

Н. А. Коновалова

МОСТЫ ЯПОНИИ: МЕЖДУ АРХИТЕКТУРОЙ И ПОЭЗИЕЙ*

Разные по видам и типам мосты играли в культуре Японии значительную роль, далеко выходящую за рамки их прямого функционального предназначения. Средневековые мосты отличались уникальной техникой строительства и неординарными конструктивными решениями. В Японии представлены почти все известные типы мостов: цепные и арочные, понтонные и лодочные, вантовые и разводные, деревянные, каменные и металлические. В статье рассмотрены и проанализированы разные по типу и функциям мосты в широких хронологических рамках — с древности до середины XX века. Основной акцент сделан на выявлении особенностей их смысловых характеристик. Проведенный в статье анализ мостов расширяет границы их содержания как художественного произведения и выявляет, наряду с конструктивными, эстетические, психологические и социальные аспекты, содержащиеся в значении и символике мостов Японии.

Ключевые слова: мосты Японии, деревянные мосты, Нихонбаси, символика мостов японского сада.

N. A. Konvalova

BRIDGES OF JAPAN: BETWEEN ARCHITECTURE AND POETRY

Bridges of different types have always played a significant role in the Japanese culture, the role that goes far beyond their direct functional purpose. Unique building techniques and extraordinary design solutions have become distinguished features of the Medieval bridges. Almost every known type of bridges is represented in Japan: chain and arched; pontoon and cable-stayed; fixed and movable; bridges made of wood, stone and metal. The present article surveys and analyzes Japanese bridges of different types and functions in a broad chronological framework — from antiquity to the middle of the twentieth century. However, the special emphasis of the work is given to identifying the features of their semantic characteristics.

According to the early chronicles, bridges in Japan began to be erected in the 4th century. Initially, their most important characteristics were the strength and durability. Over time these requirements have expanded significantly. Bridges played a leading role in the social and political life of the Japanese cities starting from the Middle Ages. For instance, for security reasons no bridges were being built on the country's main roads up until the Meiji period. Rivers could only be waded across, travelers had to carry the luggage themselves or use the porters' services, the noble class used palanquins. In the mountain gorges, on the other hand, they built not only durable, but also picturesque suspension bridges, which were technologically far more advanced than their European analogues.

Japanese bridges represent various functions. They can not only connect, but also divide. This restrictive role of bridges quite clearly manifested itself during the isolationist policy period (middle of the 17th — middle of the 19th centuries). As an example, the bridge connecting the artificial island of Dejima with the rest of Japan might be recalled. Moreover, this function of bridges is also evident in Shinto shrines — there bridges were designed to separate the shrine from the outside world, clearly distinguishing between sacred and secular life and territory.

Hashi garden bridges have a capacious symbolic meaning of their own. If such bridges were a part of a temple garden, they were often painted red in accordance with a Chinese tradition; however unpainted hashi could be found as well. China was the origin of symbolism of this type of bridges, where they represented the path to heaven and immortality. The hashi bridges have incorporated the typology of Dao and Buddhism, becoming a metaphor of transition, which by itself has various meanings. Passing through such a bridge was perceived as a transition from one world to another. The principle of stage direction can be found in arrangement of bridges and in genesis of their form and image. Diverse artistic techniques were often used to establish special sensory involvement and to form a certain emotional mood during the passing through a bridge. This can be experienced, for example, if one walks over the stone bridge of Meganebashi (Spectacles Bridge), one of the oldest in Japan.

* Исследование выполнено за счет средств Государственной программы Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013–2020 годы в рамках Плана фундаментальных научных исследований Минстроя России и РААСН, тема 1.6.8. «Основные направления развития современной мировой архитектуры».

Bridges were created not only to shorten the distance of a pathway, but also to extend it. For example, the Kintai bridge leading to the medieval castle of Ivakuni has been designed in order to significantly extend the distance that needed to be covered. In the Middle Ages, this bridge was a serious obstacle on the way of enemy forces. In peacetime, only samurais could use it, the common people had to cross the river on boats. The route through the Kintai Bridge meant not only covering of a longer distance, but also overcoming of a more difficult path.

