

Pływający dom bez barier w świecie bez granic

A Floating House without Barriers in a World without Frontiers

Słowa kluczowe: architektura, niepełnosprawni, dom na wodzie, jacht, rehabilitacja.
Keywords: architecture, the disabled, house on water, yacht, rehabilitation.

Coraz więcej mówi się o mieszkaniu bez barier, jednak w codziennym życiu jako osoba zupełnie sprawna dostrzegam, że nawet podróż przez miasto rowerem może być nie lada wyzwaniem. Brak ramp przy schodach, wąskie chodniki, wysokie krawężniki są uciążliwością w takim samym stopniu dla rowerzystów, osób z wózkami dziecięcymi, jak i osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich. Pomimo rozwoju techniki i integracji społeczeństwa w dalszym ciągu większość osób na wózkach w Polsce jest uwięziona w swoich mieszkaniach z powodu braku wind, platform czy ramp umożliwiających wyjście z budynku [il. 1].

W poszukiwaniu idealnego rozwiązania wróciłam myślami do świata, który mnie zauroczył wiele lat temu – świata żagli i żeglarzy¹. Żeglując na pokładzie STS Fryderyka Chopina mieliśmy okazję stać w Maarianhaminie na Alandach burta w burtę ze statkiem „Lord Nelson” przystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Spotkałam w ciągu tych kilku dni przesympatycznych ludzi biorących udział w regatach, których uśmiech i pewność siebie sprawiały wrażenie, jakby stali się wybrańcami losu. Na niewielkiej powierzchni statku stworzono świat, gdzie niepełnosprawność przestaje być przeszkodą w realizowaniu marzeń o odkrywaniu świata.

W Wielkiej Brytanii znaleźli się ludzie, którzy stworzyli dla osób niepełnosprawnych świat, w którym nie ma rzeczy niemożliwych. Dzięki ich zaangażowaniu powstała Fundacja Jubilee Sailing Trust (www.jst.org.uk), zarządzająca dwoma unikalnymi domami na wodzie – żaglowcami przystosowanymi do odbywania rejsów pełnomorskich z niepełnosprawnymi. Fundacja została założona w 1978 roku z inicjatywy Christophera Rudda, w 1984 r. rozpoczęto budowę pierwszego statku „Lord Nelson” [il. 2], zaś od 1996 do 2000 roku trwała budowa drugiego żaglowca „Tenacious”. Statki często uczestniczą w regatach i zlotach żaglowców, które traktowane są jako forma integracji i rehabilitacji osób niepełno-

More and more often, we talk about living without barriers. However, as a physically fit person, I can notice that even a bicycle ride across the city can make quite a challenge in everyday life. The lack of stair ramps, narrow pavements, high kerbs are nuisances to cyclists, people pushing prams as well as disabled people in wheelchairs. In spite of the development of technology and the integration of society, most Polish people in wheelchairs are still entrapped in their flats because of the lack of lifts, platforms or ramps which would enable them to leave the buildings [ill. 1].

In search of an ideal solution, I recalled a world which had besotted me many years before – the world of sails and sailors¹. Sailing on the deck of STS Fryderyk Chopin, we could stay in Mariehamn, Aland Islands, aboard with the ship “Lord Nelson” adjusted to the needs of the disabled. Within those several days, I met some really nice people taking part in a regatta, whose smile and self-assuredness made them look like Fortune’s darlings. A world was created on the small area of the ship where disability stopped being an obstacle in the realization of dreams about discovering the world.

Some people in Great Britain created a world for the disabled where nothing is impossible. Owing to their involvement, the Jubilee Sailing Trust foundation (www.jst.org.uk) came into being. It manages two unique houses on water – sailboats adjusted to offshore cruises with handicapped people. The JST was founded in 1978 on Christopher Rudd’s initiative. In 1984, the construction of the first ship “Lord Nelson” commenced [ill. 2]; the second sailboat “Tenacious” was built from 1996 till 2000. The ships often take part in regattas and sailboat rallies which are treated as a form of integrating and rehabilitating the disabled. Short cruises lasting 5 to 10 days are frequently

sprawnych. Najczęściej są organizowane krótkie rejsy trwające od 5 do 10 dni po Morzu Północnym i Atlantyku, w których dotychczas wzięło udział ponad 36 000 osób, w tym 13 000 niepełnosprawnych, z czego 6000 osób na wózkach inwalidzkich. Żaglowcem kieruje doświadczona załoga, co pozwala żeglować osobom bez doświadczenia żeglarskiego [il. 3].

