

DIE CHINESISCHE DSCHUNKE

Die chinesische Dschunke ist das einzige große Segelschiff ohne Kielkonstruktion. Sie ist aus Holzbrettern nach Art eines flachbödigen Pontons gedübelt und hat sich seit über 2000 Jahren überhaupt nicht verändert. Ihr Bauprinzip war im Verhältnis zu den europäischen Schiffen total verschieden. Der Rumpf hatte ein stumpfes Heck und einen stumpfen Bug. Im Inneren des Schiffes waren etliche Schotten angebracht, die bei dieser Kastenkonstruktion ohne Kiel und Spanten Festigkeit und Stabilität erhöhten. Der Teil der Dschunke unter Wasser war am Bug am schmalsten und hinter der Schiffsmitte am breitesten, also entgegengesetzt zu den europäischen Schiffen. Als es sich zeigte, dass dieses Dschunkenprofil den hydrodynamischen Gesetzen besser entspricht, wurde es auch von anderen Segelschiffen im Westen übernommen. Dschunken besaßen bereits 1500 Jahre vor den europäischen Schiffen ein axiales Heckruder. Um dieses Ruder besser handhaben und zweckdienlicher gestalten zu können, war es mit zahlreichen Löchern versehen. Ein weiteres charakteristisches Merkmal der Dschunken waren ihre Segel aus Bambus- oder Reismatten, die durch eine Reihe von Bambusleisten in einige Segmente unterteilt wurden.



Diese biegsamen, Jalousien ähnlichen Segel verleihen der Dschunke eine größere Zugkraft und lassen sich auch schneller reffen.

Die chinesische Dschunke hat über hundert verschiedene Typen, von denen die Dschunke des Nordens und die des Südens die wesentlichsten sind. Der Hauptvertreter des nördlichen Typs ist die Dschunke Hung-tu, die ein hervorstehender Balkon auf einem hoch emporragenden Heck kennzeichnet. Da die Route dieser Handelsschiffe vom Gelben zum Südchinesischen Meer und somit auch durch die Monsunzone führte und die Dschunken immer achter und backbords Seitenwind bekamen, passten die Chinesen die Verteilung der Masten diesen Bedingungen an: Ein kleiner Vordermast und zwei Achtermasten wurden am linken Rand des Decks aufgebaut, auf der Längsachse platzierten sie nur zwei Hauptmasten mittschiffs. Dadurch verringerten sich die seitlichen Schwankungen des Schiffes und seine Geschwindigkeit erhöhte sich auf 15 kn, da sich die Segel bei dieser Anordnung den Wind nicht gegenseitig „stehlen“. Auch ist auf die Hauptsegel ein stärkerer Luftstrom gerichtet. Infolgedessen entsteht leewärts ein größerer Unterdruck und dadurch eine größere Zugkraft. Der Hauptvertreter des südlichen Typs ist die kantonesische Dschunke. Sie ist kleiner als die Dschunke Hung-tu, hat nur zwei, ggf. drei Masten, ist im Querschnitt ziemlich abgerundet, und auch die Form des Hecks ist anders gestaltet. Die Bambusleisten ihres Mattensegels stehen nicht parallel zu den Rahen, aber sind so zentral angeordnet, dass sie an die Flügel eines Vogels erinnern.