The symbolic role of the Japanese bridges is difficult to overestimate. The main bridge of the country, Nihonbashi, combines numerous functions, including the symbolic ones. For centuries it served as a starting point for travelers. Two out of five main roads of the country, Nakasado and Tokaido, connecting Kyoto and Edo, started from here; hereby the Nihonbashi Bridge have become the zero point of reference (as a geographical center) of the city, and it still is even today. The analysis of the Japanese bridges conducted in the article expands the boundaries of their content as an artwork and reveals along with the constructive aesthetic, psychological, and social aspects contained in their function.

Keywords: *Bridges of Japan, wooden bridges, Nihonbasi, the symbolism of bridges of Japanese garden.*

Япония является страной мостов из-за ее гористой местности, многочисленных рек и бесчисленных островов. Разные по видам и типам мосты играли значительную роль, далеко выходящую за рамки их прямого функционального предназначения. Новым и перспективным представляется попытка выявить весь спектр основных функций, значений и смыслов, которыми наделялись мосты в средневековой Японии.

Согласно ранним хроникам, первые мосты в Японии начали сооружать еще в IV в. Первоначально важнейшими были конструктивные характеристики мостов, т.е. мосты оценивались с точки зрения их прочности и надежности. В VII в. начали распространяться методы возведения мостов, заимствованные из Кореи. Считается, что мосты, построенные в это время, имели перила с круглыми декоративными завершениями, подобно тем, что строились и в Китае периода Тан (618–907 гг.).

С давних времен мосты исполняли ведущую роль в социальной и политической жизни городов Японии, к тому же средневековые мосты Японии отличались уникальной техникой строительства и неординарными конструктивными решениями. Средневековые японские мосты были простроены, как правило, без единого гвоздя: связанные лианы удерживали зыбкое дощатое покрытие. «Мо-

сты, воспринимаемые как “пограничье” между миром людей и “иным” миром, истари играли чрезвычайно важную обрядовую и магическую роль в жизни японского общества, были местом традиционных новогодних гаданий и поклонения особым Божествам мостов, которые были призваны охранять жителей близлежащих деревень от болезней и несчастий» (Садокова 2017).

Вплоть до периода Мэйдзи (1868 г.) в Японии не строили мосты на главных дорогах страны. Это было продиктовано, прежде всего, соображениями безопасности. Например, Токайдо — важнейший тракт, соединявший Эдо с Киото, а затем с Осакой, имел огромное стратегическое и экономическое значение. Сухопутные силы врагов правящего сёгуна необходимо было ограничить в передвижениях, соответственно, лишить их возможности внезапного нападения. По этим причинам запрещено было строить мосты на реках, которые пересекала эта дорога (Mace, Mace 2013: 60). Дорожная сеть в стране была достаточно обширна и хорошо развита, однако конные экипажи на дорогах также были запрещены, т.к. это могло отрицательным образом повлиять на внутригородской порядок. А мосты и переправы вовсе не строились — товары и грузы перевозились по морю, рекам или городским каналам. Через реки товары можно было

