

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки  
Институт истории, археологии и этнографии  
народов Дальнего Востока  
Дальневосточного отделения Российской академии наук

В.В. ПОДМАСКИН, Г.П. ТУРМОВ

# ЛОДКИ НАРОДОВ МИРА В ВИЗУАЛЬНОЙ АНТРОПОЛОГИИ (ПО МАТЕРИАЛАМ КОНЦА XIX-НАЧАЛА XXI В.)



Владивосток  
2014

УДК 629.12. 011  
ББК 39.42

*Подмаскин В.В., Турмов Г.П. Лодки народов мира в визуальной антропологии (по материалам конца XIX – начала XXI в.) /* Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. – Владивосток: Изд. дом Дальневост. федерал. ун-та, 2014. – 304 с.: ил.

ISBN 978 – 5 – 7444 – 3082 – 5

Книга содержит иллюстрации (почтовые открытки, фотографии, рисунки), терминологический словарь плотов, катамаранов и лодок, используемых многими народами мира в повседневной жизни. Лодки буквально «законсервировались» в своей традиционной форме, позволяя на деле проверить и принять логику древней культуры, поэтому являются важным историко-этнографическим источником. Современный человек часто недооценивает достижения предшествующих поколений, их жизненный опыт, сноровку, тонкий анализ явлений, понимание которых со временем утрачивалось. Логика творческой мысли привела к идентичности взглядов, представлений, конструкций; в схожих природных условиях люди строили похожие лодки-сёстры. А наличие климатических поясов привело к широкому распределению лодок на земле. Есть лодки, характерные для тропического умеренного и полярного пояса. Любопытно, что португальские баркасы с высоко поднятыми заострёнными кормами, арабские и южнофранцузские серповидные лодки, даже венецианские гондолы строятся в широтах, непосредственно граничащих с тропиками, в которых по сей день плавают камышовые и папирусные лодки. Такой переход функции в декоративность очень характерен для лодок-перевозчиц, сотнями лет сохраняющих свой характерный, узнаваемый вид.

Монография может быть полезна не только специалистам в области визуальной антропологии, но и археологам, этнографам, историкам, искусствоведам, педагогам, психологам, музееведам, коллекционерам.

Рецензенты: д-р техн. наук, проф. Г.Ю. Илларионов,  
канд. ист. наук Р.В. Гвоздев

Утверждено к печати учёным советом Института истории,  
археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН

УДК 629.12. 011  
ББК 39.42

ISBN 978 – 5 – 7444 – 3082 – 5

© В.В. Подмаскин, 2014  
© Г.П. Турмов, 2014  
© Издательский дом  
Дальневосточного федерального  
университета, 2014

Знакомясь с разными видами лодок,  
которыми пользовался человек, видишь,  
как близки были люди прошлого к природе  
и стихиям, как они сходно мыслили в своем  
творчестве и как могли учиться друг у друга.

*Тур Хейердал*

## Предисловие

Визуальная антропология занимается изучением человека на основе видеоматериалов с помощью таких выразительных средств, как изобразительное искусство, кинематография, фотоискусство, телевидение и т.д. Важным источником для визуальной антропологии служит документальная информация, отражающая реальное состояние идентичности многообразия культур, в первую очередь малоизвестных и исчезающих, что в свою очередь характеризует историко-культурные связи мирового сообщества.

Исследователи выделяют в антропологии аудиовизуальное направление. Разделение это весьма условно и небесспорно отражает исследовательские предпочтения. Одни относят к визуальной антропологии исключительно этнографическое кино, другие расширяют поле до визуальных репрезентаций (фотографии, плакаты, различные виды рекламы и т.д.). Во всех случаях наблюдается тесное взаимодействие и переплетение вышеперечисленных практик, не существующих отдельно друг от друга.

С визуальной антропологией связана филокартия как область изучения, систематизации открыток на основе коллекционирования. Филокартия зародилась в конце XIX в., когда начался массовый выпуск открыток, получивших международное распространение.

Как правило, печатные издания во все времена сопровождались иллюстративными материалами, в качестве которых использовались не только рисунки, но и фотографии с места событий. К началу XX в. в полиграфии графические иллюстрации вытеснялись фотографиями, что в свою очередь вывело на новую, более качественную ступень такой вид почтовой связи, как открытое письмо (открытка, почтовая карточка).

В январе 2011 г. исполнилось 140 лет со дня введения в обращение первого русского открытого письма. Открытое письмо ведёт своё начало с 1869 г., когда в Вене и Будапеште (Австро-Венгрия) были выпущены первые в мире карточки для корреспонденции. Первые же иллюстративные открытки появились во время

франко-прусской войны в осаждённом Париже в сентябре 1870 г. и пересылались при помощи воздушных шаров.

Почтовые ведомства разных стран постепенно изменяли внешний облик своих открытых писем под влиянием Всемирного почтового союза, членом которого стала Россия. Официальным языком Всемирного союза был французский.

Окончательно внешний вид открытки (исключая размеры) сложился в 1904 г.: адресная сторона открытки была разделена вертикальной линией на две части. Левая часть отводилась для письменного сообщения, правая – для адреса, марки, почтовых отметок. И только в 1904 г. надпись «Открытое письмо» была заменена надписью «Почтовая карточка». Стандартный формат открытки 9x14 см был принят на Всемирном почтовом конгрессе в Париже в 1878 г.; переход на формат 10,5x14,8 см осуществлён в 1925 г. Тиражи открыток, зависящие от способа печати и возможностей полиграфического оборудования, поначалу были небольшими – всего несколько сотен, а то и десятков экземпляров, но по мере развития полиграфической техники тиражи достигали нескольких тысяч.

Почтовые открытки со временем становятся исторической ценностью. Как один из видов печатной продукции изобразительного искусства, они хранятся в крупнейших библиотеках и музеях России, Японии, Великобритании, США и других стран. Почтовые открытки можно условно разделить на три большие группы: рисованные (к этой группе относятся и самые ранние открытки); фотографические (с реального места событий); копии художественных произведений. Эти историко-этнографические источники равноценны, так как в одинаковой степени характеризуют особенности быта, культуры и искусства своего времени.

# Введение

Водный транспорт использовался почти всеми народами мира со времён мезолита (около VIII тыс. до н.э.). В каждой климатической зоне на озёрах, реках, морских побережьях применялись разные приспособления для транспортировки людей и грузов, а также для рыболовства и охоты на морского зверя. Некоторые народы, например индейцы Огненной Земли ямана, ещё в XVIII в. большую часть жизни проводили в своих лодках. У каждой семьи племени из имущества была только лодка, умело сшитая из кусков коры. Морские кочевники, плававшая между небольшими островами, охотились на тюленей, редко выходили на берег, только в случаях, чтобы укрыться от сильного шторма или собрать съедобные растения. Прямо в лодке они зажигали небольшой костерок.

Средства передвижения по воде были также временными и постоянными жилищами у шуйшанжэньцзя южнокитайских побережий, мокен в Бирме и оранг-лаут в Малайзии. Плавающие деревни в основном встречались в Юго-Восточной Азии и Китае. Иногда плоты использовались даже в качестве платформы для земледелия, например в Бирме и Китае.

С самых древних времён средства передвижения по воде были связаны с обычаями, культовыми обрядами и религиозными верованиями. Спуск лодки на воду сочетался с присвоением ей собственного имени, её окроплением, декоративным убранством (глаза по обоим бортам, укрепление на штевне символических скульптур, голов животных или птиц), проведением церемониальных состязаний и карнавалов на воде, процессиями, сопровождавшими перенос лодки. Внешний вид (декор) оберегал лодку, отпугивая злых духов, или помогал хозяину найти верный путь, способствовал удачному промыслу. Культовое значение судов связано с участием их в погребении, идеей переправы в мир иной, оформлением гроба и могилы.

В Северо-Западной Америке тлинкиты строили лодки, окрашивая их красной и чёрной краской, нос и корму покрывали глазным и геометрическим орнаментом. *Каноэ* индейцев, изготовленные из коры, несли декор по обоим бортам корпуса в оконечностях и вдоль планширя в средней части корпуса, где располагались узкие длинные декоративные полосы, на которых был изображён орнамент в виде цветов или ряда треугольников и наклонных линий, символизирующих огни Северного сияния. Знак судовладельца в виде гребного весла или томагавка обычно наносился вблизи носовой оконечности на специальных щитках, именуемых *вуджесис*.

Для многих народов, живущих по берегам рек и морей, лодка представлялась средством перехода души человека из земного мира в мир духовный. Лодка служила символической колыбелью для душ, которые ждут возрождения. На лодках пересекали опасные места загробного мира (как, например, в египетской мифологии) или плыли по течению с телом вождя, как у индейцев Амазонки. В греческих мифах лодка, управляемая перевозчиком Хароном, доставляла души умерших через реку Стикс в загробный мир.

Изображение лодки часто приобретало значение символа («лодка счастья» в Китае, «лодка христианской церкви» в Европе), служило знаком культуры (рисунки «солнечной ладьи» в наскальных писаницах, изображение лодок на гербах и печатях портовых городов и т.д.).

Плоты (англ. raft), предшественники лодок, представляют собой комплексные средства передвижения по воде, которые строятся на основе технологии связывания путём соединения: 1) естественных плавающих тел (брёвна, бамбуковые стволы, пучки водяных растений типа тростника; 2) полых сосудов-поплавков (мешков из цельных шкур животных, пустых пальмовых орехов, тыква, керамических емкостей).

Древним плотам, очевидно, исторически предшествовали поплавки, помогавшие преодолению водных преград вплавь. Поплавками служили плавучие предметы (дерево или его части, связка тростника, надутый бурдюк, тыква, глиняные горшки). Различаются полавки для плавания с ними и полавки, на которых сидят или стоят. Последние с увеличением платформы превращаются в плоты. Поплавки из древесины, тростника, пустых ёмкостей известны у народов Индии, Египта, Центральной Африки, Калифорнии, Австралии, Океании. Поплавки из надутых шкур-бурдюков (коз, быков) употреблялись в древних Ассирии, Вавилоне, Египте, а позже – в Северной Африке, Западной и Центральной Азии. Такими же средствами преодолевали водные преграды в первой половине XX в. в Индии, Ираке, Туве, Далмации (Югославия). Центром распространения поплавок из бурдюков считается Междуречье. Плоты с платформами на надутых шкурах были широко распространены на Среднем и Ближнем Востоке, в Индии, Тибете, Западном Китае и Монголии, Северной Африке. Плоты на глиняных кувшинах имелись у древних этрусков, затем в Египте, в средневековом Китае, Корее; плоты на тыквах – в Центральной и Восточной Африке. Тростниковые плоты известны с древних времён в Африке и Азии (в древних Египте, Палестине, Ираке, Иране, Афганистане и Индии). Бытовали они у маори Новой Зеландии, индейцев Америки, а также в Венгрии и Сардинии.

Бревенчатые плоты и катамараны распространены повсюду. Термин «катамаран» вошёл в широкое употребление от англоязычного названия таких плотов на тамильском берегу Южной Индии (тамил. *kattu-maram*, т.е. связанные брёвна). Наиболее примитивная их форма – грубая платформа из небольших брёвен, края которых соединены посредством привязанных поперечных палок. Усовершенствованная форма – лодка-катамаран из трёх (пяти, семи) брёвен с центральным, мощным и установленным на низком уровне бревном, в результате чего образуется корытообразная форма. Некоторые усовершенствованные типы катамаранов дополняются носовой частью. Бывают катамараны прямоугольной формы, заострённой и треугольной (последние встречаются в Океании, Туве и Восточной Сибири). Наиболее широко и разнообразно представлены катамараны (в том числе морские) в Индии. Известны прекрасные морские катамараны в Полинезии. Китайские *джонки* и *сампаны* произошли, по всей видимости, от заострённых плотов, старые типы которых имеют усечённый нос и корму, но отсутствует у них киль.

Лодками (англ. boat) называются простые полые ёмкости, искусно сделанные плавающими, которые могут быть загружены. Лодки изготавливают по четырём тех-

нологиям: 1) субстратная – уменьшение объёма цельного дерева путём изменения его формы при выдалбливании и снятия стружки, в результате появляются долблёнки-однодеревки; 2) деформированная – деформация пластичных материалов при сохранении их неизменного объёма, в результате появляются лодки из коры или керамики; 3) коробочная – соединение плоских конструктивных элементов, деревянных планок, листов коры, бамбуковых просмоленных матов, так делаются плоскодонки; 4) конструктивная – прочное соединение каркаса, изготовленного заранее и задающего форму лодки, с обшивкой из коры, шкур животных, деревянных планок, так возникают настоящие килевые лодки. В процессе культурно-исторического развития лишь последний принцип оказался перспективным для дальнейшего строительства больших мореходных судов с использованием деревянных досок, а с XIX в. и железных листов для обшивки бортов.

Хотелось бы отметить, что развитие коробочной техники строительства судов с помощью скрепления штифтами бортовых планок, появление вращающихся гребных вёсел происходило в III тыс. до н.э. на территории между Нилом и Индом.

В более позднее время это направление распространяется отсюда вплоть до Северной Европы, Китая и Японии, Юго-Восточной Азии и Океании. *Катамаран*, *аутригер*, косое парусное оснащение являются техническими достижениями ранних приморских культур Индийского и Тихого океанов.

Особую конструкцию имеют лодки из шкур – *кораклы*, *карраги*, *каяки* и др. Лодки, состоящие из лёгкого деревянного каркаса с прочной кожаной или промазанной глиной плетёной покрывкой, имели спорадическое распространение по всему миру (кроме Африки). Простейшими из них являются *кораклы*. Они делаются из шкуры, затянутой по краям и натянутой на переплетение из ветвей. Простая конструкция и доступность материала позволяли изготавливать их и для разового использования. Наиболее многочисленно и многообразно представлены *кораклы* в Азии, Южном и Восточном Тибете, на юге Монголии (круглые и прямоугольные с сужающим устьем и плоским дном), в Южной Индии (круглые с расширяющимся устьем). Круглые *кораклы* Западной Азии представляли собой огромные плетёные корзины, укрепленные изнутри расходящимися от центра рёбрами, сверху всего покрытые расплавленным битумом. Они достигали больших размеров, поднимая до 5 т грузов. В Восточной Бенгалии круглые *кораклы* (тигары) покрывались глиной. В Северной Америке *кораклы* («бизоньи лодки») делались индейцами прерий из ивовых ветвей и пары бизоньих шкур, они были круглыми с вертикальными стенками и плоским дном. Британские *кораклы* – овальные в плане, более квадратные у кормы и несколько суженные спереди; ирландские – приближающиеся к лодочной форме.

Ирландские кожаные лодки *карраги*, значительно более совершенные, чем *кораклы* и другие маломерные суда. Они имеют усиленные продольные бортовые крепления (планшири) – основы построения, на которые крепились рёбра. Необходимость в более крепком и длинном судне диктовалась потребностями морских плаваний. При этом передний конец оставался закруглённым, а корма была срезанной. При дальнейшем совершенствовании *карраги* всё более приобретал форму европейской лодки.

Таким же усовершенствованным видом *карраги* для морских плаваний и китовой охоты можно считать и лёгкую многовёсельную лодку *умиак* из моржовых шкур у эскимосов, алеутов, чукчей и коряков (известную в русской литературе под названием «байдара»). В ней имеется хорошо организованная система поперечных (шпангоутов, бимсов) и продольных креплений (планшири, стрингеры, центральный из которых подобен килю). Различаются многочисленные локальные варианты *умиаков*. У эскимосов имелось несколько типов байдар: *аньянистак* – маленькая одноместная байдара, *аньяхан* – малая байдара на 3–4 человека, *аньяник* – средняя охотничья байдара на 7–8 человек и *аньяхляк* – большая байдара, употреблявшаяся в старину для перевозки имущества во время перекочёвок или перевозки продуктов морского промысла на места обмена с кочевниками.

*Каяки* эскимосов, приморских чукчей, коряков и алеутов (часто называемые байдарками) – это также обтянутые шкурой лодки, но конструктивно далёкие от *умиака* и *коракла*. *Каяк* – старинная одноместная эскимосская лодка с закрытой палубой. Пловец садится в специальное отверстие, которое затягивается шнуром. Изготавливались *каяки* из моржовых и лахтачьих шкур. Вероятно, этот специализированный вид охотничьей лодки развивался из особого варианта корьевого челнока (*канозэ*) с закрытыми острыми треугольными носом и кормой в безлесных условиях Арктики и Субарктики. Основная конструкция *каяка* стабильна на всём протяжении от Берингова моря до Гренландии, различается лишь разновидностями в деталях, что образует локальные варианты. У азиатских эскимосов *каяков* не стало в 30-е годы XX в., но они сохраняются до сих пор гренландскими и канадскими эскимосами.

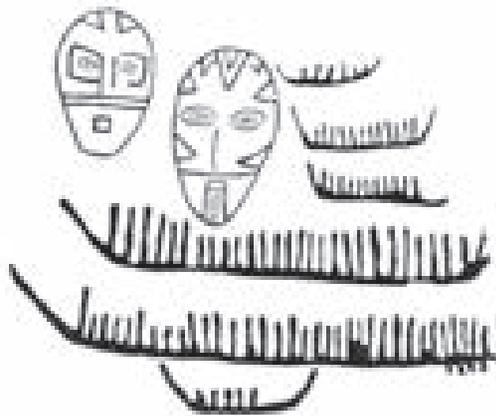
У тунгусо-маньчжуров Нижнего Амура до начала XX в. бытовали берестяные каркасные оморочки *дяи*. Во время ночной охоты на копытных и рыбалки лодки приводились в движение двумя короткими вёслами (лопаточками) *мэлбэ*: их опускали в воду и при гребле не поднимали из воды, этим достигалась бесшумность передвижения.

Простейшие корьевые челноки были корытообразными, сделанными из цельной коры с загнутыми и скреплёнными глиной концами; потом стали применять распорки и сшивать концы сначала тупые, а затем остроконечные. Такие челноки известны в сибирской, австралийской и африканской литературе. Совершенства достигли остроконечные корьевые челноки в лесном поясе Северной Америки и Северо-Восточной Азии. Здесь изготавливали решетчатый остов (каркас), состоящий из рёбер, распорок, планширей, кору сшивали, швы замазывали смолой.

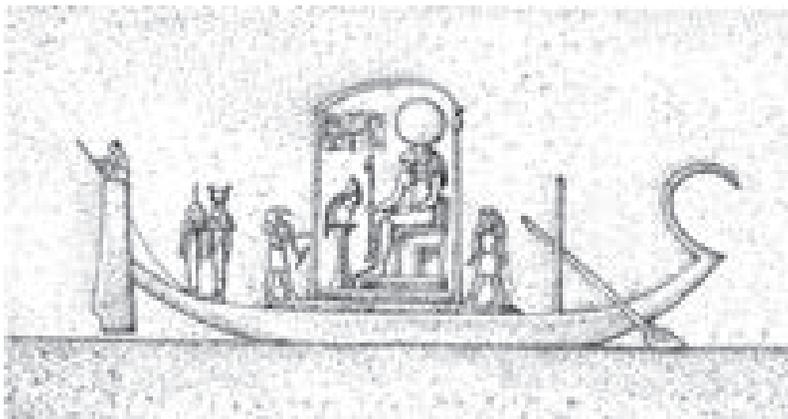
К палеолиту восходит искусство постройки челноков из стволов деревьев, выдолбленных или выжженных изнутри и обтёсанных снаружи. Ранние долблёнки имели разнообразные варианты оформления носа и кормы, днища и боков. Более поздние долблёнки – типично остроконечные. У некоторых народов, например индейцев северо-западного побережья Северной Америки, они достигали больших размеров и имели прекрасные мореходные качества. Прослеживается эволюция долблёнки в построенное из досок судно, превращение нижней её части в килеподобную осевую планку с поднятыми над её сторонами боковыми набойками. Так строились скандинавские суда предвикинговой поры, суда Древнего Египта (без каркаса, борта держались за счёт ряда прочных поперечных балок у верхних набой-



Чукотка. Наскальные рисунки неолита.



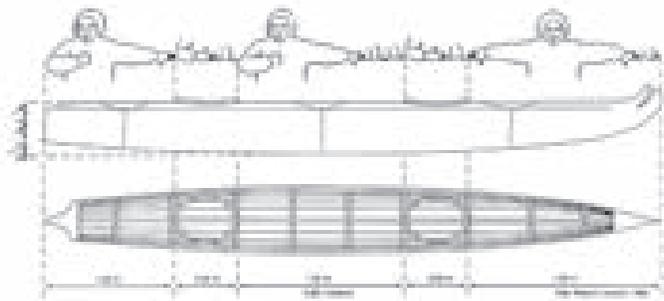
Шаманский ритуал с изображением многовесельных лодок и масок. Наскальные рисунки реки Усури (II-I тыс. до н.э.).



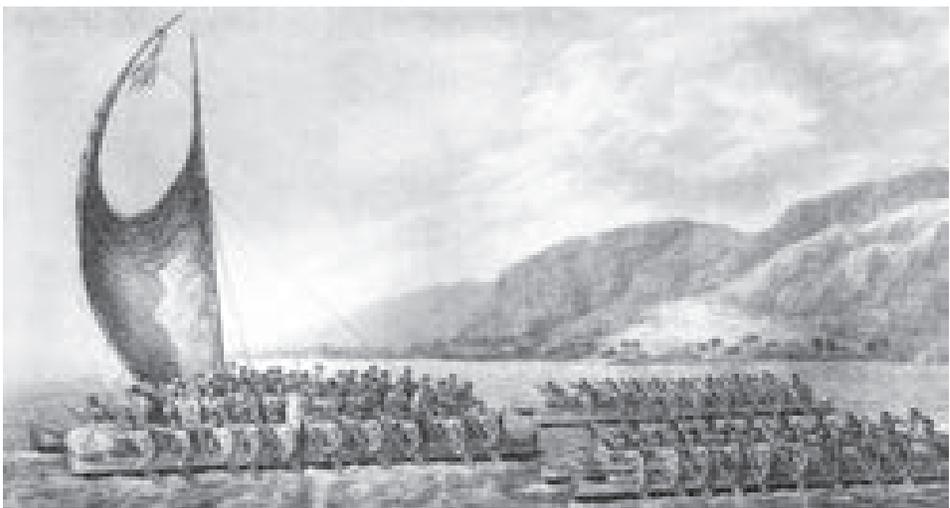
«Солнечная ладья» фараона. Рельеф из Эс-Себуа в Нубии.



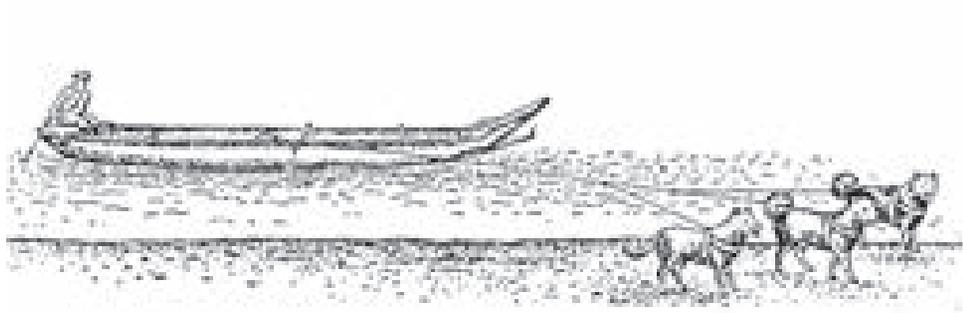
Эксекий. Дионис в ладье. 3-я четверть IV в. до н.э.



Эскимосы. Пропорции каяка (по Хунтеру).



Гавайские лодки.



Буксировка лодки собаками у нивхов (по Ч.М. Таксами).



Военная лодка новозеландцев  
(по Гохштеттеру).



Тлинкиты в лодке.

ек), океанические, арабские, суда Ганга, а на территории Восточной Европы – так называемые набоечные лодки (IV в.), насады (XI в.) и др. Отдельные части обшивки из досок и деревянного набора (т.е. остова) скрепляли сначала растительными волокнами, деревянными клиньями, шипами и гвоздями. Только в островном мире Индонезии, распространяясь до восточных берегов Африки, в Индо-Тихоокеанском регионе и Океании бытовали долблённые лодки с балансиром (бревном-поплавком), расположенным на поперечных жердях с одной или с двух сторон по борту. В Океании вместо увеличения размера иногда соединяли жердями борта двух лодок и устраивали платформу. Такие сдвоенные лодки известны народам Сибири (коряки).

История судостроения насчитывает более 6000 лет. Первыми судами были сбитые из брёвен или кожаные надувные плоты, лодки-долблёнки, лодки из тростниковых связок и из кож, натянутых на деревянное основание. В 5300–3500 гг. до н.э. строили папирусные гребные лодки месяцеобразного профиля, широкие плоскодонки с малой осадкой. Их корпус представлял собой толстый мат, сплетённый из стеблей папируса, собранного в связки. Продольная жесткость достигалась тем, что нос и корма скреплялись между собой канатом, который поддерживался несколькими невысокими мачтами. На корме располагалось рулевое весло. Деревянные суда начали строить в период Древнего царства, в IV тыс. до н.э. Внешне они повторяли папирусные лодки.

В предлагаемой книге прослеживаются конструкции многих вариантов лодок народов мира с разнообразными формами, деталями, украшениями: 1) корытообразные корьевые челноки, 2) остроконечные корьевые челноки, 3) долблённые остроконечные челноки, 4) дощатые лодки без каркаса, из трёх досок, сшитые впритык или внахлёт, со вставленным каркасом, привязанным к вырезанным ушкам на внутренней поверхности досок или прикреплённым прямо к корпусу, 5) самодельные кожаные лодки с каркасом.

От лодок со вставленным каркасом получил развитие современный европейский тип дощатых судов, обшитых внакрой с гладкой обшивкой, у которых каркас вставляется в уже готовый корпус из досок; у судов в гладкую обшивку доски набиваются на готовый каркас. Более ранней (до развитого средневековья) была обшивка внакрой. Каркас дощатых лодок составляли: лежащий в основе прочный брус-киль, у переднего конца наращенный поднимающимся вверх брусом-форштевнем, у заднего – ахтерштевнем; эти два штевня соединяли планшири, стрингеры, набойки; гнутые деревянные шпангоуты вместе с бимсами составляли поперечный набор.

Существует два способа поступательного движения средств передвижения по воде: пассивный и механический. Пассивный способ осуществляется благодаря сплаву по естественному течению. В античную эпоху некоторые лодки имели круглую форму, без всякого различия между носовой частью и кормой, каркас из ивы обтягивался кожами, а днище покрывалось соломой. Их нагружали товарами, в основном бочками с вином, и пускали по течению реки Евфрат. На лодке стояли два человека и управляли ею шестами. Наиболее крупные суда поднимали более 100 т груза. В лодке помимо груза везли осла, а в больших – даже несколько таких животных. Когда купцы добирались до Вавилона, то продавали свой товар, судо-

вой набор и солому, а кожи нагружали на осла и трогались в обратный путь. Дело в том, что Евфрат – река очень быстрая и обратное судоходство по ней практически невозможно.

Механический способ обусловлен работой рук, тягой (несамоходных судов бечевой с берега) вдоль берега, отталкиванием (шестом) от дна водоема, работой гребком, стоя на коленях или сидя, при этом гребцы всегда смотрели в направлении движения, а также гребля с опорой при помощи вращающегося весла (стоя или сидя, постоянно глядя в направлении кормы).

К механическим способам поступательного движения относится и плавание под парусами (древнейший вид – поставленный на лодку срезанный куст, натянутые шкуры животных или циновки). Более поздним оснащением судна служил тканевый парус, сшитый по поперечной или по продольной оси. Народы Сибири (айны, ороки, нанайцы, нивхи) в качестве тяги для лодки вдоль берега применяли собак. В ряде мест, где на большом протяжении берега были ровные, к лодке при её движении против течения припрягали на длинном потяге двух-трёх собак. С XIX в. движение судна осуществлялось при помощи паровой машины и двигателя внутреннего сгорания. Для плавания под парусами и поступательного движения в результате работы двигателя потребовался специальный руль. Он мог быть незакреплённым или прочно подвешенным на ахтерштевне. Снос средства передвижения по воде, который становится заметной помехой при плавании под парусами, может быть уменьшен с помощью якоря-шверта, а устойчивость парусника улучшена установкой выносного поплавка-аутригера.

Водный бассейн мира представлен богатым разнообразием лодок. Изучая и систематизируя их, мы раскрываем огромный потенциал творческого процесса взаимосвязи человека с природой, обогащающий нас конструктивной мудростью, испытанной тысячелетиями. Водный транспорт дал возможность народам преодолевать значительные водные пространства, расселяться по земле, активно осуществлять торговые и культурные связи.

Лодки своей конструкцией, формой, декором, материалом из которого их строили, рассказывают нам о людях разных эпох, их художественном вкусе, религиозных верованиях, инженерной интуиции, конструктивном восприятии сил природы.



**Лодки на почтовых  
открытках  
ЕВРАЗИИ, АФРИКИ,  
АМЕРИКИ,  
АВСТРАЛИИ  
и ОКЕАНИИ**

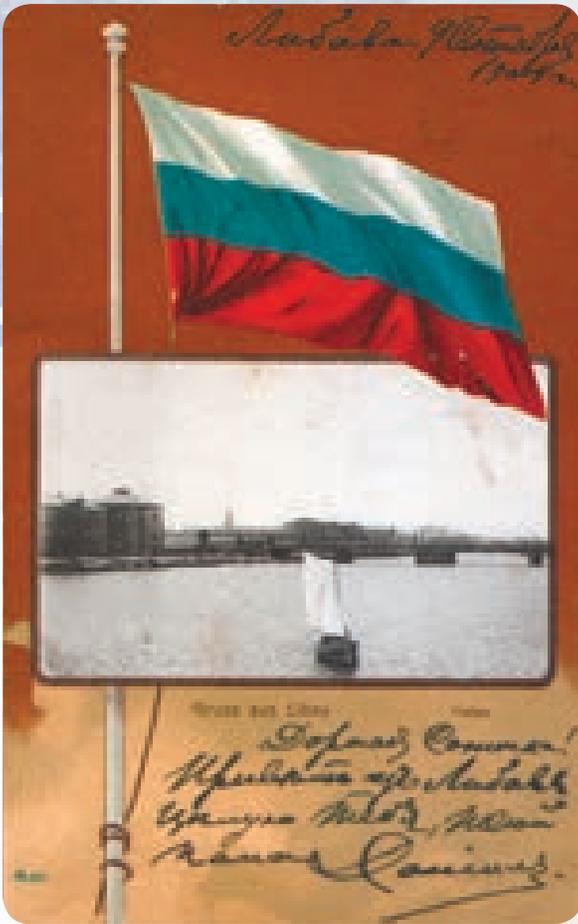
*Часть 1*



The Equinoctial Line

## **СТРАНЫ ЕВРОПЫ**

**(АНГЛИЯ, ВЕНГРИЯ, ГЕРМАНИЯ,  
ГРЕЦИЯ, ИТАЛИЯ, ЛАТВИЯ,  
ФИНЛЯНДИЯ, НОРВЕГИЯ,  
ПОРТУГАЛИЯ, УКРАИНА, ФРАНЦИЯ,  
ЭСТОНИЯ, ЮГОСЛАВИЯ)**



Gruss aus Libau / Hafen . 1903.



Agay. Le Pont des Canots de Plaisance. 1904.

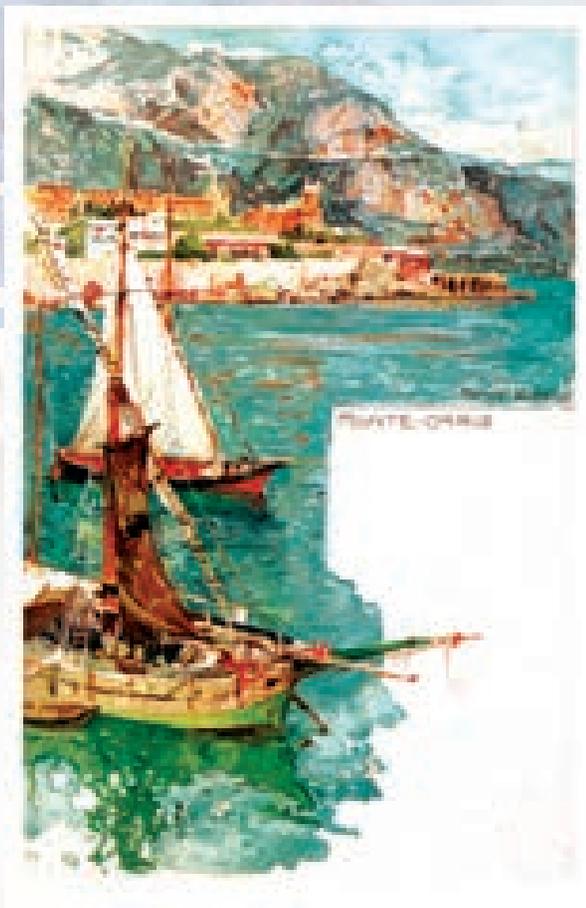


**На работу. Рижское взморье / К. Клевер. Рига. После 1904 г.**



**Нормандский берег / Л.Ф. Лагорио. После 1904 г.**



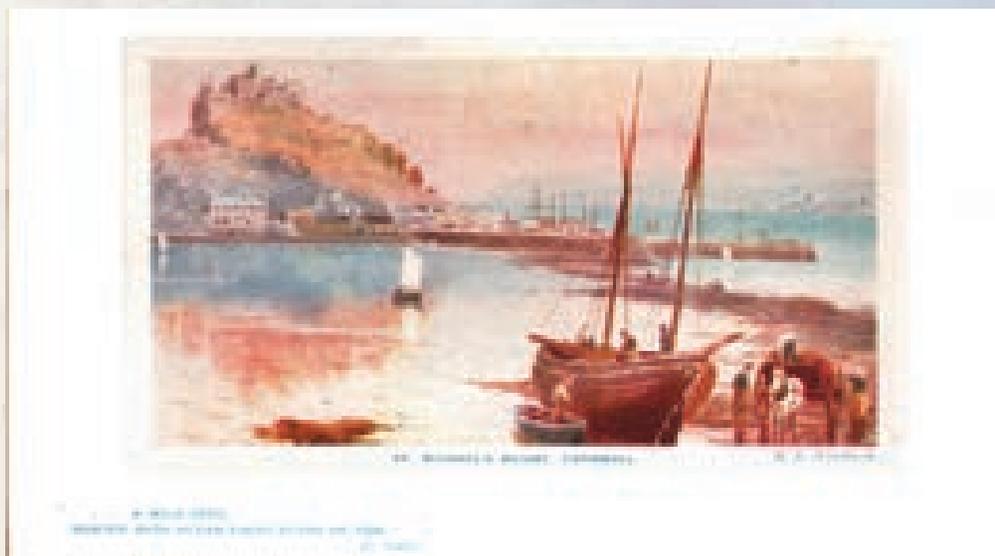


Monte-Carlo. 1904.



Причал / Беккер. После 1904 г.





St. Michaels Mount. Cornwall. 1905.



Edition Photoglob. Zurich. 1906.





Большая гавань в Сорренто / С.Ф. Щедрин. М.: Третьяковская галерея, 1930.

*Щедрин, С. Ф. (1791–1830). Большая гавань в Сорренто.  
Sichedrine. S. Le grand port a Sorrente.*

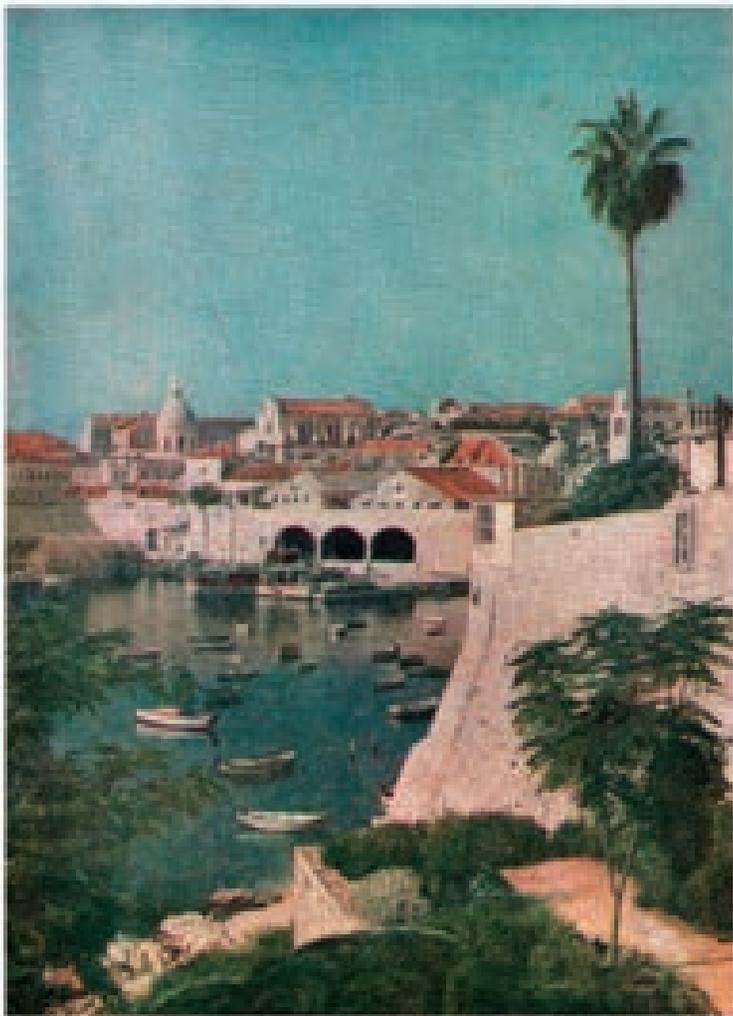
В угоду дворянству 1-ой половины 19 в. от пейзажей того времени требовалось изображение прославленных своей живописностью местностей, – главным образом, Италии. Картины Щедрина отвечали этому заказу, при чем он вносил в них живописную передачу воздуха, света, изменении его оттенков. «Гавань и Сорренто» является прекрасным образцом творчества Щедрина.





Ночной пейзаж / С.Ф. Щедрин. Л.: Изогиз, 1932.





Югославия. Старая бухта в г. Дубровнике. М.: Изогиз, 1956.





Труженики моря. 1869 г. / Луи Изабе. Л.: Изогиз, 1958.



Свежий ветер. 1961 г. / Н.Н. Жуков. 1962.





Лодки у берега / Ричард Паркс Бонингтон. Л.: Изогиз, 1962.

РИЧАРД ПАРКС БОНИНГТОН (1801–1828)

Лодки у берега

*Холст, масло. 33,5x46. Ленинград, Государственный Эрмитаж*

Ричард Паркс Бонингтон, как и Констебль, был одним из основоположников реалистической живописи XIX в. в западноевропейском искусстве. Он умер в возрасте 27 лет от туберкулеза и почти всю сознательную жизнь провел на побережьях Италии и Франции в целебном морском климате. Бонингтон начал с работы акварельными красками, делал пейзажи, а также исторические сцены в романтическом духе. Лишь за несколько лет до смерти он стал писать маслом и в этой технике с исключительной остротой и силой передавал окружающую действительность, делал ощутимой атмосферу, окутывающую и видоизменяющую предметы. Его картина «Лодки у берега» (видимо, вид Бретани) изображает знойный день на морском берегу, неподвижный раскаленный воздух, ленивые складки парусов рыбацких лодок. Как драгоценные камни сверкает чешуя рыбы, выброшенной на песок, своей белизной спят глаз меловые скалы, к которым кое-где прилепились домики поселка.



Ревель. 1844 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изогиз, 1963.



Венеция. 1844 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изогиз, 1963.





Прогулка на молу. 1908 г. / Е.Е. Лансере. М.: Советский художник, 1964.



Гавр. 1876 г. / А.К. Беггров. М.: Советский художник, 1964.





История Св. Урсулы. Деталь / Витторе Карпаччо. М.: Советский художник, 1967.



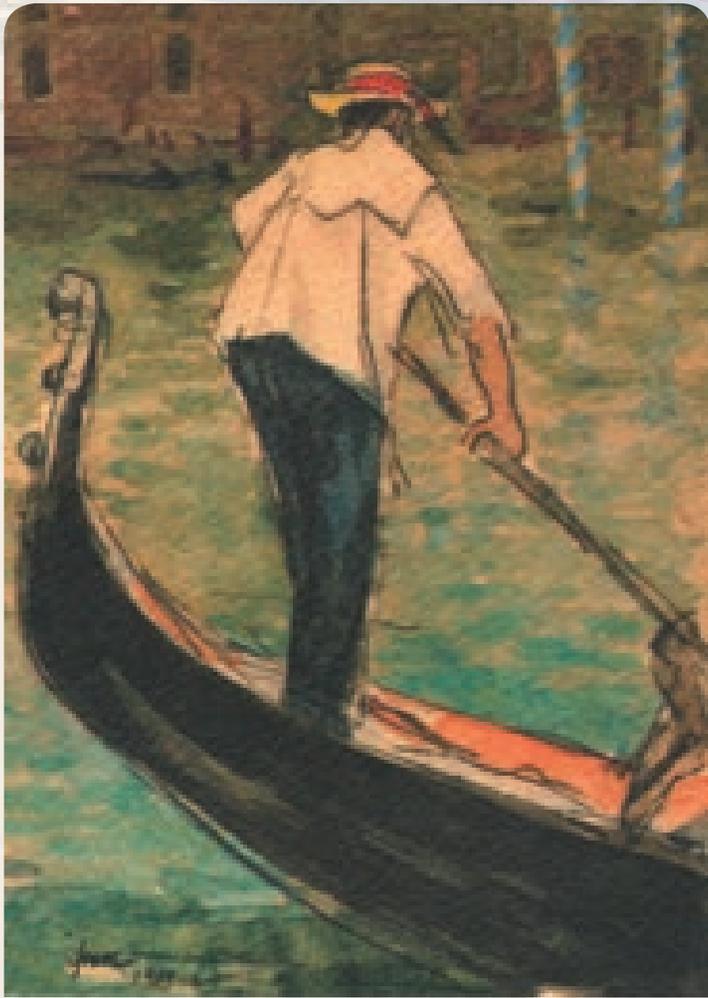


Ужгород. В парке «Невицкое» / Г.И. Угринович. Киев: Мистецтво, 1968.



Латышские рыбаки. 1951 г. / Я. М. Осис: Советский художник, 1968.





Гондольер / Н.Н. Жуков. Италия. 1969.





Лодки Шпреевальда / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

### ЛОДКИ ШПРЕЕВАЛЬДА

«Бранденбургской Венецией» называют Шпреевальд – один из красивейших районов Германской Демократической Республики. Масса мелких островов разбросана среди разветвленных рукавов и протоков медленно текущей Шпреи. Лодки-плоскодонки – единственное средство передвижения для местных крестьян – лужицких сорбов, проживающих здесь с VII в. На лодках дети ездят в школу, лодками перевозят урожай, корм для скота, а во время жатвы перебрасывают с острова на остров трактора и сельскохозяйственные машины.





Гондола / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ГОНДОЛА

Трудно представить себе Венецию с ее каналами без гондолы – лодки-такси, перевозящей пассажиров. В эпоху расцвета Венецианской республики гондолы отличались большой пышностью, но в XV в. был издан указ об унификации их формы и окраски. Лодки стали красить в черный цвет – цвет траура по бывшему величию республики. Гондольеры, гребцы на гондолах, часто поют «гондольеру» – песнь, подобную «баркаролле», которую поют лодочники Неаполя.





Канал в Венеции. 1903.



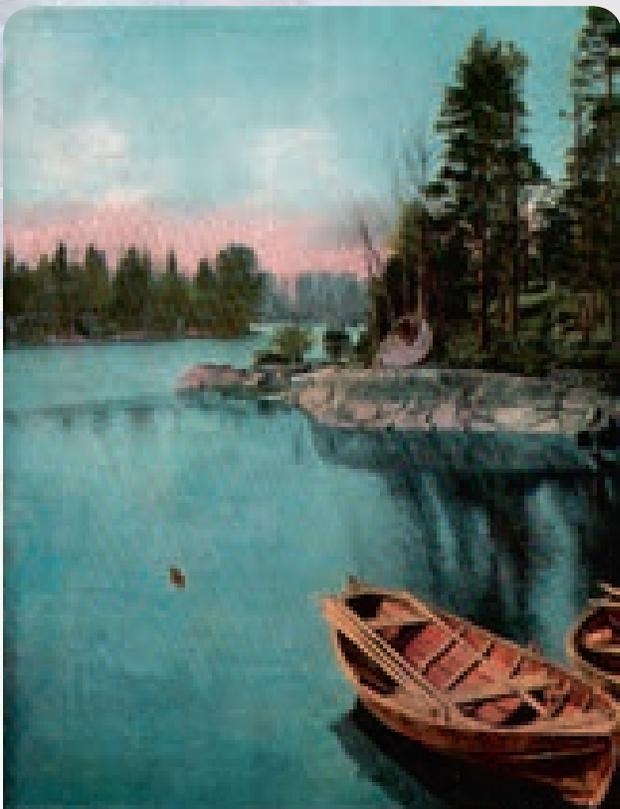
Канал в Венеции. 1903.





Канал в Венеции. 1903.





*Helsingfors  
Fide Village* *Helsinki  
Helsingfors*

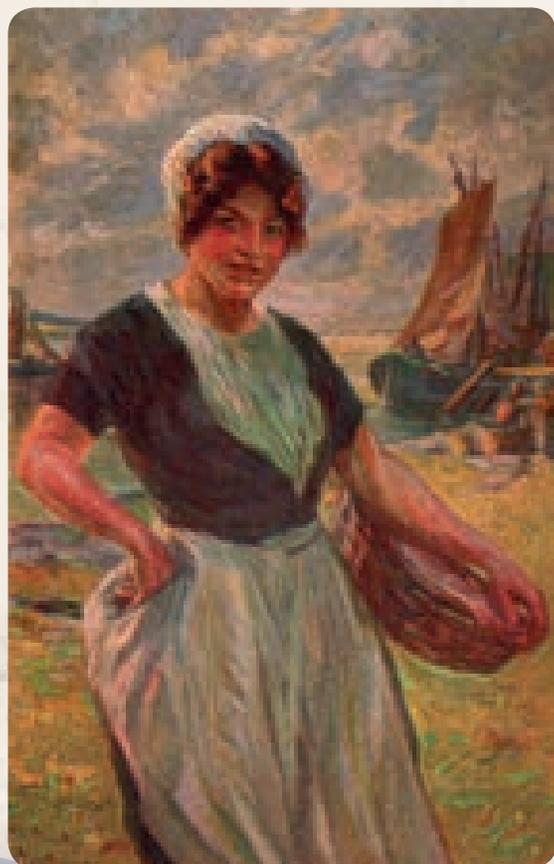
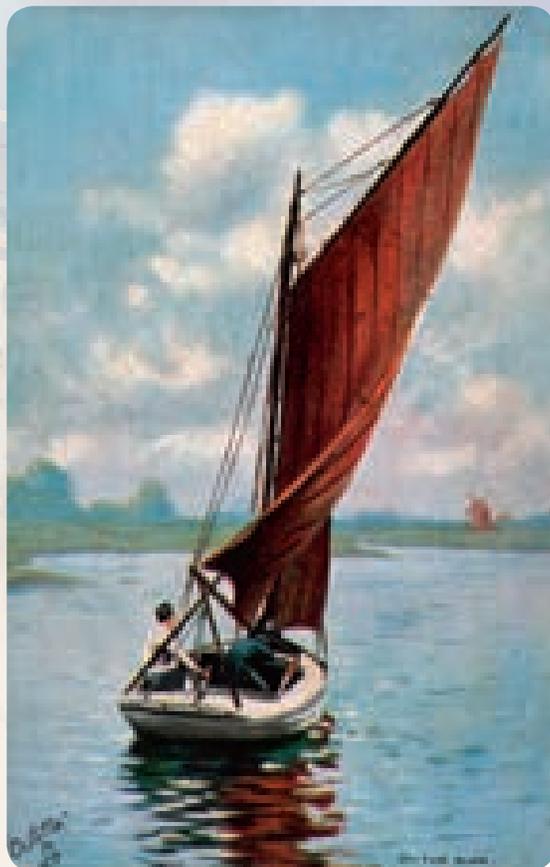
Хельсинки. 1903.



Хельсинки. 1903.

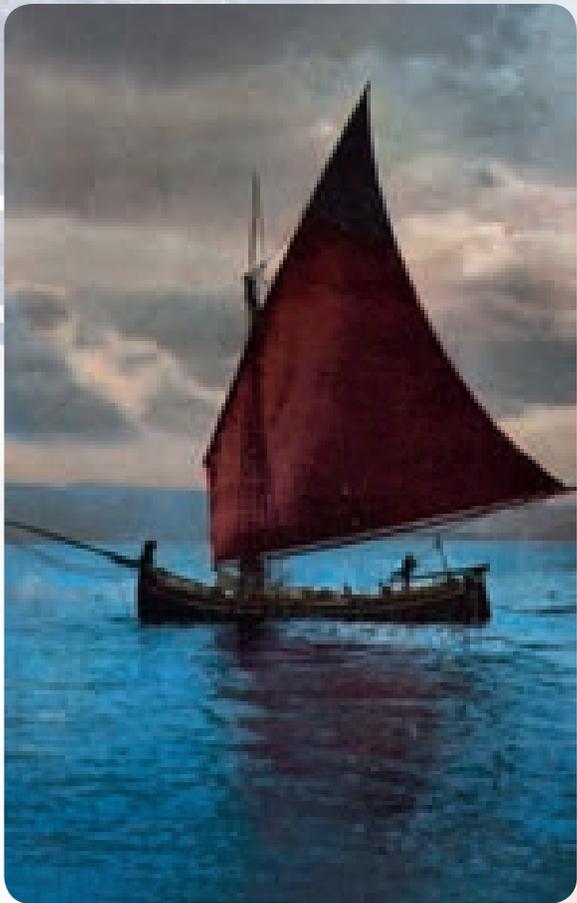


На яхте. 1904



Рыбачка. 1904.





На яхте. 1904.



Велендам (Виндмюлен).

Велендам. 1904.





Яхта. 1904.



Речной пейзаж. 1904.





Гондольер. А.М. Лаптев. М.: Советский художник, 1970.



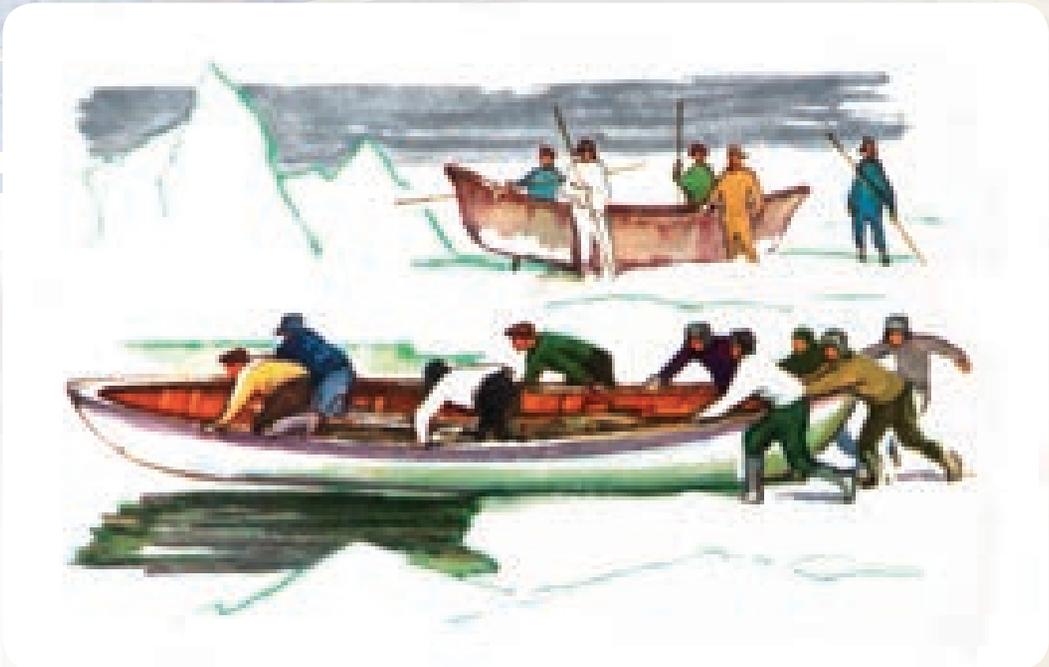


Кураха / П. М. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## КУРАХА

Римский географ Авиена, описывая полторы тысячи лет назад кельтские суда, отмечал: «Чудное дело, они готовят корабли свои из сшитых шкур и часто на таких судах из твердой кожи переплывают широкие моря». Английские курахи – потомки древних кельтских судов. Основой лодки служит ивовая корзина, обтянутая снаружи просмоленной кожей. Такими лодками до сих пор пользуются ирландские, шотландские и уэльские рыбаки. В Уэльсе на курахах устраивают увлекательные соревнования, которые в шутку называют «гонками кожаных чулок», в них участвуют только женщины.





Вельбот и зверобойный торосный карбас / П. М. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ВЕЛЬБОТ И ЗВЕРБОЙНЫЙ ТОРОСНЫЙ КАРБАС

Вельбот в переводе с английского – лодка для охоты на кита. Чтобы быстрее, не разворачиваясь задним ходом, отплыть от раненого зверя, корму и нос у лодки строят одной формы. Двуносые шлюпки-вельботы есть и в военно-морском флоте. На заднем плане изображен зверобойный торосный карбас – это лодка-сани. Приделанные к карбасу полозья позволяют легко катить кожаную лодку по льду. Когда карбас плывет, полозья служат ему киями. Интересно, что на скандинавских наскальных рисунках древние лодки изображены с полозьями.





Португальский баркас / П. М. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ПОРТУГАЛЬСКИЙ БАРКАС

Древними реликтами кажутся огромные португальские рыбачьи баркасы. Они напоминают величавые корабли ахейцев, некогда пришедших к Трое. Огромными серпами взметнулись кормы лодок, увенчанные деревянными крестами. На каждом весле – по шесть-восемь загорелых гребцов. В своих традиционных клетчатых рубахах и вязаных колпаках гребцы похожи на древних галерников. Плоское дно баркаса позволяет паре быков, впрягаемых в лодку, вытащить ее вместе с сетью и уловом на берег.





