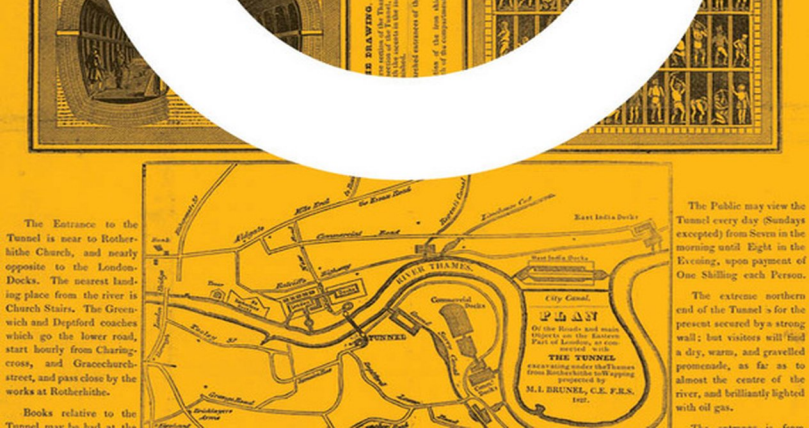
ПИТЕР АКРОЙД

ПОДЗЕМНЫЙ ЛОНДОН



Подземный Лондон
Питер Акройд

Аннотация
Питер Акройд. Подземный Лондон. История, притаившаяся под ногами
1. Тьма, которая видна
2. На свет божий
3. Священные воды
4. Забытые реки
5. Река старика Пиквика
6. Сердце тьмы
7. Лондонские трубы
8. Люди-кроты
9. Подземный транспорт
10. Глубоко под землей
11. Погребенные тайны
12. Война и нижний мир
13. Подземные фантазии

Аннотация

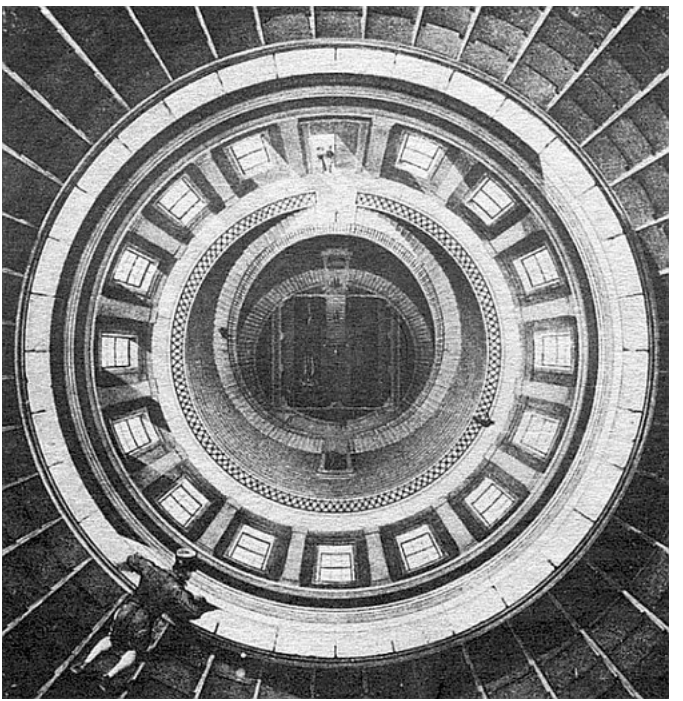
Признанный летописец Лондона Питер Акройд в своей новой книге изменяет обыкновению прогуливаться по городу. На этот раз он уводит нас в подземные глубины британской столицы. Автор открывает для своих читателей настоящий город-призрак со его улицами, реками, монастырями и канализацией. Вы сможете охватить взглядом весь исторический период развития Большого Лондона: от памятников Бронзового века, римских тротуаров и средневековых кладбищ до первых станций старейшего в мире метро. В главах о пресловутых городских трущобах мы увидим, помимо исторического анализа, искреннее сочувствие к обитавшим в них людям. Полный мистических преданий и исторических курьезов, этот вдохновенный рассказ о подземном Лондоне — долгожданный шедевр Питера Акройда.

Питер Акройд
Подземный Лондон
История, притаившаяся под ногами

Peter Ackroyd
London Under

Copyright © Peter Ackroyd, 2011
© Издательство Ольги Морозовой, 2014
© А. Осокин, перевод, 2014
© А. Финогенова, перевод, 2014
© Д. Черногаев, оформление, 2014

1
Тьма, которая видна



Тоннель под Темзой. Вид сверху. Литография, Томас Хозмер Шеферд, 1851–1855 гг.

Гуляя по улицам Лондона, будьте осторожны: вы ступаете по поверхности не прочнее кожи, по тонкому холсту, покрывающему реки и лабиринты, тоннели и пустоты, ручьи и пещеры, трубы и электрокабели, подземные источники и ходы, склепы и канализационные стоки — жутковатые пространства, куда никогда не проникал дневной свет. Прямо под вашими ногами поезда перемещают огромные массы людей, мчась по тоннелям, проложенным в глине эоценовой эпохи. На случай бедствий под землей устроены помещения, способные вместить тысячи беженцев.

Не забывайте, что там, внизу, уходя вглубь на 24 фута, сокрыта вся история древнего города, с доисторических поселений до настоящего времени. Прошлое совсем рядом, под нами. Оно существует как полноправный партнер современного города. И густо населено. Оно обладает даже собственной температурой. На глубине в 100 футов всегда 65 градусов по Фаренгейту около 19 градусов по Цельсию. Некогда было прохладнее, но электропоезда повлияли на ситуацию. А пласты глины поглощают излишнее тепло.

В книге «Лондон. Биография»[1] я исследовал город на поверхности; теперь же моя цель — спуститься под землю и изучить его глубины, не менее поразительные и загадочные. Подобно нервам в теле человека, подземный мир управляет жизнью мира внешнего. Наши действия проистекают и зависят от веществ и сигналов, исходящих из-под земли: вибрации, наводнения, звуки, свет, вода в кране — все влияет на нашу жизнь. То, что под на ми, — это тень, двойник города. И так же, как «верхний» Лондон, он органично рос и изменялся согласно собственным законам. Житель викторианского Лондона, пробираясь сквозь смог и туман, почти не разделял два этих мира. Подземный мир опасен и непредсказуем, он испещрен проходами и гигантскими кирпичными тоннелями, ведущими в никуда. Под площадью Пиккадилли расположена площадь более старинная, от которой в разные стороны разбегаются тысячи ходов. А дороги, сходящиеся у станции «Энджел» в Ислингтоне частью дублируются под поверхностью.

Это непознанный мир. Его нет на картах в цельном виде. Его и нельзя обозреть полностью,

[1] Примечания: 1

Питер Акройд. «Лондон. Биография». Издательство Ольги Морозовой, 2009. (здесь и далее примечания переводчика.)

целиком. Разумеется, существуют карты газопровода, телекоммуникаций, электрокабелей, канализации; но к ним нет публичного доступа — в целях исключения возможности саботажа. Так что подземный мир вдвойне неприступен. Это закрытая зона. Зона отчуждения. Однако стоит заметить, что интерес к ней не слишком высок. Страх умножается на равнодушие. С глаз долой — из сердца вон. Подавляющее число пешеходов не знают и не интересуются гигантскими пустотами под ногами. Видеть солнце и небо — этого с них достаточно.

Но этот мир таит чудовищ. Подземные глубины были источником предрассудков и легенд с тех пор, как появились люди с их неуемным любопытством. В лабиринте под кносским дворцом на Крите обитал Минотавр, чудовище с телом человека и головой быка. Согласно древнегреческому мифу врата в подземное царство охранял трехголовый пес со змеиным хвостом Цербер. В Древнем Египте богом царства мертвых было существо с телом человека и головой шакала — Анубис, его называли владыкой Земли священной.

Путешествие под землю подразумевало невероятные превращения.

Подземный мир обладал как материальной,

так и духовной сущностью. Великие авторы античности — Платон, Гомер, Плиний, Геродот — считали нижний мир вместилищем снов и галлюцинаций. Под землей находятся святилища и храмы большинства великих религий мира. В склепах и пещерах царит атмосфера страха.

16 тысяч лет назад кочующее население Европы селилось внутри пещер или рядом с ними; но красочные рисунки мы находим в потаенных и плохо освещенных частях пещер. Ведь чем глубже опускаешься, тем ближе подбираешься к источнику власти.

Добро и зло существуют бок о бок; чудесное и чудовищное перемешано. Подземный мир представляет собой вместилище ужаса и опасностей и одновременно — спасение от них. Он может быть объектом как любопытства, так и страха. Именно там, внизу, находятся чудодейственные колодцы и места силы. Глубина подобна теплым материнским объятиям. Это тихий приют от внешнего мира. Убежище от врагов. Во время мировых войн прошлого века там спасались тысячи людей. Как ранние христиане в римских катакомбах. Можно согласиться со словами мистера Крота, обращенными к мистеру Барсуку из книги Кеннета Грэма «Ветер в ивах» (1908): «Как же хорошо под землей!

Здесь вам не грозят никакие неожиданности, ничто не может с вами случиться и никто не может на вас напасть». «Именно это говорю и я, — ответил мистер Барсук. — Нигде нет безопасности, мира и спокойствия. Лишь под землей»[2].

Под Лондоном испокон веку жил город-близнец. Автор «Неизвестного Лондона» (1919) Уолтер Джордж Бел писал: «Я измерил больше ступеней, спускаясь вниз для изучения захороненного города, чем на лестницах в Сити». Внизу сокрыто куда больше, чем наверху. В одном из путеводителей сказано: «Доподлинно известно, что ни один человек, знающий Лондон, не станет отрицать, что его сокровища скрыты под землей».

В давние времена злодеев тоже загоняли в подземелье. Средневековая тюрьма, или острог, представляла собой буквально яму, вырытую в земле. Чем ниже располагалась камера в Тауэре, тем продолжительнее было заключение узника. Одним из внушающих ужас мест Лондона была подземная тюрьма близ Клеркенвелл Грин, известная как Арестный дом. Он представлял собой систему тоннелей, темных и сырых, с маленькими камерами и прочими помещениями и имел

---

[2] Примечания: 2
Перевод В. Лунина.

в целом крестовидную форму; ранее он служил фундаментом какого-то крупного здания. Большая часть кирпичной кладки относится к концу XVIII века; это место буквально пропитано многолетними страданиями. Арки, ведущие к камерам, датируются тем же временем. Дом использовался по назначению на протяжении 250 лет, до 1877 года, когда был закрыт. Многие лондонцы до сих пор считают это место зловещим, пристанищем нечистой силы.

Кто знает, возможно, души мертвых действительно бродят под землей. И Стикс по-прежнему несет свои воды, разделяя живых и мертвых.

Подземный мир порождает бурю фантазии, ведь в нем привычные условия жизни перевернуты с ног на голову. В XIX столетии он считался обиталищем преступников, мошенников и так называемых ночных странников; подвалы и тоннели описывались как «укромное вместилище порока», населенное «дикими народцами», а также как «дети подземелья». Это был скрытый от глаз преступный мир, который выходил наружу лишь с наступлением тьмы. Вот что пишет о тоннелях Джон Холлингсхед, автор книги «Лондон под землей» (1862): то были «мрачные лабиринты, опасные для невинного прохожего».



«Уличный мальчишка». Из книги Генри Мэйхью «Лондон рабочих, Лондон бедняков». (1851–1862)

Надо помнить и том, что подземный мир часто ассоциируется с приключениями, ведь это иде-

альное — доведенное до абсурда — воплощение детского желания «спрятаться лучше всех». Сама мысль о тайных проходах, загадочных лазейках и выходах, о возможности укрыться, затеряться — невероятно привлекательна. Но что если, играя в прятки, тебя так и не найдут? Если друзья бросят тебя в темноте, а сами убегут наружу, к солнцу?

Подземные тоннели создавали — и находили — не один век. Например, имеются доисторические тоннели под Гринвич-парк, есть гигантские катакомбы в Кэмден-таун, под рынком Кэмден-маркет. Немецкий путешественник XVIII века отмечал, что «под землей обитает треть жителей Лондона»; имелось в виду, что бедняки живут в так называемых полуподвалах, или полупогребах, которых в то время было немало в городе. В эти «колодцы» спускались по ступенькам, а «с наступлением ночи они закрывались люком». Бедняки находились буквально на дне общества. Лондонские бродяги зачастую жили под мостами или арками, в условиях, мало отличающихся от подземных.

Адельфовы арки, к югу от Стрэнда, когда-то давали возможность увидеть воочию останки древнего мира. Арки были построены в 1770-х годах над системой подвалов, которые описы-

вались как «часть этрусской клоаки в Древнем Риме». В XIX веке они стали настоящей малиной — обиталищем преступников и профессиональных нищих. В листках объявлений тех времен сообщалось, «в темных арках скрываются убийцы» — например Лоуэр Роберт-стрит состояла из таких арок, под ними прятались проулки, тоннели, опасные спуски, неожиданные повороты и почти незаметные входы в здания. Лошади нехотя ступали по этим улицам… С потолков свисали наросты, похожие на сталактиты. Здесь даже содержали коров, вся жизнь которых проходила во тьме.

Лоуэр Роберт-стрит до сих пор закрыта для движения; это одна из немногих существующих подземных улиц Лондона. Конечно, она имеет собственную легенду — будто по ней бродит призрак убитой проститутки. Томас Миллер в книге «Живописные зарисовки Лондона» (1852) так описывает мрачный район между Стрэндом и Темзой: «Закопченные арки, нависающие слева и справа, спереди и сзади, полностью скрывающие сотни акров земли, которую никогда не питает дождь и не согревают лучи солнца, и сам ветер, похоже, лишь воет и беснуется у входа, не дерзая заглянуть дальше, в самый мрак». Эти арки

служат еще одним напоминанием о лондонских подземельях.

Ключ к существованию лабиринтов лежит в особенностях геологии Лондона. Город расположен на образованиях песка, гравия, глины и мела, из которых и состоит Лондонский бассейн, или Лондонская низменность. В самой глубине — залежи каменного слоя палеозойской эры, сформировавшегося миллионы лет назад; до него пока никто не добрался. Над ним находится пласт древнего материала, известный как тяжелая глина, или гольт, и верхний зеленый (глауконитовый) песок. В свою очередь, на песке расположены гигантские меловые слои, сформировавшиеся в период, когда нынешняя территория Лондона находилась на дне моря. Далее идет слой глины. Здешняя разновидность глины очень густая, вязкая и податливая; внизу она имеет зеленовато-синий оттенок, а ближе к поверхности приобретает красно-коричневый окрас. Этот слой образовался более 50 миллионов лет назад. Именно в нем и создавался подземный мир Лондона; в нем проложены тоннели лондонского метро. Глина спрессована настолько сильно, что из нее испарились остатки влаги. Но если давление ослабнет, то, как говорят геологи,

она поплывет. Вероятно, это означает «полезет вперед».

Выше над слоем глины залегают песок и гравий; отсюда бьют городские источники. Сквозь этот песчаный пласт эскалаторы и лифты опускают людей вглубь. Реки, образовавшиеся в Ледниковый период, по-прежнему совершают свой путь под землей и, протекая, по этому верхнему слою, впадают в Темзу. Трудно вообразить, на сколь древней земле мы живем. Лондон построен на глине, тогда как нью-йоркский Манхэттен, например, на твердокаменном материале — слюдистом сланце. Этим объясняется обилие там небоскребов. Но может ли этот факт объяснить поведенческие и иные различия жителей двух мегаполисов?

Лондон постепенно уходит в глину, а Манхэттен, напротив, лезет все выше и выше — в облака.

Таким образом, мы возвращаемся в глину и воду, в стихии, породившие Лондон. Они есть начало и, возможно, они же — будущая смерть. Глубинные воды постоянно поднимаются; необходимо откачивать 15 400 000 галлонов ежедневно ради спасения инфраструктуры города.

Под землей обитают разные твари: огромные

популяции крыс, мышей, лягушек. Первенство держит бурая русская крыса. Некоторое время назад считалось, что определенные районы под Оксфорд-стрит и Кэннинг-таун населяет местная порода черных крыс, но, похоже, она вымерла.

Зигмунд Фрейд называл крысу хтоническим животным, символом скорее сверхъестественного, нежели ужасного. Она — посланец царства тьмы, которого все мы страшимся. Подземный мир может быть истолкован как метафора человеческого бессознательного — бесформенный зачаток человеческих инстинктов и желаний. Он несет в себе нашу базовую индивидуальность.

Сложно определить количество городских крыс; но старинную легенду о том, что оно превышает человеческое население, пора списать в архив. В канализации периодически включают ультразвук, от которого грызуны впадают в панику и, с силой бросаясь на стены, разбиваются насмерть. Жуткое, должно быть, зрелище. Гибнут грызуны и от естественных причин. Не сумев спрятаться, они тонут во время сильных дождей. Их вытесняют полчища тараканов, способных жить, питаясь человеческими экскрементами. Под лондонскими улицами в изобилии водится таракан восточный, или обыкновенный, он

же таракан черный. Периодически появляются сообщения о белых крабах, которых якобы видели на стенах тоннелей, но скорее всего это слухи. Когда-то на линии метро «Лайн» видели скорпионов, бледно-желтых, длиной в дюйм. В темноте прячутся беловатые чахлые существа — кавернофилы.

Под землю, привлеченные теплом и в поисках пищи, спускаются бродячие собаки. Голуби путешествуют до нужных станций на крышах вагонов метропоездов. Там, под землей, водится разновидность комара, не встречающаяся более нигде в Англии, питающаяся за счет собственного «стада». Комар-пискун проник в систему подземных тоннелей в самом начале XX века и с тех пор непрерывно распространяется. Авторитетный журнал «Би-би-си Ворлдвайд» сообщает, что «это насекомое эволюционирует невероятно быстрыми темпами, так что различия между наземным и подземным столь велики, словно их разделяют тысячелетия». Оказавшись на большой глубине под поверхностью, комар вернулся в свою праформу.

Под землей в конце концов оказываются отходы нашей жизнедеятельности. Не случайно когда-то общественные туалеты устраивались только под

землей, и к ним вела длинная лестница. Рабочих (их называли смывщиками), обслуживавших такие заведения, суеверно страшились. Они были словно прокаженные, потому что находились к сатане ближе других. Политические движения, избравшие орудием борьбы с законным строем, что характерно, террор и насилие, называли и называют подпольными.

Когда в середине XIX века впервые была предложена идея строительства подземной железной дороги, популярный тогда священник всерьез заявлял, что «строительство таковой системы приблизит надвигающийся конец света, так как человек проникнет в пространства, подвластные аду, и, таким образом, разбудит дьявола». А когда метро таки было построено, журналист описывал звук несущихся поездов как «завывание целой армии чертей».

Мы хороним в земле своих усопших. Поэтому подземный мир неразрывно связан с горем. Церковные кладбища в Сити к началу XIX века были, так сказать, заполнены под завязку; уже средневековые источники свидетельствуют, что из-под земли в тех местах исходил ужасающий смрад. Чумные ямы можно обнаружить в Лондоне от Олдгейта до Уолтэмстоу. Есть такие

места, где, говорят, «копнешь — и выпустишь чуму наружу». И эти страхи небеспочвенны: если бактерия бубонной чумы давно уничтожена, то споры сибирской язвы способны спать сотни лет.

Нет тьмы, подобной тьме подземной. Она темнее чернейшего оттенка черного. Там не увидишь собственной поднесенной к лицу руки. Тьма овладевает тобой, и ты словно перестаешь существовать. Так происходит в самых страшных ночных кошмарах, когда вдруг оказываешься в царстве вечной ночи. Но и ночной мрак — ничто по сравнению с мраком подземелья. Он подавляет малейшее стремление к побегу, ибо бежать — некуда.

Возможно, это и есть истинный ад. Различные концепции божественного устройства помещают рай наверху, а ад внизу. Их топография столь же неизменна, как восток и запад, откуда восходит и где заходит солнце. Порядок и гармония присущи видимому миру. Все то, что скрыто от глаз, — бесформенно, бестелесно, бесплотно. Забытое, брошенное, тайное — все это вы найдете там, глубоко под землей.

2
На свет божий

Когда сэр Кристофер Рен проводил раскопки на развалинах старого собора Святого Павла после Большого пожара Лондона (1666), сначала он обнаружил в меловых слоях могилы англосаксов. Тут же рядом покоились гробы саксов из такого же материала. Сразу под останками этой исчезнувшей цивилизации лежали бритты; их скелеты пересыпаны булавками из дерева и слоновой кости, это позволяет утверждать, что тела усопших в саванах укладывали рядами. Под бриттами шел слой с останками римлян и даже фрагментами древней мостовой. Еще глубже Рен обнаружил песок и ракушки. Выходит, Людгейт-хилл некогда представлял собой морское дно.

На Айл-оф-догз была найдена дорога, датируемая бронзовым веком. Улицы англосаксонского периода, покрытые гравием, идут под землей вдоль Мейден-лейн и Шортс-гарден, Флит-стрит и Кинг-стрит; дома по древней Друри-лейн были 39 футов в длину и 18 в ширину. Здесь по-прежнему бурлит жизнь, но корни ее — под землей. Мы

ступаем по костям предков.

Как только на этой земле был построен город, он стал постепенно опускаться. С течением времени первые этажи превратились в цокольные, а входная дверь стала дверью в подпол. Улицы тогда располагались на уровне первого этажа. Самые древние из этих руин находятся на глубине 26 футов. А вся история города в сжатом виде составляет 30 футов.



Раскопки древнеримского тротуара в Уолбруке, 1869 г.

Когда в середине XIX века проводились очистные работы в долине реки Флит, на глубине 13 футов были обнаружены остатки римского тротуара; было заметно, что его камни истерты до блеска колесами экипажей и ногами тысяч пешеходов. Под тротуаром находились штабеля дубовых бревен, окаменевших и потемневших. Назначение их неясно. Несколькими футами ниже нашли древние трубы из дерева — очевидно, полые стволы деревьев. Все эти слои городской истории настолько плотно прилегали друг к другу, что образовали глинистый конгломерат из гравия, дерева и камня. Чуть ниже уровня нынешней улицы обнаружили массу разбросанных булавок. Были это шпильки для волос или иглы для шитья, источники умалчивают.

Впрочем, стихийные открытия подземных тайн Лондона осуществлялись на протяжении веков. Историк и антиквар Джон Стоу, живший в XVI веке, пишет об обнаружении большой берцовой кости человека-горы, чей рост оценивался в 10–12 футов. Ее нашли на кладбище собора Святого Павла среди прочих останков. Стоу, однако, утверждает, что существование на Земле расы гигантов — скорее несомненный факт, чем легенда. На самом деле нет сомнений, что эти

великанские кости принадлежали мамонтам.

Важно помнить, что люди всегда верили, что под землей спрятаны сокровища. Да, монеты и небольшие статуи находили регулярно, но, согласно местным законам, «ценности, находящиеся в земле, принадлежат Короне». В Средние века людей мало интересовало, что находится под их ногами, за исключением разве что сундука с кладом. Но в целом подземный мир считался владением дьявола, и что не стоит туда вторгаться. Первые английские археологи — Джон Обри и Уильям Стьюкли, проводившие научные раскопки в XVII и XVIII веках соответственно, выбрали более видимые объекты, Стоунхендж и Эйвбери[3]. Стьюкли удалось обнаружить следы пребывания лагеря Юлия Цезаря у нынешней церкви Святого Панкраса и проследить маршруты римских дорог вплоть до XVIII века. Этим его интересы и ограничились. В те времена город рос столь стремительно во всех направлениях, что его подземная часть практически никого не интересовала. В период экспонентного роста прошлое, как правило, несущественно.

Между тем оно жило собственной жизнью. В

[3] Примечания: 3

Относящийся к эпохам позднего неолита и ранней бронзы культовый объект, состоящий из мегалитических гробниц и святилищ.

1832 году из Темзы вытащили гигантскую голову статуи императора Адриана, которая пролежала там 1700 лет. В 1865 году рабочие, копавшие землю в районе Оксфорд-стрит, обнаружили дверь люка. Они подняли ее, и перед их изумленными взорами предстала ведущая вниз кирпичная лестница из 16 ступеней. Они спустились по ней и оказались в просторном помещении. Его стены представляли собой восемь арок, заложенных красным кирпичом, через которые в залу когда-то проникал свет. В центре находился бассейн, или ванная, глубиной около 6 футов. Она была наполовину наполнена водой, на дне бил источник. По всей вероятности, то была крестильня римских времен, а вода, как и в древности, вытекала из притока реки Тайберн. Несмотря на находки, зала была уничтожена ради строительства современного здания. Интерес к памятникам, находящимся под землей, был все еще минимален, все это считалось, по выражению журналиста того времени, «бездной забвения».

В 1867 году во время строительных работ на Бувери-стрит, что в стороне от Флит-стрит, была раскопана подземная часовня старинного кармелитского монастыря. Ее превратили в углехранилище. В XIX веке мир, таящийся под землей,

считался в определенном смысле нечистым, зараженным. При позднейших раскопках, в 1910 году, выяснилось, что стены часовни были «из отесанного камня… Утопленные ребра арок в углах и по центру каждой стороны соединяются на потолке в виде вырезанной в камне розы».

Итак, представим, что на месте Флит-стрит и вокруг высятся стены монастыря Уайтфрайерс. Можно увидеть монахов, гуляющих в саду, услышать, как они поют псалмы. Таверна «Чеширский сыр» расположена на месте сторожевой башни Северных ворот; сады, раскинувшиеся сразу за северной стеной монастыря, превратились в Винное подворье. Остатки часовни можно видеть и сейчас в Ашентри-корт, недалеко от Уайтфрайерс-стрит. Они поражают случайного прохожего близостью прошлого, но людей там немного.

В 1910 году при строительстве здания Каунти-холл[4] из черного ила пересохшей реки показался остов римского корабля; он затонул от бреши, проделанной каменным ядром, в конце III века нашей эры. В общем-то случайно, в очередной

[4] Примечания: 4

До 1963 г. центральное административное здание Совета Лондонского графства, до 1986 г. — здание Совета Большого Лондона; в настоящее время в нем расположено множество коммерческих и культурно-просветительских организаций.

раз скрытое под землей вышло наружу.



Остов древнеримской галеры, найденный в ходе строительства Каунти-холл, 1910 г.

