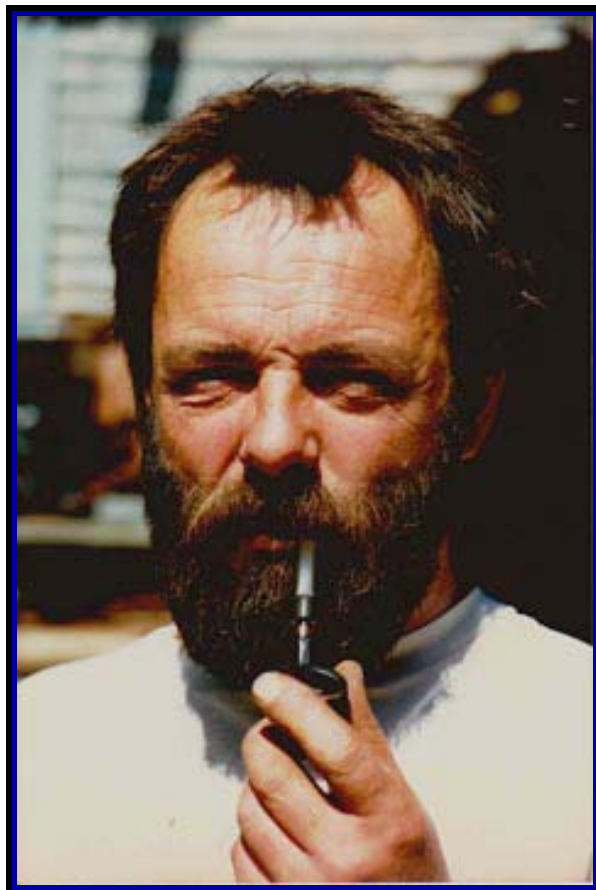


## BERNARD KUCZERA



Ur. 4 maja 1948, Żory.

**Inżynier mechanik z wieloletnią praktyką w kopalni węgla kamiennego „Jastrzębie”  
w Jastrzębiu-Zdroju w Rybnickim Okręgu Węglowym.**

**Konstruktor i współkonstruktor jachtów: *Czarny Diament, Nanou, Nanu, Amodiño, This, Sylfia.***

**Zaginął 20 maja 2011 na wodach Zatoki Wysp (*Bay of Islands*), Nowa Zelandia.**

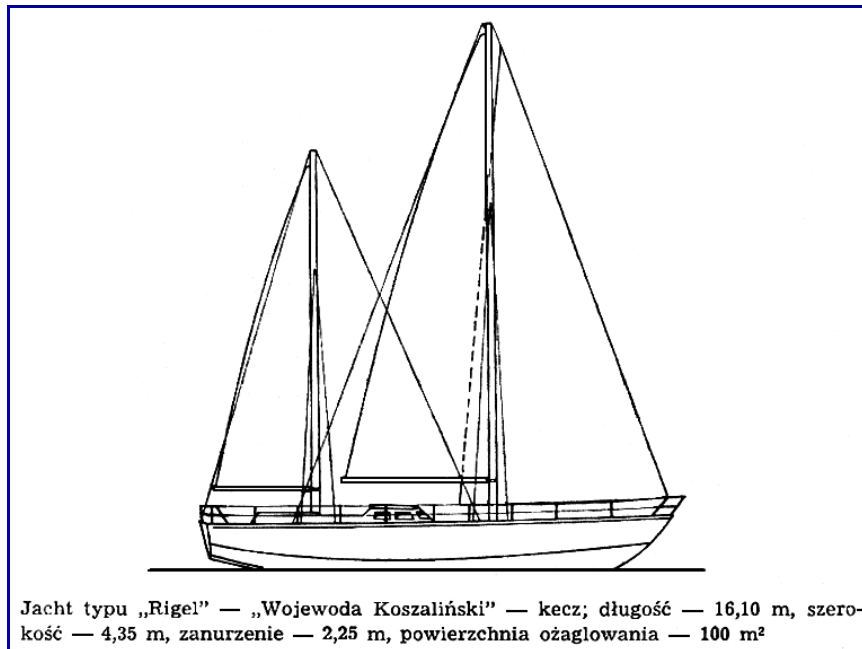
**1970** – kończy studia na wydziale mechanicznym. Miał zdawać na chemię, ale będąc pierwszy raz na uczelni podczas egzaminów wstępnych, zablądził i wszedł do pierwszej znalezionej sali egzaminacyjnej. „Nikogo z nas by tu dziś nie było – powiedziała jego żona Nadine w wywiadzie dla *Bay Chronicle*, lokalnej gazety w Kerikeri, Nowa Zelandia – gdyby poszedł tam, dokąd miał skierowanie.”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> „Bay loses an ‘indomitable’ sailor.” *Bay Chronicle*. Kerikeri, NZ. 2011-06-23, str. 6. <[www.baychronicle.co.nz](http://www.baychronicle.co.nz)>

## 1971-1984 – CZARNY DIAMENT

**1971-1978** – powstaje *Czarny Diament*, 16-metrowy stalowy kecz budowany na terenie Kopalni Moszczenica (dzisiejsza Jastrzębska Spółka Węglowa S.A.) w Jastrzębiu Zdrój. Budowała go maszoperia żeglarska założona przez kilku członków kopalnianego klubu żeglarskiego „Delfin”; część źródeł podaje, że była to pierwsza taka maszoperia w PRL. Jednym z maszopów<sup>2</sup> jest Bernard Kuczera. Jacht, jako nowa konstrukcja o nazwie Rigel, został zaprojektowany przez szczecińskiego konstruktora Kazimierza Michalskiego.



Aleksander Kaszowski, Zbigniew Urbanyi - *Polskie jachty na oceanach*.  
Gdańsk : Wyd. Morskie, 1986, str. 122.

Inicjatorem budowy jachtu i głównym maszopem był Jerzy Radomski, praktycznie jedyny kapitan *Czarnego Diamenta*, który pływał na nim nieprzerwanie przez 32 lata – wrócił do Szczecina 27 czerwca 2010, zostawiając za rufą ok. 240 000 Mm. Za rejs ten kpt. Radomski został uhonorowany wieloma nagrodami, w tym dwukrotnie (1995, 2010) Srebrnym Sekstantem i nagrodą „Kolos 2010”<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> maszop – rybak będący członkiem maszoperii. [*Słownik języka polskiego*. T. 4, L-Niń (red. Witold Doroszewski). Warszawa : Wiedza Powszechna, 1962.]

maszoperia – sezonowy związek rybaków kaszubskich oparty na zasadzie wspólnego połowu i podziału ryb; o podziale zysków decyduje wkład w postaci pracy, sprzętu, statku itp. <nm. Maskopei = spółka handlowa z hol. maatschappij = towarzystwo> (*ibidem*)

Współcześnie nazwy maszoperia używają czasem także mniej lub bardziej formalne kluby żeglarskie. Członkowie takiej żeglarskiej maszoperii składają się na wyposażenie i przygotowanie do żeglugi jachtu, na którym następnie pływają. <<http://pl.wikipedia.org/wiki/Maszoperia>>

<sup>3</sup> Kolosy – polskie nagrody podróżnicze przyznawane corocznie od 2000 roku za dokonania w kategoriach: podróże, alpinizm, żeglarstwo, speleologia, wyczyn roku oraz („Super Kolos”) za całokształt osiągnięć lub za wybitne dokonanie zespołowe.