Takimi udogodnieniami są między innymi: szeroki i płaski pokład umożliwiający przejazd wózkiem inwalidzkim, windy i żurawiki wciągające na reje i w innych niezbędnych miejscach wózki inwalidzkie, automatyczne zwijanie żagli, bukszpryt (drzewiec w rejonie dziobu) dostosowany szerokością i poręczami do wózka inwalidzkiego, platformy przy schodach pod pokładem. Każdy element wnętrza jest dokładnie przemyślany: szerokie drzwi i korytarze, brak progów pomiędzy pomieszczeniami, sypialnie z harmonijkowymi drzwiami ułatwiające przejazd, wszystkie sprzęty dostosowane wysokością do potrzeb osób na wózkach łącznie z regulowaną wysokością stołów. W czasie trudnych warunków pogodowych na całym statku punkty mocowania dla wózków inwalidzkich z pasami bezpieczeństwa chroniące przed niekontrolowanym przejazdem. Sanitariaty wyposażone są w toalety „Closomat” (nazywane ‘Heads’), siedziska pod prysznic, regulowane baseny i pochwyty. Dla osób z niepełnosprawnością wzrokową zostały przygotowane: ścieżka informacyjna dookoła pokładu napisana Braille’em, strzałki na poręczach pokazujące dziób statku, jaskrawe pasy na szczytach schodów. Dla osób z wadami słuchu zainstalowane są w kojach specjalne podkładki wibracyjne połączone z dzwonkami alarmów i oświetleniem alarmowym. W podłodze mesy są zainstalowane pętle indukcyjne wysyłające sygnał do aparatu słuchowego wspomagające osoby niesłyszące w czasie uczestnictwa w odprawach. Pętla indukcyjna jest urządzeniem współpracującym z indywidualnymi aparatami słuchowymi. Wzmacniacz elektroakustyczny wyposażony w mikrofon (również w wejścia dla innych urządzeń emitujących dźwięki jak radio, telewizor) w czasie pracy wytwarza zmienne pole elektromagnetyczne w pętli z miedzianego przewodu otaczającego pomieszczenie. Znajdujące się w pobliżu, ustawione na odbiór aparaty słuchowe odbierają i przetwarzają to pole na dźwięk [il. 4].

Nazwa	Lord Nelson	Tenacious
Długość kadłuba	42,8	54,0
Długość z bukszprytem	54,7	65,0
Zanurzenie	4,12	4,58
Wysokość od stępki do topu masztu	37,7	44,35
Powierzchnia żagli	1024 (18 żagli)	1217 (21 żagli)
Wyporność	492 ton	714 ton
Max prędość silnik/żagle	8/10 węzłów	8/11 węzłów

Tabela: parametry żaglowców JST

organized on the North Sea and the Atlantic Ocean. So far, more than 36,000 people have participated in them, including 13,000 disabled ones, 6,000 of whom in wheelchairs. A sailboat is commanded by a seasoned crew which facilitates the participation of people without any sailing experience [ill. 3].

Conveniences include: a wide and flat deck enabling the movement of a wheelchair, lifts and cranes pulling wheelchairs onto the yards and other necessary places, automatically rolled sails, a bowsprit (a spar near the bow) whose width and rails are adjusted to a wheelchair, stair platforms under the deck etc. Each element of the interiors is well thought-out: wide doors and corridors, the lack of thresholds between the rooms, bedrooms with folding doors making movement easier, the height of all the facilities adjusted to the needs of those in wheelchairs, including the regulated height of the tables. In harsh weather conditions, fastening points with safety belts for wheelchairs prevent uncontrolled movement all over a ship. Lavatories are equipped with “Closomat” toilets (called ‘Heads’), seats under the showers, regulated bedpans and handles. People with disabled sight receive: an information path around the deck written in Braille, pointers on the rails indicating the bow, bright belts on top of the stairs. Special vibrating supports connected with alarm bells and lights are installed in the berths for those with handicapped hearing. Induction loops sending a signal to a hearing aid which support the deaf during briefings are installed in the mess floor. An induction loop is a device which cooperates with individual hearing aids. An active electroacoustic amplifier, equipped with a microphone (and inputs for other devices emitting sounds, such as a radio or a television set) produces an alternating electromagnetic field in the loop of a copper wire surrounding a room. Active hearing aids placed nearby receive and transform this field into a sound [ill. 4].