Археология как таковая началась лишь в начале прошлого века благодаря самоотверженной деятельности музея Гилдхолла (Городской ратуши). Под напором археологов-энтузиастов и антикваров музей начал принимать на хранение монеты и фрагменты сосудов, которые находили по всему городу; вскоре к ним прибавились и выуженные из Темзы доисторические объекты — от каменных инструментов до бронзового оружия. Сотрудники музея посещали места сноса зданий и землеройных работ и изымали все объекты, обладавшие хотя бы какой-то исторической ценностью.

Часто они покупали такие предметы у рабочих, собрав таким образом множество объектов римской, средневековой эпохи и раннего Возрождения. Один из кураторов, Дж. Ф. Лоуренс, нашел более 1600 предметов лишь за первые полгода своей работы в музее. Прошлое выходило на свет божий. Именно в эти годы под Сток Ньюингтон Коммон была обнаружена мостовая эпохи палеолита; впрочем, она вновь оказалась скрытой от глаз — на этот раз современным зданием.

Бомбардировки во время Второй мировой войны волей-неволей способствовали началу планомерных археологических раскопок. Бомбы разрушили настоящее города, зато, к счастью, помогли открыть его прошлое. В частности, Лондон древнеримской эпохи, когда все могли полюбоваться фрагментами римской городской стены. По мере того как шли скрупулезные исследования на местах бомбардировок, стена возрождалась. В подземной парковке под ней можно и сейчас увидеть солидный фрагмент оригинальной кладки из кентского известняка красной глины; в другой части парковки сохранили остатки западной крепостной стены.



Фрагмент римской стены, обнаруженной позади монастыря Минериз. Чарльз Найт, 1841–1844 гг.

Фундаментом магазина на Лиденхолл-маркет является фрагмент Лондонской базилики. В глубине под Гилдхоллом прячется амфитеатр, способный вместить 6000 зрителей; ширина деревянных ворот, ведущих к арене, составляла 16 футов. В пространстве под Пепиз-стрит, недалеко от Тауэра, была обнаружена церковь, которую можно считать первым христианским собором

Англии. Неужели когда-нибудь откопают и собор Святого Павла?

Под домом номер 5 по Фенчерч-стрит было найдено изображение женщины в элегантном наряде. Вероятно, оно украшало собой вход в таверну. Рядом с Нью Фреш Уорф было найдено железное кольцо с гравировкой в виде надписи *da mihi vita* («дай мне жизнь») и четырех звезд — символа вечности.

Пядь за пядью Лондиниум[5] возрождается. Влажная почва сохранила его в превосходном виде, так что по свидетельствам, найденным под землей, мы можем восстановить вид огромного города с базиликой, амфитеатром, ареной и многочисленными общественными зданиями. Мы видим бани и монументальные статуи, святилища и дворцы. Находки продолжаются — например, колоссальная Стена богов, сохранившаяся лишь фрагментарно; сейчас она хранится в Музее Лондона. Это был каменный фасад длиной в целых 19 футов с барельефами шести богов, вырезанными с обеих сторон. Часть барельефов

[5] Примечания: 5

Ныне Лондон, город в области тринобантов в Британнии на реке Темзе, разрушенный в 61 г. н. э., но вскоре опять сделавшийся значительным торговым пунктом, а также точкой опоры в военных операциях римлян, несмотря на то что он не был ни колонией, ни муниципией.

остается где-то под землей. Подземный мир, как и прежде, скрывает богов и героев. Под Грейв Доверстрит, в Сайтворке, обнаружили голову речного божества, вырезанную из икряного камня. Резного сфинкса извлекли из недр Фенчерч-стрит. В Полтри располагалось святилище Вакха — там нашли две статуэтки божества. Изида правила под Уолбруком; тамошние изображения ее и ее родных напоминают митреумы — подземные святилища бога Митры. Обнаружение в 1954 году под Уолбруком подлинного митреума III века на глубине 18 футов вызвало такой энтузиазм, что раскопки посетили 80 000 человек. Прекрасная демонстрация того, каким притяжением обладает нечто утерянное и вновь обретенное. Подобный же восторг вызвала находка в Саутворке во время землеройных работ в 1989 году — тогда обнаружили фрагменты театра «Роза».



Голова бога Митры, найденная под нефом храма в 1954 г.

Священное место сохраняет святость на протя-

жении веков. Когда в результате бомбардировки церковь Сент-Мэри-ле-Бау была разрушена до основания, выяснилось, что фундаментом здания служил римский храм; на глубине 18 футов находилась дорога римских времен, ведущая к храму. Кроме того, было установлено, что крипта церкви Всех Святых близ Тауэра построена из кирпича римской эпохи. Когда-то это было обычное здание, там находилась цирюльня. Желоб в мостовой говорит о постоянной подаче воды. Еще глубже под криптой собора на Саутворк были обнаружены статуи Нептуна и некоего бога охоты, а также храмовый алтарь. Раскопки под зданием Казначейства на Уайтхолл открыли для обозрения погруженные в воду остатки двух бревенчатых зданий IX века.

В результате этих находок ряд улиц обрели совершенно иной облик. На Кромвелл-роуд в Западном Лондоне можно увидеть раскопки древнесаксонского поселения; в районе Креффилд-роуд в Актоне находились стоянки эпохи палеолита; на Хоптон-стрит в Саутворк была выкопана чаша бронзового века. А на Найтрайдер-стрит (улица Скачущего Рыцаря) ниже собора Святого Павла обнаружили остатки гигантского сооружения, по всей видимости, часть стены

цирка, где проводились гонки на колесницах. Отсюда и название улицы. На Ричмонд-террас в Вестминстере были найдены остатки деревянных строений раннего железного века, а на Бэнксайд — признаки древнего лесного массива. Есть немало открытий, относящихся к самой заре человечества. Вотивная статуэтка, известная как дагенхемский идол, была погребена на глубине 8 футов на краю Дагенхемских болот; она пролежала в земле около 4500 лет. А из недр Эритских болот извлекли выдолбленное из дерева каноэ, в котором лежали кремниевые топор и скребок.

Крипты, склепы и места захоронений являются неотъемлемой часть городского пространства. Они невероятно древние. В многотомном издании по лондонской археологии есть фотографии, на которых экскаватор неловко склоняется над скрюченным скелетом — так техника невольно копирует то, что осталось от человека. Впрочем, значительная часть города построена буквально на костях усопших. «Я вдруг со всей серьезностью осознал, — пишет Чарльз Диккенс в эссе „Ночные прогулки“ (1861), — какое невообразимое количество мертвых лежит в недрах этого огромного города, и, если вообразить, что, пока спят жители, все они выйдут наружу, на улицах

яблоку некуда было бы упасть, не говоря уж о том, чтобы вместить и всех ныне живущих. Мало того, гигантские толпы покойников заполнили бы все холмы и поля в окрестностях и много дальше». Лишь от римской эпохи должно было остаться около миллиона мертвых. Кладбище церкви Христа, что в Спиталфилдс, открылось в 1729 году и существовало до 1859-го; за этот период на его тесном пространстве было похоронено 68 000 человек. К моменту начала раскопок в 1993-м на некоторых телах сохранились мягкие ткани. Были опасения, что миазмы нанесут вред здоровью археологов, но все обошлось.

Раскопки на кладбищах позволяют изучать мертвых со всех сторон. Мы узнаём, какие социальные группы и семейные кланы обитали в городе; какими болезнями страдали люди и как городская жизнь в целом отражалась на здоровье отдельного человека. Сколько из похороненных на кладбище были местные жители, а сколько — приезжие? Под Кингсвей похоронен рядовой, Г. Помпоний Валенс, а под Людгейт-хилл лежит Вивий Марциан. Некто Цельс, легионер — под Блэкфрайерс, а Марк Аврелий Эвкарп, умерший 15 лет, — на Камомайл-стрит. В Саутворке под землей были найдены мавзолей и храм с видом

на придорожное кладбище. Оба здания были выкрашены рыжей охрой, словно предсказав красно-кирпичную кладку будущих станций метро.

Собственное кладбище существовало почти при каждой лондонской церкви. До 1800 года насчитывалось более 200 мест захоронения, большая часть которых сейчас никому не известна. На одном из таких небольших кладбищ на углу Феттер-лейн и Бримз-билдинг есть надгробный камень, установленный, очевидно, на могиле ребенка, с вырезанным именем — Сеймвелл. Можно предположить, что в произношении времен Диккенса это Сэмюел, как Сэм Уэллер из «Посмертных записок Пиквикского клуба». А может, это лишь напоминание об «общем колодце»[6].

Наше знание о Лондоне благодаря захоронениям усопших становится полнее. Оказывается, до 1823 года городских самоубийц хоронили на перекрестке дорог, и это место — на пересечении Гросвенор-плейс и Хобарт-плейс — до сих пор доступно. Возможно, его следует обходить стороной.

Есть еще лондонские катакомбы — места для

---

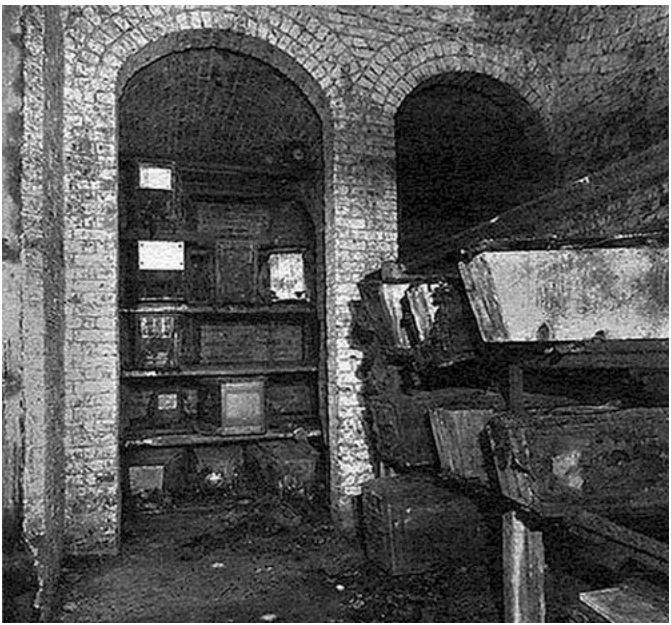
[6] Примечания: 6

Well — колодец, таким образом автор отсылает к части имени Сеймвел, или Сэмюэл), куда мы все рано или поздно канем.

захоронений более поздних времен. Там гробы укладывались под землей в штабеля в стенных нишах вдоль коридоров; они сохранились в районах Бромптон и Норвуд, Кензал Грин и Хайгейт, Эбни-парк и Тауэр Хэмлетс.

Всего их 10, и построены они были в середине XIX века; викторианцы истово верили, что место мертвых — как можно глубже под землей. Они же создали культ мертвецов, суть которого — сочетание ужаса и сентиментальности; катакомбы стали храмами этого культа. Они не столь изысканны и роскошны, как парижский оссуарий, и не столь укромны и пугающе тесны, как римские катакомбы. Первые христиане Рима прятались в катакомбах бок о бок со своими мертвыми; это чувство священного ужаса чуждо лондонским подземельям. С парижскими у них тоже мало общего. Первые — городские, наполненные мифологией; а лондонские — загородные и вполне практического назначения. Сооружения в Бромптоне или в Норвуде не похожи на лабиринты: они имеют структуру правильной сетки с центральным крестом. Каждый, кто знаком с викторианской архитектурой, видел подобные кирпичные своды. Так и в подземных галереях гробы ставили в ниши влажных от воды сводов,

индивидуальные или общие, тесными рядами. В 1869 году автор подробного путеводителя по кладбищу «Эбни-парк» в Стоук-Ньюингтоне описывает тамошние катакомбы как «хладное каменной кладки место Смерти… Здешняя прохлада отвратительна и ужасна».



Стеллажи с гробами в катакомбах Западного Норвуда

Архитектура «места Смерти», как и путешествие под землей, осмысливалась и в языческом, и в классическом смысле. Некоторые катакомбы несут типичные следы египетских некрополей — архитектурные детали, проходы, обелиски; напротив, обилие статуй, колонн и святилищ в Хайгейте заимствованы у римлян. В часовне при кладбище «Кензел Грин» обнаружен катафалк с гидравлическим механизмом, опускавший гробы в катакомбы. Проникновение под землю воспринимается, с одной стороны, как наследие древности, а с другой — как театральное действо. Добро пожаловать в подземные глубины!

3
Священные воды

Подземный мир не всегда был синонимом нечистого места. Ведь оттуда бьют источники, питающие колодцы, и целебные источники, оттуда проистекают воды, утоляющие жажду Большого Лондона. Некоторые из них остаются на своем месте не одну тысячу лет. В 1841 году на Табернакл-стрит (улица Сосуда) в районе Финсбери проводился ремонт общественных бань; само название улицы говорящее. В ходе работ был обнаружен подземный источник на глубине 14 футов, который тек по акведуку, выложенному римской плиткой. Очевидно, его использовали постоянно. В одном месте вырезана дата — 1502, обозначающая год проведения ремонта в эпоху Тюдоров. Табернакл-стрит считалась благословенной. В 1774 году на Велвок в Хемпстеде нашли большое число ваз и погребальных урн периода римского завоевания Британии. Одна из урн была гигантской — емкостью в 10–12 галлонов. По всей видимости, они были помещены сюда во время религиозной церемонии открытия источника с

целью повысить его изобильность.

Некогда в Лондоне в районах с галечной почвой било множество источников. Именно поэтому районы города с такой почвой — Челси, Ислингтон, Хэкни — были заселены намного раньше, чем глинистые Ноттинг-хилл, Кэмден-роуд или Сент-Джонз Вуд. Река Флит по соседству со Смитфилдом получила прозвище Колодезная. Согласно свидетельству историка Джона Стоу, в XIII веке «на каждой улице и в каждом переулке города был свой колодец или источник с чистой водой». Но многие повредил или уничтожил Большой лондонский пожар, а в ходе стремительного развития города появлялись новые — и так же быстро забывались. Конец эпохе источников положило масштабное проведение канализации.

Многие колодцы были обречены на звание священных, продолжая восходящую к детству человечества традицию почитания источников. В англосаксонский период на «всякого, кто дает обеты возле источника, или приносит дары ему», или «несет всенощное бдение», насылались проклятья. В ходе археологических раскопок или строительства рядом со старыми колодцами находят монеты и сосуды; особенно часто попада-

ются лакримарии — сосуды для собирания слез. Люди по-прежнему бросают монеты в колодцы — на счастье. А в те времена колодцы исполнения желаний и бдения у колодца были повсеместным явлением.

В крипте Сент-Мартин-ин-филдс при недавних раскопках обнаружили колодец, а рядом — место для погребения, относящиеся к IV веку н. э.; колодец сам по себе мог быть языческим местом культа. Основание церкви было скрыто от нас полторы тысячи лет. Скрыто очень надежно, накапливая все больше мистической силы. Еще одно владение царства тьмы. Другой колодец нашли под криптой Саутворкского собора. Колодец, посвященный Святому Чеду, покровителю чудодейственных источников, находился недалеко от Кингс-кросс, на нынешнем Сент-Чедс-плейс. И он был настолько популярен, что в полицейском донесении от 20 апреля 1772 года мы читаем: «…на прошлой неделе отпить воды из источника явилось более тысячи человек». Стоила вода один шиллинг за галлон, или три пенса за кварту. В начале XIX века на этом месте был разбит регулярный сад, за которым ухаживала старая дама на должности «хозяйка источника». Она обращалась к прохожим с призывом:

«Зайдите и обретите самих себя!» В комнате, где с помощью насоса вода из родника поступала в котел и нагревалась, висел писаный маслом портрет краснощекого толстяка, одетого в плащ и красный чепец; по всей видимости, художник изобразил самого святого. Почтенное предприятие давно ушло под землю.

Совсем рядом, на месте нынешнего вокзала «Сент-Панкрас», находились колодцы Панкраса, у которых «содержались коровы для снабжения дам и господ свежим молоком, сливками и десертом высочайшего качества». Но со временем эти коровьи «спа» стали приобретать дурную славу — как места, притягивающие преступников и женщин легкого поведения. Так что заклятье подземных сил продолжало действовать, и людей, которые пили воду прямо из родника, постепенно начали считать отребьем, сомнительным сбродом.

Рядом с чудесными источниками издавна совершались культовые обряды и устраивались представления, возможно, в память древних культов и церемониалов, связанных с водой. Например, Дьяков колодец и Скорняжий колодец, находившиеся рядом, служили в позднем Средневековье местами для представления ми-

стерий. Дьяков колодец можно увидеть и сейчас — за стеклянной витриной на перекрестке Фаррингтон-лейн и Клеркенвелл Грин. К нему ведут щербатые каменные ступени, по которым шли испить воды многие поколения паломников. «Вода сочится из старой стены, — описывает антиквар XVIII века. — Я был там, пил воду и нашел ее восхитительной, чистой, прекрасного вкуса».

Совсем неподалеку бил родник, известный как Дыра Черной Марии, по всей видимости, это искаженное название Колодца Святой Марии; сам процесс наречения точно отражает печальную судьбу городских родников. Ведь есть и другие интерпретации. Возможно, источник находился в бенедиктинском монастыре Святой Марии, что в Клеркенвелле, монахини которого носили черные одежды. А может быть, он принадлежал женщине по имени Мэри, у которой была черная корова, или, как вариант, ее чернокожей тезке. По третьей версии, источник был посвящен черной Мадонне, темнокожей Марии, изображения которой относятся к Средним векам. В лондонских названиях вообще многое перемешано, хватает там и фольклора, и предрассудков. Считалось, что Дыра Черной Марии утеряна навеки, но в 1826 году деревянный люк над колодцем прогнил, и

глазам зевак открылось отверстие в земле.

Окрестности Ислингтона, в том числе Клеркенвелл, мог похвастаться множеством родников. Отсюда и стихотворение одного несчастного, который втуне пытался исцелиться водами разных источников:

Но напрасно я брел к Ислингтонской воде,

Ее славы следов не нашел я нигде.

Колодец Святого Клемента раньше назывался Святым Колодцем, откуда и название Холивел-стрит, на которой в XIX продавали порнографическую литературу. «Это и сейчас опрятное место, огороженное, выложенное щебнем и всегда чисто вымытое, для общественного пользования, — пишет Джон Стоу. — Колодец полон воды и никогда не иссякает». Холивел-стрит была снесена в 1901 году при работах «по улучшению района», в результате которых проложили трамвайную линию «Кингсвей». Однако местонахождение колодца все еще можно установить. Он находится на участке левее Стрэнда, рядом с гостиницей «Клементс-инн». В Чистый, или Страстной, четверг новообращенные в белых одеждах собираются вокруг колодца. Другой святой источник

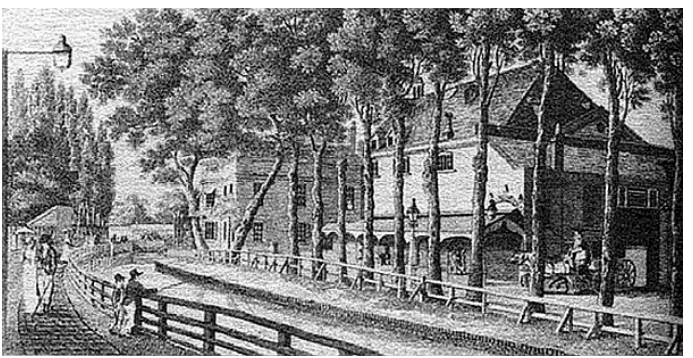
расположен неподалеку, в подвальной части Дома Австралии, где размещается дипломатическое представительство этой страны, на Олдвич. И это может запутать иного паломника.

Церковь Сент-Брайдс на Флит-стрит построена у колодца Святого Брайда; название Брайдвел, безусловно, происходит от того же топонима. Некогда это был один из важнейших духовных центров Лондона, но к XVI веку потерял значение. А временем его гибели считаются дни коронации Георга IV, когда страдающие от жажды зеваки выпили его до дна. Платан у юго-восточного угла церкви растет на месте бывшего колодца.

Священный источник находился и в Гайд-парк — колодец Святой Агнессы. К нему приносили больных детей. Об этом колодце напоминает лишь квадратная металлическая табличка перед входом в Итальянские сады.

Изначально колодцы Сэдлера служили для нужд монастыря Святого Иоанна в Кленкервелле, но это название восходит к более поздней поре. В 1683 году Джон Сэдлер нанял рабочих для работ в саду, одна из лопат наткнулась на плоский камень на четырех дубовых столбах; под ним находился большой каменный колодец, с аркой причудливой формы. Это оказался практически

неиссякаемый источник с железистой водой, воду из которого до недавнего времени можно было купить в Театре у колодцев Сэдлера. Воду использовали и для системы кондиционирования театра. Колодец сохранился до наших дней. Интересно и то, что сам Театр, или Музыкальный дом, начал действовать в начале XVIII века и существует до сих пор. В XIX веке он назывался Акватический театр, там можно было увидеть водные сценические эффекты. Но не только водные: один из артистов, например, съедал петуха живьем, с перьями и внутренностями, запивая его полупинтой бренди.



Музыкальный дом у колодцев Сэдлера, 1813 г.

Значительная часть подземных вод Лондона благодаря близости гравия или глины насыщена теми или иными минералами. И неудивительно, что в XVIII веке в городе появились многочисленные спа для лечения распространенных заболеваний. Вода с достаточной примесью железа, или сульфата магния, или сульфата натрия «укрепляет желудок, способствует тому, чтобы люди, страдающие полнотой, приобретали стройность, а страдающие худобой полнели». В другом объявлении утверждалось, что «эта вода, употребленная внутрь, предотвратит появление или изгонит тромбы и опухоль печени, сплин… а также метеоризм ипохондриков, черную и желтую желчь, цингу и гнев холериков». Собственно железистая вода была уникальным средством для страдающих кожными либо глазными болезнями. У глаз и воды есть нечто общее — они принадлежат сфере оплакивания. В XIX веке такой водой лечили шелудивых собак.

В XVIII веке самым распространенным уличным призывом в Лондоне было: «Люди добрые, где здесь вода, свежая и чистая!»

Нечто в самой атмосфере колодцев пробуждает

милосердие, и со временем здесь стали оказывать медицинскую помощь. Дома модных врачей того времени на Девоншир-плейс и Аппер Уимпол-стрит стоят прямо над колодцами и садами Мэриобоун-спа.

Но вся вода ушла глубоко под землю. К началу XX века в Лондоне остался единственный чистый источник — колодец Стритхэм. Сейчас и он ушел под землю.

Однако названия остаются символами прошлого. На месте Спа Филдс напротив колодцев Сэдлера теперь многоквартирный дом. Заведение неподалеку, на углу Розоман-стрит и Эксмут-маркет, где сейчас находится паб «Лондон-спа», 14 июля 1685 года открыл сам Роберт Бойль. Великий ученый вряд ли мог предвидеть, что в начале XXI века на этом месте будет процветать паб с тем же названием. В 1851 году во дворе «Ягненка» на Лэмбс Кондуит-стрит был обнаружен древний колодец; он давно иссяк, но паб действует.

Колодцы и родники — места пограничные, там подземный мир выходит наружу. Они пробуждают в людях желание петь и плясать; здесь же отправляются ритуалы. Великое множество названий в Лондоне, такие как Спринг-гарденс, Вел Уок, Вел-стрит, свидетельствует о количестве и

разнообразии таких источников. Имеются также Шедвел, Стоквел и Камбервел. Пройтись по местам всех «похороненных» источников Лондона — задача непосильная. Достаточно знать, что некогда они существовали в изобилии.

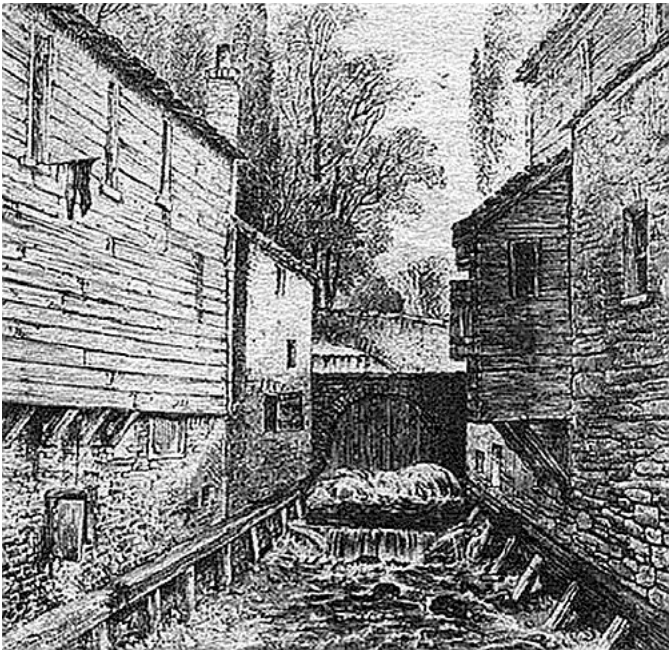
4
Забытые реки

В Лондоне текут 13 рек и ручьев. Некогда они протекали по полям и долинам, теперь же несут воды вдоль водопровода и труб канализации. Они выжили в мире, преобразованном человеком. Они похоронены, но не погибли.

Исток Вестбурна находится в Хэмпстеде, а в Темзу река впадает в Челси. Она течет через Килбурн и становится полноводной, перед тем как направиться на юг через Паддингтон к Гайд-парку. Когда-то ее воды наполнили озеро Серпентайн, которое по сей день существует на том самом месте. Рыцарский мост, соединявший берега реки в районе деревни Челси, дал название всему району Найтсбридж. Бейсвотер и окрестности также были названы в честь Вестбурна. Килбурн (Королевский ручей) — еще один его тезка.

Русло Вестбурна проходит теперь по огромной железной трубе, которую можно видеть над платформами станции метро «Слоун-сквер». А в XVIII и XIX веках река текла через пустынные поля, грязь и болота, территорию, которую позже осу-

шили и покрыли почвой, прежде чем превратить в район Белгравия. В Паддингтоне 11 улиц носят названия, связанные с этой рекой — среди них Вестбурн-гроув и Вестбурн-гарденс и, наконец, Бурн-стрит в Челси. Направление русла реки можно нередко проследить по названиям улиц современного города. Сейчас же Вестбурн известен как канализация Рейнло.



Вестбурн, вытекающий из озера Серпентайн, 1800 г.

Из Норвуда в Южном Лондоне начинает путь река Эффра и течет через Далвич и Херн-хилл и дальше в Брикстон; когда-то в этом месте она была шести футов в глубину и достигала 12 футов от берега до берега.

