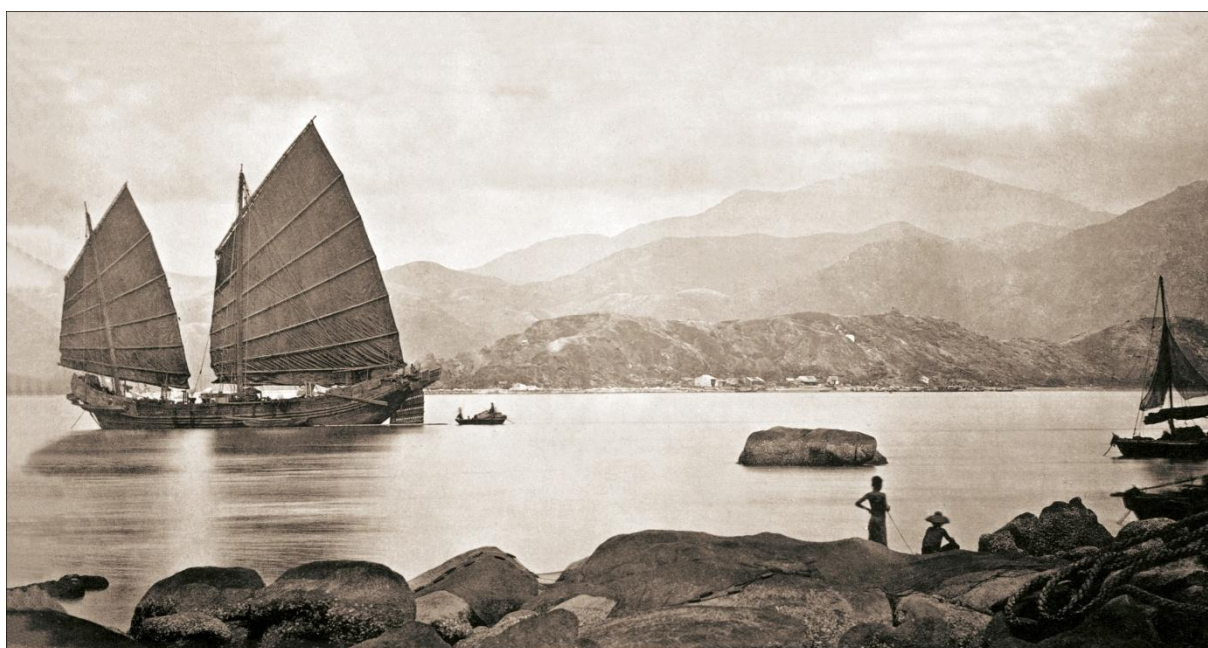


Dżonka czyli wielki statek

Norbert Patalas,
Warszawa, 2017

... czy rupiecie ?

Wbrew pogardliwemu tłumaczeniu z angielskiego, że dżonka (po angielsku „junk”) oznacza „złom, rupiecie”, słowo to pochodzi z języka malajskiego i oznacza „wielki statek”. Na mapie z roku 1459 obejmującej cały znany wtedy świat, a sporządzonej przez kartografa weneckiego Fra Mauro dla don Pedra Portugalskiego (brata księcia Henryka Żeglarza) widnieje poprawny rysunek chińskiej dżonki o niezwykle szerokim płaskim dziobie, a w innym miejscu – europejskiej karaweli, znacznie mniejszej od statku chińskiego.



Fot. Dżonka – wielki statek. Autor – archiwum „Żagli”

Stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że na blisko 100 lat przed wyprawami Kolumba po oceanach całego świata żeglowały dalekie wyprawy wielkich zespołów chińskich dżonek. Już w 1405 r. – po dwóch latach panowania cesarza chińskiego Yongle wielka flota cesarska wyruszyła na ocean. Uczestniczyły w wyprawie 62 statki obsadzone przez 27 800 ludzi i ich podróż trwała dwa lata. W drodze do Malakki odwiedziono Kambodżę i Jawę, a potem z najbliższym monsunem południowo-zachodnim flota popłynęła na Cejlon i do miasta Kalikat na pld.-zachodnim brzegu Indii.