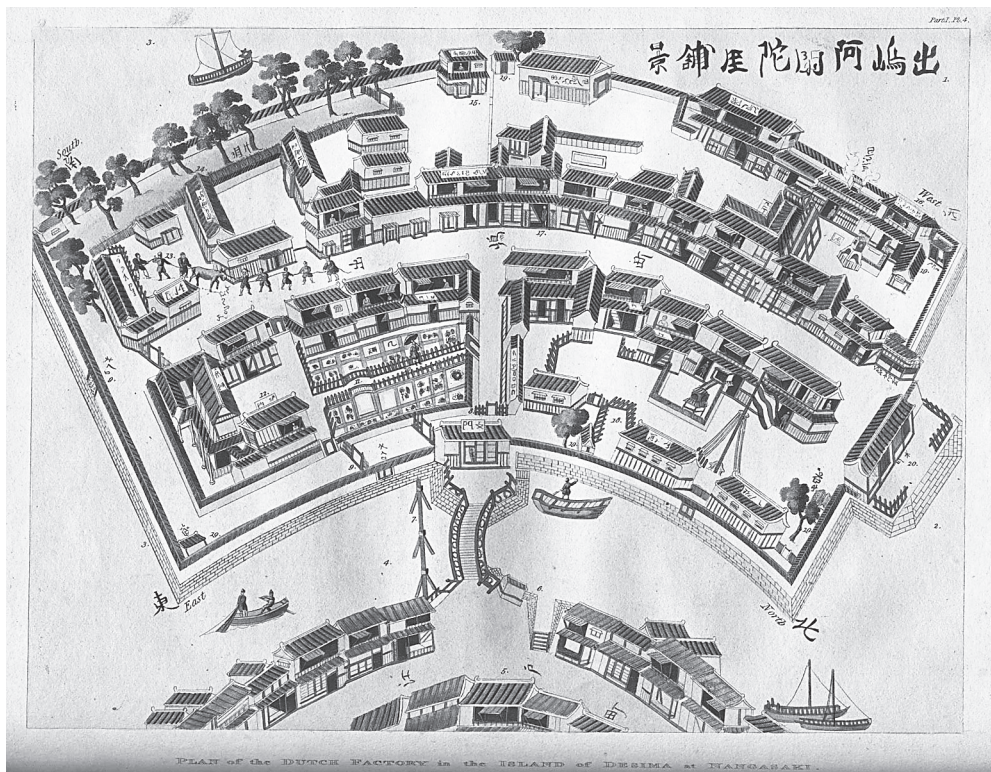


Ил. 1. Мост Кадзурабаси, преф. Токусима (Япония)

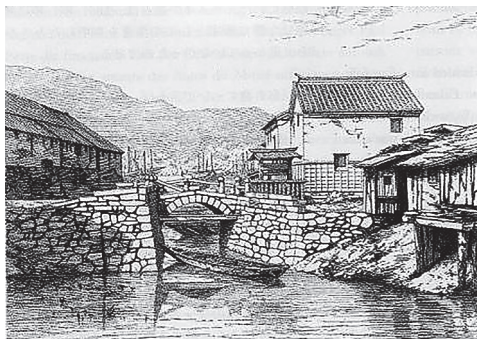
перевозить только на лодках, вследствие чего на доставку груза, например, из Эдо в Киото уходил целый месяц (*Прасол* 2012: 132). Путники же переходили реку вброд или пользовались услугами носильщиков, которые переносили их в паланкине или на собственных плечах. Для самых важных путешественников сооружали так называемые лодочные мосты (*фунабаси*) — перегораживали реку лодками, поверх которых укладывали деревянный настил (*Там же*: 133).

При катастрофической ситуации с мостами в городах, в горных ущельях японцы, напротив, строили не только прочные, но и живописные висячие мосты, которые технологически на несколько веков опережали достижения европейского мостостроения (*Yōzō, Kichiro, Hiroshi* 2012). Одним из самых известных примеров такого типа мостов является мост Кадзурабаси (ил. 1) (в западной части Токусимы). Впервые подвесной мост в горах

Западной Ии упоминается в 1646 г. Мост имеет 45 м в длину, 2 м в ширину и 14 м в высоту. Вес моста 5 тонн. Он закреплен на стволах старых деревьев, растущих по обе стороны от ущелья. На дне ущелья поток цвета морской волны — река Ия. При хождении по мосту он раскачивается из стороны в сторону, поэтому каждый шаг дается с трудом. Доски, по которым осуществляется движение, узкие — примерно 7 см шириной, и расположены они с большими промежутками, на расстоянии примерно 20 см друг от друга. Этот мост входит в список восьми самых опасных мостов мира. Мост Кадзурабаси окружен деревьями, горами, под ним протекает река Ия, поэтому его художественный образ связан с сезонными особенностями природы. Весной пейзаж украшает цветущая фрезия. Летом можно наслаждаться видом молодой зелени. Осенью — красно-желтой листвы. А зимой любоваться заснеженной рекой Ия.