Эффра была достаточно крупна — по ней ходили баржи; известно, что Король Кнут[7] поднимался по Эффре к Брикстону. Название реки восходит к слову *yfrid* (поток). У самого истока, в Норвуде, до сих пор стоит старый Лодочный дом. На Брикстон-роуд маленькие мостики соединяли дома с большой дорогой; полоски травы по обе стороны дороги и сейчас обозначают берега реки.

Древний ландшафт сохранился. В Брикстоне находится Уотер-лейн, Колдхарбор-лейн и Раш Коммон (переулок Воды, переулок Холодной гавани, Общий поток). Далее Эффра огибает нынешнюю южную сторону Овала[8] и течет из Кеннингтона в сторону Воксхолла. Примерно в середине бронзового века в месте ее впадения в Темзу была сооружена арена, или платформа; а место сретения рек всегда считалось священным.

История Эффры показательна. Ее верховья были относительно прозрачными и чистыми; во второй половине XVIII века это была быстрая

---

[7] Примечания: 7

Имеется в виду Кнут Великий из рода Кнютлингов. Король Англии в 1014–1035 гг., король Дании в 1018–1035 гг., король Норвегии в 1028–1035 гг.

[8] Примечания: 8

Поле Крикетного клуба Сюррей Каунти, Кеннингтон; построено в 1845 г.

очаровательная речка, берега которой поросли ракитником, боярышником и каштанами. Но по мере приближения к пригородам Лондона она становилась все грязнее, пока не превращалась в поток, мало отличимый от канализации. Позднее ее заложили кирпичом, сверху застроили. И все же в Далвиче сохранился небольшой открытый участок реки, где Эффра течет через Далвич-парк и Далвич Коммон. Несмотря на то что река загнана под землю, она по-прежнему способна разливаться в период сильных дождей; прилегающая территория была в последний раз затоплена летом 2007 года. Дальше по течению проникнуть к ней можно только через канализационные люки на Эффра-роуд в Брикстоне. Недавно появились предложения частично открыть реку для улучшения экологической обстановки в Лондоне.

Река Уолбрук течет на севере города, в Сити; небольшая улица там носит ее имя. Джон Стоу еще в конце XVI века оплакивал ее исчезновение. «Этот поток, — писал он, — через который перекинулось немало мостов, был замурован в кирпичном склепе, сверху же замощен вровень с улицами и переулками, через которые некогда протекал; время шло, над ним возвели дома, та-

ким образом Уолбрук оказался скрыт под землей, и теперь почти забыт».

Мы можем пройти вдоль этого воображаемого русла.

Оно начинается близ Ноливел-стрит в Шордитче; вполне возможно, здешний родник и является истоком Уолбрука. Тут имеются остатки римского святилища. Затем река текла к центру города, в южном направлении, которое сейчас обозначают Кертан-роуд и Бломфилд-стрит; по пути она протекала через стену, огибая церковь Всех Святых с запада; здесь, на глубине 20 футов, был обнаружен акведук. А далее к югу по течению была найдена арка, заросшая мхом; это доказательство того, что русло некогда проходило по поверхности.

Здесь Уолбрук поворачивает на юго-запад и достигает Токенхауз-ярд чуть на северо-востоке от нынешнего Банка Англии; в этом месте река становилась полноводнее за счет впадения двух небольших притоков и, пока русло шло поверху, через него было перекинуто четыре моста. На сводах, под которыми текла река, была воздвигнута церковь Святой Маргариты в Лотбери. Затем Уолбрук вновь плавно поворачивал на юго-запад, тек ниже вдоль здания Банка, а затем в Полтри, под церковью Святой Милдред. Эта

церковь, разрушенная к настоящему времени, была построена заново на арке через реку в 1456 году. В источнике 1739 года Уолбрук описывается как «широкая и стремительная река… текущая под шпилем церкви Святой Милдред, глубиной в 16 футов». На пойменных почвах бывшего русла были построены Банк Англии и Мэншн-хаус.

От церкви Святой Милдред в Полтри река бежит к югу мимо римского храма Митры, который стоял на берегу по соседству. Затем спускается к Темзе по руслу в 50 ярдах к западу от современной улицы Уолбрук, где когда-то стояла церковь Святого Стивена-на-Уолбруке. Далее река течет по Клоук-лейн — улица получила название по проходившей здесь клоаке, или канализации. Связь церквей с рекой — или наоборот, если угодно, — подтверждается присутствием на Клоук-лейн в древности еще одной церкви — Святого Иоанна Крестителя-на-Уолбруке.

Затем она течет по Дайнгейт-хилл к Темзе — с огромной скоростью; в 1574 году произошел несчастный случай, когда 18-летний юноша хотел перепрыгнуть поток, но не сумел, и его увлекло прочь с «такой яростной силой, что никто не был способен помочь или спасти его, и вода несла его, пока он не ударился о тележное

колесо, застрявшее перед шлюзом, у которого он и утонул, став добычей смерти». Эти самые яростные воды несутся теперь на глубине 35 футов. И по-прежнему указывают направления наземных дорог. Место резкого поворота реки называлось Элбоу-лейн (*elbow* — локоть), но позже было переименовано в Колледж-стрит. Канава, идущая вдоль Кэннон-стрит, до сих пор напоминает об исчезнувшей долине, через которую текла река.

Выходит, что Уолбрук вытекал из священного колодца и огибал на своем пути шесть, если не более, священных мест. Еще одно свидетельство его темперамента можно обнаружить, изучая… человеческие черепа, которые попали в реку в I веке н. э. При раскопках в старом русле было обнаружено 48 черепов, а новейшие исследования доказали, что черепа были намеренно брошены в реку после удаления нижних челюстей. По цвету костей очевидно, что они долго находились на открытом воздухе. Вполне вероятно, что Уолбрук был местом совершения культовых обрядов. Во времена, когда эти черепа попали в реку, она была около 12 футов в ширину и при этом сравнительно неглубока. Затем стала мелеть, но уже в XI–XII веках буквально возродилась — ее активно эксплуатировали и описывали как «прекрасный

источник со сладчайшей водой». Бурное развитие и прирост населения Лондона привели к тому, что к XIII веку Уолбрук превратился в открытый слив, полный нечистот и отбросов. К XVI веку большая часть реки была загнана в трубы. Начался новый этап долгой жизни реки.

Впрочем, она до сих пор используется. По свидетельству Дж. Стоу, был заведен порядок, «по которому выбирались 18 мужчин с восточного берега Уолбрука и 18 с западного для различных городских нужд». Кроме того, он сообщает, что «западный берег был разбит на 12 местностей, а восточный — на 13». В своих низовьях Уолбрук служил водоразделом между районами Дайгейт и Винтри.

Этимология названия реки, вероятно, восходит к слову *wealas* (река) у бриттов; отсюда утверждения о том, что Уолбрук некогда разделял поселения бриттов от мест проживания римских правителей. Но это лишь гипотеза. Другие реки также служили своеобразными границами местностей и церковных приходов, и их невидимое присутствие до сих пор отражается в различии локальной атмосферы районов вокруг Сити.

Тибурн выбирается из-под земли в Хэмпстеде и направляется на юг через Суисс-коттедж и

Риджентс-парк, вскоре принимая в себя воды притока, и, извиваясь, течет в центральный Лондон. Прихотливые изгибы Мэрилбоун-лейн в точности повторяют его русло. Оно было создано доисторическими водными потоками, что прокладывали себе путь по глине, которая с тех пор стала твердой массой. Старинные рисунки запечатлели Тибурн в момент его расцвета — стремящий свои воды через поля, обрамленный прибрежным венком из цветов и кустов. Если вглядеться, можно и сейчас приметить холмы и долины былого ландшафта, впрочем, сейчас они сплошь покрыты кирпично-каменной застройкой, а не растительностью; так формируются контуры современного городского пейзажа.

От Мэрилбоун-лейн Тибурн продолжает течение на юг, пересекая Оксфорд-стрит, после чего поворачивает на юго-восток, к Саут Молтон-лейн; там в честь него названа Брук-стрит (*brook* — ручей). Затем река следует извилистым путем через окрестности Мэйфэйр, попадает на Дайн-стрит и естественным образом направляется к Пиккадилли. Оксфорд-стрит когда-то называлась Тибурн-стрит, А Перк-лейн — Тибурн-лейн. Очевидно, Тибурн дал имя и виселицам, устроенным близ Марбл Арч. Название Мэрилбоун восходит к

церкви Святой Марии у ручья, или потока.

Затем Тибурн пересекает Грин-парк, течет под Букингемским дворцом, под вокзалом «Виктория» и Пимлико и у Воксхолл-бридж впадает в Темзу. До сравнительно недавнего времени это была заболоченная местность, и воды протекающего вблизи Тибурна почти не использовались. В книге «Жизнь путешественника» (1982) Эрик Ньюби описывает, как он однажды подошел к реке, а было это в 1963-м, и увидел, что «дно Тибурна завалено разнообразным мусором — в частности, в то утро там нашли покой пара сувенирных оленьих рогов, Библия фолио на уэльском языке, обломки детской коляски и старый велосипед». Реки словно притягивают ненужные, пришедшие в негодность предметы: брошенные в воду, они будто бесследно исчезают. Верховья Тибурна, однако, были куда более чистыми, и уже в XIII веке там был сооружен деревянный водопровод, по которому речная вода шла от Мэрилбоун-лейн в центр, где вливалась в более крупный водопровод на Чипсайд.

Другие «утраченные реки» текли к западу от Темзы, например, Стэмфорд-брук, исток которой находится близ тюрьмы «Вормвуд-Скрабс» в Восточном Эктоне, впадает в Темзу у станции метро

«Хаммерсмит». Ближе к устью река разделяется на три русла с множеством мелких притоков, которые резвятся и плещутся в глубине под мостовой, неведомые миру.

Речка Каунтерс-крик берет начало неподалеку от кладбища «Кензал Грин», течет через Уайтсити, Олимпию и Эрлс-корт. Ее устье находится в Челси, у электростанции «Лотс-роуд», еще в 1950-е речку описывали как «застойную лужу, вокруг которой растут чахлые маргаритки да чертополох в компании зеленого ила». По пути от «Кензал Грин» речка минует кладбища «Хаммерсмит», «Бромтон» и «Фулем», возможно, из давнишнего пристрастия к местам погребений.

Хакни-брук на востоке Лондона является северной границей кладбища «Абни-парк».

В Уайтчепел под землей течет ручей, известный как Черная канава.

Немало людей заворожены таинственными руслами подземных рек; в поисках жизни-подземлей они отслеживают их курс — кто с картой, кто с помощью волшебной лозы. Они буквально преследуют реки, упорно идя по их следу даже в далеко не благоприятных для поиска условиях среди многоквартирных домов, торговых центров или в безлюдных заболоченных местностях.

Чем дальше они продвигаются, тем явственнее становится лейтмотив скорби земли по утраченному возлюбленному. Лучшим заключением послужат слова Иова: «Уходят воды из озера, и река иссякает и высыхает: так человек ляжет и не станет»[9].

Водоискатели движутся вперед медленно, воссоздавая поступь времени, позабытую в современном мегаполисе — возможно, впрочем, что на восприятие времени влияет именно незримое присутствие реки. Оно будто вторит течению воды в глубине. К примеру, русло Тибурна не изменило очертаний с доисторических времен; то есть оно в прямом смысле соединяет прошлое и настоящее неразрывными объятиями. Как в незавершенной поэме Кольриджа «Кубла Хан, или Видение во сне» (опубликована в 1816 году):

> *…Где Альф бежит, поток священный,*
> *Сквозь мглу пещер гигантских, пенный,*
> *Впадает в черный океан.*

Река Некинджер протекает к югу от Темзы. Начало она берет под нынешним Имперским военным музеем, в прошлом — Бетлемским ко-

---

[9] Примечания: 9
Книга Иова, 14. 11.

ролевским госпиталем для душевнобольных, и пробегает под станцией метро «Элефант-энд-Касл», а дальше следует вдоль Нью Кент-роуд. Затем русло поворачивает на Прайорес-стрит и Эбби-стрит, по соседству с Бермондским аббатством. В этом месте монахи построили через реку мост. Она бежит отсюда на север, к Темзе. Доки Сент-Сейвиор — точка, где река вливается в более крупную и где некогда находилась пристань Некинджер. По преданию, здесь вешали пиратов; веревку, отправлявшую их в мир иной, называли «шейный платок», или «некинджер».

Между каналов Некинджера, в нижнем течении, располагался один из самых злачных районов Лондона — Остров Святого Якова. Диккенс увековечил его в «Оливере Твисте» как «дом» Вилла Сайкса, а «Морнинг Кроникл» окрестила его Венецией сточных канав и Столицей холеры. Река была кладовой грязи, нечистот и мусора. Улица Святого Якова — единственный свидетель тех уродливых времен. Впрочем, Некинджер всегда был городской притчей во языцех. По его берегам располагались мастерские дубильщиков и шляпников, поэтому цветом он напоминал «крепкий зеленый чай». В 1849 году эти места посетил Чарльз Кингсли, после чего воскликнул,

обращаясь к жене: «Что я созерцал! У людей — сотен людей — нет питьевой воды, кроме гнилой воды из канализации!»

Подземная вода издавна ассоциировалась с болезнями; ее считают коварной, опасной, а также верным источником холеры и чумы. Она может как коварно подмыть фундамент расположенных рядом зданий, так и подточить здоровье людей, живущих по соседству. В те времена наиболее распространенными недугами были брюшной тиф и холера; а теперь жители районов вдоль подземных рек чаще других подхватывают бронхит и ревматизм. В одном исследовании прошлого века утверждается, что люди, обитающие близ рек, открытых ли, подземных ли, более предрасположены к астме и сенной лихорадке.

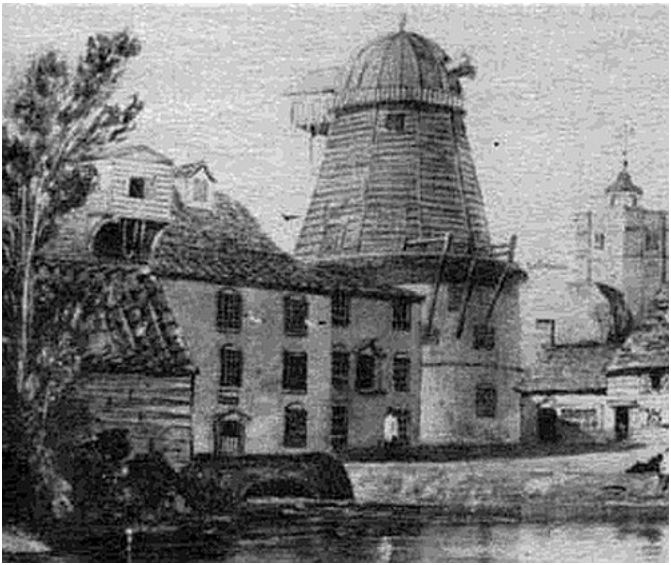
Хочется упомянуть и о другом феномене, связанном с невидимыми реками Лондона. В работе «География лондонских привидений» (1960) Дж. У. Ламберт отмечал, что три четверти паранормальных явлений в городе происходят около подземных источников. Пожалуй, кое-кто сделает вывод, что так подтверждаются сверхъестественные свойства воды; в частности, этим можно объяснить ритуальную активность около Уолбрука. Скептики же будут твердить, что

подземные потоки разве что создают странные звуковые эффекты.

Более мелкие речки протекают под землей в районе Южного Лондона, например Пек и Эрлсслюс, которые соединяются и затем впадают в Темзу у Дептфорда. Еще западнее текут Фалкон и Уондл. Фалкон рождается в результате слияния рек Балем и Тутинга около Клэпема; уже окрепшая подземная река впадает в Темзу в районе Баттерси.

* * *

Уондл известнее прочих рек, так как большая часть его русла пролегает на поверхности. Река выходит на поверхность в округе Кройдон и совершает путешествие длиной девять миль к Темзе через Ламбет и Уондсворт. Она является естественным водоразделом между Кройдоном и Ламбетом, а также между Мертоном и Уондсвортом; Уондсворт означает Деревня у Уондла.



«Уондл». Дж. Б. Уотсон,?? — 1819 гг.

Уондл прославился изобилием рыбы. В 1586 году Уильям Камден дал ему такое описание: «Чистейший ручей Уондл, полный прекрасной форели». Исаак Уолтон в «Искусном рыболове» (1653) также воздает должное здешней форели. Сам лорд Нельсон рыбачил там, где река втекала в сад леди Гамильтон в Мертоне; в честь возлюбленного она переименовала Уондл в Нил. Река и

сейчас притягивает любителей порыбачить; существует даже организация «Уондловы рыбаки». Живший в XIX веке Джон Рёскин вспоминает, как «песок взвивался и рыбки прыгали из вод Уондла». Он также увековечен в милом куплете:

Прелестная Уондлова ведьма,
В объятьях хочу тебя греть я.
Люблю тебя нежно,
Сгорая в надежде,
Прелестная Уондлова ведьма.

Хильда Ормсби, изучавшая реки в начале XX века, в книге «Лондон-на-Темзе» (1924) отмечает, что «Уондл словно возмущен своей судьбой заживо погребенного». Иными словами, он воспринимался как живое существо, полное сил, с собственным характером.

Однако существуют реки, еще более живые и более могучие именно в своем новом, подземном обличье.

Давайте-ка прогуляемся вдоль Флита.

5
Река старика Пиквика

Самая быстрая из рек-невидимок Лондона — это, без сомнения, Флит. У него есть собственная история, не менее сложная и разнообразная, чем история города. Флиту посвящено немало стихотворений. Река выходит на поверхность дважды на Хемпстед-хит, а затем течет вдоль Флит-роуд к Кэмден-таун.

Сам исток реки имеет литературные коннотации. 12 мая 1827 года Сэмюэл Пиквик читал в Пиквикском клубе сочинение под названием «Размышления об истоках Хэмстедских прудов с присовокуплением некоторых наблюдений по вопросу о Теории колюшки»[10]. В поздний и не столь радужный период его блистательной карьеры мистер Пиквик оказался в одной из камер тюрьмы «Флит». Так что он знал реку весьма глубоко.

Название Флит восходит либо к англосаксонскому *fleotan* (плыть), либо к саксонскому *flod*

---

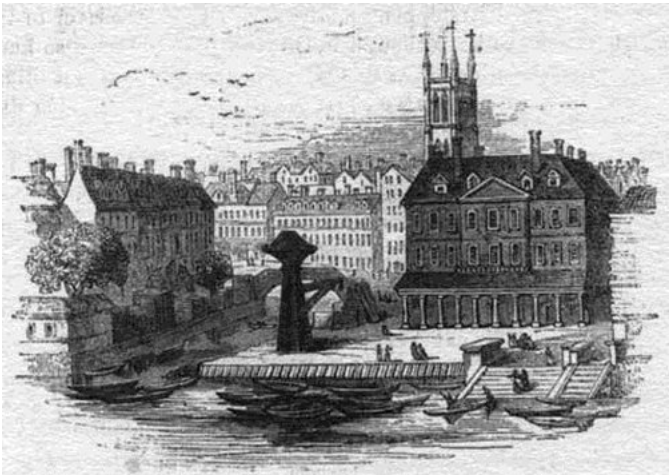
[10] Примечания: 10
Перевод А. Кривцовой и Е. Ланна.

(разливаться). Строго говоря, так могла называться приливная протока. Флит также был известен как Река колодцев — очень точное определение. Два русла реки сливаются в месте севернее Камден-таун, где в начале XIX века ее ширина превышала 60 футов. Там на дне был найден якорь. Это позволило сделать вывод, что некогда корабли могли добираться по Флиту до нынешних пригородов Лондона. Флит тек мимо старой церкви Святого Панкраса по направлению к Кингс-кросс. Прихожане Святого Панкраса в XV веке жаловались, что церковь стоит «в неподобающе грязном месте у большой воды». Современные улицы, подобно своим предшественницам, дают точное представление о направлении реки.

По пути вдоль моста Кингс-кросс к Сент-Чад-плейс, не доходя до поворота на Кингс-кросс-роуд, вокруг, куда ни кинешь взгляд, холмы и долины. Здесь все боковые дороги ведут влево, к местности, привлекавшей публику благодаря множеству колодцев, источников и общественных садов. Если двигаться дальше вдоль долины по Пакенхем-стрит, Феникс-плейс и Уорнер-стрит, боковые дороги будут уходить вправо; там мы увидим холмы Эйр-стрит-хилл и Бэк-хилл. Здесь зеленели склоны и цвели сады; до сих пор можно

подняться на Вайн-хилл и Хербал-хилл. За ними Флит поворачивает на юг, к Фаррингтон-лейн и Тернмилл-стрит, где некогда течение реки заставляло работать три мельницы. В объявлении о сдаче дома в аренду в «Дэйли Курант» за 1741 год упоминается «добрая река, которая способна крутить мельничное колесо для помола пудры для волос, лакрицы и прочего».

Дальше река течет на юго-запад через Каукросс-стрит и вниз по Сафрон-хилл. Здесь епископы епархии Эли в XV веке выращивали шафран, а позже — клубнику. Затем река вливается в огромную долину, на Фаррингтон-роуд, Фаррингтон-стрит и Нью-бридж-стрит, и в конце концов вливается в Темзу у моста Блэкфрайерс. В нижней части ее русла, перед впадением в Темзу, где ширина Флита составляла около 40 футов, когда-то находились два островка.



Слияние Флита и Темзы. 1749 г.

Когда-то берега Флита в нижней части соединяли пять мостов, три из них каменные. На месте нынешнего Холборнского водопровода стоял Холборнский мост; его название — производное от *old boune* (старый ручей, или поток). Тернегейн-лейн, что отходит от Фаррингтон-стрит, была почти глухой и неожиданно выводила к берегу, что соответствует ее прозванию (*turn again* — сверни дважды). К востоку от реки возвышался холм из гравия, который впоследствии пошел

на строительство Сити. А к западу простиралась болотистая низина, до конца не осушенная. Флит относился к западным районам Лондона древнеримского периода и оставался территориальной межой в течение 2000 лет. Во время Гражданской войны именно здесь начали строить земляной вал для защиты Сити. И до сего дня река разделяет границей Вестминстера и Сити.

Стало быть, эта поистине великая река несла свои воды через будущее сердце Лондона. Документ 1307 года гласит: «В прошлом Флит был весьма крупной рекой, ибо от 10 до 12 судов с различными грузами и товарами, могли пройти по нему до Флит-бридж». В XII веке ее использовали для транспортировки камня при строительстве старого собора Святого Павла. Кроме того, по ней перевозили сено и зерно, вино и древесину. Олд Сикоул-лейн и Ньюкасл Клоуз свидетельствуют о еще одном важнейшем грузе, который разгружали на пристанях[11].

Но проклятье города уже пало на реку. Скотобойни в Смитфилде и кожевенные фабрики по берегам сбрасывали в нее отходы. Доходило до то-

---

[11] Примечания: 11

Олд Сикоул-лейн (от англ. «битумный уголь») и Ньюкасл — традиционные порты для дальнейшей транспортировки угля, доставляемого морским путем.

го, что Флит буквально захлебывался отбросами и илистыми отложениями, тогда как очистительные работы на нем проводились далеко не часто. В очередной раз реку очистили в начале XIV века, и суда снова получили возможность ходить до Флит-бридж и Олдборн-бридж. В следующий раз это произошло через столетие, а затем в 1652 году, когда Флит был запружен «по причине сброса потрохов и прочих отходов мясниками, производителями приправ и прочих продуктов, а кроме того многими домами обслуживания, расположенными на мостах через реку». Дома обслуживания представляли собой не что иное как общественные прачечные. В результате в нижней части Флит представлял собой бурую жижу.

В XVII веке Бен Джонсон в стихотворении «На достославное путешествие» воспел — если можно так выразиться — свое путешествие к верховьям Флита:

При входе чудище — прозваньем Ил:
Встревожен веслами, распространил
Он гнусный смрад… Вот так из ваз ночных
Золотари сливают то, что в них,
Со множества повозок в мутный ток,

Который пилигримов и повлек
Меж двух барьеров: устрашали справа
Кентавры — жутких возчиков орава;

Дальше — больше:

Не пощадив ноздрей и головы,
Как вы дерзнули плыть сюда (я в шоке!)
—
В жару, когда горох и артишоки,
Салат и брюква пучат всяк живот;
Когда на суднах сутки напролет
Зады проводят, и моча, как пот,
Со стен стекает?[12]

Столетие спустя Джонатан Свифт после созерцания воды с Холборнского моста оставил следующее свидетельство в «Описании ливня в городе»:

Из боен несет он отбросы, кишки —
Кровавый надой
Дохлых щенят и смердящую рыбу,
В грязи, чередой

---

[12] Примечания: 12
Перевод С. Сухарева.

Утопленных кошек, пробитые головы тыкв —

Уносит водой.

После Большого лондонского пожара сэр Кристофер Рэн решил превратить эту сточную канаву в поистине королевскую реку. Он расширил Флит и придал ему черты ни много ни мало венецианского канала — с каменными набережными по обоим берегам и великолепным новым Холборнским мостом. В 1826 году развалины моста были обнаружены под землей, покрытые с одного конца городским мусором.

Как писал спустя 40 лет после реконструкции Нед Уорд в книге «Лондонский шпион» (1703), «единственный, кому это пошло на благо, был некий гробовых дел мастер, который признался мне, что рыбачит в грязных водах куда с большим успехом, нежели в чистых». Драматург XVII — начала XVIII века Джордж Фаркер в пьесе «Сэр Гарри Уайлдер» упоминает «упоительный аромат сточной канавы Флит». Закончим славословие Флита цитатой из сатиры Александра Поупа «Дунсиада» (1728), в которой река играет роль жутковатого фона для иллюстрации лондонской коррупции и нищеты: ее волны «в изобилии трупы собак в

Темзу несут».

Крупные и мелкие торговцы отнеслись к лондонскому венецианскому каналу с полным пренебрежением и, заселив всю прилегающую местность, вновь превратили реку в средоточие нечистот. 24 августа 1736 года в «Джентльменз Мэгэзин» была опубликована следующая заметка: «Жирнее борова, пойманного сегодня в канаве Флит в месте ее впадения в Темзу, пожалуй, свет не видывал. Как выяснилось, он принадлежит мяснику, живущему неподалеку от Смитфилд-бар, и пропал пять месяцев тому назад; все это время он обитал в канализации, и теперь его цена выросла с 10 шиллингов до двух гиней». А осенью 1763 года цирюльник из Бромли в сильнейшем подпитии свалился в реку, завяз в иле и замерз за ночь до смерти.

