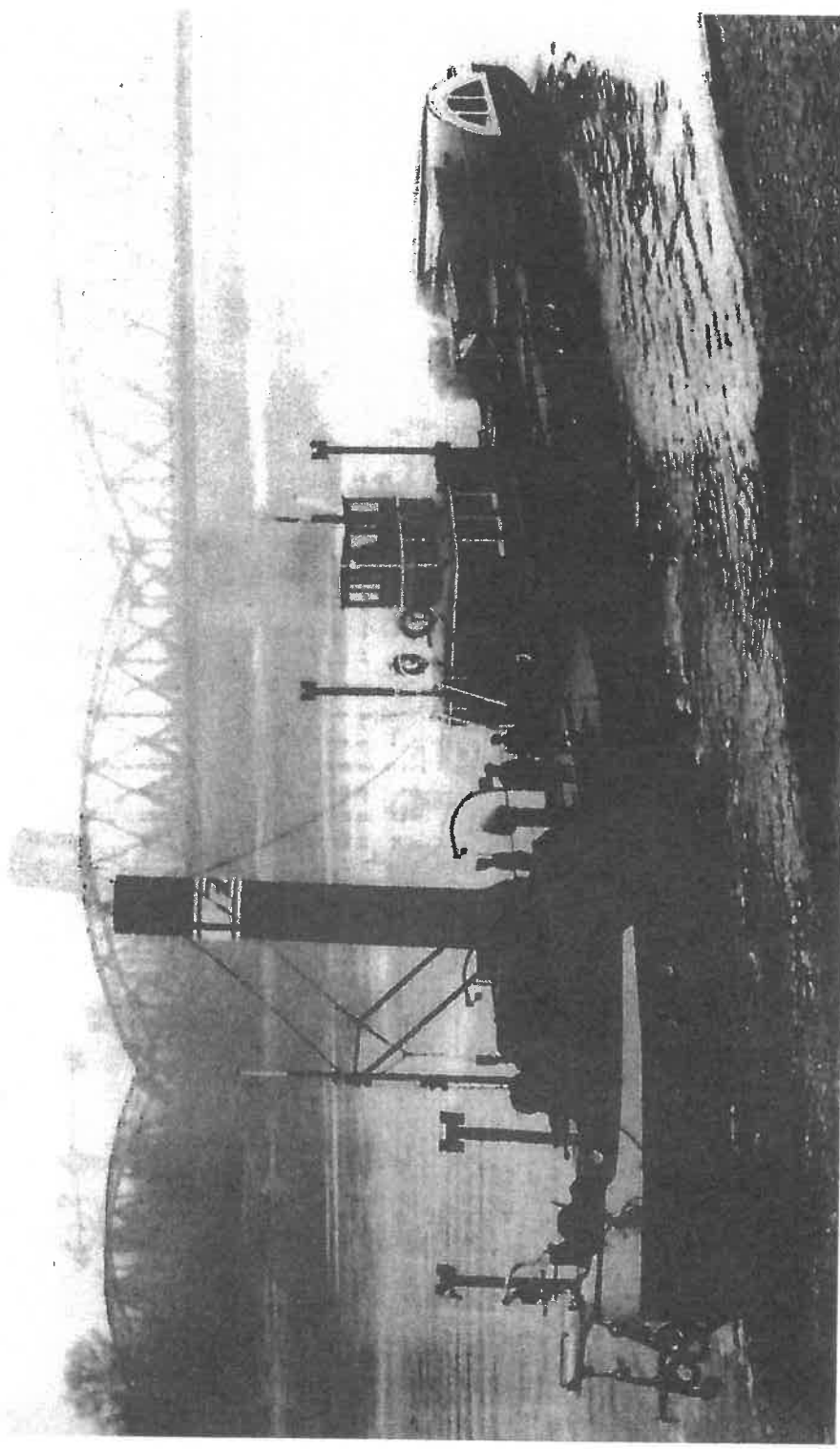




H/P „Gopło” w barwach P.P. Żegluga Bydgoska na przełomie lat 60/70 XX w. już po wymianie kotła z przedłużoną górną końcówką komina. Zdjęcie z kolekcji kpt. żegl. śródl. Stanisława Fidelisa.

W 1941 roku w celu zagwarantowania lepszego bezpieczeństwa załogi przy obsłudze holu, przebudowano moją rufę i zmniejszono średnicę kół łopatkowych. Po remoncie zmianie uległy moje wymiary. Długość zwiększyła się do 40,18 metra, a szerokość całkowita do 7,03 metra. Do końca wojny, oddany w czarter, pływałem w płockiej firmie Dyckerhoff & Widmann.