Будапешт. Замок Вайдахуняд. М.: Правда, 1973.



На острове Капри.1826 г. / С.Ф. Щедрин. М.: Изобразительное искусство, 1974.





Венеция. Большой канал / Франческо Гварди. Киев: Мистецтво, 1976.



Венеция / Антонио Каналетто. Киев: Мистецтво, 1976.





Парусники / Шарль Коте. Киев: Мистецтво, 1976.



Морской пейзаж / Эжен Изабе. Киев: Мистецтво, 1976.





**Замок на берегу реки / Петер ван де Вельде. Л.: Аврора, 1978.**



**Венеция. 1849 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1978.**





Норманны (викинги) / П. М. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1979.



Рыбаки в Нормандии, 1875 г. / К.А. Савицкий. М.: Изобразительное искусство, 1979.





Лодки на берегу / Нуци Оконц. М.: Изобразительное искусство, 1979.

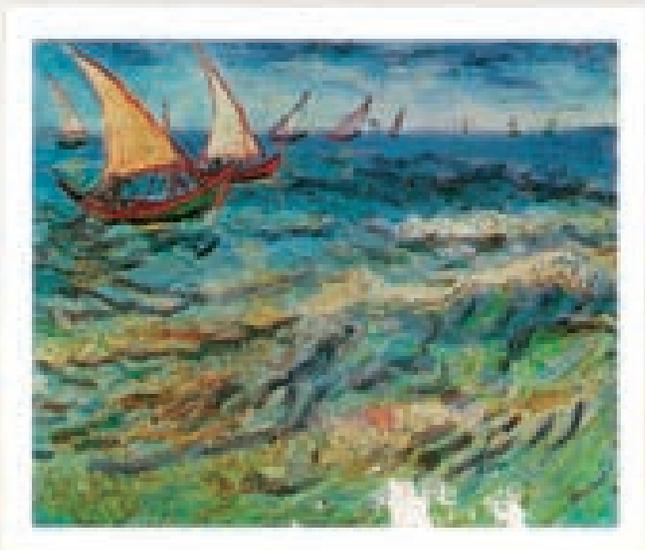


Вид на Сены. Около 1905–1906 гг. / Морис де Вламинк. Л.: Аврора, 1980.





Утро в гавани. Около 1649 г. / Клод Желе (Лоррен). Л.: Аврора, 1980.



Море в Сент-Мари. 1888 г. / Винсент Ван Гог. Л.: Аврора, 1981.



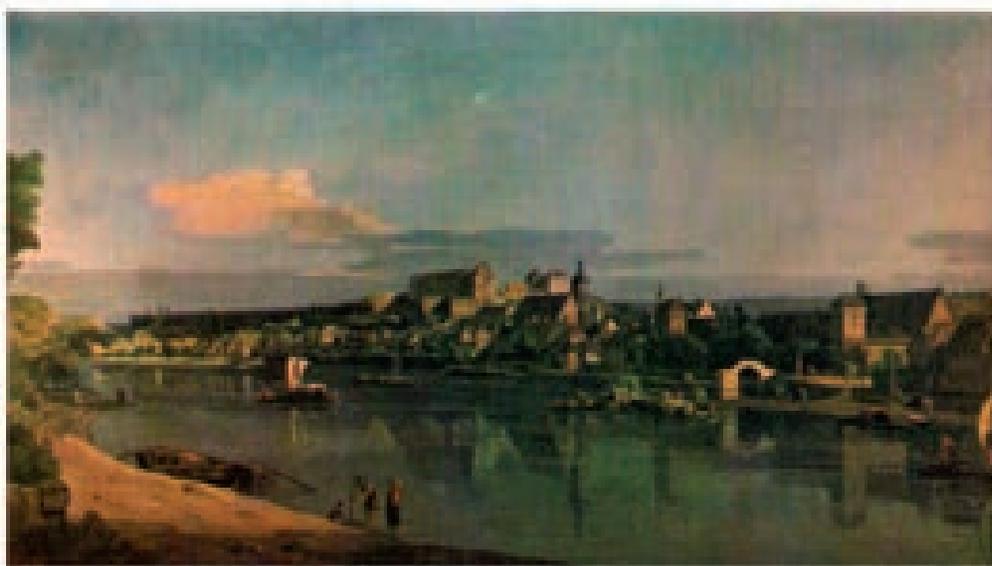


Пейзаж с двумя башнями / Давид Тенирс Младший. Л.: Аврора, 1982.



Переправа на пароме в окрестностях Арнгема / Саломон ван Рейсдал. Л.: Аврора, 1982.





Вид Пирны с правого берега Эльбы. Между 1747 и 1755 гг. / Бернардо Беллото. Л.: Аврора, 1982.



Вечер в гавани. 1640-е годы / Клод Лоррен. Л.: Аврора, 1982.





Приморская гавань / Давид Тенирс Младший. Л.: Аврора, 1982.



Италия. Венеция. Большой канал / Франческо Гварди. Л.: Аврора, 1984.





Большая гавань на острове Капри. 1827–1828 гг. / С.Ф. Щедрин. М.: Изобразительное искусство, 1985.



Вид Большого канала в Венеции. 1850 г. / А.Н. Мордвинов. М.: Изобразительное искусство, 1987.



Вид Большого канала в Венеции. 1853 г. / А.Н. Мордвинов. М.: Изобразительное искусство, 1987.



Набережная Мерджеллина в Неаполе / С.Ф. Щедрин. М.: Изобразительное искусство, 1987.





Новый Рим. Замок св. Ангела. 1823 (?) / С.Ф. Щедрин. М.: Изобразительное искусство, 1987.

**Сильвестр Феодосиевич Щедрин** – один из наиболее одаренных русских пейзажистов, всемирно известный мастер. Сын скульптора Феодосия Щедрина в 1800 г. поступил в Академию художеств, в 1811 г. награжден золотой медалью первого достоинства и оставлен при Академии «для усовершенствования». В 1818 г. отправился в Италию, жил в Риме и Неаполе.

На пейзаже справа замок св. Ангела – средневековая крепость, перестроенный мавзолей римского императора Адриана (II в. н. э.). Название замку дала венчающая его скульптура ангела. У горизонта перспектива замкнута куполом собора св. Петра и зданием Ватиканского дворца.

Картина вызвала восторженные отзывы. Современник писал, что видевший ее «не забудет... той милой кисти, которая умела так искусно и свободно подделаться под натуру». Сохранилось несколько повторений-вариантов в различных музеях СССР, но «всякий раз он изменял воздух и тон картины и таким образом произвел восемь картин, один и тот же вид представляющих, равно оригинальных». В картине предстает романтическая концепция пейзажа, конфликт истории и мгновения: торжественному молчанию вечности в грандиозных памятниках старины противопоставлена пестрая оживленная сиюминутная суতোлка у темных стен жилищ римских бедняков. Но воплощение замысла в картине лишено всякой нарочитости: она счастливо преодолена вдохновенностью живописного решения. Пространство приобрело реальную глубину, воздух – влажную плотность, вода – световые рефлекссы, очертания зданий – поэтическую мягкость.



Терраса в Сан-Андресе / Клод Оскар Моне. М.: Изобразительное искусство, 1988.

**Клод Моне** был живописцем, наиболее полно и ярко выразившим в своем творчестве принципы импрессионизма. Его можно назвать классиком этого антиклассического направления во французском искусстве семидесятых годов XIX в. Художники-импрессионисты стали работать на открытом воздухе: они сосредоточили свое внимание на зрительной, красочной стороне мира, лишенной событий и драм, поставив своей целью насытить живопись солнечным светом. Мир радостный, ликующий и безмятежный открывается нам в полотнах импрессионистов. Красотой и свежестью ясных чистых тонов веет от картины Моне, в которой художник запечатлел вид маленького курортного местечка Сан-Андрес близ Гавра. Залитая солнцем терраса, пронизанные светом яркие краски роз, безмятежно-спокойные фигуры персонажей, стремительно уходящие вдоль горизонта дымы кораблей, безбрежный простор моря и неба, развевающиеся флаги – все передает ощущение наслаждения праздником жизни. Картина была написана летом 1867 г., а осенью 1874 г. группа молодых художников во главе с Клодом Моне, пренебрегая официальным Салоном, устроила собственную выставку, на которой была представлена одна из написанных им в Гавре картин «Впечатление. Восход солнца». Позднее Моне так объяснил название полотна, где он изобразил утреннее солнце в мареве тумана: «Меня спросили название этой картины для каталога... Я ответил: «Поставьте – «Впечатление». Это было подхвачено критиками, и вся группа художников – Моне, Ренуар, Писсарро, Сислей, Дега, Сезанн, Берта Моризо и Базиль – получила название импрессионистов.





Вид в Сорренто. 1826 г. / С.Ф. Щедрин. М.: Изобразительное искусство, 1989.

В 1818 г. выученик Петербургской Академии художеств **Сильвестр Феодосиевич Щедрин** приезжает в Италию. Ее солнечная природа сразу и безоговорочно покорила русского живописца. Тем не менее как художник он не превращается в итальянца. Многие нити связывают Щедрина с Россией, а его искусство позволяет видеть в нем одного из самых ярких и последовательных представителей русской романтической живописи.

Щедрин любил писать Неаполь и его окрестности. Горы, вода, небо, местные жители были для него живым воплощением счастливой полноты бытия. Изображая морской залив в «Виде в Сорренто», он следит за объединяющим действием атмосферы, пытается уловить тайну чистого, открытого цвета во всей его предметной достоверности и одновременно зависимости от соседства с близлежащими тонами, от голубизны неба и зеленоватой синевы моря. Во многом мастер проложил пути развития пленэрной живописи.

Щедрин почти никогда не изображал открытые водные пространства. Чаще всего на его полотнах представлены уютные бухты, закрытые заливы, на берегах которых располагаются рыбаки. Однако от этого его произведения не приобретают черты бытовизма. Человек для Щедрина – часть природы, его жизнь слита с бытием земли: рыбаки находят себе пристанище на узкой, защищенной от ветра береговой полосе, безбоязненно выходят в море, строят себе жилища почти в толще скал. Щедрая радость жизни, романтическое дружественно-приветливое ее приятие выражено художником открыто, эмоционально, живописно-активно. Но при этом в его картинах всегда есть одухотворяющая строгость, внутреннее единство и цельность.



Hardanger

Залив в Норвегии.





Озеро в горах.



Харьков. Гидропарк / П.И. Балабанов, Г.И. Угринович. Харьков: Мистецтво.





Место слияния рек Тепла-Витавы и Студена-Витавы. Чехословакия.

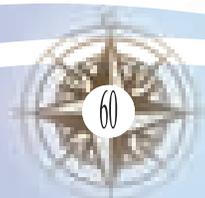


Праздник на Темзе. Лондон.



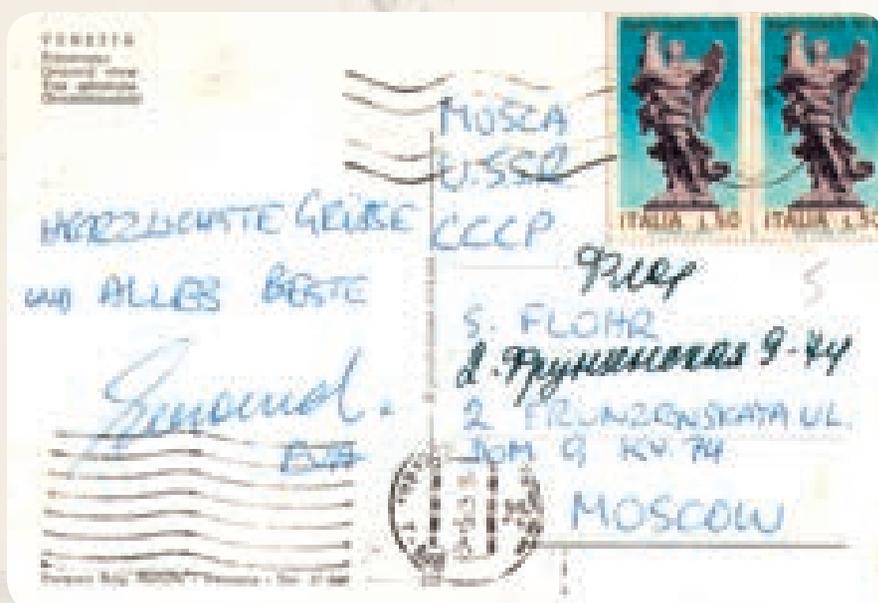


**Вид на вышку Мюггельтуры. Германия.**



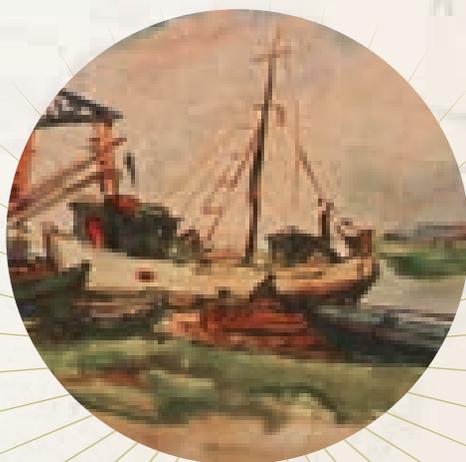


Венеция. Панорама.



Оборот открытки





*Россия*



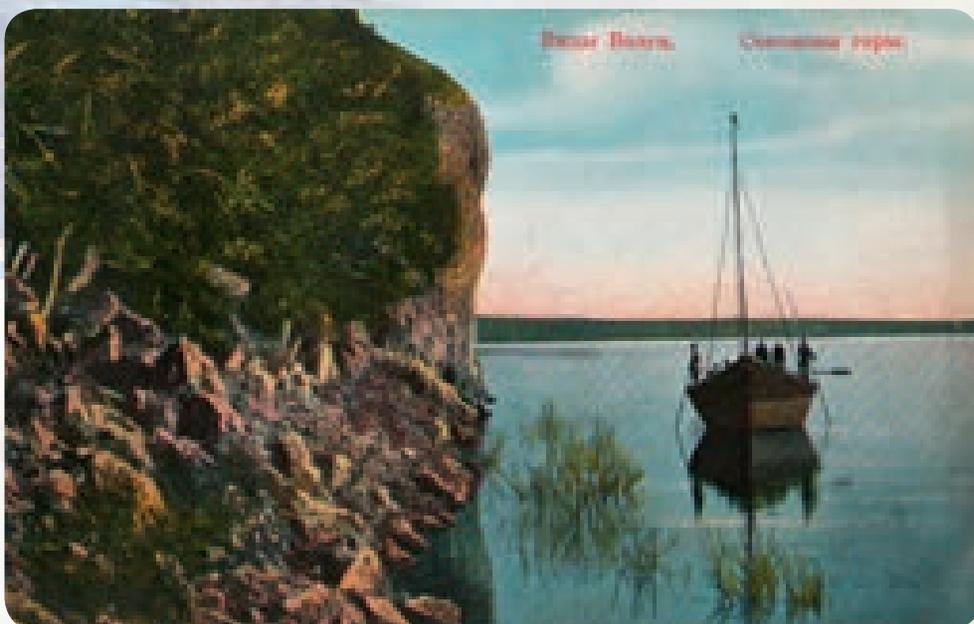


Царёв курган. Жигули. Стокгольм: Акционерное общество Гранберг, 1903.



Урал. Вид реки Демы. Стокгольм: Акционерное общество Гранберг, 1904.



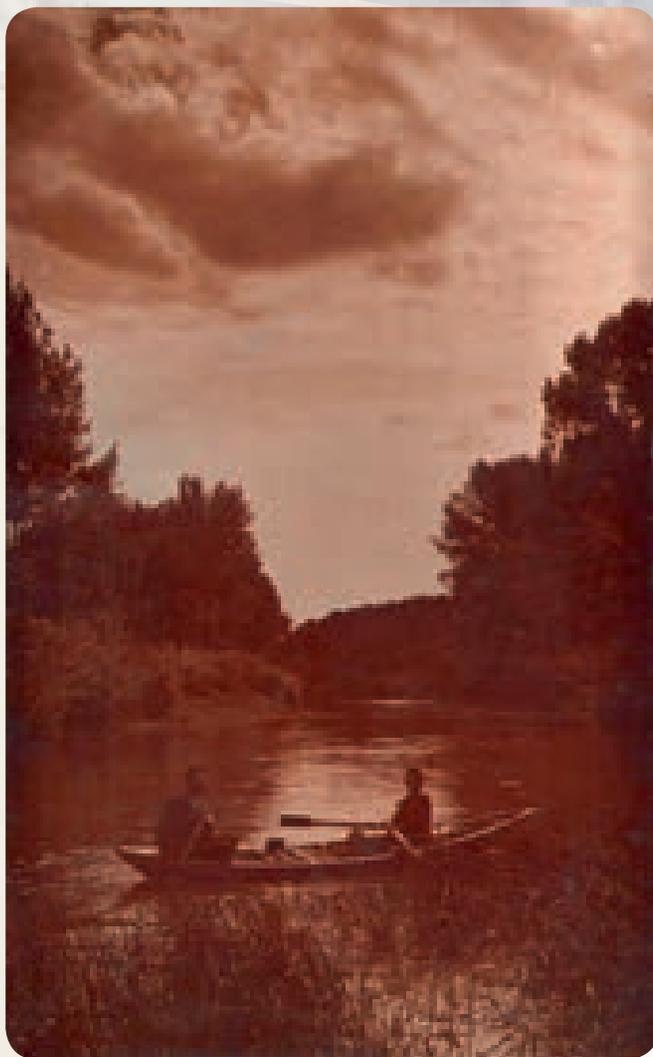


Виды Волги. Соколовы горы. Стокгольм: Акционерное общество Грауберг, 1904.



Догорающий костёр / А.А. Рылов. 1904.





Вечером на реке. 1904.





Кама у села Озерцы. Изд. А.М.К., 1904.



Черноморская эскадра. Севастополь: Изд. Н.А. Вязанова, 1904.





Да или нет?/ Н.К. Пимоненко. 1904.

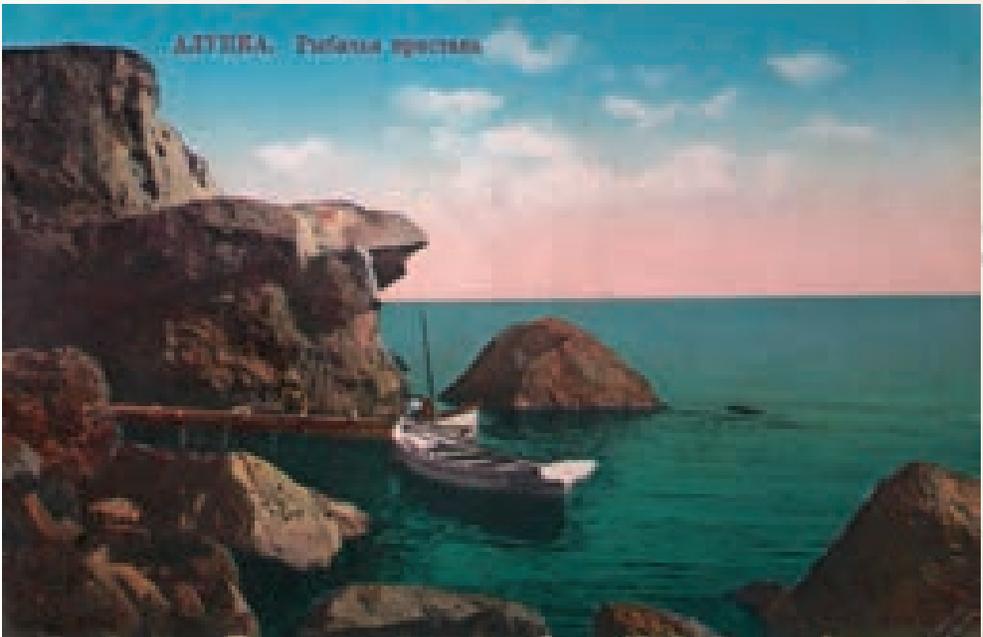


Нева / А.Н. Бенуа. Спб.: Т-во Голике и Вильборг, 1904.





Водная прогулка. Изд. в пользу Общины св. Евгении, 1905.



Алупка. Рыбачья пристань. Ялта: Изд. Дмитрия Николича, 1909.





Пятигорск. Казённый сад. Пруд. Кисловодск. 1916.



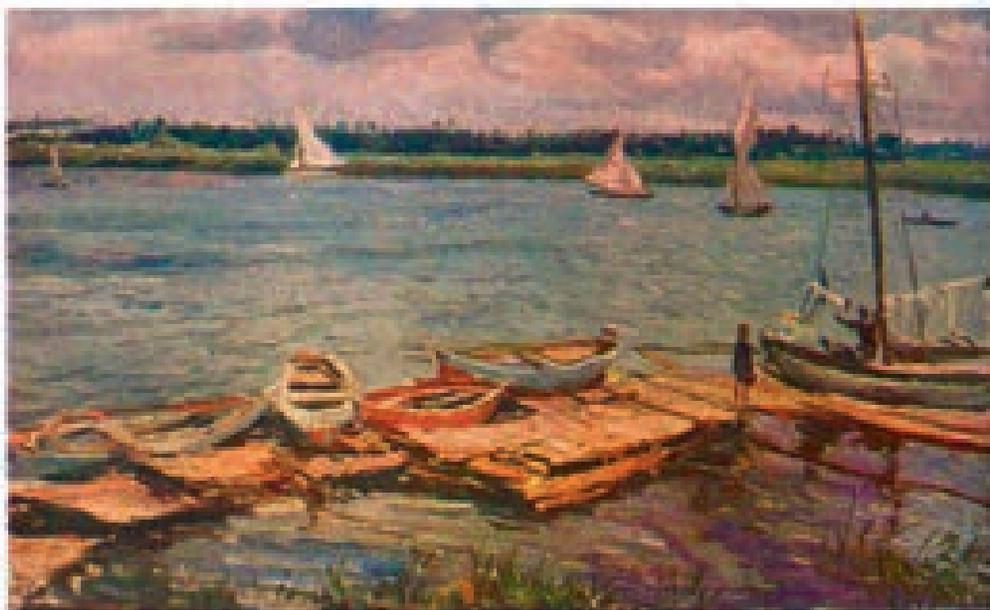


Музей-усадьба “Остафьево”. Усадебный пруд. М.: Мосгублит, 1930.

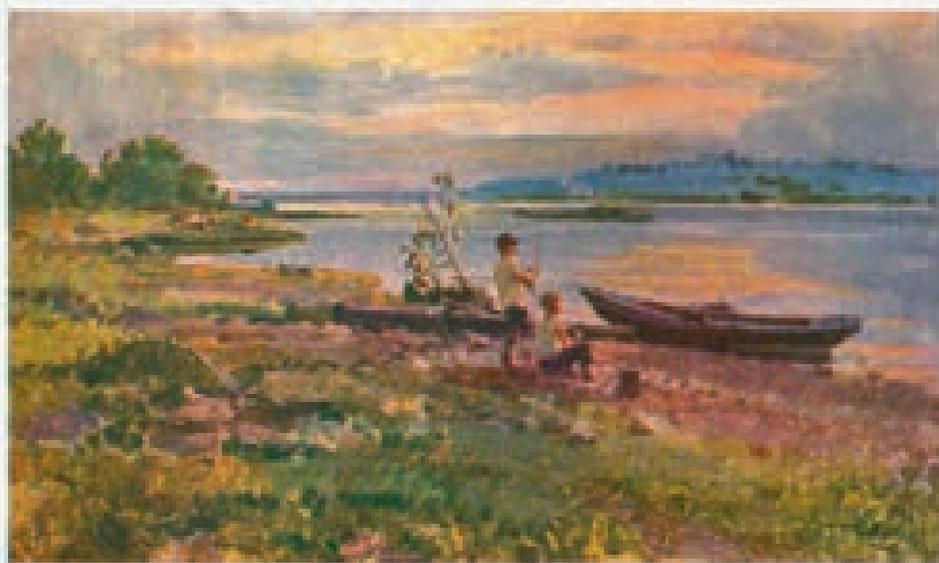


Алупка. Рыбачья пристань. Симферополь: Крымгосиздат, 1931.



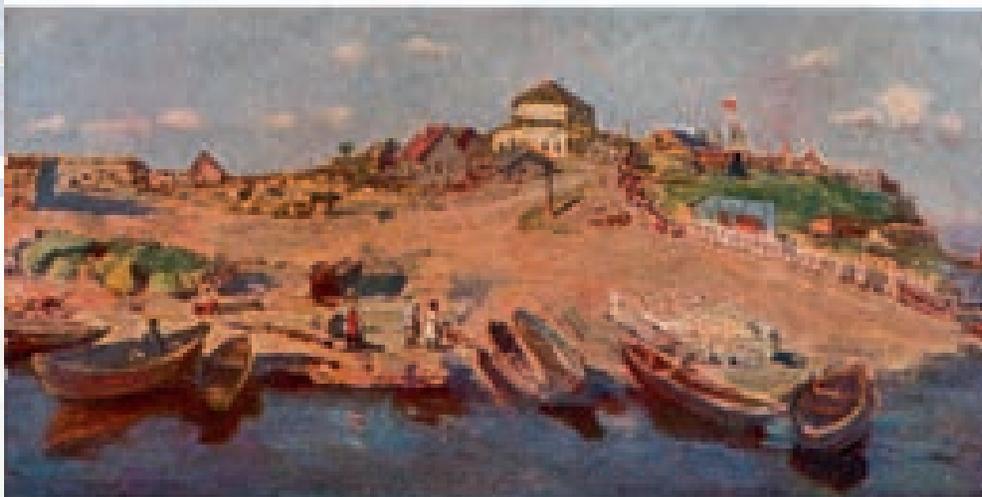


Парусники / Д.А. Налбандян. М.: Советский художник, 1949.



Вечер на Волге / Г.К. Савицкий. М.: Советский художник, 1949.

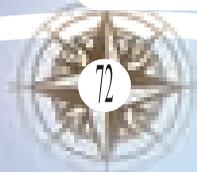




Переправа через Волгу / П.А. Радимов. М.: Советский художник, 1950.

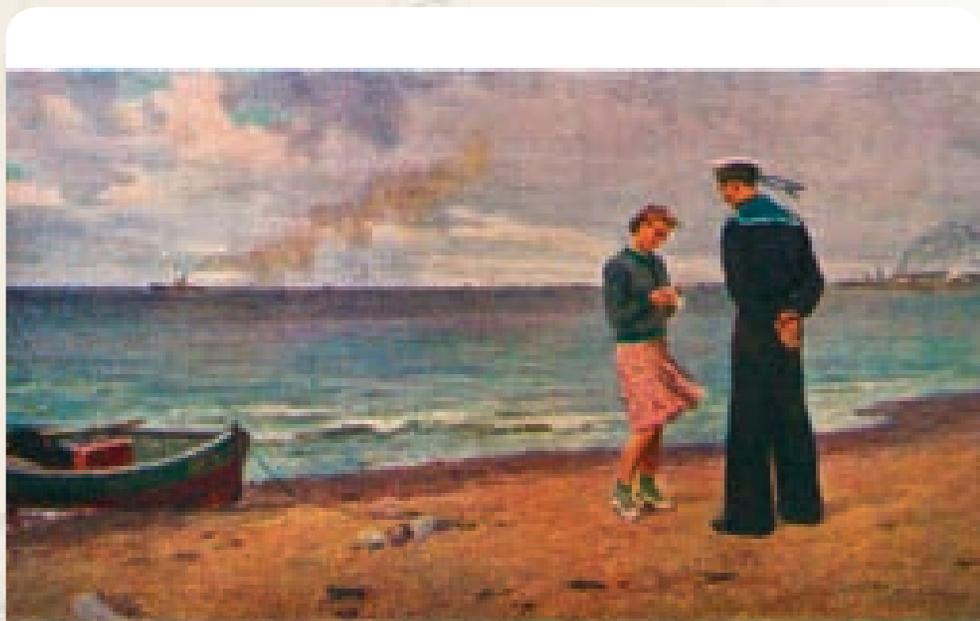


Озеро Рица / А.И. Становов. М.: Министерство связи СССР, 1954.

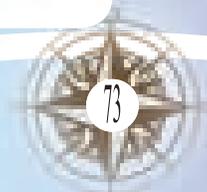


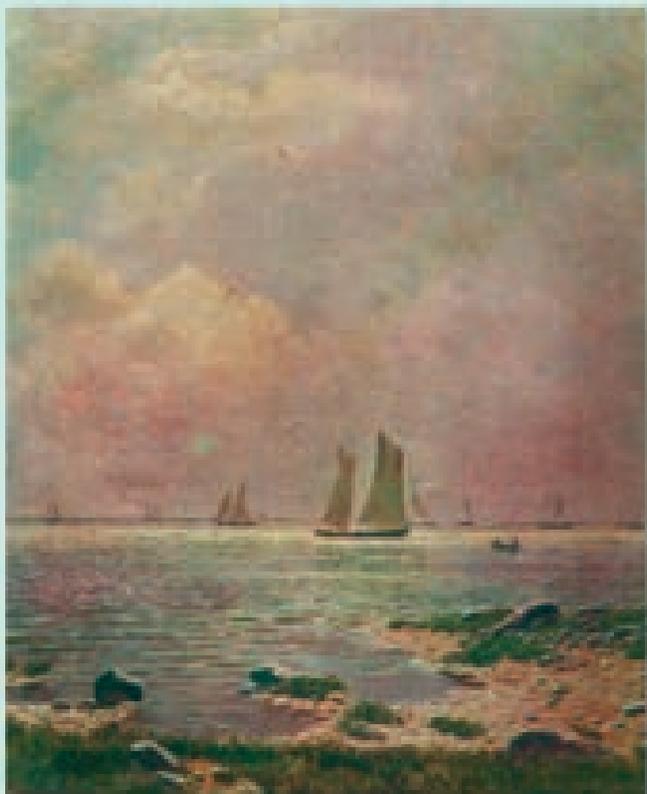


Ленинград. Спуск к Неве у Академии художеств / М. М. Величко. Л.: Изогиз, 1956.



Отпуск кончился / М.А. Бириштейн. М.: Советский художник, 1957.



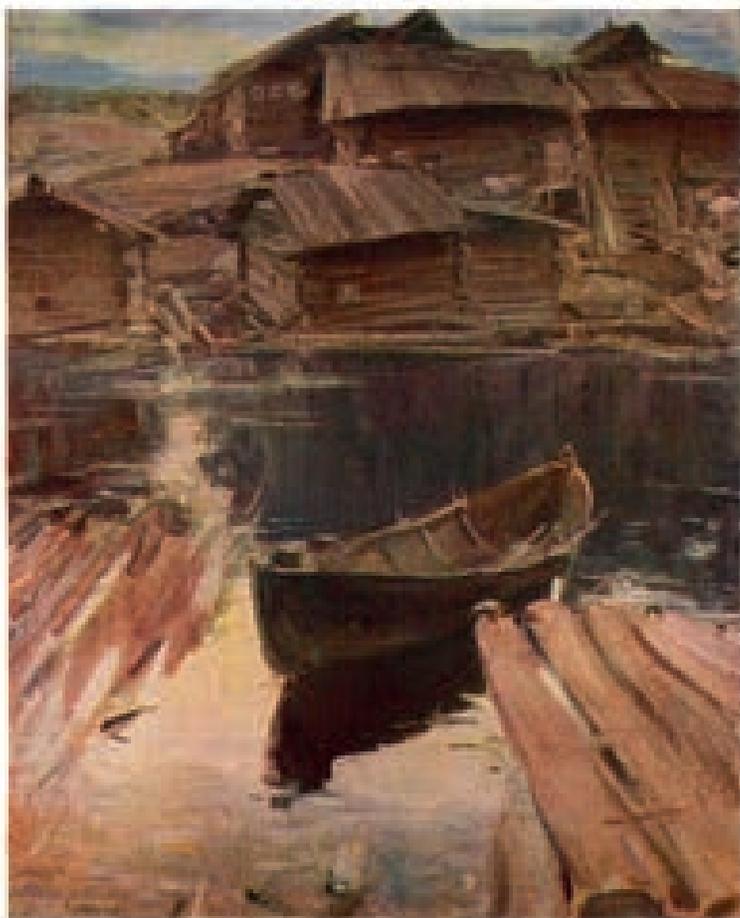


**Море / Н.Н. Дубовский.  
Л.: Изогиз, 1959.**



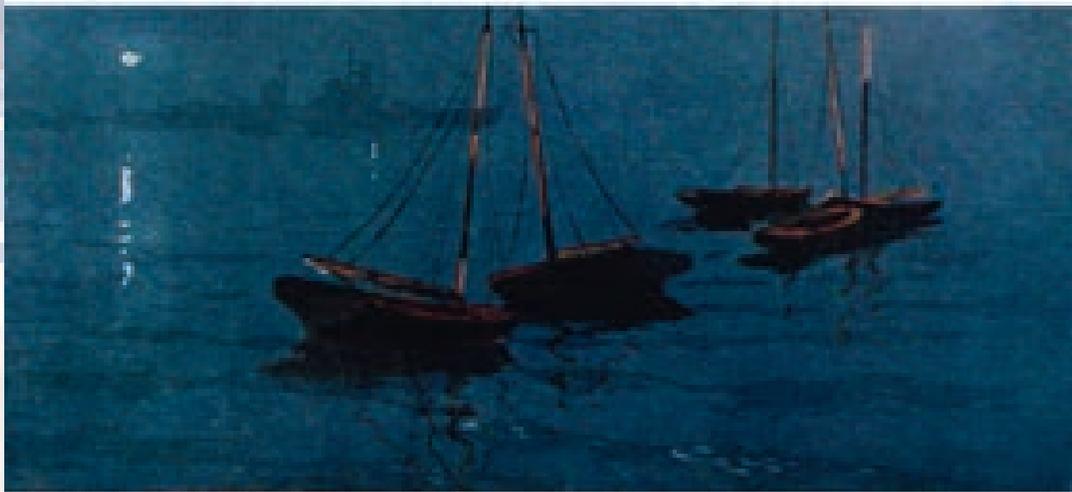
**На реке. 1888 г. / К.А. Коровин. Л.: Изогиз, 1961.**





Северная деревня / А.Е. Архипов. М.: Изогиз, 1962.





Море ночью / Р.К. Тагиров. М.: Советский художник, 1961.



Лодки / Ю.Ю. Клевер. 1974 г. М.: Изогиз, 1963.

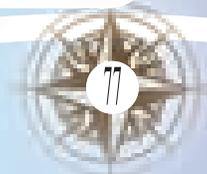




На плоту. 1947 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.



Вид на Чёрное море. 1873 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изогиз, 1963.





Рыбаки на берегу моря. 1852 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изогиз, 1963.



Вид Одессы в лунную ночь. 1846 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изогиз, 1963.





Ранней весной. Туман. 1958 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.



План выполнен. 1961 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.



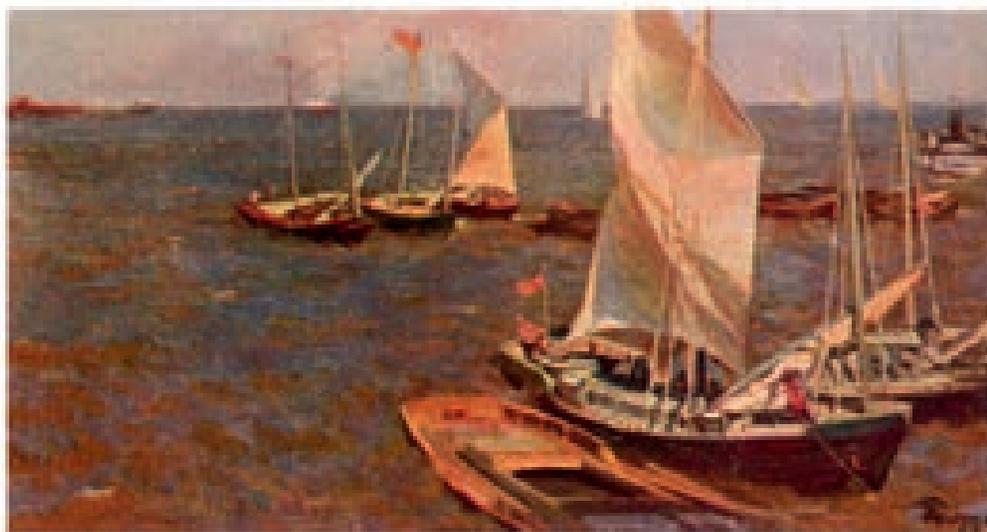


Северный Каспий. 1956 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.



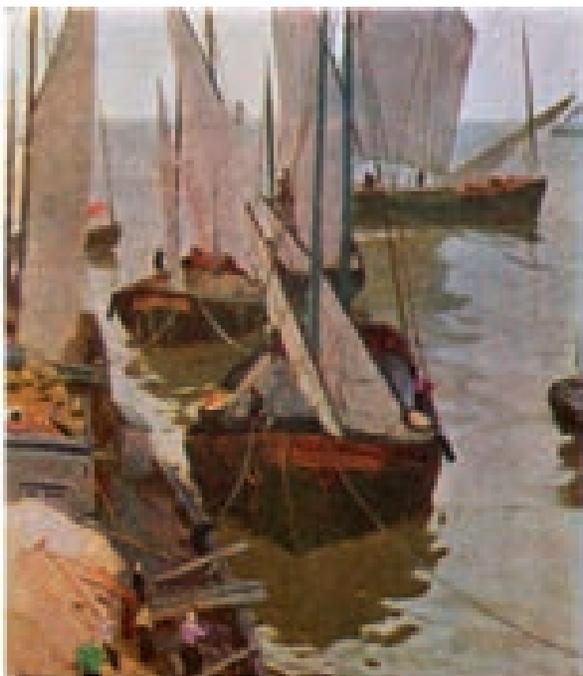
Колхозные реюшки на раскатах. 1961 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.



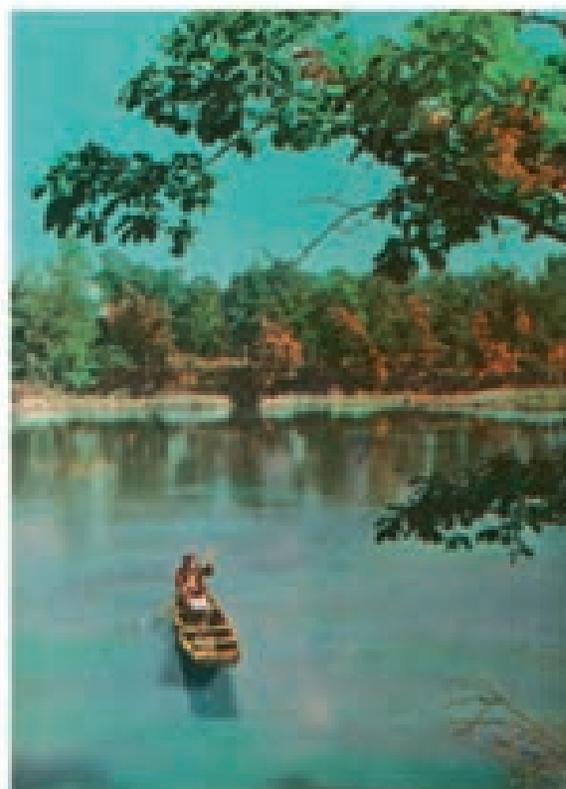


**Моряна. 1957 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.**



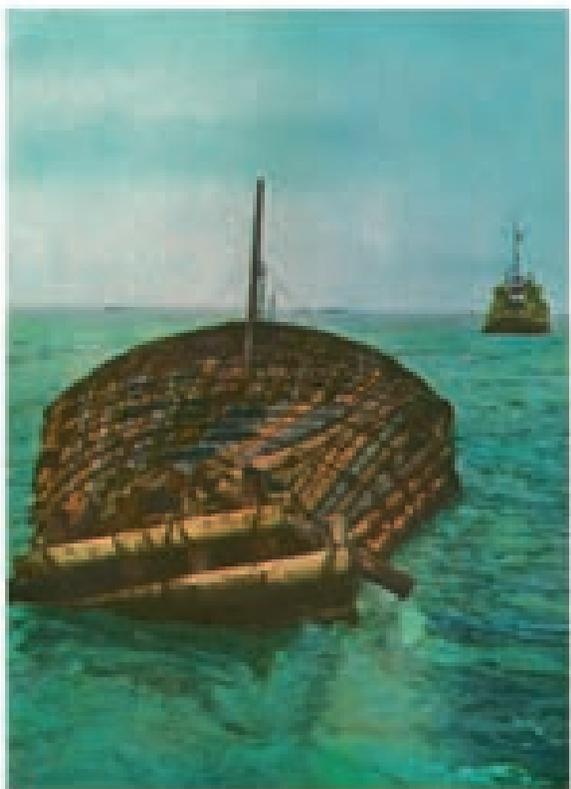


**С уловом. 1961 г. / Я.Д. Ромас. М.:  
Советский художник, 1963.**



**Проток Амура. На рыбалке.  
Свердловск: Полиграфист, 1965.**

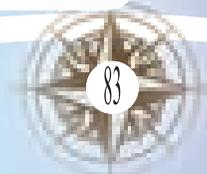




На просторах Амура. Свердловск:  
Полиграфист, 1965.



Северная деревня / В.Г. Ломакин. М.: Советский художник, 1967.



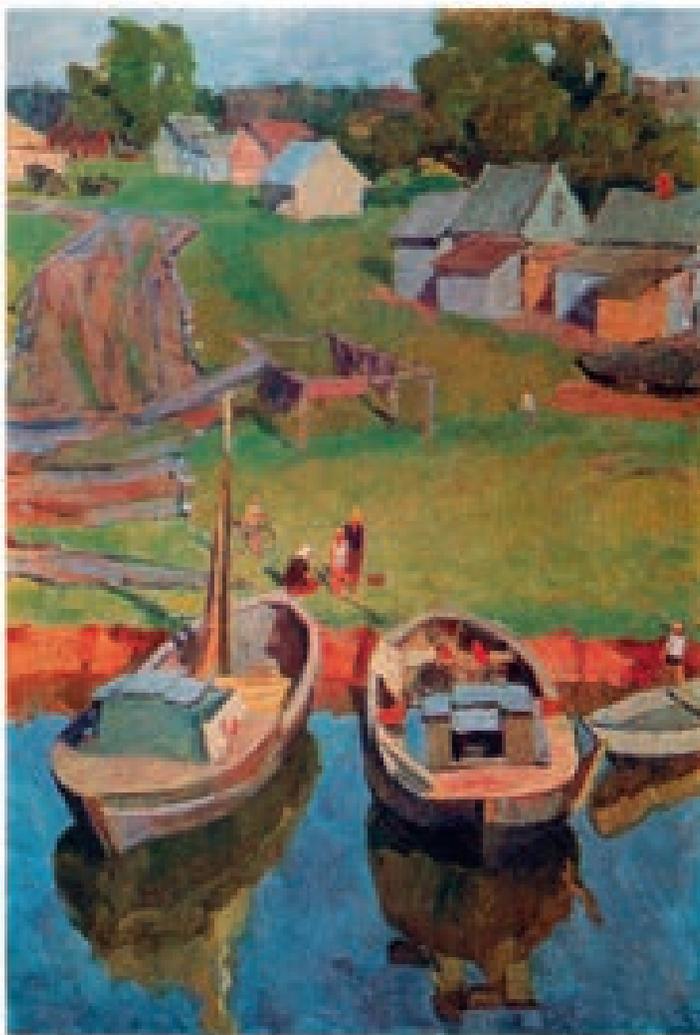


Морской пролив с маяком. 1841 г. / И.К. Айвазовский. Л.: Советский художник, 1968.



Феодосия. Восход солнца. 1865 г. / И.К. Айвазовский. Л.: Советский художник, 1968.



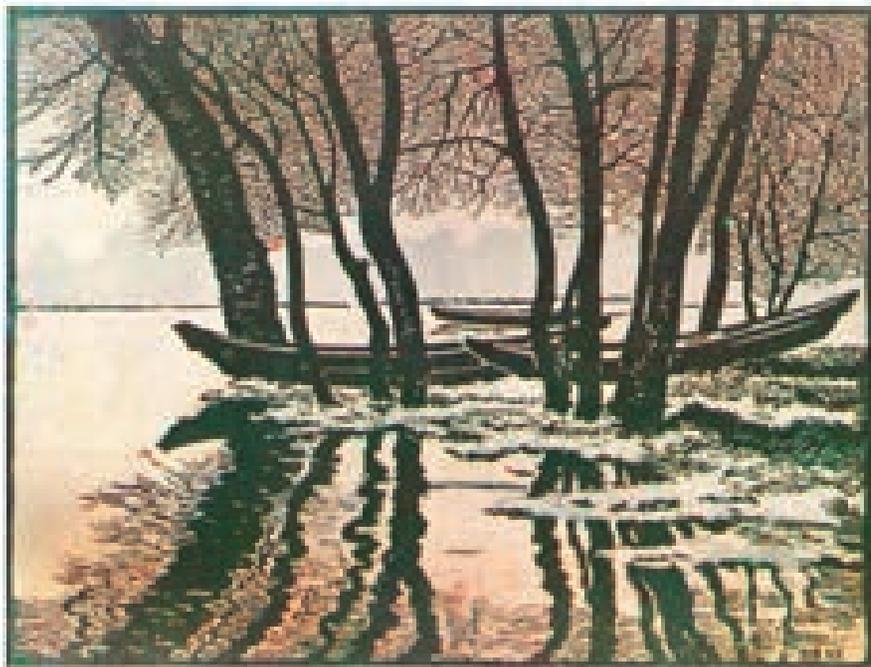


Лодки / Г.А. Барщ. М.: Советский художник, 1968.



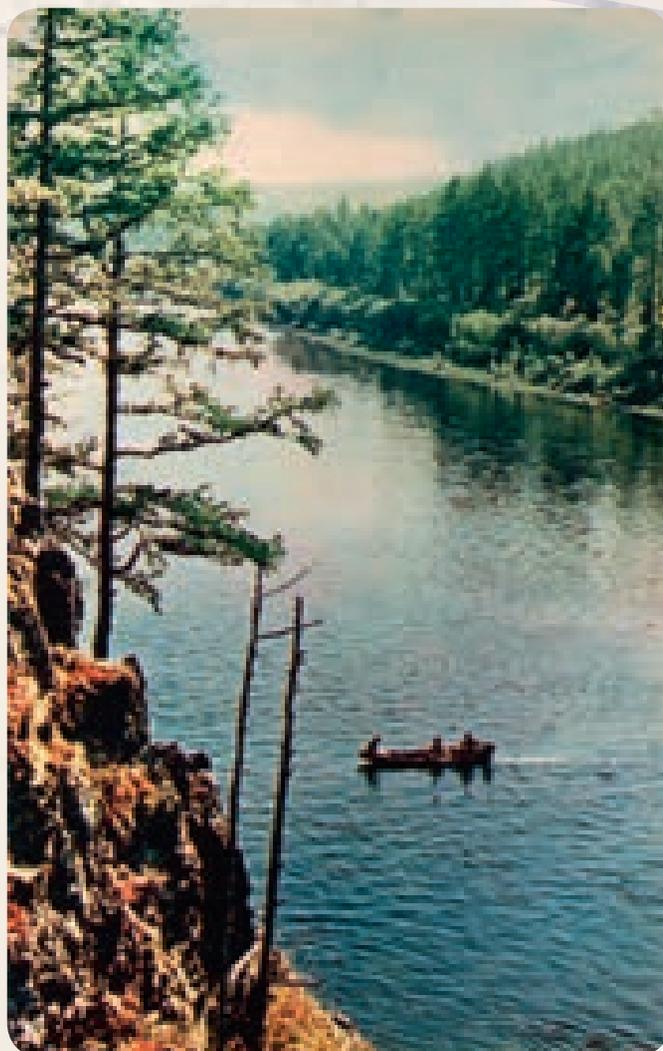


У причала. 1966 г. / Н.К. Корниенко. М.: Советский художник, 1969.



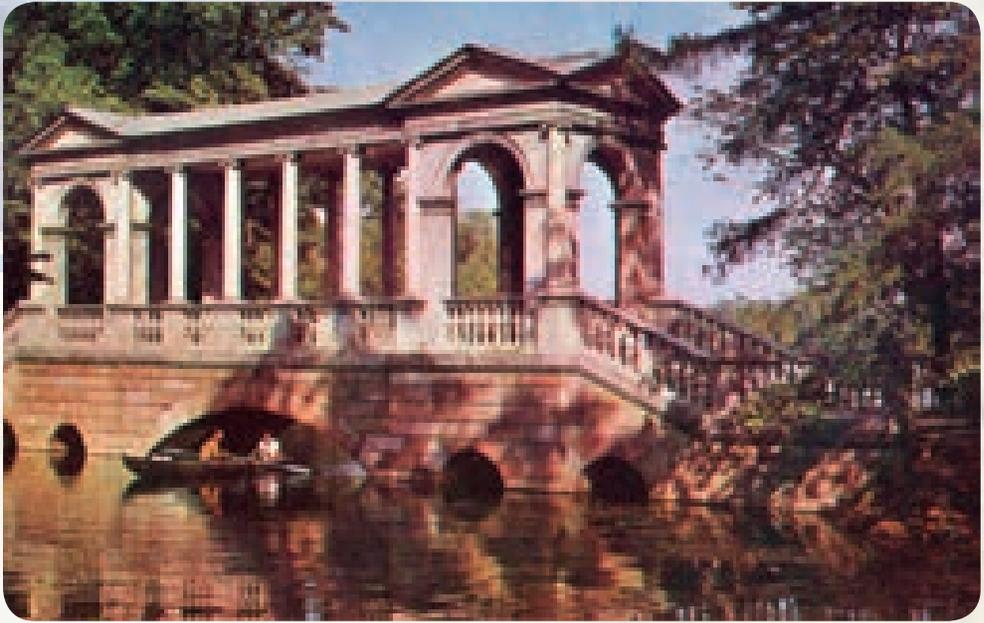
Вешние воды / А.С. Пашенко. М.: Советский художник, 1969.





Забайкалье. Река Ципа / Н. Немионов. М.: Планета, 1970.



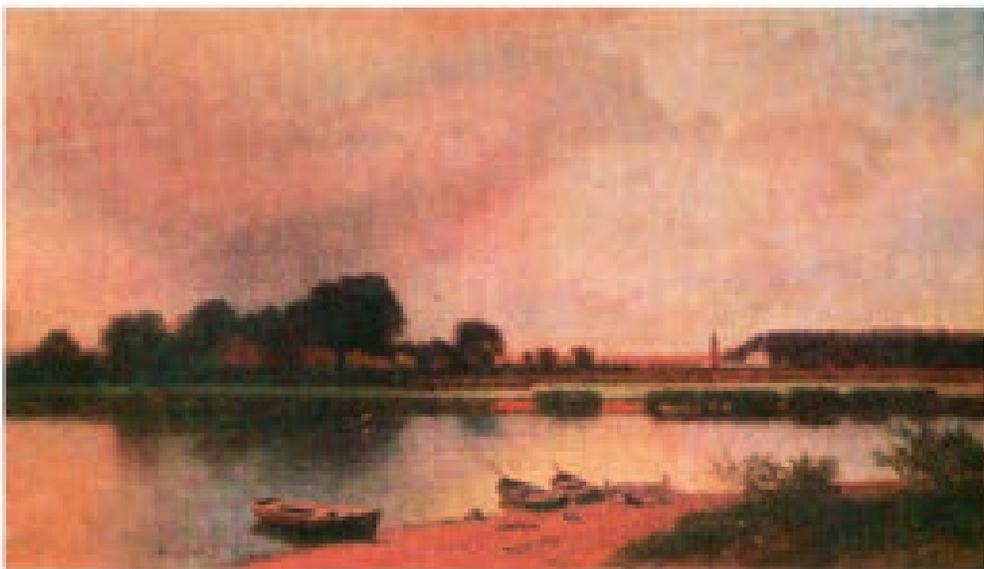


Пушкин. Сибирская галерея в парке Екатерининского дворца. 1776 г. / Б. Крузко. М.: Планета, 1970.



Озеро Имандра. Осмоление сетей. 1937 г. / П.П. Кончаловский. М.: Советский художник, 1973.





Летний пейзаж под Казанью. 1876 г. / Л.Л. Каменев. М.: Изобразительное искусство, 1973.



В бурю. 1856 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1973.





Радуга. 1873 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1973.



Суда на рейде. 1859 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1973.





Морской берег. Прощание. 1868 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1973.



Вид на Одессу. 1855 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1973.





Мурманск. Шхуны. 1937 г. / П.П. Кончаловский. М.: Советский художник, 1973.



В Вологде. 1945 г. / С.В. Герасимов. М.: Советский художник, 1974.



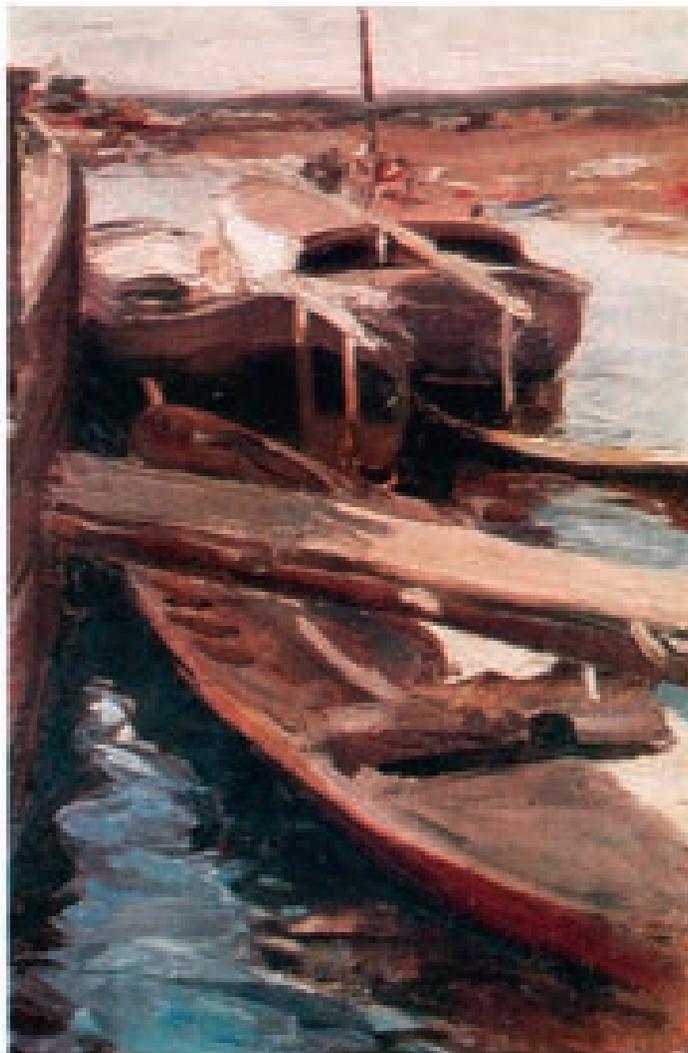


Рыбаки. Банковский промысел. 1931 г. / Р.А. Еченегов. М.: Советский художник, 1974.