В конце концов канал решили замуровать; набережные превратились в улицы. На пересечении с Флит-стрит был устроен городской рынок, теперь это место называется площадь Людгейт; в 1820-х построили Фаррингтон-стрит. Задача загнать Флит под землю была практически решена.



Канава Флит, позади Филд-лейн. 1841 г.

Но Флит был покорен неокончательно и ненадежно. В 1846 году произошло наводнение, и его воды вместе со зловонными испарениями вырвались наружу. Дороги стали непроходимыми, дома оказались в воде. Мощный поток сточных вод затопил и частично разрушил три работных дома. Один пароход врезался в мост Блэкфрайерс.

Во время гроз река по-прежнему представляет опасность для местных жителей. Тоннели близлежащих станций метро беспрерывно осушают с

помощью насосов.

Археология местности — предмет для восхищения и глубокого исследования. На южной стороне одного из двух островков был найден скелет маленького ребенка; он жил во времена, предшествующие древнеримскому периоду Лондона; бескислородная среда позволила частично сохраниться его плоти. Утонул он или стал жертвой убийства, установить невозможно. В III веке н. э. на восточном берегу стояли стекловаренные печи. Существует и множество других свидетельств древнеримского периода: монеты и глиняные сосуды, кольца и кубки, кожаная обувь и деревянные таблички для письма, хирургические инструменты, ланцеты и специальные крючки. В римском слое были найдены три провалившихся туда средневековых ключа. Обнаружено много «съедобных» находок — остатков фруктов, орехи, крупы. Словом, вырисовывается полная картина раннего периода существования Лондона.

Время оставило след и на поверхности земли. Были обнаружены следы римской дороги, ведущей из Ньюгейт; современный Холнборский водопровод в точности повторяет ее направление. Уникальное здание, стоявшее на Людгейтском холме с XII века до 1940 года, было разрушено

бомбардировкой. За свою долгую историю оно успело послужить в качестве магазина, гостиницы и доходного дома.

На самом берегу реки некогда стояло каменное восьмиугольное строение, по всей видимости, храм романо-кельтского периода. Внутри оно было выкрашено красным, с зелеными и белыми полосами. В яме позади строения обнаружили остатки сгоревших углей и человеческий череп. В древности Флит был священным источником, связанным с кельтским культом головы. Черепа находили и в Уолбруке. Храм был разрушен в начале IV века, в период, когда христианство стало доминирующей религией в Англии. Вместо него построили большое здание с множеством комнат. Предполагается, что храм снесли, а на его месте возвели епископский дворец. Две римские статуи, Вакха и Цереры, сбросили в реку. В газете «Миррор» от 22 марта 1834 года сообщается о находке «большого числа медалей с изображениями креста, распятия и выгравированной молитвой Пресвятой деве».

В месте слияния Флита и Темзы группой специалистов из Археологической службы музея Лондона в 1990 году было найдено 11 тел, относящихся к началу XI столетия. Перед погребением

тела расчленили и обезглавили. Из глубин речного ила извлекли трехместный туалет XII века, брошенный туда словно в память о первоначальной функции реки. Не обошлось и без трупа черной крысы, разносчицы чумы.

Глядя на карты Флита и его долины и изучая археологию местности, легко представить развитие Лондона как стройную череду снов или галлюцинаций. Здания возводятся и сносятся, дорожные покрытия меняются, чтобы впоследствии уйти в небытие, дворы и проулки исчезают и возникают вновь, двери и лестничные марши строятся и рушатся, через прежде необитаемые районы прокладываются дороги, переулки превращаются в улицы, роется множество колодцев, водостоков, погребов, обреченных уничтожению. Вот из слоев грязи достают блюдо с изображением женщины рода Тюдоров, а вот антропоморфную голову скульптуры XIII века. В илистом дне Флита похоронены игрушки, сосуды, курительные трубки, иконные доски, броши, горшки, чаши, кружки, пряжки, булавки, обрывки тканей. Вот изразец с отпечатком пальца маленького ребенка. Поистине, таково течение истории!

Флит издавна ассоциировался с преступностью и болезнями, не в последнюю очередь из-за тюрь-

мы «Флит», расположенной на восточном берегу. Это место с ужасающей репутацией впервые упоминается в источниках XII века, а значит, построено оно на несколько десятков лет ранее. Тюрьма располагалась на одном из двух островков Флита, соединенном с большой землей мостом; вокруг «Лондонской клети» шел ров 33 фута шириной. Посреди рва возвышалась каменная башня, высокая словно гора. Она, вероятно, была сестрой Белой башни Тауэра. На прилегающей территории найдено несметное количество чашек и кружек; на одной сохранилась надпись: «Дж. Хёрст, Лондонская клеть». Тюрьма существовала 800 лет, ее снесли в 1845 году.

Вдоль русла Флита обитали и другие криминальные соседи. Некий дом около Смитфилда, выходящий на реку, в XVIII веке стал пристанищем воров и грабителей разного пошиба. В доме имелся люк-ловушка, ведущий прямиком в речные воды, таким образом жертвы преступников частенько буквально смывались. Какого-то моряка заманили в ловушку, а затем ограбили и раздели; «к Блэкфрайерс он приплыл уже трупом». Когда так называемый Ветхий дом на Вест-стрит снесли, в его подвалах нашли горы человеческих костей. Тернмилл-стрит была знаменита бор-

делями, а Сафрон-хилл — грабителями. Уильям Пинкс в книге «История Клеркенвелла» (1881) отмечал: «Порок любого рода процветал в этом районе, и никакие меры не способствовали его искоренению; приписанных к нему полицейских не боялись, но запугивали».



Лестница, ведущая к замурованному Флиту

Связь Флита с болезнями была не менее тесна, чем с криминалом. В XII веке монахи монастыря Уайтфрайерс жаловались на смрад, который перебивал аромат ладана, и сообщали, что несколько братьев скончались от отравления

«гнилостными испарениями». В 1560 году городской врач заявил, что во время эпидемий лихорадки и чумы в «зловонных потоках» близ Флита гибнет большая часть Лондона, ибо «они в скорейшие сроки принимают заразу и разносят ее на длиннейшее расстояние». Вспышка холеры в тюрьме «Клеркенвелл» в 1832 году была также связана с потреблением нечистых вод. То был один из самых загрязненных районов столицы.

Не раз создавались планы по выводу Флита на поверхность городского пространства. Был разработан проект сооружения под площадью Людгейт обзорной платформы, с которой можно было наблюдать за подземной рекой. Так что река еще не до конца утратила необъяснимую власть над воображением лондонцев. На углу Уорнер-стрит и Рей-стрит, на мостовой перед пабом «Кучер и лошадки», есть неприметная решетка. Если наклонить к ней ухо, можно услышать мощный рокот подземной реки. Она жива.

6
Сердце тьмы

В книге «Путешествие на край ночи» (1932) французский романист Луи-Фердинанд Селин упоминает *le communisme joyeux caca*. Что в буквальном переводе означает «веселый коммунизм дерьма» — великолепный девиз для путешествия в лондонскую клоаку. Это поистине дорога во мрак. Ведь канализация есть вместилище вселенской скверны, субстанций, которые извергаются нашими телами и смываются прочь. В ней скапливаются все отходы мира, выброшенные на улицу или отправленные на свалку. Там покоятся дрянные, отвратительные или просто старомодные вещи. Она — утроба гнили и разложения.

Канализация всегда была символом смерти. В документе XIX века находим следующее утверждение: «Если взять карту Лондона и пометить районы, в которых постоянно наблюдаются эпидемии лихорадки… то вы без сомнений и с поразительной точностью нарисуете план городской канализации». Путь распространения лихорадки безошибочно повторял контуры под-

земного лабиринта. Несколько вспышек холеры были тесно связаны с расположением зловонных подземных каналов.

Согласно лондонским преданиям в городской канализации обитают жуткие чудовища, к примеру, крысы размером с кошку. «Я частенько видывал не меньше сотни крыс разом, — признавался золотарь XIX века. — Им ничего не стоит напасть на человека, если они понимают, что им негде укрыться». В коллекторах царила нездоровая жара. Однако в некоем извращенном смысле они способствовали возрождению жизни. В прошлом экскременты повсеместно использовали в качестве удобрения; в связи с этим возникали проекты откачки содержимого лондонской канализации для полива близлежащих пашен.



«Крысолов». Из книги Генри Мэйхью «Лондон рабочих…», 1851–1862 гг.

Если в Лондоне древнеримского периода и

существовала канализация, то следы ее не сохранились. Типичное римское жилище без нее не обошлось бы. Собственно римская канализация действовала до 1913 года. В Йорке есть остатки древнеримской системы сливов. Однако такое впечатление, что в Лондоне она разрушилась и превратилась в прах, ибо мы не находим ни одного фрагмента. Впрочем, не исключено, что ее останки все же покоятся на большой глубине.

Роль канализации в средневековом Лондоне выполняли реки, ручьи и канавы, в конце концов впадающие в Темзу. Выгребные ямы кирпичной или каменной кладки также были общественными; их откачивали еженедельно или раз в две недели муниципальные рабочие, которых называли «фермеры отхожих мест». В 1326 году один из них по прозвищу Ричард-грабельщик упал в собственную выгребную яму и «погиб ужасной смертью, захлебнувшись в экскрементах». Насосы для откачки фекалий в подземной дренажной системе были впервые применены в Лондоне в XIII веке, во время правления Генриха III.

Но этого было недостаточно для удовлетворения потребностей горожан. Некий Уильям Спрот в 1328 году подал жалобу на соседей, Уильяма и Адама Мейр, в связи с тем, что их клоака, или

содержимое сливной трубы, переливалась к нему через стену. В 1347 году двоих лондонцев обвинили в том, что определенные запахи проникают в соседний погреб. В 1388 году был издан закон, согласно которому «уличенные в нанесении ущерба или загрязнении канав, рек, водоемов и воздуха Лондона» подлежат наказанию. Казалось, с разливами Темзы и то легче совладать. Рос город, а с ним нарастала и вонь.

По закону 1531 года была создана официальная комиссия по канализации, которая отвечала за состояние существующей системы коллекторов и строительство новых. Имелось девять подкомиссий: Сити, Вестминстер, Холборн, Финсбери, Тауэр Хамлетс, Гринвич, Сент-Кэтринз, Поплар и Блэкуолл. Под землей уже действовала разветвленная дренажная система, впрочем, ее функция заключалась в очистке лишь поверхностного слоя воды; отходы же частных домов по-прежнему сливались в выгребные ямы и затем использовались в качестве удобрений или незаконно выливались в Темзу.

Новое применение экскрементов было введено в конце XVI века, когда обнаружили, что содержащийся в них азот можно использовать для производства пороха. Появилась бригада

так называемых селитрщиков, они имели право войти в любой дом и реквизировать весь объем фекалий. В 1601 году член парламента жаловался, что селитрщики «роются и в спальнях, и комнатах больных, не щадя даже рожениц, и в доме Бога, в храме». Можно сделать вывод, что Лондон стоял на гигантском море дерьма. Возможно, это одна из причин, почему до сих пор образ подземного мира несет немало оскорбительных коннотаций.

В 1634 году по инициативе Иниго Джонса вместо открытой канализации — Канавы-на-болоте — была сооружена новая, крытая. После Большого пожара, когда возник отличный шанс отстроить канализацию заново, Джон Эвелин создал проект «подземного города» с «подвалами, погребами и сводчатыми излучинами, при этом» связанными с «новыми зданиями». Но план остался на бумаге. Правда, был ряд обращений от местных органов, затрагивавших проблему загрязнения в городе. Первые кирпичные стоки построили в XIX веке. Нижняя часть реки Флит была пущена под землю и стала использоваться как канализация в 1727 году. За столетие между 1756 и 1856 годами в городе построили более 100 коллекторов. К 1856 году в Лондоне было около 200 000 выгребных ям

и около 360 стоков.

Очередная волна строительства поспособствовала жутковатой исторической находке. В Смитфилде весной 1849 года рабочие, рывшие канаву для прокладки труб, натолкнулись на пласт простого камня, почерневшего от огня и покрытого пеплом от сгоревших тел и костями. Так было обнаружено место казней XVI века, на котором сжигали еретиков времен правления Генриха VIII и Марии Стюарт. Кости забирали себе зрители в качестве реликвий. Какую веру, католическую или протестантскую, исповедовали мученики, значения не имело.

Выгребные ямы и сточные системы не были однозначным благом. В них выделялись метан и болотный газ, которые взрывались, стоило туда попасть искре. Жители домов, пойманные в эту ловушку, сгорали заживо или задыхались. Многие сточные трубы находились в обветшалом состоянии. Говорили, что кирпичная кладка стока Мэйфэйр была пористой, словно имбирный хлеб; ее можно было буквально зачерпывать ложкой. Рабочие канализации задыхались от сероводорода, выделяемого при распаде гниющих тканей.

В результате инспекции городской канализа-

ции летом и осенью 1848 года ее состояние было признано пугающим; система находилась в полуразрушенном, запущенном, даже опасном состоянии. Например, сточная система в Работном доме в Вестминстере пребывала «в столь запущенном виде, что уровенщик каждые несколько минут вынужден отрываться от работы из-за плотного осадка, покрывающего стекла спиртового уровня — для протирки… В помещении длиной около 30 футов с потолка словно сталактиты свисают наросты тлетворных выделений в три фута». Одного из инспекторов пришлось «тащить волоком (два фута по прелой чернеющей массе) в бессознательном состоянии». То было сердце тьмы в нижней части города, описанной в докладе инспекции как «дебри». Здесь обитало поистине «чудовищное зло».

В продолжение истории. В октябре 1849 года погибло четверо мужчин, спустившихся в невентилируемую сточную систему на Кенилворт-роуд, Пимлико. В тот же период в результате взрыва в канализации на Кеннингтон-роуд пострадало несколько рабочих, «с лиц которых сорвало кожу и подпалило волосы». В ноябре 1852 года двое мужчин погибли от ядовитых испарений, проникнув в канализацию у Комптон-стрит,

Клеркенвелл. В 1860 году четверо мужчин скончалось на месте в одном из стоков Флит-лейн из-за утечки газа.

Сохранилось множество отчетов о взрывах угольного газа. 16 октября 1833 года жертвой такого взрыва стал дом на Кинг-стрит на площади Сент-Джеймс. «По всей вероятности газ проник в дом из канализации, а служанка как раз вошла с лампой в руках, и газ воспламенился. Комнату заполнил огонь, взрывом женщину подбросило до потолка и одновременно вышибло мансардное окно на лестничном марше». Подземный мир оставался как вместилищем разложения, так и таил смертельную угрозу. Подземные силы то и дело находили тайные дорожки в верхний мир.

При всем этом подземный мир имел постоянную клиентуру. Появилась каста помоечников, людей, которые жили на то, что могли добыть, роясь в канализации. Они искали пенни и соверены, а также мистический шар слипшихся монет, который называли «слиток». Они работали в молчании, тайком, гася свои огромные фонари на подходе к решетке водостока, «иначе на улице могла вмиг собраться толпа зевак». Разумеется, они нарушали закон. И, возможно, их принимали за подземный народец, что порой выходит на

поверхность подышать воздухом.



«Охотник в канализации», 1851 г.

Вскоре они и впрямь обрели мистический статус и стали темой сенсационных статей и слухов. Эти обитатели подземного мира проникали в канализацию у берегов Темзы при отливе, вооруженные крепкими палками — для отгона крыс. Они освещали себе путь большими фонарями и часами бродили в лабиринте под многолюдными улицами. Они носили своеобразную форму: холщовые штаны и длинные робы с большими карманами. Они находили металлические ложки, железные коробки из-под табака, иголки и булавки, кости, мраморные обломки, пуговицы, обрывки шелка, щетки, пустые кошельки, пробки, огрызки свечей, семена, обмылки, фальшивые деньги и искусственные зубы. То были отбросы викторианского Лондона, предназначенные для отбросов общества.

С чем же сталкивались эти охотники во время вылазок? Джон Арчер в книге «Следы старого Лондона» (1851) рассказывает, что «многие искатели погибали в своих убогих странствиях». Судьбы этих новых пилигримов по-своему подтверждали репутацию подземных тоннелей и каналов как священных. «Многие задыхаются

и гибнут от испарений, — продолжает Арчер, — либо тонут, поскользнувшись на предательском пути, становясь добычей стаи прожорливых крыс, либо захлебываются, накрытые внезапной волной нечистот». Апокалиптический конец. Журналист Генри Мэйхью, оставивший четырехтомный труд «Лондон рабочих, Лондон бедняков» (1851–1862), предполагал, что «несчастные часто погружались во тьму, когда зловонное дуновение гасило их светильники, и брели, пока, обессиленные, не падали замертво на своем пути». Такова была судьба почитателей подземных божеств, пилигримов, изначально обреченных в своем паломничестве; бледных жрецов Мрака и Фекалий.

Отвратительные профессии почти неизменны. Канализационные системы Лондона по большому счету не отличаются от существовавших в кносском дворце в 1700 до н. э., а работа ассенизаторов, или смывщиков, была одна и та же во все времена. В XIX веке, судя по свидетельствам, они были вполне довольны своим уделом. Считалось, что атмосфера канализации дает естественную защиту от болезней. Рабочие даже предпочитали ее воздуху на поверхности. Мэйхью с удивлением констатировал у подземных ассенизаторов цветущее здоровье; то были «сильные, крепкие

и румяные здоровяки». Но вот как он заканчивал их описание: «За редким исключением то были тупые, не осознающие свою деградацию люди, не стремящиеся вырваться оттуда». Презрительное, оскорбительное мнение обитателей верхнего мира.

В то время нередко приводили рассказы самих смывщиков. «Там куча добычи, — вспоминал ассенизатор середины XIX века, — видали бы вы, что там попадается… Газ тоже веселая штука, скажу я вам. Только бух на спину и гляди, как что-то просвистит, и пламя понесется по сводам… Как-то утром, когда прилив спал, мы вышли на работу и подобрали ногу». Он помолчал и добавил: «Не деревянную, не подумайте».



Слив в канализации, 1851 г.

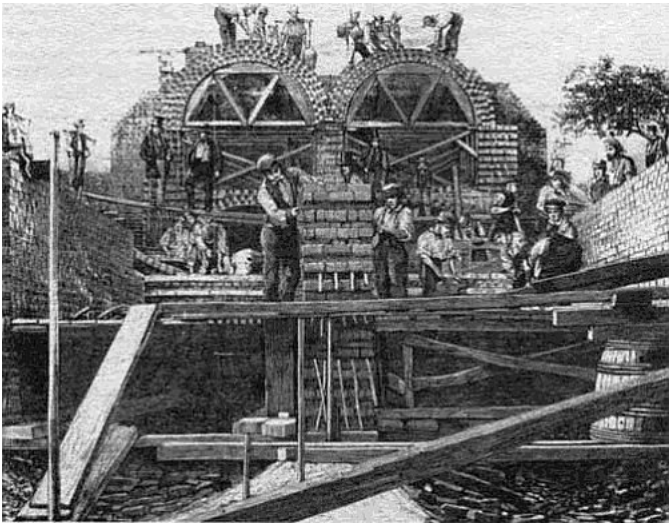
Несмотря на браваду и очевидную радость от работы, ассенизаторы не справлялись с обветшалыми стоками и их содержимым. В 1858 году в городе случилась «большая вонь». В тот период туалеты около четверти миллиона частных домов напрямую выходили в общественную канализацию, иными словами все отбросы немедленно попадали в Темзу, которая превратилась в зловонную открытую сточную канаву.

Берега по обе стороны чернели от грязи. Однажды королева Виктория и принц-консорт Альберт решили совершить увеселительную речную прогулку, но через несколько минут нестерпимая вонь погнала их обратно на пристань. В большинство домов вода поступала прямо из Темзы и была коричневатая. Окна здания парламента были занавешены драпировками, пропитанными хлористым раствором, но и они, по словам тогдашнего премьер-министра Бенджамина Дизраэли, не полностью заглушали вонь «вод Стикса, смердящих невыносимо и ужасно». Это и был «невыносимый кошмар» Лондона. Премьер-министр однажды покинул зал заседаний в Вестминстере почти в панике, «с кипой бумаг в одной руке и носовым платком, крепко прижатым к носу, в другой, согнувшись почти вдвое, бежал от отвратительного запаха».

Подземный мир вырвался наружу. Всё то, что было извергнуто и отринуто, вернулось и жаждало реванша.

Парламентарии окончательно убедились, что санитарные условия XIX века вовсе не исправились, но только ухудшились по сравнению с условиями века XV. Они были обязаны предпринять глобальные меры, и немедленно.

Решение нашел Джозеф Базалгетт, главный инженер Управления строительством метрополитена. Он предложил построить разветвленную систему канализации параллельно течению Темзы, которая объединила бы трубы, ведущие к Темзе, и направила их содержимое за пределы города в водостоки Баркинга на северо-востоке Лондона и в Кросснес к югу от течения Темзы, в Эритские болота. Ему также удалось реконструировать мелкие сети существующих стоков. Пять основных смежных коллекторов располагались на различной глубине; самая глубокая — в 36 футах под поверхностью.



Строительные технологии, вид с Вик-лейн в Боу, 1860-е гг.

Кого-то мысль о вмешательстве в подземный мир повергала в ужас. Они верили, как сообщалось в издававшемся Чарльзом Диккенсом журнале «Круглый год», что новые стоки могут стать «вулканами из дерьма, грандиозной системой нечистот, готовой взорваться в любой момент от воспламенения зловонных газов и если не удушить, так отравить всех на своем пути». Им представлялся Аид, который вырвал-

ся во внешний мир. Но проект Базалгетта был доведен до конца. На полотне Форда Мэдокса Брауна «За работой» (1863), запечатлевшем героев-рабочих, изображены мускулистые мужчины, прокладывающие канализацию под Хит-стрит в Хэмпстеде.

Одна из наиболее глубоких систем пролегает от парка Рейвенскорт и Хаммерсмит до Кенсингтона, пересекает Бромптон-роуд и Пиккадилли и продолжает невидимый путь вдоль Стрэнда и Олдвич, после чего уходит под Сити и Олдгейт. Другая часть канализации начинается в Хаммерсмите, откуда извилистым путем направляется к реке Ли. Она проходит под Фулхэмом и Челси, затем попадает на насосную станцию, откуда держит путь к Милбэнк и парламенту. Потом канализационные трубы пересекают набережную Виктории, Блэкфрайерс и Тауэрский холм, после чего направляются в Уайтчепел и Степни. Эта система проникает в самые глубины города. Ее тоннели изобилуют изысканными архитектурными деталями и орнаментами, например, ступенчатыми краями сводов. Едва ли ценители смогут полюбоваться ими; их таинственность сродни разве что египетским пирамидам.

Общая канализационная система ведет к на-

сосной станции «Эбби Милз» в Стратфорде. Ее оригинальное здание, в настоящее время используемое как резервное, построено в стиле, который называют «венецианская готика», «славянский» или «византийский» — с целью придать подобающе строгий вид тому, что относится к подземным тайнам.

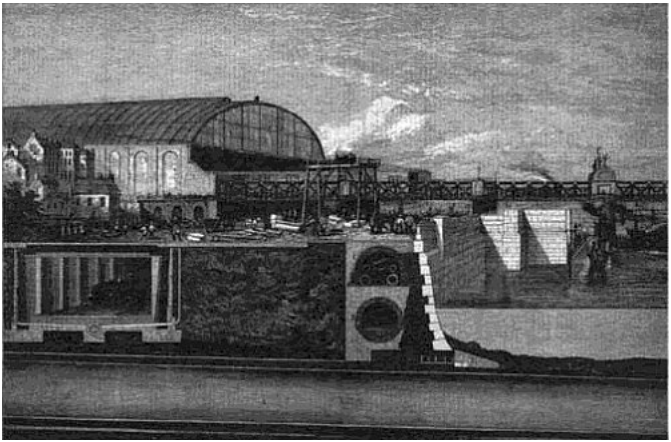
Здание называли Храмом канализации, опять-таки связывая сакральное с подземным миром.

Другую насосную станцию, в Кросснес, описывают как «великолепный храм технических достижений», ее интерьер напоминает декор византийских церквей. Станцию «Эбби Милз» считали местом силы, «живописным, волшебным», как писал репортер «Дейли Телеграф» весной 1865 года, подтверждая в очередной раз, что подземелье — это потаенная сокровищница. Однако в той же статье, после спуска в безмолвный подземный резервуар, он пишет, что «оказался словно в челюстях притаившейся опасности, в ущелье пред долиной смертной тени».

Репортер подобрался к «мерзейшей клоаке в Европе, словно бессильный пленник, задыхаясь и желая выпрыгнуть наружу, обернувшись пантерой». Два образа подземного мира — магический и демонический — сливаются здесь воедино.

Весной 1861 года журнал «Обзервер» описывает проект Базалгетта как «самое грандиозное и великолепное сооружение современности». Его сравнивают с семью чудесами света. Проект охватывает 82 мили основных коллекторов и 1000 миль более мелких стоков. На строительство ушло 318 миллионов кирпичей и 880 000 кубических ярдов цемента. Сама система, с учетом некоторых улучшений и изменений, действует до сих пор. Кирпич, известный как синий стаффордширский по-прежнему держится крепко, схваченный портландцементом.

А еще Базалгетт понял, что река станет полноводнее, если ее сузить; в результате были построены набережная Альберта и Виктории. Наряду с архитекторами Джоном Нэшем и Кристофером Реном Базалгетт входит в пантеон героев Лондона.



Набережная Темзы по проекту Базалгетта, 1867 г.

Говорят, что канализация странным образом притягивает к себе людей, в принципе благополучных и здоровых. Многие совершают экскурсии по коллекторам Базалгетта — туристы в поисках сильных впечатлений. Но это требует подготовки и ритуального облачения: достающие до пояса болотные сапоги, шерстяные чулки до бедра, белый защитный комбинезон из промасленной ткани. В снаряжение входят и шлем-каска с шахтерским фонарем. Люди молча слушают, как им зачитывают список правил и предостережений.

Их прогулки напоминают путешествия античных героев, когда живые спускались в царство мертвых, а потом возвращались в верхний мир с рассказами о своем нисхождении. Они вступают в настоящую преисподнюю.

Не так давно — в 1960 году — один наблюдатель, спустившийся под Пиккадилли, рассказал следующее: «Казалось, будто мы пересекаем Стикс. Туман проник вслед за нами с улицы и клубился над бесцветной зловонной рекой, похожей на воды Аида». Другой уподобил Флит, превращенный в канализационный коллектор, то выхватываемый светом фонарей, то вновь невидимый во тьме, знаменитым темницам Пиранези[13]. И не зря: одна из опасностей, которыми чреваты подземные прогулки, — оказаться в ловушке, под гнетом мрака. Сточные каналы могут порождать приступы ужаса и истерии.