Kpt. Jerzy Radomski:

*Jacht „Czarny Diament” został zaprojektowany na moje specjalne życzenie. Kaziu Michalski miał rysunek roboczy jachtu stalowego 12 metrów.*

*W 1970 roku zorganizowałem I Górniczy Rejs Na Wyspy Kanaryjskie na jachcie „Chrobry” o dł. 16,10 m. Był to piękny jacht drewniany<sup>4</sup>. W drodze powrotnej zatrzymaliśmy się w Dover. Z naszym słynnym żeglarzem kpt. Heniem Jaskulą odwiedziliśmy bar w Yacht Clubie. Właśnie tam odbywała się poważna narada Komitetu Wokółziemskich Regat Whitbread. Jako pierwsi otrzymaliśmy zaproszenie na regaty. Heniu Jaskula marzył o takich regatach. Zaczęliśmy poważnie myśleć o budowie solidnego jachtu. Ja wcześniej zacząłem budować jacht „Agat”<sup>5</sup> Zbigniewa Milewskiego. Niestety – ten jacht nie nadawał się na takie regaty. W tym czasie byłem Komandorem Górniczego Yacht Clubu w Jastrzębiu Zdroju. Po powrocie z rejsu zacząłem szukać możliwości wybudowania jachtu 16-metrowego przy pomocy kopalni. Miałem swoje rysunki (plany), oczywiście zerżnięte z wielu konstrukcji. Niestety takiej dokumentacji nikt w Polsce by nie zatwierdził.*

*Dyrektor mojej Kopalni powiedział mi coś ważnego:*

*– Jurek, ty dziś – komandor, ja – dyrektor, a co będzie jutro w tym kraju – nic nie wiadomo. Za kopalnią jest miejsce w opuszczonym hangarze. Możesz tam budować jacht.*

*Myślałem, że budowa potrwa najwyżej 3 lata. Niestety, trwała 7 lat. Heniu w tym czasie odbył rejs wokół Ameryki Południowej na „Eurosie”, a następnie na jachcie „Dar Przemysła” wyruszył w słynny rejs non stop dookoła świata.*

*Maszopów było wielu, ostatecznie pięciu. Ale w rejs wypłynąłem tylko z Bernardem.*

*Bernard wszedł do maszoperii w ostatniej fazie. Jego udział to zamontowanie silnika, wspólnie też położyliśmy pokład z teaku. Oczywiście wniósł wkład finansowy.*



<sup>4</sup> s/y *Chrobry* - rok bud. nieustalony, jako ponemiecki wrak odnaleziony w 1948; dwumasztowy drewniany jacht pełnomorski. Dł. (bez bukszprytu) 16,10 m (53 ft.), szer. 4,08 m (13.4 ft.), pow. ożagl. 137 m kw. (1475 sq. ft.), typ ożagl. – jol; maks. liczba załogi – 11 osób; nr na żaglu – PZ-7. (Wachowiak, Mario. „Trzebieska Flotylla. Rzecz o jachtach Ośrodka na tle jego 29-letniej historii”. W: *Konferencja Popularno - Naukowa Trzebieski Manewr 1987*. Trzebież, Biblioteczka Centralnego Ośrodka Żeglarstwa PZZ im. Andrzeja Benesa, 1987.)

<sup>5</sup> *Agat* – jednomasztowy jacht sklejkowy (konstrukcja: Zbigniew Milewski, 1962). Został zbudowany na bazie jachtu *Ametyst*, jednak jest od niego nieco większy. Doskonale sprawdza się w warunkach rejsów zatokowych, ale wg konstruktora nadaje się do pełnomorskich rejsów bez ograniczeń i spełnia wszystkie wymagania dla jachtów oceanicznych. Dł. 10,05 m (33 ft.), szer. 2,50 m (8.2 ft.), zanurzenie maks. 175 cm (5.75 ft.), pow. ożagl. 32 m kw. (345 sq. ft.); silnik stacjonarny, zbiornik wody – 200 l (53 gal.), zbiornik paliwa – 150 l (40 gal), maks.liczba załogi – 6 osób. <<http://www.nazagle.pl/typy/Agat-n223/>>

**1978, 25 marca – 6 kwietnia**<sup>6</sup> – transport jachtu. Z Jastrzębia-Zdroju do wybrzeża Morza Bałtyckiego jest w linii prostej ok. 500 km, a do Szczecina – ok. 650 km po drogach. Maszoperia zdecydowała, by przetransportować jednostkę z miejsca budowy nad Odrę. Tam znaleziono starą, nieużywaną barkę i – jak mówił Bernard – „pchaczostopem” jacht dotarł do Szczecina, który obrano na miejsce wodowania oraz port macierzysty. Na przystani w Golęcynie na jachcie postawiono maszty i zamontowano osprzęt.



1978: *Czarny Diament*, transport kadłuba

(2011-06-11, Opu, NZ: pokaz slajdów podczas pożegnania Bernarda; fot z ekranu: Marian Sosna)

**1978, 23 kwietnia** – *Czarny Diament*<sup>7</sup> zostaje zwodowany i odbywa próbne rejsy po Odrze.

– **6 maja** – chrzest jachtu w Trzebieży. Matką chrzestną jest Joanna Chlebiak, córka dyrektora kopalni Moszczenica Władysława Chlebaka.

<sup>6</sup> Wszystkie daty związane z żeglugą na jachtach *Czarny Diament*, *Nanou*, *Orca* i *Nanu* w latach 1971-2000 pochodzą z opracowania uzyskanego dzięki Kazimierzowi Jasicy. Jest to szczegółowe i precyzyjne kalendarium rejsów i portów odwiedzanych przez jednostki, na których pływał Bernard Kuczera. Patrz: komentarz w rozdziale „Bibliografia”.

Kazimierz Jasica to m.in. uczestnik znacznej części (2,5 roku) pierwszego wokółziemskiego rejsu *Marii*, dowodzonej przez kpt. Ludomira Mączkę. Obecnie mieszka w Auckland, Nowa Zelandia.

<sup>7</sup> *s/y Czarny Diament* – dwumasztowy stalowy jacht pełnomorski typu Rigel (konstrukcja: Kazimierz Michalski, 1970), zbudowany 1971-1978 na terenie Kopalni Moszczenica (dzisiejsza Jastrzębska Spółka Węglowa S.A.) w Jastrzębiu Zdrój, wodowanie – 1978-04-23, chrzest – 1978-05-06. Dł. 16.10 m (53 ft.), szer. 4,35 m (14.3 ft.), wyporność 20000 kg (4410 lbs.), zanurzenie 225 cm (7.38 ft.), pow. ożagl. 100 m kw. (1076.4 sq. ft.), typ ożaglowania – kecz; silnik – Leyland 65 KM, zbiornik wody – 1000 l (264 gal.), zbiornik paliwa – 700 l (185 gal.), maks.liczba załogi – 15 osób.