Тихий вечер. 1918 г. / А.А. Рылов. М.: Изобразительное искусство, 1974.





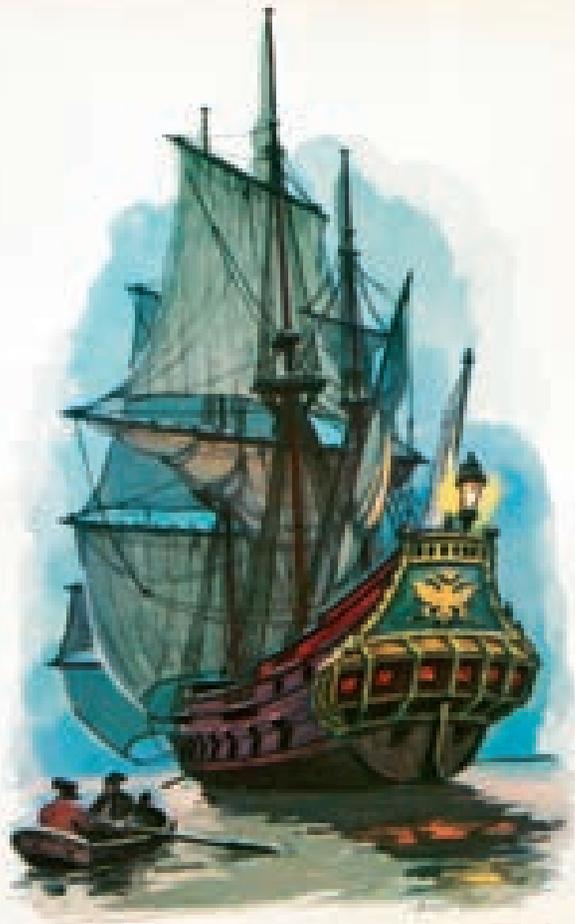
Баржи на Севере. 1902 г. / А.Е. Архипов. М.: Изобразительное искусство, 1974.





Лодочная пристань на Севере. 1902 г. / А.Е. Архипов. М.: Изобразительное искусство, 1975.



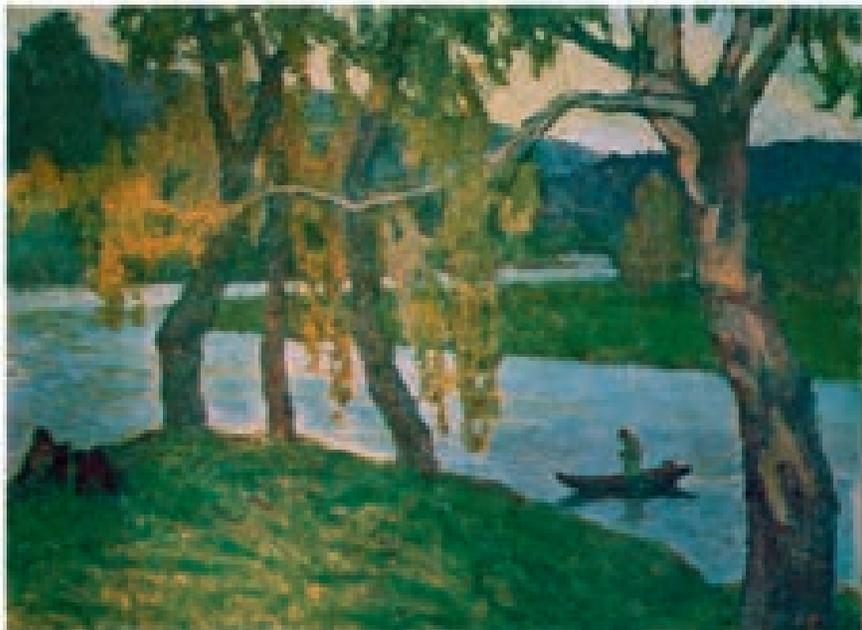


Парусный корабль  
«Орёл» / И. Родинов  
М.: Изобразительное  
искусство, 1975.

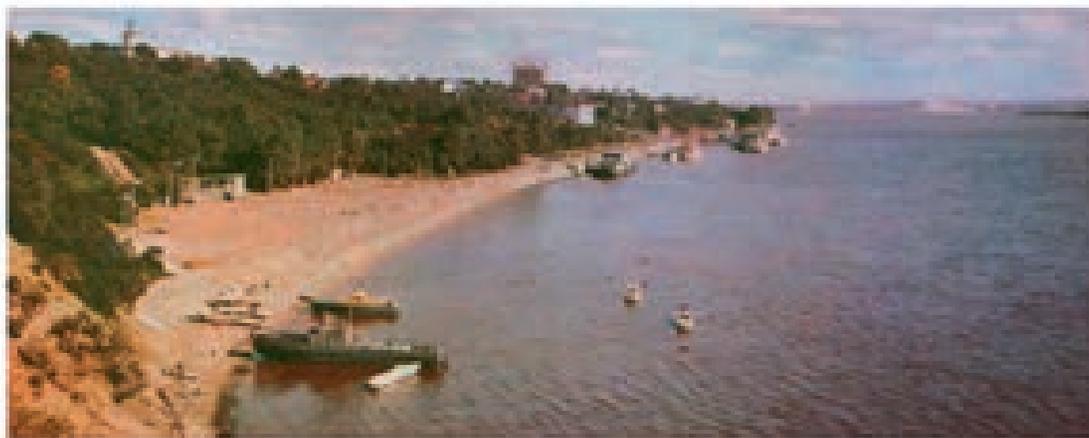
### ПАРУСНЫЙ КОРАБЛЬ «ОРЁЛ»

Корабль заложен в ноябре 1667 г. в селе Дединово на Оке, недалеко от Коломны, для охраны торгового судоходства с Персией на Каспийском море. Постройка закончена в 1669 г. Это первый военный корабль России. Представлял собой тип морского двухпалубного трехмачтового корабля длиной 25 м, шириной 6,5 и осадкой 1,5 м, вооруженного 22 пушками и ручными гранатами. Летом 1669 г. «Орел» в составе небольшой флотилии перешел сначала в Нижний Новгород, а оттуда вниз по Волге в Астрахань. В 1670 г. был захвачен восставшими крестьянами, возглавляемыми Степаном Разиным. После подавления восстания царскими войсками сыграть какую-либо полезную роль кораблю так и не довелось. По сохранившимся документам тех лет есть основания предполагать, что он, в течение многих лет простояв в бездействии в протоке Кутум, близ одной из астраханских слобод, пришел в полную негодность.





День угасающий / Н.К. Рерих. М.: Изобразительное искусство, 1975.



По Амуру / Фото А. Хейфеца. М.: Планета, 1975.



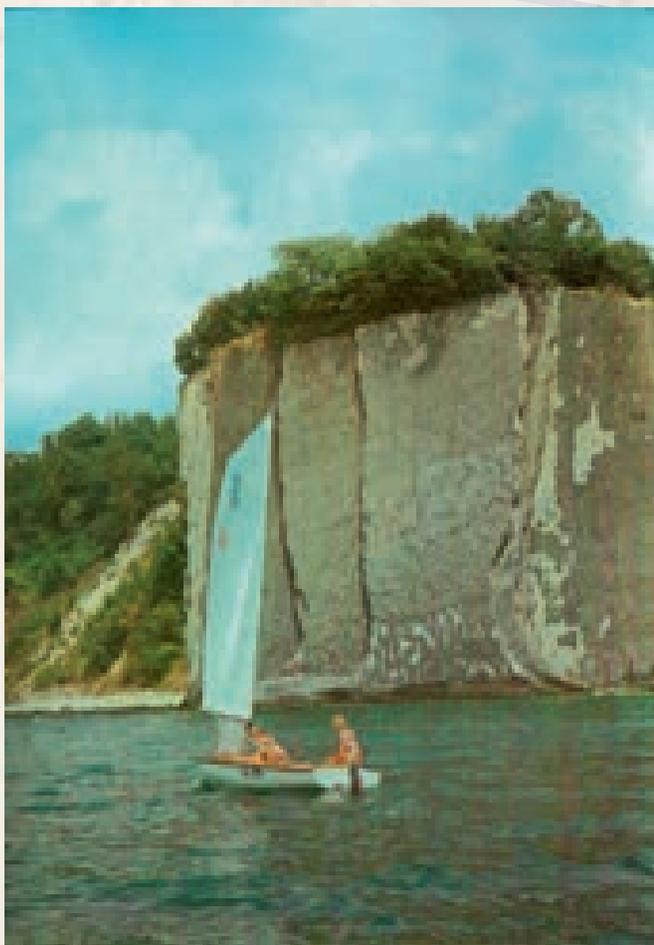


У берегов Ялты. 1894 г. / И.К. Айвазовский. Киев: Мистецтво, 1976.



Лодка на берегу у мыса Алчан / М.П. Латри. М.: Изобразительное искусство, 1977.





Туапсе. Скала Киселева / Фото В. Панова. М.: Министерство связи СССР, 1978.

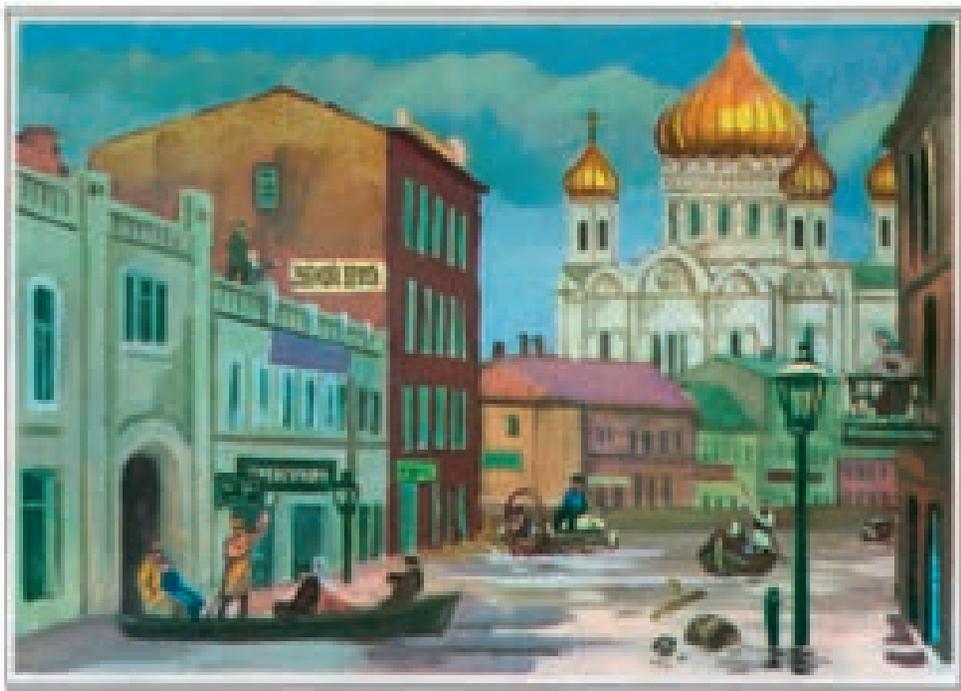




Санкт-Петербург / В. Семенов. М.: Изобразительное искусство, 1978.

В давнишние времена бежала речка Серебрянка по полям, по лугам да по лесам, по старинным бояр Романовых угодьям. Много у Романовых усадеб по Руси раскинуто было, да все не чета Измайлову подмосковному. Как вышли Романовы в цари, стало Измайлово вотчиной царской. Чего в ней только тогда не понастроили! И маслобойни, и пивоварни, и медоварни, и винокурни, даже завод стекольный. А посреди всей этой благодати возвели мастера искусные Государев двор с хоромами царскими. Хоромы поставили деревянные, а службы при них и собор Покровский, что у въезда на двор, – каменные. Было в Измайлове прудов не много не мало, а 37. На этих прудах Измайловских флот Российский первые свои шаги делал. Правил тогда страной молодой царь Петр Алексеевич. Петр пока еще не Великий, ну и флот его невелик. Да лиха беда начало. Станет Петр флотоводцем, а Россия державою морскою, увидит и Гельсингфорс, и Выборг, и Гангут...





Наводнение в Москве / В. Семенов. М.: Изобразительное искусство, 1978.

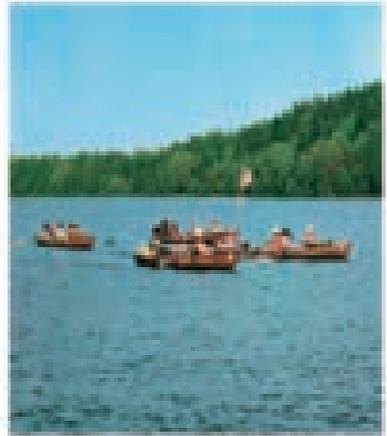
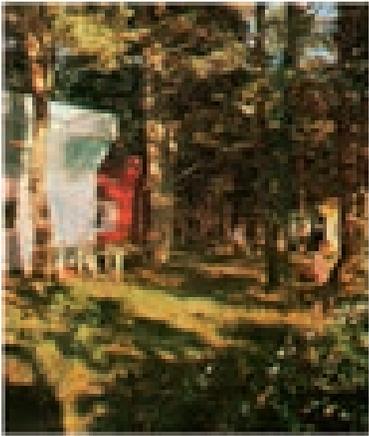
Не Венецию, не знаменитые каналы и гондолы зрит простолюдин, разбуженный однажды водопадом, ниспадающим через окна в его жилище – подвал. А видит он у себя дома, в Москве, мутный водяной вал, плещущий по его родной Остоженке или Дорогомилову. И понадобится северному «венетианцу» лодка, чтобы добраться хоть до какой-нибудь тверди земной, и какими желанными покажутся руки пожарника, снимающего его с крыши, и описать невозможно, а нужно лишь пожить самому в низинных районах города Москвы в те времена, когда девятнадцатый век клонился к закату. В половодье Городская дума только руками разводила: «Нет денег у города на набережные». А раз нет набережных, значит будут наводнения, будут залиты подвалы, а по улицам плавать лодки. Но поскольку у имущих ампирные особняки и роскошные квартиры, а в них всегда сухо, тепло и уютно, поэтому и нет денег на набережные у Думы.





Фонтанка. Лермонтовский мост / Г. М. Манизер. Л.: Изобразительное искусство, 1978.





**По Валдаю. База отдыха. У костра. Лодочный поход / А. Хейфец. М.: Планета, 1978.**



**Море. 1853 г. / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1978.**





Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.



Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.



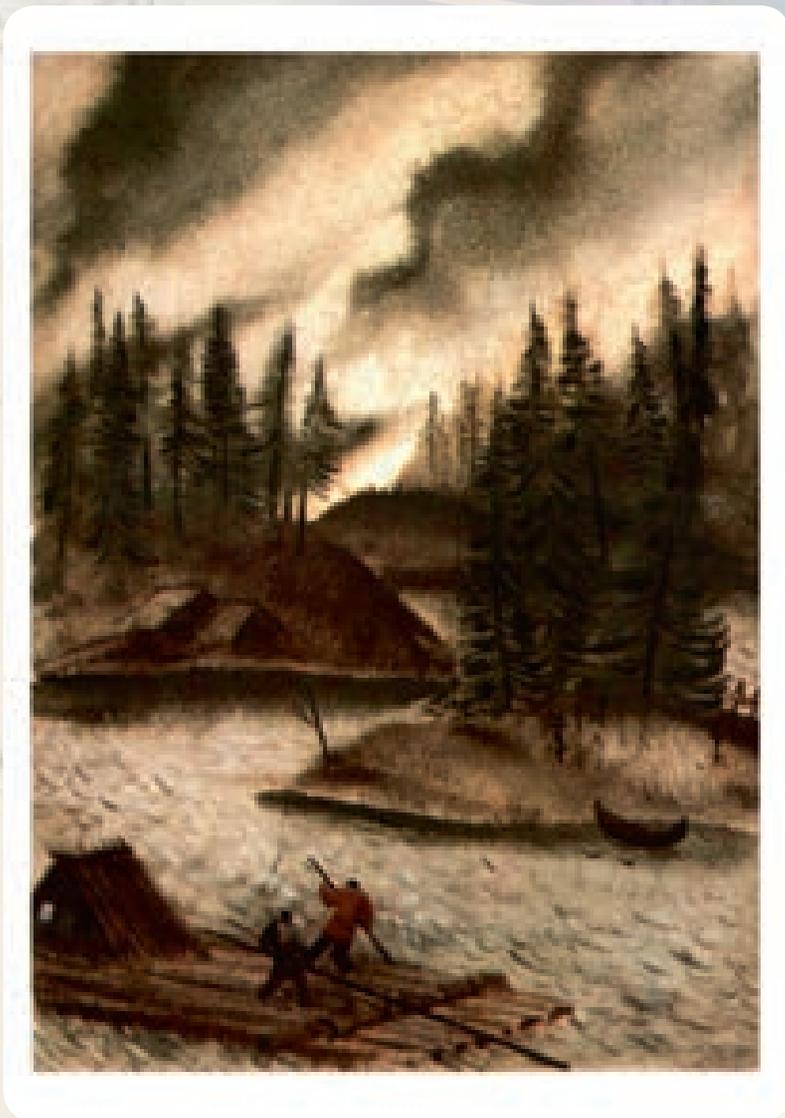


Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.





Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.



Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.



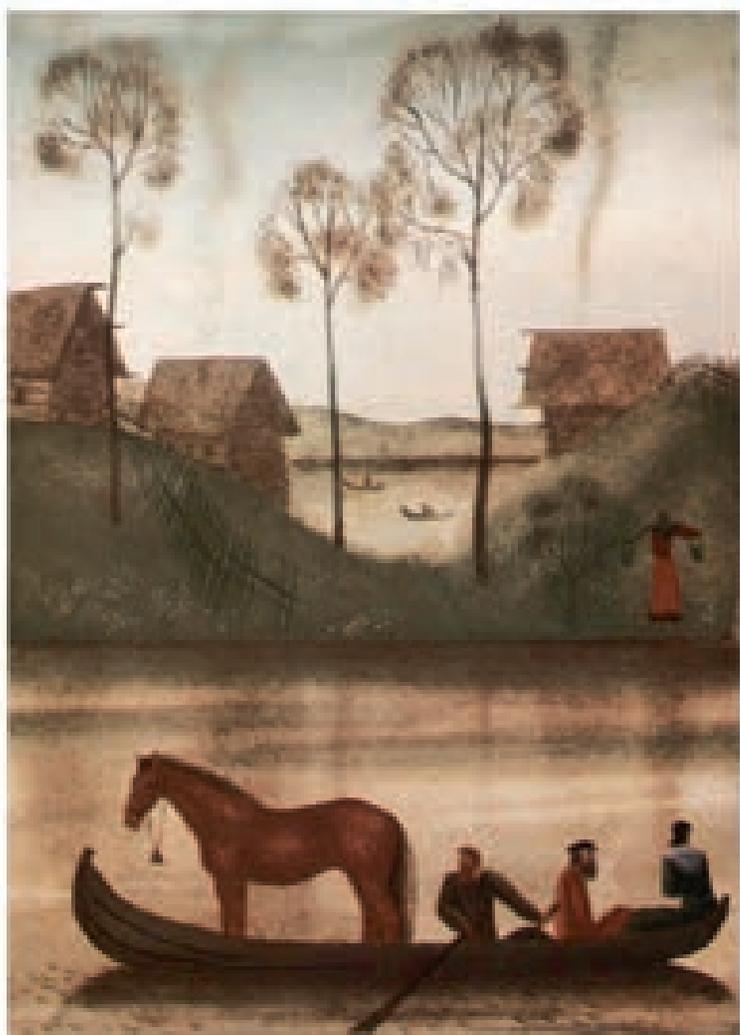


Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.





Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.

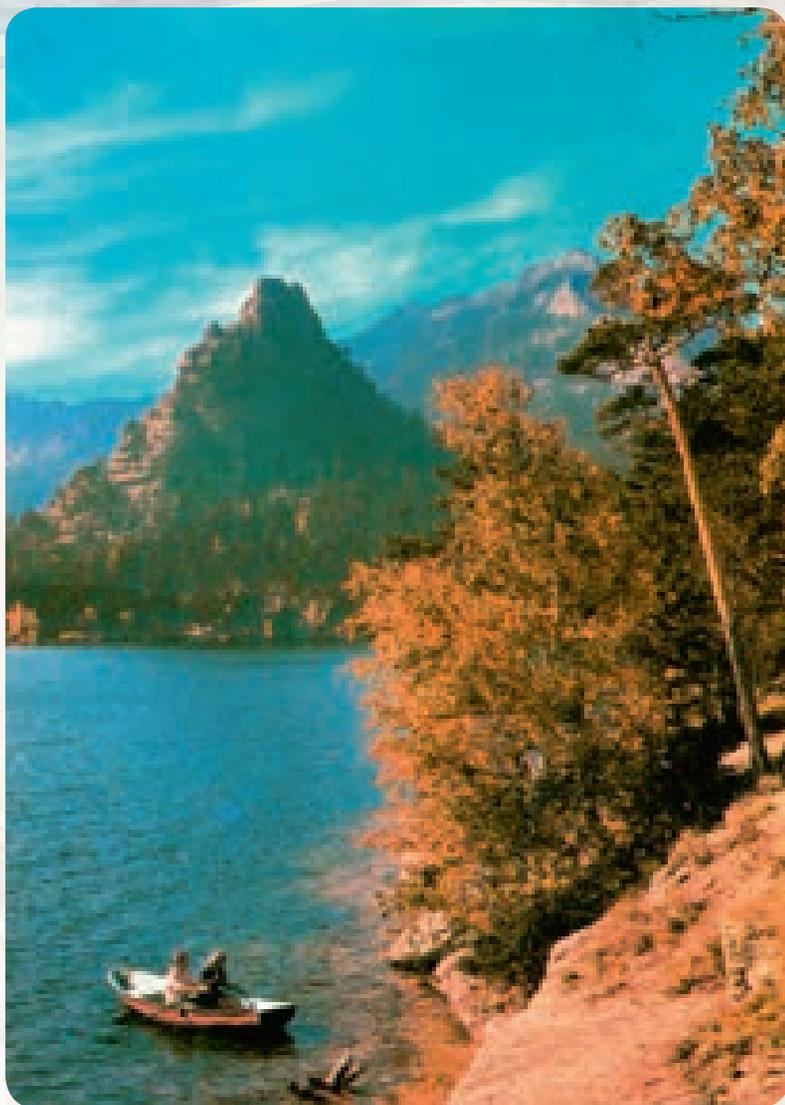


Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.



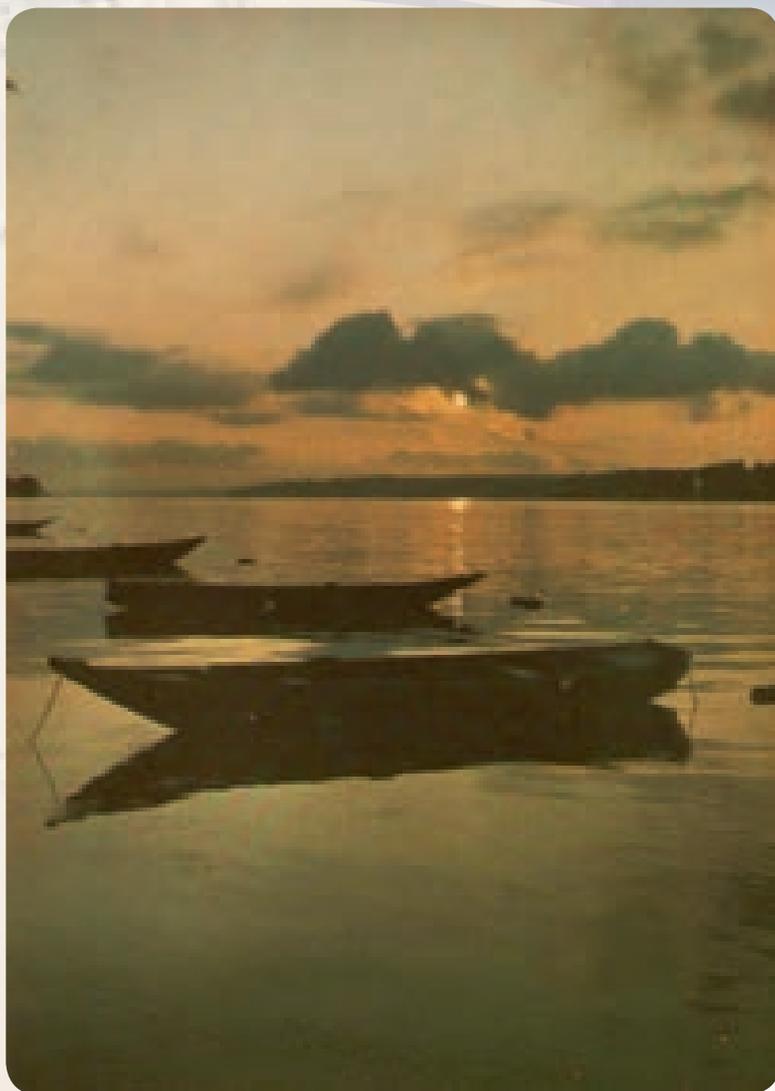
Иллюстрация к очеркам М. Пришвина «В краю непуганых птиц» / К. Соколов.  
М: Изобразительное искусство, 1979.





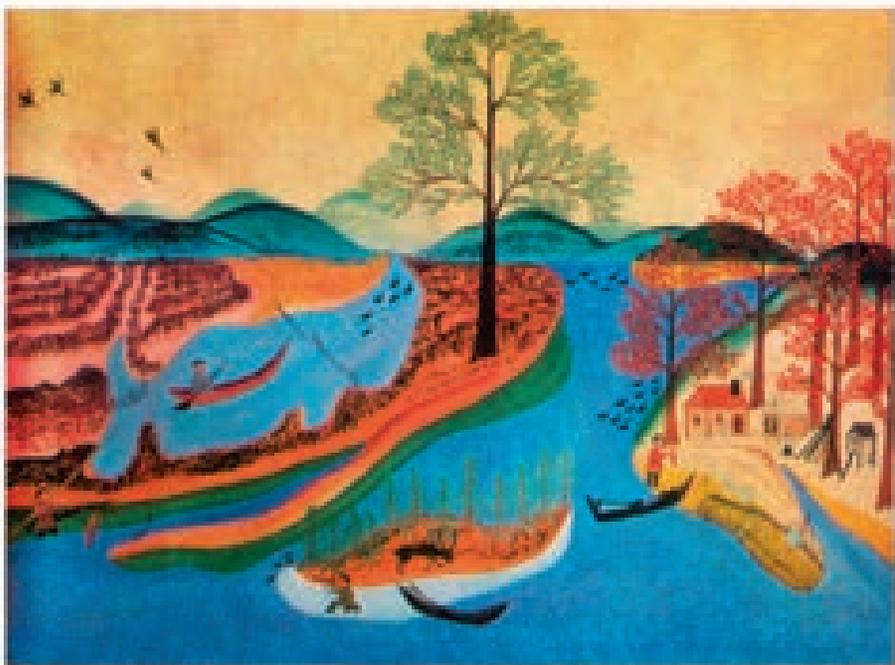
Кокчетавская область. Озеро Боровое / Б. Подгорный. М: Минсвязь СССР, 1981.





Плѣс. Закат / Н. Рахманов. М.: Планета, 1984.





Синее озеро. 1930-е годы / К.А. Панков. М.: Изобразительное искусство, 1984.



Владимир на Клязьме. 1819 г. / А.Е. Мартынов. М.: Изобразительное искусство, 1985.





**Весна – большая вода. 1897 г. / И.И. Левитан. М.: Изобразительное искусство, 1985.**





Свежий ветер. Волга. 1895 г. / И.И. Левитан. М.: Изобразительное искусство, 1985.

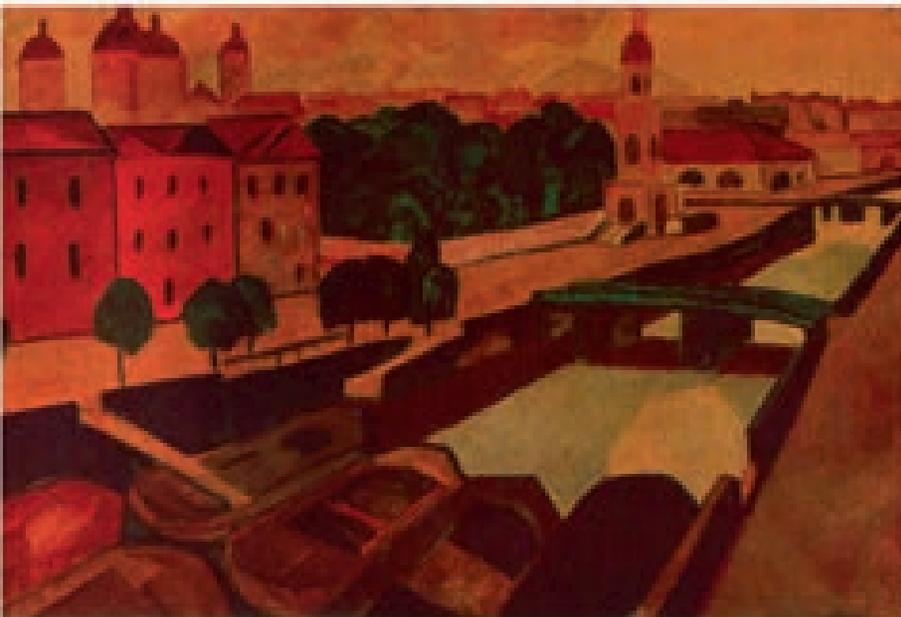


После дождя. Плѣс. 1889 г. / И.И. Левитан. М.: Изобразительное искусство, 1985.





Куйбышев. Детский парк имени Ю.А. Гагарина / Б. Иванов. М.: Министерство связи СССР, 1985.



Крюков канал. 1920-е годы / Р.Р. Френц. Л.: Аврора, 1986.





Вид на Неву и Петровскую набережную с домиком Петра I. 1859 г. / Л.Ф. Лагорио. Л.: Аврора, 1986.



На Волге / В.Г. Одинцов. Л.: Аврора. 1986.





**Вид с Петровского острова в Петербурге. 1816 г. / С.Ф. Щедрин. Л.: Аврора, 1986.**



**Вид на Каменноостровский дворец и плашкоутный мост через Большую Неву со стороны набережной. 1803 г. / С.Ф. Щедрин. Л.: Аврора, 1986.**





Вечерний звон. 1892 г. / И.М. Левитан. М.: Изобразительное искусство, 1989.



Рыбаки. Вторая половина 1840-х годов / Г.В. Сорока. М.: Изобразительное искусство, 1989.





**Вид Дворцовой набережной от Петропавловской крепости. 1794 г. / Ф.Я. Алексеев.  
М.: Изобразительное искусство, 1989.**

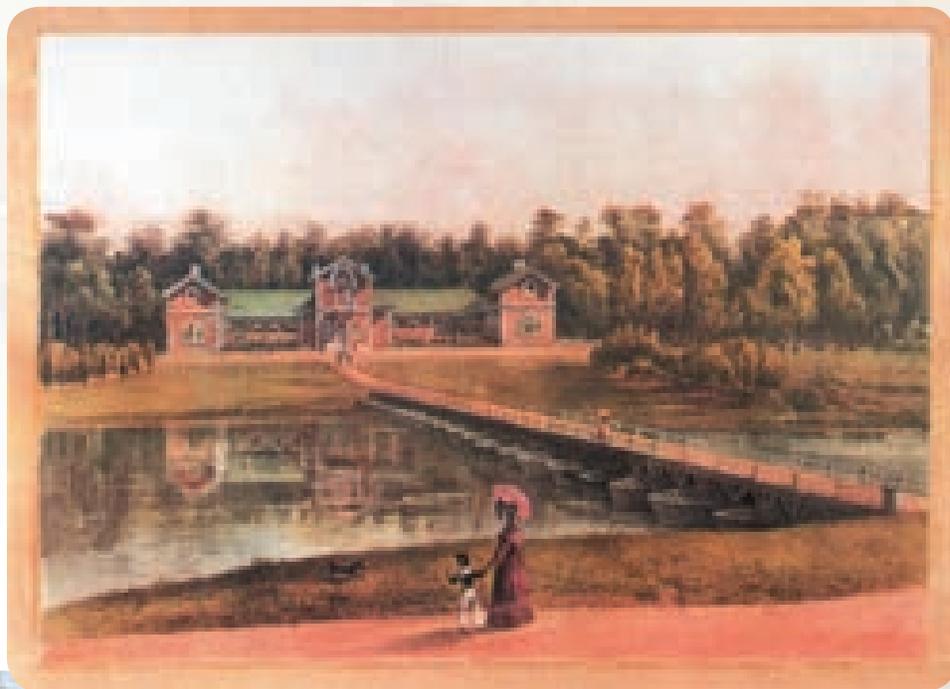


**Устье Невы. 1872 г. / А.П. Боголюбов. М.: Изобразительное искусство, 1989.**





Беседка над памятником императрице Марии Фёдоровне в Кузьминках. Гравюра 1841 г. / Ж.Н. Раух. Изд. «ФАИР-ПРЕСС», 1999.



Скотный двор и плашкоутный мост в Кузьминках. Гравюра 1841 г. / Ж.Н. Раух. Изд. «ФАИР-ПРЕСС», 1999.





Конный двор в Кузьминках. Гравюра 1841 г. / Ж.Н. Раух. Изд. «ФАИР-ПРЕСС», 1999.



Господский дом в Кузьминках. Гравюра 1841 г. / Ж.Н. Раух. Изд. «ФАИР-ПРЕСС», 1999.



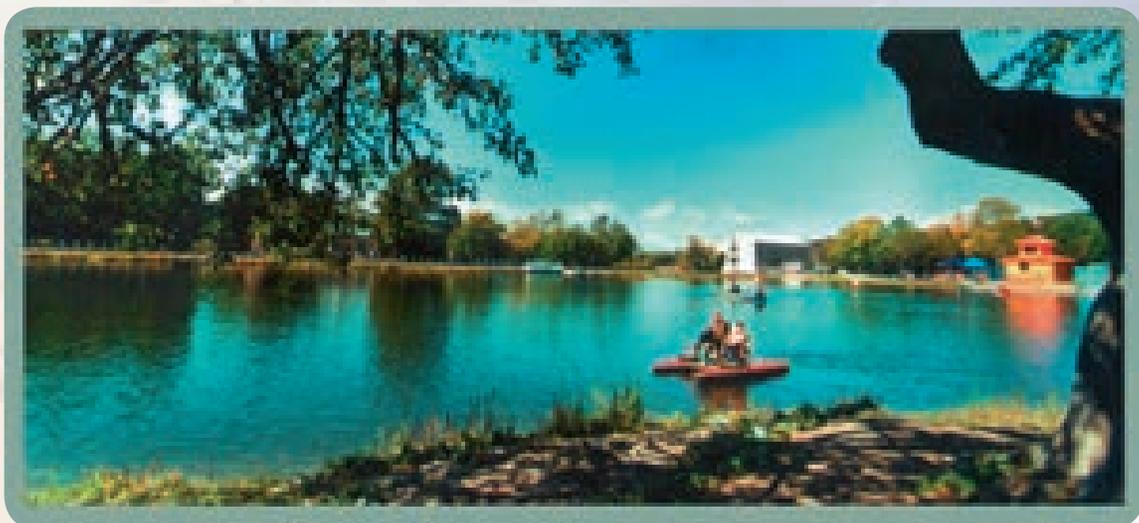


Привычным маршрутом. 1968 г. / Н.Н. Жуков. Италия. 2007.



Вид Зимнего дворца с Невы. 1853 г. / И.И. Шарлемань. Л.: Аврора.



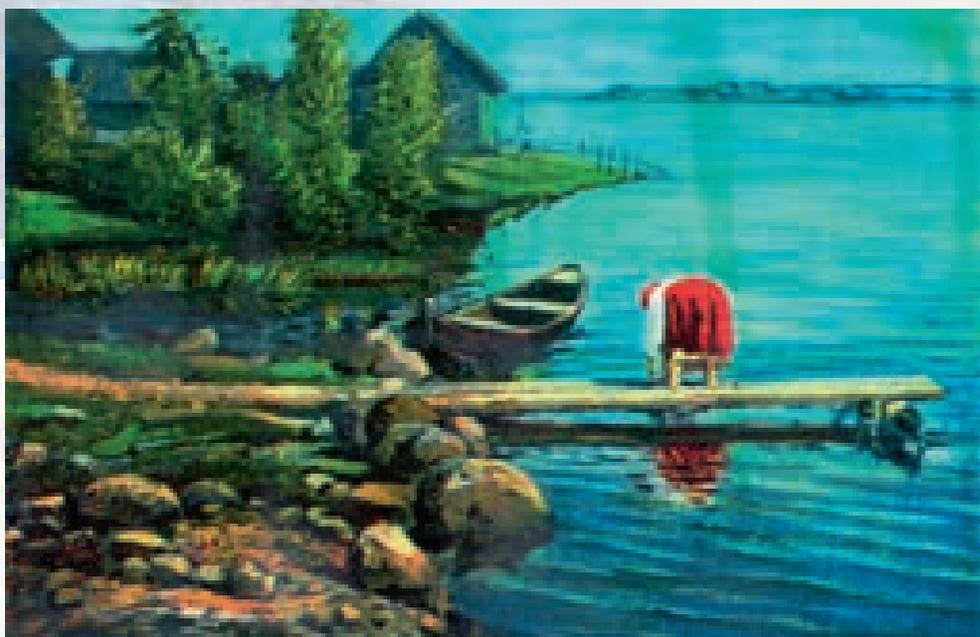


Лодочная станция на озере Верхнее в Парке культуры и отдыха имени Ю.А. Гагарина / В. Калыгин.  
Южно-Сахалинск: Издательский дом «Приамурские ведомости».

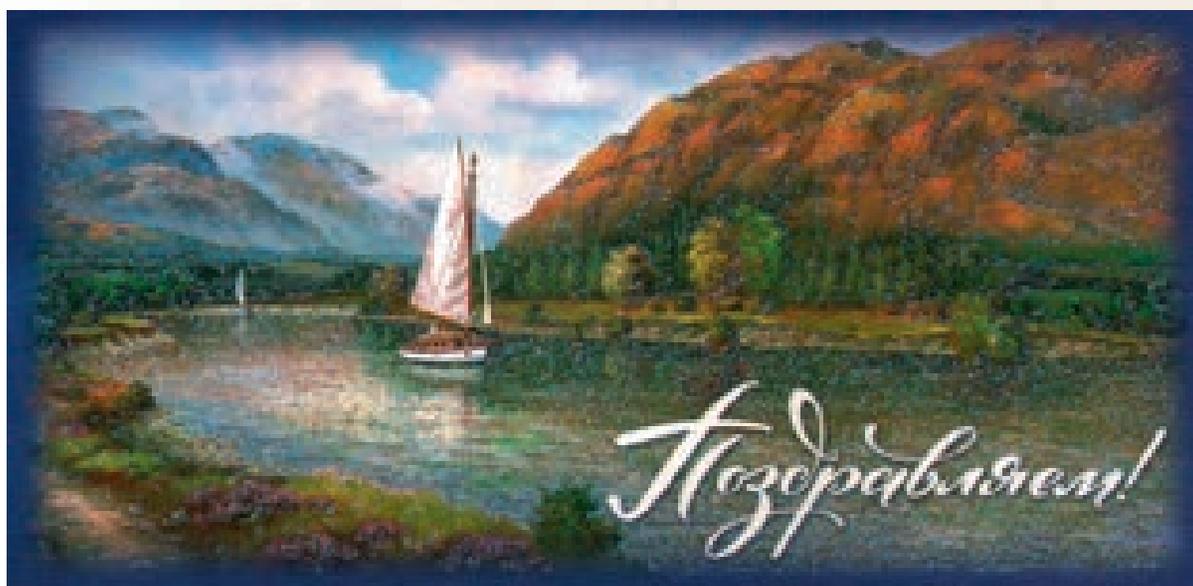


У берегов Ялты.





На задворках / М. Боскин.



Яхты.





*Передняя Азия*





Берег Турции. 1903.





**The Dead Sea. Jerusalem: Edition Fr Vester Co, 1904.**





Гуффа / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ГУФФА

Гуффы – древние примитивные лодки ассирийцев, описанные еще Геродотом. В наши дни эти лодки широко используются на Тигре и Евфрате. Это круглые корзины, сплетенные из ивовых ветвей и покрытые снаружи природной асфальтовой смолой. Такие лодки очень грузоподъемны, но и тихоходны. Персы перевозят на них фрукты, овец, а иногда даже лошадей.



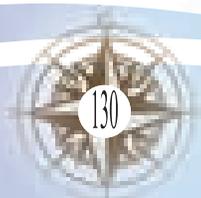


**Вид Леандровой башни в Константинополе. 1848 г. / И.К. Айвазовский.  
М.: Изобразительное искусство, 1974.**





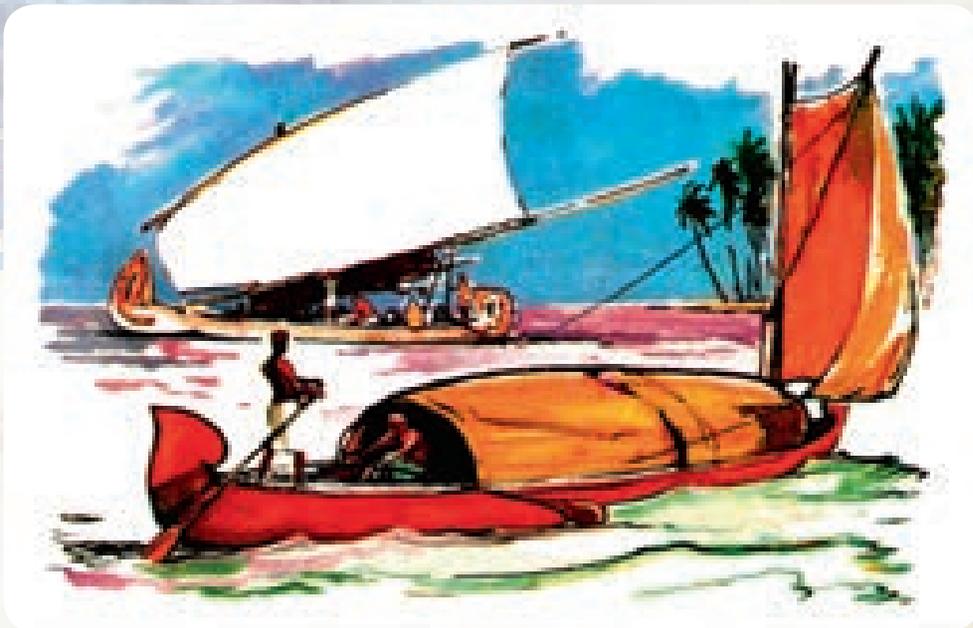
Золотой Рог. 1895 г. / И.К. Айвазовский. Л.: Аврора.





*Унгуя и Пакистан*



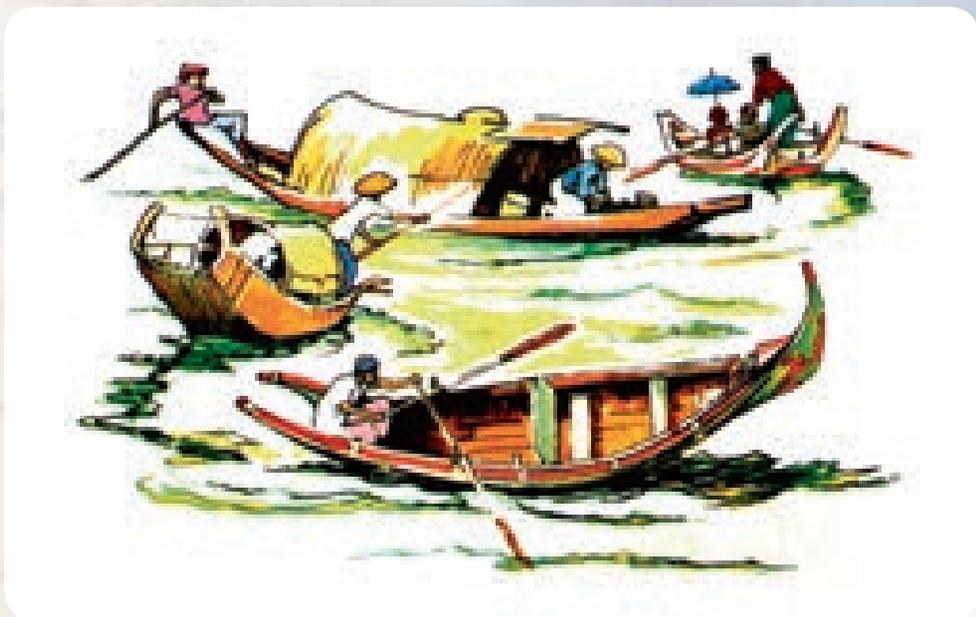


Индийская динга и индонезийская прау / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

### ИНДИЙСКАЯ ДИНГА И ИНДОНЕЗИЙСКАЯ ПРАУ

Динга – большая парусная грузовая лодка с тентом-каютой из циновки, часто встречающаяся на реках Восточной Бенгалии. На заднем плане изображена индонезийская лодка с большим декоративным носом. Магеллан, первый из европейцев увидевший эту лодку, дал ей название «прау», что по-испански означает «нос». Лодка состоит из двух выдолбленных колод, соединенных между собой сеткой из бамбука.



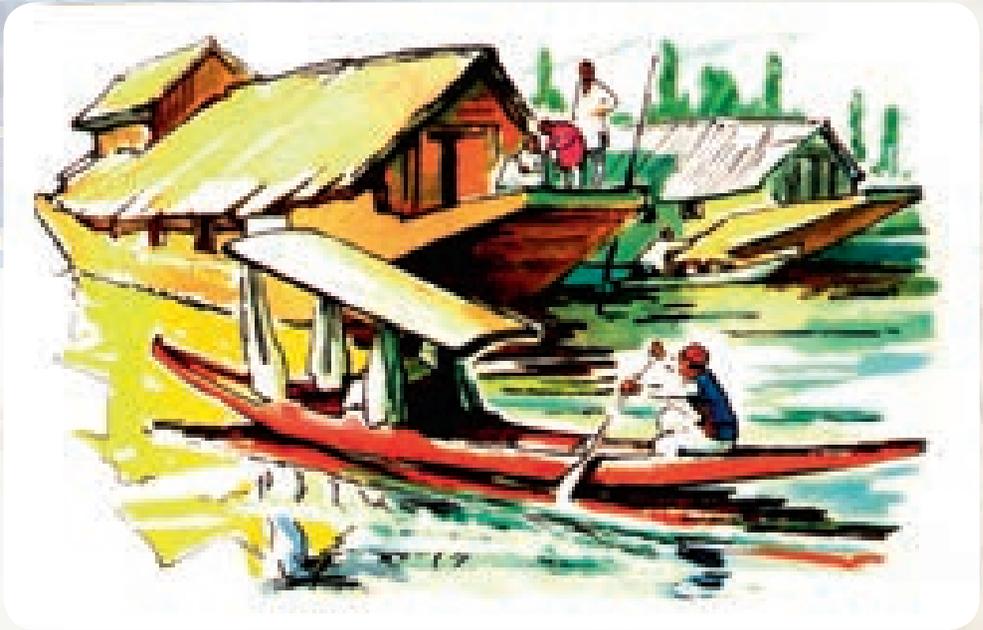


Сампаны / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## САМПАНЫ

Небольшие грузовые лодки-сампаны можно встретить на реках Индии, Бирмы, Индонезии, Таиланда, Китая. На них перевозят фрукты, овощи, рыбу. Для многих бедняков-лодочников крытые циновкой сампаны служат и жилищем, в котором они проводят всю свою жизнь. Часто огромное скопление сампанов образует как бы «плавающие города» с «водяными улицами» между тесно стоящими лодками-домами.





Шикара / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ШИКАРА

Шикара – гондола Востока, лодка-такси, служащая для перевозки пассажиров и груза по рекам и каналам летней столицы Кашмира – Сринагару. На заднем плане видны плавучие лодки – жилища сринагарских кустарей, которые на самодельных станках, стоящих тут же на лодках, ткут знаменитые кашмирские ткани.





Бурдюки и салы / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## БУРДЮКИ И САЛЫ

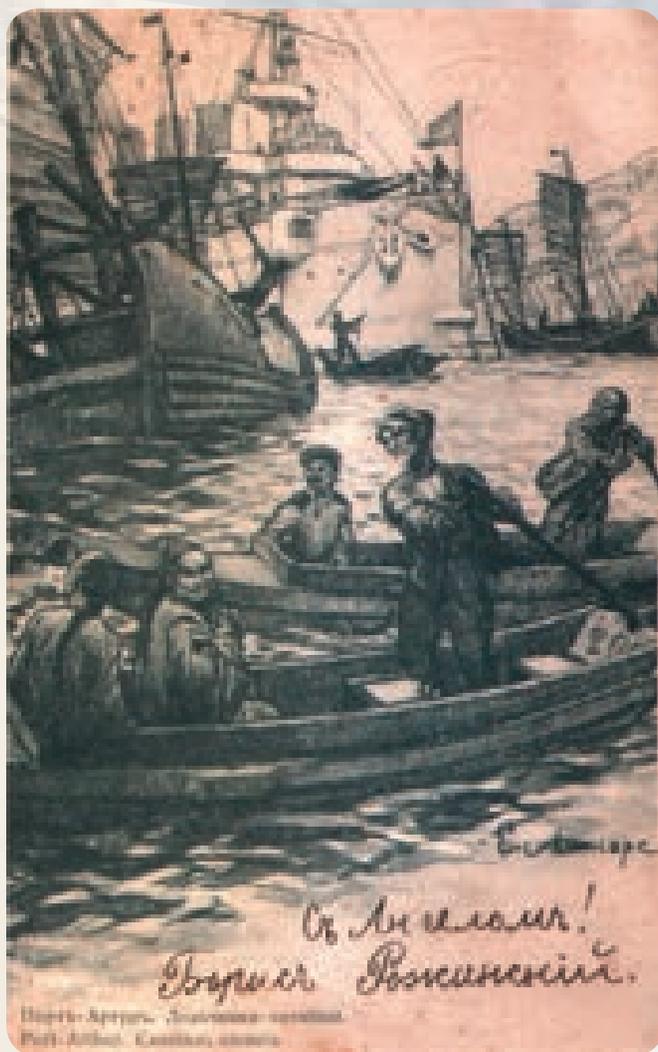
По бурным горным рекам плавают на лодках-мячиках – надувных кожаных бурдюках, пружинящих при ударе о камни. На надутых бычьих шкурах плавают по бурному Пенджабу, на бараньих – по кипучему Вахшу. Почетом пользуется древняя профессия «усто» и «шиновар» – смелого перевозчика на связанных из бурдюков плотках-салах. Этот древний способ переправы через горные потоки запечатлен в Хорсабаде на ассирийском рельефе V в. до н.э. Древний художник изобразил постройку плотов и переправу на них войск через Евфрат. Бурдюки стали прототипом для надувных резиновых лодок.





*Kumañ*





Порт-Артур. Лодочники-китайцы / Е. Лансерс.  
Изд. в пользу Общины св. Евгении. 1903.





Порт-Артур. Шлюпочная пристань.

Port-Artour. L'embarcadere des chaloupes.

Порт-Артур. Шлюпочная пристань. Харбин: Изд. И. Щелокова и Ко, 1903.



Порт-Артур. Вид на восточную бухту.

Port-Artour, Vue à la Baie Orientale

Порт-Артур. Вид на восточную бухту. Харбин: Изд. И. Щёлокова и Ко, 1903.



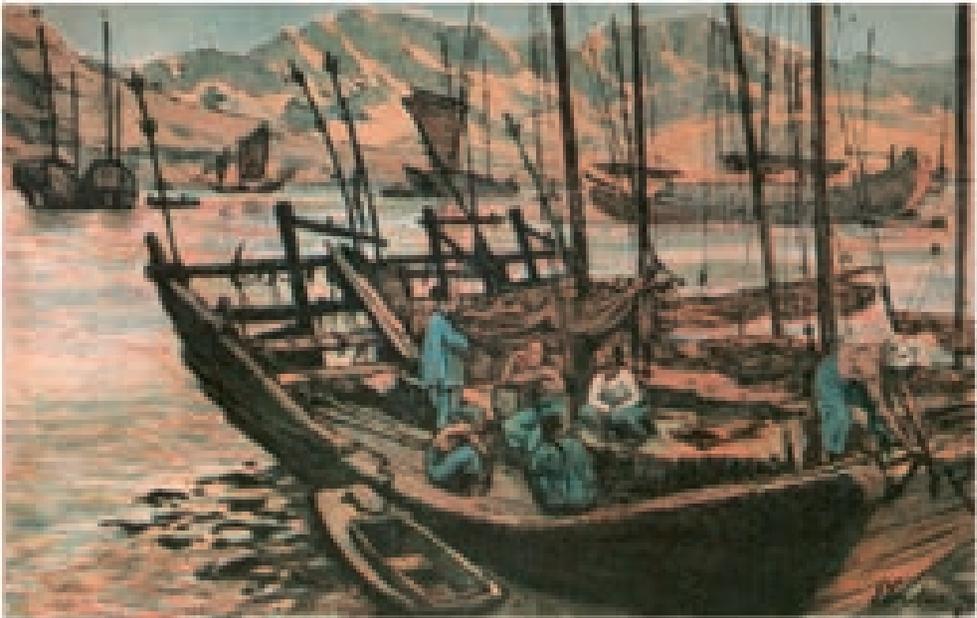


Лодки на р. Сунгари. 1903.



