



Sławomir Oleszek
Gdańsk, 2025

Dżonki

na wodach azjatyckich

Dzięki technologicznej trwałości *dżonki żaglowe* Syun; mandaryńskie Chuan (船), szerzej nazywane „Chun Gwok Faan Syun” (中國帆船) na stałe wpisały się w kulturę rzeczną i morską kontynentu azjatyckiego. Do wyobraźni ludzi Zachodu trafiły w XIII wieku za sprawą barwnych opowieści o podróżach weneckiego kupca Marco Polo (1254-1324), który wraz z ojcem Niccolo i stryjem Maffeo drogą przez Jedwabny Szlak (絲綢之路) dotarł do Chin.



Fot.1. Chińskie dżonki na jeziorze Taihu (太湖) znajdującym się w subtropikalnym klimacie monsunowym wschodniej prowincji Zhejiang. Zdjęcie wykonano niedaleko miasta Huzhou (湖州), będącego jedną z czterech stolic jedwabiu. Miastem partnerskim po stronie polskiej jest Radom. Źródło: Happy Songtao

W 1964 roku w polskim kręgu naukowym zrodził się pogląd, że *dżonka* to chiński statek drewniany o pojemności do 400 BRT.¹ *Dżonka morska* (海船) ma w tym ujęciu ciężki, pękaty kadłub o trzech masztach oraz prostokątne żagle wykonane z bawełny i bambusa, z co najmniej sześciu

¹ Skrót „BRT” odnosi się do miary objętości brutto wszystkich zamkniętych przestrzeni znajdujących się na danej jednostce pływającej, przeznaczonych do zmagazynowania ładunku, pobytu załogi i innych osób podróżujących. Pojemność ta jest wyrażana w tonach rejestrowych Gross Register Tonnage.

brytów materiału². Miejsce dla załogi znajduje się w nadbudówce na rufie. *Dżonki* są używane głównie w Chinach i Japonii jako statki handlowe i rybackie, a dawniej również jako statki wojenne. Pierwotnie powstały z tratwy o podniesionej części przedniej. Najpierw pojawiła się *dżonka rzeczna* (河船), a po dodaniu ożaglowania i przebudowie kadłuba powstała *dżonka morska*. Drewniane wodoszczelne grodzie zastosowano w nich na kilkaset lat wcześniej niż w statkach europejskich.³

W 1973 roku stwierdzono, że *dżonka* to chiński statek rzeczny i morski, jedno, dwu lub trzymasztowy wyposażony w czterokątne żagle plecione z włókien roślinnych.⁴ W 1995 roku *dżonki* upatrywano w szerokim drewnianym statku o małym zanurzeniu, który zwykle wyposażony jest w trzy prostokątne żagle oraz wiośła. Ustalono wówczas, że ich użycie ma miejsce w żegludze śródlądowej, przybrzeżnej oraz rybołówstwie w Chinach i Japonii. Długość wynosi do 16 metrów, a nośność do 600 ton.⁵ Spojrzenie z roku 2003 potwierdza, że *dżonka* to płaskodenny żaglowiec występujący w dawnych Chinach i Japonii. Czworokątny kadłub, który unosi się nad lustrem wody posiada wodoszczelne grodzie, a poniżej ma kształt kropki. Miejscem nadbudówki jest najczęściej podniesiona i ścięta rufa. Dwie podstawowe grupy *dżonek*, to sampany (舢舨) jako *dżonki rzeczne i przybrzeżne*, oraz szuany jako *dżonki dalekomorskie*. Te z północnych Chin miały po pięć masztów, a z południowych od dwóch do trzech. Żagle w kształcie prostokąta pleciono z mat bambusowych, ryżowych, lnu albo bawełny i usztywniano je listwami z bambusa. Poza handlem *dżonki* wykorzystywano też do celów wojennych.⁶

Niektóre dane wskazują, że pierwsze żagle były plecione z trawy poddawanej obróbce z użyciem wzmacniających środków, w tym garbników, które nadawały im barwę czerwoną ściemniającą się do głębszych odcieni, nawet brązowych. Barwa czerwona została później przeniesiona na solidniejsze żagle płócienne.