Ил. 2. План голландского поселения на острове Дэдзима



Ил. 3. Мост, соединяющий остров Дэдзима с Нагасаки. Фотолитография 1861 г.

В настоящее время в Японии можно найти почти все известные типы мостов: цепные и арочные, понтонные

и лодочные, вантовые и разводные, деревянные, каменные и металлические. Но их главное отличие — смысловое. Мосты Японии принимают на себя различные функции. Они могут не только соединять, но и разделять. Эта ограничительная функция мостов достаточно ярко проявила себя во время закрытия страны (сер. XVII — сер. XIX в.). Достаточно вспомнить, например, мост, связывающий искусственный остров Дэдзима с японской землей. В 1641 г. Сёгунат Эдо отрезал Японию от внешнего мира. Начался период изоляции, продлившийся более 200 лет. Но оставалось исключение — портовому городу Нагасаки было разрешено служить единственным окном во внешний мир.



Ил. 4. Мост Удзибаси храмового комплекса Исэ

Более двух столетий крошечный остров Дэдзима в нагасакской гавани был единственным уголком Японии, открытым для европейцев. Впрочем, и здесь остановиться могли не все — бросать якорь у Дэдзимы позволялось исключительно голландским судам. В 1634–1636 гг. в гавани был отсыпан крохотный (1,31 га) островок, получивший название Дэдзима (ил. 2). Остров был примерно 120 м в длину и 75 м в ширину и возвышался над уровнем моря на 1–2 м. Деньги на строительство предоставили 25 торговых домов Японии, поддерживавших деловые контакты с европейскими купцами. Остров был обнесен высоким забором, по верхней части которого шел двойной ряд железных шипов. В западной части острова были ворота, но они открывались лишь тогда, когда прибывали голландские суда: чтобы разгрузить их и затем нагрузить японскими товара-

ми. Вокруг острова в воде были размещены столбы с табличками, оповещавшими о запрете причаливать к острову.

Остров Дэдзима был соединен с берегом небольшим каменным мостом (ил. 3). Стража зорко следила за тем, чтобы никто без разрешения не мог войти на остров или покинуть его. Голландцы могли совершать прогулки по двум узким улочкам на острове, а для выхода в город требовалось специальное разрешение властей. На мосту даже была сделана надпись: «Только для проститутток, вход для других женщин воспрещен».

Роль отделения двух территорий друг от друга, т.е. разделительная функция мостов, в Японии проявляется очень ярко. В пример можно привести мосты, отделяющие синтоистские храмы от остального мира. Прежде всего, это мост Удзибаси, перекинутый через

реку Исудзугава (ил. 4). Он ведет к главной японской святыне — синтоистскому храму Исэ, к комплексу Найка. Функция моста Удзибаси — отделять священную землю главного синтоистского святилища от остального мира. Для этого и был выстроен один из самых больших деревянных мостов в стране. Мост Удзибаси, по древней традиции, построили без единого гвоздя, и его длина составляет более 100 м. Этот мост, согласно синтоистской традиции, перестраивается каждые 20 лет, как и само святилище Исэ. Перестройка моста является частью священного ритуала обновления святилища Исэ. Процесс перестройки моста, с использованием древних методов строительства, помогает передавать традиционные навыки, приемы и секреты (которым уже более тысячи лет) из поколения в поколение.

Мост Сорибаси храма Сумиёси в Осаке, отделяя синтоистскую святыню от внешнего мира, четко разграничивает светский мир и сакральную территорию. Святилище Сумиёси, основанное в III в., является одним из древнейших культовых мест в Японии. Наряду со святилищем и мост считается священным. Его необычные формы и ярко-красный цвет сделали его узнаваемым и знаменитым. Проход по мосту Сорибаси — это дорога духовного очищения перед посещением храма, а сам мост служит границей между светским миром и миром Богов. Отсюда и древнее поверье, утверждающее, что, если пройти по этому мосту, все беды останутся позади.