Китайские лодки. 1904.





Порт-Артур. Китайские джонки.

**Порт-Артур. Китайские джонки. Изд. в пользу Общины св. Евгении. 1904.**



**Port-Arthur. 1904.**





Кантон. — Вид рейда. № 15.  
Вост. рифт.

Кантон. Вид рейда. Изд. Д.П. Ефимова. 1904.



Shanghai. Traffic on the Suddiow Creek.

Shanghai. Traffic on the Suddiow Creek. 1904.





Харбин. Набережная реки Сунгари. 1904.



Китайская лодка. 1904.





Китайская лодка. 1904.



Харбин. Сунгарийское речное купание. 1906.



Bergs Contropla ex maribus nostrorum.  
Ansicht der Seeinsel mit der Eisenbahnbrücke

Харбинь.  
Чарлиа.



Харбин. Вид санатория с железным мостом. Харбин: Изд. Торг. Дома И.Я. Чурина и Ко, 1906.

Mandchuria. — Mandchuria, N 29  
Lansin.



Маньчжурия. Джонка. М.: Изд. Д.П. Ефимова, 1906.





Китайские речные джонки. 1906.



Порт Чифу. 1906.





Пристань порта Чифу. 1906.

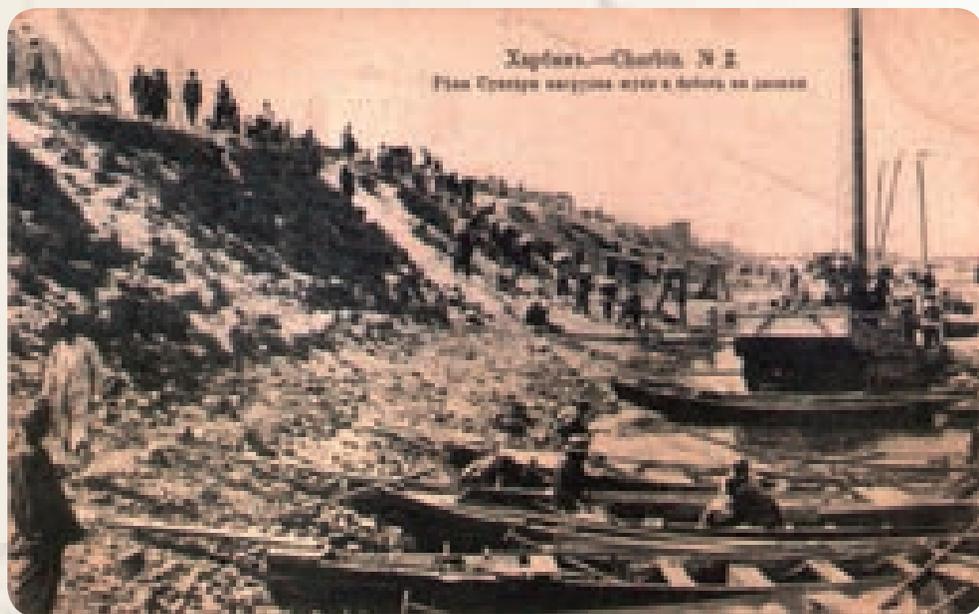


Харбин. Река Сунгари. Железнодорожный мост. 1907.





Харбин. Вид на реку Сунгари. 1907.



Харбин. Река Сунгари, погрузка муки и бобов на джонки.  
М.: Изд. Контрагентства А.С. Суворина и Ко, 1913.





Харбин. Вид Фудзяян. 1915.



Наводнение в Харбине. Китайская улица. 1932.



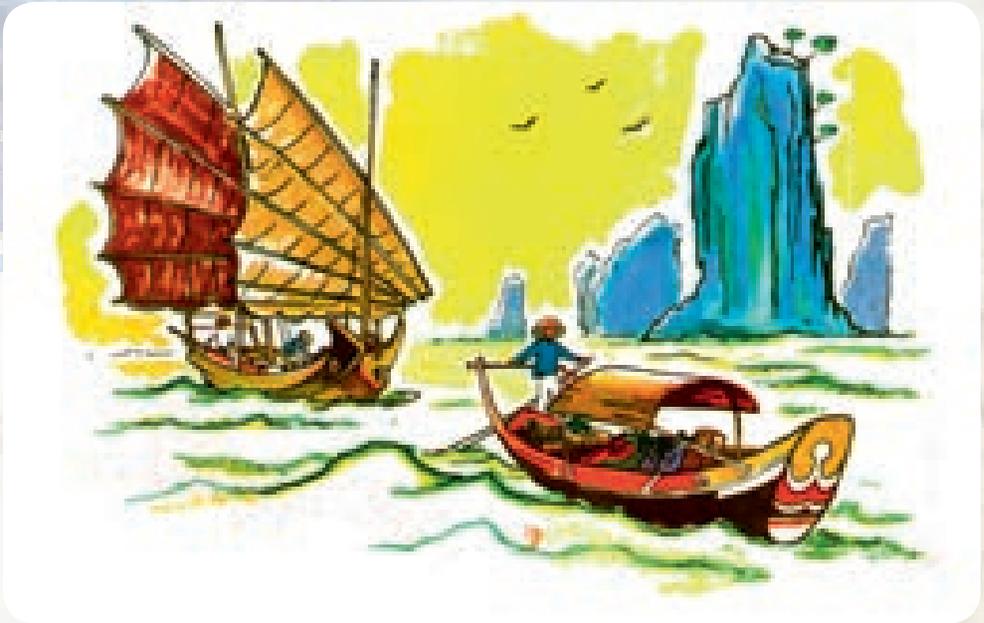


Наводнение в Харбине. 1932.



Порт Дальний. Джонки / Я.В. Титов. М.: Советский художник, 1954.



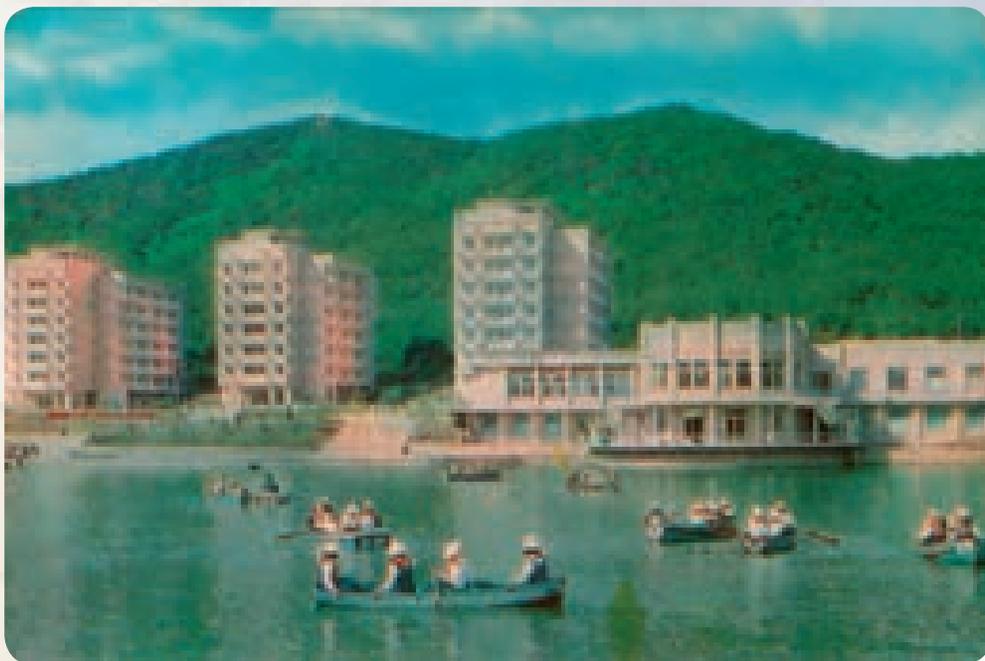


Джонка и сингапурский сампан / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ДЖОНКА И СИНГАПУРСКИЙ САМПАН

Сингапурские сампаны – небольшие, ярко раскрашенные грузовые лодки. На бортах лодок изображают стилизованные глаза. Глаза рисуют и на джонках, похожих на сампаны, но гораздо более вместительных грузовых, каютных лодках с парусом-веером из циновки. Джонка распространена от советского Приморья до Вьетнама. Внешне лодка напоминает плывущую по воде утку. В основе лодки лежит плот, нос и корма которого приподняты над водой. Приделанные борта превращают плот в устойчивую плоскодонку, удобную для плавания в устьях рек с подвижными наносными отмелями.





Лодочная прогулка по озеру.



Гонконг. Центральный городской парк.



*Welcome to Singapore*



Сингапур.





На фоне гор.



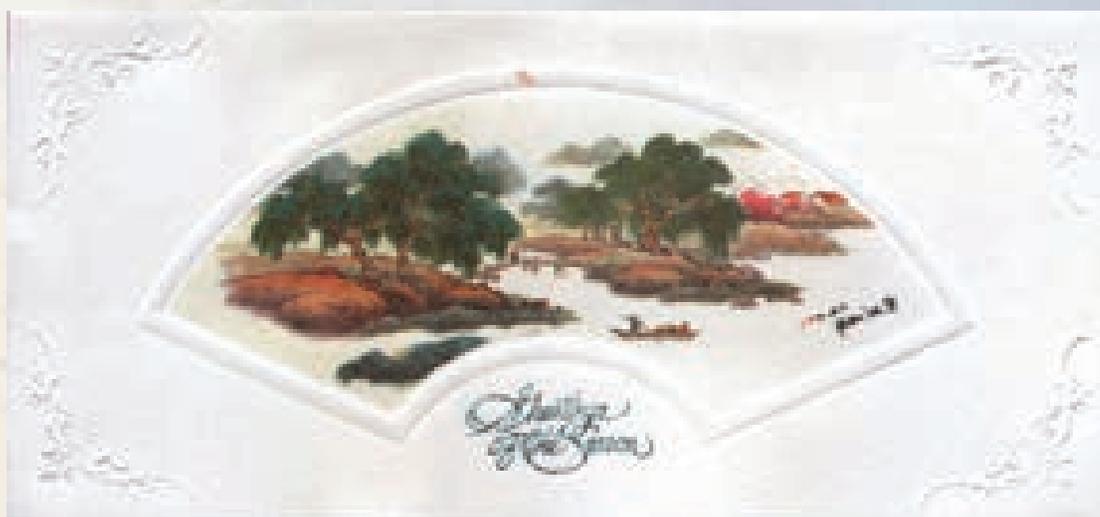


Лодки в Парке “Ихэюань”.

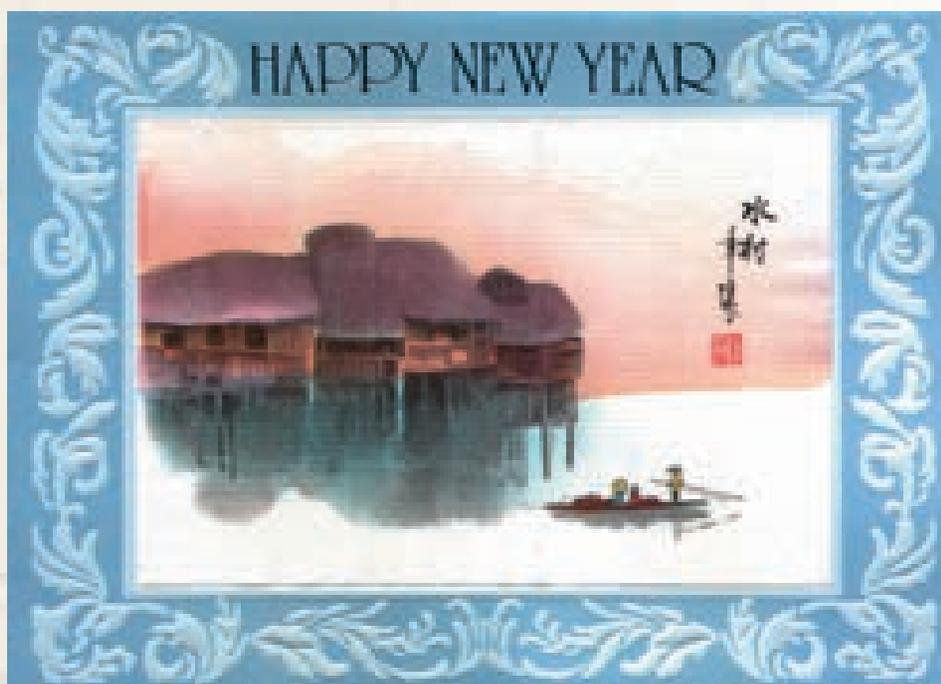


Караван лодок.



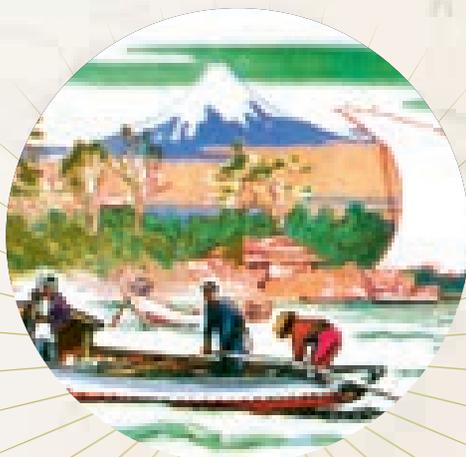


Китайская поздравительная открытка.



Китайская поздравительная открытка.





Япония





Distant view of Umayabashi Tokyo. 1903.



Виды и типы Японии. Окрестности Суруги. Изд. Р. и Щ., 1903.





Hiroshige. Seba: Moonrise, 1904.



View of Omi-fuji from Karasaki. 1904.





海濱 (The Beach)

1904年 11月 11日

The Ryoga (Yingkow). 1904.



行營碼頭 (The Wharf)

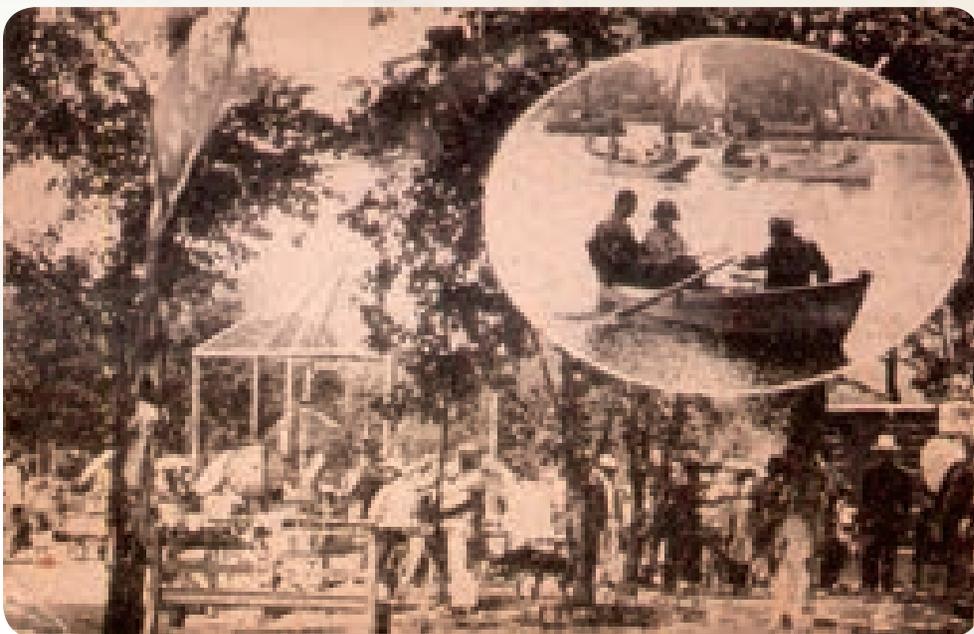
1906年 11月 11日

Лодки у причала. 1906.





Рыбаки. 1906.



В парке отдыха. 1907.





Vue  
de «Fuji»  
1876.  
Kasuwabara.

Vue de la  
montagne  
Fuji prise de  
Kasuwabara.

Вид на Фуджи от Кашивабары. Изд. в пользу Общины св. Евгении, 1908.



Cherry Blossom at Mukojima, Tokio.

Cherry Blossom at Mukojima. Tokio. 1908.





Девушки в лодке. 1908.



Kamenokoiwa Zainiokuza Kamakura. 1908.



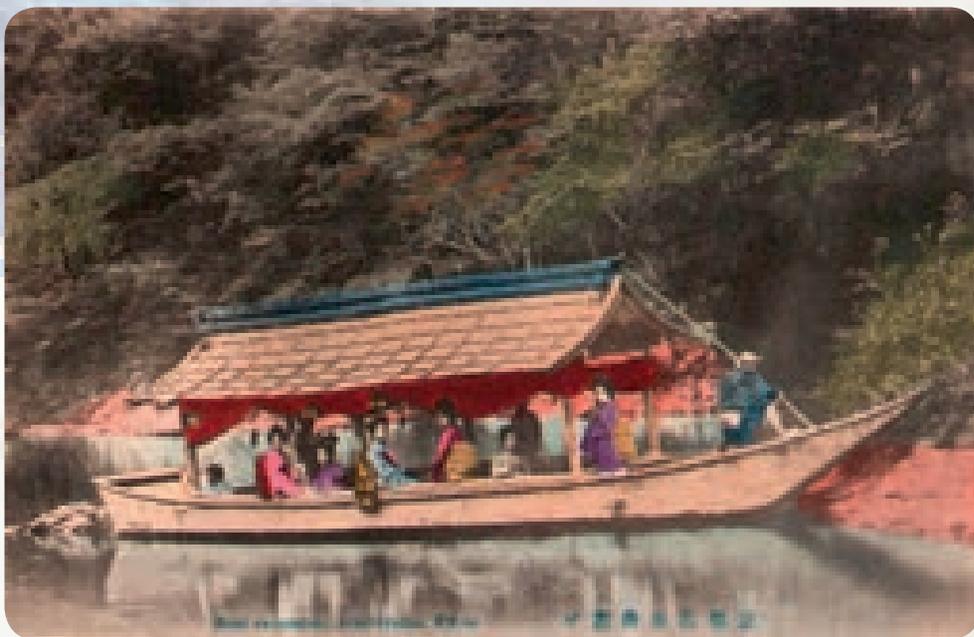


**Fuji from Kashiwabara. Japan. 1908.**



**Fuji from Ukishima. 1908.**

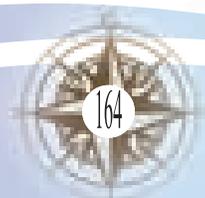


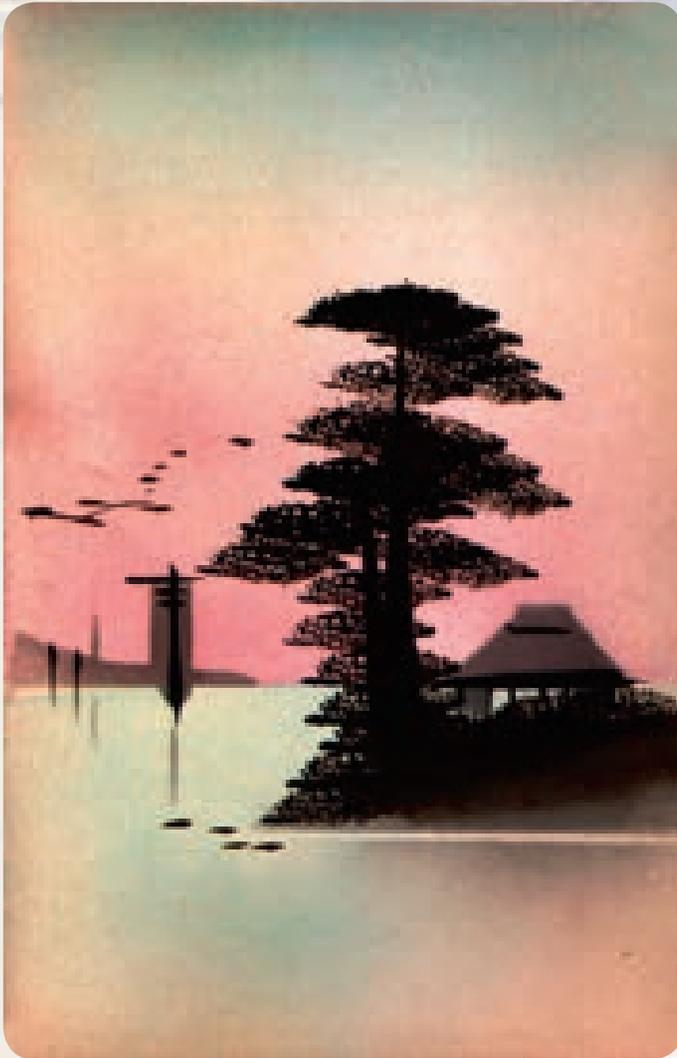


**Boat excursion, Arashiyama. Kioto. 1908.**

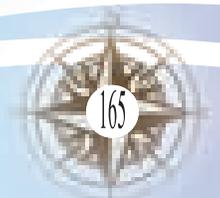


**Доставка пассажира на паром. 1916.**





Пейзаж с парусными лодками. 1910.

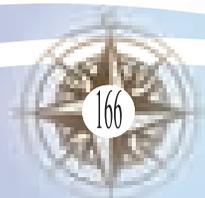




Пейзаж с парусными лодками. 1910.



Пейзаж с парусными лодками. 1911.

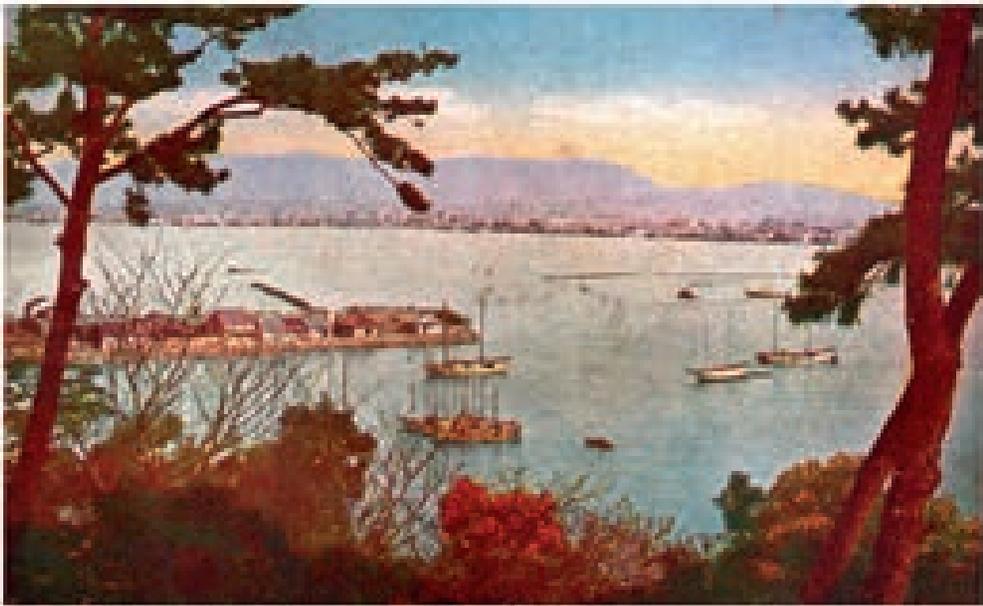




Chikko (Construction of a harbor), Osaka.

Chabō Kōchō

Chikko (Construction of a harbor). Osaka. 1912.



Kōchō Chabō

The Nishi park Fukuoka

1912

The Nishi park Fukuoka. 1912.





Устѣ реки. 1914.





**Пейзаж с парусными лодками. Петроград: Просвещение, 1915.**





Пейзаж с парусными лодками. 1916.





View of Hayakawa. Kofu. 1920.



A snow-scene of Sankeien Garden. 1920.





Вид на гору Фудзияма.



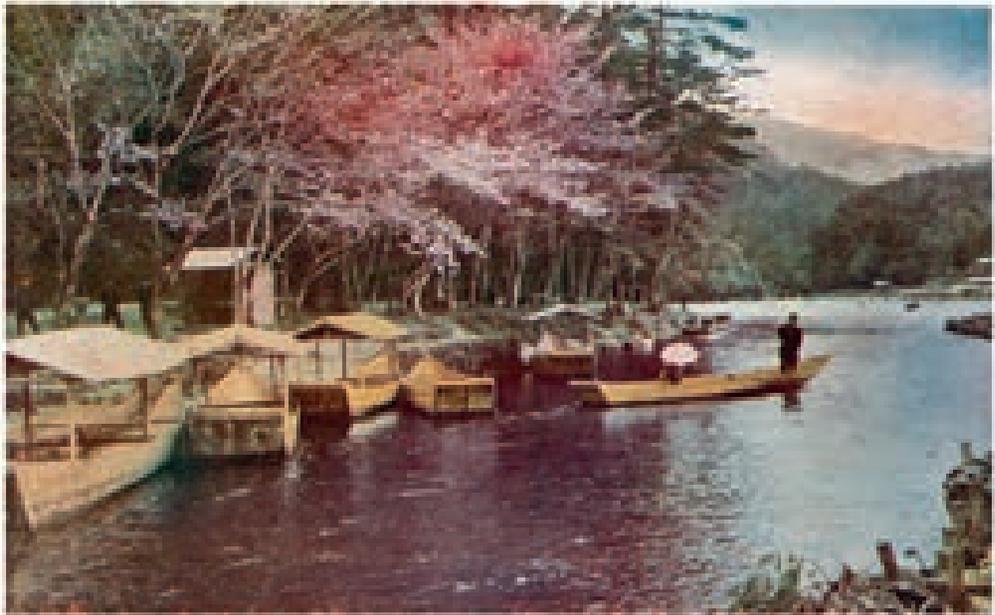


Японские рыбаки.



Японская поздравительная открытка.





The Arashi River



У подножия горы Араши.

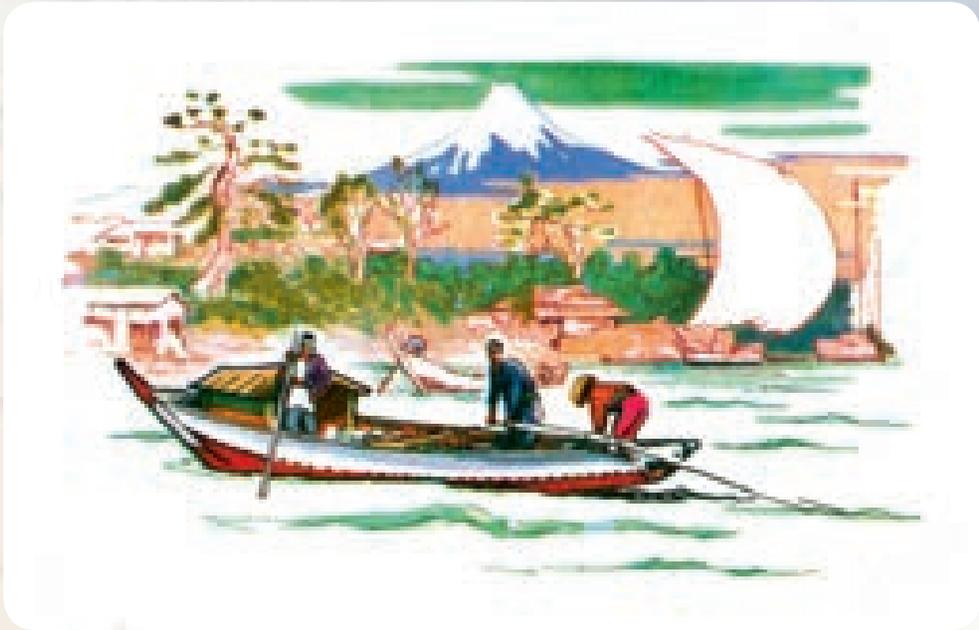


The rapids of Hodzu-Kawa, Kyoto



На реке Ходзу. Киото.





Японские лодки / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ЯПОНСКИЕ ЛОДКИ

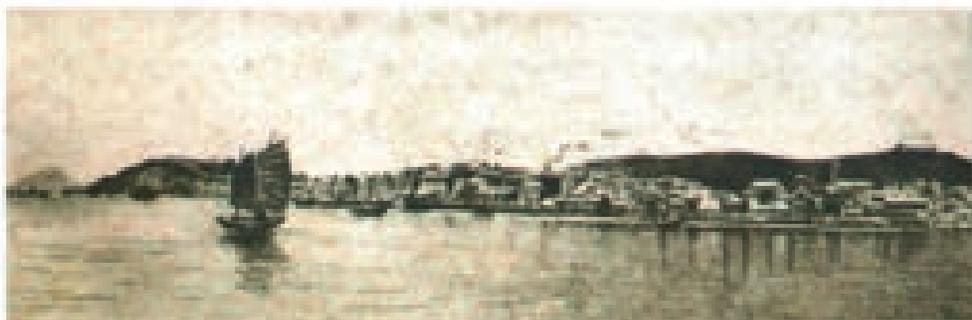
На многих японских лодках пользуются кормовым веслом. Действует оно как рыбий хвост, весло «юлит» – закручивает воду. «Юление», или «галанение», натолкнуло на изобретение гребного винта, который на Востоке был известен еще в древности. Весла на японских лодках состоят из двух подвижно скрепленных частей. Это увеличивает рычаг весла и помогает грести сильнее и легче, чем, скажем, кормовым веслом венецианской гондолы.





*Корея*





Чемулпо.

Чемулпо. 1904.



Корея. Ла Кориа.  
Рейд на Чемулпо.

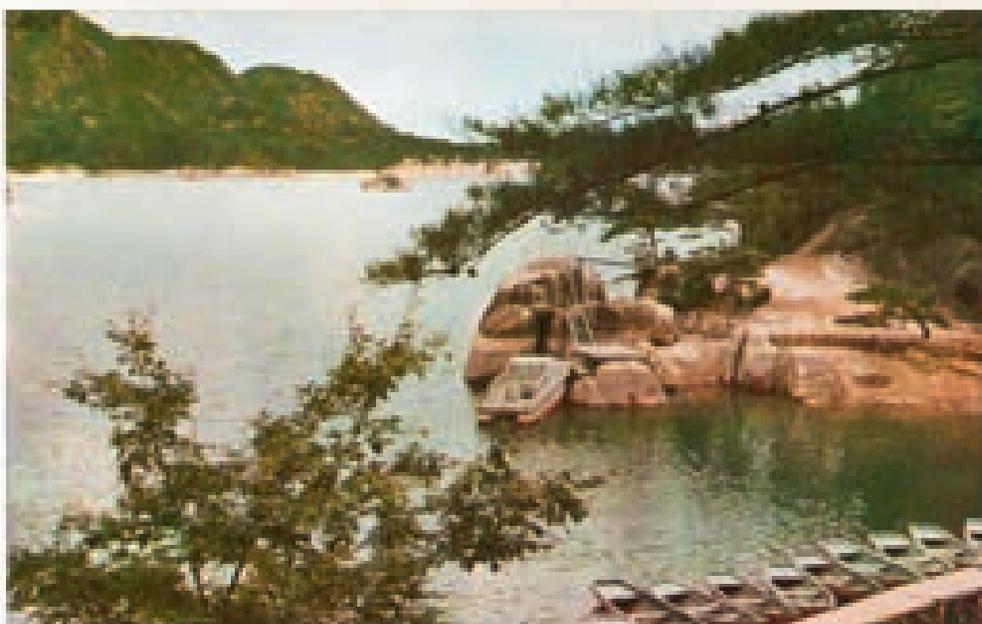
Корея. Рейд в Чемулпо / Шерер, Набгольд и Ко. М., 1904.





Порт-Франкль из Кореи. Порт-Франкль. № 25.

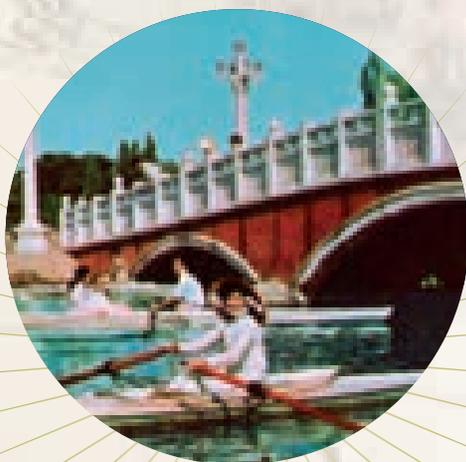
Порт Фузан в Корее /Шерер, Набгольд и Ко. М., 1904.



Самильхо  
Озеро Самильхо

Озеро Самильхо. Пхеньян.





*Юго-Восточная Азия*





Лодки в Халонгском заливе / Ким Донг. М.: Изобразительное искусство, 1969.



Вьетнам. Дзонки в заливе. 1962.



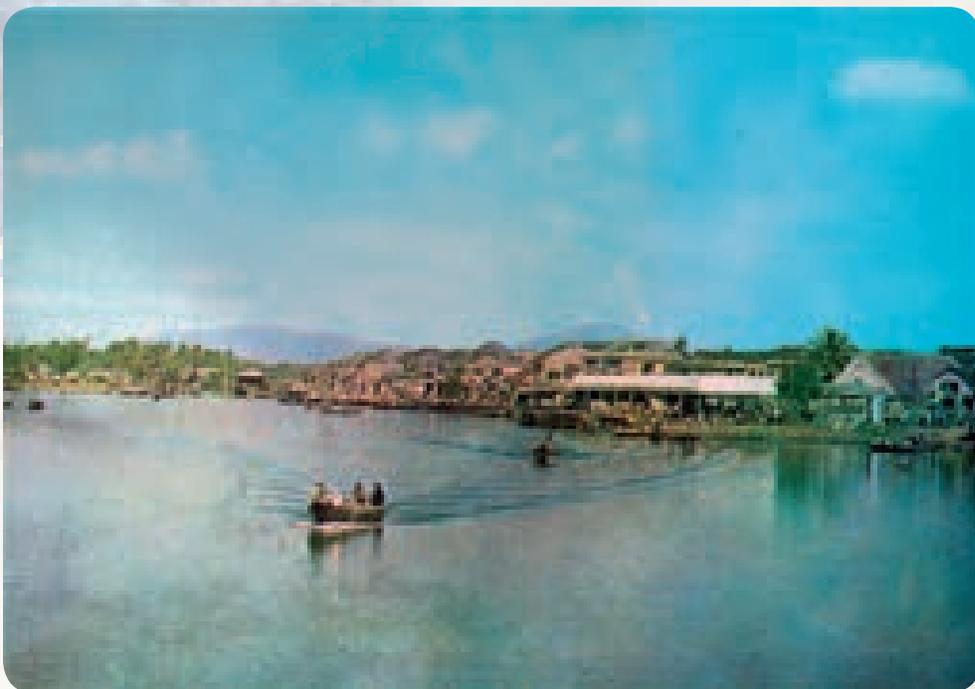


Лодки рыбаков / Ким Донг. М.: Изобразительное искусство, 1977.



Вьетнам. пляж Ноннык.





**Вьетнам. Прогулка на лодках.**



**Вьетнам. Город Хоян.**





Вьетнам. Парк Униту.

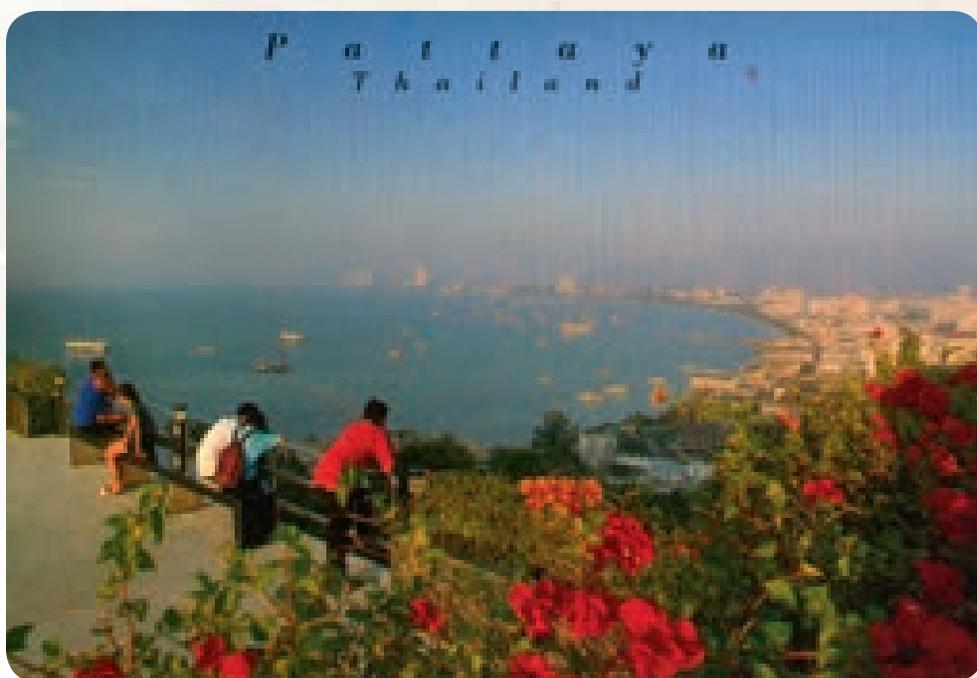


Таиланд. Тайский залив.



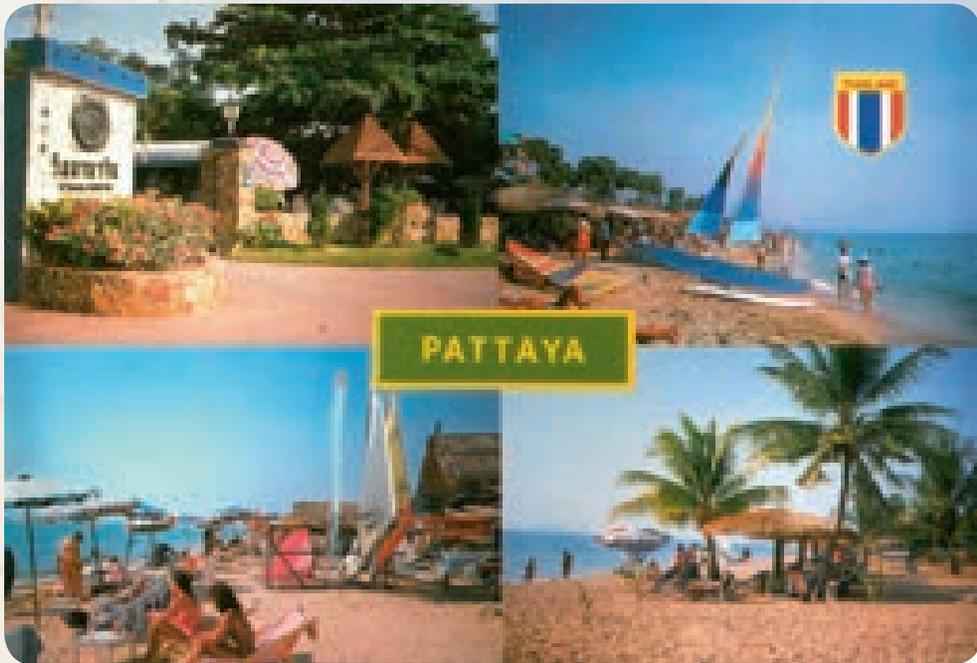


Таиланд. Заход солнца в Патаяя.

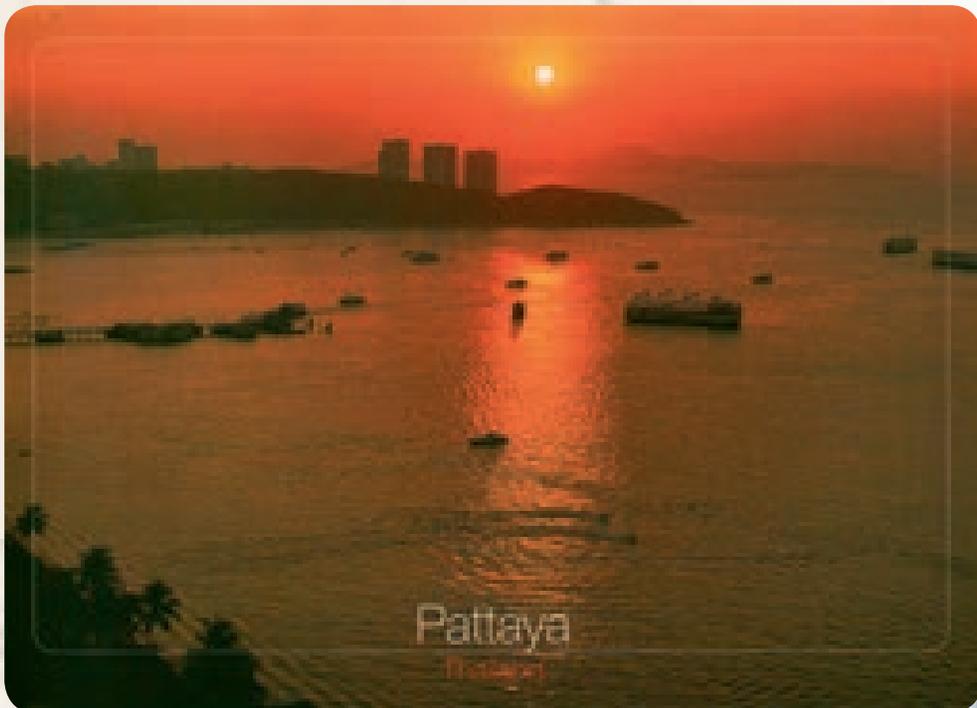


Таиланд. Патаяя.



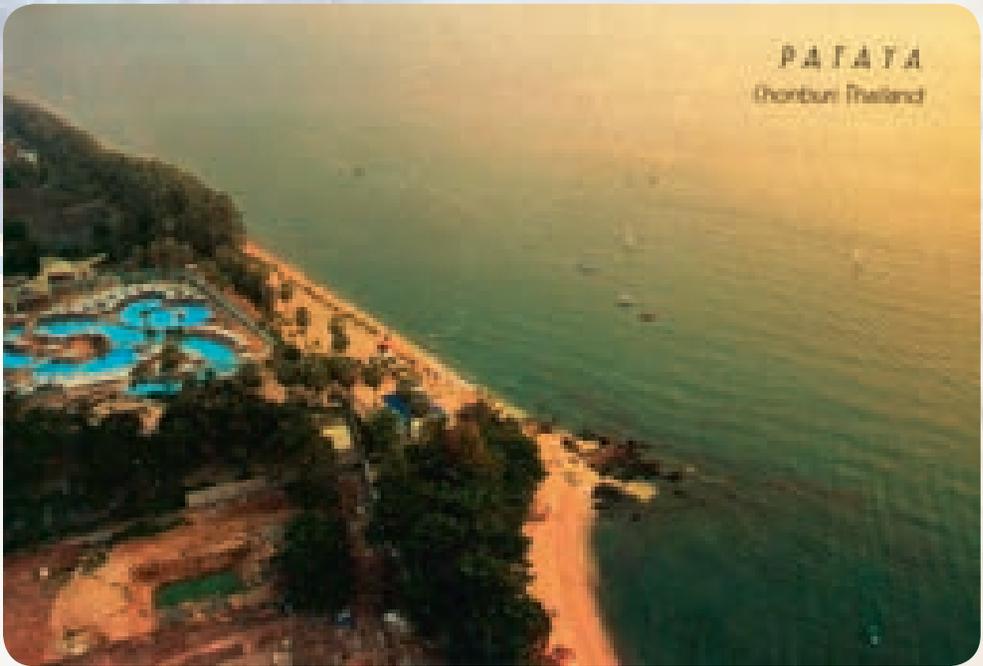


Таиланд. Курорт Патаяя.



Таиланд. Патаяя вечером.





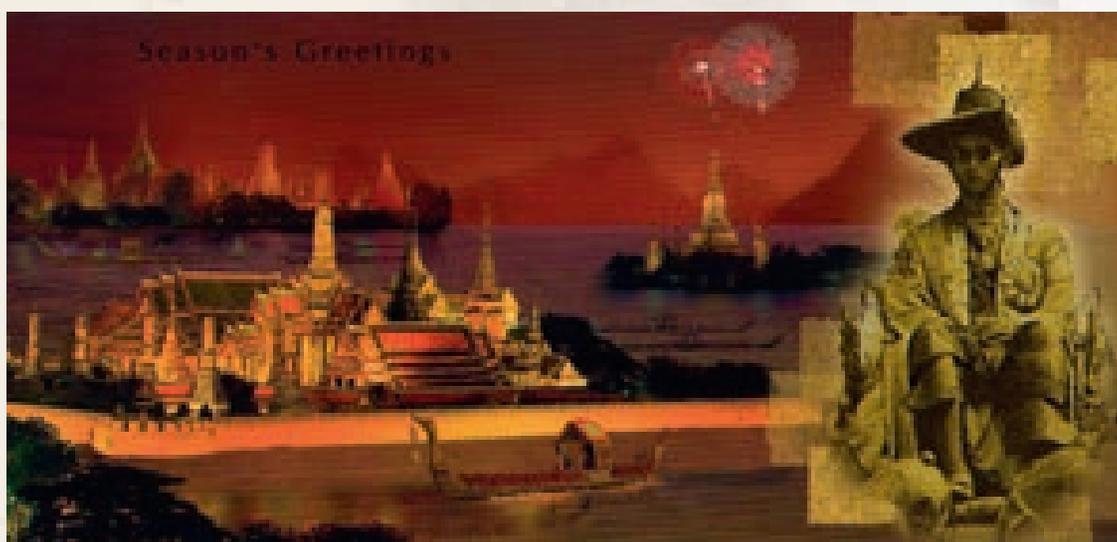
Таиланд. Патая. Прибрежный парк.



Langkawi • Malaysia

Малайзия. Песчаный пляж.





Поздравительная открытка из Таиланда.





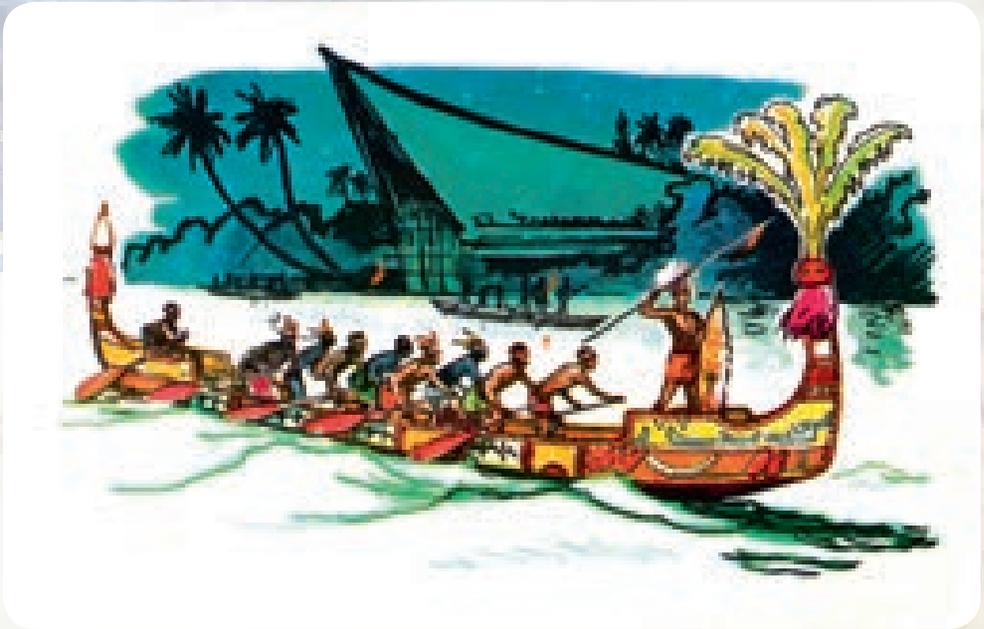
Вьетнамская поздравительная открытка.





*Австралия и Океания*





Пирога с Соломоновых островов / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ПИРОГА С СОЛОМОНОВЫХ ОСТРОВОВ

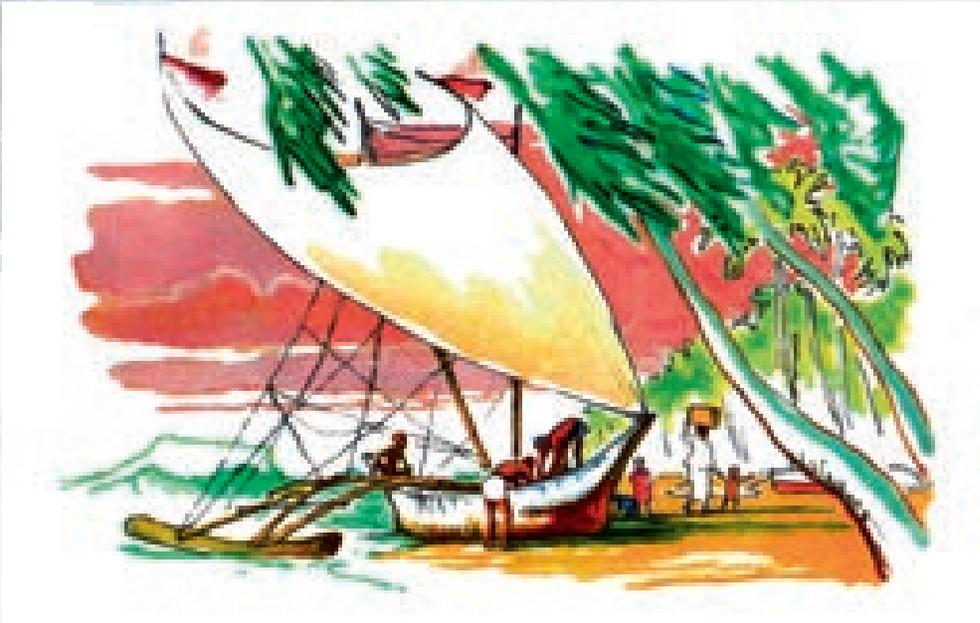
В Австралии, Африке, Новой Гвинее и на островах Океании из цельных стволов тропических деревьев строят длинные узкие челны. Сначала стволы выжигают, а затем выдалбливают. Готовые лодки-пироги покрывают узорной резьбой. Жители Соломоновых островов богато инкрустируют свои парадные пироги перламутром. В Африке (в Конго) на пирогах устраивают традиционные гонки с большим числом гребцов на каждой лодке.





Coast scene, Colombo.





Катамаран / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## КАТАМАРАН

Русский ученый-путешественник Миклуха-Маклай, изучая Новую Гвинею, плавал на катамаране (по-туземному венге) лодке с противовесом (балансирующим бревном, прикрепленным на длинных жердях к борту). Катамаран очень устойчив. Рыбаки выходят на нем далеко в открытый океан. Принцип катамарана используется в современном кораблестроении при постройке двухкорпусных морских и речных судов, отличающихся особой устойчивостью и широкой совмещенной палубой.



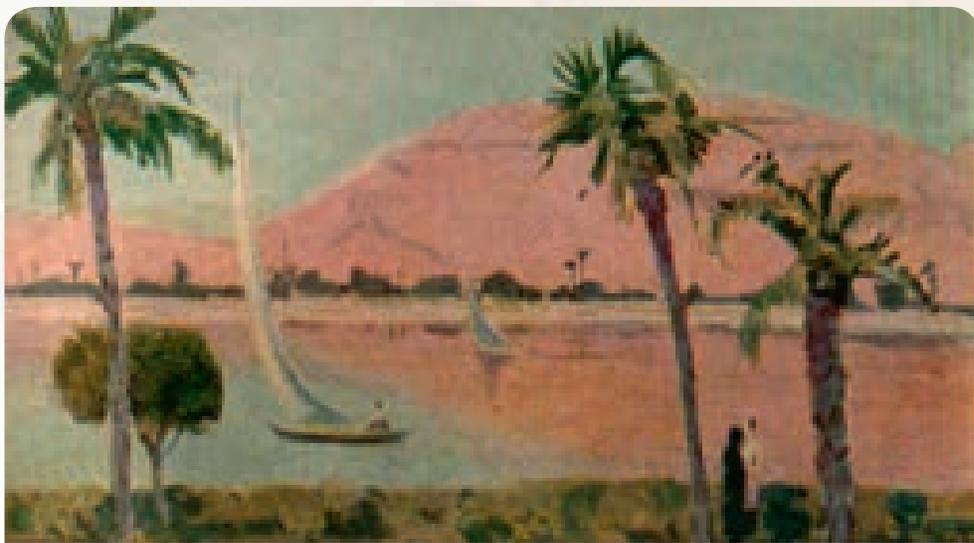


*Афрука*



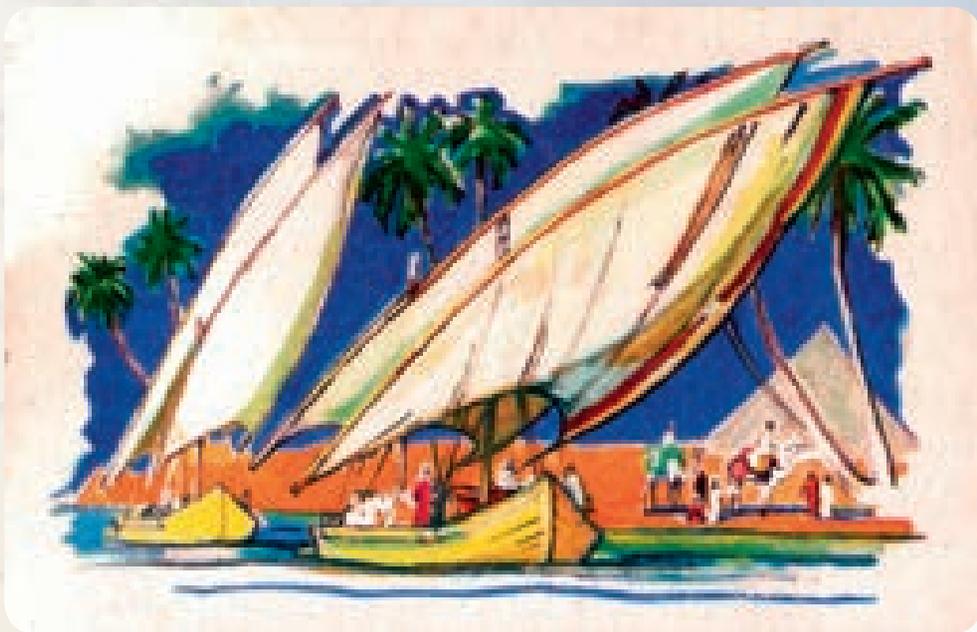


Оросительный канал. ОАР. 1958 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1963.