Dżonki chińskie za dynastii Song dostosowały się do technologii oceanicznych, które opracowano na przykładzie statków „ludzi południa”, lub południowo-azjatyckich Kwan Leon Paak (崑崙船). Już wówczas kursowały pomiędzy Chinami, Indiami i Półwyspem Malajskim, a ich głównym celem był transport ludzi, oraz towarów przeznaczonych do wymiany. Poza tym, służyły do połowu ryb i „owoców morza”, skorupiaków, małży i mięczaków, które dostarczano na portowe targowiska, do kuchni i barów.

Samo słowo *dżonka*, „dżon” (jong) zostało użyte po raz pierwszy w języku starojawańskim w XI wieku. Poza Jawajczykami było używane przez żeglarzy sułandajskich (sundajskich). Holenderscy kolonizatorzy zromanizowali pisownię jong wprowadzając w jej miejsce pisownię djong. Właściwy kantoński termin Tsau (舟) oznacza żaglowiec, ale do współczesnych *dżonek* przylgnął bardziej uniwersalny Chou (艘) oznaczający łódź lub statek.

Norbert Patalas (1939-2024) zauważył, że *dżonka* (junk) to pogardliwe angielskie określenie,

2 Włóczka bambusowo-bawełniana służyła niegdyś do produkcji płótna rolowanego w prostokątne pasy, lub płaty o kształcie kwadratu. Bambus jako surowiec przejawia nieco większą tendencję do chłonięcia przy mniejszej objętości niż bawełna. Ma jednak wiele cennych zalet, które wyróżniają go na tle innych materiałów produkcyjnych. Mieszanka z bawełnianą ma korzystny wpływ na wytrzymałość dużej powłoki przy stałych jak i gwałtownych naprężeniach powodowanych siłą wiatru. Płótno powstałe na tej bazie ma zdolność przylegania do wachlarzowych żerdzi wzmacniających żagiel. Nieocenionym walorem tego surowca jest jego naturalna antybakteryjność i odporność na zagrzybienie powodowane wilgocią. Dziś wiadomo też, że nie przepuszcza szkodliwych dla zdrowia promieni UV. Od czasu gdy zauważono, że żagle z włóczki bambusowo-bawełnianej schną bardzo szybko, zaczęto jej używać do wyrobu ubrań żeglarskich, bandan i kapeluszy. Tkanina okazała się oddychająca, odporna na deszcz i uderzenia fali wodnej.

3 Tadeusz Kotarbiński, Przewodniczący Rady Naukowej. Bogdan Suchodolski, Przewodniczący Komitetu Redakcyjnego (1964): *Dżonka* [w:] Wielka Encyklopedia Powszechna PWN. Tom 3 Dep-Franc. Warszawa. Wyd.: PWN s. 273

4 Henryk Bonecki, red. (1973): *Dżonka* [w:] Encyklopedia Powszechna PWN. Tom 1. Warszawa. Wyd.: PWN, s. 661

5 Karol Jerzy Pastuszczyk, red. (1995): *Dżonka* [w:] Popularna Encyklopedia Powszechna. Tom IV d-dżyżak. Kraków. Wyd. Wydawnictwo Pinneze, s. 253

6 Zespół autorów, brak danych osobowych (2003): *Dżonka* [w:] Oxford Wielka Encyklopedia Świata. Tom III. Warszawa. Wyd.: Oxford Educational, s. brak numeracji stron

które oznacza złom czy rupiecie.⁷ W tym znaczeniu można dostrzec też inne negatywne aluzje, jak śmieć, grat, kłopot czy szmelc i rzadziej „Jung Haak Syun” (戎克船).