Name	Lord Nelson	Tenacious
Hull length	42,8	54,0
Length with bowsprit	54,7	65,0
Submergence	4,12	4,58
Height from keel to mast top	37,7	44,35
Sail area	1024 (18 sails)	1217 (21 sails)
Displacement	492 tons	714 tons
Max speed engine/sails	8/10 knots	8/11 knots

Table: JST sailboat parameters

Dzięki przystosowaniu statku prawie każde stanowisko może być obsługiwane przez osobę niepełnosprawną. Do tego służy przykładowo dopasowane siedzisko wyposażone w pasy bezpieczeństwa oraz wspomaganie steru i sterowanie „joystickiem” dla słabszych osób, kompas dźwiękowy, jaskrawy ekran radaru [il. 5].

Po wypłynięciu z portu znikają wszelkie bariery społeczne, na tych statkach niepełnosprawni są równoprawnymi członkami wacht, często mając do pomocy drugą osobę nazywaną „buddy”. Aby przemierzyć morza i oceany, nie potrzeba sprawnych nóg, ale sprawności umysłu, otwartości na nowe doświadczenia i gotowości do współpracy. Takie doświadczenia powodują, że osoby niepełnosprawne są w stanie zaimponować swojemu lądowemu otoczeniu. W logo JST znajduje się hasło „changing lives” i faktycznie dla kilku tysięcy ludzi doświadczenia na jachtach stały się impulsem do zmiany życia [il. 6].

Zastanawiała mnie wysoka jakość przestrzeni architektonicznej przystosowanej dla osób niepełnosprawnych. W codziennym życiu na lądzie nie spotkałam osób na wózkach czy niesłyszących korzystających z kina czy teatru oraz koncertów, głównie z powodu braku przystosowania obiektów do potrzeb tych osób. Podobna sytuacja ma miejsce z innymi obiektami użyteczności publicznej: uczelniami, urzędami czy sądami. Żaglowce o których wspominałam wcześniej, są godnym naśladowania wzorcem do projektowania budynków, które nie dzielą społeczeństwa na sprawnych i niepełnosprawnych. W świecie często zwraca się uwagę na dyskryminację płci, religii czy koloru skóry, zaś w kraju dość jednorodnym kulturowo jak Polska równie istotnym elementem jest walka z dyskryminacją bazującą na sprawności fizycznej. Obecny postęp technologiczny umożliwia powstawanie budynków redukujących barierę niepełnosprawności. Z wielką radością chciałabym spotkać równie radosne twarze osób na wózkach korzystających ze wszystkich dobrodziejstw życia w mieście, jak te, które spotkałam na pokładzie „Lorda Nelsona”.

Artykuł dedykuję Dawidowi Wojtonowi, by znów zaczął żeglować. Informację o Dawidzie znalazłam po napisaniu artykułu, redagując go z myślą o ludziach takich jak on. Z Dawidem braliśmy udział w regatach the Tall Ships Races 2009 z Gdyni do Petersburga i Turku do Kłajpedy, gdzie razem z kolegą zdobyli nagrodę na najmłodszą załogę regat. Rok później w czerwcu skoczył nieszczęśliwie do wody i złamał szyjny odcinek kręgosłupa oraz uszkodził rdzeń kręgowy. Teraz czeka go długa rehabilitacja, która być może umożliwi mu skończenie szkoły i dalsze żeglowanie po morzach i oceanach. Życzę Dawidowi, abyśmy spotkali się ponownie na regatach, żeglując na różnych jachtach, i żeby dla niego znalazło się miejsce na „Lordzie Nelsonie”. Więcej informacji można znaleźć na stronie: <http://www.dawidwojton.strefa.pl>.

Owing to the adjustment of a ship, almost each position may be served by a disabled person. A special seat equipped with safety belts, a rudder support and joystick helming for weaker people, a sonic compass as well as a bright radar screen make practical conveniences [ill. 5].