Набережная в Луксоре. ОАР. Египетский район / Н.М. Ромадин. М.: Советский художник, 1959.



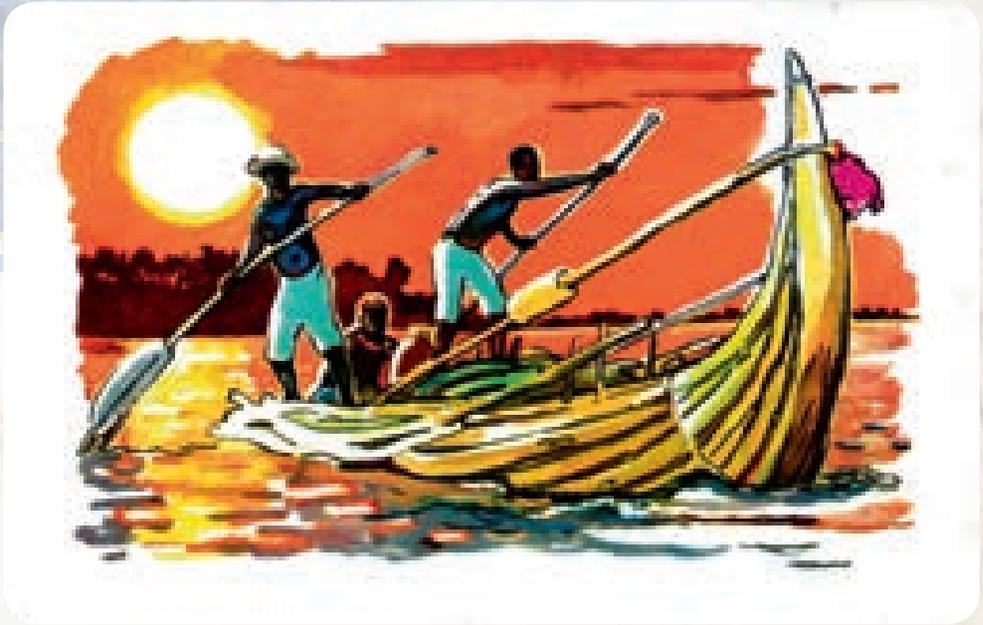


Египетские феллуки / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ЕГИПЕТСКИЕ ФЕЛЛУКИ

Обгоняя верблюдов, медленно бредущих по берегу Нила, плывут, спеша использовать попутный ветер, египетские грузовые лодки — феллуки. Ведь стоит измениться ветру — подуть с носа лодки, как огромные треугольные, латинские паруса, которыми, как и в древности, снабжены феллуки, станут бессильны, и лодочникам-арабам придется впрягаться в кожаные лямки и по-бурлацки тянуть тяжелые лодки, шагая по раскаленному песку под палящими лучами африканского солнца.





Хоболо / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ХОБОЛО

Африканцы племени джидико, живущие у озера Абая в Эфиопии, вяжут свои лодки хоболо из жердей легкого амбача. Весла-гопаши у хоболо особой формы: на конце шеста прикреплен заостренный кусок легкого пористого дерева, который, как поплавок, не дает шесту уходить в воду, а лишь помогает отталкиваться им от нее. По форме хоболо похоже на папирусные лодки с озера Тан. Папирусные лодки Африки схожи с тростниковыми лодками Боливии и острова Пасхи.



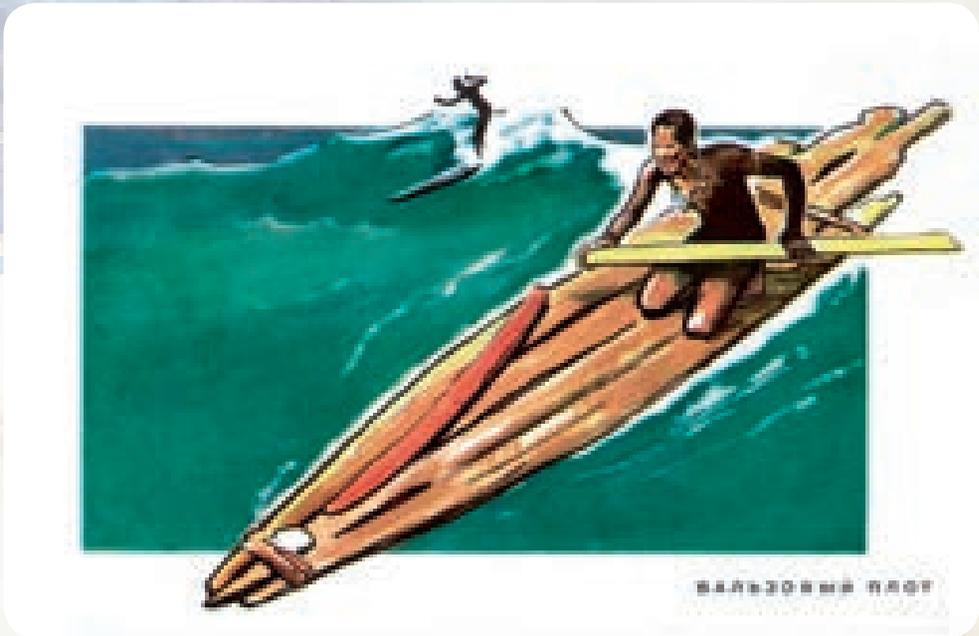


Дагомейская пирога / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ДАГОМЕЙСКАЯ ПИРОГА

Более тысячи свайных построек насчитывают селения, разбросанные в лагуне Нокуе в Дагомее. Когда-то племя айзо жило на пустынных берегах океана, но систематические преследования испанских и португальских работорговцев вынудили их переселиться в океан. Теперь единственным средством, соединяющим их с материком, стала лодка-пирога, по форме напоминающая корыто. На пирогах женщины айзо ездят на водяные базары, где в обмен на рыбу они приобретают ткани, фрукты, а главное — пресную воду, в которой племя испытывает большой недостаток.





Бальзовый плот / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## БАЛЬЗОВЫЙ ПЛОТ

Плот — древнейшее средство передвижения человека по водным магистралям. Простота изготовления, эластичность вязки, надежность снискали ему широкую популярность во всем тропическом поясе, где растут растения с легкой плавучей древесиной: бальза, амбача, папирус, бамбук. Норвежский ученый-путешественник Тур Хейердал, плававший на плоту «Кон-Тики», построенном по типу древних плотов, писал: «Гениальна конструкция плота, благодаря которой вода уходила, как сквозь сито. Ни могучие валы, ни ветровые волны не могли нас застичь врасплох; результатом было чувство безопасности, какого не дает никакое другое открытое или малое судно».



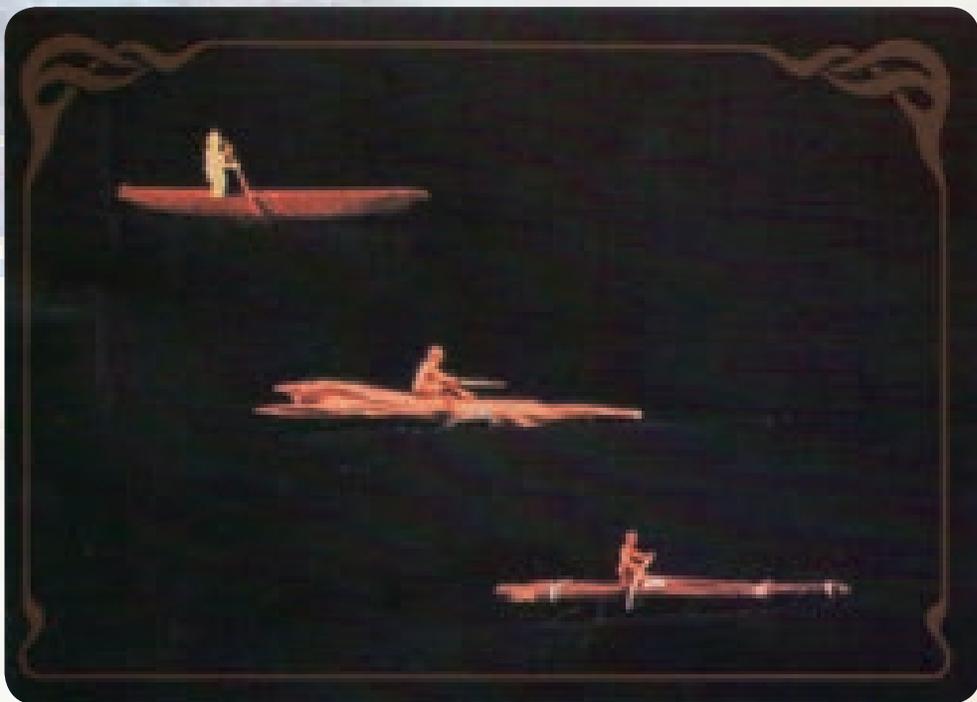


Средиземноморские рыбацкие лодки / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЕ РЫБАЦКИЕ ЛОДКИ

Ровный теплый климат, отсутствие приливов, принуждающих оттаскивать лодки далеко от берега, создал общий для всего Средиземноморья тип широких, вместительных, тупоносых рыбацких лодок. Ярко окрашенные, они гармонически сочетаются с окружающим их ландшафтом: с лазурью воды, пурпуром сетей для ловли сардин.





Бревно, долблёнки / Ю. Поволоцкий. М.: Планета, 1988.



Египетская камышовая лодка. 3400 г. до н.э. / Ю. Поволоцкий. М.: Планета, 1988.





Port Said. The harbour.



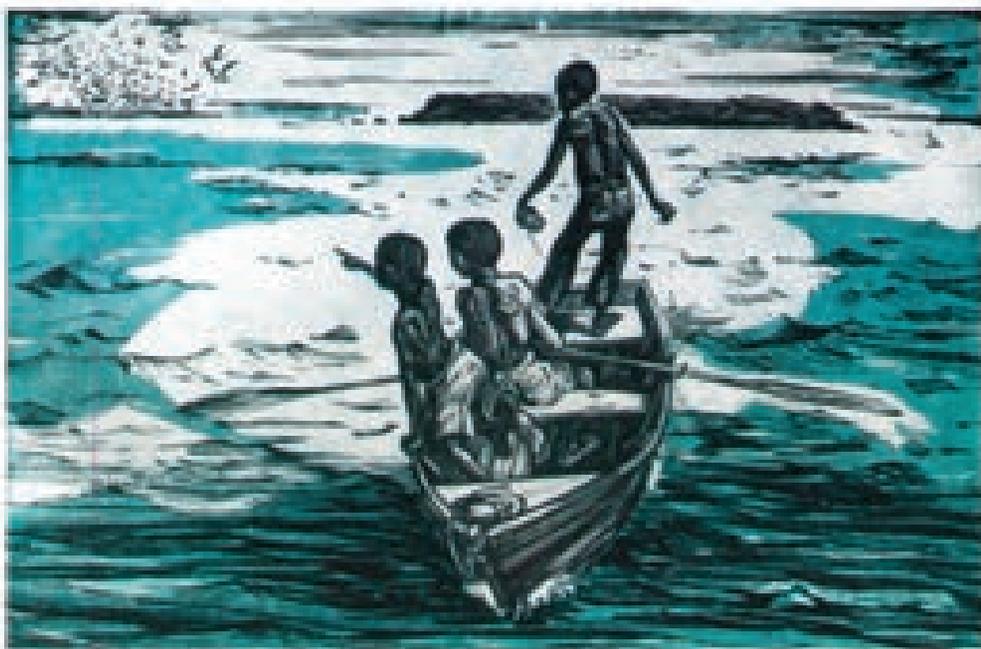
Port Said. General View. Cair.



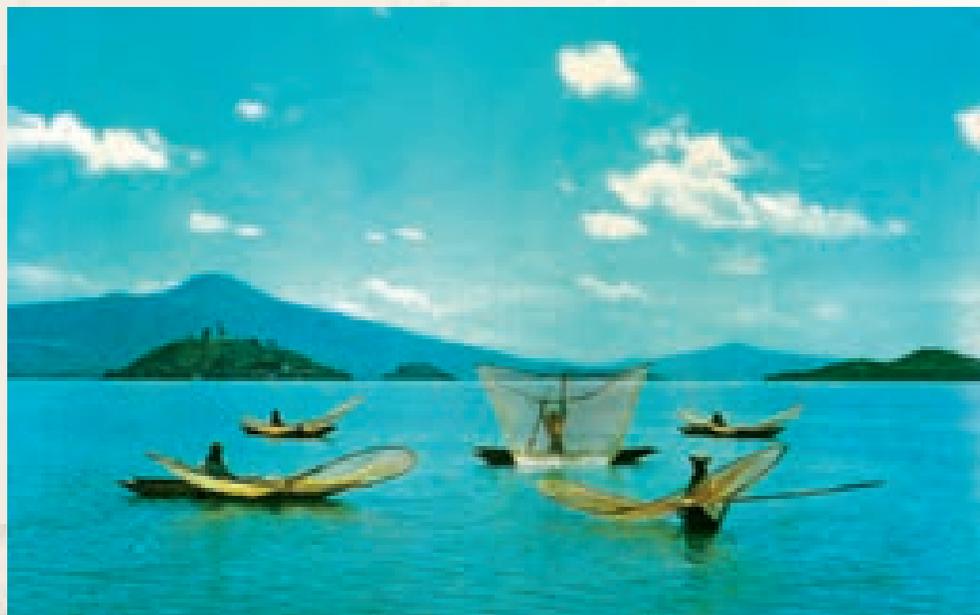


*Америка*





За крабами / Омар Лоренсо. М.: Изогиз, 1962.



Рыбацкие лодки в Мексиканском заливе. Мексиканская почтовая открытка.





Эскимосский каяк / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ЭСКИМОССКИЙ КАЯК

Эскимосы Гренландии и Аляски шьют свои лодки из шкур морских зверей. Для плавания в бурную погоду к лодке-каяку эскимосы прикрепляют «полную куртку», которая превращает ее в лодку-одежду, плотно завязываемую у лица и кистей рук. Этим предотвращается попадание воды внутрь лодки. Американский художник Ро-куэлл Кент, живший среди эскимосов, описал каяки в повести «Саламина». Каяки послужили прототипом для современной байдарки.



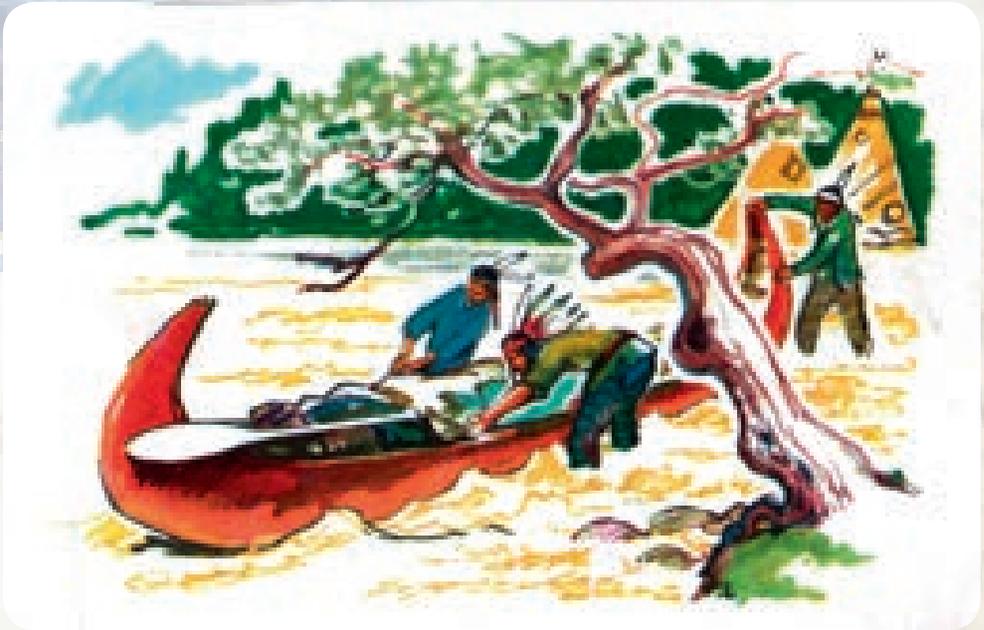


Бальса / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## БАЛЬСА

В Южной Америке на одном из нагорий Анд расположено священное озеро инков Титикака. Это самое высокогорное судоходное озеро мира. По его берегам в изобилии растет тростник татора, из которого местные индейцы племени аймара вяжут свои лодки-бальсы. Лишь весла да мачты делают из дефицитного здесь дерева. Лодки вяжутся прочной веревкой так искусно, что не пропускают воду. Обладая большой устойчивостью, они выдерживают самые сильные штормы, частые на этом высокогорном озере.



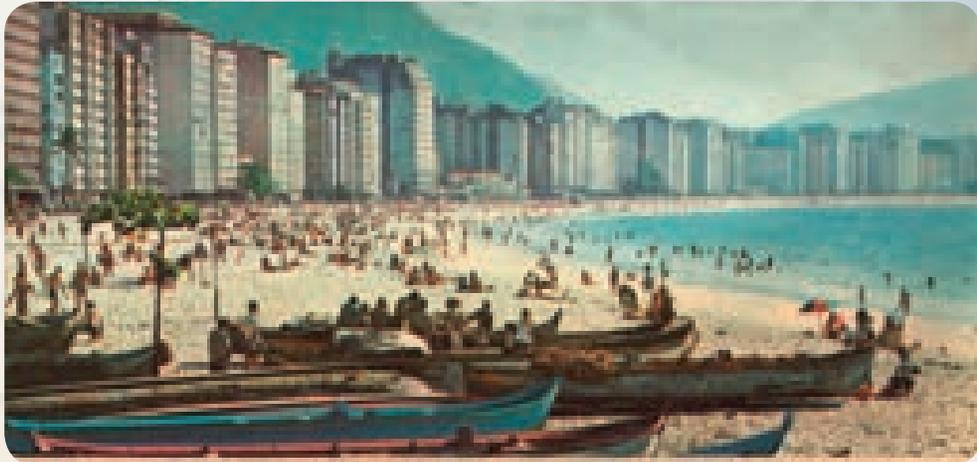


Кану / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## КАНУ

Кану — берестяные челны североамериканских индейцев. Их делают из коры «челночной» или «бумажной» березы, выкраивая бересту по форме лодки непосредственно на растущем дереве. На носу лодки индейцы ставят знак рода, выполненный из игл дикобраза. Американский исследователь Севера Джон Франклин использовал кану для перевозки снаряжения в экспедиции по Аляске. Форма кану легла в основу современной спортивной каноэ. Легкая, маневренная, она незаменима в походах.



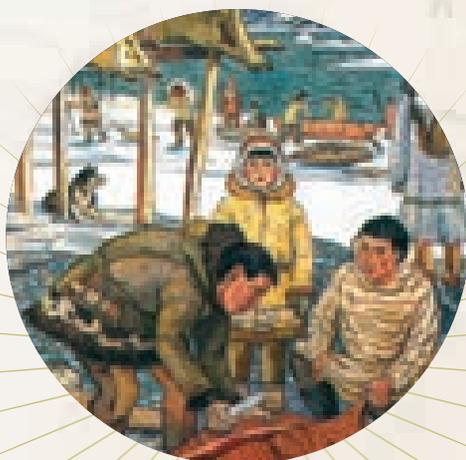


Пляж в Копакабане. Рио-де-Жанейро, 1983.



Гроза над заливом Наррагансет. 1868 г. М.: Изобразительное искусство, 1990.





*Тодки народов Сибири*



Судно-ремонтная мастерская в Иркутске. Фотографировано в 1903 г. К. М. Гебенспергером. Фотография из альбома К. М. Гебенспергера. Иркутск, 1903 г.



*Иркутск. Деревня Баргузинка*

**Иркутск. Деревня Баргузинка / К.М. Гебенспергер. Рига, 1903.**



**Ст. Умань. Уссурийск. ж. д. № 34.**

**Ст. Умань. Уссурийск. ж. д. № 34 / Шерер, Набгольц и Ко. М., 1905.**



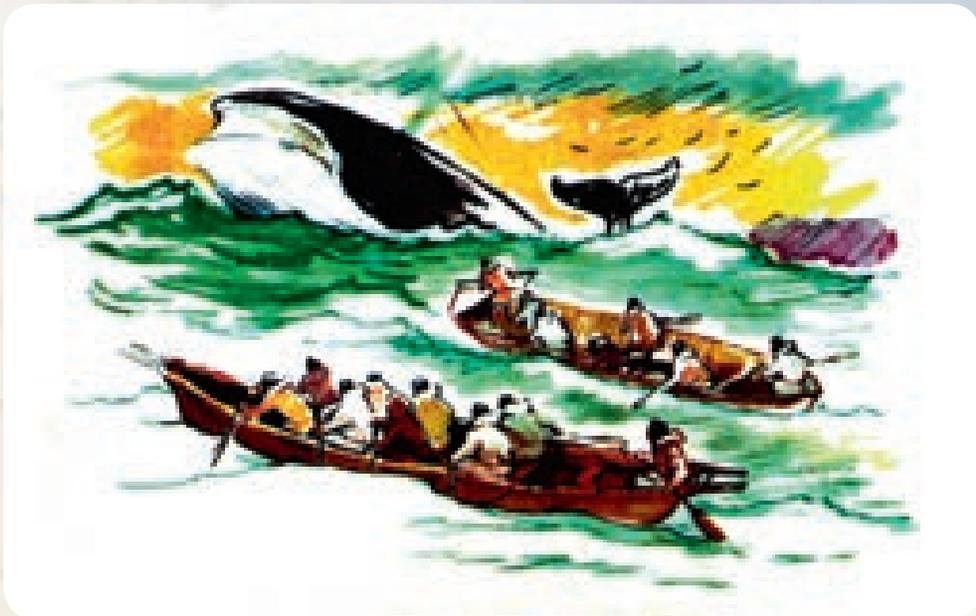


Илимка / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## ИЛИМКА

«Остяцкие лодки были крыты берестяной крышей, под которой получалось вроде маленькой каюты с уютным местом для спанья всей семьи. Лодки эти служат отличным помещением во время переезда, и в маленьких каютках живет, должно быть, нехудо... Сама лодка совершенно плоскодонна, а носовая часть, сильно выступающая вперед, дает возможность, не промочив ноги, высаживаться по сходням на сушу». Так описал енисейские илимки в книге «В страну будущего» Фритъоф Нансен, путешествовавший в 1914 г. по Сибири.



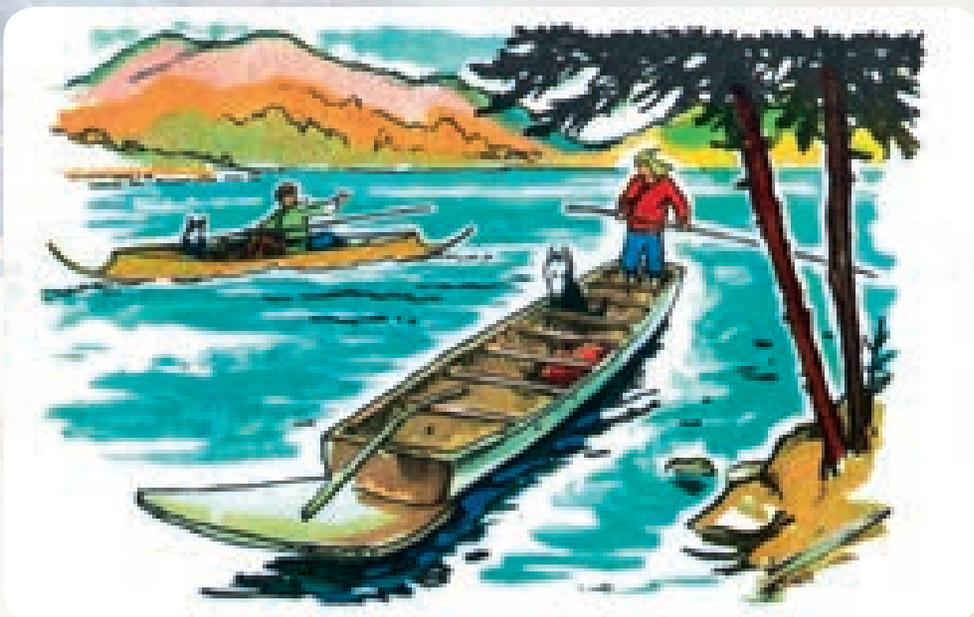


Камчатские байдары и эскимосский умиак / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

## КАМЧАТСКИЕ БАЙДАРЫ И ЭСКИМОССКИЙ УМИАК

Многоместная пятнадцатиметровая кожаная байдара — лодка камчатских зверобоев. Она свободно перевозит восемь моржовых туш — это около пяти тонн. Остов байдары делается из китовых костей или тонкой древесины, скрепленной ремнями и китовым усом. Ни одного железного гвоздя в кожаной лодке нет. Обтянута байдара раздвоенными пополам моржовыми шкурами — «колотыми». Лодка очень легкая, ее без труда могут нести несколько человек, что в условиях ледового плавания очень важно. Похожие кожаные лодки гренландских эскимосов называются «умиаки».





Удэгейский бат и нанайская оморочка / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1971.

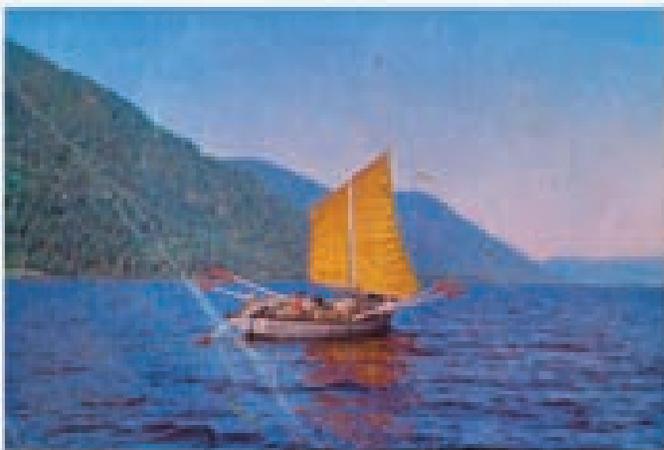
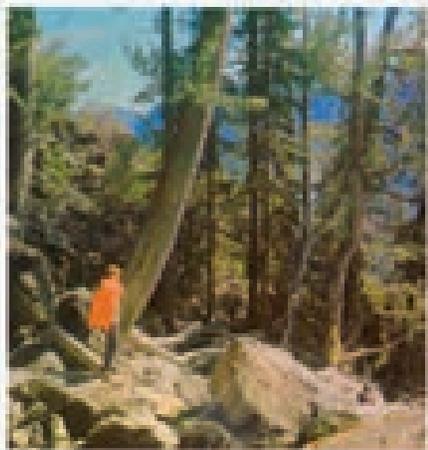
## УДЭГЕЙСКИЙ БАТ И НАНАЙСКАЯ ОМОРОЧКА

Труднопроходима дальневосточная тайга. Надежной дорогой здесь служат только реки. Удэгейцы выдалбливают из толстоствольных деревьев вместительные лодки-баты. Нос лодки приделывается отдельно из широкой деревянной пластины. Охотятся нанайцы на маленьких берестяных челноках-оморочках. С носа и кормы у челнока подымается полз-пружина, предохраняющий лодку от затягивания под лед. Такое же приспособление есть и у древней скандинавской лодки, найденной при раскопках на ферме Хьертшпринг в Дании.



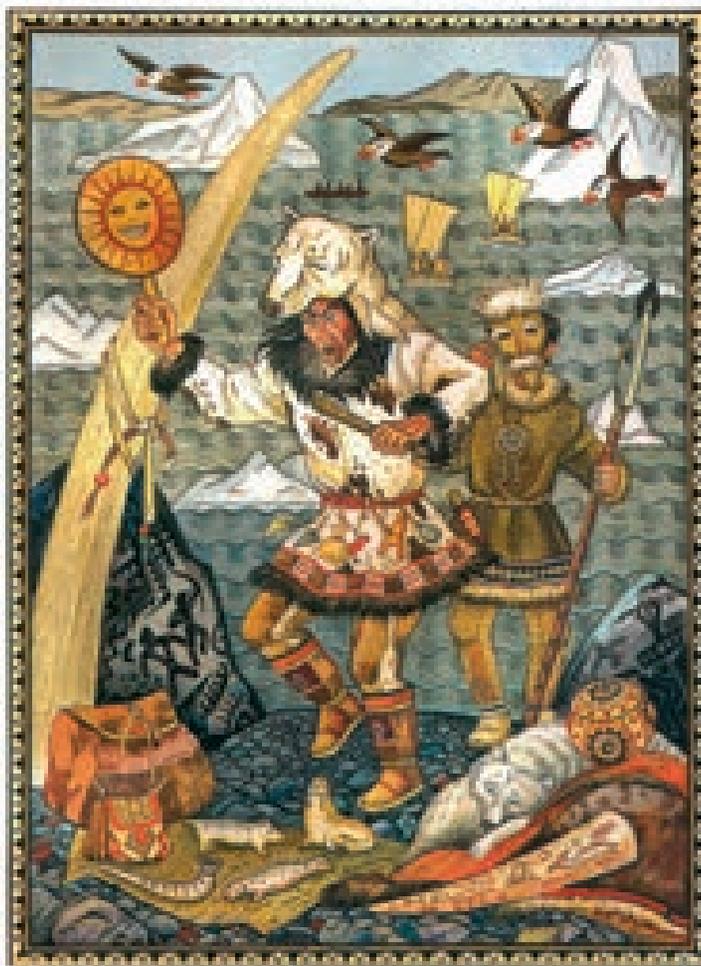


Сихотэ-Алинь. Охотники возвращаются с пантами / Ю. Муравин. М.: Советская Россия, 1974.



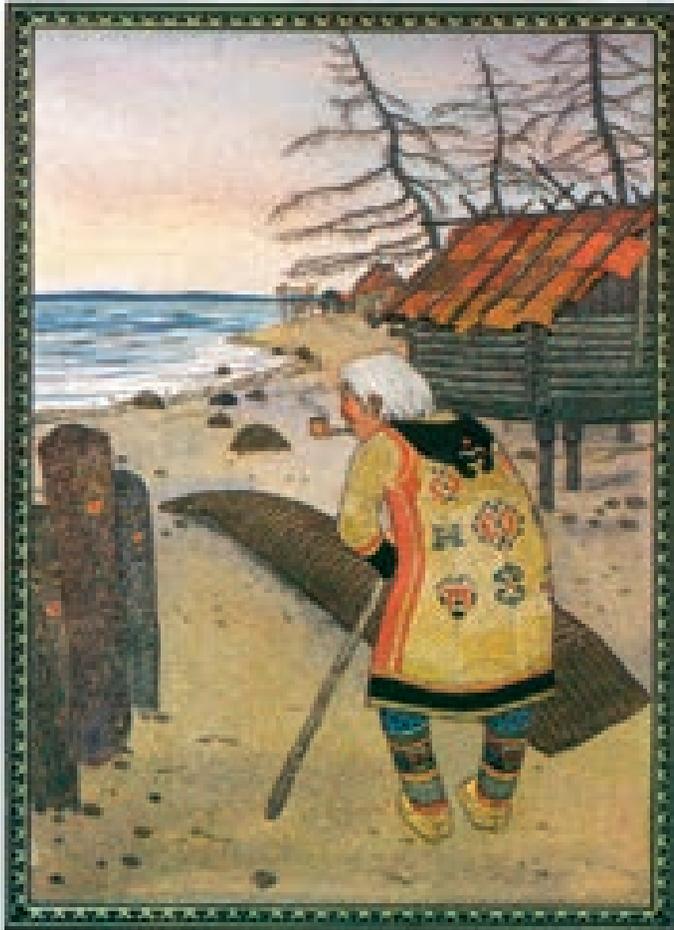
По Горному Алтаю / А. Фрейдберг. М.: Планета, 1973.





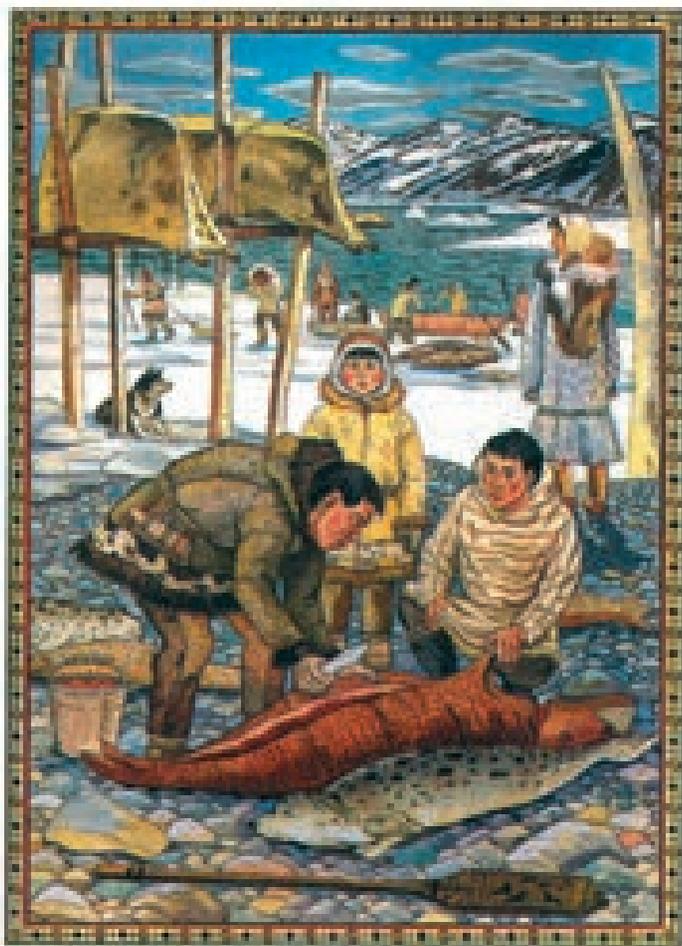
Чукчи / Г. Павлишин. Владивосток: Дальпресс.





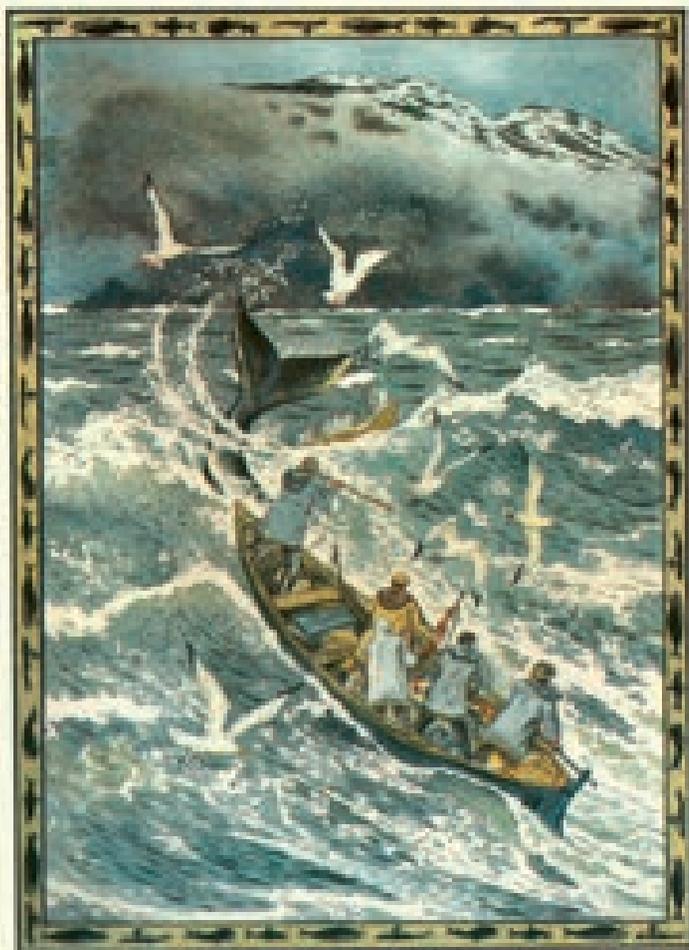
Ороки / Г. Павлишин. Владивосток: Дальпресс.





Эскимосы / Г. Павлишин. Владивосток: Дальпресс.





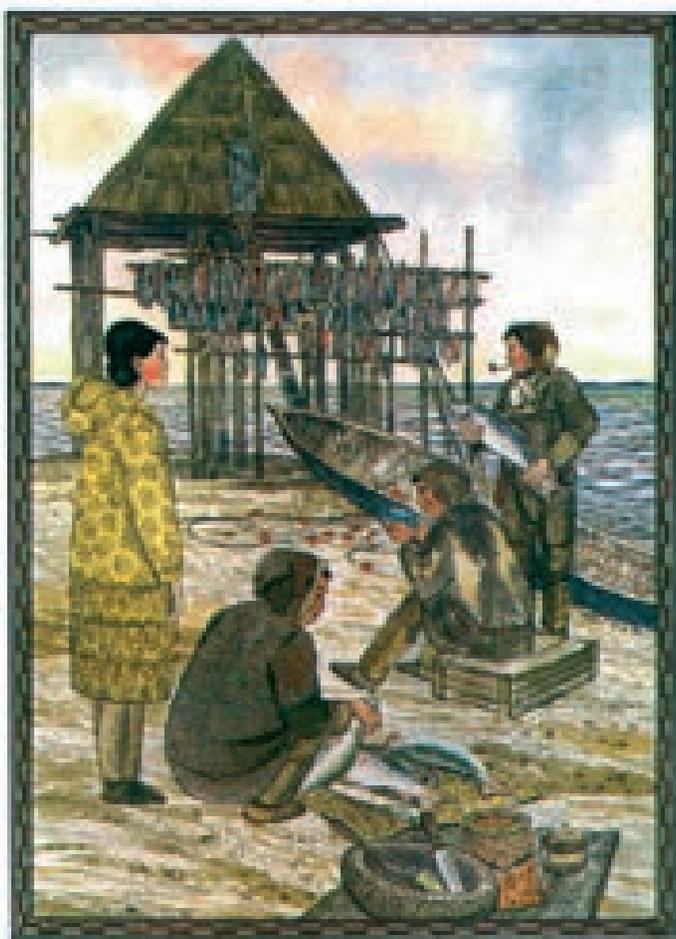
Алеуты / Г. Павлишин. Владивосток: Дальпресс.





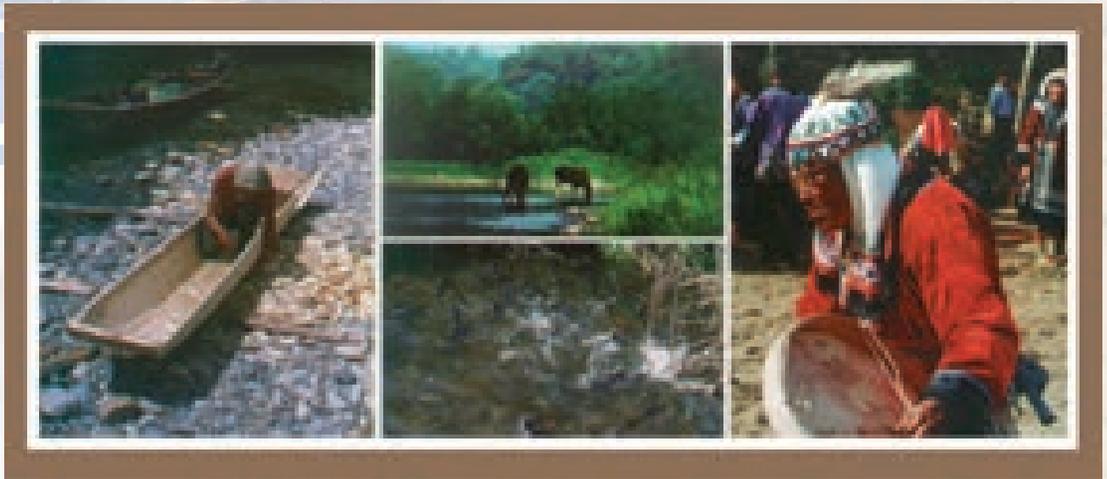
Орочи / Г. Павлишин. Владивосток: Дальпресс.



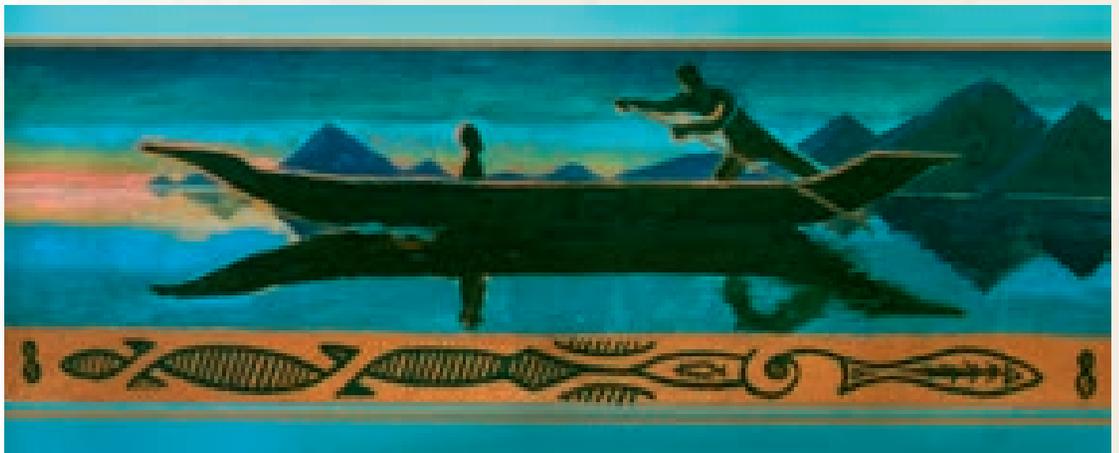


Ительмены / Г. Павлишин. Владивосток: Дальпресс.





Аборигены Хабаровского края.



Лодка с шестом.





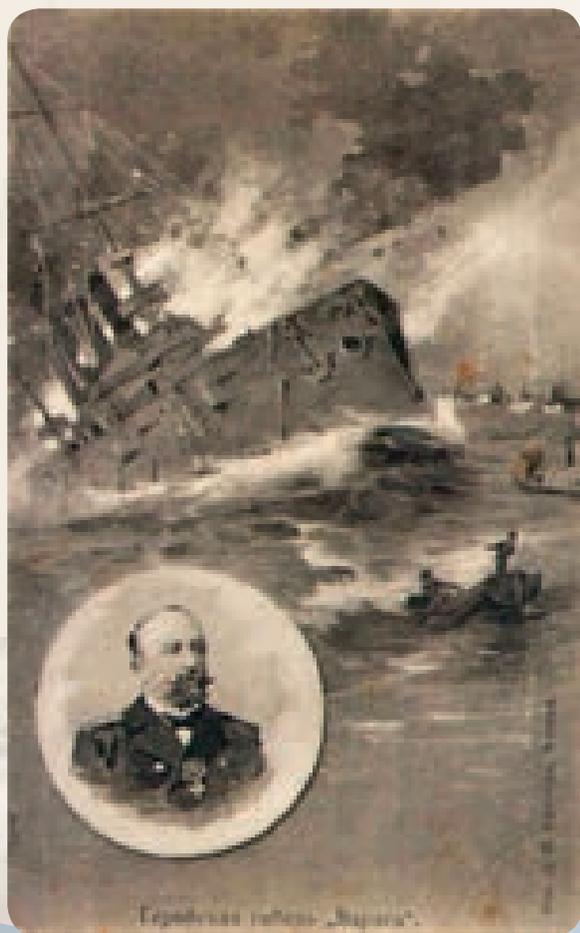
*Логки в истории войн*







Бой крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой. 1904.



Героическая гибель «Варяга».  
М. : Изд. Д.П. Ефимова. 1904.





Японский десант в корейском порту Чемульпо. 1904.





Крейсер «Россия» / Е. Иванов. Ревель. 1904.



Русские разведчики обнаружены японцами, выходя из залива Ялу.  
Огонь выстрелов слышен сзади. Из И.

Русские разведчики, встречаемые огнём японцев с левой стороны Ялу. М.: Изд. Д.П. Ефимова. 1904.





Наши охотники, спасающиеся вплавь  
от преследования японцев 27 марта  
1904 г.

**Наши охотники, спасающиеся вплавь от преследования японцев  
(27 марта 1904 г.). М.: Изд. Д.П. Ефимова. 1904.**



**Черноморцы. М.: Искусство, 1961.**

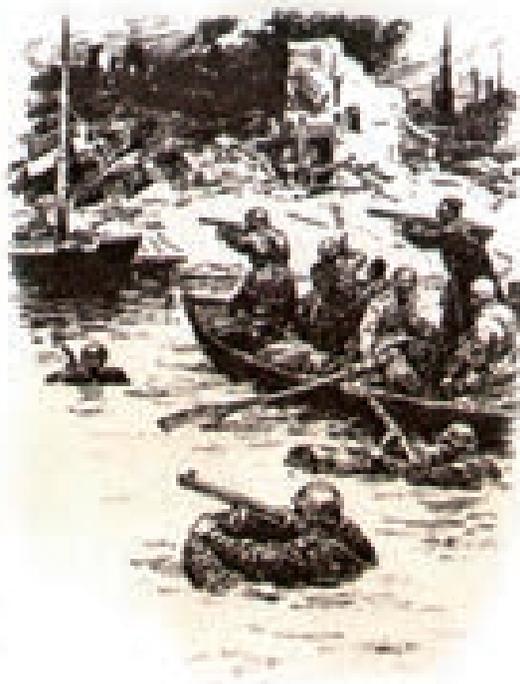




Бакенцица. 1945 г. / Я.Д. Ромас. М.: Советский художник, 1962.



Д. М. Кузнецов



Невская Дубровка. Переправа на «пяточок». 1941 г. М.: Советский художник, 1968.





Защитники Ленинграда на  
переправе в Невской Дубровке.  
1941 г. / Н. Володимиров.  
М.: Советский художник, 1968.



Форсирование реки Одер. М.: Изогиз, 1963.



Расширение плацдарма защитниками Ханко / И. Родинов. М.: Изобразительное искусство, 1976.



Гибель парохода «Ваня-коммунист». 1929 г. / М.Б. Греков. М.: Изобразительное искусство, 1977.





Десант в Субаши. 1880-е годы / И.К. Айвазовский. М.: Изобразительное искусство, 1978.



Морской десант у Григорьевки / В. Печатин. М.: Изобразительное искусство, 1979.



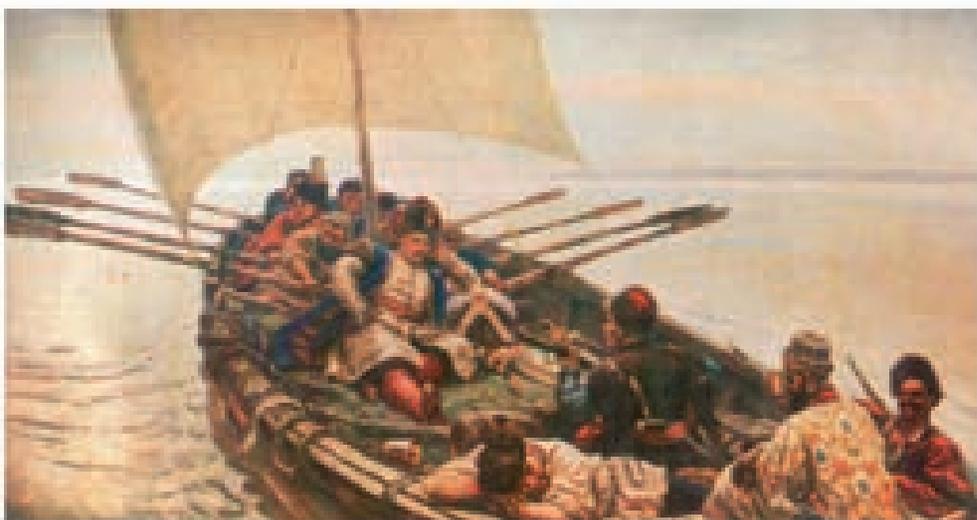


Высадка десанта в порт Николаев / В. Печатин. М.: Изобразительное искусство, 1979.



Высадка десанта в Эльтингене / В. Печатин. М.: Изобразительное искусство, 1979.





Степан Разин. 1906. Частично переписана в 1910 г. / В.И. Суриков.  
М.: Изобразительное искусство, 1988.



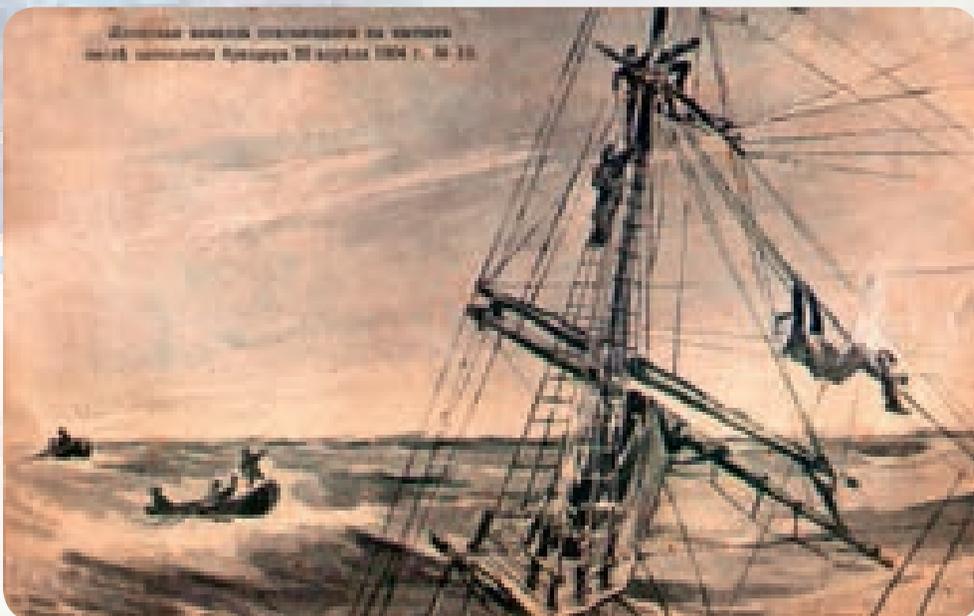
Покорение Сибири Ермаком. 1895 / В.И. Суриков. М.: Изобразительное искусство, 1988.





Порт-Артур. Посадка в спасательные шлюпки.





Японская команда, спасающаяся на мачтах после потопления брандера 20 апреля 1904 г.



Переправа на пароле больных и раненых через р. Танхе в Ляояне.

Переправа на пароле больных и раненых через р. Танхе в Ляояне.







*Точки в истории и  
культуре Владивостока*





Владивосток. Бухта. 1903.



Китайские шлюпки — на дальнем плане. № 91.

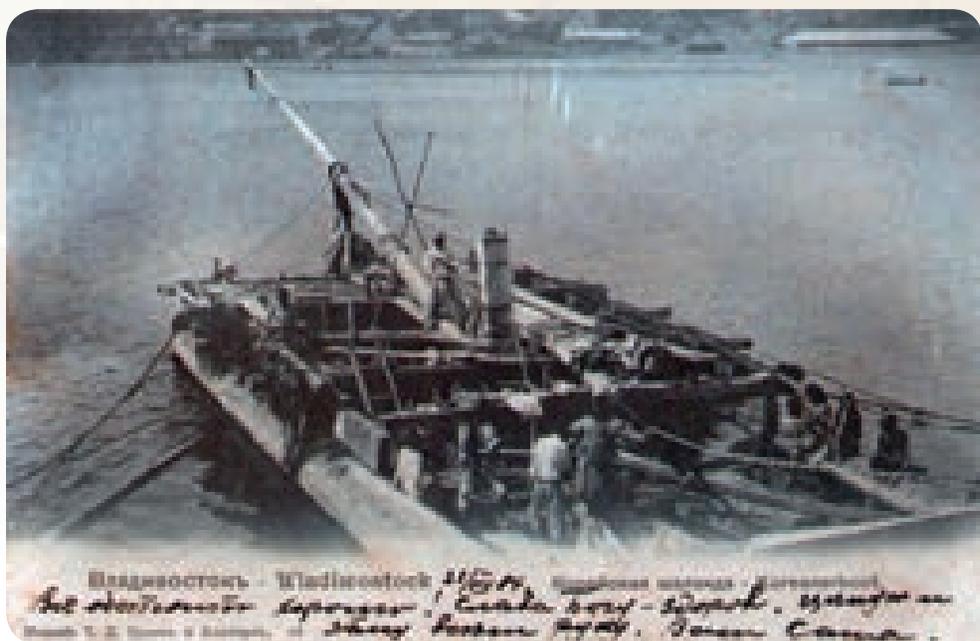
Китайские шлюпки / Шерер, Нобгольц и Ко. М.: Изд. А.А. Ленского и Ко, 1903.





Владивосток. — Владивосток. № 11.  
Базарная пристань. — Port de Rouble.

Владивосток. Базарная пристань / Шерер, Нобгольц и Ко. М.: Изд. А.А. Ленского и Ко, 1903.



Владивосток. — Владивосток. № 11. Владивосток. — Владивосток.  
Корейская шаланда. — Coréenne. — Coréenne.  
Владивосток. — Владивосток. — Владивосток. — Владивосток.  
Владивосток. — Владивосток. — Владивосток. — Владивосток.

Владивосток. Корейская шаланда. Изд. Т.Д. Кунста и Альберса, 1903.





Владивосток. Шаланды. 1903.



Владивосток. — Владивосток. № 31.  
Базарная пристань. — Port de Commerce.

Владивосток. Базарная пристань Изд. А.А. Ленского и Ко, 1903.





Владивосток. Корейская шаланда. Владивосток: Изд. магазина  
«Открытка», 1904.