Близкими по символическому наполнению к храмовым мостам можно считать садовые мостики *хаси* (ил. 5). Они впервые появились в японском саду во время периода Хэйан¹, мосты были

сделаны из камня (*ishibashi*), из дерева, из оцилиндрованного бревна, покрытые мхом (*dobashi*), а по конструкции были арочными (*soribashi*) или плоскими (*hirabashi*). Иногда, если мостики были частью храмового сада, они были окрашены в красный цвет, в соответствии с китайской традицией, но по большей части хаси были неокрашенные (*Young, Young 2005: 33*). От китайцев пришла и символика дао, мост стал символизировать путь в рай и бессмертие. Мост вообще — символ перехода, имеющий много значений. Параллельно с дао передавалась и символика буддизма. Проход по такому мосту — это переход из одного мира в другой. Мостик из досок, скрепленных друг с другом, символизирует благородный путь к спасению, путь к раю и бессмертию. Поэтому чаще всего строили мостики арочного типа, которые символизировали устремления духа к горным вершинам. Позднее хаси стали устанавливаться и над сухими ручьями.

Мостик может вообще куда не вести, к такому мостику даже не прокладывается дорожка, и по нему никто не ходит. Он предназначен только для релаксации, для эстетичного созерцания, которое поможет заглянуть в себя и осмыслить дальнейший путь. Таким мостиком уже не пользуются для ходьбы, на него только смотрят. Японский сад предназначен для созерцания окружающего мира и единения с природой, он помогает отрешиться от бренного мира и обрести душевное равновесие. Мостик подчиняется этой общей для японского сада символической парадигме. Кроме эстетической функции такой мост хаси включает в себе глубокий смысл и выполняет задачу гармонизации духа.

В расположении мостов, создании их формы и образа особенно многогранно проявляет себя принцип режиссуры.

¹ *Хэйан* (в пер. с яп. — «спокойствие») — период в истории Японии с 794 по 1185 г.



Ил. 5. Мост хаси в японском саду

Различные художественные приемы используются для создания во время пути определенных чувственных переживаний. Режиссура чувственных восприятий и ощущений, способность создавать некий эмоциональный настрой в полной мере проявляется, если пройти по старейшему в Японии каменному мосту — Мэганэбаси («Мост-очки», ил. 6). Он был построен в 1634 г. на средства дзэнского храма Кофукудзи и под руководством китайского монаха из этого храма, Мокусинёдзё, который был еще и прекрасным архитектором. Мост получил свое говорящее название потому, что два его арочных пролета, отражаясь в воде, напоминают старинные очки, надетые на «переносицу» реки Накадзима. Длина моста составляет 22 м, а ширина — 3,65 м. Высота над рекой равна 5,46 м. Восприятие этого моста значительно превосходит его реальные размеры, ведь его реаль-

ная конструкция переходит в отражение в воде. Красивый художественный прием ставит перед собой совершенно конкретную главную цель — создать нужное состояние сознания у человека, идущего в буддийский монастырь Кофукудзи, — показать, что мир наших мыслей, суждений, стремлений настолько же реален, как и мир физический. В 1982 г. этот старый мост был наполовину разрушен во время большого наводнения, но на следующий год его отремонтировали из того же самого мостового камня, который был отнесен водами паводка до нижнего течения реки. Мэганэбаси — самый старый каменный мост в Японии, он является ценным культурным достоянием Страны восходящего солнца и символом Нагасаки.

Мосты Японии естественно и непринужденно вписаны в окружающую природу. Отсюда вытекает и одна из важнейших



Ил. 6. Мэганэбаси («Мост-очки») в Нагасаки

функций мостов Японии — использование принципа режиссуры для создания у пешехода необходимых зрительных образов. Например, мост «Жемчужная нитка Амакуса» представляет собой цепочку из пяти мостов с грамотно просчитанной траекторией расположения всех звеньев для создания условий, позволяющих со всех сторон охватить взглядом бесконечную красоту окружающей природы. Красивое название мостов «Жемчужная нитка Амакуса» напоминает нам о том, что в теплой и чистой воде моря Амакуса выращивают драгоценный жемчуг. Траектория мостов, где все звенья расположены под разными углами друг к другу, позволяет со всех сторон охватить взглядом бесконечную красоту и изящество окружающей природы.