В описаниях нижнего мира часто ощущается смесь ужаса и благоговения. Подземные помещения сравнивают с соборами: там есть колонны и контрфорсы, арки и крипты. Некий посетитель,

---

[13] Примечания: 13

Имеется в виду цикл из 16 гравюр под названием «Темницы, сочиненные Джованни Баттистом Пиранези, венецианским архитектором», изданные в 1745 г. и переизданные с некоторыми изменениями в 1760-м. «Темницы» Пиранези — мрачные, пугающие размерами и отсутствием постижимой логики архитектурные построения.

обнаруживший арку, сквозь которую низвергался водопад, заметил, что вид был чудесный, словно «сон о подземном монастыре». Экскурсанты бредут по тоннелям, достигающим высоты 17 футов, и холодная гнилостная вода плещется вокруг их сапог, доставая почти до колена. Многих пугает течение, они теряют ориентацию, а за ней и самообладание. Они чувствуют под ногами донные отложения — будто гуляют по морскому берегу в отлив. Через равные промежутки встречаются огромные железные двери, выполняющие роль клапанов. Почти везде, то ближе, то дальше, слышен отдаленный рокот воды. Это голоса порогов и водопадов. Но и звуки внешнего мира — суетливый гул Лондона — доносятся с улиц через вентиляционные решетки.

Подземные путешественники идут через гигантские помещения кирпичной кладки, где разные стоки переходят один в другой. Самые невезучие могут натолкнуться на места скопления обширных отложений жира по обеим стенам тоннеля — результат накопления отбросов современного фастфуда. Не обходится и без крыс. Особенно многочисленные стаи животных наблюдались в XIX и XX столетиях в так называемых кровавых тоннелях, которые тянулись от

скотобоен и мясных рынков.

Вонь порой непереносима, но в целом чувствуется лишь запах плесени да сырых стен; там промозгло и неуютно. Над бурлящими водами нередко стелется туман. Вереницы кирпичных коридоров с причудливыми залами овальной формы, кажется, уходят в бесконечную даль. Заблудиться в них ничего не стоит. Или — бесследно скрыться. Ведь в некоторые участки коллекторов нога человека не ступала лет 15.

Один из смельчаков в XIX веке рассказывал, что в старом стоке под мостом Блэкфрайерс «прямо на потолке произрастает колония грибов размером с добрую супницу».

28 июля 1840 года у моста Флит в только что выложенный кирпичом сток — бывшую реку Флит — спустились первые любопытные. Вот что писал один из них: «Я подвесил газовую горелку у начала течения. Вооружившись фонарями, мы направились в сторону Темзы». Так мог бы начинаться дневник путешественника по болотам Борнео, а не по столичной канализации. Тоннель изгибался то вправо, то влево, пока первопроходцы вдруг не осознали, что уже середина дня и прилив достиг двух с половиной футов. Автор заметок признается, что он со товарищи испуга-

лись за свои жизни и, «подняв фонари повыше», они «бросились вперед к выходу, ибо должны были преодолеть половину тоннеля, чтобы оказаться в безопасности. Воздух сгустился, мы теряли сознание. Однако нам удалось добраться до Холборнского моста невредимыми».

В «Жизни путешественника» Эрик Ньюби вспоминал о спуске в канализацию Тайберна в начале 1960-х. Ему советовали быть настороже из-за присутствия под землей углекислого газа, паров ацетилена, бензина — цианистого водорода, «имеющего приятный запах миндаля, слабейший намек на который тут же заставлял рабочих канализации» стремглав нестись к выходу. Однако сам он отмечал прежде всего идущий из протекающих труб запах угольного газа, смешанный с тяжелой вонью заброшенной канализации. Продвигаясь вперед, Ньюби видел не одно крысиное семейство, приютившееся в разрушенной кирпичной кладке. Профессионалы-рабочие прозвали их «рождественские кролики». Позже Ньюби попал и в канализацию Флита и был поражен душной, парной атмосферой — «напоминавшей, пожалуй, турецкие бани, где прорвало трубу».

И в настоящее время идет стройка, вполне до-

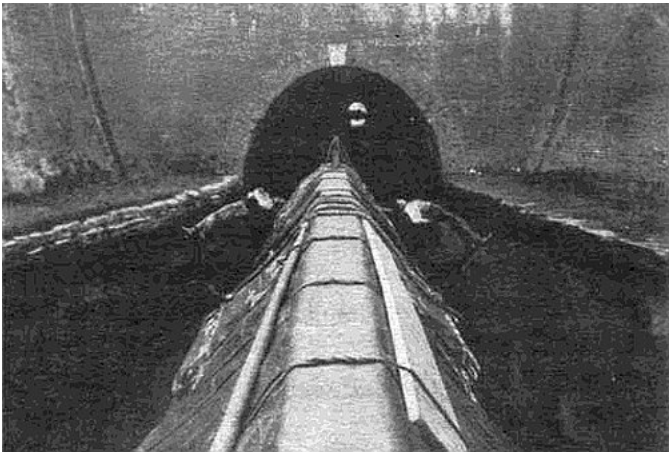
стойная Базалгетта. Скоро на 20 миль от Чизвика в Западном Лондоне к Бектону в Восточном будет проложен тоннель «Темз Тайдуэй». По нему, не достигая вод Темзы, будут отводиться излишки канализации и прочих отходов, которые накапливаются в период сильных ливней. Тоннель строится на глубине 200 футов, повторяя изгибы русла реки, и считается одним из крупнейших инженерных проектов современности. Он должен быть готов к 2020 году. Однако, как и все, связанное с подземными тайнами, этот проект известен и обсуждается в довольно узких кругах.

Под поверхностью Лондона проходят еще два тоннеля с бегущей водой. На три четверти мили тянется канал под улицей Ислингтон, извиваясь под Мюриэл-стрит, Барнсбери-роуд, Толпаддл-стрит и Аппер-стрит, наконец выходит наружу на Абердин-плейс и совершает путь еще в 370 ярдов. Работы по его закладке велись при свете свечей и постоянно находились под угрозой срыва из-за множества подземных источников. Землю со стройки отвозили на «поле мистера Лорда», где позже построили крикетный стадион «Лордс»[14].

---

[14] Примечания: 14

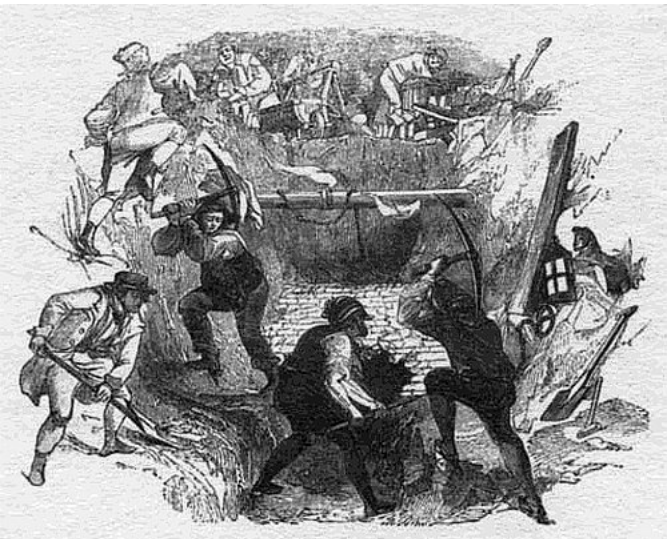
Назван в честь Томаса Лорда, купившего этот стадион в 1814 г.



«Леггинг» в действии, канал Излингтон. 1930 г.

Тоннель «Ислингтон» открыли в 1820 году; первые посетители плыли по нему с помощью леггинга: человек лежал плашмя на днище лодки и направлял ее, отталкиваясь от стенок тоннеля ногами. В 1826 году на смену такому способу пришел паровой буксир, который тащил лодки, прикрепленные к мощной цепи. Как говорили в то время, «пар костей не ломит». Некий журналист назвал это средство транспортировки «поистине адским»: и впрямь дым, пламя и лязг двигателя, по контрасту с непроглядной тьмой

арок и черной водой, звук лодок, ударяющихся о стены и друг о друга, и неверный свет, мерцающий вдали за очередным поворотом, создают собирательный образ преисподней, которую невозможно постичь, если не увидеть хотя бы одним глазком.



Прокладка канализации в ночное время. 1841 г.

Тоннель был реконструирован в 2000 году, и

теперь, разумеется, лодки в нем двигаются прогулочным шагом, управляемые электродвигателем. Суть путешествия, впрочем, не изменилась. Путь по каналу занимает около 20 минут на барке или небольшой лодке; вас охватывает непередаваемое ощущение прогулки *под* городом. Какое-то время еще виден слабый отсвет с поверхности в виде пятна на воде, но вскоре вокруг сгущается тьма, по описанию одного из путешественников, — «плотная и липкая». В тоннеле — собственный микроклимат. Штурвальный парового буксира в свое время утверждал: «Когда снаружи туман, в тоннеле ясно. Непростой это тоннель». Зимой здесь дует яростный ветер.

В наше время коллекторы так же опасны — но не смертельно. Рабочие трудятся в бригадах под руководством шефа. Имеется жаргон подземщиков, по которому они узнают своих в условиях, требующих повышенной осторожности. Встречаются случаи синдрома Вейла[15], переносчиками которого могут быть крысы, а также головокружения в связи с долгой работой в темноте. Не исключены взрывы газовых скоплений и вне-

[15] Примечания: 15

Синдром Вейла (Вейла-Васильева), или желтушный лептоспироз — тяжелое инфекционное заболевание, приводящее к снижению свертываемости крови.

запные приливные волны. Во время часовой грозы может выпасть количество осадков, равное 100 тоннам воды на один акр. Первый признак близкой опасности — сильнейший ветер, вдруг возникающий в подземелье. Затем приходит мощнейшая приливная волна, способная снести все на своем пути. В коллекторах зевать не рекомендуется.

7
Лондонские трубы

Трубы иного назначения также тянутся под поверхностью Лондона, бесшумно и укромно. Некогда вода из источников на севере поставлялась в город по деревянным и кожаным желобам. К XIII веку, когда некоторые крупные реки обмелели или превратились в открытые сточные канавы, питьевую воду пустили по свинцовым трубам. Постепенное проникновение этого металла в воду, должно быть, заметно отразилось на общем здоровье горожан. В 1236 году Гилберт де Сандфорд получил «соизволение доставлять воду из деревни Тайберн в Лондон по свинцовым трубам». Так называемый Великий водопровод шел под нынешней Оксфорд-стрит. Его маршрут отмечен в названии Кондуит-стрит (*conduit* — трубопровод, водовод). Затем он тек через Холборн и в конце концов достигал Чипсайда, где воду можно было набирать с помощью гигантского насоса, известного как Колонка в Чипе. Другая колонка, поменьше, что находилась на противоположном конце Чипсайда, у ворот Святого

Павла, получила прозвище Писающая, потому что вода из нее текла непрерывно. Одно время эта система являлась революционным инженерным решением, и между этих двух колонок формировался символический центр Лондона в дни карнавальных или королевских процессий. Иными словами, священное место.

Город рос, и появлялись все новые водоразборные колонки. Местонахождение одного из источников обозначает Уайт Кондуит-стрит в Ислингтоне, а в Холборне увековечен сэр Уильям Лэмб — неоднократно бывший премьер-министром в XIX веке, в его честь названа Лэмбс Кондуит-стрит. Колонка, названная Стандарт, была сооружена в Корнхилле и стала одной из городских достопримечательностей. Колонки выполняли и роль ритуальных объектов, подобно большинству подземных водных источников. Мэр и члены городского совета регулярно посещали общественные колонки; согласно свидетельству Джона Стоу, «на охоте они подстрелили зайца», а затем устроили пиршество «у подножия колонки». После обеда была устроена охота на лис. Правда, по мере развития города эти крупные сооружения становились помехой транспортному движению, и к XVI веку большин-

ство из них ликвидировали.

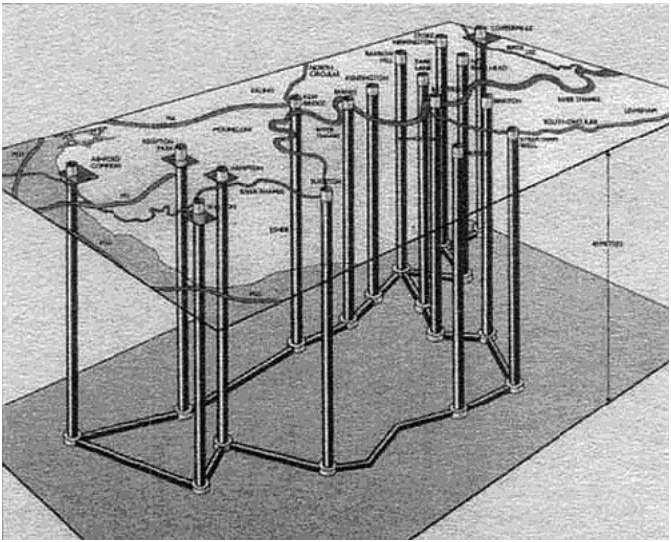

ARCHITECT

Водоразборная колонка в Корнхилле, 1800.

Зато создавались новые водопроводы. В начале XVII века Хью Миддлтон построил знаменитый водопровод в Нью-ривер. Он шел от Амвелла и Чедуэл Спрингс в Хертфордшире в Северном Лондоне, а в месте его окончания — на углу Роузбери-авеню и Арлингтон-вэй, где находилась прежняя штаб-квартира компании Темз Уотерс и где до сих пор существуют колодцы Сэдлера, — сейчас бьет фонтан. По соседству с площадью Клермонт по-прежнему явственно обозначены контуры гигантского резервуара. Это самая «водяная» часть Лондона. Но Нью-ривер — Новая река, как и ее предшественницы, теперь течет под землей. Она отправлена в вечную ссылку.

К XVIII веку существовало несколько компаний, занимавшихся прокладкой в Лондоне подземных трубопроводов, и между ними шла нешуточная борьба за место под солнцем. Под некоторыми улицами пролегали трубы трех, а то и четырех подрядчиков-конкурентов. В 1811 году эти компании объединились, но возникшая монополия не оказала положительного влияния на состояние здоровья жителей города. Вода поставлялась в дома с перебоями, порой в течение

всего 10 минут в день, а по воскресеньям не текла вовсе. Если что-то и улучшалось, то медленно и бессистемно. Лишь в начале XX века, когда был создан Водный совет Метрополитан, водоснабжение стало гарантированной услугой. В 1955 году на глубине 19 футов было построено гигантское водохранилище. А в самом конце века его дополнила кольцевая система водоснабжения на глубине 130 футов; она охватывает городское пространство площадью в 50 миль, ширина ее главного тоннеля — 7,5 фута. Эта водопроводная магистраль снабжает водой половину населения Лондона только благодаря действию силы тяжести. Одна из самых больших насосных станций, регулирующая подачу воды, находится у перекрестка с круговым движением на Шефердс Буш, где сооружена насосная башня. А в конце Парк-лейн, под островком безопасности, расположена еще одна такая станция. Вы бы ни за что не догадались, где именно она находится.



Кольцевая система водоснабжения Лондона (схема)

Другая провидческая идея прошлого касалась поставки в город газа по подземным трубам. Первый газопровод был проложен летом 1805 года; в газетах описывалось, как «легковоспламеняющийся газ, прозрачный и невидимый, побежал по трубам, как только пробило 8 часов». Фонарщик один за другим зажигал уличные фонари; этот новый чистый и яркий свет вскоре преобразит

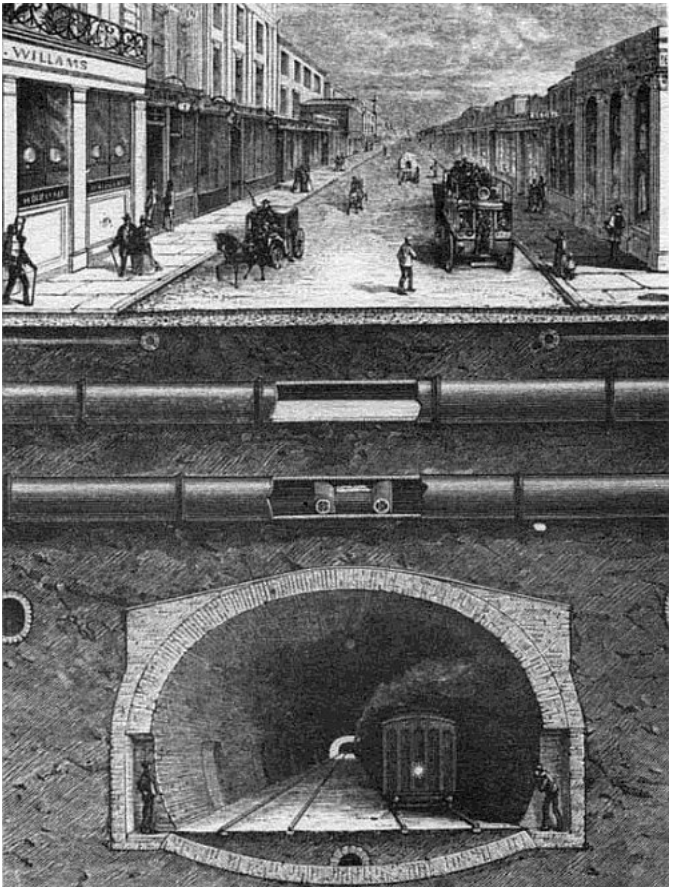
вид ночного Лондона. Тень и сумрак навеки изгонят с главных улиц. «Прокладка первого газопровода, — писал в своем журнале „Круглый год“ Чарльз Диккенс, — представляла собой грандиозное зрелище. Достойное пера художника». Он считал это событие более исторически важным, чем высадка войск Юлия Цезаря или подписание Великой хартии вольностей. Как все викторианцы, Диккенс верил в превосходство силы и понимал, что газ ознаменовал начало новой эры.

Однако нестабильная природа этой подземной силы вызывала у жителей серьезное недоверие. Некоторые уверяли, что для удержания газа под землей понадобятся гигантские земляные укрепления. Людей мучил страх перед возможным взрывом. Некоторые участки газопровода, который строили сотни вновь созданных компаний, были проложены слишком близко к поверхности. В 1867 году ирландские националисты тех времен — взорвали газопровод в Клеркенвелле в рамках террористической кампании 1860-х годов; тогда же рядом с крупным газгольдером в Шордитче была обнаружена бочка с порохом.

Сильнейший взрыв газа произошел в конце октября 1865 года — тогда при случайном воспламенении в «Лондон Газлайт Компани»

1 миллиона кубических футов газа погибло 11 рабочих. Людей, находившихся в миле от эпицентра взрыва, волной швырнуло на землю. Отныне невидимой подземной силой, наводящей ужас, стал газ.

Когда-то под улицами центрального Лондона вода качалась под давлением 400 фунтов на квадратный дюйм; так создавалась гидравлическая сила, благодаря которой ездили вверх-вниз лифты, поднимались и опускались противопожарные занавесы в театрах, приводились в действие прессы. В начале 1920-х под землей пролегало 200 миль труб гидравлической системы; сейчас воды в них нет, но система жива и служит для прокладки средств связи — электрокабелей, а также оптоволоконных кабелей для интернет— сетей. Керамические трубы начала XIX века были постепенно заменены на чугунные. XIX век был веком чугуна, и крепкий скелет старинных коммуникаций по-прежнему держит на себе город. Частично эти трубы были заменены на центробежнолитые, а те, в свою очередь, на трубы из долговечного полиэтилена. Но чугунный газопровод и сейчас повсеместно используется; последний участок планируется заменить не ранее 2032 года.


WILLIAMS

Дверь, что находится в основании статуи Боудикки[16] на Вестминстерском мосту, ведет в тоннель примерно шестифутовой высоты, проходящий под Набережной и дальше на восток. Это настоящая трасса, по которой проложено оборудование всякого рода: от телефонных кабелей до газо— и водопроводных труб. Схожие подземные «дорожные карты» пронизывают все подуличное пространство. Подобие нервной системы соединяет площадь Пиккадилли с Хай-Холборн, Тотнэм Корт-роуд с Национальной галереей, а Ислингтон с Сохо. Их вентиляцию обеспечивают специальные решетки, сквозь которые можно наблюдать за жизнью на поверхности; в то же время под преломленным взглядом снизу эта жизнь начинает казаться чуждой и непривычной.

Старейший из таких тоннелей был построен в 1861 году. Под Пиккадилли существует другая, не менее живописная центральная, узловая площадь. Подземная жизнь чрезвычайно насыщенна: ведь здесь проходят телекоммуни-

[16] Примечания: 16

Вдова Прасутага — вождя зависимого от Рима британского племени иценов, возглавившая антиримское восстание в 61-м г. н. э. в Британии.

кации, газо— и водоснабжение, оптоволоконные, световодные и электрокабели, локальные обогревательные системы, трубопровод для непитьевых нужд, а также частные электросети и вакуумный мусоропровод.

Мрак под нашими ногами пульсирует различными сигналами. В Лондоне впервые в мире решили полностью спрятать телефонную систему под землю. Провода и кабели зарывали все глубже; часть проходит через тоннели, построенные компанией «Бритиш Телеком» и Лондонским советом по электроснабжению. Сотни тысяч миль различных кабелей несут электричество каждому жилищу и рабочему месту в городе; так что под поверхностью бьет ключом настоящая жизнь. Щупальца корпорации «Нэшнл Грид» контролируют всю кабельную сеть посредством 12 000 подстанций, стабилизирующих напряжение. Температура в тоннелях столь высока, что каждый кабель необходимо тщательно изолировать.

В противном случае не исключено повторение картины, описанной Джоном Эвелином осенью 1666 года после Большого пожара, когда «земля под ногами была раскалена, так что я не просто взмок, но подошвы моих туфель расплавились, из-за чего я просто истекал потом». Перед ним

предстал подземный мир, где «сами воды вскипали: бездны подземельных погребов, колодцев и темниц, и бывших складов… горели, источая смрад и черные клубы адского дыма». Этот жар в настоящее время пошел на службу подземного хранилища термальной энергии, который позволяет сохранять излишки тепла или холода для последующего использования в общественных зданиях. Таким образом древняя почва может стать возбудителем социальных изменений.

И все же страх перед жаром и пламенем земных глубин, иными словами, перед адом, никуда не делся. Электрокабели бегут по канавам и желобам, по трубам и тоннелям. Они пронизывают тоннели подземки, для них прокладывают тоннели, и несколько из них идут под Темзой. Другие, проходящие в 80 и 90 футах под поверхностью, сооружены не так давно; один из них тянется под Сити-роуд, а другой пересекает на глубине весь город. Никому невдомек, что в 40 футах под площадью Лестер расположена обширная трехуровневая электростанция. Войти туда можно через небольшую дверь-ловушку на углу площади Лестер и Пантон-стрит, сразу налево от Кассы уцененных билетов. Она тщательно замаскирована, чтобы сбить с толку или не дать проникнуть

внутрь кому не положено. Касса является вентиляционной решеткой станции. «Нэшнл Грид» соорудила под землей еще один тоннель, что тянется от Элстри до Сент-Джон Вудс, длиной в 12 с половиной миль и шириной почти в 10 футов. Именуется он «Лондон Коннекшн».



Ночные работы по прокладке электрокабеля. 1930 г.

Под землей путешествуют и наши голоса. Если бы они стали слышны, под улицами Лондона

непрерывно раздавался бы гулкий шум и неслось и повторялось эхо. «Бритиш Телеком» владеет настоящим подземным королевством, которое прорезают тысячи миль проводов и кабелей на глубине 10 футов. Сотни тоннелей, проложенных под столицей, соединяются между собой в сотнях узлов. Оптоволоконные кабели преобразуют слова и шепоты в световые волны, плывущие у нас под ногами.

8
Люди-кроты

Есть люди, кажется, рожденные, чтобы рыть тоннели. Уильям Джон Кавендиш-Бентик-Скотт, пятый герцог Портландский, живший в середине XIX века, прославился идеей построить под своим поместьем, аббатством Уэлбек, систему подземных ходов для перемещения инкогнито. Не хотел он, чтобы его видели; не хотел ни с кем говорить, не хотел даже общаться с собственной прислугой. Для него подземный мир отождествлялся с безопасностью и конфиденциальностью. Не исключено, что это были последствия родовой травмы.

Намного позже инженер Уильям Литтл построил комплекс тоннелей — протяженностью до 60 футов — под своим домом в Хакни. Он воплощал свой план в течение 40 лет, в полной секретности и безвестности, пока жалобы соседей на необъяснимые подземные колебания не привели к его

разоблачению в 2003 (!) году[17]. Был случай, когда из-за повреждения электрокабеля в 450 вольт по его вине была обесточена вся соседняя улица. Тоннели, соединенные гротами, расходятся от его дома во все стороны, словно ходы в муравейнике. Цель их создания остается загадкой. «Строительство тоннелей нужно обсуждать без всякой паники», — откровенничал Литтл с журналистами. И однако именно паника перед неизвестным охватывает всех, кто сталкивается лицом к лицу с поклонниками подземного мира. Само прозвище, данное Литтлу — Человек-крот, — свидетельствует о глубинном человеческом страхе превращения. Именно безотчетный ужас породил Минотавра, получеловека-полубыка, единоличного владыку подземелья.

Журналисты писали, что лицо Литтла буквально светилось, стоило ему заговорить о тоннелях и гротах. Однако первопричина этой страсти остается нераскрытой. Возможно, ключ его одержимости, как и в случае пятого герцога Портландского, кроется в доставляющем радость осознании своей невидимости, способной обеспе-

[17] Примечания: 17

По последним сведениям, дом Литтла вместе с тоннелями выставлен на продажу по начальной цене в 500 000 английских фунтов. Литтл умер в 2010 г.

чить неуязвимость при нападении извне. Можно предположить и наслаждение тайной властью — ты, незаметный для других, волен наблюдать за этими другими.

Мистер Литтл всю жизнь работал инженером-электриком и был знаком с невидимыми силами природы. Возможно, образ тоннеля был связан у него со страхом быть увиденным и одновременно с триумфом власти невидимки.