W 2010 roku technologia budowy wodoszczelnych przegród stosowanych w *dżonkach chińskich* została wpisana na „Listę niematerialnego dziedzictwa kulturowego wymagającego pilnej ochrony” United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Z danych UNESCO wynika, że opracowana w prowincji Fujian technologia wodoszczelnych grodzi umożliwia budowę statków oceanicznych z odrębnymi przedziałami. Dzięki nim, jeżeli podczas rejsu jedna lub dwie grodzie zostaną uszkodzone, zalewająca je woda nie wypełni pozostałych komór z uwagi na szczelną izolację. Natomiast w przypadku naruszenia struktury i wpływu wody do wnętrza, *dżonka* utrzyma się na powierzchni dzięki deskom połączonym „metodą wpust-wypust” i zatkaniu spojów pomiędzy nimi ramią, wapnem i olejem tungowym. W przypadku rozdarcia żagla wachlarzowego, ewentualne uszkodzenie zatrzymuje się na bambusowych listwach, co odróżnia go od współczesnych jachtów europejskich, którym silny wiatr może rozerwać żagiel w całości. Budowę *dżonek* od wieków kierował mistrz rzemieślniczy, który i dziś sprawuje bezpośredni nadzór nad grupą doświadczonych rzemieślników i uczniów. Członkowie ich rodzin przy współudziale lokalnych społeczności uczestniczą w tradycyjnym procesie technologicznym, od etapu rozpoczęcia budowy aż do zwodowania. Do nich należy wznoszenie modłów o pomyślność prac i bezpieczeństwo przyszłych załóg podczas rejsów. Doświadczenie skutnicze, metody pracy i kryteria inżynierskie produkcji *dżonek* przekazywane są jedynie ustnie, z mistrza na ucznia.⁸

Do końca XX wieku w Hong Kong'u funkcjonowały małe stocznie, gdzie powstawały współczesne dżonki nieróżniące się niczym od swoich najstarszych pierwowzorów. Jak obliczono, w 1980 roku około sto tysięcy osób związanych z tym portem mieszkało na nich na stałe.⁹

W 1984 roku Tadeusz Piskorzyński zajmujący się modelarstwem, udostępnił plan skutniczy *dżonki wietnamskiej*¹⁰ o budowie charakterystycznej dla *dżonki południowej* i ujawnił, że statki tego typu zostały szczegółowo zdokumentowane przez nautologów francuskich. Obszar terytorialny, na którym są budowane i eksploatowane to Morze Żółte, Morze Wschodnio-Chińskie i Morze Południowo-Chińskie.¹¹ Stanisław Laskowski już wcześniej zauważył, że Wietnam ulegał stopniowej penetracji państw europejskich od XVII wieku i w konsekwencji stał się domeną Francji. To pozwoliło na dokładne obserwacje, pomiary i opracowania nauki francuskiej. Według nich, do nawigacji śródlądowej, przybrzeżnej i pełnomorskiej służyły *dżonki Ghe Manh* pochodzące z Wietnamu Północnego, które samoczynnie utrzymywały raz obrany kurs bez potrzeby korygowania kąta ustawienia steru. Natomiast *dżonki Ghe Bau* z Wietnamu Południowego były przystosowywane do rejsów długich.¹² Piotr Porayski-Pomsta opisując dzień z życia Deltę Mekongu, najdłuższej rzeki Półwyspu Indochińskiego zwrócił uwagę, że łódź jest tam najpraktyczniejszym środkiem transportu. Dopływami rzeki i niezliczonymi kanałami może dotrzeć w każdy niemal zakątek tego ogromnego obszaru i przetransportować wszelkie towary. Wielu ludzi urządza swoje centra życiowe na jednostkach pływających pomimo, że przestrzeń socjalno-bytowa ogranicza się tam do pokładu i części mieszkalnej znajdującej się pod spodem. Pokład służy jednocześnie za salon, taras wypoczynkowy, magazyn i stragan. Łodzie te przypominają XVII-wieczne galeony, z przodu

7 Norbert Patalas (2017): *Dżonka czyli wielki statek ... czy rupiecie?*. Wyd.: Murator EXPO Spółka z o.o. Magazyn Sportów Wodnych Żagle. Strona sieci web: <https://zagle.se.pl>. Dostęp z dnia 08-07-2025 r.