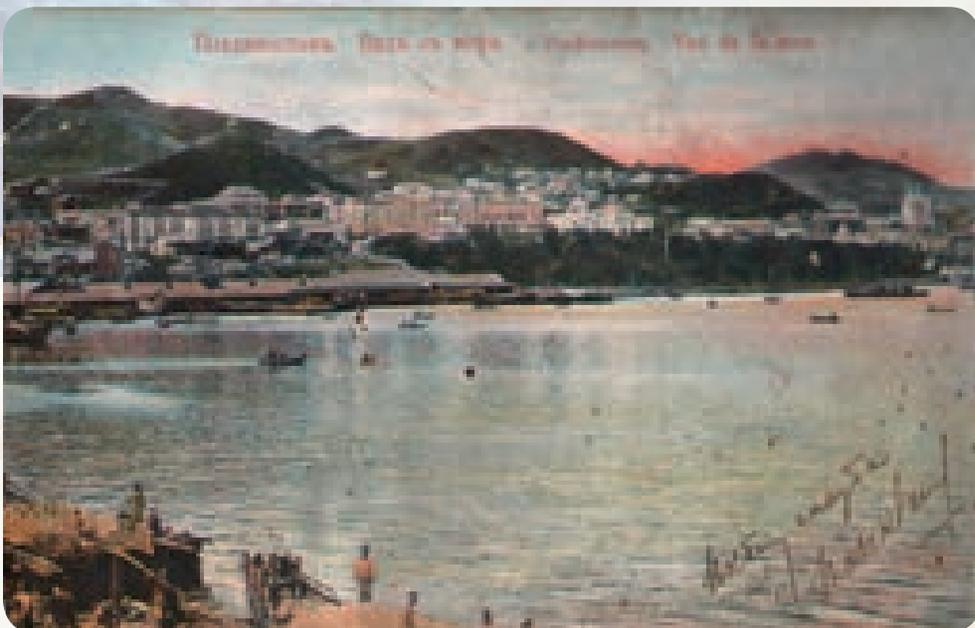
Владивосток. Шлюпочная пристань и яхт-клуб. Изд. Чурина, 1904.



Котан Вост. Парфе, Амур Бэй, Владивосток.  
Пристань корейских шаланд, Амурский залив, Владивосток.

Пристань корейских шаланд (Амурский залив). Владивосток. 1904.





Владивосток. Вид с моря. Владивосток: Худож. изд. П. Чечина, 1906.

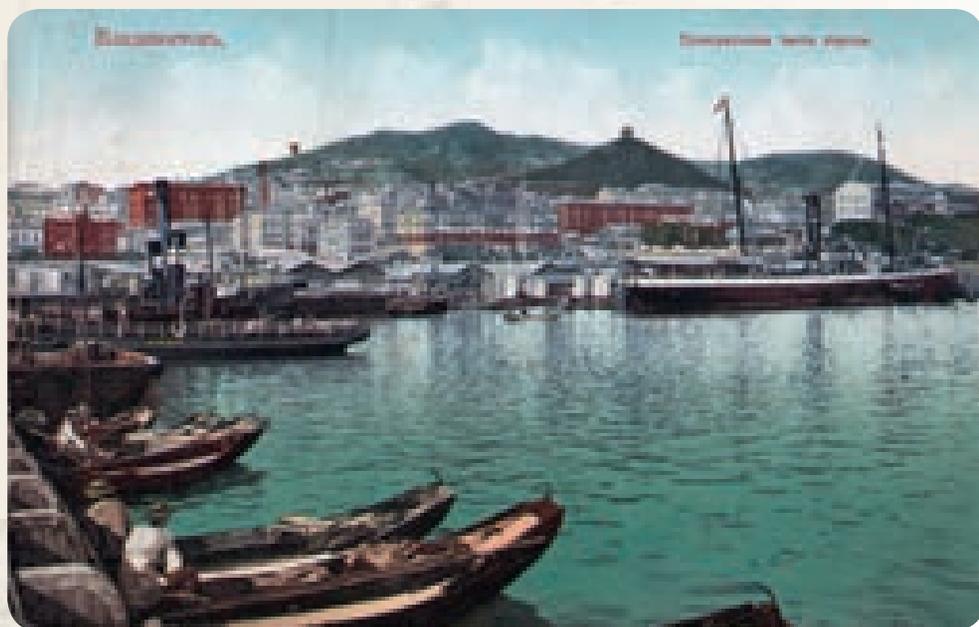


Владивосток. Джонки у причала. 1908.





Владивосток. Рабочая слободка. Владивосток. 1910.

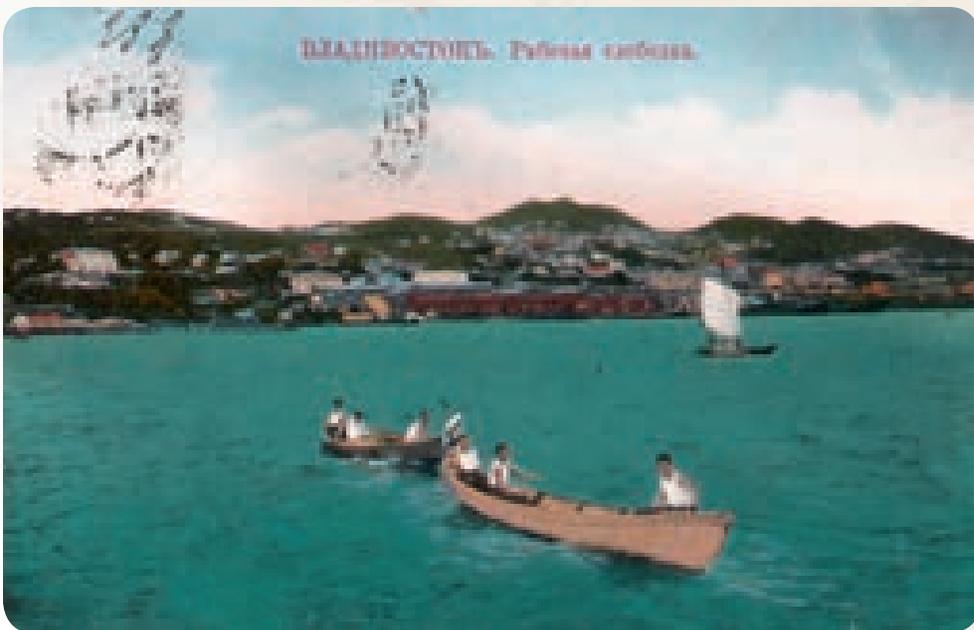


Владивосток. Центральная часть города. Владивосток: Изд. Третьего дома братьев Синкевич, 1912.



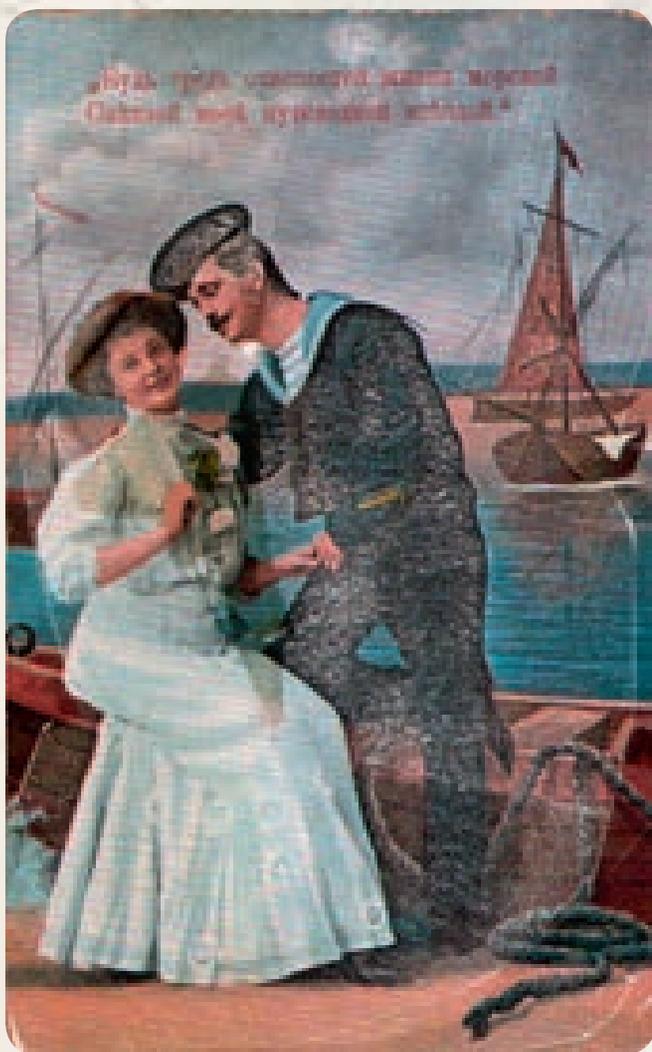


Владивостокский порт. 1912.



Владивосток. Рабочая слободка. Владивосток:  
Изд. А.Н. Ланковича, 1915.





Свидание. Владивосток. 1912.





Гор. Владивосток. Корейская шаланда с сеном.

Владивосток. Корейская шаланда с сеном. Владивосток: Изд. магазина «Живопись», 1917.



Владивосток. Базарная пристань. 1922.





Владивостокъ — Vladivostok.

Панорама Владивостока — A view of Vladivostok.

Владивосток. Вид города с бухты Золотой Рог. Нью-Йорк: Изд. Н.Н. Иванова, 1922.

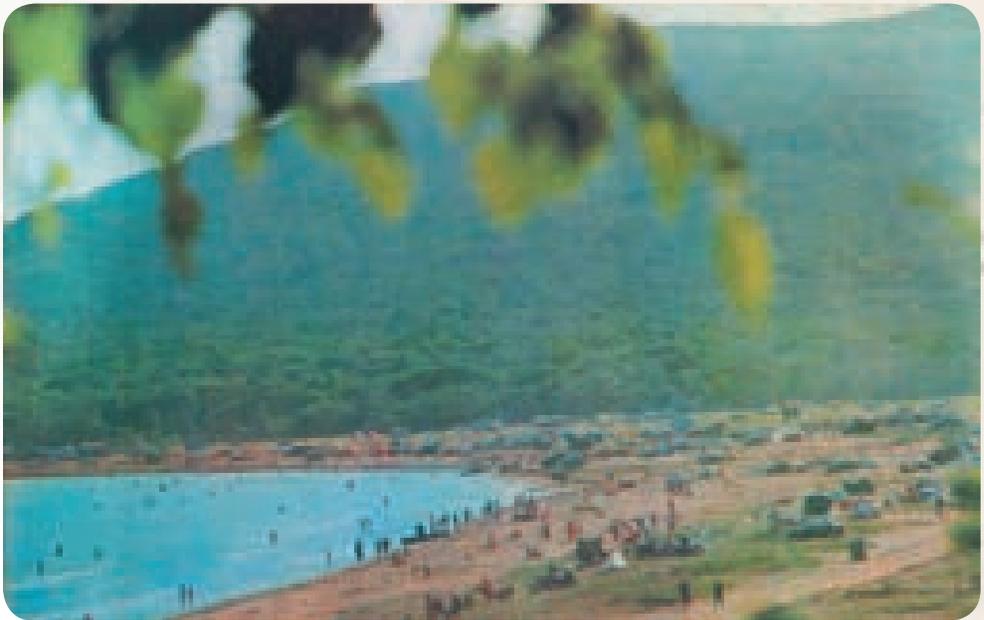


Владивосток. пляж санатория Советской Армии (19-й километр). Владивосток: Примиздат, 1956.



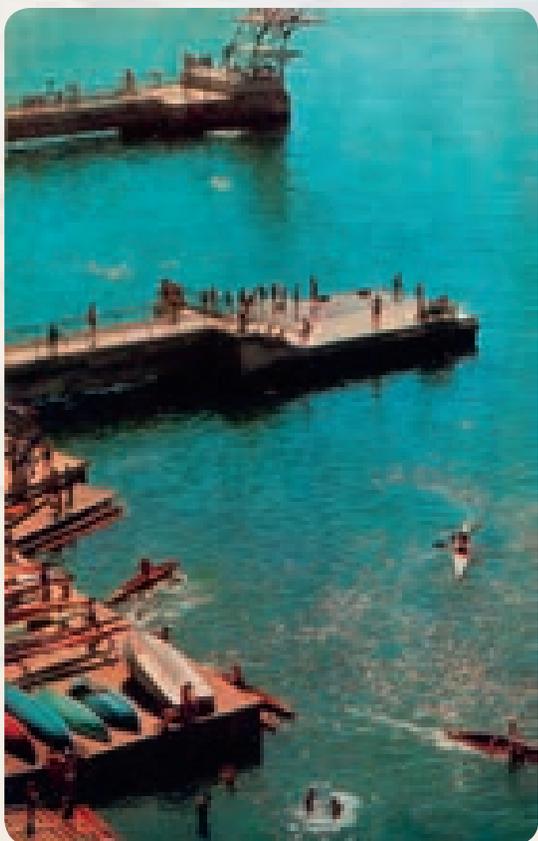


**Владивосток. Морские купальни / М. Альперт. М.: Советский художник, 1966.**

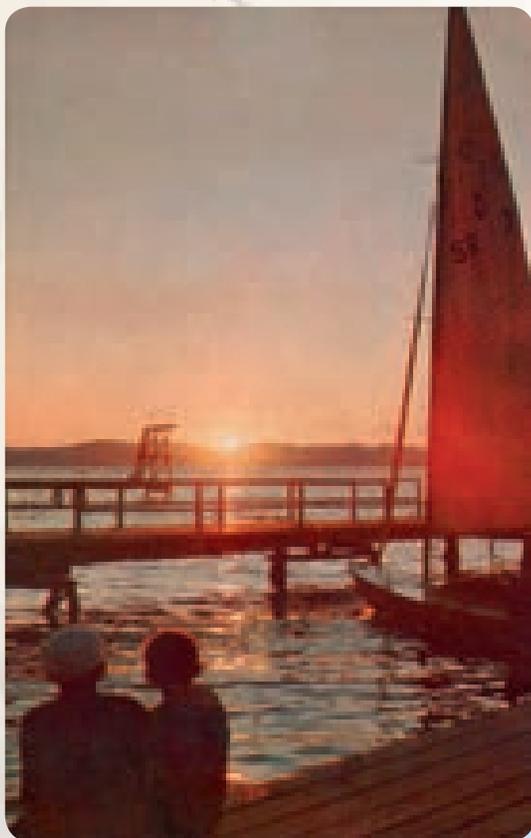


**Владивосток. Бухта Шамора – любимое место отдыха горожан / Ю. Муравин. М.: Планета, 1973.**





**Владивосток. Водноспортивная станция  
в Амурском заливе / Ю. Муравин.  
М.: Советская Россия, 1971.**



**Владивосток. Вечер над Амурским  
заливом / Л. Беляев.  
М.: Планета, 1973.**



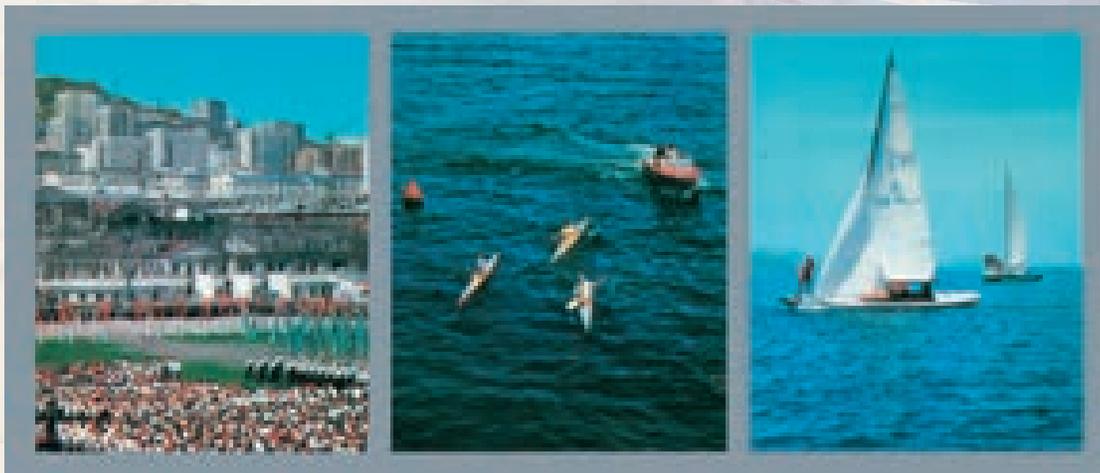


Владивосток. Праздник “День рыбака” в Спортивной гавани / Л. Беляев. М.: Планета, 1973.

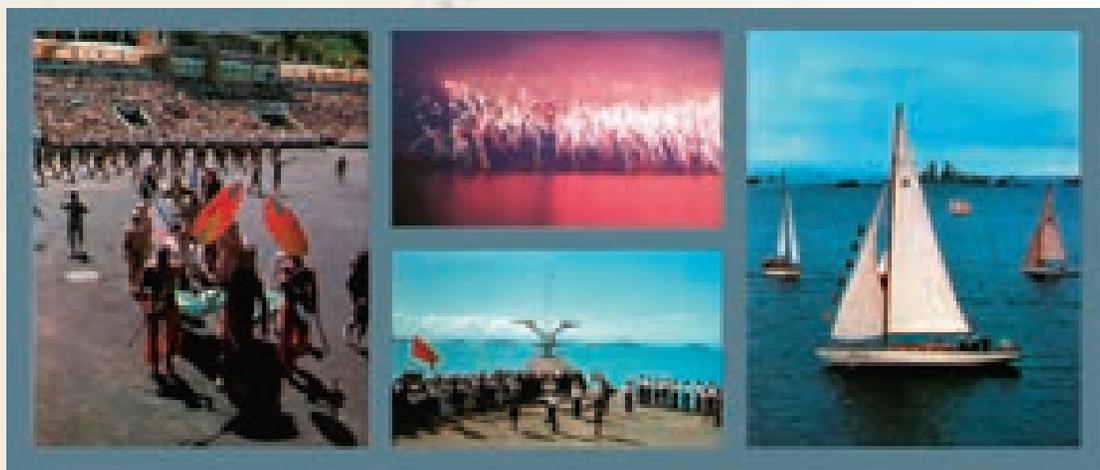


Владивосток / Г. Манисер. М.: Изобразительное искусство, 1976.



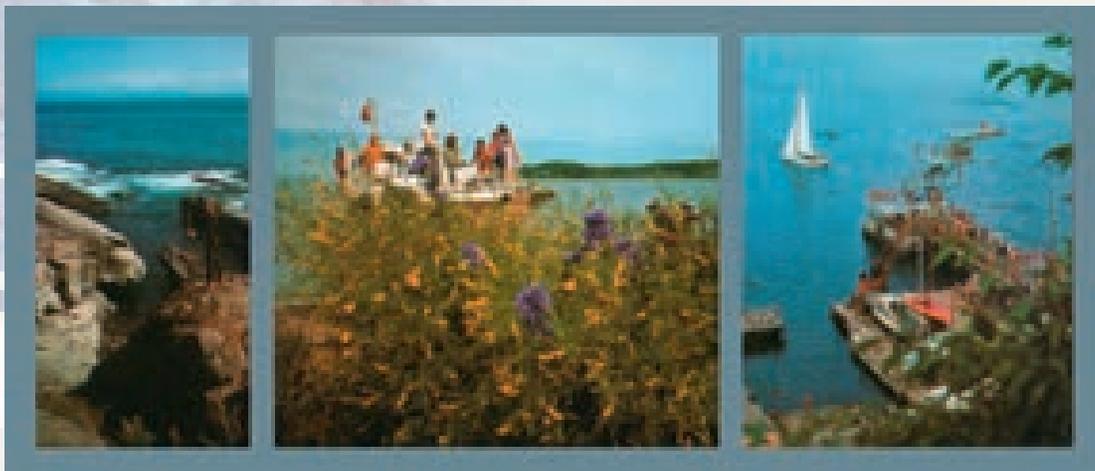


**Владивосток. Спортивный праздник на стадионе «Динамо». Владивосток:  
Дальневост. кн. Изд., 1977.**

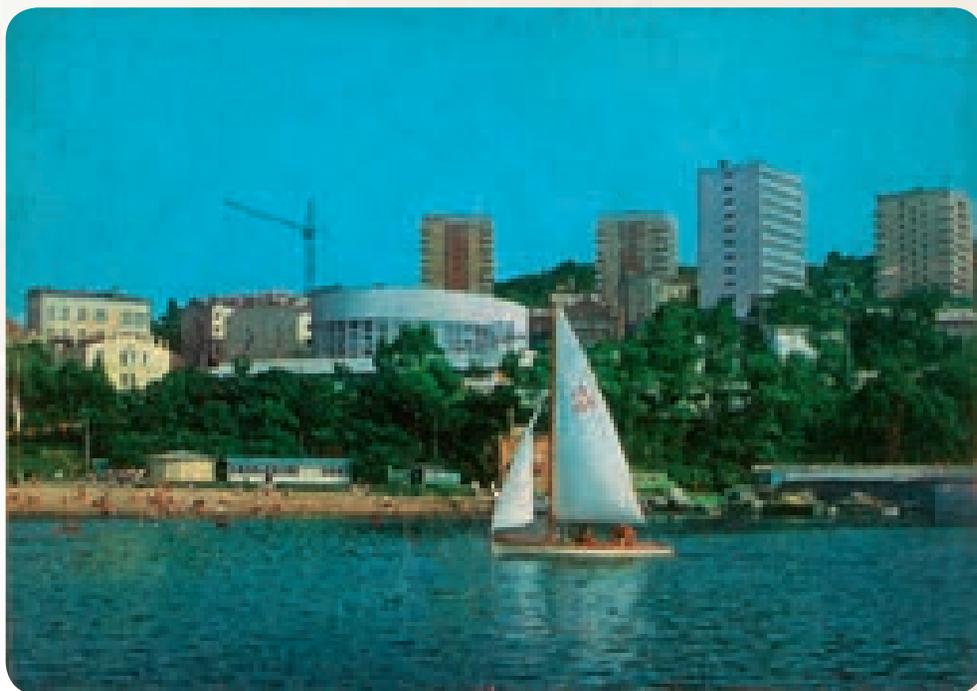


**Владивосток. Празднование Дня Военно-Морского Флота СССР / Ю. Муравин. Владивосток:  
Дальневост. кн. Изд., 1977.**





**Море и бухты, окружающие Владивосток, – любимое место отдыха горожан / Ю. Муравин.  
Владивосток: Дальневост. кн. Изд., 1977.**



**Владивосток. Амурский залив / Г. Ильин. М.: Министерство связи СССР, 1978.**





Владивосток. Весна. Спортивная гавань / Полтаракі. Владивосток: ИЦ «Точка зрения», 2012.





*Логки и фольклор*



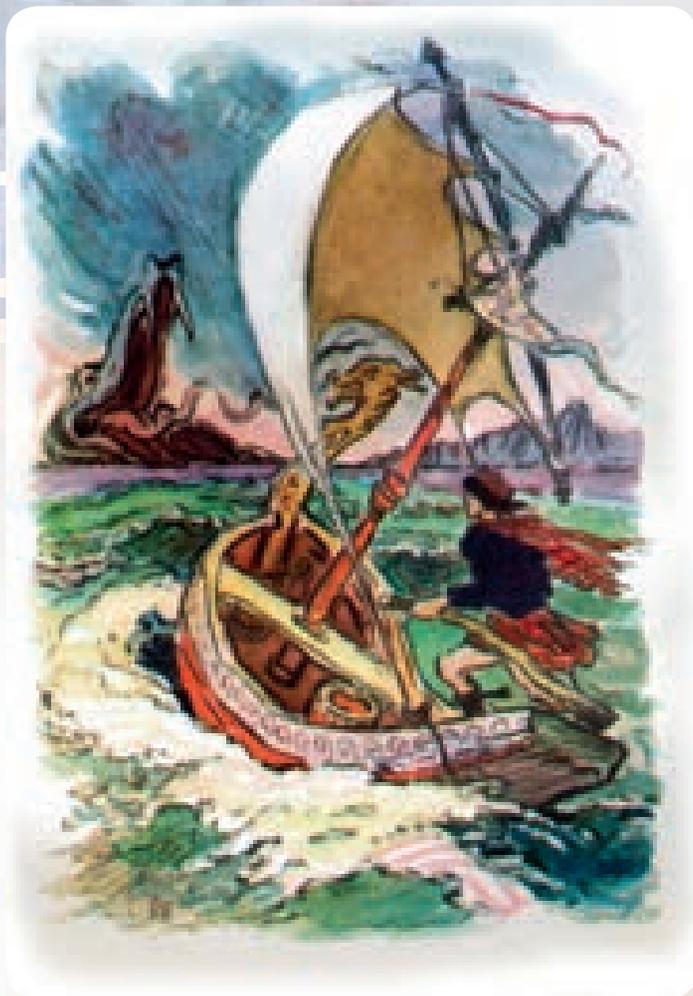


Степан Разин / Н.И. Голиков. М.: Советский художник, 1959.



Он над ней жужжит, кружится – прямо на нос к ней садится /  
А. Блохин. М.: Советский художник, 1966.





Эссипатл и Владыка Грозный Червь. Шотландская сказка.  
М.: Изогиз, 1963.

## ЭССИПАТЛ И ВЛАДЫКА ГРОЗНЫЙ ЧЕРВЬ

### ШОТЛАНДСКАЯ СКАЗКА

Младший сын шотландского крестьянина Эссипатл спас страну от страшного змея — Владыки Грозного Червя. Отважный и сообразительный Эссипатл на ладье сам бросился прямо в пасть морскому чудовищу, выкопал в его печени ямку и вложил туда горящие угли. Выплюнуло чудовище смельчака вместе с ладьей, а само погибло.

Из зубов змея образовались Оркнейские и Шотландские острова, а свернувшееся в клубок тело змея превратилось в остров Исландию.





Эскиз картины «Бова-королевич». 1914 г. / П.П. Кончаловский. М.: Советский художник, 1973.



Заморские гости. 1902 г. / Н.К. Рерих. М.: Изобразительное искусство, 1976.





Дед Мазай и зайцы / А. Трусов. Калинин: Изогиз, 1962.





*Спортивные лодки*





На Дніпрі / Б. Градов. Київ: Радянська Україна, 1960.

На Дніпрі / Б. Градов. Київ: Радянська Україна, 1960.



Круто к вечеру. 1962 г. / Эдуард Калынь. Л.: Советский художник, 1967.





Гребцы в Шату / Огюст Ренуар. М.: Изобразительное искусство, 1973.

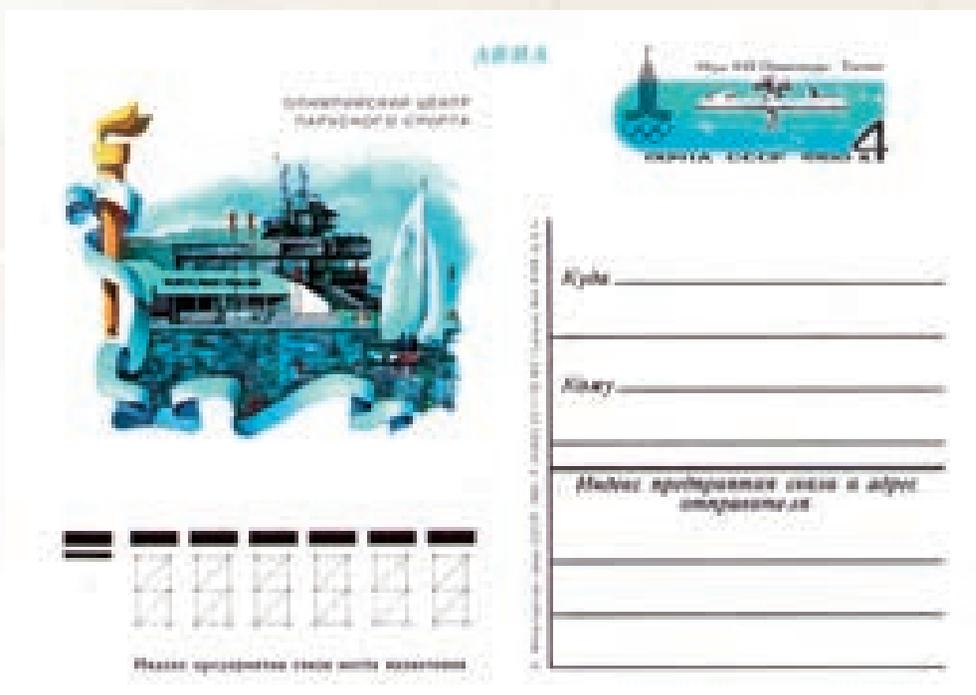


Москва. Гребной канал в Крылатском / В. Иванов. М.: Планета, 1979.



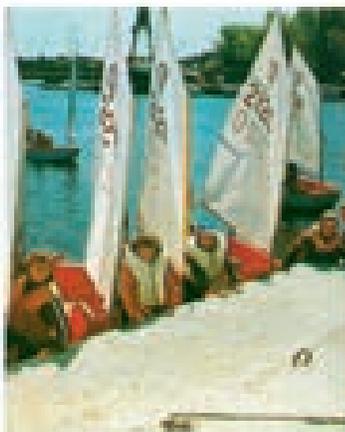


Владивосток. В Амурском заливе / Б. Залко. М.: Планета, 1977.



Олимпийский центр парусного спорта. М.: Министерство связи СССР, 1980.

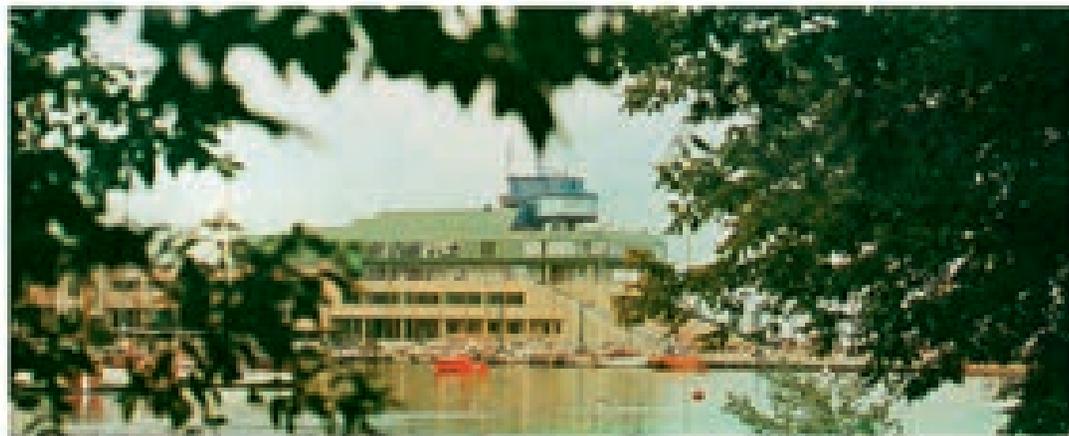




Таллин. Юные спортсмены / Г. Герман. М.: Планета, 1980.

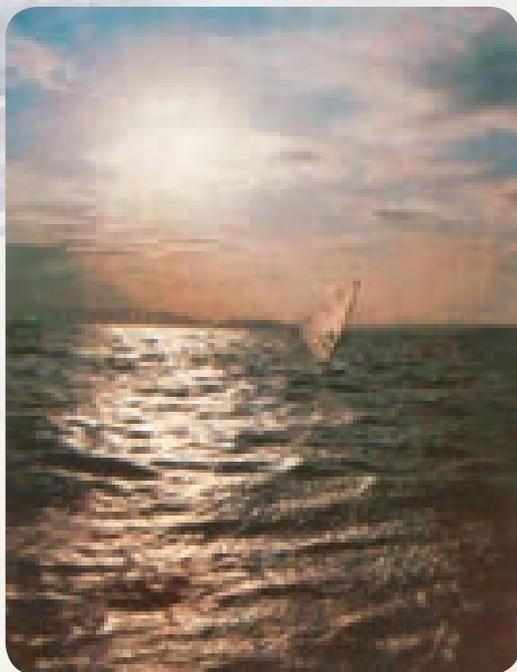


Таллин. На старте олимпийский класс яхт «Финн» / Г. Герман. М.: Планета, 1980.

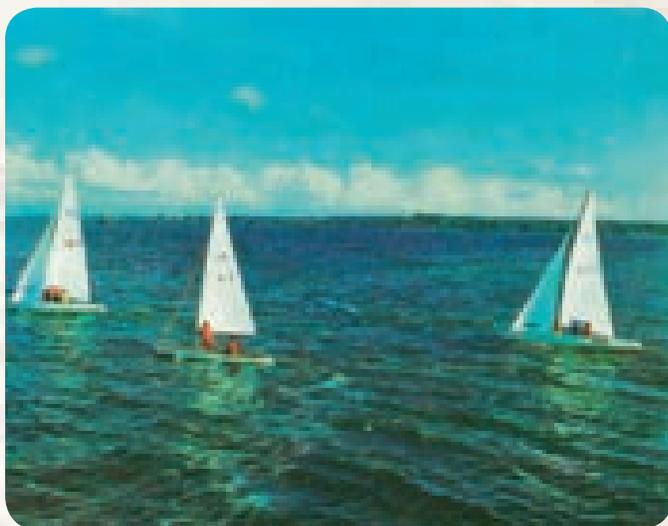


Таллин. Центр парусного спорта в Пирите / Г. Герман. М.: Планета, 1980.





Прогулка по морю / Г. Смирнов. М.: Планета, 1985.



Балтийская регата / В. Опалин. М.: Планета, 1985.



## КУЙБЫШЕВ

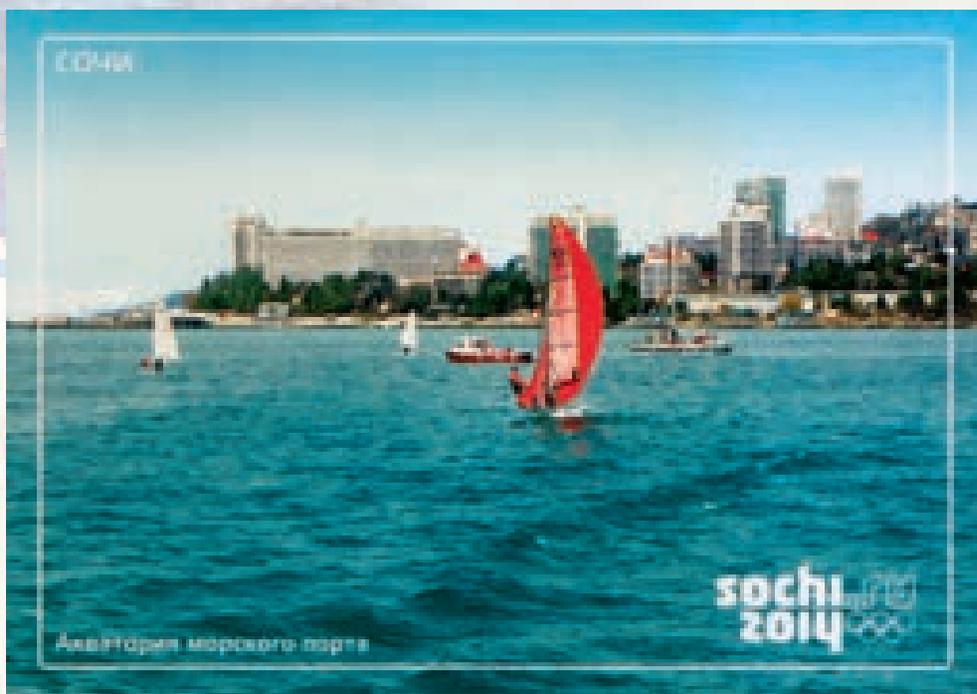


Куйбышев. Вид с Волги. М.: Планета, 1986.



Сочи. Акватория морского порта / А. Маргынова. М.: Марка, 2011.





**Владивосток. Лето. Амурский залив / Полтараки. Владивосток: ИЦ «Точка зрения», 2012.**

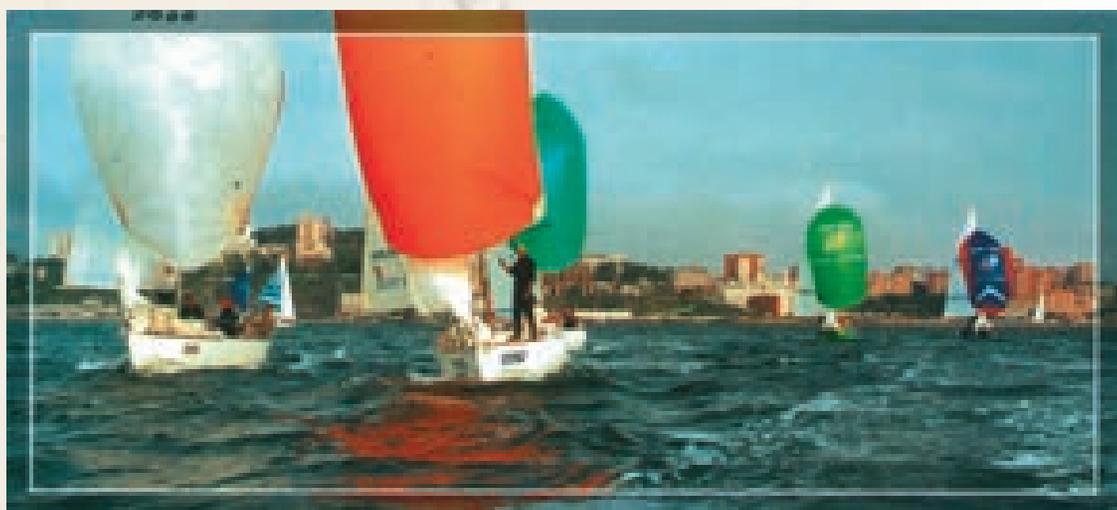


**Владивосток. Яхтклуб «Семь футов». Амурский залив / Полтараки. Владивосток: ИЦ «Точка зрения», 2012.**



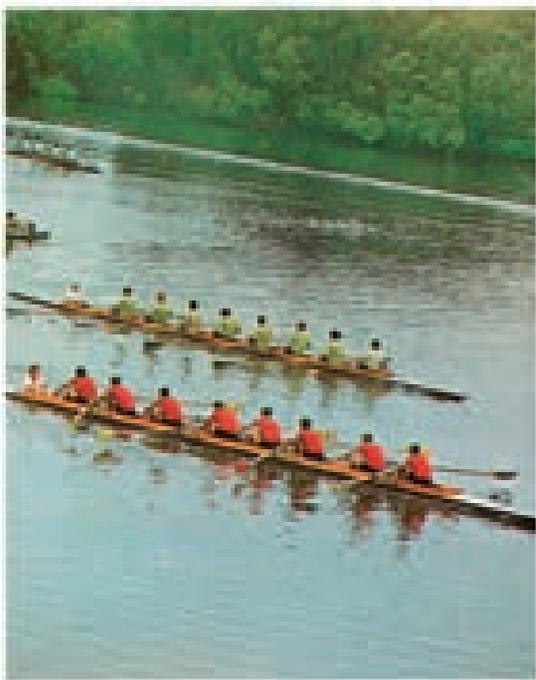
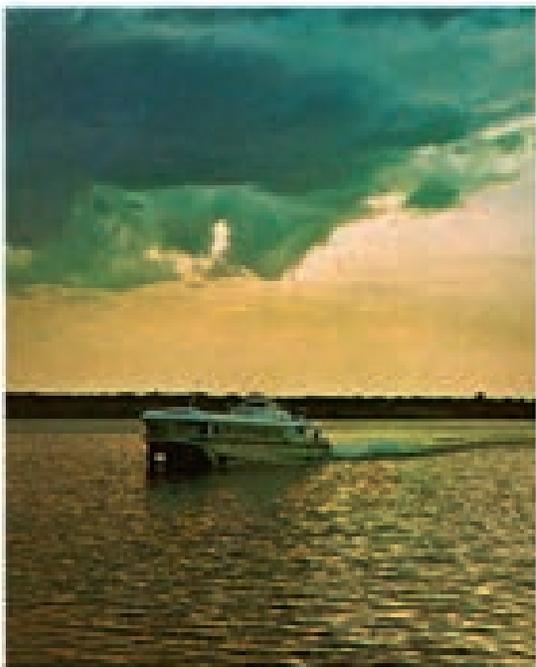


Владивосток. Парусная регата на акватории Амурского залива /  
А. Ештокин. Владивосток: Дальпресс.



Яхтсмены Владивостока / В. Труханенко. Владивосток: Дальпресс.



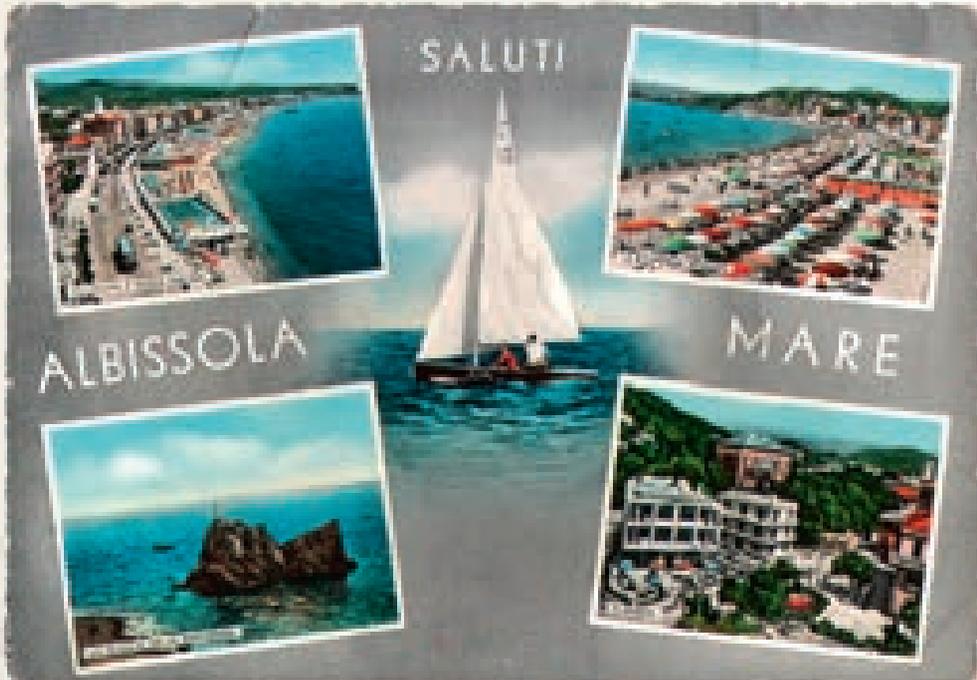


На голубых просторах Томи / Фото В. Кондратьева, А. Райха.  
М.: Планета, 1979.





Китай. Водные лыжи. Яхты.



Виды Италии.



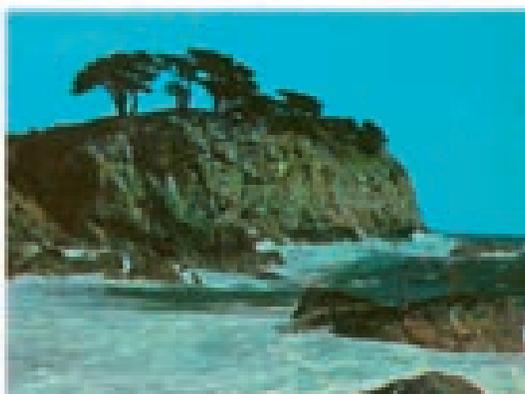
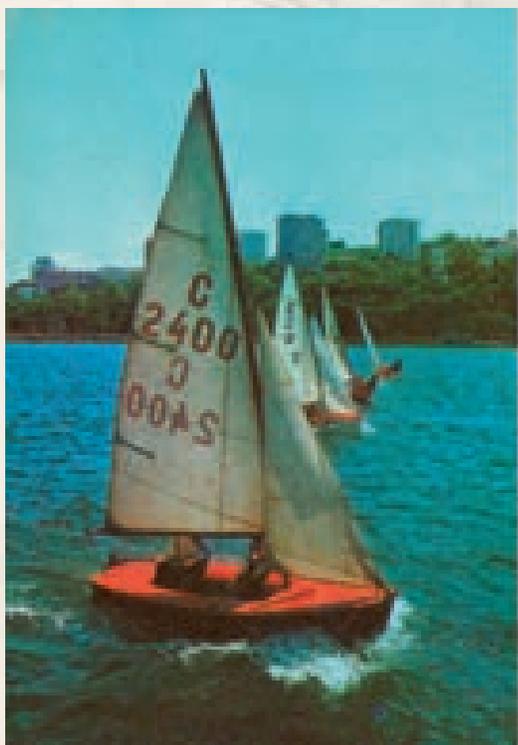


В Анапской бухте / Фото Г. Костенко. М.: Планета, 1980.



Владивосток. Яхты в Амурском заливе / Фото Ю. Муравина. М.: Министерство связи СССР, 1981.





Спортивные яхты в Амурском заливе. Владивосток / Фото С. Козлова. М.: Министерство связи СССР, 1986.





Лодки знаменитых  
путешественников





Генри Гудзон / П. Павлинов.  
М.: Изобразительное искусство,  
1979.

## ГЕНРИ ГУДЗОН

Уже в XVII в. стали организовывать экспедиции, целью которых являлись покорение северных широт, преодоление неприступности полярного моря. Знаменитый английский мореплаватель Генри Гудзон неоднократно плывал в Арктику. Во время первого плавания, следуя вдоль восточного берега Гренландии, он дошел до  $73^{\circ}$  северной широты. В следующий раз, в 1607 г., Гудзон достиг рекордной для своего времени широты  $80^{\circ}23'$ . И опять поход, теперь на средства Московской компании. Гудзону предписывается отыскать северо-восточный проход в Китай и Индию. Льды помешали экспедиции. Снова мореплаватель у берегов Северной Америки. Открыто устье неизвестной реки. Плавание в 1611 г. в заливе, названном впоследствии именем исследователя, закончилось трагически. Взбунтовавшейся командой была спущена и брошена на произвол судьбы шлюпка с капитаном, его малолетним сыном и несколькими людьми из команды. Так окончилась жизнь прославленного моряка, открывшего пролив, один из обширнейших заливов мира и крупную реку США.





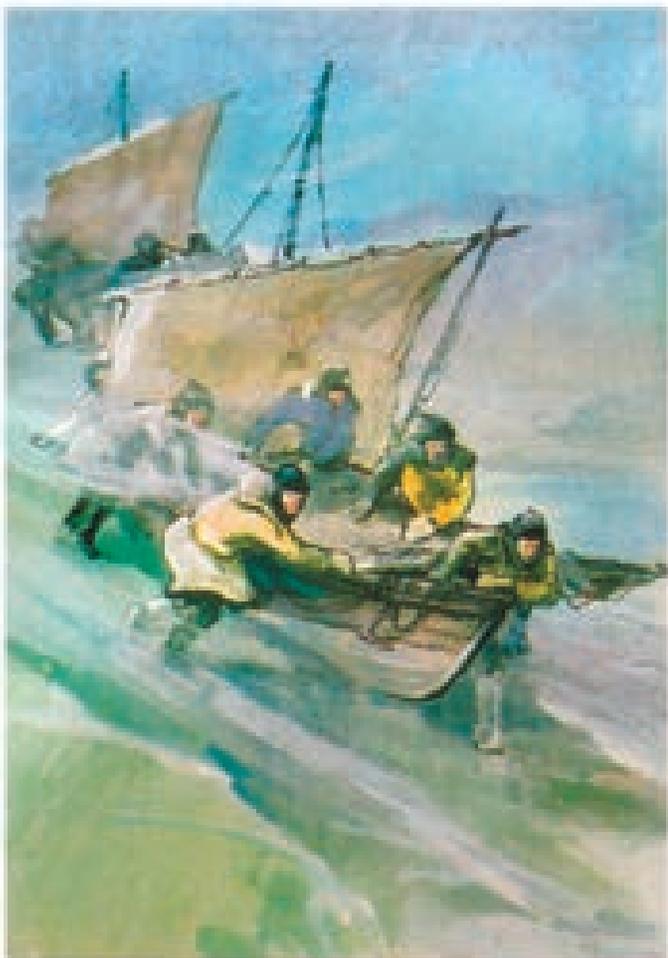
Александр Гумбольдт / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1979.

## АЛЕКСАНДР ГУМБОЛЬДТ

К концу XVIII в. береговая линия материков и островов была уже довольно точно изучена и нанесена на карту. Возникла потребность в более подробном и систематизированном исследовании внутренних территорий земли. Таким исследователем был Александр Гумбольдт. Еще молодым вдвоем со своим другом Бонпланом отправился он в малоизведанную Южную Америку. Изучая страну, они прошли с индейцами на лодках по рекам Ориноко, Касильяно, притоку Рио-Негро; посетили Кубу, Перу, Мексику. Это пятилетнее странствование описано ученым в 30-томном труде.

В 1829 г. путешественник был приглашен в Россию для исследования Урала и Алтая. Гумбольдт отмечал удивительно богатое скопление ископаемых на Урале. Обработанные им материалы легли в основу ряда статей и двухтомное описание путешествия. Стремление объяснить всеобщие связи в природе нашло свое отражение в пятитомном труде «Космос». Именем Гумбольдта названо большое число географических мест на Земле, и даже на Луне есть кратер Гумбольдта.





Джон Франклин / П. Павлов.  
М.: Изобразительное искусство,  
1979.

## ДЖОН ФРАНКЛИН

Вся жизнь Джона Франклина связана с изучением Севера. Тридцати двух лет он уже командовал судном, входившим в английскую экспедицию к Северному полюсу. В 1819 г. путешественник достиг устья реки Медной в полярной области Северной Америки. Исследуя в 1825–1827 гг. реку Маккензи, Франклин прошел по ней вплоть до устья и вышел в Ледовитый океан. В 1845 г. мореплаватель отправился через Боффинов залив на поиск северо-западного прохода, надеясь выйти по нему в Берингов пролив. Экспедиция Франклина исчезла. Лишь в 1850 г. на острове Бичи было найдено место ее стоянки. По-видимому, участники плавания покинули затертые льдами корабли и продолжали путь пешком, таща снаряжение в шлюпках.

Поисковые экспедиции Джона Франклина внесли крупный вклад в исследование полярных районов Северной Америки.





Тур Хейердал / П. Павлинов. М.: Изобразительное искусство, 1979.

## ТУР ХЕЙЕРДАЛ

«Как люди заселяли землю?» — вопрос, ставший областью исследований норвежского ученого Тура Хейердала. Занимаясь историей, этнографией, языкознанием, ученый обратил внимание на сходство памятников архитектуры, скульптуры, предметов быта Старого и Нового Света. Хейердал пришел к выводу, что задолго до Магеллана уже совершались кругосветные плавания древними на плотках и лодках из папируса и тростника. Построенный по типу древних плотов из бальзы «Кон-Тики» и папирусные лодки «Ра» и «Ра II» дали возможность практически осуществить экспериментальное плавание через океан, доказавшее, что люди еще в древности могли устанавливать связи между материками, разделенными океанами. Хейердал пришел к выводу, что существовал процесс взаимообогащения культур, в результате которого достижения одного народа становились достоянием всего человечества.





**Иллюстрированный  
терминологический  
СЛОВАРЬ**

*Часть 2*

**ААЛБООТ** (гол. aal boot от aal – угорь и boot – лодка), одномачтовая парусная лодка, употреблявшаяся в Нидерландах для ловли угря сетью конической формы. Имела низкий нос и приподнятую корму.

**АКИНА**, ороцкая морская лодка с высокими бортами, пятью гребцами и кормчим. Гребцы садились по двое за одну пару вёсел, каждый грёб одним веслом двумя руками.



**АНА**, удэгейская лодка-долблёнка из толстоствольного тополя, реже из кедра или липы. Особенностью конструкции этой лодки является её нос, имеющий форму козырька, который не разрезает воду, а как бы взбирается на неё, поэтому лодка может проходить через самые мелкие перекаты.

**АНАН**, каноэ индейцев Латинской Америки из коры с заострёнными оконечностями. Применялось до конца XIX в. Корпус изготовлялся из больших кусков коры вечнозелёного бука, сшитых тонкими полосками китового уса и скреплённых шпангоутами из расщеплённой коры зимнего дерева (*Drimys winteri*). Для крепления оконечностей использовался травяной канат. Швы конопатили морскими водорослями. На А. обычно было 5 банок. Срок службы не превышал 6 мес. Управлялся А. с помощью 2 или 4 вёсел. При попутном ветре устанавливалась мачта с прямоугольным парусом. Длина 3,9 – 7,6 м, ширина 0,7–1,2 м.

**АНДЖИЛА**, катамаран Шри-Ланки, соединительная платформа которого покоится на двух одинаковых корпусах. На платформе плетёный мат образует пошеение.

**АНТЫ**, долблённый чёлн селькупов. Его делали из ствола кедра или осины. Лодки бывали разных размеров – на двух человек и больше (до 8–10 чел.). Гребли одним веслом *лапы* ланцетовидной формы; на конце стержня весла имелась рукоятка в виде перекладки. Ездили на челне сидя или стоя.

**АНЪЯК**, эскимосская лёгкая лодка с покрывшкой из моржовых шкур. У эскимосов имелось несколько типов лодок: *аньянистак* – маленькая одноместная, *аньяхан* – малая лодка на 3–4 чел., *аньяхляк* – большая лодка, употреблявшаяся в старину для перевозки имущества во время перекочёвок или перевозки продуктов морского промысла на места обмена с кочевниками.

**АНЪЯПИК**, открытая, плоскодонная кожаная лодка эскимосов на 7–8 чел. Деревянный решетчатый остов

её закреплялся ремнями и обтягивался шкурами моржа. Лодки были различных размеров (большие – грузоподъёмностью до 4 т). Для передвижения на них пользовались вёслами и парусами. Несмотря на простату сооружения и примитивность материала, лодка очень удобна при плавании во льдах; борта её под ударами льдин только пружинят, а не ломаются. Она исключительно легка, её нетрудно вытащить из воды и даже перенести на значительное расстояние.

**АПОФО**, западноафриканское рыболовное каноэ жителей Берега Слоновой Кости. Выдолблено из ствола дерева. Имеет 1 мачту с парусом прямоугольной формы, широкий корпус с продольной кривизной днища. Нос и корма А. имеют плоские удлиненные оконечания в виде полок. В разрезе корпус представляет собой днище с крутым подъёмом и хорошо выраженным углом наклона бортов от ватерлинии. В А. нет банок, борта соединены друг с другом поперечинами, идущими от одного планширя к другому.