Oceaniczne konwoje

Dalsze wyprawy odbyły się w latach 1409 do 1411, a potem w 1413. Port Malakka stał się stałą bazą chińskiej floty. Tam rozdzielała się na eskadry, które dalej płynęły w różnych kierunkach. Jedna eskadra skierowała się z Malakki do Bengaluru, na Malediwy i do Afryki, druga pożeglowała na Morze Arabskie i w głąb Zatoki Perskiej do Ormuzu. Przy następnej

wyprawie w latach 1417 – 1419 kilka flot odwiedziło wszystkie wielkie porty handlowe w Afryce, Arabii, Indiach i Azji, by zabrać zaproszonych władców i ambasadorów do Pekinu na uroczystości otwarcia nowej stolicy i wspaniałego kompleksu cesarskich pałaców, tzw. Zakazanego Miasta. Cesarz przeniósł bowiem w 1417 r. swoją stolicę z Nankinu do Pekinu – o 1000 km na północ, gdzie przedtem miał stolicę mongolski Wielki Chan Kubilaj okupujący podbite Chiny do połowy poprzedniego wieku. Cesarz zbudował tam nowe ogromne miasto, a w nim zespół pałaców cesarskich zwany Zakazanym (tj. nie dla każdego dostępnym) Miastem oraz wspaniałe obserwatorium astronomiczne: Chińczycy bowiem już od 2000 lat obserwowali nieboskłon i metodycznie opisywali ruchy gwiazd, których znali prawie półtora tysiąca. Uroczyste oficjalne otwarcie nowej stolicy nastąpiło nieco później, bo w dzień chińskiego Nowego Roku 1421.

W tych niekończących się ceremoniach i bankietach uczestniczyło 26 tys. gości i postów z wielu krajów utrzymujących z Chinami stosunki handlowe, a uroczystości trwały cały miesiąc. Na koniec wspaniała cesarska flota odwiozła wszystkich do rodzinnych krajów, a bezpośrednio potem popłynęła do „końca świata zbierać daniny od barbarzyńców mieszkających za morzami... zapoznawać wszystko, co żyje pod słońcem z zasadami konfucjańskiej harmonii” (z instrukcji cesarza dla dowódcy floty utrwalonej na dwóch kamiennych pamiątkowych stelach z 1431 r. zachowanych do dziś).

Była to największa wyprawa oceaniczna okrętów cesarza Yongle. W jej skład wchodziło 107 statków, a między nimi wielkie 9-masztowe dżonki oceaniczne o długości 444 chi (chi – ok. 32 cm), a więc około 140 m i szerokości niemal 50 m. Dla porównania: znany wielki okręt liniowy admirała Nelsona „Victory” z drugiej połowy XVIII w. jest dwukrotnie krótszy i aż trzykrotnie węższy: jego długość bez bukszprytu wynosi 57 metrów, a szerokość 16 m.

Mniejsze statki transportowe cesarskiej floty miały zazwyczaj długość około 30 m i 10 m szerokości. Wtrąćmy tu uwagę, że kronikarze chińscy pisali o statkach 160-metrowych w XV w., ale w Europie uznawano to za oczywistą fantazję. Już w VII w. do Indii i Arabii miały żeglować chińskie statki 70-metrowe, co też wydawało się nieprawdopodobne. Badania odnalezionych niedawno chińskich wraków w różnych częściach świata zdają się jednak potwierdzać, że chińscy kronikarze nie przesadzali. Między innymi w połowie roku 2003 Anglik Cedric Bell odnalazł u wschodnich wybrzeży Nowej Zelandii resztki aż 31 dżonek chińskich, w tym siedem gigantycznych, o wymiarach 150 x 50 m, i nieco mniejszych – 100-metrowych. Wiele wskazuje na to, że zostały one zniszczone w sposób nagły w przystaniach, możliwe, że przez gigantyczną falę tsunami. Starodawne chińskie wyroby z laki są znajdowane też m.in. na kontynencie amerykańskim, co świadczy o kontaktach handlowych z Państwem Środka.

Wyprawy europejskie

Jeśli porównać, jakimi statkami i ich zespołami dysponowali żeglarze europejscy w owych czasach (a ściślej o około 3/4 wieku później), porównanie to wypadnie dla Europy dość blado. Oto Krzysztof Kolumb w pierwszej wyprawie miał tylko trzy małe stateczki i 90 ludzi, w drugiej zaś uczestniczyła już flotylla 17 statków i ponad 1700 ludzi, ale i ten duży przecież zespół nie wytrzymuje porównania z flotami chińskimi.

Druga wyprawa portugalska do Indii pod wodzą Pedra Alvareza Cabrała po rejsie Vasco da Gamy składała się z 13 statków i około 1200 ludzi. Giovanni Caboto (genuńczyk w służbie angielskiej znany też jako John Cabot), który w pierwszej podróży na małym 50-tonowym statku odkrył Nową Fundlandię, w drugiej wyprawie przez Atlantyk miał pięć

statków. Trzecia podróż Amerigo Vespucciego do Ameryki Południowej odbywała się zespołem trzech statków.