**1978, 20 czerwca** – *Czarny Diament* wypływa ze Świnoujścia biorąc kurs na Kilonię; kapitanem jest Jerzy Radomski.

Trasa, jaką Bernard przepływie na *Czarnym Diamencie* w ciągu następnych 6 lat, prowadzi przez Kanał La Manche i Morze Śródziemne do Kanału Sueskiego. Po przejściu Kanału – przez Morze Czerwone wzdłuż wschodniego wybrzeża Afryki do portów RPA (1980-03-27 – 1981-04-11). Następnie: Wyspa Świętej Heleny (1-5 maja 1981), Brazylia i Kanał Panamski (1981-10-05). Trasa na Pacyfiku to: Galapagos (grudzień 1980), Polinezja, Fidzi (1982-05-04), Nowa Zelandia (Wyspa Północna, maj – lipiec 1982), Australia (Brisbane), Nowa Kaledonia i Vanuatu, znów Australia (Port Darwin, 1983-09-11/22), Indonezja, Seszele (styczeń 1984), Tanzania, Madagaskar, Maputo (marzec – kwiecień 1984) i RPA (Durban, wejście 1994-04-26).



*sy Czarny Diament*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1979, 4 czerwca** – na Morzu Czerwonym, 20 Mm od wyspy Perim, w odległości ok. kilometra od brzegów Etiopii (obecnie Erytrea) *Czarny Diament* uderzył kilem w rafę koralową, a fala przerzuciła go przez skałę. Jacht traci statecznik steru, uderzenia o rafę wybijają dziurę w achterpiku. Załoga decyduje się na wykucie w rafie kanału o długości ok. 30 metrów.



sy *Czarny Diament* na rafie

(2011-06-11, Opu, NZ: pokaz slajdów podczas pożegnania Bernarda; fot z ekranu: Marian Sosna)

Pisze Jerzy Radomski:

*Nie na darmo wcześniej pracowaliśmy w kopalni na Śląsku – teraz zaczyna się nasze „fedrowanie” na rafie. Aby skuć rafę, wykorzystujemy wszystkie możliwe narzędzia. W ruch idzie siekiera, duży młot, łom. W pewnym momencie przypominam sobie, że mamy specjalne harpuny na wielkie ryby. Na ocynkowanej rurze, o długości 2 metrów i średnicy 25 milimetrów, zamocowany jest 40-centymetrowy grot. Używając harpunów nie musimy już za każdym razem nurkować. Kucie samej wapiennej rafy nie stwarza problemu. Widać wyraźny postęp. Problem zaczyna się dopiero, gdy dochodzimy do twardego skalistego podłoża. Uczymy się, jak kuć, aby odleciał większy kawałek skały. [...]*

*O godzinie 11:20 temperatura powietrza mierzona w cieniu, na pokładzie wynosi 54°C. Temperatura wody w lagunie 43°C. Niesamowity upał, a my kujemy kanał. Pracujemy w systemie zmianowym. Jeden kuje rafę, drugi odrzuca wykute kawałki rafy i skały kilka metrów od kanału, a trzeci obserwuje czy nie podpływa przypadkiem jakiś intruz. Już od dwóch dni, niedaleko kanału, kręci się dwumetrowy rekin. [...]*

*I znowu dwie godziny fedrunku. Robota jak w kamieniołomach, tylko że pod wodą. W dniu dzisiejszym mamy bardzo dobry postęp w fedrowaniu. Ponad dwa metry wykutego kanału. No, ale mieliśmy szczęście, ponieważ trafiliśmy na miękką rafę. Ważne, że mamy już 6 metrów za sobą. Do końca zostało jeszcze 24 metry.<sup>8</sup>*

<sup>8</sup> Radomski, Jerzy. „Cud na rafie”. Opowiadanie. <<http://opowiadania-kapitana.blogspot.com/2010/05/cud-na-rafie-kpt-jerzy-radomski.html>>

– **10 sierpnia** – 67 dni od wypadku.

*Godzina 6:30. Jacht „Czarny Diament” bardzo powoli oddala się od przekłętej rafy. Wszyscy mają lzy w oczach. Jan skacze po pokładzie i wydaje dziwne okrzyki. Musimy uczyć się żeglowania od początku. Płyniemy na bezanie i małym fokku. Jacht nie reaguje na ster awaryjny. Przy słabym wietrze zwroty możemy wykonać tylko przy pomocy żagli. Najważniejsze, że oddaliśmy się od rafy. Buba przygotowuje śniadanie. Bernard jest za sterem, a ja z Janem klarujemy wszystkie liny. [...]*

*No cóż, wody Morza Czerwonego nie rozstały się. Trzeba było morderczej pracy i ogromnej determinacji, aby „rozstała się” rafa. „Czarny Diament” przesuwiał się po prawie suchym dnie (mając pod kilem dosłownie milimetry wody) a po prawej i lewej stronie mur rafy. Patrząc jednak z perspektywy lat można powiedzieć, że był to prawdziwy cud.<sup>9</sup>*

– **12 sierpnia** – *Czarny Diament* staje na dwóch kotwicach w odległości 50 metrów od nabrzeża Yacht Clubu w Adenie.

**1983, 16-23 kwietnia** – postój w Brisbane, Australia.

Bernard spotyka Nadine, która dołącza do załogi *Czarnego Diamanta*. Popłynię na nim do wysp Nowej Kaledonii i Vanuatu, a później przez Port Darwin w Australii, Indonezję i Seszele, przez porty wschodniego wybrzeża Afryki do Durbanu w RPA.



Nadine urodziła się we Francji w 1962, jej rodzice pochodzili z Wietnamu i Tunezji. Podróżowała z nimi jako dziecko, m.in. by odwiedzić rodzinę w Wietnamie (w czasie wojny), a później na wyspy Nowej Kaledonii. Wcześniej nie rozumiała, że są kraje, w których życie jest łatwiejsze niż w innych, co później skwitowała stwierdzeniem: „kiedy sprawy idą źle, trzeba je brać w swoje ręce<sup>10</sup>”. Podróżowanie stało się jej pasją, dla podróży przerwała na rok studia na wydziale nauk społecznych. Żeglarstwo odkryła w 1981, mając lat 19. Jej pierwszy rejs to wyprawa z Nowej Kaledonii do Australii na 30-stopowym nowozelandzkim drewnianym jachcie *Cooee*<sup>11</sup>. Pracowała w handlu, w hotelarstwie, w nauczaniu początkowym, zmieniając pracę w zależności od potrzeb lub aktualnych zainteresowań.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> *Ibidem.*

<sup>10</sup> *one needs to act when things are not right*

<sup>11</sup> <http://static.panoramio.com/photos/original/32957046.jpg>

[http://3.bp.blogspot.com/\\_WdDl6YYB-0/TNp\\_Lu4gAWI/AAAAAAAAA2I/EgfRP85rb4U/s400/IMG\\_3705.JPG](http://3.bp.blogspot.com/_WdDl6YYB-0/TNp_Lu4gAWI/AAAAAAAAA2I/EgfRP85rb4U/s400/IMG_3705.JPG)

<http://www.travelblog.org/pix/shim.gif>

<sup>12</sup> <http://www.nuclearfree.co.nz/Namu.htm>



Nadine na *Czarnym Diamencie*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1984, 1 sierpnia** – Bernard z Nadine schodzą z *Czarnego Diamenta* w Durbanie.