**АСТРАХАНКА**, рыбацкая лодка для лова крючковой снастью. Применялась на Каспийском море. Длина около 12,5 м, ширина – 4,2, высота борта – 2,0, осадка – 1,3 м.

**АУТРИГЕР**, балансир-поплавок, служащий для повышения остойчивости. Применяется на лодках в Австралии, Индии и на островах Океании.



**АХИМА**, африканское каноэ, выдолбленное из ствола дерева, используемое для рыбной ловли. На крупных А. на носу на 60 см наращены борта для предохранения от попадания воды. Африканцы выходят на А. в море, пользуясь прямоугольным плетёным парусом, закреплённым на мачте. Имеет бамбуковый бушприт. Парусом управляют с помощью шкотов. Иногда на 2 или 3 шестах поднимают дополнительный прямоугольный парус. Длина 3–9, ширина 0,6–0,9 м.

**БАДРА**, австралийское каноэ, выдолбленное из ствола дерева. Применяется аборигенами для ловли рыбы и черепах. Нос оборудован платформой для наблюдения за черепахами. Во время плавания используются балансирные поплавки.

**БАЗАР-КАЙК**, большие лодки с рулём, применялись в XVII–XVIII вв. в проливе Босфор для обслуживания базара. Перевозили товары или до 30 пассажиров.

**БАЙДА**, парусная рыбацкая лодка для лова неводом, волокушей. Распространена на Чёрном и Азовском морях. Длина судна 6–7 м, ширина 1,7–2,0, высота борта 0,7–0,9, осадка около 0,5 м, грузоподъёмность до 3 т, экипаж 3–5 чел.



**БАЙДАРА (1)**, грузовое и рыболовное гребное судно XVIII–XX вв. на р. Дон и Азовском море с острыми оконечностями (килевое для морского плавания и плоскодонное для речного и прибрежного).

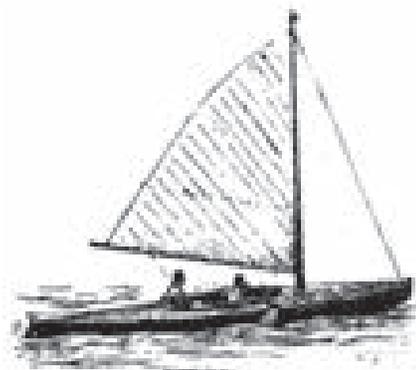
**БАЙДАРА (2)**, кожаная лодка чукчей, представлявшая собой деревянный каркас, обтянутый моржовой шкурой. Байдару приводили в движение с помощью косо́го паруса или вёсел; размеры её были различны – от одиночной до вмещающей 20–30 чел.; средняя байдара была рассчитана на 7–10 чел.

**БАЙДАРА (3)**, 1) русское название морских промысловых открытых лодок приморских чукчей, коряков и эскимосов; деревянный каркас обтягивался тюленьей или моржовой кожей. Приводилась байдара в движение вёслами, реже – косым парусом. Для охоты на китов и других морских животных вдали от берега мореходность байдар улучшали путём крепления по бортам надутых тюленьих шкур.

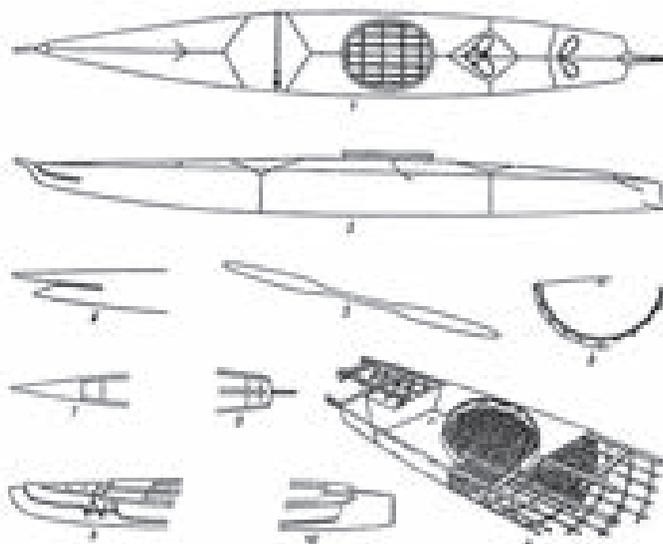


**БАЙДАРКА**, 1) русское название охотничьей лодки алеутов, деревянный решетчатый каркас которой обтягивался сивучьей кожей с вырезами для гребцов. Деревянный каркас Б. делался из калифорнийской чаги, характеризующейся лёгкой и прочной древесиной. Детали каркаса связывались полосками китового уса. Киль по длине состоял из трёх частей, что уменьшало возможность поломки Б. на волне. Форштевень раздвоен и амортизирует удары Б. носом. Величина Б. определяется числом люков, то есть отверстий, про-

резанных в кожаной крышке лодки для размещения гребцов. Б. бывают одно-, двух- и трёхлочные. Размеры однолочной Б.: длина 4,2–6 м, ширина 0,42–0,54, высота 0,27–0,40 м; двухлочной: длина 5,6–7 м, ширина 0,6–0,8, высота 0,38–0,54 м; трёхлочной: длина 7–8,5 м, ширина 0,72–0,85, высота 0,40–0,55 м. До прихода на острова русских самой распространённой была однолочная Б. Двухлочные служили для перевозки женщины, старика, ребёнка. После появления в обиходе алеутов огнестрельного оружия двухлочные Б. стали более необходимы, так как отдача при стрельбе могла опрокинуть лёгкую, имеющую малую остойчивость однолочную Б. В двухлочной Б. гребец сидел во втором люке. Трёхлочные Б. стали строить с приходом на острова русских и пользовались ими для перевозки пассажиров (в носовом и кормовом люках сидели гребцы, в среднем – пассажир). Вёсла – двухлопастные, длиной около 2,5 м. Лопасты – овальные, с заострёнными концами и продольным ребром на обеих плоскостях. При сильном волнении к бортам Б. крепили надутые пузыри из нерпичьего или сивучьего желудка. Если в море было несколько байдарок, их связывали рядом по две-три, размещая между бортами пузыри, предотвращавшие трение бортов Б. при волнении. В зарубежной литературе алеутские Б. обычно называют каяками, так как Б. по конструкции схожи с эскимосскими каяками.



2) Лёгкое узкое низкобортное гребное или парусное судно с острыми оконечностями, имеются спортивные и туристские Б. Различают три класса Б. – каяков (палуба с отверстиями для гребцов): 1-, 2- и 4-местные лодки, в которых гребцы сидят на низко расположенных сиденьях лицом вперёд и гребут 2-лопастным веслом, и 3 класса Б. – каноэ: 1-, 2- и 7-местные лодки, на которых спортсмены гребут 1-лопастным коротким веслом-гребком, стоя одним коленом на днище. Корпуса спортивных Б. строят из шпона, ценных пород древесины или стеклопластика. На Б. разрешается установка рулевого устройства, а на каноэ – нет. Слабые спортивные Б. используются для соревнова-



Чертежи Балклавры: 1 – вид сверху; 2 – вид сбоку; 3 – поперечный разрез; 4 – часть корпуса и наружной обшивки корпуса; 5 – носок; 6 – форштевень с наружной обшивкой; 7 – форштевень, вид сверху; 8 – кормовая часть корпуса, вид сверху; 9 – форштевень, боковой вид; 10 – кормовая часть корпуса, боковой вид

ний по водному слалому, проводимых на трассе, размеченной на бурной реке.

Туристские Б. часто оснащают парусным вооружением, причём для повышения остойчивости под парусами применяют боковые поплавки или объединяют 2 Б. в катамараны. За рубежом есть Б., оснащённые швартовым устройством и парусами.

**БАЛАНСЕЛА**, парусно-гребная рыбацкая лодка, распространённая на юге Италии, Франции и Испании. Итальянская Б. имеет вертикальную или наклоненную к носу мачту с косым парусом и летучий кливер, испанская Б. – короткую грот-мачту, наклоненную к носу, и бизань-мачту с косыми парусами. На днище укреплены два фальшкиля для вытаскивания лодки на берег. Длина до 18, ширина до 4,5 м.



**БАЛЛАМ**, арабская долбленная лодка с небольшой осадкой, приводится в движение с помощью шеста или весла. Иногда несёт мачту и паруса. Может иметь в оконечностях приподнятую платформу.

**БАЛУК**, открытая гребная или моторная лодка для перевозки грузов и пассажиров на побережьях и островах вблизи Стамбула. Гребли на Б., стоя лицом в нос. Длина до 12 м, ширина до 2,5, осадка до 1,3 м.

**БАЛЬЗ**, плот в северном Чили, состоящий из двух кожаных мешков, пропитанных животным жиром и тщательно сшитых. Узкие концы их соединены вместе, а широкие несколько расходятся. Оба мешка соединяются поперечными жердями, прикрепленными, в свою очередь, к продольным. Сверху закрепляется платформа, где могут размещаться груз и пассажиры. В узких, загнутых кверху концах мехов устроены отверстия, отделанные медью.

**БАЛЯМ**, плоскодонная широкая деревянная озёрная арабская лодка с обшивкой вгладь. Длина около 11 м. Снаружи покрыта ровным слоем битума. Форштевень изогнут вперёд и вверх, ахтерштевень также дугообразной формы. 4 человека – двое на корме и двое в носовой части ведут лодку вперёд, отталкиваясь шестами. На Б. обычно ходят с шестами, но иногда – под парусом. Предназначена для перевозки тростника.

**БАНКА**, 1) участок морского дна, глубина над которым значительно меньше окружающей глубины моря. 2) Доска для придания шлюпке поперечной прочности, служащая также сиденьем для гребцов.

**БАРК** (голл. *bark*), – морское парусное судно (3–5 мачт) с косыми парусами на кормовой мачте (бизань-мачте) и прямыми на остальных.

**БАРКА** (итал. *barca*) – речное грузовое несамходное плоскодонное деревянное судно с облегчённой конструкцией. Применялась до середины XX в. Имела небольшую прочность и строилась обычно на одну навигацию.

**БАРКАС** (голл. *barkas*), 1) в ВМФ – гребная шлюпка с 14–22 вёслами (может быть моторная). 2) Самоходное судно небольших размеров для перевозок в порту или для прибрежного промыслового лова рыбы, распространённое на Чёрном и Азовском море.

**БАРКАРОЛА** (итал. *barcarola*, от *barca* – лодка), 1) итальянская речная прогулочная лодка типа гондолы. Вмещала 4–5 чел. 2) Песня венецианских гондольеров; мягкое качающееся движение мелодии, как бы воспроизводящее плеск волн, минорный лад, лирический характер. Многими композиторами созданы вокальные и инструментальные пьесы, претворяющие черты народной баркаролы.

**БАРКЕТТА**, малая весельно-парусная лодка, распространённая преимущественно в Восточном Средиземноморье. Во Франции *баркеттой* называют всякую портовую гребную лодку.

**БАТ (1)**, русское название долблёного челна с тупыи концами.



**БАТ (2)**, коряжская лодка, выдолбленная из толстого древесного ствола. Она очень неустойчива на воде и требует большого искусства от кормщика, управляющего батом с помощью длинного шеста. Несмотря на всю ненадёжность этого средства передвижения, на батах ходили по морю. В таких случаях чаще пользовались так называемыми сдвоенными батами. Для этого два бата соединяли при помощи толстых поперечных палок не вплотную, а чтобы между ними оставался промежуток, равный приблизительно ширине одного бата. Иногда посередине клали доски, и тогда всё сооружение становилось похожим на плот.

**БАТ (3)**, лодка-долбенка нанайцев, удэгейцев, орочей, нивхов, ительменов, изготавливаемая из цельного дерева. Преимущественно на изготовление Б. шли кедр, липа, тополь. Длина Б. в среднем равнялась 7,5 м, ширина 0,5, высота борта 0,3 м. Наибольшая длина достигала 10–12 м, грузоподъёмность до 0,8 т. Б. предназначались для плавания вниз по течению на вёслах (2–4 пары) и для толкания на шестах – против течения. Б. были пригодны для перевозки всей семьи и скарба. Нос и корма Б. притуплены. Для придания

хорошей мореходности изготавливали специальный нос в виде большой, чуть закругленной лопаты, приподнятой над поверхностью воды. Он являлся продолжением днища лодки, и при движении по воде носовая оконечность ложилась на волну и гасила её. Корпус Б. имеет от 4 до 11 распорок. Для обеспечения хорошей поперечной остойчивости и большей грузоподъёмности два Б. иногда связывали вместе и настилали на них помост.

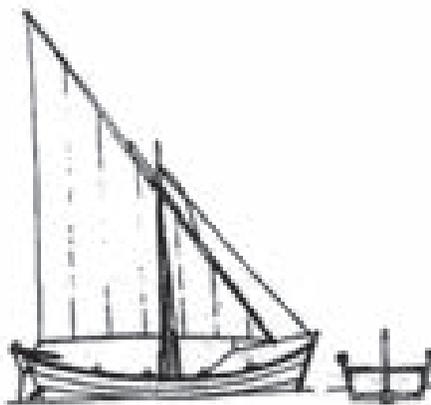


**БЕСТ-БОТ**, длинная, узкая легковесельная одноместная гоночная шлюпка полукруглого сечения. Б.-Б. снабжён выносными уключинами и подвижным сиденьем. Шлюпка затянута просмоленным шёлком и имеет лаз для гребца, защищённый комингсом. Вместо обычного киля имеет плавник-стабилизатор. Вес всей шлюпки составляет около 8 кг.

**БЕРЕСТЯНКА**, лодка, сделанная из бересты. Употреблялась коренным населением Сибири в начале XX в.



**БЕТ**, небольшая лодка длиной от 3 до 6 м с плоским дном и латинским парусом, применялась для рыболовства и прогулок в районе устья р. Рона в XIX в.



**БИДУК**, индонезийская парусная лодка, имеющая с двух сторон поплавки. Применялась для перевозки товаров жителями острова Суматра. Имела 1–2 мачты с 4-угольным парусом. Грузоподъёмность 5–9 т.

**БЛЕКИНГСЕКА**, шведская беспалубная одномачтовая парусная рыбацкая лодка с округлой кормой. Длина 8–10, ширина 3–4 м.

**БОНИТЕРА**, испанская 2-мачтовая полуоткрытая парусная лодка с высоким выгнутым носом и острой кормой. На корме 5–6 банок. Использовалась у побережья Кантабрии для ловли тунца удочками. Передняя мачта – низкая, прямая, вторая – длиннее, наклонена к корме. Длина 16,5 м, ширина 3,7, высота борта 1,7 м.

**БОТА**, рыбацкая лодка с высокими оконечностями, с большим развалом бортов. В XIX в. применялась у берегов Камчатки.

**БОТНИК**, 3-местная лодка-однодеревка с одинаковыми образованиями носа и кормы, употреблявшаяся на Руси с древнейших времён для рыболовства. Б. выдалбливали из дуба и осины. Иногда оконечности двух Б. соединяли поперечными досками (такое судно называлось корытней), и гребец, стоя ногами в обеих лодках, работал шестом или гребком. Позднее на Б. гребли двумя вёслами в уключинах. В настоящее время Б. называют лодки примитивной конструкции. Длина 4–5,3 м, ширина 0,3–0,5 (у корытны около 1,5), высота борта 0,5 м, грузоподъёмность до 500 кг.

**БУДАРКА, БУДАРА**, парусная грузовая или рыбацкая лодка для лова рыбы сетями или крючковой снастью. Судно имело узкое плоское днище, широкий развал бортов, седловатость, острые оконечности, большой наклон штевней к воде. На мачте, расположенной близко к носу, ставился люгерный или шпринтовый парус. Длина судна 5–8 м, ширина 1,3–1,6 м, осадка 0,3–0,4 м. Использовалась на Каспийском море и южных реках России.

**БУСА**, большая долбленая лодка-однодеревка, с острым носом, отрубленной кормой и округлым дном, большею частью с наделками: набоями, насадами. Применялась на Днепре.

**ВАА КАУЛУА**, большие гавайские сдвоенные лодки с треугольным парусом, вмещавшие до сотни человек. На них гавайцы в течение нескольких веков совершали тысячекilометровые переходы по бескрайним просторам Тихого океана. Специалисты, изучавшие мореходное искусство гавайцев и других полинезийцев, справедливо ставят их выше викингов. Во время этих плаваний гавайцы в совершенстве изучили течения и ветры, научились ориентироваться по небесным светилам и создали своеобразные морские карты.

**ВАДБОТ**, большая промысловая лодка, применявшаяся в начале XX в. на побережье Балтийского моря.

**ВАКО**, долбленая полинезийская лодка с аутригером и большим парусом. Длина до 16 м. Внутренняя часть корпуса укреплена с помощью поперечных перегородок, закреплённых при помощи верёвок из кокосового волокна. Оконечности приподняты, корпус имеет седловатость.

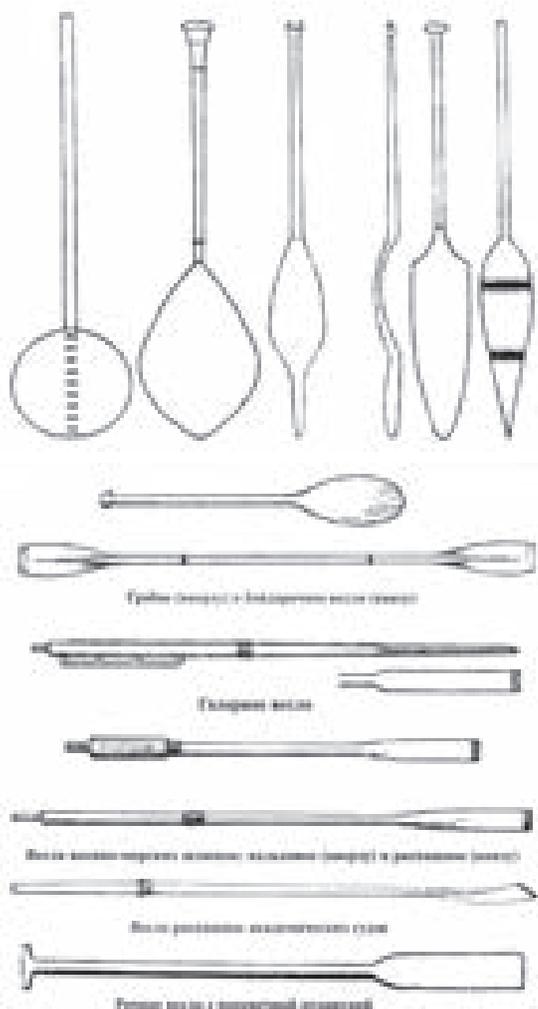
**ВАЛА, ВАКА**, большая полинезийская парусная лодка для группового плавания на большие расстояния. Длина от 12 до 30 м. Нос и корма сильно заострены и имеют одинаковую форму. Большой треугольный парус крепится на мачте, размещённой на миделе. Для разворота лодки вершина паруса переносится в противоположную оконечность лодки, в результате чего корма начинает играть роль носа. Руль также переносится в другую оконечность. Аутригер В. всегда располагается с наветренной стороны. Парусное вооружение В. используется также на катамаранах, образованных путём соединения двух одинаковых корпусов В. посредством платформы, на которой размещается жилое помещение. Такой катамаран называется «калие».

**ВАРДЬ МУ** (кормление воды), весенний праздник рыбаков-нивхов с гонками нескольких лодок.

**ВЕЛЬБОТ** (англ. whale-boat – китобойная шлюпка), быстроходная 4–8-вёсельная шлюпка с острыми образованиями носа и кормы и симметричная относительно миделя, благодаря чему не зарыскивает на попутной волне, легко проходит полосу прибоя. Первоначально использовалась для китобойного промысла. Сейчас различают В. разъездные и спасательные. Может иметь парус и мотор.

**ВЕРЕЯ, ВЕРЕЙКА**, узкая одноместная гоночная или 2–3-местная судовая лодка с транцевой кормой, без мачт и паруса, распространённая в Англии. В Петербурге при Петре I В. назывались 2- и 4-вёсельные лодки, применявшиеся для перевоза жителей города через Неву.

**ВЕСЛЮ**, древнейший судовой движитель. Отталкиваясь веслом от воды, гребец, работающий одним или двумя вёслами, даёт лодке ход. Самый простой и древний вид весла – гребок, ныне употребляемый на спортивных каноэ, долбленых речных челнах и т.п. Гребут им без уключины, держа одной рукой рукоять, другой – веретено, погружая лопасть вертикально в воду. Без уключин гребут и на байдарках, но байдарочные вёсла делают двусторонними с лопастями на обоих концах. Гребками и байдарочными вёслами гребут, сидя лицом к носу, глядя вперёд, всеми же остальными видами вёсел – сидя лицом к корме, глядя назад.



Вёсла галер и других старинных гребных судов достигали иногда длины в 10–12 м и были очень тяжелы. Поэтому на каждое весло приходилось сажать по несколько, иногда по шесть человек, которые при гребле брались за скобы, вделанные в толстой рукоятки весла. Современные вёсла разделяются на вальковые, парные и распашные. У распашного весла внутренняя его часть, т.е. часть от уключины до рукоятки, значительно длиннее, чем у валькового. Таким образом, рычаг распашного весла больше и каждый гребок (упор веслом о воду) получается сильнее, чем при гребле вальковыми вёслами. При гребле распашными вёслами сидят по одному человеку на банке. Сидя у левого борта, гребец гребёт веслом, вставленным в уключину правого борта, и, наоборот, сидящий на следующей банке у правого борта гребёт веслом, вставленным в уключину левого борта. При гребле же вальковыми вёслами на банке сидят по два гребца, причём каждый гребёт одним веслом, вставленным в уключину того

борта, у которого он сидит. Парные вёсла называются так, потому что один человек, сидя посередине банки, гребёт одновременно двумя вёслами – с правого и левого бортов.

Распашными вёслами гребут на гичках, вельботах, на больших шлюпках береговых спасательных станций и некоторых гоночных гребных судах. На военно-морских шлюпках, рыбацких яликах и т.п. гребут вальковыми вёслами. Парные вёсла употребляются на мелких гребных судах – тузиках, прогулочных шлюпках, спортивных гоночных судах – скифах, клинкерах и т.д.

На больших речных лодках – завознях, дубах гребут вальковыми вёслами, но рукоятка весла делается отдельно и насаживается своей серединой на наружный конец валька перпендикулярно ему. Кроме того, на реках распространены кормовые или рулевые вёсла, заменяющие руль и в некоторых случаях одновременно играющие роль гребков.

**ВЕТКА (1)**, речная гребная лодка для рыбной ловли, охоты, транспортировки мелких грузов, распространённая в северо-восточной Сибири. В Якутии, в низовьях р. Лены В. выдалбливалась из целого ствола дерева. На Чукотке, в бассейне р. Анадырь, В. строили из вытесанных досок (3 доски на плоское днище и по одной – на борта). Доски шивали сухожилиями оленьей, стыки смолили. Иногда В. обшивали берёзовой корой по шангоутам, связанным из тонких прутьев. В. имели заострённый нос и корму, отличались лёгкостью хода. Приводились в движение вёслами с двумя лопастями. Судно имело длину 3–5 м, ширину 0,5–1,0, осадку 0,2 м, грузоподъёмность 0,5–0,8 т, вмещало до 4 человек.



**ВЕТКА (2)**, лодка-долблёнка из тополя у юкагиров. Также называлась лодка из трёх тонких осиновых досок (двух боковых и днища), шиваемых жильными нитками. Швы заливались лиственничной смолой. При подъёме вверх по течению лодки тянули на лямках, используя при этом собак. Такой тип лодки юкагиры заимствовали у русских.

**ВЁСЛА АБОРИГЕНОВ**, форма гребных В.А. в ряде случаев обусловлена тем, что они используются не только для гребли. Так, анадырские чукчи, плавающие на байдарках, применяли двухлопастные вёсла, у которых одна из лопастей завершалась металлической стрелой – гарпуном. При охоте на морского зверя такое весло в любой момент могло использоваться как оружие. У индейцев Северной Америки округленные лопасти делались только у вёсел, применяемых женщинами. Мужчины же предпочитали вёсла ланцетовидной формы с ромбовидным сечением – они применялись не только для гребли, но и для охоты на зверя. На некоторых лодках речного плавания форма вёсел допускает использование их в качестве багра. На амурских оморочках применялись вёсла двух видов: для быстрого движения – двухлопастные вёсла длиной 160–170 см, для охоты и рыбной ловли – короткие вёсла-«лопаточки» длиной 70–75 см, позволявшие бесшумно приблизиться к добыче. В случае применения рулевых вёсел их лопасти имели большую площадь, чем у гребных вёсел.

**ВИФ**, узкая гоночная шлюпка с выносными уключинами, применявшаяся в XIX в. на р. Темзе.

**ГАОВО** (челнок из коры), ирокезская лодка из целого куска коры красного вяза. После снятия коры требуемой длины и ширины и удаления с неё грубого наружного слоя ей придавалась форма лодки. Затем по краю её, снаружи и с внутренней стороны пришивались борта, сделанные из полос ясеня шириной в ладонь. Для прошивания ирокезцы употребляли львовую нить или бечевку и лучинки. Шпангоуты состояли из узких полосок ясеня, которые устанавливались на расстоянии около фута один от другого по дну челнока и, загнутые затем вверх по стенкам челнока, укреплялись под бортом. Оба конца челнока были одинаковыми по форме: концы обеих боковых полос подтягивали друг к другу, пока они не сходились и не образовывали острый вертикальный нос. Два человека могли свободно перенести челнок в обход препятствий с одной реки на другую. Во время близких поездок обычно грёб один человек, стоя на корме. Если же людей было более чем двое и путешествие дальнее, то гребцы усаживались на равных расстояниях, попеременно с каждой стороны. Эти челноки широко применялись при торговле мехами.



**ГАЛЕРА**, деревянное гребное военное судно, созданное в VII в. венецианцами. Длина 40–50 м, ширина около 6 м, осанка 2 м, один ряд вёсел (от 16 до 25 пар).

**ГАРПУН**, основное орудие промысла морского зверя у эскимосов, чукчей и других народов Севера. Гарпун состоит из древка и отделяющегося от него наконечника. Наконечники в старину изготавливали из камня или кости. С проникновением на Север металлов наконечники гарпунов стали изготавливать из железа. При броске гарпуна наконечник вонзался в тело животного и застревал там. При помощи ремня, закреплённого одним концом к наконечнику, загарпуненный зверь подтягивался к лодке и добывался охотниками. В зависимости от объекта охоты (тюлень, морж, кит) изготавливались различные гарпуны.

**ГЕВУЛ**, гребневые вёсла у негидальцев. Повсеместно на Нижнем Амуре имели сложную форму лопасти, округлую у основания, суживающуюся к концу.

**ГИГ**, беспалубная корабельная шлюпка с наборной обшивкой (кромка на кромку), прямыми бортами, прямым форштевнем и планширем.

**ГИЛА**, нанайская большая лодка-плоскодонка с 13-ю гребцами. На ней не делали обычных уключин. В верхней бортовой доске высверливали гнездо для гребного вёсла *кадаку*, отличавшегося от обычного формой лопасти, узкой и несколько изогнутой в виде дуги. Рулевой на *гила* не сидел, а стоял на широкой кормовой доске. Нос лодки украшали орнаментом и скульптурой в виде птицы. Ги́ла использовалась нанайцами не для хозяйственных целей, а в соревнованиях на быстроту и выносливость гребцов. Она служила в качестве парадного выезда невесты и жениха. Ею пользовались во время военных действий. В 1920-х годах в некоторых нанайских селениях ещё бытовали такие лодки.

**ГИЧКА**, быстроходная узкая лёгкая гребная шлюпка с острым носом и транцевой кормой. Г. с 6–8 вёслами применялась до начала XX в. в ВМФ для разъездов командного состава и посыльных целей. Современные спортивные Г. имеют от 2 до 10 вёсел.

**ГОНДОЛА** (итал. gondola), небольшая гребная лодка средних веков для сообщения *галер* с берегом. С XI в. в Венеции – одновесельная плоскодонная лодка с приподнятыми фигурными штевнями для плавания по каналам. Весло венецианской *гондолы* расположено в корме, ближе к правому борту. Борта лодки имеют разную кривизну, из-за чего сопротивление движению правого борта *гондолы* больше, чем левого. Это делается для уравнивания той составляющей упора весла, которая стремится развернуть лодку влево.



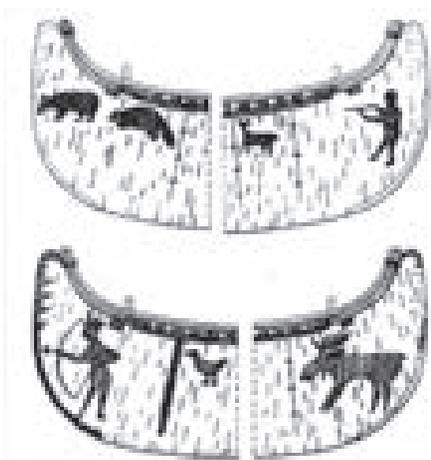
**ГРЕБНАЯ ЛОДКА**, прогулочное судно, приводимое в движение преимущественно вёслами с уключинами. **ГРЕБНОЙ СПОРТ**, спортивная гребля на академических судах, морских ялах, народных лодках, байдарках, каноэ. Развитием гребли на байдарках, каноэ (гонки, слалом, туризм) руководит Международная федерация каноэ. В программе Олимпийских игр с 1936 г., чемпионаты мира с 1938 г.

**ГУФФА**, древние примитивные лодки ассирийцев, описанные ещё Геродотом. В наши дни эти лодки широко используются на Тигре и Евфрате. Это круглые корзины, сплетённые из ивовых ветвей или тростника и покрытые снаружи природной асфальтовой смолой. Персы перевозят на таких лодках фрукты, овец, а иногда даже лошадей.



**ДАКЧИЧА**, у нивхов и ульчей полозья из китового уха на наружной стороне днища лодки. Во время промысла рыбакам приходилось перетаскивать лодку с открытой воды одной протоки через ещё стоявшие ледяные поля с торосами на другие открытые водоёмы.

**ДЕКОР**, система украшения (внешнего вида судна, интерьера). Следует отличать «украшение» от «украшательства». Украшение судна неразрывно связано с его функциональными особенностями, подчёркивает определённую архитектурную идею композиции, способствует созданию целостного образа. Украшательство – неоправданно обильное применение декоративных элементов, не раскрывающих содержания, а напротив, искажающих образ, придающих внешнему виду сооружения черты помпезности, внешней парадности, напыщенности. Например, волна украшательства захлестнула кораблестроение Англии и Франции в начале XVII в. Дошло до того, что стоимость украшений достигала пятой части стоимости постройки всего корабля. Тяжёлые, массивные скульптурные украшения того времени перегружали корабль и ухудшали его мореходность.

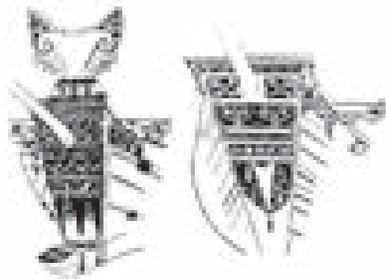


**ДЕКОР ЛОДОК НАРОДОВ МИРА** связан с национальными традициями, оберегал судно от злых духов и помогал ему найти безопасный путь. Широко был распространён обычай изображать глаза по обоим бортам в носовой оконечности судна у финикийцев, в Древней Греции, Древнем Риме, Древней Руси, Индии, Китае, Бирме, Индонезии, Северной Америке и др. Этот обычай сохранился в Сицилии, на Мальте, в Португалии и Югославии и др. В Индонезии в резные глазницы помещали кусочек золота, в Северном Цейлоне к бортам судов прибавались изображения глаз в виде деревянных рельефов, на р. Ганге «глаза» выполнялись чеканкой по меди. На р. Меконге на бортах местных джонок на фоне чёрных накрашенных полос изображались краской белые глаза с чёрным овальным зрачком. По побережью Китая и в Японии дзонки и сампаны имели круглые или овальные «глаза» в виде прибитых к борту раскрашенных рельефов. На северо-восточном побережье Китая, в Индии и Индонезии в ряде случаев глаза изображались не только в носовой, но и в кормовой оконечности. На китайских джонках, плавающих по Амуру, вместо круглых глаз, где на фоне светлой окружности изображался тёмный зрачок, можно было увидеть знаки «инь-ян», символизирующие дуалистский принцип



китайской философии, согласно которому положительному противопоставлялось отрицательное, а движению – покой. На изготовленных из коры каноэ индейцев Северо-Западной Америки изображались более сложные композиции. Например, на одном из ка-

ноз изображены лагерь индейцев рядом с деревьями, котелок над костром и воин, сидящий со скрещенными ногами и курящий трубку. На р. Амуре на лодках нивхов в носовой оконечности размещалось скульптурное изображение гагары и лебедя, изготовленное из целого куска дерева и символизирующее скорость хода и удачу на промысле. Ороки о-ва Сахалин перед выходом в море на промысел закрепляли на носовом «kozyрьке» тотем – деревянное скульптурное изображение медведя. Папуасы Новой Гвинеи украшали штевни судов скульптурными изображениями крокодила, птиц или более сложными композициями, включающими в себя устрашающие злых духов лики. На лодках о-ва Мадуро (Индонезия) носовая транцевая доска целиком покрывалась орнаментом, основанным на традиционных народных декоративных мотивах. Промысловые лодки сахалинских айнов также украшались национальными узорами, причём в средней трети лодки тёмные узоры изображались на светлом фоне, а по оконечностям на тёмном фоне выделялись светлые узоры.



**ДЕСАНТНАЯ ЛОДКА**, цельное складное или надувное высадочное средство в виде судна или понтона. Корпус Д.Л. может изготавливаться из пластмасс или лёгких сплавов. Передвигается на вёслах или на подвесном моторе.

**ДЖАКУНГ**, индонезийская лодка с аутригерами, рулевым веслом и треугольным парусом с двумя укосинами. Парус поддерживается невысокой мачтой.



**ДЖАНГОЛАН**, индонезийская лодка с двумя мачтами, несущими треугольные паруса. В начале XIX в. Д. имели двойные аутригеры, но в настоящее время от них сохранились только поперечные брусья, которые выступают с каждого борта. За них крепится прочный трос грот-паруса. Ближе к носовой оконечности располагается другой, меньший по размерам треугольный парус с двумя укосинами, крепящийся к короткой мачте, а также к бушприту при помощи кольца, которое может скользить вдоль бушприта. Киль выступает по обеим оконечностям судна. На палубе имеется длинная надстройка с двускатной бамбуковой крышей.

**ДЖОНКА** (малайское djong, искажённое китайское *чуань*), грузовое деревянное парусное (2–4 мачты) судно с приподнятыми широким носом и кормой. Паруса четырёхугольной формы; грузоподъёмность до 600 т. Распространено в странах Юго-Восточной Азии и на Дальнем Востоке. Джонки появились в Китае в средние века; первое в Европе упоминание о них содержится в книге М. Поло (1298).

**ДИНГИ**, 1) небольшая гребная деревянная лодка, распространённая в XVIII–XIX вв. у побережья Индии и на р. Ганге. Имела удлинённый корпус с острыми оконечностями, площадку в корме для рулевого, иногда тент. Управлялась длинным рулевым веслом. 2) За рубежом – небольшая гребная, парусная или с подвесным мотором лодка на 1–4 чел. (может быть надувной), используемая для корабельных работ и в качестве разъездной шлюпки на небольших судах, крупных катерах и яхтах. На мачте, расположенной вблизи носа, может нести гафельное или бермудское вооружение типа кэт. Длина до 3 м. Русский аналог термина – тузик, ялик.



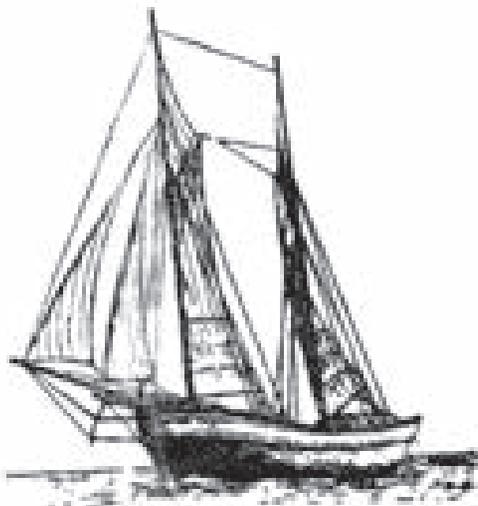
**ДОРИ**, морская гребная рыболовная лодка, получившая распространение на Атлантическом побережье Северной Америки. Существует несколько разновидностей Д., наиболее известны глостерские или банковые Д., которые использовались в середине XIX в. для промысла трески и палтуса на Ньюфаундлендской банке. Эти Д. строили из дерева с заострёнными оконечностями, плоским узким днищем и значительным

развалом бортов наружу, со съёмными банками для укладки лодок стопой друг в друга на палубе базовой шхуны, которая принимала 25–50 Д. Глостерские Д. строились длиной по килю от 12 до 16 футов (наибольшая длина 4,8–6,2 м). Высокие мореходные качества Д. привлекли внимание спортсменов – в 1875 г. американец А. Енсен совершил первое одиночное плавание через Атлантику под парусами на Д. «Сэнтениэл», а в 1896 г. норвежцы Ж. Гарбо и Ф. Самуэлсен пересекли океан на вёслах. Современные Д., построенные из фанеры и стеклопластика, используются для соревнований по гребле, преодоления океанического прибора и т.п. Название Д. нередко присваивается мореходным рыболовным и спасательным судам, снабжённым двигателем и практически не имеющим ничего общего с оригинальным Д.

**ДРЕЙФ**, движение лодки под влиянием ветра и течения.

**ДУБИВКА**, парусная рыбацкая лодка, предназначенная для лова рыбы сетями, неводом или крючковой снастью. Была распространена на Чёрном и Азовском морях. Длина 6–7,5, ширина около 1,6, высота борта 0,5–0,7 м, осадка 0,3–0,4 м, грузоподъёмность около 2 т, экипаж 3–7 чел.

**ДУБОК**, парусно-гребная рыбацкая лодка со шпринтовым парусом, применявшаяся на Чёрном и Азовском морях. Длина 8–10 м, ширина около 2,5, осадка 0,5–0,6 м, грузоподъёмность 3,0–3,5 т, экипаж 3–5 чел.



**ДУШЕГУБКА**, русская небольшая узкая плоскодонная лодка, выдолбленная из целого ствола дерева.

**ДЯВ**, эвенкийская берестянка. Она настолько легка, что при поездках без груза речную луку часто не огибали, а переносили берестянку через мыс. В берестянке, а иногда и в долблёнке обычно передвигались при помощи двухлопастного весла.

**ДЯИ**, берестяная лодка нанайцев и негидальцев вмещала одного, реже – двух человек. У некоторых берестяных лодок устье было закрыто у носа и у кормы, другие были полностью открытыми; средняя длина около 6 м, ширина 65–75 см. Хрупкая берестяная лодка требовала осторожного, бережного обращения. Такая лодка начала выходить из употребления в начале XX в., заменяясь дощатой лодкой.



**ЕЛА**, норвежская промысловая лодка XIII–XIX вв. с высоко поднятыми штевнями и острыми оконечностями.

**ЕНИСЕЙСКИЙ ИЛИМОК**, большая лодка у манси с днищем из кедра и бортами из еловых досок, пришитых к днищу сосновыми корнями. Эта лодка грузоподъёмностью до 7–8 т имела каюту из досок и мачту для прямого паруса, использовалась для дальних сезонных переездов. Такая лодка служила и летним жилищем на промысле. Иногда при переездах семьи связывали вместе две небольшие лодки, устанавливали на них каркас из жердей и покрывали его берестой.

**ЗАВОЗНЯ, ЗАВОДНЯ**, большая плоскодонная парусно-гребная лодка, применявшаяся для завоза верпов при движении речных самоходных судов против течения и для перевозки грузов на берег. В каждом караване, состоявшем из 7–10 барок, имелось 2–3 З. На днище З. насыпали песок, где разводили огонь для приготовления пищи всем командам каравана. Строились обычно на 1 рейс. Волжские З. имели 2 мачты, донские передвигались лишь с помощью 2–3 пар вёсел. В корме устраивалась площадка длиной 3–4 м для рулевого, управлявшего навешанным на штырь рулевым веслом. Длина 9–14 м, ширина 1,5–2,6, осадка до 0,5, высота борта 0,6–0,8 м, грузоподъёмность до 10 т. Иногда З. называлась завозной якорь.

**ИЛИМКА (1)**, дощатая плоскодонная лодка (длиной до 20–25 м) с транцевой кормой. Особенностью её является устройство крытого дощатого помещения для товаров и людей. Название своё она получила от ме-

ста постройки – на илимском волоке. Передвигались на лодках при помощи вёсел и на парусах. Этот тип лодки распространился по рекам Оби, Енисею, Ангаре. Иногда лодка служила временным жилищем.

**ИЛИМКА (2)**, большая лодка кетов, длиной до 15 м, с крытым помещением из прутьев и бересты. Крытое помещение делилось перегородкой на две части: передняя – жильё, задняя – склад. На середине илимки устанавливалась длинная мачта, украшенная железным трезубцем или выпелом. Илимку тянули по реке вдоль берега люди и собаки, вёслами пользовались только при переправах; при ветре устанавливали парус. Внешне илимка с крытым жильём на ней и мачтой напоминала китайский *сампан*. Тяжёлые илимки применялись для дальних переездов всем хозяйством, удобные и лёгкие однодеревки – для сообщения между стойбищами.



**ЙОН-ЙОН**, индонезийская рыболовная лодка длиной 9 м, шириной 2,25 м, используемая для работы с небольшими сетями.

**КАЙК**, лодка, носимая на борту галер; устанавливалась по левому борту на банке, свободной от гребцов. Опускалась и поднималась по вёслам, опущенным под углом к воде.

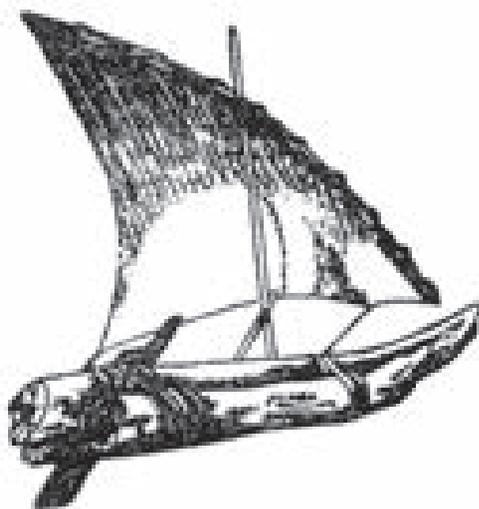
**КАМЫШ** (*Schoenoplectus*), широко распространённый во внутренних пресноводных водоёмах жёсткий надводный макрофит. Камышами часто называют заросли жёстких надводных макрофитов (тростник, рогоз и др.).

**КАНОЭ**, 1) спортивное гребное судно длиной 4–7 м с высокими штевнями и выпуклыми бортами. Гребут на К. коротким однолопастным веслом. 2) Лодка индейцев Северной Америки. Прочность их обеспечивалась системой продольного и поперечного набора, к которому прикрепляли обшивку из коры, сшивали гибкими корнями растений, а затем просмаливали. Нос и корму К. делали приподнятыми и слегка загибали внутрь. Обводы К. напоминали форму рыбы: наиболее широкая часть смещена к носу, к корме К. постепенно сужается. К. индейцев обладали хорошими мореходными качествами. Плавали на них в основном на вёслах без ключичин. Вместимость 2–100 чел.



**КАРБАС**, русская дощатая или с выдолбленным дном и нашивными бортами лодка длиной до 10–12 м. Карбасы делались с палубой и без палубы. Лодки, употребляемые в промысле, кроме названия «карбас» имеют множество других обозначений: «неводник» (Енисей, Байкал), «завозня» (Обь); большие лодки для перевозки рыбы и груза называются «мореходка» (Байкал), «шитик» (Енисей), «рыбница» (Амур).

**КАТАМАРАН**, термин тамильского (Индия) происхождения, означает связанные деревья. Первоначально К. представлял собой плот из 3–5 соединённых вместе стволов деревьев. Средний ствол был длиннее боковых и в носовой оконечности загнут вверх. Несколько таких плотов, соединённых друг с другом, использовались как прибрежное водное транспортное средство, легко преодолевающее прибой. Приводились в движение при помощи паруса и вёсел. Парусные К. применяются на западном побережье Индии, в Шри-Ланке, Полинезии, ряде других областей Юго-Восточной Азии и Южной Америки. Позже К. стали называть однокорпусные суда с поплавками-балансирами по бортам. Несколько последних десятилетий К. называют суда с двумя параллельно расположенными корпусами, соединёнными в верхней части фермами или палубой. По сравнению с однокорпусными судами К. обладают большей остойчивостью, что позволяет увеличить площадь парусов. Большая площадь палубы дает возможность использовать К. в качестве паромов и рыболовных судов.



**КАЯК (1)**, 1) эскимосская охотничья гребная, полностью запалубленная лодка. Набор корпуса делают из дерева и кости, отдельные части его связывают ремнями. Обшивку шивают из шкур тюленя, морского льва или оленя карибу и пропитывают салом. Одноместный К. имеет длину 5,4 м, ширину 0,51, высоту борта на миделе 0,2 м. Известны одноместные К. длиной до 8,5 м. Двух- и трёхместные К. имеют соответственно размеры 6,3 х 0,58 х 0,3 и 7,65 х 0,76 х 0,3 м. Наибольшая ширина К. смещена в корму от миделя. 2) Гонимая байдарка, используемая для соревнований по водному слалому и сплаву по горным рекам.



**КАЯК (2)**, старинная одноместная алиутская лодка с закрытым верхом. Пловец садится в специальное отверстие, которое наглухо затягивается шнуром. Изготавливались *кайки* из моржовых и лахтачьих шкур. Охотник в меховой одежде и непромокаемом плаще из кишок моржа садился в отверстие, которое дополнительно затягивалось ремнём из тюленьей шкуры. У алеутов и азиатских эскимосов *кайков* не стало в 30-е годы XX в., но они сохранились до сих пор у гренландских и канадских эскимосов.



**КЕБЕ**, лодка-долблёнка шорцев (тюркоязычная народность), вверх по течению передвигались на ней при помощи шестов.

**КЕЛЧИ**, долблённая из лиственницы ручная лодка-волокуша негидальцев. Применялась для доставки туши лося из тайги. Разрубив вдоль надвое тонкое бревно и сгладив топором нижнюю поверхность, две длинные плахи соединяли несколькими поперечными планками, покрывали сверху шкурой сохатого, а затем укладывали на неё груз. К передним концам плах привязывали ремешки для транспортировки.

**КИЛЕВАЯ ЯХТА**, парусное судно с днищем, переходящим в постоянный балластный киль (плавник с закреплённым на нём в нижней части металлическим балластом), который повышает остойчивость и препятствует сносу судна при ходе.

**КОН-ТИКИ**, плот, построенный Т. Хейердалом из бальзовых брёвен по образцу древнеперуанских (площадь около 100 кв.м), на котором он с 5 спутниками совершил в 1947 г. плавание от г. Кальея (Перу) до островов Туамоту (около 8000 км за 101 сутки) для доказательства возможности заселения Полинезии с востока. Хранится в музее г. Осло.

**КОВЧЕГ**, по библейскому мифу – судно, на котором Ной с людьми и животными спасся во время «всемирного потопа».

**КОНТИНГ**, индонезийская рыболовная лодка длиной 8 м, похожая на *мэйанг*, но без заострённых оконечностей.

**КТЬМ**, лодка-долблёнка ительменов. Такая лодка очень неустойчива на воде, но ительмены приобрели навыки передвижения на ней с юных лет. На ней можно было пройти в труднодоступных мелких и порожистых местах, какими изобилуют камчатские реки.

**КУНГАС**, 1) деревянное парусно-гребное судно с малой осадкой. Грузоподъёмность 3–50 т. Применяется на Дальнем Востоке для лова рыбы и грузовых операций. 2) Лодка – общее название лёгких гребных судов речного и прибрежного плавания (иногда имеют парус или мотор).

**КУЛАЗ, КУЛАС**, парусная рыбацкая лодка для лова рыбы крючковой снастью. Длина около 6,5 м, ширина около 1,2, высота борта около 0,6, осадка 0,2–0,3 м, грузоподъёмность 1–1,5 т. Применялась в южной части Каспийского моря.

**КУНГАС**, парусное рыбацкое или транспортное судно прибрежного плавания на Дальнем Востоке. Имело ломаные в поперечном сечении обводы, форштевень с большим наклоном к воде и транцевую корму с навесным рулём. Длина 12–22 м, ширина 2,5–5,7, высота борта 1–1,8, осадка 0,5–1,3 м, грузоподъёмность 20–50 т.

**КУРАГА**, гребная лодка, используемая в Ирландии и Уэльсе преимущественно для рыболовства. Первые К. появились во II в., они делались из ивовых прутьев, обтянутых шкурами. Мореходные К. часто снабжались четырёхугольным парусом. В настоящее время К. обтягивается просмоленной парусиной, а её каркас делается из деревянных планок. Длина до 5 м. Небольшая речная К., приводимая в движение гребком, называется «коракл».



**ЛАКАМПИАРА**, выдолбленное из ствола дерева каное северного побережья о-ва Мадагаскар. Парус крепился с помощью 2 шестов, вставленных в отверстия в центре Л. Шесты вставляли в ближайшие друг к другу отверстия, когда Л. шла по ветру, и в отдалённые отверстия – при крутом бейдевинде. Длина около 8 м.

**ЛАКАНА**, общее название долблѐных каное восточного побережья о-ва Мадагаскар, предназначенных для рыбной ловли в прибрежных водах. Л. имеют заостренные оконечности. На северо-западном побережье острова они называются «лакандрао». Нос их имеет форму загнутого вверх зубца. На западном побережье острова носят название «лаканфиар», используются для ловли черепах. Имеют углергарь и горизонтальную площадку в носовой части, выступающую за пределы корпуса. Охотники считают, что площадка обладает магической силой и поэтому регулярно смачивают её кровью пойманных животных. В поперечном сечении корпус Л. круглый. Оснащён квадратным парусом, устанавливаемым на 2 шестах. Мачты нет. Длина 7–10 м.

**ЛАКАНДЖИЛО**, выдолбленное из ствола дерева каное северо-западного побережья о-ва Мадагаскар. В поперечном сечении имеет клинообразную форму, нос загнут кверху. Оснащено косым парусом из рогажи площадью 16–33 м<sup>2</sup> на высокой мачте около носа. Длина 10 м, ширина 1 м.

**ЛАНГБОТ**, корабельная шлюпка XVIII в. в русском флоте для связи с берегом и десантных операций. Вооружалась малокалиберной пушкой.

**ЛАПИЛ, ЭПИЛ**, общее название выдолбленных из ствола дерева каное с 1 балансиром, распространѐнные в Новой Гвинее. Мачтой служит ствол молодого гибкого дерева высотой около 8 м. Парус имеет высоту 5–7 и ширину 1,5–2,2 м. Длина 12–15 м, ширина около 0,8 м, грузоподъёмность 1–2 т.

**ЛЕДЯНКА**, небольшая гребная лодка на севере России для зверобойного промысла. Длина 5–7 м, грузоподъёмность 1,5–2 т. Имела снизу полозья, обшитые листовым железом, применялась для перетаскивания по льду на лямках.

**ЛИС-АЛИС**, небольшая индонезийская лодка, используемая в портах и на реках для рыбной ловли, перевозки грузов, прогулок. Невысокая прочная мачта поддерживает большой треугольный парус. Киль выступает в носовой и кормовой оконечностях. Плоские оконечности не требуют для постройки сильно изогнутых досок. Такой дизайн оконечностей, вероятно, привнесён из Южного Китая. Лодка управляется большим рулевым веслом, расположенным по левому борту.



**ЛОДКА**, общее название лёгких гребных судов речного и прибрежного плавания (иногда имеют парус или мотор).

**ЛОДКА АМУРСКАЯ**, плоскодонная дощатая лодка коренных малочисленных народов Нижнего Амура и о-ва Сахалин (нанайцев, ульчей, негидальцев, удэгейцев, ороков, нивхов, орочей). Применялась на рыбном промысле, при охоте на морского зверя и для перевозки грузов. В праздничные дни на таких лодках устраивались спортивные гонки. Материалом для изготовления досок служили кедр, сосна, ель, ива, тополь и другие мягкие и лёгкие породы дерева. Обычно Л.А. изготавливалась из трёх основных досок: одна доска шла на днище, а две – на борта. Чаще употреблялись лодки длиной 5–6 м, но были и больших размеров. Днище изготавливалось из доски 35–50 см, которая предварительно выгибалась между кольями так, что лодка в средней части становилась более глубокой, чем в оконечностях. К ней с обеих сторон прибывались бортовые доски шириной в средней части до 50 см. В носовой части днищевая доска выступала за пределы корпуса и в плане имела вид овала или более сложной, постепенно сужающейся фигуры. Этот выступ был приподнят над водой и препятствовал зарыванию носа в волны. Украшался он скульптурным изображением утки, вырезанным из дерева. Борта Л.А. в носовой оконечности завершались двумя небольшими досками, соединяющимися под острым углом так, что доска левого борта была длиннее и к её плоскости крепился торец доски правого борта. Нос лодки кроме резного изображения украшался особым орнаментом – «глазами лодки» (в представлении людей лодка была живым существом). В кормовой части Л.А. к бортам и днищу прибывали трапециевидную транцевую доску. На бортах и транцевой доске сверху крепилось сиденье для рулевого. Гребцы применяли переносные скамейки, которые ставили на дно лодки.

Борта скреплялись тремя распорками – в оконечностях и на миделе. Последняя была более широкой и имела посредине круглое отверстие для прохода мачты. Под этим отверстием на дно лодки прибивалась квадратная дощечка с соответствующим отверстием для крепления основания мачты. Как правило, постоянных мачт Л.А. не имели. Раньше в качестве паруса использовали рыбы кожи, сшитые в виде четырёхугольника, в более позднее время паруса изготавливали из материи. Гребные вёсла делались однолопастными, с отверстием для уключин. Лопасть имела сложную форму: округлую у основания и сужающуюся к концу. Рулевые вёсла были меньшего размера и заканчивались поперечной ручкой. По верхней кромке бортов крепились изготовленные из еловых сучков уключины для вёсел. Нижние кромки досок борта переспускались ниже днища Л.А., предохраняя его от повреждений. Кроме того, по днищу прибивали два полоза из толстых крепких корней, позволяющих легче перетаскивать Л.А. через ледовые поля. Иногда к основным полозьям прикрепляли подполозки из китового уса. С наступлением тепла полозья снимали.