На вопрос, изобретатель ли он, Литтл отвечал, что «изобретение нефункциональных вещей — великолепная миссия сама по себе». Замечательный ответ, ведь он оправдывает сам факт человеческого гения. Действие небесцельно. Оно несет в себе одержимость человека творчеством. Сама страсть, само рытье земли — и есть цель. «Нет никакой тайны», — говорил он, разрушая таким образом древнее убеждение в том, что подземный мир полон тайн и «потаенных сокровищ». Литтл всего-навсего расширял место обитания, а это естественное занятие для человека — строить для себя убежище.

Одним из самых легендарных людей-кротов был инженер Марк Изамбар Брюнель. Проект тоннеля под Темзой Брюнель составил в 1819 году. Его мечта о прокладке тоннеля под Темзой

в конце концов была осуществлена ценой огромных затрат и осложнений.

Впрочем, попытки разрушить или хотя бы подорвать владычество реки предпринимались и раньше. В 1798 году некий инженер предложил вырыть тоннель от Грейвсэнд и Тилбери, соединив их «самой длинной и непрерывной линией сообщения». Однако довольно скоро подземные рабочие натолкнулись на зыбучие пески, и проект был закрыт. Четыре года спустя два инженера из Корниша, чьим привычным занятием был поиск подземного сокровища — руды, начали рыть тоннель в глинистой почве под Темзой между районами Ротерхит и Лаймхаус. Но рабочие и там натолкнулись на область зыбучих песков. Тем не менее стройку решили продолжить. Тоннель достигал в длину 120 футов, когда река разрушила его стены.

Вернемся к Брюнелю. Секрет успеха конструкции проходческого щита он позаимствовал у ничтожного моллюска, или корабельного червя. Точно неизвестно, где именно Брюнель наблюдал за моллюском, — в тюрьме, где провел некоторое время за неуплату долгов, или на судостроительных верфях в Чатэме. Главное, что он оценил его жизненный принцип. Животное поедает

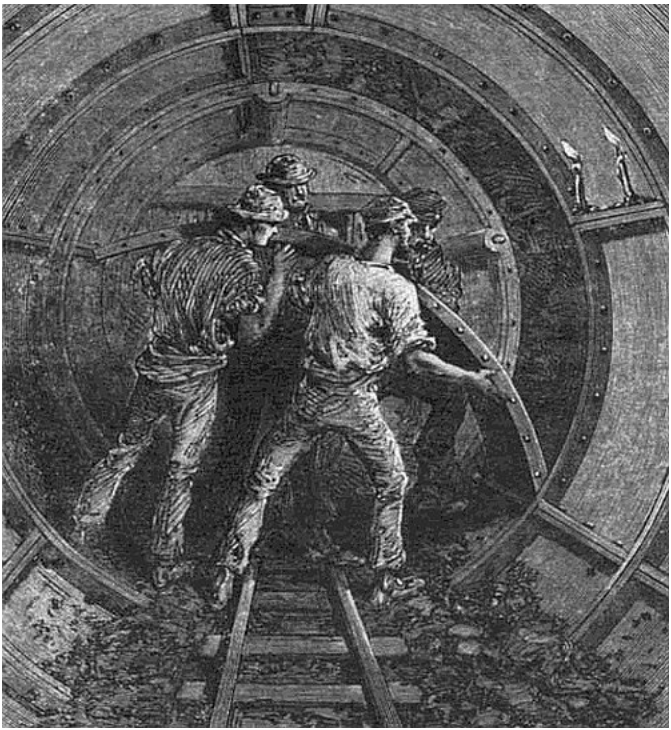
древесину, одновременно освобождая для себя жизненное пространство (как Человек-крот из Хакни), а затем пропускает древесину через свой организм. Его экскременты служат строительным материалом для укрепления прорытых им ходов.

Брюнелю пришло в голову, что, изготовив гигантского древоточца из металла, этот механизм можно использовать с большим размахом. Пока передняя часть вгрызалась в грунт с помощью двигателя, сидящие в его 34 отсеках рабочие выкапывали каждый за раз 4,5 дюйма глины; другая же группа рабочих, шедшая сзади, выкладывала образовавшийся тоннель кирпичом или строительным камнем.

Нам известен единственный прецедент. В 2180 году до н. э. вавилоняне построили тоннель под Евфратом, чтобы соединить царский дворец с храмом Мардука — бога-покровителя Вавилона. И вот спустя каких-нибудь 4000 лет великая стройка возобновилась.

Маршрут был выбран: подземный тоннель должен был связать Ротерхит на южном берегу реки с Уоппингом на северном. Работы начались 2 марта 1825 года. Была заложена первая шахта для соединения начала тоннеля с поверхностью.

В ней произошла и первая трагедия стройки века: четыре месяца спустя один из рабочих упал в шахту и разбился насмерть. Он стал первой искупительной жертвой.



На строительстве линии метро «Тауэр», 1860 г.

Шахта медленно, но верно росла по мере изъятия масс земли и через 9 месяцев достигла планируемой глубины в 75 футов, опустившись ниже русла реки. Уже это явилось грандиозным прорывом инженерного искусства.

Теперь можно было начинать прокладку тоннеля. Рабочие работали в две смены по 8 часов с отдыхом также по 8 часов. Им давали пиво с толикой джина, а их сон напоминал, по выражению одного из рабочих, «лихорадочное забытье».

В 1826 году река решила вмешаться в строительные работы; но и без того влажность и тьма вызывали симптомы, которые описывали как «трясучка» и «дизентерия». Один рабочий помешался умом и вскоре умер. То были грозные симптомы ужаса перед подземным. Рабочие постоянно боялись, что однажды будут погребены заживо. В первые недели малейший незнакомый звук, доносившийся извне, гнал их к выходу из шахты. Перепады температуры на глубине, доходившие до 30 градусов, также вызывали тревогу. Одна-единственная ошибка, один неверно положенный кирпич могли погубить все дело. В тоннеле были нередки взрывы газа, так что ра-

бочим угрожала не только вода, но и огонь. Из-за стресса, вызванного огромным напряжением, сложил полномочия главный инженер проекта. Его заменил сын Марка Брюнеля — Изамбард Кингдом Брюнель.

Уже в самом начале работ Брюнель-младший обнаружил, что тоннель подходит слишком близко ко дну Темзы. Часть тоннеля решили укрепить слоем глины, но этого оказалось недостаточно. Весной 1827 года Темза опять прорвалась в тоннель; один рабочий утонул, еще один умер вскоре после инцидента от лихорадки и дизентерии. Тогда у Марка Брюнеля в первый раз случился инсульт; их было несколько. Мистический ужас перед могуществом подземного царства возрастал, и даже Брюнель-старший укрепился в мысли, что рабочие были принесены в жертву нечестивому желанию нарушить таинство природы. Ведь они проникли в прежде недоступные человеку глубины.

Порой приступы паники среди рабочих не имели под собой реального основания. Так, однажды из тоннеля послышались крики о помощи; оказалось, один из рабочих задремал, и ему приснилось, что началось наводнение.

В начале 1828 года в который раз река вмеша-

лась в планы строителей. Из шахты раздались вопли: «Темза! Темза пошла!» По словам очевидцев, потолок тоннеля ходил ходуном. Двое рабочих утонули, а Изамбарда Кингдома Брюнеля вынесло волной из шахты на поверхность. Свидетель происшествия приходской священник Ротерита произнес: «Сие есть праведная кара для дерзостных устремлений смертных». Должно быть, он перефразировал слова Господа, обращенные к Адаму: «Проклята Земля за тебя»[18]. Негоже было лезть под землю, подбираясь к пределам ада… Проект был заморожен до 1835 года, когда правительство решило выделить на него государственные средства.

С возобновлением строительства в 1836 году рабочим предстояла встреча с новым сюрпризом подземного мира. Они прокладывали тоннель сквозь древние почвы, буквально начиненные ядовитыми газами, которые один из рабочих описал как «удушающие дуновения, что с рыком взрывались вокруг». Яркое пламя то и дело вырывалось из глубины тоннеля.

Дневник Марка Брюнеля напоминает поминальный список несчастий. 16 мая 1838 года

---

[18] Примечания: 18
Быт. 3:17.

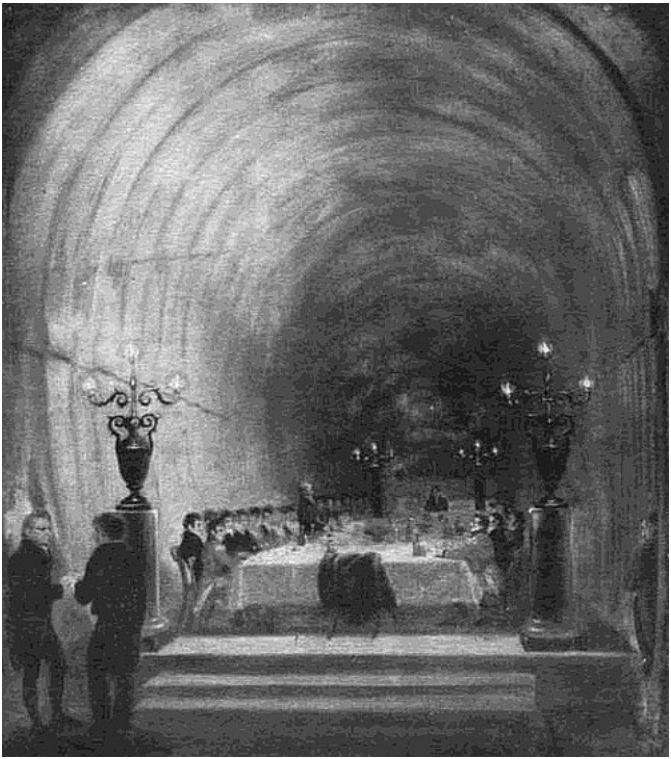
Брюнель описывает «воспламенение газа». «Люди беспрерывно жалуются», — сообщает он. Запись через 10 дней: «Сегодня скончался Хейвуд. Еще двое больны. Пейдж, бесспорно, погружается в небытие…» Метафора погружения примечательна: этот Пейдж спускался в шахту глубже остальных. Брюнель также отмечал: «Воздух здесь чрезвычайно нездоровый. От него страдают глаза. Я чувствую серьезное недомогание после недолгого пребывания под землей… Все жалуются на боли в глазах». Несколько рабочих ослепли — кто временно, кто навсегда. Этот недуг назвали «болезнь тоннеля». К отравленному воздуху прибавлялись частые эпидемии диареи. А 10 августа 1838 года прораба бригады отвезли в дом умалишенных, так как его нельзя было оставлять без присмотра.

«Какая мука, — писал Марк Брюнель другу, — смотреть на страдания наших людей; ведь из первой бригады рабочих не осталось ни одного. Уильямс покинул строительство, жалуясь на лихорадку и подавленность духа, сопровождаемые острыми головными болями. Другой после двух рецидивов болезни, увы, обречен; это был прекрасный человек. Зло неумолимо…» Зло, таящееся в подземных глубинах… За два года

строительства пришлось заплатить 11 жизнями. То был абсолютно не познанный мир, полный опасностей. Никто точно не знал, что там происходит. В то время не существовало подземного проектирования как науки. Брюнель лишь скопировал механизм выживания моллюска.

Банкет был устроен сыном Марка Брюнеля, Изамбардом Кингдомом Брюнелем, с целью убедить публику в надежности конструкции тоннеля после трагических инцидентов в начале того же года.

На английскую актрису Фанни Кембл, посетившую строительную площадку, внешний вид рабочих произвел удручающее впечатление. По ее словам, они были «покрыты копотью, с почерневшими руками, босые, одни стояли по колено в черной воде, другие усердно нагребали черную землю в клети (работая, они неустанно пели) в неверном красноватом свете цепочек живого огня горящих факелов и раскачивающихся мигающих фонарей». Они напоминали существ нижнего мира, то ли эльфов, то ли демонов. Поэтому Фанни Кембл невольно создает образ царства Аида.



Банкет в тоннеле под Темзой. Джордж Джонс, 1827 г.

И тем не менее энтузиазм освоения подземного мира не утихал. Середина XIX века была эпохой

героического материализма; герцог Веллингтон описывал проект Брюнеля как «величайшее произведение искусства в истории человечества». Этот первый подводный тоннель современного мира был закончен весной 1840 года, а открывала его королева Виктория в начале 1843 года. Несколько лет он считался одним из чудес света. Но триумф оказался недолгим. Единственным способом попасть и выйти из тоннеля были вертикальные шахты по обоим берегам Темзы. Не было предусмотрено никакой возможности для движения транспорта.

В первые месяцы наблюдался наплыв публики, привлеченной фантастической возможностью прогуляться под Темзой. Но популярность тоннеля быстро сошла на нет.

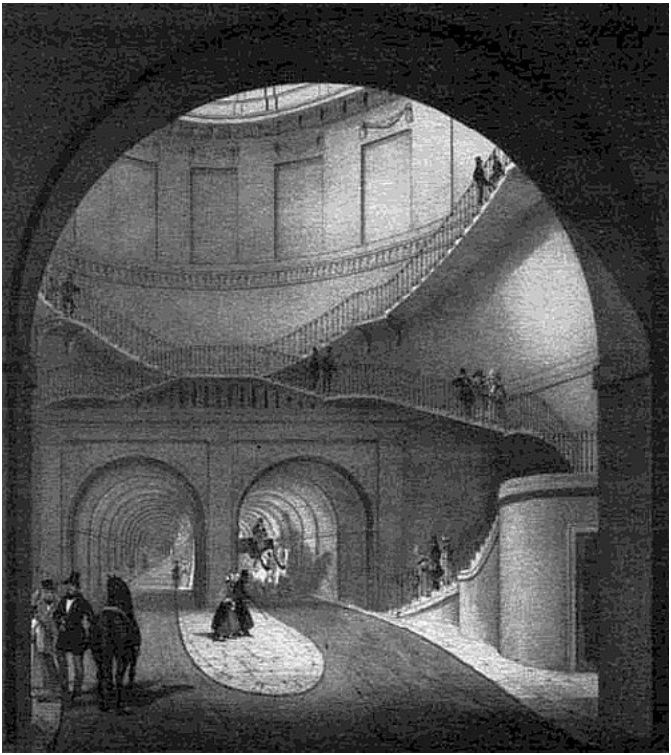
В тоннеле было неуютно, да и просто страшно. В нем царила атмосфера безнадежности и ужаса, кроме того, мощное течение Темзы непосредственно над хлипкими кирпичными сводами вызывало панические ощущения. В день открытия тоннеля в «Таймс» появилась статья, где говорилось, что «сами стены покрыты липким потом страха», а первые посетители испытывают чувство «затаенного леденящего ужаса».

Писатель Натаниэль Готорн, служивший в то

время американским консулом в Ливерпуле, описывает спуск по «утомительно длинной лестнице», пока он не достиг «вереницы сводчатых коридоров, уходящих в царство вечной тьмы». Там было темнее, чем «в беднейших переулках Лондона». Все вместе вызвало у Готорна «жутковатое ощущение темницы».

Как в любой лондонской тюрьме, в тоннеле очень скоро появились специфические обитатели, а в нишах обосновались владелицы лавок или магазинчиков, редко или вовсе не выходящие на свет божий.

Но Тоннель-под-Темзой привлек и иных завсегдатаев. Не было тайной, что он стал пристанищем воров и проституток всех мастей, унаследовав дурную репутацию канавы Флит; нижний мир в очередной раз призвал своих верных приспешников. Тоннель получил прозвание «Отель Аида». Это было постыдное пятно, буквально тень на репутации Лондона, и в 1869 году тоннель передали в ведение Управления железных дорог Восточного Лондона. С тех пор он используется как тоннель подземки. До самого недавнего времени та самая лестница старинной шахты служила своему назначению.



Вход в Тоннель-под-Темзой. Б. Дикси. 1836 г.

Другие тоннели, проложенные под Темзой в преодоление первобытного страха водных пре-

град и тьмы, так никогда и не избавились от проклятия «жуткого места». В 1869 году один из них соединил с севера на юг Тауэрский холм и Тули-стрит; он был укреплен чугуном, а не кирпичом, и предназначался для транспортировки экипажей в оба конца веревочным способом. В то время Тауэрский мост еще не был возведен. Этот тоннель постигла та же незавидная судьба, что и предшественника. Если по какой-то причине происходила остановка, в полнейшей тишине пассажиры отчетливо слышали над головой движение… пароходов. Река была слишком близко. Впоследствии тоннель преобразовали в пешеходный, а вскоре он стал подсобкой при строительстве Тауэрского моста. С тех пор тоннель получил прозвище «Тоннель-призрак» и стал вместилищем бесчисленных электрокабелей и насосов, необходимых для городской инфраструктуры. Лондонцы называют его «самым тоскливым местом в городе».

То же ощущение создавалось у пассажиров в тоннеле «Гринвич-фут», завершенном в 1902 году. Он идет под землей от Гринвича к Айл-оф-Догз, и более века остается жутким и мрачным сооружением. Здесь особенно ощущается власть водной стихии, бушующей в каких-нибудь 53 футах над

головой в часы прилива. Изнутри он выложен белой плиткой, и в нем царит вечно прохладная и влажная атмосфера. На четверть мили протянулся этот «тоннель с привидениями», вас не покидает ожидание, что плитка разлетится в стороны, уступив наконец напору вод.

С подводными лабиринтами навсегда связано ощущение чуждого. Подземное шоссе, известное как Лаймхаус-линк, ведущее от Тауэрского моста к Айл-оф-Догз, открыли в 1993 году. Восточный и западный въезды в тоннель украшают две скульптуры. Одна называется «Беспокойная мечта», вторая — «В далекой неведомой земле». Путешествие по другому тоннелю, «Блэкуэлл-роуд», все в один голос описывают как «неприятное и пугающее». Возможно, по причине особенной близости ко дну реки; в некоторых точках свод тоннеля отделяет от него лишь пять футов.

Новейшее подземное сооружение в этом ряду, тоннель Управления железных дорог Доклендс-лайт, ведущий под Темзой от Айленд-гарден к кораблю «Катти Сарк», еще подлежит оценке. Стоит пассажирам оказаться под рекой, они словно с головой погружаются во тьму, которая одновременно сближает и устрашает их.

В настоящее время под Темзой проходит бо-

лее 20 тоннелей — больше, чем в любом другом сравнимом с Лондоном городе мира. Некоторые из тоннелей не используются; но их невидимое присутствие сохранит свою власть до тех пор, пока стоит Город.

9
Подземный транспорт

Лондонское метро — система старинная. Ее основоположник и первый энтузиаст родился в XVIII веке. А сам метрополитен был сооружен еще до объединения Италии и до создания Германии. Первые пассажиры носили цилиндры и фраки; есть ранние фотоснимки, на которых двухколесные конные экипажи стоят около входов в подземные станции. Одним из первых регулярных пассажиров был Оскар Уайльд: он ездил от станции «Слоун-сквер» на работу в редакцию журнала «Вуманз Уорлд» у холма Людгейт. Чарльз Диккенс и Чарльз Дарвин вполне могли пользоваться метро. Гробы государственного деятеля и писателя Уильяма Гладстона (умер в 1898 году), а также врача и реформатора Томаса Джона Барнардо (умер в 1905 году) транспортировались под землей на специальных похоронных поездах. Джек Потрошитель мог ездить на метро до Уайтчепела; эту станцию обслуживала Восточно-Лондонская железнодорожная компания.

В середине XIX века метро было явлением по-

разительным. Да и в начале XXI ему есть чем поражать — например, чудесами подземной архитектуры на станциях «Канари-Уорф» и «Норт-Гринвич». Лондонское метро хранит память о многих эпохах.

Автор идеи подземки Чарльз Пирсон впервые обнародовал ее в 1830-е годы. К тому времени главные магистрали Лондона были запружены транспортом всех видов: омнибусами, телегами, фаэтонами, наемными экипажами, которые перевозили в городе тысячи людей. А что до пешеходов, то им и числа не было. Пирсон рассудил, что тоннели под Лондоном — единственное средство разгрузить надземные дороги и ускорить передвижение, и предложил соединить подземными путями Кингс-кросс и Фаррингдон-стрит. Однако столь фантастический проект вызвал лишь насмешки. Обозреватель «Таймс» счел план подземных передвижений чем-то вроде бредней о летательных аппаратах и тоннеле под Ла Маншем. «Панч» и другие журналы печатали карикатуры, высмеивающие подземную железную дорогу как пустую выдумку. «Оказывается, — пишет „Панч“ в 1846 году, — уже проведен опрос, и многие горожане, чьи дома стоят вдоль будущей дороги, выразили готовность предоставить в рас-

поряжение компании свои угольные погреба». Предрекали, что подземка превратится в грязное торжище, вроде того, каким к тому времени стал тоннель под Темзой.

Выдвигали и более серьезные возражения. Метро станет пристанищем ирландских бунтовщиков и других террористов, которые будут взрывать там бочки с динамитом и таким образом превращать в руины целые городские районы. И взрывы действительно были. Впервые — в 1881 году, когда так называемые динамитчики привели в действие заряд нитроглицерина на линии «Дистрикт» между станциями «Черинг-кросс» и «Вестминстер». С тех пор подобное повторялось не раз. А самый страшный теракт произошел утром 7 июля 2005 года: в течение 50 секунд три бомбы взорвались в трех поездах метро. Виновниками были молодые мусульмане. Однако истоки подземного террора лежат вне религий. Страх перед подземельями живет в людях. Он связан с ужасом преисподней, ада. Бывали и пожары на эскалаторах, самый известный — на станции «Кингс-кросс» в 1987 году, когда погибло 27 человек. В те дни высказывалось мнение, что «пожары — неотъемлемая черта самого старого и разветвленного метрополитена в мире».

Пирсон, человек столь же практичный, сколь изобретательный, настаивал на своем, невзирая на протесты и нападки. В 1846 году была создана парламентская комиссия для оценки состояния городского транспорта. Изобретатель Джозеф Пакстон предложил проект грандиозного стеклянного путепровода, который следовало проложить по кругу над улицами и зданиями Лондона. Стеклянные аркады высотой в 108 футов должны были нести на себе рельсы для поездов и тротуары для пешеходов. Идея была величественная, но непрактичная. Единственный реалистичный проект был подземным. Его осуществление поручили компании Пирсона «Метрополитен Рэйлуэй».

Поначалу многие были озабочены вентиляцией тоннелей, но Изамбард Кингдом Брюнель, призванный в качестве эксперта, заявил, что подземные поездки будут краткими: «Вам не придется брать с собой ужин, либо корм для лошади».

В конце января 1860 года появились первые шахты на Юстон-сквер и в Паддингтоне. «В течение одного дня и одной ночи, — писал некий журналист, — несколько сотен ярдов проезжей части были перекрыты, и там воцарилась непри-

вычная тишина, поскольку движение экипажей пустили в объезд». Омнибусы огибали перегороженный участок по переулкам и боковым улицам, лавируя между дорожными указателями и рекламными столбиками парикмахеров. Но затем прибыли землекопы с паровыми машинами и лошадьми. «Застучали кирки, лопаты и молоты, запыхтели паровики, зазвучали голоса. И все это не стихало ни на минуту, ни днем, ни ночью». Тоннели прокладывали открытым способом, то есть сначала выкапывали траншею, которую затем опять скрывали под дорогой.

Лондон вступил в беспокойную эпоху больших перемен.

Маршрут подземных работ был вполне очевиден. Он пролегал от Паддингтона до Эджвер-роуд, затем под Мэрилбоун-роуд и Юстон-роуд и далее по долине Флита до Сити в Фаррингдоне. Современный пассажир метро, следующий до Фаррингдона, двигается по той же траектории, что и герои стихотворения Бена Джонсона «На достославное путешествие» из сборника 1616 года.

Древняя река Флит, однако, не позволяла полностью игнорировать себя: в июне 1862 года после сильного дождя «Флитова труба, словно вспоротая артерия, извергла из себя мощный

поток, который свирепо прорвался к подземной железной дороге». Сила воды подняла толстые кирпичные стены тоннеля.

План подземного строительства сулил не только благо, но был и чреват разрушением. В ходе земляных работ в долине Флита было уничтожено около 1000 домов и жилья лишились 12 000 человек, которые не получили никакой компенсации. Они покинули свои полные заразы обиталища, чтобы искать подобного же грязного приюта в других местах. Практика выселения беззащитных бедняков в связи с сооружением метро продолжалась до конца XIX века. В 1860 году журнал «Уоркинг Мэн» отозвался на происходящее так: «Куда же они делись, сэр?» — «Ну, одни ушли по Уайтчепельской дороге, другие подались в Севен-Дайалз или Кентиш-таун, а иные оказались в Работном доме».

К осени 1861 года подземная линия была почти готова, и весной 1862 года группу заинтересованных наблюдателей прокатили в вагонах от Паддингтона до Юстон-сквер. Среди них был и Гладстон с женой. Им предложили проинспектировать только что сооруженные тоннели. Эта невиданная и во многом невероятная поездка «под Лондоном» произвела на них сильное впе-

чатление. Гармонично соединив в себе научные достижения, драматизм и романтику, она была достойна пера Жюля Верна.

9 января 1863 года столичная подземная железная дорога — линия «Метрополитен» — была официально открыта. Пирсон умер за несколько недель до этого события. Он родился в том же месяце, когда погибла на гильотине Мария-Антуанетта, а в конце жизни ввел в действие средство транспорта, которым люди продолжают пользоваться и в XXI веке.

На церемонии открытия в Паддингтоне собралось 700 высокопоставленных гостей, которых провезли по тоннелям в торжественной процессии поездов. На гравюре «Испытательная поездка по подземной железной дороге» изображены открытые вагоны, набитые мужчинами, которые размахивают цилиндрами перед въездом в тоннель. А на конечной станции — «Фаррингдон-стрит» — их приветствовали полицейские оркестры.

На следующий день линию открыли для публики. Толпы, ожидавшие своего первого путешествия под поверхностью земли, были огромны. Поезда мгновенно наполнились до отказа, что ознаменовалось криками: «Мест нет! Мест нет!»

Под сводами подземных залов эхо множило эти крики.

Происшествия, видимо, были неизбежны. Из-за недостаточной вентиляции на станции «Гауэр-стрит» два человека попали в больницу. Один журналист писал, что «сравнить это можно только с давкой у входа в театр перед премьерой пантомимы».

Это была первая в мире подземная железная дорога — чудо и зрелище, способное соперничать с любым представлением. Чем именно оно поражало людей, можно узреть сегодня на пятой платформе станции «Бейкер-стрит», восстановленной в первоначальном виде.