Jerzy Radomski:

*Bernard prawdopodobnie odszedł na wieczną wachtę. Nie będę więc pisał o nim źle. Na rejsie, mimo różnych sytuacji, wytrzymaliśmy razem. Rozstaliśmy się w Durbanie przy butelce. Muszę też dodać, że uważam, iż przy budowie następnych jachtów wielki wkład włożyła Nadine. We wspomnieniach o moim pływaniu będę wspominał o Bernardzie i Nadine.*



## 1984-1991 – NANOU

**1984, 1 sierpnia** – rozpoczęcie budowy *Nanou*.

Kpt. Jacek Reschke:

*Wylądowali w Durbanie bez południowoafrykańskiej wizy i bez pieniędzy. Jak wspomina Nadine, mieli tylko stare żagle i łańcuch kotwiczny z „Czarnego Diamenta”, oraz silnik i okna, które Bernard wymontował z zatopionego u brzegów Mozambiku jachtu. W konstrukcji jachtu niewątpliwie pomógł rozbity autobus szkolny, z którego Bernard wymontował wszystko, co nadawało się do wykorzystania na jachcie. Nadine w dzień pracowała jako kelnerka w pobliskiej restauracji, żeby zarobić na materiały na jacht, a często w nocy pomagała Bernardowi przy budowie jachtu...*<sup>13</sup>



1985 - Durban, RPA: *Nanou* w budowie.  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

Spotkanie z Bernardem i Nadine, a przede wszystkim z *Nanou*, wspomina kpt. Remigiusz B. Trzaska:

*W 1988 uczestniczyłem w Sydney w obchodach Bicentennial. Prowadziłem Panoramę w drugim etapie rejsu dookoła świata, Sydney – Świnoujście (I etap, Świnoujście – Sydney, prowadził Marcin Michalak). Otóż stojąc w Sydney trafiłem na pokład ósmej jednostki pod polską banderą uczestniczącej w obchodach. Dlatego ósmej, że dołączyła dość późno, kiedy pozostałe jachty (Asterias, Nitron, Joseph Conrad, Jan z Kolna, Stomil, Panorama, Dar Młodzieży) już były. No i Nanou. [...] Robiła wrażenie na nas, przybyszach zza żelaznej kurtyny, którzy pływaliśmy na jachtach przepelnionych załogą i prowiantem, w mocno siermiężnym wykonaniu. Nanou zaskoczyła mnie obszerną mesą*

<sup>13</sup> Reschke, Jacek. „Zaginął żeglarz. Historia Bernarda Kuczery (cz. 2). Żeglarz, Biuletyn Informacyjny PKŻ w Nowym Jorku. Nr 7 (215), 2011, s. 10.

*połączoną przez barenkę z kambuzem, w którym po raz pierwszy na jachcie zobaczyłem kafelki. Rufa była zajęta przez kabinę armatorską, w której królowało wielkie „matżeńskie” łóżko. Takich rzeczy na naszych jachtach się wtedy nie spotykało. Niewiele więcej z tego pamiętam poza ogólnym wrażeniem, że wszystko się dawało obsłużyć małą liczbą osób na jachcie.*



1986, Menton (Francja): sy *Nanou*, wewnątrz  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1985, lipiec** – 55-stopowy (16,7 m) stalowy słup *Nanou*, o masztach ze stalowej kratownicy, zostaje zwodowany w Durbanie.



Bernard i Nadine  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

Jacek Reschke:

*Charakterystyczne dla konstrukcji jachtów Bernarda są maszty. Podczas budowy „Nanou” zabrakło mu pieniędzy na zakup aluminiowego masztu. Zaprojektował więc, i sam zbudował, maszt ze stalowych rur w formie kratownicy. Jak mówił, jego maszty są trzy razy bardziej wytrzymałe niż maszty aluminiowe, ważąc tylko 2 kg więcej na metr długości (co przy wielkości i ciężarze jachtów Bernarda nie miało większego znaczenia). Można po nich łatwo wychodzić i instalować dodatkowe urządzenia. Taki maszt sprawdził się na „Nanou” i od tego czasu instalował go na wszystkich swoich jachtach, nawet gdy stać go już było na maszt z aluminium.<sup>14</sup>*



sy *Nanou* (z archiwum Bernarda Kuczery)

<sup>14</sup> *Ibidem.*

– **5 paźdz.** – zakończenie prac na *Nanou*.

Spotkanie z Bernardem i Nadine w Durbanie, a później ich dalsze losy i poczynania w przedziale czasowym lipiec-grudzień 1985 opisuje Serge Testa:

*Na drugi dzień czekała mnie miła niespodzianka. Spotkałem dwoje przyjaciół, których ostatni raz widziałem pięć lat temu w Brisbane, kiedy to żeglowali sobie po wybrzeżu. Wiedziałem, że znajdowali się obecnie w Durban zajęci budową jachtu, niemniej sądziłem, że będą już w rejsie, zanim się tu zjawię. Bernard jest Polakiem, a Nadine Francuzką. Budowali 55 stopowy jacht *Nanou* i w Durban byli już około roku.*

*Przybyli zobaczyć się ze mną gdy tylko usłyszeli o moim przybyciu. Było to wspaniałe spotkanie i rozmawialiśmy godzinami, wymieniając żeglarskie nowości. Żeglowali oni w każdym zakątku świata na swoim starym jachcie, ale przybywszy do Durban stwierdzili, że przyszedł czas na jego sprzedaż i budowę nowego. Moje przybycie zbiegło się z operacją wodowania *Nanou*. Naturalnie, jacht musiał być wykończony wewnątrz, a ja lubię dłużyć przy jachtach, więc nie mogłem odmówić pomocy przyjaciołom.*

*Poza tym potrzebowałem trochę odpoczynku od żegluga. Ponieważ grudzień jest najkorzystniejszym miesiącem do sforsowania Przylądka Dobrej Nadziei, w takim razie miałem kilka miesięcy do przetrwonienia, Postanowiliśmy ukończyć *Nanou* w październiku, by móc razem opuścić Durban w dzień moich urodzin.*

*Przez kolejne trzy miesiące na *Nanou* trwały prace, z małymi przerwami potrzebnymi mi na reperacje wnętrza *Acrohc*.<sup>15</sup>*

– **9 paźdz.** – Bernard i Nadine wypływają z Durbanu do Port Elizabeth.

– **27 paźdz.** – Kapsztad.

– **11 grudnia** – *Nanou* wypływa z Kapsztadu do Brazylii, na karnawał w Rio de Janeiro.



Nadine i Bernard na *Nanou*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

<sup>15</sup> Testa, Serge. *500 dni : rekordowa podróż dookoła świata na 3,6-metrowym jachcie*. [przekł. z ang. Jędrrek Prusak]. Łódź : „Klio”, 1997. Klub małej łódki. ISBN 83-906447-1-1. str. 77-78. W cytacie zachowano błędy językowe i interpunkcyjne popełnione przez tłumacza.

**1986, 1 stycznia** – Bernard i Nadine wypływają z Jamestown na Wyspie Świętej Heleny. Dalsza trasa prowadzi przez porty Brazylii, Urugwaju i Argentyny, na Azory (Horta).

– **24 czerwca** – *Nanou* przy pływa do Lizbony. Później odwiedza Gibraltar, Hiszpanię i Francję.