8 *Watertight-bulkhead technology of Chinese junks-intangible heritage-Culture Sector - UNESCO*. Strona sieci web: <https://ich.unesco.org/en/USL/watertight-bulkhead-technology-of-chinese-junks-00321>. Dostęp z dnia 22-06-2025 r.

9 Lucyna Rajchman, red., „ek” (1981): *Dżonki nadal poszukiwane*. Wyd.: Polskie Towarzystwo Geograficzne. Poznań Świat. Magazyn Geograficzny nr 3/1981. s. 29

10 Jonque

11 Tadeusz Piskorzyński (1984): *Dżonka Wietnamska*. Wyd.: Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju. Modelarz nr 10/84, s. 20

12 Stanisław Laskowski (1976): *Wietnamskie tradycje nautyczne w konfrontacji ze współczesnością*. Wyd.: Polskie Towarzystwo Nautologiczne. Nautologia nr 2 (42)/1976, s. 81-85

mają krótki dziób ze sterczącym bukszprytem, a z tyłu wyniesioną rufę z nadbudówką. Burta z otworami strzelniczymi, które służą za okna, zwęża się ku górze. Natomiast, wymalowane przed dziobem oczy są znakiem przynależności załogi do jednego z regionów Deltę Mekongu.¹³

Dżonka chińska była pierwowzorem *dżonki japońskiej*, której różne rodzaje odróżniały się potem od wzorca południowego, biorąc pod uwagę kształt kadłuba i takielunek. Widać w nich też pewne naleciałości malajskie, a nawet arabskie¹⁴. Rozstaw masztów został tak opracowany, aby pomniejsze żagle nie zabierały wiatru z rufy głównemu i najważniejszemu z nich.

Dżonki wojenne i *dżonki pirackie* miały niższe burty, aby załogi oprócz żagli za środek napędu mogły używać wiosł i długich tyczek, które pozwalały na dodatkową manewrowość. Na tego typu konstrukcje wpływał również fakt, że na pokładzie rozmieszczano lekkie działa do atakowania celów nawodnych, obiektów nabrzeża i obrony własnej. *Dżonki pirackie* operowały również na rzekach gdzie trudno było je odróżnić od zwykłych statków kupieckich i transportujących ludzi.

Jedną z głównych postaci w historii piractwa dżonkowego była uważana za królową chińskich piratów Ching Shih. Dowodziła silną ręką i pokonywała swoich przeciwników z dzielnością morską właściwą kapitanom największych flotylli europejskich. Nie oszczędzała okrętów brytyjskiej Royal Navy, ani statków rządowych dynastii Qing. W przypadku przejścia wrogich jednostek, zasilala nimi własną „armię”. Dopiero w 1810 roku Portugalczycy z Makau zdominowali chińskich piratów w bitwach pod „Paszczą Tygrysa” i w okolicy wyspy „Chek Lap Kok” (赤鱓角) w pobliżu Hong Kong’u. Fakt ten przyczynił się do pewnych zmian w środowisku morskim, ale nie spowodował wycofania dżonek z tego krajobrazu.

13 Piotr Porayski-Pomsta (2019): *Dzień z życia delty*. Wyd.: Polskie Towarzystwo Geograficzne. Poznań Świat. Miesięcznik Podróżniczo-Geograficzny nr 8/2019. s. 28-35

14 *Arabska pisownia słowa dżonka to jinak (جنك)*. Znaki arabskie nie reprezentują dwuznaku „ng” występującego w słowach jong i jung