Линия «Метрополитен» была весьма успешным предприятием, она перевозила около 30 000 пассажиров в день. Поезда пришлось удлинить, а интервалы между ними сократить, на каждой станции они останавливались всего на 20 секунд. Тянули их паровозы уменьшенного размера, вагоны были трех классов, причем в первом имелись зеркала и ковры. Поезда выглядели точно как наземные, только внезапно перемещенные в недра земли.

Конечно, поступали и жалобы — на дым и запах в тоннелях. Охранники и носильщики

обратились в компанию с прошением разрешить им отращивать бороды для защиты от едкой сернистой сажи. Локомотивы носили имена, представлявшие собой титулы монархов в разных культурах: «Царь», «Кайзер», «Могол» или прожорливых насекомых: «Саранча», «Шершень», «Москит». Этим воздавалась дань их мощи. Один из паровозов именовался «Плутоном» — в честь бога подземного мира.

Первый несчастный случай со смертельным исходом произошел осенью 1864 года. Охранник на станции «Портленд-роуд» обратил внимание на парочку наверху лестницы. Он поторопил их, поскольку поезд уже приближался. «Шевелись, Кейт», — сказал мужчина. Пара поспешила вниз по ступеням. Вскоре на рельсах нашли умирающую женщину. Она и ее спутник были пьяны и, по-видимому, дама упала с платформы.

Успех линии «Метрополитен» побудил других строителей и финансистов взяться за сходные предприятия. Лондон охватила подземная лихорадка. Было запущено 53 проекта. «Большая западная», «Большая северная» и «Большая восточная» железнодорожные компании стремились проникнуть в столицу, тогда как линия «Метрополитен» разрасталась по всем направле-

ниям от Суисс-Коттеджа до Южного Кенсингтона и Хаммерсмита. Линия «Дистрикт» в скором времени стала частью Внутреннего кольца. «Инженерный мир, — сообщала „Сити-Пресс“ в 1864 году, — буквально обезумел на почве новых железнодорожных проектов. На собрании Института гражданских инженеров, пожалуй, чувствуешь себя словно в доме умалишенных».



Гравюра Гюстава Доре, изображающая «поезд для рабочих» на линии «Метрополитен». Из книги «Лондон: паломничество», 1872 г.

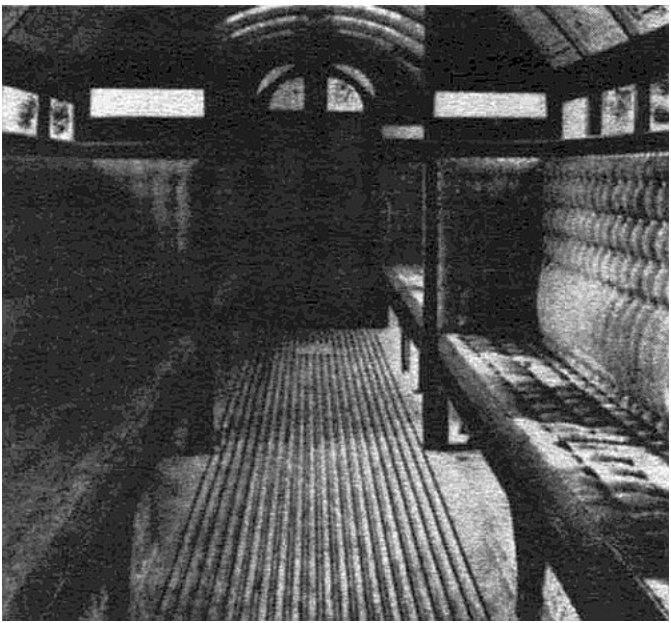
Подземные транспортные компании беспрестанно воевали между собой из-за направления и

ширины путей, но дело продвигалось: тоннелей строилось все больше. В 1865 году Генри Мэйхью проехался в подземном поезде, чтобы взять интервью у пассажиров. Один рабочий рассказал ему, что раньше каждый день ходил на работу пешком, по шесть миль туда и обратно, а теперь избавлен от этого неудобства. Он жил в Ноттинг-хилл, «почти в деревне», экономя два шиллинга в неделю на арендной плате.

Первые тоннели, буквально пробуравленные под землей, а не сооруженные открытым способом, протянулись от Кинг Вильям-стрит в Сити до Стоквелла в Южном Лондоне. Первая линия открылась в 1890 году, и, поскольку вся она проходила под землей, необходимость вагонных окон была минимальна. Их превратили в узкие щели под потолком. Причиной этого было также опасение, что пассажиры придут в панику при виде несущихся мимо стен тоннеля. Сиденья были покрыты мягкой обивкой, поэтому вагоны стали называть «палаты для буйных». В конце каждого вагона стоял служитель и объявлял названия станций; он также делал предупреждения: «Опасайтесь карточных шулеров!»; «На крыше ехать запрещено!»

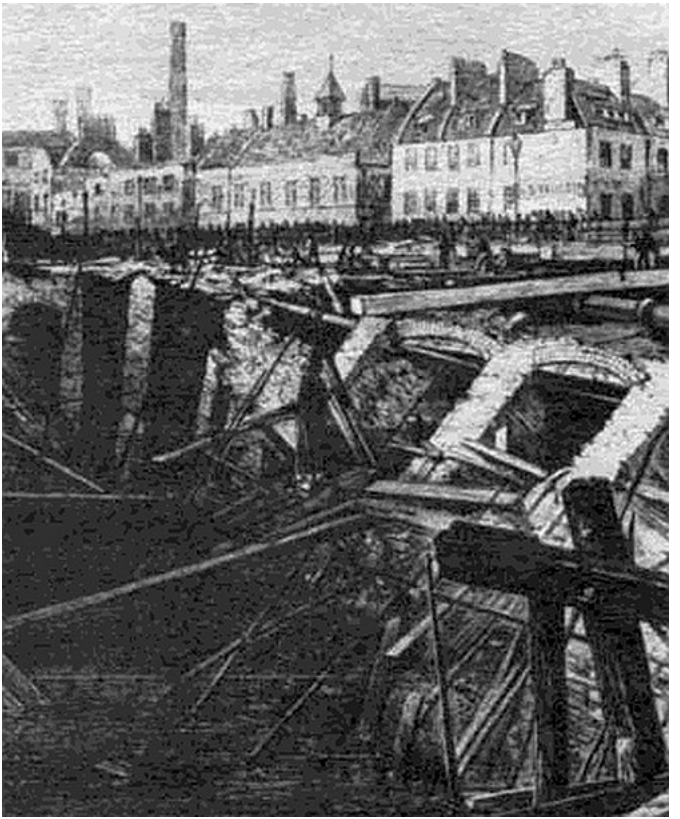
Тоннели, проложенные в лондонской глине,

вызывали ассоциацию с трубами, и вскоре метро стали называть Труба; такое прозвище в ходу и поныне. Когда в 1900 году открылась линия «Центральная», она стала известна как «Двухпенсовая труба» — благодаря единой цене на билеты независимо от расстояния поездки.



Прокладывание тоннелей глубоко под землей было само по себе опасно. В первые годы XX века их бурили роторным экскаватором, который своими ножами рыл землю и отбрасывал ее на пояс транспортера. Между тем давление воздуха на такой глубине было очень высоким; в 1908 году в докладе Института гражданских инженеров сообщалось, что «из-за этого люди часто болеют, хотя летальных исходов немного». Рабочие страдали кессонной болезнью, которая хорошо известна ныряльщикам. А однажды воздушный пузырь просочился сквозь дно Темзы, на три фута вздыбил воду на поверхности и перевернул лодку.

Первые в мире подземные поезда на электрической тяге были пущены в 1890 году по линии «Стоквелл». Там же и тогда же появилось еще одно новшество. Исчезло деление на классы. Все билеты продавались по одной цене и все вагоны были одинаковы. Кое-где это вызвало возмущение, и газета «Рэйлуэй Таймс» жаловалась, что лордам и леди теперь придется ездить вместе с торговками рыбой с рынка Биллингзгейт и грузчиками из Смитфилда. Однако, как можно понять из сочинения Данте, в преисподней все равны.



Флит вырвался на свободу. Строительство метро в Фаррингдоне прервано наводнением

Летом 1867 года на станции «Бишопс-роуд» (линия «Метрополитен») упала замертво женщина. Расследование выяснило, что она скончалась «от естественных причин, действие которых было усилено удушливой атмосферой подземной железной дороги». В 1898 году под Лондоном двигалось по 550 поездов в день. Как сообщил парламентской комиссии некий машинист, очень редко, но бывает, что из-за густоты дыма в тоннеле становится совершенно ничего не видно. Городской хроникер записал в дневнике за 23 июня 1887 года: «Сегодня я впервые побывал в Аиде». Он ехал от Бейкер-стрит до Мургейта, причем окна были закрыты, чтобы защитить пассажиров от дыма и серы. «Однако, — добавил он, — отделение вагона, в котором я сидел, было полно пассажиров, по английскому обыкновению куривших трубки». В 1897 году один пассажир чуть не задохнулся от дыма и был препровожден наверх, в ближайшую аптеку. Провизор только глянул на него и сказал: «Все ясно — „Метрополитен“». После чего налил бедняге стакан какого-то снадобья. Пассажир спросил, много ли бывает

таких случаев. «Бог с вами, сэр, — ответил провизор. — Часто, и раз по 20 на день».

Появилось предложение поместить на платформах вечнозеленые растения, чтобы они поглощали углекислый газ, но принято оно не было.

Кое-кто отстаивал мнение, будто воздух метро имеет и благотворное действие, так же как тогдашние рабочие канализации считали, что их ремесло полезно для здоровья. В подземельях видели источник жизненных сил. Дым считался таким целебным, что станция «Грейт-Портленд-стрит» даже «использовалась как санаторий для людей с астмой и бронхиальными недугами». Говорили, что сероводород излечивает тонзиллит. Сообщалось также, что некто, страдавший анорексией, после одной поездки по Двухпенсовой трубе почувствовал волчий аппетит. Видимо, все дело было в тоннельной температуре.

И все-таки из-за дыма все чаще звучали требования перейти на электрическую тягу, которая так хорошо зарекомендовала себя на линии «Стоквелл». В 1905 году под электропоезда переоборудовали Внутреннее кольцо, а вскоре были электрифицированы и другие линии. Подземные паровозы ушли в прошлое.

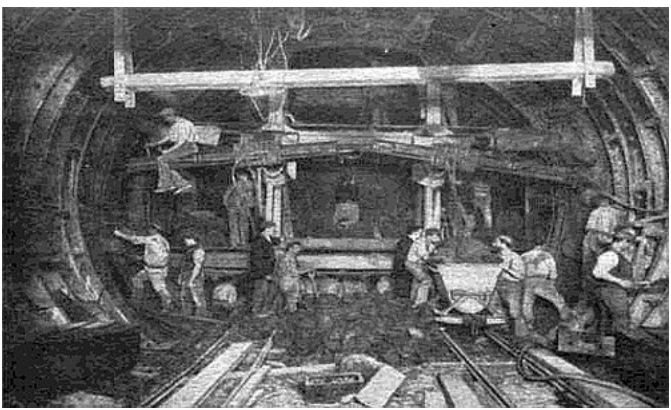
Комфорт можно было купить за деньги. В 1910 году билет за шесть пенсов позволял проехаться по линии «Метрополитен» в пульмановских вагонах первого класса. В них был воспроизведен интерьер гостиной с панелями красного дерева по стенам и креслами, обитыми сафьяном. На столиках стояли электрические лампы, а окна закрывали шторы из зеленого шелка. Пассажирам подавали завтрак, обед и ужин.

В 1911 году на станции «Эрлз-корт» открыли первый эскалатор, соединивший платформы линий «Дистрикт» и «Пиккадилли». Рекламные брошюры сообщали, что пассажиру «надо только ступить на подъемную лестницу, и он будет бережно перемещен к своему поезду. Еще одним благом, приятным для мужчин, является отсутствие запрета на курение, поскольку подъемная лестница в отличие от лифтов полностью произведена из несгораемых материалов».

Специальный служитель выкрикивал в мегафон: «На подъемную лестницу сюда! Единственная в Лондоне! Сейчас работает! Новое чудо света!» Иные пассажиры кричали от страха, когда надо было сходить с эскалатора, а плакаты советовали им «ступать с левой ноги». Был даже нанят одноногий на деревянном протезе, чтобы

ездить вверх и вниз и тем внушать уверенность боязливым. В газетной заметке тех времен утверждалось, что эскалатор — развлечение «не хуже колеса обозрения». А некая американская компания в качестве эксперимента установила на станции «Холлоуэй-роуд» спиральный эскалатор, но его так и не начали использовать.

Словом — под столицей возник новый удивительный мир.



Работы у проходческого щита. Железнодорожная компания «Грейт-Норзерн-энд-Сити», 1920-е гг.

А линии все удлинялись. Завершилось строи-

тельство Внутреннего кольца. В первые годы XX века поездка по нему занимала 70 минут, а через 100 лет — всего на 20 минут меньше. К 1907 году линия «Бейкер-стрит-энд-Ватерлоо» дотянулась до станции «Эджвер-роуд», и ее начали именовать «Бейкерлоо», причем это название поначалу считалось вульгарным и «канализационным». В том же году открылась ветка от Холборна до Стрэнда, позже ее назвали линия «Пиккадилли». Компании «Черинг-кросс», «Юстон» и «Хэмпстед» объединились в одну большую компанию «Метрополитен Дистрикт Электрик Трэкшн Компани». Этот гигант начал строить собственную электростанцию на Лотс-роуд, что в Челси на берегу Темзы, для обеспечения энергией недавно введенной электрической тяги.

Как и сам город, метро разрасталось спонтанно, подчиняясь сиюминутной необходимости. Единого и цельного плана не было. Труба существовала на многих уровнях, множество линий сходились и разветвлялись; коридоры и лестницы, лифты и эскалаторы были деталями этой адской — или божественной — машинерии. Тоннели уходили все глубже. Сооружали новые станции, а старые забрасывали. Движущими силами были деньги и власть, а вовсе не инте-

ресы горожан. Деньгами управляли финансовые воротилы с сомнительной репутацией. Очень типично для Лондона.

В 1908 году подземные транспортные компании устроили съезд, чтобы найти общее название для своего предприятия. Вариантов было три: Труба, Электрик и Подземка; выбор пал на последний. Именно тогда в качестве символа метро стали использовать сигнальный фонарь «бычий глаз».

Система работала и оставалась в принципе неизменной до 1960 года, когда построили линию «Виктория». Это была первая за 50 лет новая ветка, которая пересекла центр Лондона. Ее основная функция была интегрирующей: на каждой станции имелась пересадка на другую линию или выход в наземный вокзал. Во время прокладки «Виктории» были обнаружены окаменелости, пролежавшие под землей 50 миллионов лет. Сейчас они выставлены в Музее естественной истории.

Эта находка — один из показателей глубины, на которой проложены тоннели. Самая же глубокая точка подземки находится на линии «Северная», под парком Хэмпстед-Хит, в 221 футе ниже поверхности. А станция «Вестминстер» линии «Юбилейная», самой новой из всех, находится в

104 футах ниже уровня моря. На такой глубине окружающая тоннели глина аккумулирует тепло, постепенно нагреваясь. В близлежащих недрах нормальная температура составляет 65 градусов по Фаренгейту (18,3 градуса по Цельсию), поэтому вентиляция была установлена на поддержание 70 градусов по Фаренгейту (21 градус по Цельсию). Однако в последние годы окружающие породы разогрелись еще, и средняя температура в глубоких тоннелях сейчас составляет 86 градусов по Фаренгейту (около 30 градусов по Цельсию). Под землей на 10 градусов теплее, чем на поверхности.

Итак, после линии «Виктория» построили «Юбилейную», которую поначалу хотели назвать «Флит», потому что она должна была пройти вдоль русла древней реки. Однако в 1999 году линию направили в сторону Южного Лондона, куда метро до тех пор не дотягивалось. В наше время «Юбилейная» уже не растет: после прокладки южного участка ее дотянули до восточной конечной точки в Стратфорде и на этом пока остановили. Линия пронизала недра самых старых районов Лондона, погрузившись и в прошлое на глубину в 5000 лет. Там обнаружили фрагменты неолитической керамики, римские плитки, причал

XIII века, проездную башню XIII века и шерстяной рынок XIV века. А еще мозаичные полы и стены с фресками. Когда «Юбилейную» тянули под Саутворк Хай-стрит, была найдена древняя улица, датированная 60-м годом н. э., с остатками глиняных и бревенчатых домов, а посреди улицы пролегала колея, пробитая колесами телег и повозок. Нынешний пассажир проносится вдоль нее совсем с другой скоростью, чем некогда. Во время работ уже в Стратфорде были обнаружены поселения железного века и цистерцианский монастырь XII века.

«Под землей царит хаос, — сказал как-то архитектор, проектировавший продление линии „Юбилейная“. — Поверить трудно, что там понастроено».

Но по большей своей части подземка стара. Она — порождение викторианской эпохи. Там есть заброшенные тоннели, их называют «мертвые», они вьются, пронизывая живой организм метро, но никуда не ведут; в некоторых из них мокро, в других пыльно, и во всех стены и пол покрыты патиной времени. Тоннели под Темзой заросли мхом, который вольготно растет на металлических панелях. Опасность затопления по-прежнему велика: сотни и сотни насосов

ежесуточно откачивают по 6600 галлонов воды, чтобы сберечь метро.

Подземка ползет и извивается, а некоторые тоннели находятся в постоянном движении. Линии под лондонским Сити по-прежнему следуют направлениям средневековых улиц — чтобы уменьшить риск обрушения древних зданий. Они также представляют собой обширный резервуар для мертвой плоти: огромные количества человеческих волос и частиц кожи приходится вычищать каждую ночь, с часу до пяти. Только в это время подземка отдыхает. Металлические лестницы, залы и покинутые шахты покоятся под землей. Многочисленные кирпичные своды имеют ту же конструкцию, что и сточные коллекторы XIX века.

Метро можно уподобить канализационной системе, сквозь которую прокачиваются людские толпы. Именно поэтому в самом начале предприятия «Таймс» сомневалась, что лондонцы пожелают, чтобы «их возили в непроглядной темноте сквозь зловонные недра Лондона». Линию «Ватерлоо-энд-Сити», открытую в 1898 году, так и прозвали — «Сливная труба».

Тем не менее 150-летняя система метрополитена ни разу не подвергалась капитальному

ремонту. Она повторяет Лондон в его способности расти и меняться. Станцию «Бейкер-стрит» открыли в 1863 году, и она по-прежнему многолюдна. В 2007 году метро перевезло 1 миллиард пассажиров. Как ни странно, упорядочить систему удалось с помощью «Схемы метро», ныне знаменитой и ставшей эмблемой всего города.

Если через 5 или 10 тысяч лет схему подземки обнаружат археологи, ее назначение и смысл могут остаться тайной. Люди будут спорить о точных значениях словосочетаний «белый город» и «семь сестер», «евангельский дуб» и «слон и замок», но принцип разделения на красные, синие и зеленые линии наши далекие потомки, возможно, так и не постигнут. Это ведь даже и не карта вовсе: социальный историк Эрик Хобсбаум определил ее как «самое оригинальное произведение британского авангардного искусства между мировыми войнами». Созданная в 1931 году работником метро Генри Беком, кому-то она напоминает творения художника Пита Мондриана, а иным — схему электропроводки.

Бек служил в управлении сигнализации, где проектировал электрические цепи. И все-таки его схема проста, понятна и легко запоминается. Она представляет в рациональном виде

то, что на самом деле хаотично и бессистемно. Сам город изображен как сеть горизонтальных, вертикальных и диагональных линий, причем особое внимание уделено центру Лондона. «Если вы собираетесь под землю, зачем вам география?» — спрашивал Бек. Поэтому он предложил утопическую, идеализированную версию столицы.

Архитектура подземки тоже имеет богатую историю. Первые станции походили на огромные базилики с арками и нишами с неверным газовым освещением. В первое время билетная касса на станции «Банк» располагалась в крипте храма Святой Марии Вулнот, создавая атмосферу сакрального пространства. Станцию «Бейкер-стрит» описывали как «мрачную, напоминающую катакомбы». Путешествие по дымным подземным пещерам у одних вызывало благоговение, у других ужас. Стены станций были залеплены рекламными плакатами молока «Нестле», говяжьего экстракта «Боврил» и других популярных товаров. А наземные здания первых станций строили из белого кирпича с шиферными крышами и каменной облицовкой. Другие возводились в мавританском или готическом стиле. Компания «Сити и Южный Лондон» предпочитала сооружать огромные своды, в

которых помещались подъемные механизмы, и увенчивать их куполами с флюгерами. Их и сейчас можно увидеть, например, на станции «Клэпэм-Коммон».



Пассажиры в ожидании лифтов на станции «Банк». Линия «Центральная», 1901 г.

Компания «Бейкер-стрит и Ватерлоо» в начале XX века строила одноэтажные станции, облицованные внутри и снаружи рельефными терракотовыми плитками красного цвета, известного как «бычья кровь»: эти глянцевые плитки до сих пор можно видеть на станции «Глостер-роуд»

и ныне закрытой станции «Стрэнд». Связь между подземным миром и жертвоприношениями животных сохраняется. Стена, покрытая кроваво-красной плиткой, есть и рядом с Бромптонской молельней, она отмечает место, где была станция «Бромптон-роуд». Красная плитка ярко контрастирует со светлым кирпичом, из которого в те же годы складывали станции линии «Дистрикт». При этом внутри здания станций были отделаны плиткой бутылочно-зеленого цвета, а верхнюю часть стен покрывали белой штукатуркой.



Купол станции «Клэпэм-Коммон». 1930-е гг.

В 1920-е годы на линии «Хэмпстед» сформировался стиль, который стал известен как «пригородная классика», со станциями, украшенными дорическими колоннами из портлендского камня. Пирамидальные крыши были облицованы итальянской черепицей, так что станции походили на древнеримские виллы. Их ворота, как написано в одной брошюре, манили в подземный мир. Компания «Сити-энд-Саут» в те годы пред-

почитала строгие кубические конструкции из портлендского камня, напоминавшие ацтекские храмы. Сейчас их можно увидеть на станциях «Хаунслоу-Вест» и «Тутинг-Бродвей». Кассовый зал станции «Хаунслоу-Вест» выложен затейливыми фризами с неистовыми геометрическими орнаментами. Все вместе походит на саркофаг. Такой стиль до сих пор вызывает не очень приятные ощущения.

Когда в 1930 году линию «Пиккадилли» начали тянуть к северу, в сторону Кокфостерс, для подземных работ было сооружено 22 проходческих щита. Несколько самых примечательных подземных станций были построены под влиянием Вальтера Гропиуса и архитектурного движения Баухауз. Смелые цилиндрические и прямоугольные формы, как, например, на станциях «Арнос-Гроув» и «Садбери-Таун», очень скоро стали ассоциироваться с входом в подземный мир. Внутреннее освещение было несколько усилено, чтобы оживить мрачноватые интерьеры. Плафоны из опалового стекла и рефлекторы делали свет более ровным. Таким образом была пущена в ход концепция «ночной архитектуры», объекты которой должны быть одинаково хорошо видны и днем, и ночью. Это были последние по-настояще-

му новаторские станции XX века, хотя, возможно, у них был не более гостеприимный вид, чем у их предшественниц.

Искусство метрополитена занимает почетное место в столичной культуре. Пассажир медленно спускается в полный живой энергии мир вывесок и плакатов. На экранах вдоль эскалатора реклама подается в виде ярких, мельтешащих видеороликов. Красочные, иногда чересчур, плакаты на стенах станций продолжают традицию, которая так же стара, как само метро. Пассажиров окружают живописные изображения и цвет. Фрески Дэвида Джентльмена на станции «Черинг-кросс» поэтапно изображают, как в конце XIII века каменщики и ремесленники строили Крест Элеоноры*(прим. *Ряд крестов в память о жене Эдварда I, которая, как утверждается, спасла жизнь короля, высосав яд отравленной стрелы из его раны во время восьмого и последнего Крестового похода в 1270 г. Когда королева скончалась в Харби неподалеку от Линкольна (в 1290 г.), ее тело, за исключением внутренностей, которые захоронили в Линкольнском соборе, было доставлено в Вестминстерское аббатство в Лондоне. На каждой стоянке, где погребальный кортеж останавливался на ночь, позднее был воз-

двигнут крест. Из первоначальных 12 крестов до настоящего времени сохранились три.), стоящий теперь за станцией. (На самом деле нынешний крест — поздняя копия и стоит не на том месте.) Плитки на стенах станции «Бейкер-стрит» украшены портретом Шерлока Холмса. А на станции «Тотнем Корт-роуд» стены покрыты мозаиками Эдуардо Паолоцци.



Станция «Черинг-кросс». Фрески Дэвида Джентльмена на платформе линии «Северная», демонстрирующие возведение Креста Элеоноры

Зачастую врата в подземелья отмечены диковинными творениями. Станцию «Ист-Финчли» венчает статуя лучника в стиле древнего искус-

ства Южной Америки. Его стрела направлена точно по ходу тоннеля. На стенах станций «Олдгейт-Ист», «Сент-Ползе» и других можно разглядеть резных грифонов. А грифоны суть чудовища, сторожащие золотые копи и закопанные сокровища, поэтому они весьма подходят на роль стражей метро. Над входом на станцию «Банк» стоит изваяние Меркурия, а над станцией «Оксфорд-Сёркис» некогда помещалась статуя херувима.

Самый новый участок линии «Юбилейная», к югу от реки, отмечен сооружениями, которые можно отнести к ярчайшим образцам современной лондонской архитектуры. Станции «Канари-Уорф» и «Норт-Гринвич», спроектированные соответственно Норманом Фостером и Уиллом Олсопом, представляют собой вершины постмодернистского инженерного искусства. Это торжественные порталы подземного мира, которые при открытии были названы «мирские соборы». Их огромные стеклянные своды и залы из стали воплощают мощь коллективной воли и великую драму человеческого духа. Это и есть дух Лондонского метрополитена.

10
Глубоко под землей

Некоторые люди боятся метро. Под землей их терзают тревога и клаустрофобия, им мерещатся пожары, их пугает смерть от удушья. В гуще толпы их может охватить паника и даже безумие.

Помните, спускаясь в иной мир и удаляясь от мира привычного, вы можете испытать неизъяснимый ужас.

Эти чувства человек переживает в одиночку, хотя в метро он никогда не остается один. Что приятного в том, чтобы помимо воли оказаться в окружении сотен тысяч чужих друг другу людей. Подземка — глубокое море человеческого одиночества. В наше время «я» становится неотличимо от «они». Это процесс тотального уравнивания всех со всеми.