W marcu 1945 roku zostałem zarekwirowany przez Armię Czerwoną. Następnie w kwietniu zgodnie z wydanymi rozkazem już jako „KDF-5” popłynąłem do Modlina, z perspektywą kontynuowania rejsu dalej na wschód. Przed „zsyłką” uratował mnie ówczesny Komisarz ds. Żeglugi Śródlądowej inż. Władysław Szczyc-Niemirowicz.



Gopłana Pomorska

Dzięki jego interwencji jako statek polskiego pochodzenia, niesłusznie zarekwirowany przez Sowietów, w maju na rozkaz generała Szczepiennikowa zostałem zwolniony z rekwizycji i przekazany stronie polskiej. Funkcjonujący wówczas w Bydgoszczy Okręgowy Urząd Likwidacyjny oddał mnie Lloydowi Bydgoskiemu, który niezwłocznie przywrócił mi przedwojenną nazwę „GOPLANA”.

W 1949 roku przemianowany na „GOPEŁO”, trafiłem do Państwowej Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu – Oddział w Warszawie, Ekspozytura w Bydgoszczy, której dyrekcją jeszcze w tym samym roku podjął decyzję o moim wycofaniu z eksploatacji i skierowaniu do bydgoskiej stoczni, w celu przeprowadzenia kapitalnego remontu związanego z przebudową i modernizacją. W ramach remontu którego zakres prac, zaakceptowany przez ówczesnego dyrektora technicznego inż. Janczewskiego ustaliła za-

łoga, otrzymałem nowy kocioł parowy o powierzchni grzewczej 80,2 m², nową windę sterową, 110 voltową prądnicę napędzaną maszynką parową, oraz nową windę manewrowo-kotwiczną tzw. „parówkę”. Ponadto na śródkotrciu zabudowano nowy, bardziej okazały mostek kapitański który w znacznym stopniu zmienił moją sylwetkę. Natomiast w celu podwyższenia standardu dostosowując warunki socjalno-bytowe do obowiązujących wówczas wymogów, wygospodarowano miejsce na świetlicę i łazienkę, oraz zelektryfikowano cały statek wraz z wszystkimi pomieszczeniami. Remont trwał od 1949 do 1953 roku.

Wspominany dyrektor techniczny inż. Janczewski wraz z dyrektorem Maliszewskim i jego następcą inż. Szymonem Milewskim, współtworzyli wówczas ambitny plan odbudowy floty rzecznej na Wiśle.

W 1967 roku raz jeszcze wymieniono mi kocioł parowy, który wcześniej wymontowano z wycofanego z eksploatacji parowego holownika boczno-kotłowego „KUJAWY”. Pomimo większej powierzchni grzewczej – 94 m², kocioł dla mojej maszyny okazał się niewystarczający, w związku z czym, w celu usprawnienia procesu spalania węgla i utrzymania właściwego ciśnienia pary, montując teleskopową końcówkę, przedłużono górną część mojego komina.

Dzięki dobremu kapitanom i dbającej o moje dobre imię załozdzie udało mi się zachować pozyskaną jeszcze przed wojną dobrą renomę, niezawodność i zaufanie szypłów holowanych barek. Jestem również dumny z faktu, że w okresie powojennym, płynąc pod flagą bydgoskiego armatora, zaliczany byłem do grona najbardziej wydajnych holowników zarówno na Wiśle, Warcie, Noteci i Odrze. Do mojej „długowieczności” przyczyniła się również solidność i fachowość drezdeńskich stoczniovców, których potomkowie po dzień dzisiejszy ratują i przywracają do dawnej świetności zniszczone i zapomniane jednostki parowe „odnalezione” na śródlądowych drogach wodnych w Niemczech.

Wraz z „MALBORKIEM” byłem niewątpliwie jednym z ostatnich holowników parowych eksploatowanych na polskim śródlądziu.

Wycofany z eksploatacji swą służbę holowniczą zakończyłem w maju 1975 roku, ale jeszcze w tym samym miesiącu, przywrócony do życia, zagrałem w filmie produkcji polsko-radzieckiej „Domy w deszczu”. Dla potrzeb filmu, który kręcono na Wiśle w okolicach Wyszogrodu nosił nazwę „PUSZKIN”. Na przemalowanej na czerwono opasce kominowej umieszczono złoty sierp i młot. Moim filmowym kapitanem był niezły już aktor Bogusz Bilewski.

Po moim „aktorskim” epizodzie w pełni sprawny i o własnych siłach, popłynąłem w swój ostatni rejs do Czarnkowa, gdzie w maju 1977 roku podano mnie działaniu palnika acetylenowego.

HISTORIĘ „WYŚŁUCHAŁ” I SPISAŁ FRANCISZEK MANIKOWSKI