Magellana wyprawiono w podróż wokółziemską z zespołem pięciu statków i 237 ludzi. Vasco da Gama miał na pierwszą wyprawę do Indii w 1497 r. cztery statki (w tym dwa specjalnie zbudowane) i tylko 118 ludzi. W drugiej wyprawie w r. 1502 dysponował już 15 statkami. Największa wyprawa Europejczyków z tego okresu to zbrojna ekspedycja portugalska na podbój Indii w roku 1505. Liczyła ona 20 uzbrojonych w działa okrętów, na których oprócz stałych załóg marynarzy zaokrętowano 1500 rycerzy, 200 kanonierów oraz kilkuset cieśli i innych rzemieślników. Skala przedsięwzięć europejskich była więc nieporównanie mniejsza niż chińskich, odpowiednio do wielokrotnie mniejszej liczby ludności tych państw i ich potencjału gospodarczego.

Chińskie giganty

Cały gigantyczny konwój chińskich statków handlowych otaczały uzbrojone w broń palną okręty wojenne. Wielkość statków tej floty wydaje się i dziś trudna do wyobrażenia. Statki chińskie były płaskodenne, o małym zanurzeniu, stosunkowo bardzo szerokie i żeglowały jedynie pełnymi kursami. Nie miały wystającej stępki, ale wspomina się o mieczach, które można było opuszczać i podnosić. Dzioby tych statków były bardzo szerokie – jak u współczesnych jednostek desantowych – a nie zastrzone.

Ożaglowanie nie pozwalało na skuteczne lawirowanie pod wiatr. Nie było jednak takiej konieczności: położenie geograficzne kraju pozwalało na korzystanie ze sprzyjających wiatrów pełnych i Chińczycy umieli wykorzystywać regularnie wiejące monsuny: północnowschodni wieje od stycznia, a w lipcu zmienia się na południowo-zachodni. Dostosowując więc do tych kierunków czasy swoich rejsów, żeglowali stale z wiatrem. Gdy zaś wypłynęli z Oceanu Indyjskiego poza Przylądek Dobrej Nadziei, to znaczy na południowy Atlantyk, mieli do dyspozycji regularne wiatry krążące w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Pomagały im też prądy i pasaty. Te prądy zresztą wpływały na znaczne niekiedy zniekształcenia zarysów odwiedzanych nowych lądów, które nanosili na mapy, i nieprawidłowe oceny położenia spotykanych wysp.

Największe dżonki miały, jak wspomniano, aż do dziewięciu masztów i rozpinano na nich prostokątne w przybliżeniu żagle z mocnego czerwonego jedwabiu lub mat bambusowych, usztywnione poziomymi żerdziami z bambusa. Produkowane były z różnych gatunków drewna, m.in. z mahoniu, a te najlepsze z niezwykle trwałego i mocnego drewna teakowego. Ogromny kadłub takiego okrętu budowano sekcjami, które łączono wielkimi bolcami z mosiądzu. Kadłub był podzielony na 16 wodoszczelnych przedziałów, przy czym zalanie dwóch nie powodowało zatopienia statku. Nasuwa się tu oczywista analogia z europejskimi standardami budowy statków pasażerskich z początku wieku... dwudziestego!

Uprawnione wydaje się przypuszczenie, że właśnie wynalazek budowania statków w sekcjach, z których każda jest zamknięta wodoszczelnymi mocnymi grodziami, pozwolił Chińczykom znacząco przekroczyć rozmiary statku dyktowane naturalną długością surowca, tj. drewna. Można przypuszczać, że sekcje sięgały tylko połowy szerokości (50 metrów!) największych statków, a więc wzdłuż płaszczyzny diametralnej biegła podwójna wzdłużna gródź. Największe dżonki byłyby więc niejako poskładane z niemal kwadratowych „pudełek” o bokach 20 – 25 m.

Niektóre przedziały częściowo zapełniano wodą: hodowano tam tresowane wydry. Używano ich do zaganiań ryb do sieci i trzymano na długiej linie, swoistej smyczy. Sposób ten jest stosowany również współcześnie, np. w Indiach. Przedziały dziobowe miały specjalne

kanaty, którymi dostawała się do nich woda: przy kiwaniu (kołysaniu wzdłużnym) napętniały się wodą, gdy dziób się nurzał w fali, a gdy się unosił, musiał podnosić jej ciężar. Tym prostym sposobem ograniczano gwałtowność ruchów statku.