Jacek Reschke:

*Spotkałem Bernarda w dość niezwykłych okolicznościach. W 1986 roku przeprowadzałem najnowszy wówczas polski jacht Janina na Morze Śródziemne i musiałem zatrzymać się w Lizbonie z powodu awarii śruby napędowej. Byłem w gabinecie Konsula Polskiego w Lizbonie, który pomagał nam w usunięciu awarii, gdy do gabinetu Konsula weszła zakłopotana sekretarka konsulatu. Okazało się, że przyszedł właśnie jakiś żeglarz, który ma już nieważny polski paszport, a chce wracać do Polski. Problem polegał jednak na tym, że w jego paszporcie, mimo chyba sześciu wklejek (dodatkowych stron do wbijania wiz) nie było już miejsca na wbicie jakiegokolwiek pieczętki... Tym żeglarzem był właśnie Bernard Kuczera.*

**1986, 13 grudnia – 1987, 18 kwietnia** – *Nanou* stoi we francuskim Port-Saint-Louis-du-Rhône.

**1987, luty** – Bernard jest w Polsce; spotyka się w Krakowie z żeglarzami Młodzieżowego Klubu Morskiego „Szkwał” i jest gościem festiwalu piosenki morskiej „Shanty 87”. Komandorem klubu i głównym organizatorem festiwalu jest wówczas Jacek Reschke.

– **lipiec** – Bernard i Nadine biorą ślub we Francji, „w przerwie między piaskowaniem i malowaniem”, jak to określił jeden z dziennikarzy.



(2011-06-11, Opuā, NZ: pokaz slajdów podczas pożegnania Bernarda; fot z ekranu: Marian Sosna)

- **15 lipca** – wyruszają w podróż poślubną z Marsylii do Australii, w składzie flotyli „Operacji Żagiel” płynącej na obchody australijskiego Dwustulecia śladem brytyjskiej Pierwszej Floty – pionierskiej ekspedycji kolonizacyjnej, której 11 żaglowców wypłynęło z Anglii w 1787 roku.

W załodze jest też druga młoda para: Jacek i Dobrochna Reschke, którzy 27 czerwca wzięli ślub najbardziej żeglarski z żeglarskich: podczas festiwalu szantowego w Liverpoolu udzielał go żeglarz ks. dr Piotr Lenartowicz, a świadkiem był Stan Hugill; co już jest zupełnie inną historią, którą być może opisze kiedyś sam Jacek.



Bernard, Nadine na *Nanou*.  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1988** – Mackay (Queensland, Australia). Przychodzi na świat córka Bernarda i Nadine – Sofia.

**1991, wrzesień** – Sydney. *Nanou* zostaje sprzedana.

## 1991-1992 – *ORCA*

**1991, wrzesień** – rodzina Kuczerów przenosi się na 34-stopowy (10,4 m) jacht *Orca*. Jednocześnie Bernard zaczyna projektowanie następnego jachtu – *Nanu*.

**1991, 3 września** – Bernard i Nadine wypływają jachtem *Orca* z Sydney do Nouméa, na wyspie Grande Terre w należącym do Francji archipelagu Nowa Kaledonia. Żeglują w tym rejonie przez dwa miesiące.

– **31 paźdz.** – wypływają z Grande Terre (Prony Bay) do Nowej Zelandii.

– **11 listopada** – *Orca* wpływa do portu Opua na Wyspie Północnej.



1991 - sy *Orca* w Russel, NZ  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1991, listopad** – 1992, paźdz. – Bernard i Nadine żeglują na *Orce* między portami Wyspy Północnej.

**1992, 10 paźdz.** – *Orca* zostaje sprzedana w Auckland.

## 1993-2003 – NANU

1993-96 – na Wyspie Północnej Nowej Zelandii, nad Zatoką Kerikeri (*Kerikeri Inlet*, odnoga Zatoki Wysp, *Bay of Islands*), Bernard buduje 84-stopowy (25,6 m), 60-tonowy stalowy kecz *Nanu*.



1996: *Nanu*, kadłub

(2011-06-11, Opuā, NZ: pokaz slajdów podczas pożegnania Bernarda; fot z ekranu: Marian Sosna)



„Trzy lata bez jachtu”. Tak Bernard zatytułował to i kilka innych zdjęć z budowy *Nanu*.  
(z archiwum Bernarda Kuczery)





„Trzy lata bez jachtu”.  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1993** – Kawakawa (Region Północny, Northland Region, Nowa Zelandia). Przychodzi na świat syn Bernarda i Nadine – Sylvan.



1995, Kerikeri: Nadine, Bernard i dzieci  
(fot. Jerzy Wąsowicz; z arch. Wojciecha Jacobsona)

**1996, 15-17 kwietnia** – Bernard gości Andrzeja Straburzyńskiego i Wojciecha Jacobsona, którzy przyłączyli się do Nową Zelandię barkentyną *Concordia* ze studentami montrealского West Island College. Razem z nimi jest Maciej Duma, kapitan jachtowy z Gdyni i mieszkający w Auckland Kazimierz Jasica, który przywiózł całą grupę do Kerikeri. Żeglarze odwiedzają także Wiktora Watołę, urodzonego w Rybniku, mieszkającego nad Zatoką Wysp na Nowej Zelandii od 1951; jego historia to kolejna saga z dziejów polskiej emigracji<sup>16</sup>.



1996-04-15/17 - *Nanu*, od lewej: Andrzej Straburzyński, Bernard Kuczera, Kazimierz Jasica, Maciej Duma (fot. Wojciech Jacobson)



1996-04-15/17 - *Nanu* w budowie (fot. Wojciech Jacobson)

<sup>16</sup> Patrz: Lubina-Cipińska, Danuta. „Rybniczanie z Zatoki Wysp”. *Tygodnik Regionalny Nowiny*. Nr 41 (2307), 2001. <<http://www.nowiny.rybnik.pl/artukul,267,rybniczanie-z-zatoki-wysp.html>>

**1996, 5-7 czerwca** – wodowanie *Nanu*<sup>17</sup> w Waipapa Landing. Wodowanie trwało dwa dni, ze względu na konieczność transportu jachtu, budowanego 10 km od morza, jego wielkość i ciężar.

Maszty, podobnie jak na *Nanou* wykonane są ze stalowej kratownicy.

Rodzina przenosi się na jacht, by dokończyć zabudowę wnętrza.

– **7 lipca** – *Nanu* wyrusza w pierwszy rejs do okolicznych portów, a później dookoła Nowej Zelandii.



1999 (?): *Nanu*. Mellons Bay, Auckland, NZ  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

<sup>17</sup> s/y *Nanu* – dwumasztowy stalowy jacht pełnomorski; konstrukcja – Bernard Kuczera, zbudowany 1993-1996, zwodowany – 1996-06-07. Dł. 24,9 m (81.7 ft.), szer. 5,2 m (17 ft.), zanurzenie 360 cm (11.8 ft.), typ ożaglowania – kecz; silnik – Gardner 150 KM, port macierzysty – Opua, Bay of Islands, NZ.

**1998, 27 maja** – *Nanu* wypływa z Frear Bay na Wyspie Północnej do wyspy Norfolk, a później do Nouméa. Żegluga po Nowej Kaledonii i Vanuatu trwać będzie pół roku.

– **21 listopada** – *Nanu* wraca do portów Nowej Zelandii.