Пазы Л.А. тщательно законопачивались мхом, закрывались снаружи и изнутри планками из ивовых прутьев и засмаливались. Для предохранения от гниения Л.А. перед спуском на воду слегка обугливали снаружи: её поднимали на высокие козлы и зажигали внизу хвост.

Л.А., предназначенная не только для речного, но и для морского плавания, имела большую высоту борта, соответственно борта наращивались дополнительными досками.



**ЛОДКА БЕЛОЗЕРСКАЯ, БЕЛОЗЕРКА**, речное судно Белозерского бассейна, длиной не более 6,4 м, шириной 0,9 м, грузоподъемностью до 410 кг при углублении 0,3 м. На Л.Б. бывает 2–4 весла, иногда ставится мачта со шпринтовым парусом.



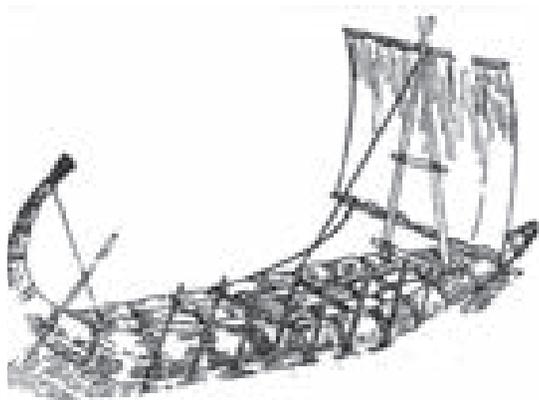
**ЛОДКА ИЗ КОРЫ**, речная лодка коренных народов, широко распространённая во многих лесных районах Земли благодаря простоте изготовления с помощью природных материалов, имеющих в изобилии. Передвигалась с помощью вёсел, шестов, иногда под парусом. Строительным материалом служила древесная кора, снятая в виде оболочки одним куском. Оконечности сшивались засушенными корнями, лубяным волокном или кожаными ремнями. Швы уплотнялись смолой. Индейцы Северной Америки применяли кору сосны, ели, берёзы. На северо-востоке Сибири и в Амурской области Л.К. обычно подкреплялись каркасом из шпангоутов и продольных ребер. В Африке, по побережью Мозамбикского пролива, Л.К. делались со шпангоутами и скамьями для гребцов, мачтой и парусом. Л.К. также применялись на горных реках о-ва Борнео и на северо-западе Австралии. Л.К. имела массу около 20 кг, могла быть перенесена на большие расстояния по суше и служила защитой от непогоды.



**ЛОДКА КОСНАЯ, КОСНУШКА**, на Волге и Каспийском море парусно-гребная транспортная лодка со шпринтовыми парусами на двух съёмных мачтах. Имела в корме помещение для кормщика, по бортам – рундуки для провизии и багажа, в средней части – навес для пассажиров и банки для 4–12 гребцов.



**ЛОДКА ПАПИРУСНАЯ** (камышовая), серповидной формы, изготавливалась в Месопотамии, Древнем Египте, на островах Средиземного моря, атлантическом побережье Марокко, в Древней Мексике и Северном Перу. Туго связанные сигары из папируса (камыша) по концам заострены. У лодок морского плавания нос и корма загнуты вверх, защищая от морской волны, а у лодок внутреннего плавания корма обрезана. Это позволяло, вытащив лодку на берег, ставить её вертикально для сушки. Толстый канат обрэмлял палубу, скрепляя конструкцию, увеличивая её жёсткость. Он служил также канвой для всех оттяжек, которые за тонкий папирус не привяжешь. Короткий канат опускался под углом вниз от загнутого внутрь конца ахтерштевня к кормовой части палубы. Задачей этого каната было не тянуть завиток вниз, а кормовую часть палубы подтягивать вверх. Точно также ванты и штаги держали остальную часть лодки. Л.П. применялась в Древнем Египте 5 тыс. лет назад. На изображениях Л.П. видны до двадцати пар гребцов и двуногая мачта с такелажем. Некоторые суда украшены на концах звериными головами. Л.П. не тонет от пробоины в днище. На Л.П. перевозили до 800 голов скота, многотонные глыбы камня. Л.П. от Нила достигала Цейлона и Индии.

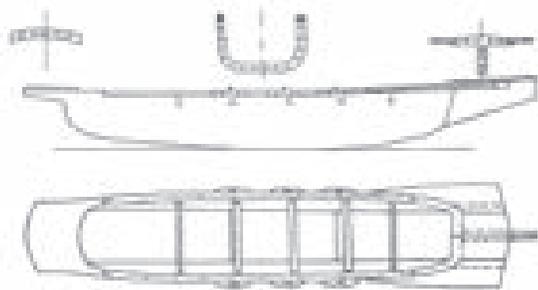


**ЛОДКА ПРИБОЙНАЯ**, плоскодонная лодка, достаточно вместительная для приёма груза; имеет форму обводов, пригодную для хода при сильном волнении. Приводится в движение гребками (пагайями). Применялась для разгрузки судов у незащищённого берега.

**ЛОДКА СВОЙСКАЯ**, ловецкое судно длиной 5,5–11,0 м, шириной 1,2–1,4 м, с высотой борта не более 0,9 м, грузоподъёмностью до 1,5 т при осадке 0,3–0,5 м. Строились в Астрахани. Имели вёсла и две мачты. Паруса рейковые, косые.



**ЛОДКА С «КОЗЫРЬКАМИ»**, плоскодонная лодка-долбленка, применявшаяся на о-ве Сахалин нивхами и ороками. У нивхов известна под названием *мла му* (лодка с ушами) и изготавливается из ствола тополя. В носовой и кормовой оконечностях линия борта завершалась выступающими за пределы длины корпуса «kozyрьками», образующими горизонтальные плоскости. Обычно носовой «kozyрёк» вытесывался так, что под ним в диаметральной плоскости образовывалось подкрепление в виде вертикальной пластины. В ряде случаев борта лодки наращивали досками, тем самым увеличивая высоту борта. Между бортами устанавливались поперечные прямые распорки. Лодка приводилась в движение при помощи гребных вёсел, управлялась при помощи более короткого, с большой лопастью кормового весла. На лодках ороков также устанавливалась мачта высотой около 2 м с реей длиной 1,3 м, на которой крепился поперечный парус. Длина лодки 8 м, ширина 80 см, толщина бортов 5 см, днища 15 см. Носовой козырёк выступал на 1,5 м, кормовой – на 1 м. Горизонтальная плоскость носового козырька нередко украшалась деревянным скульптурным изображением головы медведя.



Чертежи лодки с козырьками, в. Сахалин

**МАТО**, корякский каяк, по внешнему виду, мореходным качествам, оснащению отличался от алеутского и эскимосского. Круглое отверстие для сиденья занимало всю ширину каяка, нос и корма у него одинаковой формы. Покрышка (чехол) каяка, как и байдары, делалась из кож лахтака. Гребли двумя вёслами с короткими рукоятками. Этой лодкой коряки пользовались весной, когда нужно было подойти осторожно к льдине, на которой лежали тюлени.

**МУСЬКЫР** (лодочный тополь), нивхская лодка-долблёнка из тополя Максимовича. По представлениям нивхов, тополь имел душу, поэтому в сердцевину пня от срубленного дерева втыкали ветку, чтобы возродить душу растения. Для лодки такого типа характерны выступы на обоих концах в верхней части, по внешнему виду похожие на козырьки. Бока иногда наращивали планками, прочность придавали поперечные прямые распорки. На ней выходили в море на зверобойный и рыболовный промысел.



**МУРЕКЭ**, кожаная лодка орочен (эвенков) для переправ через реки при перекочёвках. Она состояла из чехла, сшитого из двух лосиных ровдуг, который натягивали на остов, сделанный тут же у переправы.

**НАБОЙНЯ**, небольшая речная лодка, применявшаяся в северной части России до конца XIX – начала XX в. Оснащалась 2–4 вёслами и съёмной мачтой со шпринтовым парусом.

**НАВИГАЦИЯ**, период, во время которого возможно плавание по рекам и в различных районах моря.

**НАДУВНАЯ ПРОГУЛОЧНАЯ ЛОДКА**, прогулочное судно, корпус которого состоит в основном из надувных элементов.

**ОБЛАС**, лодка-долблёнка хантов изготавливалась из осины; для этого срубали ствол дерева, отесывали поверхность его топором и заостряли корму и нос. Дальнейшее выдалбливание производилось теслом – поперечным топором с полукруглым лезвием. Затем, подняв долблёнку над землёй, разводили под ней костёр, а внутрь наливали воду. Древесина распаривалась и позволяла развести борта, которые закреплялись вставленными поперечными палками. Иногда для увеличения грузоподъёмности вдоль бортов пришивались тонкие доски. Долбленки делались разной величины; они могли поднимать от одного до восьми и более человек.



**ОГДИМА**, или **АУРПЯ**, нанайская лодка-долблёнка из целого куска дерева, преимущественно из ивы, применялась на быстрых горных притоках Амура. Местное русское население называет этот тип батом. В бате вверх по реке поднимаются при помощи шеста, вниз по течению спускаются, почти не применяя вёсла.



**ОДНОДЕРЕВКА**, лодка, основу корпуса которой составлял выдолбленный ствол дерева (т.н. труба). Доски, которыми наращивались с боков борта, назывались ошивными досками, или ошивинами

**ОНГГОЧО**, долблённая лодка монголов и якутов, связана с термином «долбить».

**ОНГКОЧО**, или **УТУННГУ**, эвенкийская лодка, долблённая из ольхи или тополя, иногда с дощатыми бортами.

**ОМООЧИ**, у самагиров долблённая лодка (от *омо* – один).

**ОМОРОЧКА (1)**, в Амурском бассейне маленькая лодка-долблёнка, дощатая или берестяная. Оморочки приводятся в движение двухлопастным веслом или парой небольших вёсел с лопатообразными лопастями.



**ОМОРОЧКА (2)**, гребная лодка нанайцев, на которой гребли с помощью большого двухлопастного весла. О. строились, как долбленки, из досок, но чаще – из бересты. Нос и корма заострены и при желании могут заменить друг друга, что особенно удобно на охоте, в

узких протоках. Берестяная О. имела высоко загнутые нос и корму, чтобы вода не попадала внутрь лодки. Она изготовлялась быстро и проходила все мелководные места. При переходе из одной речки в другую охотник брал О. на плечо и преодолевал перевал. Каркас берестяной О. изготавливался из ели или лиственницы. Лёгкость конструкции делала её универсальной и при рыбной ловле остройгой, и при охоте ночью, и при быстрых переездах с одного места на другое.

**ОСИНОВКА**, небольшой челн поморов, изготавливаемый из ствола осины. Для увеличения вместимости к долбленому или выжженному из целого дерева судну по бокам внакрой наращивали борта из досок. Корма и нос делались одинаково заострёнными. На днище судна по обе стороны приделывались, как и у карбаса, деревянные полозья. О. имели от 2 до 4 пар гребных вёсел и 1 рулевое весло. Иногда оснащались мачтой с небольшим шпринтовым или рейковым парусом. О. с 3 парами вёсел назывались тройниками. Длина судна 5–7 м, высота борта 0,6–0,8, осадка 0,3 м, грузоподъёмность около 350 кг.

Для постройки О. ствол осины 3–5 лет распирали на корню клиньями, затем срубали и полученную выемку расширяли – выдалбливали или выжигали, распаривали и распирали с помощью клиньев и распорок. Внутри вставляли 4–6 шпангоутов. Борта наращивали досками. Корпус изнутри и снаружи смолили.



**ПАДАНЫ**, карельская лодка-шитик, которую крестьяне шили из сосновых, реже – еловых досок можжевельновыми вицами. Готовую лодку конопатили паклей и смолили. Такие лодки были очень вместительными и устойчивыми на воде. На них перевозили сено, листья для скота, ездили на рыбную ловлю, за ягодами и грибами.



**ПАЙМУ**, удэгейский маленький плот на одного-двух человек, служил при переправах через небольшие водоёмы и во время лова рыбы на озерах.

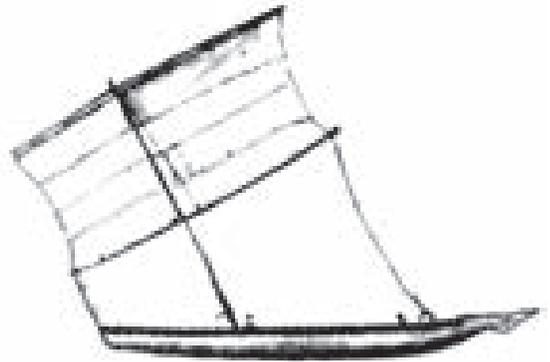
**ПАПИРУС** (Papyrus), многолетнее водное растение семейства осоковых, растёт в тропической Африке по берегам рек и озёр.

**ПАРУС СУДНА**, полотнище или гибкая пластина для преобразования энергии ветра в энергию движения судна. Различают паруса прямые (в виде равнобедренной трапеции) и косые (3- и 4-угольные). Изготавливали из кожи животных и рыб, парусины, синтетических тканей, циновок (на джонках).

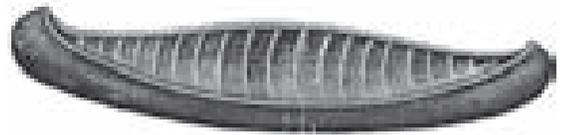
**ПАРУСНАЯ ЛОДКА**, судно, приводимое в движение энергией ветра с помощью паруса.

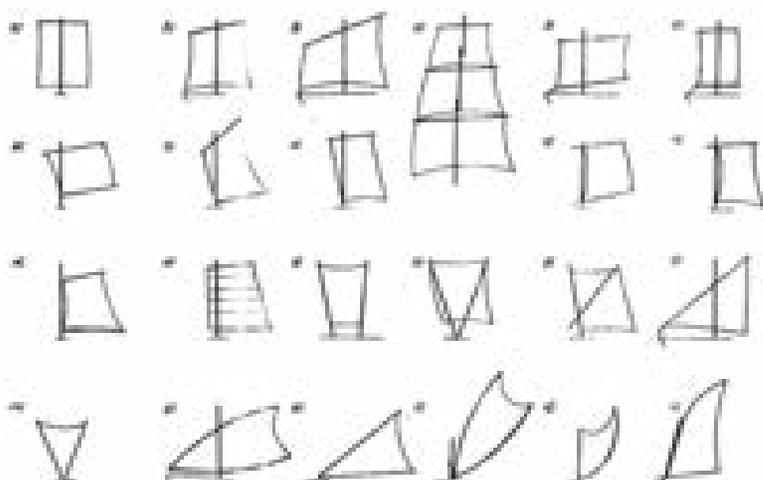
**ПЕЛОТА**, южноамериканская кожаная лодка. Каркас из ивовых или других прутьев обтягивался кожей домашних животных. Иногда приводилась в движение не веслами, а плывущим человеком, тянущим её за собой или толкающим её впереди себя.

**ПИПРИ**, длинная веретенообразная африканская лодка, применявшаяся по побережью в Гвинее, Сенегале и на о-вах Зелёного Мыса. Сильно наклоненная в нос мачта несла парус, закреплённый на реях.

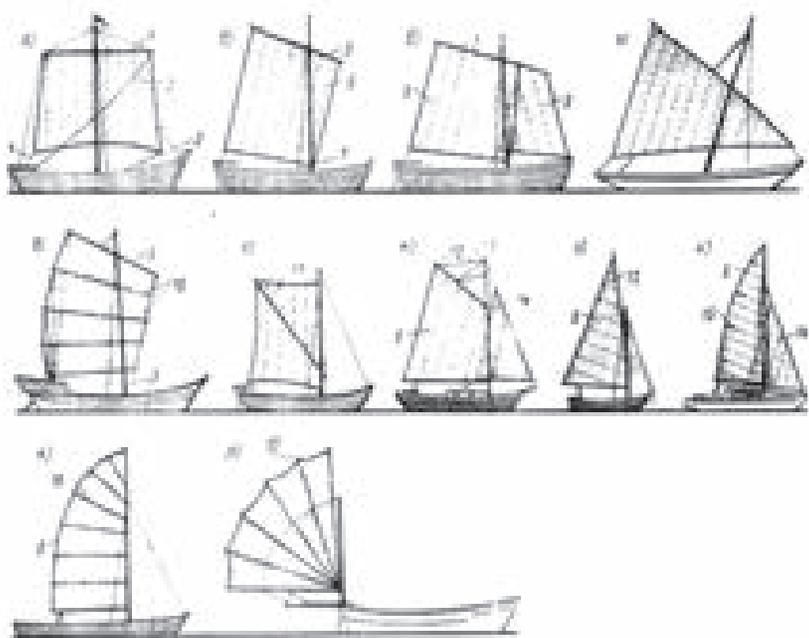


**ПИРОГА**, узкая, длинная лодка (челн) у народов Центральной и Южной Америки. Название перенесено европейцами на сходные по форме лодки народов Океании. П. обычно делается из древесного ствола с помощью выдалбливания или выжигания. Для обеспечения остойчивости П. соединяют на расстоянии 0,3–0,5 м по две при помощи поперечных связей, на которых устраивают платформу, где размещаются люди. Сдвоенные П. кроме вёсел имеют парусное вооружение.





Шары паруса (шары и районы) по применению: а – Европа, Азия, Африка, Северная и Южная Америка; б – Европа; в – Персидский залив; г – Европа, Северная Америка; д – Индонезия, Малаккский; е – Индия, Индонезия; ж – Индия, Индонезия, Малаккский; з – Юго-Восточная Азия; и – Европа; к – Вьетнам; л – Индия, Индонезия; м – Северная Европа; н – Китай, Япония, Вьетнам; о – Новая Гвинея; п – Малаккский; р – Северная Европа, Индонезия; с – Средиземное море (лигнестский парус); т – Новая Зеландия, Сиам, Тонга; у – Индия, Индонезия, Малаккский, Филиппины; ф – Каролинские острова; х – Новая Гвинея; ц – Галапагосские острова; ч – Вьетнам.



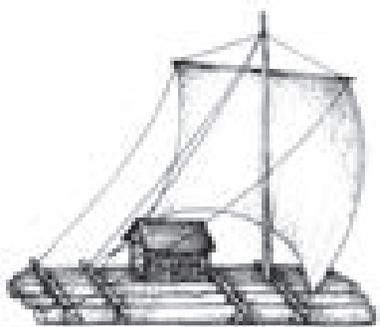
Типы парусов современных иго и прямоугольных судов: 1 – прямой парус (брифен); 2 – рейсовый (спондерный); 3 – разрезный фок; 4 – лигнестский; 5 – китайский; 6 – шпритный; 7 – гафельный; 8 – гурка; 9 – бортовой; 10 – бортовой на склоне; 11 – латина; 12 – крылья латуной латуны; 13 – рей; 14 – фок; 15 – фок; 16 – кливер; 17 – баннунгский рей; 18 – шпритный; 19 – гафель; 20 – латина-фок; 21 – гонимый; 22 – латина; 23 – гонимый латина.

Жители островов Тихого океана для обеспечения устойчивости одиночных П. предусматривают балансиры (аутригеры). Такие суда обычно имеют парусное вооружение.

**ПЛОТ**, плавучее сооружение в виде платформы, образованное несколькими связанными друг с другом брёвнами. Является простейшим и древнейшим средством транспорта на воде. П. приводились в движение сначала шестом, а затем парусом. Применялись также П. из пустых закупоренных кувшинов, закреплённых на жёстком каркасе, из полых тыкв, из надутых кож животных.

До конца XIX в. деревянные П. использовались для перевозки грузов по рекам. Их строили в один или несколько рядов брёвен (накатов), по бокам устанавливали перила, а иногда и навес. В настоящее время П. в основном используются для транспортировки древесины по внутренним водным путям.

**ПЛОТ БАЛЬСОВЫЙ**, водное транспортное средство перуанских индейцев, предназначенное для прибрежного плавания ещё за много столетий до открытия Америки. П.Б. состоял из семи, девяти и даже большего числа брёвен, связанных друг с другом лианами или верёвками, которые захватывали также брёвна, положенные поперёк. Среднее бревно в носовой части длиннее остальных, по обе стороны от него укладывают всё более короткие брёвна, а корма ровная. Стволы бальсовых деревьев, растущих в тропических лесах Эквадора, более чем в 6 раз легче, чем у других деревьев.



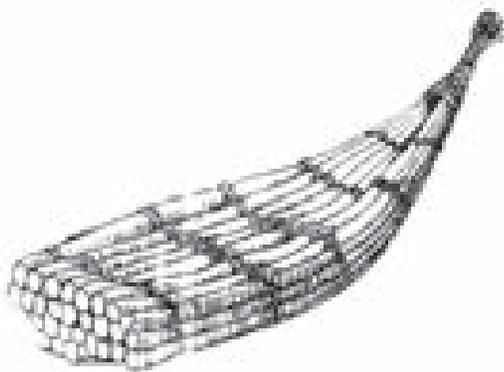
Бревенчатая палуба покрыта тростниковым настилом, поднятым настолько, что груз и команда не смачивались водой. Брёвна и тростник были крепко перевязаны верёвкой из растительного волокна. П.Б. был оснащён мачтами и реями и нёс хлопчатобумажные паруса. Якорями служили камни, подобные мельничным жерновам. На плоту были двуногая мачта с парусом и такелажем, крытая камышом рубка в средней части судна, «камбуз» с открытым очагом и запасом воды в кувшинах на корме, выдвигаемые шверты (гуары) на носу и корме. Шверты могли действовать только совместно с парусом. Шверты представляли собой доски длиной 3–4 м, шириной около полуметра, размещаемые вертикально на носу и корме между брёвнами основы. Погружая одни из этих досок глубоко в воду

и поднимая другие, перуанцы выполняли сложные манёвры. На плотках можно было пройти над отмелями и через прибой, где не было доступа европейским судам. Бальсовые брёвна не стирали найтовы, т.к. их поверхность становилась мягкой, и верёвки в желобах оказывались словно утопленными в пробку. Длина плота 25–30, ширина 6,5–9,6 м, грузоподъёмность до 20–35 т.

Небольшие бальсовые плоты без паруса и ныне используются на побережье Перу для рыбной ловли (передвигаются вращением кормового весла). В 1947 г. норвежский исследователь Тур Хейердал построил по старинным образцам бальсовый плот «Кон-Тики».

**ПЛОТ ИЗ АМБАЧА**, маленький, напоминающий лодку плот, применявшийся на Верхнем Ниле для коротких рейсов или рыбной ловли. Изготавливался из лёгкой древесины амбача с высоким содержанием дубильной кислоты, в связи с чем был более устойчив против гниения по сравнению с папирусными плотами. Передняя часть плота заострена, связана в пучок и поднята высоко над водой. По направлению к корме плот постепенно расширялся. Подобные плоты до сих пор применяются в Анголе.

**ПЛОТ ИЗ ГЛИНЯНЫХ КУВШИНОВ** *тонкруг-келек*, плот из районов Междуречья, плавучесть которого обеспечивали глиняные кувшины, соединённые единым остовом из деревянных шестов. Такие плоты применялись несколько тысяч лет тому назад, но иногда встречаются и в наше время.



**ПЛОТ ИЗ ШКУР ЖИВОТНЫХ** применялся несколько тысячелетий тому назад от Ближнего Востока до Китая. Шкуры животных выворачивались, с помощью соли и жира делались водонепроницаемыми, после чего надувались воздухом либо набивались лёгким наполнителем (например, соломой из камыша). Отдельные шкуры соединялись вместе посредством стержневых деревянных каркасов. Даже в XX в. в Центральном и Северном Тибете можно было увидеть большие плоты из 600–700 овечьих шкур или из 100–150 шкур быков или яков. На них перевозили шерсть, кожи, меха и соль в 3–4-недельных рейсах на

расстояние около 700 км. По окончании рейса плот разбирался, шкуры животных сушили и доставляли назад на вьючных животных.

**ПЛОТ СПАСАТЕЛЬНЫЙ**, коллективное спасательное средство. Различают надувные и жёсткие П.С. Надувной П.С. из прочной непроницаемой ткани автоматически надувается при его сбрасывании на воду. Вместимость 6–25 чел. Палубу делают водонепроницаемой, с изоляцией от холода. П.С. крытые, что защищает людей от воздействия внешней среды. Жёсткие П.С. изготавливают из лёгких сплавов или пластмасс.

**ПОДЧАЛОК**, парусно-гребная одномачтовая рыбацкая лодка, предназначенная для лова рыбы сетями или крючковой снастью. П. вели лов самостоятельно или базировались на рыбацких. Были распространены на Каспийском море. Длина 6–7,5 м, ширина 1,6–1,8, высота борта 0,7–0,9, осадка около 0,4 м, площадь люгерного паруса около 18 м<sup>2</sup>.

**ПРОГУЛОЧНАЯ БАЙДАРКА**, прогулочная лодка, приводимая в движение двухлопастным веслом.

**ПРОГУЛОЧНАЯ ЯХТА**, прогулочная лодка, с парусом в качестве основного движителя.

**ПРОРЕЗЬ**, большая рыбацкая лодка, применявшаяся на Каспийском море. Имела почти вертикальные штевни и 2 поперечные переборки, образующие в средней части корпуса отсек с продольными прорезями в днище для протока воды, в котором хранили пойманную живую рыбу. При попутном ветре ставили парус. Длина 10–13 м, ширина 3,5–5, высота борта 0,6–1,8, осадка 0,4–1 м.

**РА**, папирусная лодка, названная по имени древнеегипетского бога солнца, построенная по образцу древнеегипетских судов (дл. 12 м, шир. 5 м). На «Ра» Тур Хейердал с интернациональным экипажем из 7 чел. предпринял экспедицию с целью доказать возможность плавания в Америку древних египтян.



**САЛАМБА**, манильский плот из бамбуковых стволов. С наклонного, выступающего вперёд козлового помоста, на С. рыбаки выбирают сеть, навешенную на бамбуковые палки.

**САЛИКИ**, у русского населения Сибири небольшие плоты для спуска по течению реки из жердей с настилом для одного человека. Для перевозки значительного груза строились плоты большой величины. В таких случаях на плоту устраивали балаган из досок, делали насыпь из земли для очага, на котором приготавливали пищу во время поездки. Движением плотов руководили опытные *плауки*. Если обратно предполагали возвращаться верхом, то брали с собой на плот лошадей.

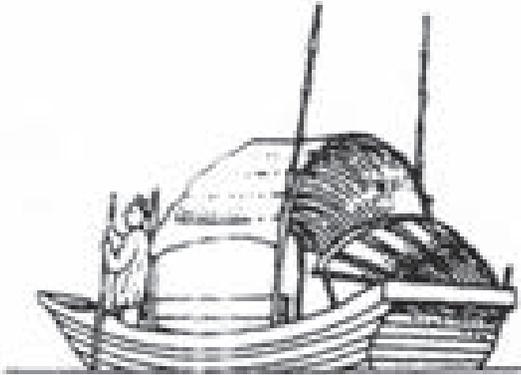
**САМПАН**, термин происходит от китайского «шампан», означающего «три доски». Он хорошо отражает особенности конструкции корпуса дощатых лодок, широко распространённых на реках Китая, а также в Индии, Малайзии и Японии. Длина от 3 до 10 м, ширина у кормы 2,4–3 м. Технология постройки предельно проста: дно плоское, бортовые доски без шпангоутов, в носу соединяются под острым углом, а в корме длиннее днищевой доски и образуют выступ за транцевой доской. Приводится в движение одним длинным кормовым веслом, которое одновременно выполняет функции руля. В дальнейшем моряки стали применять этот термин ко всем видам простых водных транспортных средств стран Юго-Восточной Азии, а также к лодкам, используемым под жильё. Большие С. обычно имели закрытую палубу с надстройками, приводились в движение как вёслами, так и парусами, закреплёнными на 1 или 2 мачтах. Против течения С. буксировались тягловыми животными или людьми, двигающимися по дорожкам вдоль реки. Характерными были прямые паруса из матов или материи, крепились они на свободно стоящих мачтах без вантов и штагов. Паруса крепились к верхним и нижним реям, а также расположенным между ними бамбуковым полосам. Реи и бамбуковые полосы – поворотные. С. были хорошо известны на Дальнем Востоке, где их называли шампуньками.



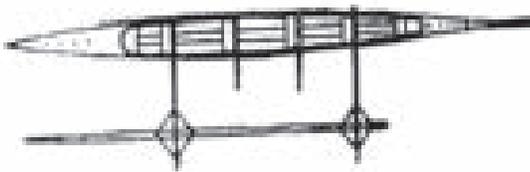
**СКИФ**, 1) плоскодонная гребная лодка с наклонным форштевнем и широким транцем, получившая распространение в низовьях больших рек и в мелководных заливах Северной Америки. Днище С. имеет плавный изгиб по длине с небольшим подъёмом к транцу, борта выполняются с развалом наружу. Отношение длины к ширине около 35 : 1. Днище С. обшивается поперечными планками и не имеет набора;

борта обшиты продольными досками. С. отличаются лёгкостью хода при малой осадке и большой грузоподъёмностью. 2) Гоночное судно для соревнований по академической гребле. С. делятся на одиночки и двойки парной гребли и на двойки, четвёрки и восьмёрки с распашными вёслами. Предельная лёгкость конструкции, обводы круглые, отношение длины к ширине от 25 : 1 до 35 : 1.

**ТАНКА**, маленькая китайская прогулочная лодка Кантона. В средней части лодки делался небольшой навес на 4 или 5 пассажиров. Рулевой стоя приводил лодку в движение при помощи одного весла.



**ТАФАХАНГА**, полинезийская лодка с аутригером, применявшаяся на острове Тогатапу архипелага Тога. Длина лодки от 6 до 9 м. Оконечности закрыты сверху настилом.



**ТИГАРИ**, лодка на р. Ганге полусферической формы, диаметром около 1 м, изготавливаемая из обожжённой глины. Против течения двигается с помощью гребков, а вниз по течению перемещается за счёт энергии течения.

**ТУЗ, ТУЗИК**, шлюпка лёгкой конструкции, рассчитанная на одного гребца (с двумя парными вёслами), наименьшая из судовых шлюпок. Обычно Т. снабжают рейдовые катера и яхты. Используются для сообщения с берегом.

**ТЫМЧИЭН**, нанайская плоскодонная лодка служила для плавания по Амуру, сделанная из трёх досок с выступающим вперёд дном и приподнятым острым носом.

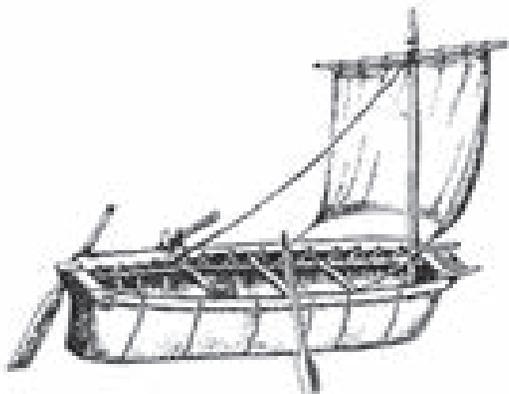
**ТЫРКР-МУ**, дощатая лодка-плоскодонка нивхов Северного Сахалина. Днище изготавливается из одной доски, имеет подъём к носу и к корме при наибольшей стрелке изгиба на миделе. В носовой оконечности днищевая доска выступает за пределы основного корпуса. Выступающая часть имеет фигурную форму. Площадка, образованная выступающей частью днищевой доски, использовалась для размещения на ней деревянной скульптуры гагары. Перед выходом на промысел совершался обряд её кормления. Каждый борт лодки образован двумя досками, причём нижняя выступает за плоскость днища, образуя своеобразные полозья, предохраняющие корпус от повреждений при вытаскивании лодки на берег. Бортовые доски соединены внакрой, пазы днищевой доски зашиты рейками. Для обеспечения поперечной прочности корпуса установлены три распорки. В нос от средней распорки размещена банка для гребца. Уключины выполнены в виде штырьков, на которые насаживаются вёсла. Кормовое рулевое весло имеет дугообразную опору на кормовой площадке, установленной между бортовыми досками за транцем.

**ТЫБ**, якутская лодка, сделанная из бересты, или плоскодонная, сшитая из досок.

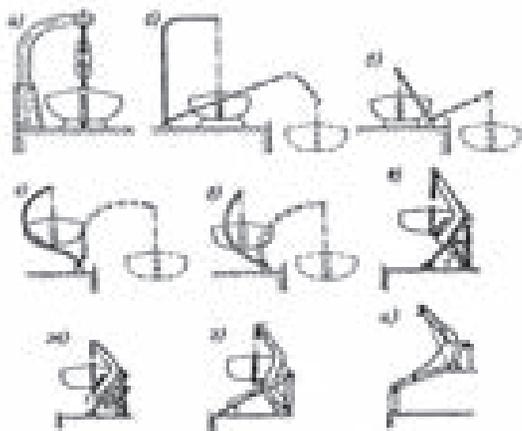
**ТЭМТЫГЭ**, дощатая (3 – 7 м) плоскодонная лодка орочей. Приводили в движение при помощи шеста и вёсел. Во время дальнего плавания на ней устанавливали матерчатый парус *кутули* или парус, сшитый из рыбьих кож *аббана*.

**УГДА**, орокская или ульчская небольшая лодка-долблёнка. Иногда их изготавливали из трёх досок, с выступающим вперёд дном и острым носом. Лодки раньше украшались и украшались скульптурами птиц или зверей.

**УМИАК (УМБЯК)**, женская транспортная лодка эскимосов, приспособленная для плавания семьи, и гребли на ней женщины. Способ постройки и управления сходен с каяком. Лодка сверху не закрывается и бывает от 10,5 до 15 м длиной, осадка до 1,5 м, имела киль и два стрингера. Ходят на вёслах, для чего устанавливают 4–6 банок и уключины. Вёсла короткие. При попутном ветре устанавливали прямой парус из кишок животных. Мужчины сопровождали её в маленьких закрытых *каяках*.



**УСТРОЙСТВО ШЛЮПЧНОЕ**, совокупность приспособлений и механизмов для хранения на борту судовых шлюпок, их спуска и подъёма. У.Ш. включает подъёмные приспособления (например, шлюпбалки с лебёдками или таями), кильблоки, чехлы и т.д.



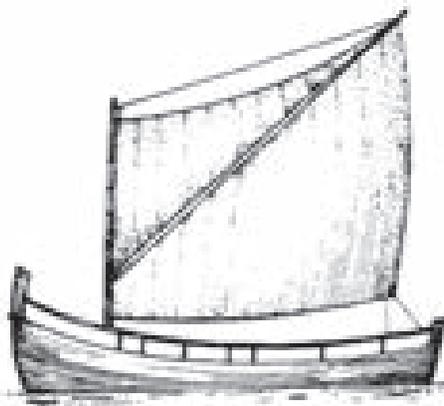
**Шлюпбалки:** а – радиальная; б – заваливающаяся; в – смещенная к борту заваливающаяся; г – S-образная заваливающаяся; д – серповидная заваливающаяся; е – одношарнирная гравитационная; ж – двухшарнирная гравитационная; з – отклоняющаяся гравитационная; и – скатывающаяся гравитационная

**УЛИАМИГДА**, плавающий тополь. Так ульчи или орочи называли большую лодку-долблёнку (5–7 м), изготовленную из целого тополя Максимовича. На ней обычно поднимались вверх по течению с помощью длинных шестов, отгалкиваясь ими о дно. В прошлом, перевоза детей или беременных женщин делали укрытие: к бортам прикрепляли жерди в виде дуг и закрывали их берестяными полотнищами либо циновками.

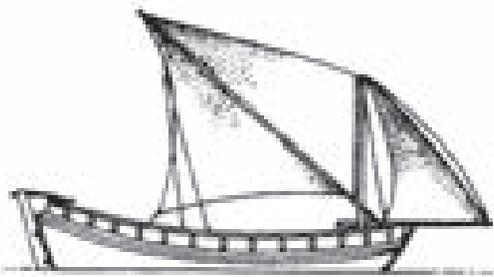
**УТУНГЭ**, удэгейская речная остроконечная лодка-долблёнка служила для охоты на изюбра и рыбной ловли. Такая лодка очень неустойчива, но легка в

управлении. Значительная роль придавалась лодке в обрядах и массовых праздниках. В ней удэгейцы везли невесту к жениху. В лодке иногда хоронили. Форму лодки представлял собой и гроб.

**ФАРЕЛЛА**, парусная лодка, применявшаяся в XIX в. на острове Мальта для рыбной ловли, а также для рейсов в Тунис в качестве грузового судна. Для таких плаваний борта наращивали высоким фальшбортом. Форштевень Ф. был круто изогнут вверх. Короткая мачта несла шпринтовый парус. Отличалась пёстрой раскраской и большой прочностью. Длина 5–6 м, ширина около 2 м.



**ФЕЛУГА, ФЕЛУКА**, 1) лодка на средиземноморских галерах, служившая для связи с берегом и между судами. Имела 3–5 пар вёсел, мачту с косым парусом. 2) Парусно-гребная или парусно-моторная рыбацкая лодка на Чёрном и Азовском морях. Оснащалась мачтой с косым 4-угольным парусом. Длина около 6 м, ширина около 2, осадка около 0,5 м, грузоподъёмность 5–6 т.



**ЧЕЛН**, небольшая лодка, выдолбленная или выжженная из целого ствола дерева, реже изготовленная из коры и приводившаяся в движение шестом либо вёслами. Одно из древнейших средств транспорта на воде. В 1878 г. на берегу Ладожского озера обнаружены останки Ч. длиной 3,5 м, шириной 0,86 м, изготовленного в 3 тыс. до н. э. В 1937 г. со дна реки

Южный Буг извлечён Ч., относящийся к V в. до н. э. Длина его 6,15 м, ширина 0,8 м, в оконечностях были переборки. В Киевской Руси VI–XIII вв. Ч. называли небольшие суда (длиной до 10 м, шириной около 1 м) с вёслами и небольшим прямым парусом на съёмной мачте, предназначенные для охоты, рыболовства и транспортировки мелких грузов по рекам и озёрам, в отличие от стругов и ладей, имевших несколько большие размеры. Для постройки всех этих судов вырубленную из ствола дуба, липы или осины колоду раскалывали или стёсывали на 1/3 толщины, выдалбливали или выжигали середину и заостряли оконечности. Заготовку вымачивали, затем распаривали над костром, расширяли распорками с клиньями и сушили. Иногда в ствол подходящего дерева, не срубая его, вбивали клинья, и полученную трещину постепенно, год за годом, расширяли распорками, после чего дерево срубали, внутреннюю часть его вырубали или выжигали. Такие суда славяне называли *однодеревками*, а византийцы – *моноксилами*. В X в. для увеличения вместимости судов стали наращивать борта из досок. Для этого в корпус вставляли шпангоуты (опруги), основу которых составляла кокора – обтёсанный еловый кряж. Доски обшивки крепили к выступающим частям шпангоутов ремнями или вицами – тонкими, особо обработанными древесными прутьями или корнями. Такие суда, обшитые внакрой, назывались *набойными*, а обшитые вгладь, насадкой досок на шипы, – *насадами*. В VI–IX вв. восточные славяне, ведя борьбу с Византией, совершали походы через Чёрное море (в VII в. и через Средиземное море) на парусно-гребных Ч., способных плавать по рекам и в море.

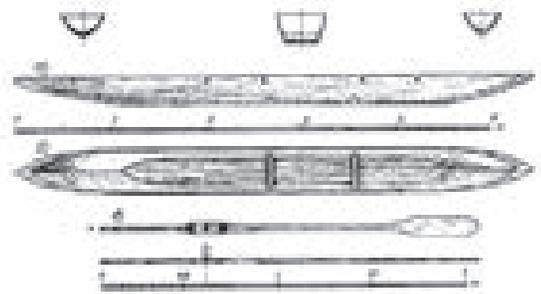


**ЧЕЛНОК**, у народов Сибири маленькая корытообразная лодка из досок или цельного куска дерева, обычно без киля, с острым носом и тупой кормой.



**ЧИСУ**, изготовленная из тополя остроконечная долбленая лодка айнов о-ва Сахалин. Для плавания по рекам и мелководным озёрам использовался шест.

Для выхода в море поверх бортов нашивали доски и в уключины вставляли однолопастные вёсла длиной 2,16 м. Лодка могла ходить под парусом, для чего у бортов на миделе крепились в вертикальном положении вёсла, между которыми натягивался парус, изготовленный из камыша или волокон крапивы. Длина лодки 5,53 м, ширина 0,5, высота борта на миделе 0,33 м. Толщина борта 1,5 см.



Челнок. 1 – Сахалин; 2 – бассейн реки Ч. – под парусом; 3 – гребное вёсло

**ШАЛАНДА (1)**, рыбацкая парусная плоскодонная лодка с выдвигаемым килем, распространённая на Чёрном и Азовском морях и предназначенная для лова рыбы сетями или крючковой снастью. Иногда использовалась для транспортировки мелких грузов (т.н. очаковская Ш.). Имела шпринтовое парусное вооружение и обладала хорошими мореходными качествами. Длина 7,5–8,5 м, ширина около 2,5, высота борта 0,8–0,9, осадка 0,6–0,7 м, грузоподъёмность около 3–5 т.



**ШАЛАНДА (2)** (франц. chaland), плоскодонная парусная рыболовная лодка (на Чёрном море).

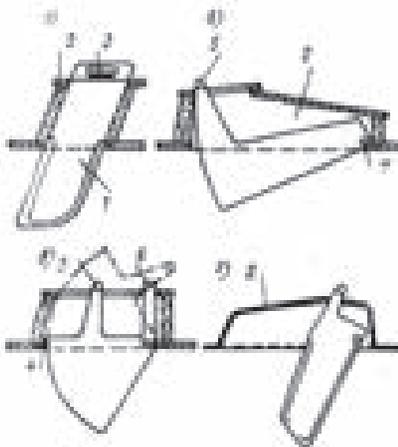
**ШАМПУНЬКА**, так на Дальнем Востоке русские называли китайскую гребную шлюпку «сампан». Ш. имеет лыжные носовые образования. Двигается при помощи паруса или одного весла, установленного на корме.

**ШАРПИ**, плоскодонная парусная лодка с острой скулой и швертом, получившая распространение на мелководных акваториях Северной Америки и использовавшаяся в основном для рыболовства. Ш. оснащались одной или двумя мачтами (кэт-кеч) с треугольными парусами. Для Ш. характерны почти отвесный форштевень, малый развал бортов и кормовой свес,

под которым располагался руль малого удлинения. В современном малом судостроении термин Ш. применяют для характеристики корпусов с остроконечными обводами и малой килеватостью днища.



**ШВЕРТ**, 1) устройство в виде плавника, убирающееся в корпус небольшого парусного судна на мелкой воде и служащее в опущенном положении средством против дрейфа судна на острых по отношению к ветру курсах. По конструкции может быть вращающимся или выдвигаемым, убирающимся в швертовый колодец, расположенный внутри корпуса судна, или в наружный фальшкиль. Может быть плоским (из металлического листа) или профилированным. 2) Выдвижная или опускаемая часть руля, служащая для увеличения его площади при проходе в узкостях. 3) Выдвижные доски длиной 3–4 м, шириной около полуметра, помещаемые вертикально в носовой и кормовой оконечностях между брёвнами основы бальзовых плотов Южной Америки. Такие Ш. называются гуарами.



Спроектированные типы швертов для яхт:  
 а – выдвижной тип; б – L-образный; в – регулируемый;  
 г – металлический; 1 – шверт; 2 – швертовый колодец;  
 3, 4 – ограничитель; 5 – ограничитель с амортизатором;  
 6 – шлюба с шлюзом; 7 – ось.

**ШЛЮПКА**, общее название мелких беспалубных парусно-гребных или моторных судов (баркасов, вельботов и т. д.). Различают шлюпки спасательные, для перевозки мелких грузов и др.

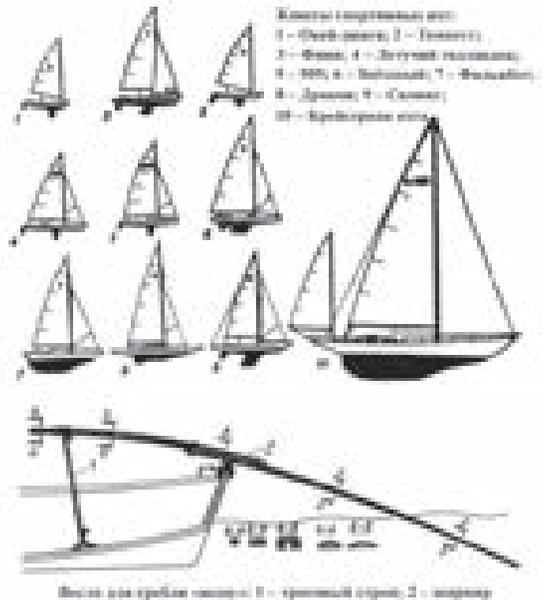
**ЮЛОУ, ЮЛИ-ЮЛИ**, способ гребли длинным кормовым веслом, получивший распространение на Дальнем Востоке для движения джонок и сампанов. Весло длиной около 3 м шарнирно закрепляется на транце лодки, его лопасть горизонтальная, а гребец раскачивает рукоять поперёк лодки. При этом лопасть слегка разворачивается относительно оси весла и получает угол атаки около  $7^\circ$ , вследствие чего на лопасти появляется гидродинамическая подъёмная сила. Одна из её составляющих направлена вперёд и толкает лодку. Строп разгружает руку гребца от усилий, действующих в вертикальной плоскости. На более крупных лодках кроме кормового для Ю. могут использоваться также вёсла, закреплённые на бортах, но направленные в корму.

**ЯКОРЬ**, приспособление для удержания лодки на месте стоянки. Я. после отдачи зарывается лапами в грунт, с лодкой соединяется канатом или якорной цепью. Характеризуется якорным весом и держащей силой.

**ЯЛ**, судовая шлюпка с полными обводами корпуса и плоской кормой. Имеет от 2 до 8 вёсел, убирающуюся мачту для постановки паруса, может оснащаться подвесным мотором. Используется для перевозки малых грузов и людей.

**ЯЛИК**, небольшой ял.

**ЯХТА**, лодка, оснащённая парусами или оборудованная механическим двигателем, предназначенная для прогулок, туризма или спорта. Чаще всего Я. называют малые парусные суда независимо от их размера и конструктивного типа.



Классы (сортинги) яхт:  
 1 – Швертботы; 2 – Галеры;  
 3 – Фрегаты; 4 – Лодки (парусники);  
 5 – Юлоу; 6 – Вельботы; 7 – Вельботы;  
 8 – Дрифтоты; 9 – Салонки;  
 10 – Кораблики яхт.

Виды для гребли (шлюпки): 1 – кормовой строп; 2 – шверт

# СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Антропова В.В.* Транспортные средства // Историко-этнографический атлас Сибири. М.; Л., 1961 С. 45–78.
- Беретти Н.Н.* На крайнем Северо-Востоке. Владивосток, 1929. 102 с.
- Иванов С.В.* Орнаментика, религиозные представления и обряды, связанные с амурской лодкой // Советская этнография. 1935. № 4–5. С. 62–84.
- Липперт Юлий.* История культуры в отдельных очерках. СПб, 1902. 448 с.
- Ляпунова Р.Г.* Экспедиция И.Г. Вознесенского и её значение для этнографии Русской Америки // Культура и быт народов Америки. Л.: Наука, 1967. С. 5–33.
- Ляпунова Р., Рудольф В.* Транспорт водный // Свод этнографических понятий и терминов: материальная культура. М.: Наука, 1989. С. 183–189.
- Мирча Элиаде.* Шаманизм: архаические техники экстаза / пер с англ. К. Богучкий, В. Трилис. Киев: София, 1998. 384 с.
- Морган Л.Г.* Лига ходеносауни, или ирокезов. М.: Наука, 1983. 300 с.
- Мыльникова-Форштейн К.М.* Развитие тунгусо-маньчжурской лодки по данным языка // Сб. науч. статей «Памяти В.Г. Богораза (1865–1936)». М.; Л: Изд. АН СССР. С. 328–338.
- Народы Сибири* / под ред. М.Г. Левина, Л.П. Потапова. М.; Л: Изд. АН СССР, 1956. 1084 с.
- Никольская Р.Ф.* Способы и средства передвижения // Материальная культура и декоративно-прикладное искусство сегозерских карел. Л.: Наука. С.179–186.
- Павлинов П.М.* Лодки народов мира / М.: Изобразительное искусство, 1971.
- Павлюченко Ю.Н.* Декоративное убранство судов аборигенов // Записки Общества изучения Амурского края. Владивосток, 1999. Т. 33. С. 100–112.
- Павлюченко Ю.Н., Куликов С.В., Новосельцев М.Е.* Суда Китая (средние века – конец XIX века) : учеб. пособие. Владивосток: Города, 2007. 192 с. : ил.
- Павлюченко Ю.Н., Турмов Г.П.* Архитектура судов и кораблей: краткий морской словарь. 2-е изд., доп. М.: Ступени, 2001. 304 с. : ил.
- Подмаскин В.В.* Удэгейские лодки // Охота и охотничье хозяйство. 1974. № 7. С. 32–33.
- Подмаскин В.В.* Народные знания тунгусо-маньчжуров и нивхов: проблемы этногенеза и этнической истории. Владивосток: Дальнаука, 2006. 540 с.
- Подмаскин В.В.* Мифологический словарь: коренные малочисленные народы Дальнего Востока России. Владивосток: Дальнаука, 2013. 246 с.
- Покровский А.М.* Люди, лодки, море. М.: ИНАПРЕСС, 2004.
- Полевой В.М.* Искусство Греции. М.: Советский художник, 1984. Т. 2. 408 с.
- Прокофьев М.М.* Лодки уйльта // Культурное наследие народов Дальнего Востока России. Сахалинская область. Уйльта. Эвенки. Южно-Сахалинск, 2009. С. 111–115.
- Прокофьев М.М., Павлюченко Ю.Н.* Водный транспорт аборигенов Сахалина // Вестник Сахалинского музея. Южно-Сахалинск, 1995. № 2. С. 244–247.
- Смоляк А.В.* Традиционное хозяйство и материальная культура народов Нижнего Амура и Сахалина. М.: Наука, 1984. 246 с.
- Таксами Ч.М.* Основные проблемы этнографии и истории нивхов (середина XIX – начало XX в.). Л.: Наука, 1975. 240 с.
- Тумаркин Д.Д.* Вторжение колонизаторов в «край вечной весны». М.: Наука, 1964. 190 с.
- Турмов Г.П., Зинберг Я.Р.* Визуальная антропология народов Северо-Восточной Азии конца XIX – начала XX в. Россия и АТР. Владивосток, 2013. № 2. С. 127–139.
- Хейердал Тур.* Экспедиция «Кон-Тики». «Ра» / пер. с норвеж. М.: Мысль, 1972. 486 с.
- Щербак В.А.* Морские истории. Владивосток, 2006. 385 с.
- Hornell J.* Water transport. Origin and early evolution. Cambridge, 1946.
- Golsen J.* Polynesian navigation. Wellington, 1963.
- Cassen L.* Ships and seamanship in the Ancient World. Princeton, 1971.
- Rousselot J., Fitzhugh W., Crowell A.* Maritime Economies of the North Pacific Rim // Crossroads of Continents: cultures of Siberia and Alaska. London, 1988. P. 151–182.

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>ПРЕДИСЛОВИЕ</b> .....	3
<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	5
<b>ЧАСТЬ 1. ЛОДКИ НА ПОЧТОВЫХ ОТКРЫТКАХ ЕВРАЗИИ, АФРИКИ, АМЕРИКИ, АВСТРАЛИИ И ОКЕАНИИ (XVI – НАЧАЛА XXI ВВ.)</b> .....	14
СТРАНЫ ЕВРОПЫ (АНГЛИЯ, ВЕНГРИЯ, ГЕРМАНИЯ, ГРЕЦИЯ, ИТАЛИЯ, ЛАТВИЯ, ФИНЛЯНДИЯ, НОРВЕГИЯ, ПОРТУГАЛИЯ, УКРАИНА, ФРАНЦИЯ, ЭСТОНИЯ, ЮГОСЛАВИЯ) .....	15
РОССИЯ .....	62
ПЕРЕДНЯЯ АЗИЯ .....	125
ИНДИЯ И ПАКИСТАН .....	131
КИТАЙ .....	136
ЯПОНИЯ .....	156
КОРЕЯ .....	176
ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ .....	179
АВСТРАЛИЯ И ОКЕАНИЯ .....	189
АФРИКА .....	193
АМЕРИКА .....	202
ЛОДКИ НАРОДОВ СИБИРИ .....	208
ЛОДКИ В ИСТОРИИ ВОЙН .....	221
ЛОДКИ В ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЕ ВЛАДИВОСТОКА .....	236
ЛОДКИ И ФОЛЬКЛОР .....	254
СПОРТИВНЫЕ ЛОДКИ .....	259
ЛОДКИ ЗНАМЕНИТЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ .....	272
<b>ЧАСТЬ 2. ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ</b> .....	277
<b>СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ</b> .....	302

**Научно-справочное издание**

**Владимир Викторович ПОДМАСКИН  
Геннадий Петрович ТУРМОВ**

**ЛОДКИ НАРОДОВ МИРА  
В ВИЗУАЛЬНОЙ АНТРОПОЛОГИИ  
(по материалам конца XIX – начала XXI в.)**

Дизайн-макет, верстка К.В. Талисарс  
Корректор В.К. Форостовская

Подписано в печать 24.01.14. Формат 70 × 100 1/16. Бумага глянцевая.  
Гарнитура Times New Roman. Печать офсетная. Усл. печ. л. 14,63. Тираж 1 000 экз.

Отпечатано в типографии Издательского дома  
Дальневосточного федерального университета. 690990, Владивосток, Пушкинская, 10