Salon dowódcy usytuowany był w części rufowej na górnym pokładzie, podobnie jak na statkach europejskich. Pod nim znajdowało się kilkadziesiąt okazałych kajut dla zagranicznych ambasadorów i posłów z ich świtami. Towarzyszące im kobiety (konkubiny) miały przyległe kabiny, w większości z balkonami i widokiem na morze. Nieco tylko mniej luksusowe, ale też obszerne kabiny zajmowali ambasadorowie chińscy, którzy mieli być akredytowani w krajach, które flota odwiedzi i pozna. Każdy ambasador miał dziesięciu pracowników i 52 rzezańców (eunuchów) jako sekretarzy. Ponadto na statku było 16 tłumaczy, których szkoliła specjalna szkoła językowa w Nankinie. Znali oni języki większości państw od Indii po Afrykę a więc arabski, perski, suahili, hindi, tamilski i inne, łącznie do 17 języków. Ponadto na każdym statku byli medycy i duchowni różnych wyznań: islamu, hinduizmu i buddyzmu. Nie brak było też fachowców i uczonych różnych specjalności: inżynierów i architektów, astronomów, matematyków. Mieli oni uczyć się od napotkanych ludów i ich uczonych i nawzajem przekazywać sobie wiedzę za pośrednictwem owych tłumaczy. Liczba pasażerów na statkach gigantach była więc imponująca nawet jak na obecne czasy. Załoga dużego oceanicznego statku chińskiego około roku 1403 liczyła 450 ludzi, a już ponad 690 w roku 1431. Na największych statkach liczba załogi z pewnością przekraczała tysiąc osób. Wspomnijmy tu, że wcześniejszy o ponad 100 lat opis znanego podróżnika Marco Polo określał już wtedy liczebność załogi dżonki na około 300 osób.

Statki towarzyszące wiozły zaopatrzenie na podróż dla 30 tysięcy ludzi! Były wśród nich specjalne statki z wodą pitną (tankowce?) i statki ze zbożem oraz różnymi roślinami, jakie Chińczycy zamierzali sadzić na obcych lądach. Wieziono także żywy drób, a nawet psy i wierzchowce dla kawalerii. Konie karmiono tłuczonym gotowanym ryżem i zużywano dla każdego z nich mniej więcej 9 l słodkiej wody dziennie. Odnaleziono niezbite dowody, że Chińczycy pozostawili na różnych lądach zwierzęta i rośliny, które przedtem tam nie istniały.

Autonomiczność żeglugi tej armady była zdumiewająca: mogły przebyć ponad 4 tys. mil morskich po oceanach i żeglować bez zachodzenia do portów przez trzy miesiące. Zwróćmy uwagę na wzmiankę o wydrach i łowieniu ryb: zapewniało to załogom świeżą żywność w rejsie.

Suche doki w XV w.

Nad brzegami wielkiej rzeki Jangcy niedaleko Nankinu rozbudowano z polecenia cesarza Yongle istniejącą stocznię i zbudowano siedem gigantycznych suchych doków, każdy podzielony na trzy części, w których można było budować trzy wielkie statki równocześnie. Zapewne nie była to jedyna stocznia w Państwie Środka, ale to jej właśnie dokumenty, a nawet jej plan, się zachowały. Są źródła twierdzące, że Chińczycy potrafili budować statki w cyklu 4-miesięcznym! Chiny miały już flotę wojenną i handlową, bardzo rozwinięty był też transport po wielkich rzekach, ale cesarz zdecydował o budowie aż 1681 nowych statków. Wśród nich były i gigantyczne dziewięciomasztowe okręty żaglowe do przewozu szczególnie drogocennych towarów i ważnych osób.

Nagły koniec wielkiej żeglugi

Po powrocie wielkiej armady w roku 1421, która przywiozła ogromny dorobek naukowy i geograficzny zdarzyło się nieszczęście. Niedawno otwarte z przepychem cesarskie

Zakazane Miasto zostało zniszczone w wyniku pożaru wywołanego przez piorun. Cesarzowi wmówiono, że to kara bogów za zbędne i kosztowne oceaniczne wyprawy: Państwo Środka jest wystarczające samo dla siebie i nie potrzebuje szukać nie wiadomo czego po oceanach. W efekcie przywieziony dorobek został spalony, a dalszych wypraw zaniechano...

Uchowało się z tego wszystkiego niewiele. Pozostały jednak liczne artefakty rozsiane po lądach i wyspach, zachowały się też mapy. To z tych map, przywiezionych przez europejskich podróżników, jak Marco Polo, korzystali Kolumb, Magellan, Cook i inni, chociaż starali się zachować to w tajemnicy. To już jednak całkiem inna, zresztą też niezwykle ciekawa historia.

Artykuł pióra Norberta Patalasa pod tytułem „Dżonka czyli wielki statek ... czy rupiecie ?” z dnia 22 września 2017 roku został opublikowany w Magazynie Sportów Wodnych „Żagle”. Jest to miesięcznik z tradycjami i ugruntowaną pozycją w środowisku żeglarskim, wydawany nieprzerwanie od 1959 roku. Więcej informacji na stronie: www.zagle.com.pl. Artykuł został umieszczony na stronie yongchunquan.eu za zgodą Waldemara Heflicha – redaktora naczelnego „Żagli”.