*Sy Nanu.*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**1999, 17 maja** – *Nanu* wypływa z Auckland do Tubuai, jednej z wysp archipelagu Wysp Południowych wchodzącego w skład Francuskiej Polinezji.

Dalsza trasa prowadzi przez Wyspy Południowe (Tubuai), Wyspy Gambiera w archipelagu Tuamotu, Pitcairn i Wyspę Wielkanocną (Rapa Nui) do Chile.

– **4 sierpnia** – *Nanu* kotwicz przy Wyspie Robinsona Crusoe (dawna nazwa: Más a Tierra) w archipelagu Juan Fernández, 674 km od wybrzeży Chile.

– **15 sierpnia** – *Nanu* wpływa do Valdivii. Żegluga wzdłuż wybrzeży chilijskich i po kanałach Patagonii trwa siedem miesięcy.



*Sy Nanu.*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**2000, 20 marca** – *Nanu* odpływa z kotwicowiska przy półwyspie Chayahué, tym samym opuszczając kontynent południowoamerykański. Wraca przez Wyspę Robinsona Crusoe, Wyspę Wielkanocną, Pitcairn i Wyspy Gambiera, a więc dawnym szlakiem. Dodatkowo zatrzymuje się na Wyspach Towarzystwa, m.in w Papeete na Tahiti i na Bora Bora.

– **listopad** – powrót do Nowej Zelandii.

**2002, czerwiec** – Bernard i Nadine na *Nanu* dołączają do flotyli *Nuclear Free Seas* działającej w ramach akcji organizacji *Greenpeace*. W skład flotyli wchodzi 11 jednostek z 10 państw. Celem jest zablokowanie drogi między wyspami Norfolk i Lord Howe na Morzu Tasmana dwoma statkami przewożącym z Japonii do Wlk. Brytanii paliwo MOX<sup>18</sup> i spektakularna demonstracja przeciwko narażaniu oceanów na możliwość skażenia promieniotwórczego.

Nadine: *Sądzę, że konsekwencje wypadku byłyby nieodwracalne i katastrofalne. Cały ten proces energii nuklearnej wytwarza niedopuszczalne ilości odpadów, których traktowanie dalekie jest od zasad bezpieczeństwa. Powodem, dla którego przylączamy się do flotyli, jest obawa, że w razie wypadku statku przewożącego pluton przez Morze Tasmana, życie nasze i naszych dzieci zostanie zagrożone.*



2002, czerwiec - *Pacific Teal* transportujący MOX przez Morze Tasmana<sup>19</sup>

Bernard: *Zdajemy sobie doskonale sprawę z zagrożenia, jakim te statki są dla naszych oceanów, naszego życia i naszej przyszłości. Właśnie dlatego ja i moja rodzina będziemy tam, skąd przyplynie niebezpieczeństwo.*<sup>20</sup>



2002, czerwiec - sy *Nanu* we flotyli *Nuclear Free Seas*

**2003** – *Nanu* zostaje sprzedana.

<sup>18</sup> Mieszane paliwo plutonowo-uranowe, wyjątkowo – nawet w grupie materiałów radioaktywnych – niebezpieczne.

<sup>19</sup> To i następne zdjęcie: <<http://www.nuclearfree.co.nz/index.htm>>

<sup>20</sup> <http://www.nuclearfree.co.nz/index.htm>

## 2003-2006 – *AMODIÑO*

Jacek Reschke:

*Zaraz po zbudowaniu Nanu, zgłosił się do Bernarda jego stary znajomy, Hiszpan Juan Ribos, z propozycją że chce ją kupić. Bernard – zgodnie ze swoją zasadą, że jacht trzeba trzymać tylko 7 lat – kazał Hiszpanowi zgłosić się za 7 lat. 7 lat minęło i dokładnie w 7 lat po ostatniej rozmowie z Bernardem, Hiszpan odezwał się, a Bernard sprzedał mu Nanu. Ribos chciał ją jednak poważnie przebudować, bo planował pływać w lodach. Między innymi poprosił Bernarda, żeby zainstalował mu na Nanu drugi silnik i przebudował wiele systemów (elektryczny, paliwowy, sterowniczy itd.). Po zastanowieniu, Bernard stwierdził, że łatwiej mu będzie zbudować nowy jacht, niż przebudować stary. Zwrócił więc Hiszpanowi pieniądze za Nanu i zbudował mu jacht Amodiño. A mnie poprosił o pomoc w ponownej sprzedaży Nanu, stąd między innymi moje ogłoszenie w Żeglarzu. W końcu Nanu kupił jakiś Nowozelandczyk i organizuje na niej czartery wokół Nowej Zelandii.*

**2003** – rodzina przeprowadza się do domu na lądzie, w Kerikeri. W sąsiednim Waipapa Bernard kupuje działkę przy Puketotara Road i zakłada na niej „domowy warsztat szkutniczy”.



2008-04-01 - Waipapa i Puketotara Road;  
widoczna Zatoka Kerikeri (*Kerikeri Inlet*), odnoga Zatoki Wysp (*Bay of Islands*)  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**2004** – Bernard i Nadine decydują się na separację, ale pozostają w przyjaźni. „Może i się rozstali – pisze jego szwagierka – ale Bernard na pewno nie rozszedł się z rodziną. Wciąż jest jednym z nas.”

2005 – Puketotara Road, Waipapa: Bernard zaczyna budować *Amodiño*<sup>21</sup>.



2005-10-11 - 399 Puketotara Road: *Amodiño*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

2006 – wodowanie *Amodiño*.



---

<sup>21</sup> *Amodiño* – 23-metrowy (75.5 ft.) kecz przystosowany do żeglugi w warunkach polarnych i do wypraw badawczych. W 2008 Juan Ribos przeplłynął na nim (płynąc na wschód) Przejście Północno-Zachodnie.



## 2006-2011 – *THIS & THAT (SYLFIA)*

**2006, listopad** – Bernard zaczyna budować w Waipapa dwie jednostki.

20-metrową łódź motorową, nazwał roboczo *This*; zamierzał zamontować na niej posiadany park maszynowy i używać jako pływającego warsztatu.

75-stopowy (22,8 m) jacht początkowo nazwany *That*, później przemianowany – od imion dzieci: Sylwan i Sofia – na *Sylfia*.



2008-04-01 - 399 Puketotara Road: *This* (z prawej) i *That (Sylfia)*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)



2008-07-11 - 399 Puketotara Road: *This* widziany z pokładu *That (Sylfia)*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**2009, 8 i 9 marca** – wodowanie *This* i *Sylfi*. Bernard ma kontuzję ścięgna Achillesa, co poważnie utrudnia mu prace.



2009-03-08 - wodowanie *This* w Zatoce Kerikeri; Bernard na dalszym planie, za nadbudówką, (z archiwum Bernarda Kuczery)



2009-03-08 - *This* po wodowaniu; Bernard za sterem (z archiwum Bernarda Kuczery)



2009-03-09 - transport sy *That (Sylfia)* do Zatoki Kerikeri; na pierwszym planie: Bernard.  
(z archiwum Bernarda Kuczery)



2009-03-09 - transport sy *That (Sylfia)*  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**2009, sierpień** – sprzedaż *This*.