Ярким примером работы над созданием неординарных зрительных образов и эмоциональных ощущений можно считать мост «Мечта», перекинутый через изумрудные воды реки Сумата (ил. 7). Кажущийся довольно широким мост на самом деле имеет довольно узкую центральную дорожку, приспособленную для передвижения по нему. Все остальное пространство занимают перекладины, сделанные для повышения устойчивости моста. Они расположены на значительном расстоянии друг от друга, и пройти по ним совершенно невозможно. Несмотря на приспособления для большей устойчивости, этот небольшой подвесной мост подвижен, во время ходьбы по нему необходимо отказаться от всякой спешки и аккурат-



Ил.7. Мост «Мечта» на реке Сумата

но придерживаясь центральной части. В результате проходящий по мосту как бы парит в воздухе, растворяясь в окружающей природе и в то же время осознавая ее могущество и величие перед человеком.

Сходные и еще более подчеркнутые принципы творческой организации пространства можно выделить в построении моста Цуру-но-маи («Танец журавля»). На протяжении этого, самого длинного в Японии деревянного моста (а его длина составляет 300 м) предусмотрены 2 остановки — две легкие беседки специально предназначены для полноценного любования зеркальной гладью воды. Безбрежные просторы, близость воды создают ощущение умиротворения, покоя и гармонии.

Мосты в Японии создавались не только с целью сокращения расстояния, но и для его удлинения. Например, мост Кинтай (яп. *Кинтай-кё* — «Парчовый мост», ил. 8), ведущий к средневековому замку Ивакуни, имеет конструкцию, сильно удлиняющую расстояние, которое нужно пройти. Первый пешеходный мост над рекой Нисики был построен в 1673 г. по приказу даймё Киккава Хироёси. Мост вел к главным воротам замка Ивакуни. Свое название мост получил из-за сходства с традиционным поясом для кимоно. Пятиарочный мост Кинтай считается одним из известнейших мостов Японии. Старая японская поговорка гласит: «Фудзи символизирует горы, Нати символизирует водопады, а Кинтай символизирует мосты».



Ил. 8. Мост Кинтай у замка Ивакуни

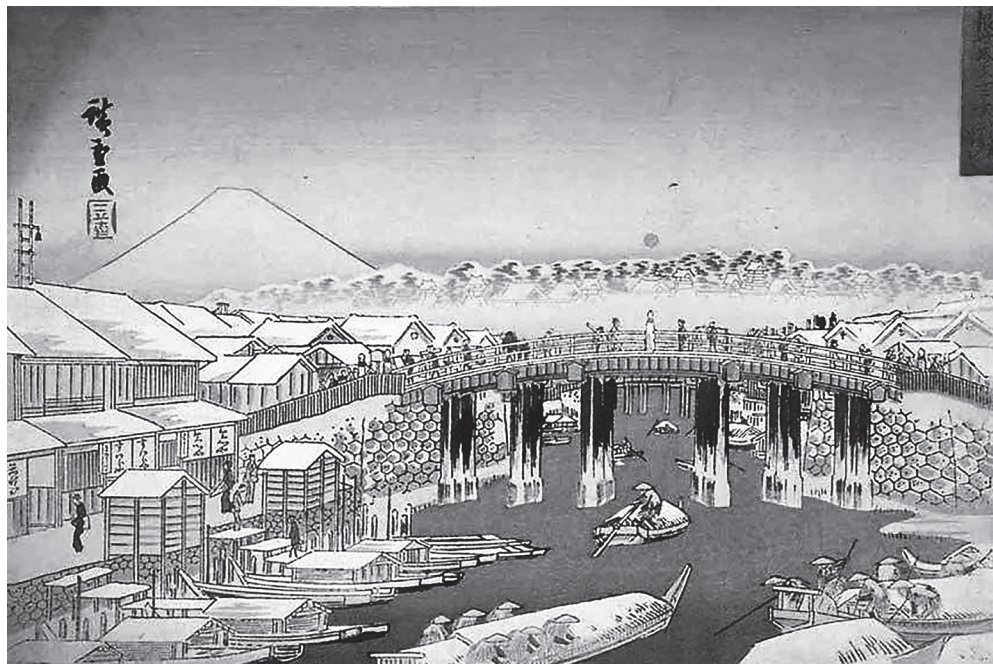
Мост Кинтай прославился своей уникальной конструкцией. Деревянный мост длиной 210 м был собран без единого гвоздя². Расчеты его конструкций отличались высокой точностью, а сам мост — огромной прочностью. Кинтай-кё несколько раз все-таки страдал от стихийных бедствий, но, восстанавливаясь, полностью сохранял свою форму, отличаясь не только красотой, но и оригинальной изогнутостью своих пяти арок. Находясь наверху каждой из них, можно открыть для себя лучший вид на замок, но в то же время убедиться в его неприступности. Кроме того, это серьезное препятствие для врага, особенно идущего с оружием. Траектория движения по этому мосту предусматривает не только прохождение более длинного расстояния, но и преодоление