After leaving a port, all the social barriers just disappear. On those ships, disabled people become equal watch members often assisted by a “buddy”. In order to traverse seas and oceans, one does not need strong legs – what really counts here is mental ability, openness to new challenges and willingness to cooperate. Such experiences allow the handicapped to impress all the landlubbers. The JST logo includes the slogan of “changing lives”, and the yacht adventures have actually become an impulse to change the lives of several thousand people [ill. 6].

I have pondered upon the high quality of an architectural space adjusted to the disabled. In everyday life on land, I never meet hearing impaired people or those in wheelchairs who would use a cinema, a theatre or a concert hall, mainly because of the non-adjustment of those objects to their needs. A similar situation can be observed in other public objects, such as universities, offices or courts of law. The sailboats I mentioned before make an excellent model for designing buildings which do not divide the society into the fit and the disabled. The world often pays attention to the discrimination of sex, religion or skin colour, while in a culturally uniform country, e.g. in Poland, an equally important element is a struggle against discrimination based upon physical fitness. The present technological progress makes it possible to raise buildings which reduce the barrier of disability. With great joy, I would like to meet the smiling faces of people in wheelchairs who take advantage of all the benefits of urban life resembling those I could see on board “Lord Nelson”.

This article is dedicated to Dawid Wojton who should resume sailing

I found some information on Dawid after writing this article, while editing it and trying to help people like him. We both took part in the Tall Ships Races 2009 from Gdynia to Petersburg and Turku to Klaipeda where they received an award for the youngest crew. One year later, in June, he dived into the water, broke his cervical spine and hurt his spinal cord. Now, he is waiting for long rehabilitation which will perhaps enable him to finish school and continue sailing across the seas and oceans. I hope we will meet at a regatta again and sail on various yachts. I hope there is a place for him on Lord Nelson. More information can be found on <http://www.dawidwojton.strefa.pl>.

PRZYPISY:

¹ Od 1992 roku autorka pływa po Bałtyku, Morzu Północnym i Morzu Śródziemnym na jachtach i żaglowcach jako załoga, oficer lub kapitan, obecnie posiada stopień żeglarski jachtowego sternika morskiego.

ENDNOTES:

¹ Since 1992, the author has sailed across the Baltic Sea, the North Sea and the Mediterranean Sea on yachts and sailboats as a crew member, an officer or the captain; at present, she has got a sea coastal skipper's certificate of competence.

ILUSTRACJE / ILLUSTRATIONS:

- il. 1. Widok żaglowca – hostelu STS Chapman w Sztokholmie przystosowanego do osób na wózkach inwalidzkich (platforma transportująca pomiędzy pokładami), fot. autora (czerwiec 2009) / View of the hostel sailboat STS Chapman in Stockholm, adjusted to people in wheelchairs (a transporting platform between the decks), photo by the author (June 2009)
- il. 2. Widok żaglowca „Lord Nelson” podchodzącego do kei w Maarianhaminie, Alandy, Morze Bałtyckie; zdjęcie wykonane z pokładu STS Fryderyk Chopin w czasie „Rejsu Architektów” / View of the sailboat “Lord Nelson” approaching a quay in Mariehamn, Aland Islands, Baltic Sea; photo taken from the deck of STS Fryderyk Chopin during “The Architects’ Cruise”
- il. 3. Buzszpryt dostosowany do obsługi przez osoby na wózkach inwalidzkich, zdjęcie wykonane przez autora / Bowsprit adjusted to be serviced by people in wheelchairs; photo by the author
- il. 4. Rzut pokładów „Lord Nelsona” / Projection of the decks of “Lord Nelson”
- il. 5. Żaglowiec „Tenacious” przy kei w Hartlepool, zdjęcie wykonane przez autora w czasie regat the Tall Ships Races 2010 (udział jako oficer na żaglowcu „Pogoria”) / Sailboat “Tenacious” at a quay in Hartlepool; photo taken by the author during the Tall Ships Races 2010 (participation as an officer on the sailboat “Pogoria”)
- il. 6. Żaglowiec „Tenacious” przy kei w Hartlepool w Wielkiej Brytanii nad Morzem Północnym / Sailboat “Tenacious” at a quay in Hartlepool, Great Britain, on the North Sea