2009-07-24 - *This*, kabina nawigacyjna  
(z archiwum Bernarda Kuczery)



2009-08-17 - Zatoka Kerikeri: *This* na holu nowego właściciela.  
(z archiwum Bernarda Kuczery)

**2011, 20 maja** – Bernard wypływa na Zatokę Wysp (*Bay of Islands*) w 3,5-metrowej dinghy. Tego dnia po południu, w odległości 6 Mm od Nine Pin Rock widziała go załoga łodzi rybackiej

– **21 maja** – łódź Bernarda zostaje odnaleziona 5 Mm od brzegu; pusta, choć z kompletnym wyposażeniem: niepracujący silnik, telefon komórkowy w torbie foliowej, dwa kapoki, żadnych śladów uderzenia czy wywrotki.

W komentarzach prasowych – zaginięcie Bernarda było szeroko opisywane w lokalnej prasie – podkreślano, że Bernard znany był z tego, iż nie używał kamizelek ratunkowych, że ostatnim połączeniem był telefon do syna, że pogoda była idealna.

6 BAY CHRONICLE, JUNE 23, 2011
NEWS

## Bay loses an 'indomitable' sailor



**Larger than life:** Bernard Kuczera at the helm.

**OBITUARY**

Bernard Kuczera, lost at sea in the Bay of Islands, was one of the area's most colourful sailing identities.

He was last seen in his dinghy on May 20 and remains missing at sea, despite a comprehensive search.

Born in Poland in 1948, Bernard was a mechanical engineer with 10 years' experience as transport manager in

a Silesian coal mine.

He built one of the first private sailing boats in Poland – the 53-foot steel ketch *Czarny Diament*, sailing out of Poland in 1978 and visiting New Zealand for the first time in May 1982, "in search of paradise".

He met Nadine in

Brisbane in 1983 and together, while in South Africa, they built their first home, the 64-foot steel sloop *Nanou*.

They married in 1986 and joined the bi-centennial tall ships race to Australia.

Their daughter Sofia was born in Mackay in 1988 and the next year they returned to New Zealand, becoming citizens in 1995.

Their son Sylvan was born in Kawakawa in 1993. *Nanou* was sold in Sydney and the family moved to the 34-foot sailing boat *Orca* and started building the 84-foot steel ketch *Nanu*.

In May 2010 Bernard tore his achilles tendon, which hugely affected his work on his most recent masterpiece – *Sylfia*.

Nadine says Bernard had the "indomitable knack at defying rules and regulation in a most natural way".

"When Bernard was little, he was given some money to go and buy some bread around the corner but he did not return.

"He was always fascinated by the nearby train.

"That day, he saw one going. He jumped on

board, travelled all the way, ate the bread and came back the next day or so."

When he finished school, Bernard went to a bigger town to set his entry exam for the chemistry academy with great expectations from his teacher.

"He got lost in the university compound," she says.

"As the time to start the exam was getting near, he quickly entered the first exam room he could find. It was the engineering academy's mechanic section.

"None of us would be



**One of many boats:** Bernard Kuczera's boat *Nanu* at the Stone Store wharf.

here today if he had been where he was directed to go."

Bernard's adventures were many, including involvement in the anti-nuclear campaign.

By 2003 the family had moved on shore. Bernard set up a workshop in Puketotara Rd, where he built three more big steel boats.

He and Nadine separated in 2004.

Last month when his dinghy was found empty – 5.30pm on May 20 – he had regained most of the use of his foot and his spirit.

"He was sharing his

time between his boat and his partner Pauline in Howick, happily and with much gusto planting trees, looking after animals and being involved at landscaping and the construction of her house.

"On that Friday morning he told a neighbour he was going for an outing, saying it was "a beautiful day".

There's no knowing exactly what happened but many of his loved ones agree that he couldn't be in a better place to rest. "He wasn't a man to put in a box," Nadine says.

**Lawnmowing**

- 600L Garden Bags
- Pruning/Hedge Trim
- Gutter Cleaning
- Section Todies

For a no obligation free quote phone  
**0800 800 286 09 407 1570**

**CREWCUT**  
HOME SERVICES

Bay of Islands Hokianga Mangonui Kaitiaki

2011-06-23 - Bay Chronicle., Kerikeri. Tytuł artykułu: „Zatoka traci nieustraszonego żeglarza”

Policja i służby ratownicze przeszukiwały zatokę (pow. 340 km<sup>2</sup>) z powietrza, trzy jednostki nowozelandzkiej Straży Wybrzeża prowadziły poszukiwania nawodne. Rodzina Bernarda wynajęła helikopter, w akcji brały udział liczne jednostki prywatne: ich załogi patrolowały teren od Cape Brett do Cavalli Islands i przeszukiwały wyspy położone wzdłuż wybrzeża.

Po 5 dniach poszukiwań Bernard Kuczera został uznany za zaginionego na morzu.

- **11 czerwca** – nabożeństwo w intencji Bernarda Kuczery odprawione zostaje w Kerikeri. Później rodzina, przyjaciele i znajomi – ponad 300 osób – żegnają go podczas spotkania w Opua (Zatoka Wysp, Wyspa Północna, Nowa Zelandia).



2011-06-11, Opua, NZ  
(fot. Marian Sosna)

Wiktor Watola:

*Bernard jest uważany za zaginionego. Władze, tu w NZ, są bardzo ostrożne. Może upłynąć kilka lat zanim wystawią świadectwo zgonu.*

*Pożegnanie było po nowozelandzku, takie „Celebration of Bernard’s life”. Zebrali się razem jego krewni, przyjaciele i znajomi. Wielu z nich przemawiało, chwaliło Bernarda itd. Potem rzucaliśmy kwiatki do oceanu, przy kawci i przekąskach pocieszaliśmy Bernarda dzieci, ex-wife, jego ostatnią girlfriend, oglądaliśmy fotki i filmiki Bernarda (Bernata = po ślonsku!) z „Nanu” i inne, i pomału rozchodziliśmy się do domów. Było to całkiem fajne pożegnanie, choć nie był to pogrzeb, do jakiego my, Polacy, jesteśmy przyzwyczajeni.*