² В настоящее время в конструкции моста появились металлические детали. Это следствие реконструкций 1953 и 2004 гг., при которых, правда, был полностью сохранен внешний вид моста.

более сложного пути. Пользоваться мостом могли только самураи, простой народ должен был пересекать реку на лодках.

Велика символическая функция мостов Японии. Главный мост страны, Нихонбаси, объединил в себе различные функции, в том числе и символическую. Во времена Эдо район Нихомбаси развивался невероятными темпами и очень быстро стал основным торговым центром города. Еще в 1603 г., в самом начале строительства города, через реку Харагава, впадавшую в залив Эдо (ныне — Токийский залив), был построен деревянный мост. В порт, находившийся недалеко от моста, приходили баркасы с рыбой. Оптовый рыбный рынок сначала располагался именно здесь. По берегам реки выросли складские помещения, таким образом, район Нихонбаси постепенно стал главным торговым центром молодой сёгунской столицы (ил. 9).

Мост Нихонбаси (в дословном переводе «Мост Японии») являлся централь-



Ил. 9. Андо (Утагава) Хиросигэ. 1797–1858 гг. «Мост Нихонбаси». Гравюра из серии «100 знаменитых видов Эдо»

ной точкой квартала. Вокруг него кипела жизнь и сложился исторический облик самого района. Первый деревянный мост, длиной 51 м и шириной 8 м, был построен в 1603 г. По своей конструкции мост был одним из многочисленных арочных мостов, каких в Японии было великое множество. Но колоссальным было его значение. В течение столетий мост служил отправной точкой для путешественников. Отсюда начинались два из пяти основных трактов (Накасэдо и Токайдо), соединяющих Киото и Эдо, и мост стал «нулевой» точкой отсчета (географическим центром) города, коим он является и поныне (об этом свидетельствует отметка, расположенная на мосту). Действительно, в японских городах расстояния отсчитывали не от площадей, а от мостов: 540 км, отделяющие столицу Эдо

от Киото, отмерялись от моста Нихонбаси до моста Сандзё. Вдоль трактов через каждый *ри* (1 *ри* = 4 км) были установлены камни с указанием расстояния удаления от центральной точки (километровые столбы). И сейчас от этой точки измеряются все расстояния до столицы, указатели на скоростных дорогах в Токио показывают расстояние именно до моста Нихонбаси.

Будучи деревянным, мост Нихонбаси неоднократно горел во время пожаров, после чего восстанавливался снова и снова. Наконец, в 1911 г., уже после падения сёгуната Токугава, было решено построить новый каменный мост. Он получился элегантным мостом длиной 27 м и шириной 49 м. Этот мост мы можем видеть и сегодня, а точная копия части старого деревянного моста выставлена в музее Эдо. Парапет нового моста



Ил. 10. Мост Нихонбаси. Современный вид

украшен бронзовыми лампами с фигурами мифологических китайских животных — Лев защищает Токио от злых сил, а Кирин символизирует процветание города (ил. 10).

Символическая функция мостов часто была первостепенна. Известно, например, предание о мосте Догасима-но юругибаси («Качающийся мост Догасима»). Согласно древней легенде, некогда недалеко от острова Догасима жили морские пираты, которые грабили маленькие суденышки и совершали набеги на прибрежные деревни. Однажды они ворвались в деревню Таго и унесли все, что только могли унести, оставив стариков и детей в слезах и печали. Пираты, довольные своей добычей, поспешили прочь. Однако едва они вступили на узенький мост через реку Та-

нигава, как вдруг мост затрясся, а потом стал раскачиваться из стороны в сторону. Он раскачивался все сильнее и сильнее, пока пираты все до одного не попадали в глубокую пропасть. С тех пор люди стали называть этот мост «Качающимся», т. е. «Юругибаси». Легенда гласит, что, когда по этому мосту проходит человек с дурными мыслями и намерениями, мост обязательно начинает качаться (*Идзу-но мукасибанасу*).

Значение мостов в Японии чрезвычайно велико. Казалось бы, в стране, разбросанной по островам, мосты должны были играть, прежде всего, роль соединения. Однако с давних времен и до сих пор их функции, а также символика выходят далеко за рамки соединения одного берега с другим. Мосты Японии

с древности и до наших дней расширяют границы своего содержания как художественного произведения и вбирают в себя, наряду с конструктивными, эстетические, психологические и социальные аспекты.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Идзу-но мукасибанаси* — Идзу-но мукасибанаси (Сказки Идзу, яп. язык). Сидзуока, б/г. С. 10–11.
- Масе, Масе 2013 — Масе Ф., Масе М. Япония эпохи Эдо. М.: Вече, 2013.
- Прасол 2012 — Прасол А. От Эдо до Токио и обратно: культура, быт и нравы Японии эпохи Токугава. М.: Астрель, CORPUS, 2012.
- Садокова 2017 — Садокова А.Р. Японские народные предания о мостах [Текст] // Современная филология: материалы V Междунар. науч. конф. (Самара, март 2017 г.). Самара: АСГАРД, 2017. С. 6–8.
- Yōzō, Kichiro, Hiroshi 2012 — Yōzō F., Kichiro K., Hiroshi T. *Wind Resistant Design of Bridges in Japan: Developments and practices*. Kindle Edition, 2012.

Young, Young 2005 — Young M., Young D. *The Art of the Japanese Garden*. Vermont and Singapore: Tuttle, 2005.

REFERENCES

- Idzu-no mukasibanasi (Skazki Idzu)*. Sidzuoka, no year, pp.10–11.
- Mase F., Mase M. *Iaponiia epokhi Edo (Japan of the Edo Period)*. Moscow: Veche Publ., 2013 (in Russian).
- Prasol A. *Ot Edo do Tokio i obratno: kul'tura, byt i nnavy Iaponii epokhi Tokugava (From Edo to Tokio and return: Culture, living and morals of Japan of the Tokugava Period)*. Moscow: Astrel', CORPUS Publ., 2012 (in Russian).
- Sadokova A.R. *Iaponskie narodnye predaniia o mostakh [Tekst] (Japonic folk tales about the bridges [Text])*. *Sovremennaiia filologiya (Contemporary philology): Fifth International scientific conference (Samara, March 2017)*. Samara: ASGARD Publ., 2017, pp. 6–8 (in Russian).
- Yōzō F., Kichiro K., Hiroshi T. *Wind Resistant Design of Bridges in Japan: Developments and practices*. Kindle Edition, 2012.
- Young M., Young D. *The Art of the Japanese Garden*. Vermont and Singapore: Tuttle Publ., 2005.