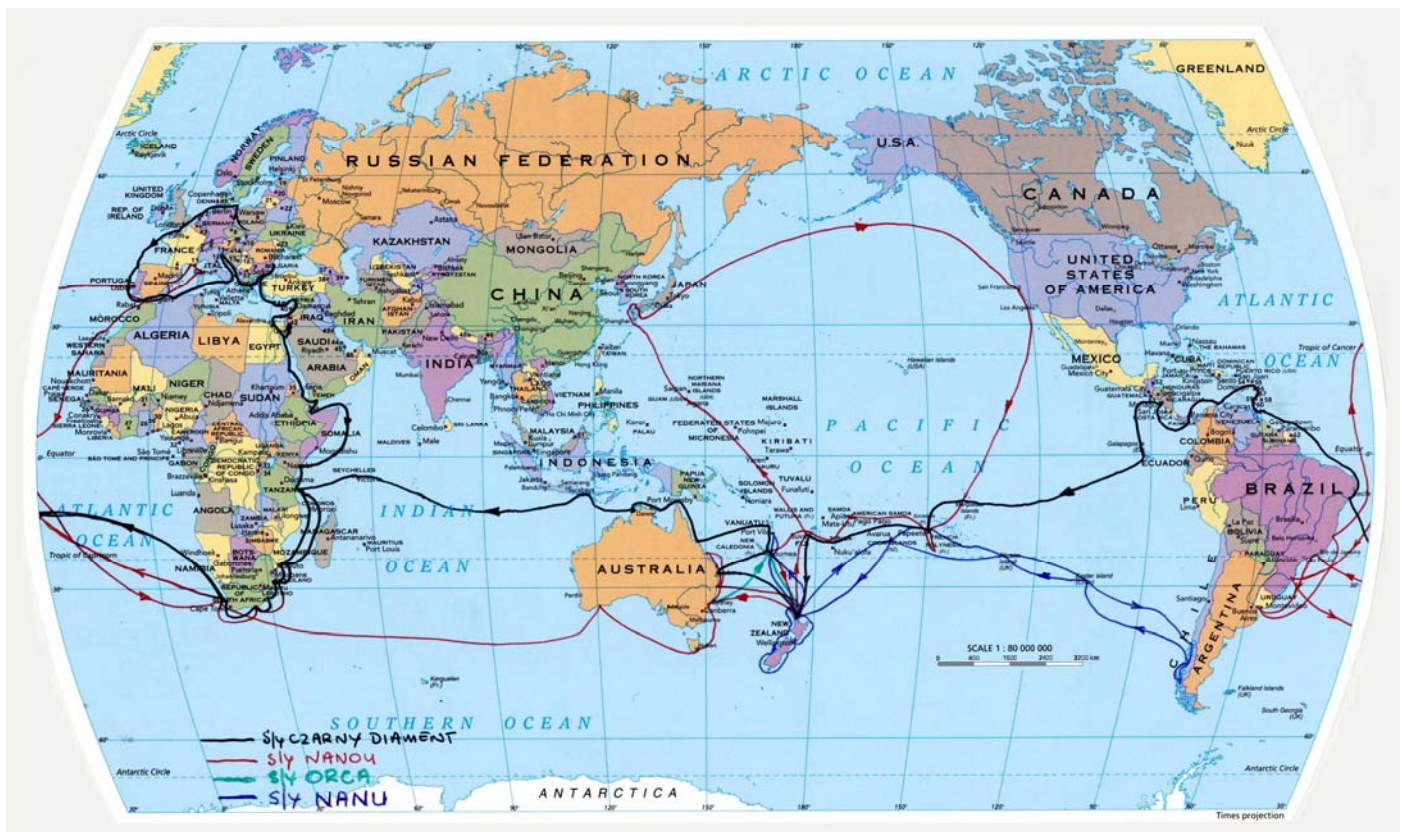


2011-06-11, Opua, NZ  
(fot. Marian Sosna)



2011-06-11, Opuā, NZ  
(fot. Marian Sosna)

*Zatoka, w której Bernard znalazł wieczne schronienie – napisali jego najbliżsi we wspomnieniu, – jest jednym z najpiękniejszych akwenów świata i wymarzonym miejscem spoczynku dla żeglarza. Bernard nie był kimś, kogo po śmierci można by zamknąć w skrzynce.*



## Bibliografia

- <http://familyadventureproject.blogspot.com/2009/03/from-kirstie-and-stuart-subject-into.html>  
[http://familyadventureproject.blogspot.com/2005\\_05\\_01\\_archive.html](http://familyadventureproject.blogspot.com/2005_05_01_archive.html)  
<http://www.northernadvocate.co.nz/local/news/man-last-seen-off-nine-pin-rock-in-boi/3953340/>  
[http://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c\\_id=1&objectid=10728041](http://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=10728041)  
<http://www.nuclearfree.co.nz/Nanu.htm>
- Jacobson, Wojciech i Andrzej Straburzyński. „Nanu na wodzie”. *Żeglarz, Biuletyn Informacyjny PKŻ w Nowym Jorku*. Nr 4 (81), 2000, s. 4.
- Kuczera, Bernard. „Kalendarium wypraw żeglarskich Bernarda Kuczery, 1971-2000”. Maszynopis zachowany dzięki Kazimierzowi Jasicy, uzyskany dzięki uprzejmości Wojciecha Jacobsona.
- Kuczera, Bernard. „Mapa rejsów s/y *Czarny Diament*, s/y *Nanou*, s/y *Orca*, s/y *Nanu*”. Plik jpg zachowany dzięki Kazimierzowi Jasicy, uzyskany dzięki uprzejmości Wojciecha Jacobsona.
- Radomski, Jerzy. „Cud na rafie”. Opowiadanie. <<http://opowiadania-kapitana.blogspot.com/2010/05/cud-na-rafie-kpt-jerzy-radomski.html>>
- Reschke, Jacek. „Zaginął żeglarz. Historia Bernarda Kuczery (cz. 1)”. *Żeglarz, Biuletyn Informacyjny PKŻ w Nowym Jorku*. Nr 6 (214), 2011, s. 9.
- Reschke, Jacek. „Zaginął żeglarz. Historia Bernarda Kuczery (cz. 2)”. *Żeglarz, Biuletyn Informacyjny PKŻ w Nowym Jorku*. Nr 7 (215), 2011, s. 9-10.
- Reschke, Jacek. „Zaginął żeglarz. Historia Bernarda Kuczery (cz. 3)”. *Żeglarz, Biuletyn Informacyjny PKŻ w Nowym Jorku*. Nr 8 (216), 2011, s. 10.
- Testa, Serge. *500 dni : rekordowa podróż dookoła świata na 3,6-metrowym jachcie*. [przekł. z ang. Jędrrek Prusak]. Łódź : „Klio”, 1997. Klub małej łódki. ISBN 83-906447-1-1.

Tekst powyższy jest oparty na danych zawartych w powyższych źródłach i na informacjach uzyskanych listownie, których autorami są (dziękuję!): Wojciech **Jacobson**, Kazimierz **Jasica**, Remigiusz **Trzaska**, Jerzy **Radomski**, Jacek **Reschke**, Wiktor **Watoła**.

„Kalendarium wypraw żeglarskich B. Kuczery, 1971-2000”, dokument niezwykle cenny dla historyków żeglarstwa, zachowany został dzięki czujności i skrupulatności Kazimierza Jasicy (patrz: przypis 6). Oto co on sam pisze o historii tego zapisu:

*Po powrocie „Czarnego Diamentu” do Kraju rozmawiałem z Bernardem kilka razy. Namawiałem go, by coś napisał o swoim żeglowaniu, że jest to na czasie, bo był związany z „Czarnym Diamentem” przez wiele lat, ale Bernard się wykręcał (zresztą podobnie jak Ludek). Prosiłem go, by tylko zadbał o materiały, jakie miał i żeby to gdzieś nie zaginęło, bo może ktoś inny to kiedyś wykorzysta .*

*Ponieważ moja pamięć do szczegółów nie jest najlepsza, poprosiłem Bernarda w czasie naszego spotkania pod koniec zeszłego roku [2010], by mi podał w chronologicznej kolejności nazwy jachtów, na jakich pływał, to sobie zapiszę. Na to on dał mi swój „USB flash drive”, który miał przy sobie i powiedział, żebym sobie skopiował i przy okazji następnego spotkania mu oddał. Więc wszystkie informacje, mapkę z listą portów i wiele zdjęć, dzięki temu mam.*

(email Kazimierza Jasicy do Wojciecha Jacobsona; 2011-09-13)