Среди «них» могут быть пьяницы, попрошайки, сумасшедшие; даже бродячий музыкант, бренчащий на гитаре, может показаться источником опасности. Именно поэтому большинство пассажиров подземки спешат: они хотят как можно быстрее достигнуть места назначения. А

назначение подземки — предлагать кратчайший маршрут между двумя точками. Метро ведь на самом деле вовсе не пространство, метро — это движение плюс ожидание.

Опытные пассажиры знают топографию каждой станции, так же как тот, кто часто путешествует по земной поверхности, знает, где удобно сре́зать и повернуть. Они упиваются своей скоростью и проворством, они знают, где встать, чтобы побыстрее войти в вагон, и помнят, какой вагон останавливается ближе к выходу. Их маршруты становятся привычкой их ума и тела, частью их натуры, превращаются в ритуал. Волнение, изумление, которые переживали пассажиры в XIX веке, ушли в прошлое.

Метрополитен — символ коллективной воли, причем во многих отношениях. Он сочетает в себе человеческую обособленность и единение людей, являя парадокс, присущий любому обществу и культуре. Он облегчает жизнь индивидуума, но он есть и общественный институт со своими установлениями и требованиями. В нем можно видеть и инструмент угнетения, компонент системы порабощения, которую использует современный капитализм. Он — идеологическая, а также социологическая конструкция. Пассажир,

ежеутренне, в час пик, приезжающий в Лондон из пригорода, — часть системы, функция которой — принуждать и обязывать. «Не мы ездим на поездах, — как-то сказал Генри Торо о новой американской железнодорожной сети, — это они ездят на нас».


U ROUND
THE
WAY
FOR
ALL

Плакат Альфреда Франса. 1911 г. Надпись на плакате: «Метро — путь для всех»

Метро — также вместилище коллективной памяти. Названия станций вызывают исторические ассоциации. «Тауэр». «Сент-Ползь». «Банк». «Виктория». «Ватерлоо». Г. К. Честертон заметил, что Сент-Джеймсский парк, Вестминстер, Черинг-кросс, Темпл и Блэкфрайерс — «это краеугольные камни Лондона, и им правильно находиться под землей», поскольку «они все — свидетели древней религии». Пассажиры перемещаются среди корней города. Интересно, что чем дальше поезд отъезжает от центра, тем меньше плотность названий, тем больше становится безымянных пространств. Путешествие теряет интенсивность. Сокровенность убывает. Уходит тайна.

И все же каждая линия, каждая станция имеют неповторимые черты. Линия «Северная» суетлива и своенравна, а «Центральная» — целеустремленна и энергична. У «Кольцевой» характер авантюрный и беззаботный, а «Бейкерлоо» склонна к грустной задумчивости. Печали «Ланкастер-гейт» сменяются жизнерадостностью «Ноттинг-хилл-гейт», а за участливостью «Слоун-сквер» следует торопливая обезличенность

«Виктории». Подземные поезда наполнены разными настроениями в зависимости от времени суток. Например, в середине дня, когда «все» на работе, в поездах становится больше соблазна и роскоши, они отдают праздностью и даже ленью. Поздним вечером атмосфера становится зловещей — рай для пьяниц и безумцев.

Подземка может быть прибежищем тайных желаний. Местом случайных встреч и секретных свиданий. Древняя толща земли давит сверху, усиливает напряжение, распаляет страсть… В XX веке станция «Ланкастер-гейт» получила известность как место встреч гомосексуалистов.

Приходящий поезд может быть уподоблен колесу судьбы — для тех, кто ищет новых увлечений. Быть одиноким означает быть искателем приключений или охотником.

В книге «Душа Лондона» (1905) Форд Мэдокс писал: «Я знал человека, который, умирая вдали от Лондона, мечтал еще хоть раз оказаться на платформе в подземке и увидеть косматые клубы дыма, которые поднимаются от закопченного, ржавого паровоза вверх, к тусклым светильникам на потолке». Словно бывший заключенный, грезящий о возвращении в тюрьму. Однако дым имеет знакомый и даже успокаивающий запах.

А вот аромат самого метро кисловат, с привкусом гари. Так пахнут волосы, состриженные электробритвой. Есть там и компонент пыли, которая по большей части состоит из частиц человеческой кожи. Если бы у электричества был запах, то именно такой. Джон Бетжемен в книге «Зов колоколов» (1960) вспоминает, что в 1920-х линия «Центральная» пахла озоном, но это был не естественный запах, как от моря или водорослей. Это не был запах океана. Это был запах химиката, производимого в Бирмингеме.

Сведения весьма точные. Руководство метрополитена решило закачивать на платформы озон, чтобы заглушить смрад тоннелей. Это была сомнительная попытка сообщить подземному миру аромат моря, из которого он некогда вышел. Озон вызывал у пассажиров недомогание. В другом месте Бетжемен вспоминает «приятный запах влажной земли и кладбища, который наполнял линию метро „Сити-энд-Саут“».

Образы и голоса подземки неповторимы и узнаваемы. Внезапный порыв ветра возвещает приближение поезда, сопровождаясь глухим нарастающим гулом. Перестук шагов раздается эхом в облицованных белым кафелем переходах и смешивается с подрагивающим ритмом эска-

латора. А что если звуков нет вообще? Что тогда? Безмолвная станция — место тревожное, даже проклятое. 44 заброшенные и забытые станции метро известны как «мертвые». Но ведь земля и есть последний приют покойников, не так ли?

Если ехать на запад мимо станции «Холборн» и дальше, можно выхватить взглядом стены, покрытые плиткой. Это последний привет от станции, некогда известной под названием «Британский музей». Стены станции «Даун-стрит» можно видеть, двигаясь под землей от «Грин-парк» до «Гайд парк-корнер», а на поверхности, на самой Даун-стрит, сохранилось здание, выложенное темно-красной плиткой. На стенах станции «Кинг Вильям-стрит», закрытой в 1900 году, до сих пор висят рекламные плакаты. Станция «Марк-лейн» видна по пути от «Монумента» до «Тауэр-хилл»; «Норт-энд», самая глубокая из всех станций, дремлет вечным сном между «Хэмпстед» и «Голдерсгрин». А платформы «Бромптон-роуд» спрятаны от взглядов специальными щитами.

Между «Кэмден-таун» и «Кентиш-таун» когда-то была еще одна станция — «Саут Кентиш-таун». Рассказывают, что один пассажир случайно вышел на ней во время незапланированной оста-

новки поезда. Он очутился на темной покинутой платформе, где и провел целую неделю, как на необитаемом острове. Спасли его только, когда он поджег рекламный плакат и тем самым привлек внимание машиниста. История маловероятная, но она хорошо передает страх затеряться в лабиринте, откуда нет выхода.

Мертвые станции еще называют «станции-призраки», ну и, разумеется, одна-две из них славятся привидениями. Ведь подземелья — их дом родной. Всегда считалось, что тени мертвых бродят где-то ниже поверхности. А тоннели метро пронизывают множество кладбищ и чумных ям. Да и во время его строительства люди умирали. На разных линиях случались и самоубийства, и убийства. Привидения просто обязаны там водиться.

Служащие станции «Ковент-гарден» не раз видели на платформах призрак мужчины. Это «худой узколицый мужчина в светло-сером костюме и очках с белой оправой». Топот бегущего человека часто слышат на станции «Элефант-энд-Касл», при этом рассказывают, что шаги *приближаются* к тому, кто их слышит. Иные машинисты жаловались на так называемую петлю между станциями «Кеннингтон» и «Черинг-

кросс»: когда едешь по ней, в душе возникают тревога и чувство растерянности. В 1968 году, когда на линии «Виктория» строили станцию «Воксхолл», многие рабочие видели мужчину примерно семи футов ростом, в коричневом комбинезоне и матерчатой кепке. Кто он, выяснить не удалось. Особенно часто неожиданные гости являются пассажирами линии «Бейкерлоо». Сообщают об отражении лица в оконном стекле напротив свободного места…

Тема эта не раз обыгрывалась в страшных рассказах о подземке. В одном из них — «Безбилетных пассажирах» Рональда Четвинд-Хейса (1974) — главный герой видит в окне отражение покойной жены. В рассказе «Дурная компания» (1956) Уолтер де ла Мэр вызывает призрака на одну из «многочисленных подземных станций» Лондона: «Бьющий в глаза свет, шум, самый воздух, которым человек дышит, находясь на платформе, действуют на нервы и на состояние души. В такой обстановке можно ожидать очень странных встреч. На этот раз ожидание оправдалось».

Можно назвать и несчастливые станции. Станция «Мургейт» — место крушения поезда в 1975 году, тогда погибло 65 человек — всегда была

предметом зловещих слухов. Осенью 1940 года множество людей оказалось там в западне во время пожара из-за бомбежки. Жар был так силен, что расплавились двери из стекла и алюминия. В 1974 году группа инженеров сообщила, что они видели приближающуюся фигуру в синем комбинезоне, причем когда мужчина подошел ближе, на его лице можно было разглядеть выражение крайнего ужаса. Потом он исчез. О машинисте поезда, который врезался в стену в феврале 1975 года, рассказывали, что, когда поезд подъезжал к платформе № 9, машинист «сидел в кабине неестественно прямо, держа руки на рычагах управления и уставившись перед собой». Он просто на полной скорости въехал в стену тупика.

Самоубийцы предпочитают умирать под землей. В среднем совершается по три попытки каждую неделю, и одна из них достигает цели. Под землей погибает больше людей, чем на наземных станциях. Излюбленное время самоубийц — 11 утра, а самые популярные места — «Кингс-кросс» и «Виктория». Под рельсами проходят глубокие рвы, так называемые рвы-ловушки, или рвы самоубийц, которые должны спасать падающих с платформы людей. Самоубийц называют прыгунами. Рев поезда, въезжающего на

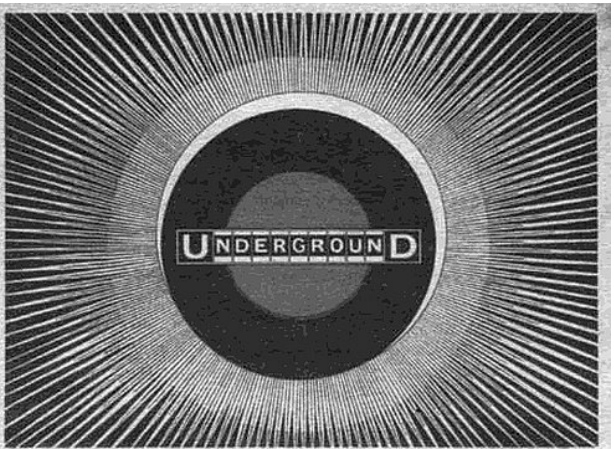
станцию, может восприниматься как прелюдия к прыжку…

Дух тоски просачивается сквозь стены метро. В воспоминаниях бывшего работника метрополитена Кристофера Росса, озаглавленных «Прозрения в тоннелях» (2001), есть строки о том, что среди подземных служащих царят уныние и атмосфера негативизма. Настроение этих людей вряд ли может поднять тот факт, что они не очень-то и нужны: линии «Виктория» и «Центральная» полностью автоматизированы, и машинисты сидят в кабинах, как манекены, только для того, чтобы внушать спокойствие пассажирам.

В литературе XIX и XX веков нередко находил воплощение романтический взгляд на подземку. В романе Роуз Маколи «История, рассказанная глупцом» (1923) двое юных пассажиров с наслаждением ездят и ездят по линии «Кольцевая», точно развлекаются на колесе обозрения. «Два пенни за вход. Вниз по лестнице — в манящую, романтическую, прохладную долину… О, счастье! Воспой завершение круга и новый круг начинай». А у Хелен де Витт в «Последнем самурае» (2000) мать и сын, еще мальчик, тоже катаются по Кольцевой линии, потому что там тепло. У них с собой стопки книг, в том числе «Одиссея»

и «Винни-Пух».

Для некоторых писателей метро — место, где разыгрываются страсти, подавляемые наверху. Герой уэллсовского романа «Тоно-Бенге» (1909) отправляется с молодой женщиной в поездку по «подземной железной дороге» и в пустом вагоне целует ее в губы. Такое поведение было позволительно только под землей. В Древнем Риме люди предавались блуду в подвалах, подвал на латыни — *fornix*, и отсюда *fornicatio* — прелюбодеяние. Более скромный вариант того же самого встречаем в романе Генри Джеймса «Лондонская жизнь» (1889): молодой англичанин и американка договариваются совершить «романтическую, изысканную прогулку… и проехаться по таинственной подземной дороге» от станции «Виктория». «Да, — говорит американская леди, — это нечто особенное. Будь англичанами мы оба — а в остальном такими же, как мы есть, — ни за что бы так не поступили». Совместное путешествие мужчины и женщины под землей представлялось неслыханным приключением.



ECLIPSE OF THE SUN

WEDNESDAY, 17th APRIL.

MID TIME 12.10 p.m.

		NEAREST STATION.
Primrose Hill	—	Chalk Farm
Parliament Hill	—	Kentish Town
Harrow Hill	—	South Harrow
Horsenden Hill	—	Sudbury Town
Richmond Hill	—	Richmond
Hampstead Hill	—	Hampstead
Golders Hill	—	Golders Green
Wimbledon Hill	—	Wimbledon

NOTHING CAN CAST A SHADOW OVER THE UNDERGROUND

Плакат Чарльза Шарленда. 1912 г. Надпись: «Солнечное затмение. Ничто не может бросить тень на метро»

В романе «Дитя слова» (1975) Айрис Мёрдок описывает буфет на западной платформе станции «Слоун-сквер», известный как «Нора в стене», где подавали спиртное. Таких заведений было всего три или четыре. «Стоя там с рюмкой между шестью и семью, в переменчивой толпе пассажиров часа пик, ты словно чувствуешь, как на плечи тебе опускается, странным образом успокаивая и умиротворяя, ярмо усталости трудового Лондона»[19]. Мёрдок ощущает бремя толпы в утробе земли, но, поскольку тяжесть бремени все делят поровну, оно умиротворяет. Эти бары были для нее «источником непонятного возбуждения, местом глубинного общения с Лондоном, с истоками жизни». Это были живительные родники в царстве Плутона.

Когда весной 1897 года журнал «Айдлер» стал еженедельно печатать историю об убийце, разгуливающем в подземных поездах, количество пассажиров метро резко упало. Это чтиво нащупало золотую жилу настоящего страха. В

[19] Примечания: 19
Перевод Т. Кудрявцевой.

рассказе баронессы Орци «Таинственная смерть на подземной железной дороге» (1908) женщину убивают в вагоне компании «Метрополитен» на станции «Олдгейт». Убийцу не находят, что символизирует обезличенность, присущую метро. Сюжет повторился в реальности: убийство графини Терезы Любенской, которую зарезали на станции «Глостер-роуд» в 1957 году, осталось нераскрытым. Как поймать злодея под землей, где люди неотличимы друг от друга?

Джордж Симз в «Тайнах современного Лондона» (1906) рассуждает о некоем пассажире, который «ездил на метро до Уайтчепела, часто поздно вечером. Вероятно, порой помимо него в вагоне находился лишь один человек, возможно, женщина. Представьте, что ощутили бы эти люди, узнай они, что находились в сумрачных тоннелях метро наедине с Джеком-Потрошителем?»

В Подземке нет индивидуальностей — только толпа. У Джона Голсуорси в «Саге о Форсайтах» (1906) Сомс Форсайт входит в метро на станции «Слоун-сквер» и подмечает, что «эти неясные призраки, закутанные в саваны из тумана, не

замечали друг друга»[20].

Проект под названием «Просьба освободить вагоны», запущенный в 2010 году, был призван собрать все стихи, на создание которых поэтов вдохновили станции лондонского метро. Метро — поистине благодатный материал для поэзии. Например, в «Подземке» Шеймас Хини помещает миф об Орфее и Эвридике в пространство сводчатых тоннелей и освещенных фонарями станций.

Есть и фильмы, эксплуатирующие подземные тени. В картине «Линия смерти» (1972) племя подземных каннибалов охотится на несчастных пассажиров. Это устойчивый миф о метро, который принимал разнообразные формы. В основе его — страх, что ненормальные и опасные люди предпочитают жить под землей. В телесериале «Таинственная планета» (сезон 1986 года сериала «Доктор Кто»), повествующем о далеком будущем, люди живут среди руин станции «Мраморная арка». А в сериале «Куотермасс и колодец» (1967) из-под станции «Хоббз-энд» откапывают инопланетный космический корабль. Это по-настоящему страшное кино, в котором муссируется все, что только может ассоциироваться с подзем-

---

[20] Примечания: 20
Перевод Н. Волжиной.

ным миром, включая смерть и дьявола.

THE PENNY
ILLUSTRATED PAPER
AND ILLUSTRATED TIMES



Полицейский обнаруживает в одном из подвалов Уайтчепела труп Кэтрин Эддоуз, убитой Джеком-Потрошителем в 1888 г.

Немой фильм Энтони Эсквита «Подземка» (1928) — бесценный документ, рассказывающий о Трубе в пору ее относительной молодости. Герой — служащий метрополитена, а злодей работает на электростанции «Лотс-роуд». В картине тонко сопоставляются две сущности метро: человеческая толпа и безграничная власть системы, а также показано, насколько глубоко метро проникает в мысли и чувства пассажиров. Метро предстает не менее важным героем картины, чем живые персонажи.

Существует целая литература о метро, а также литература, создаваемая в метро. Проект «Стихи о метро»[21] запустили на станции «Олдвич» в январе 1986 года, и с тех пор он был повторен во многих городах и странах. Отобранные стихотворения вывешивают в вагонах рядом с рекламными плакатами; имеется множество подтверждений тому, что пассажиры действительно читают и запоминают эти стихи и связывают их в памяти с поездками в метро. Тексты помещены

[21] Примечания: 21
Проект завершен в 2009 г.

в рамки со всем возможным почтением к ним и как будто парят над головами людей. Голоса самых разных авторов — от Уильяма Блейка до Льюиса Кэрролла, от Шекспира до Артура Саймонса — сливаются в единый подземный хор. «Ах, подсолнух!.. глава твоя белого цвета… глаз небес иногда слишком жарко горит… и вращением мельничных крыльев полны небеса»[22].

Я хорошо понимаю, как метро может войти в плоть и кровь человека, стать частью его личности. Мои сны и воспоминания всегда были связаны с Центральной линией. Я вырос в Ист-Эктоне, ходил в школу на улице Илинг-Бродвей. В разные периоды я жил в Шепердс-Буш, на Куинз-уэй и на Ноттинг Хилл-гейт. Когда я ехал на работу, я выходил из поезда на станции «Тотнем-Корт-роуд», а позже — на станциях «Холборн» и «Ченсери-лейн». Линия «Центральная» была одной из линий моей судьбы, одной из пограничных черт, ее пересекавших. Теперь, оказавшись вне пределов ее досягаемости, я чувствую себя свободным.

И все же метро часто снится мне, будто я бег-

---

[22] Примечания: 22

Фрагменты из стихотворений У. Блейка «Подсолнух», Л. Кэрролла «Папа Вильям» (пер. С. Маршака, с изм.), Сонета 18 У. Шекспира и «Мелодия» А. Саймонса (пер. Я. Фельдмана, с изм.).

лый узник, тоскующий по своему застенку. Я вижу во сне подземные ветки, тянущиеся в самые невероятные места по всему миру. Я встречаю на платформах людей, смутно знакомых мне. Я выхожу наверх глотнуть воздуха и оказываюсь в странно преобразившемся городе. Мне снится, что я бегу по переходам в поисках платформы, спускаюсь по огромным эскалаторам, перебегаю по рельсам между платформами, покачиваюсь в гремящем вагоне. И, конечно, мне снится «Центральная».

11
Погребенные тайны

Подземный мир — вместилище тайн. Там можно спрятаться и спрятать, скрыться или скрыть что-то от дневного света. Образ клада — навязчивый образ. Лондонское хранилище серебра находится под Ченсери-лейн, и драгоценности Короны до недавнего времени хранились в бункере под Тауэром.

Стремление закапывать ценности очень сильно, особенно в тревожные времена. Преступные банды часто зарывают награбленное добро на много месяцев, прежде чем воспользоваться им. Множество драгоценных камней, монет, золотой и серебряной посуды до сих пор покоится под землей. Если бы все это выкопали одновременно, они ослепили бы город своим сиянием. Клад из римских золотых монет, сложенных в сумку, а потом в ящик, был обнаружен в Сити. Во время Большого пожара 1666 года Сэмюель Пипс закопал запасы пармезана и вина у себя в саду. Им руководил древний инстинкт.

Подземный мир, однако, не стопроцентно на-

дежное хранилище. Во время того же огненного бедствия книготорговцы с площади перед собором Святого Павла поместили все свое книжное имущество в крипту приходской церкви Святой Фейт, но крыша собора обвалилась и разрушила крипту. Когда торговцы открыли подвал, туда попал свежий воздух, бумага воспламенилась; книги горели целую неделю.



Сокровищница Британской Короны. Лондонский Тауэр, 1841 г.

Чарльз Диккенс в эссе «Город ушедших» (1861) демонстрирует характерную для лондонца восторженную тягу к подземельям: «Заброшенные винные погреба — объекты весьма интересные, но заброшенные подвалы банкиров, где они хранили деньги, золотые предметы, драгоценности — вот настоящее подземное царство волшебной лампы Алладина!»

Лампа по-прежнему ярко светит. Чем выше цена на золото, тем больше и глубже становятся подземелья лондонских банков, где хранится драгоценный металл. Современные пещеры с сокровищами… По приблизительным оценкам, под землей находится 250 миллионов унций золота. Но ни один лондонский погреб не сравнится с подземным хранилищем Банка Англии. Там покоится второй в мире запас золотых слитков. Сеть тоннелей, радиально расходящихся от банка, залегает под улицами Сити. Несколько тысяч слитков чистейшего (24-каратного) золота, каждый весом по 28 фунтов, заключены в этих тоннелях. Можно сказать, своим сиянием они озаряют чрево земли.

Идя по Хай-Холборну или Уайтхоллу, вы можете и не подозревать, что у вас под ногами — тайный мир. Оттуда не слышно эха, и на поверхности нет никаких признаков коридоров, залов и комнат. Вы пройдете мимо скромного входа, даже не обернувшись. Снаружи все намеренно выглядит совершенно непримечательно.

Только познакомившись с устройством подземного Лондона, начинаешь понимать, что на самом деле все не так, как кажется. Ощущение тайны распространяется, как зараза.



Прибытие слитков. 1930 г.

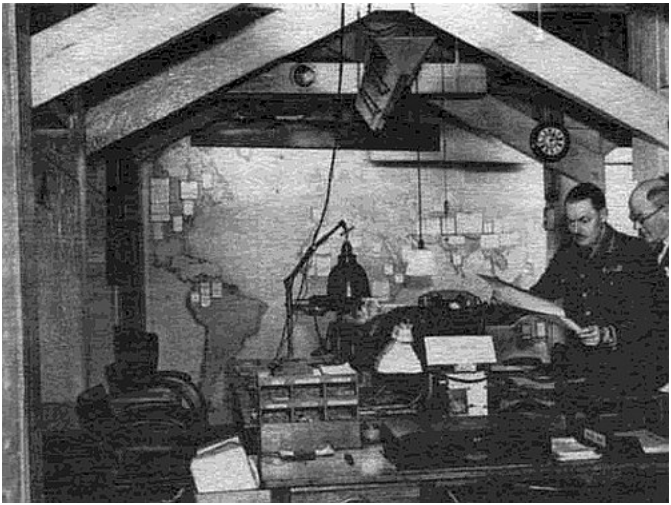
В центре столицы, где располагаются органы власти, существует особый подземный мир. Он состоит из тоннелей, узловых перекрестков, бункеров, тесных кабинетов и просторных центров управления. Многие из них сооружены до и во время Второй мировой войны, другие — в эпоху советской ядерной угрозы. Но хотя опасность ушла в прошлое, эти помещения до сих пор используются для практических, хотя и не всегда известных целей.

В 1939 году был построен тоннель от южной части Трафальгарской площади до Памятника неизвестному солдату, но он стал лишь первым фрагментом огромной подземной сети. Тоннель потянули дальше — как оказалось, к секретному телефонному узлу на Крейгс-корт в верхней части Уайтхолла. Узел до сих пор находится там же и остается почти неприметным. Затем тоннели пошли глубже и шире, под Парламентскую площадь, Грейт Смит-стрит, Пэлл-Мэлл, Маршем-стрит и Хорсферри-роуд, причем аварийный выход был устроен в цокольном этаже старой Вестминстерской больницы. Это весьма обширная сеть подземных коммуникаций, соеди-

ненных с правительственными зданиями.

У подножия Лестницы герцога Йоркского, ведущей от Карлтон-хаус-террас к Мэллу, можно отыскать дверь. В стене рядом — большой вытяжной вентилятор. Сама дверь едва заметна. Другой вход — через дорогу, на краю площади Хорс-Гардз-Пэрейд, в стене большого, увитого плющом бункера, известного как Цитадель. Таких цитаделей раньше было четыре, и все они были входами в подземелья Лондона.

Относительно доступно так называемое Бомбоубежище Кабинета, располагающееся под Казначейством. Однако в другие помещения и тоннели, с ним соединенные, публику не пускают по той простой причине, что они ведут в такой же комплекс под Уайтхоллом.



Л. Ч. Холлис и Л. Ф. Бёрджис — создатели Бомбоубежища Кабинета под Уайтхоллом. Апрель 1946 г.

В 1942 году на глубине 100 футов под Хай-Холборн было построено разветвленное подземное сооружение, простиравшееся от Фёрнивал-стрит и Ченсери-лейн до Ред Лайон-стрит на севере. Оно должно было объединить функции бункера и телефонного узла. Вход туда и сейчас можно найти в доме № 39 по Фёрнивал-стрит, а еще один — в доме № 31 по Хай-Холборн. Обе двери очень легко проглядеть, они специально сделаны

неброскими и незаметными. На Фёрнивал-стрит это четыре черные створки, которые похожи на складские ворота; над ними — большой железный блок для подъема грузов и вентиляционное окно. Недалеко оттуда — на Тукс-корт — также видны вентиляционные шахты.

Когда я пишу эти строки, вход в подземелья на Хай-Холборн скрыт строительными лесами. Но если заглянуть сквозь стеклянную дверь, можно увидеть старинный лифт, шахта которого уходит на восемь этажей вниз. Там пролегают два тоннеля, каждый в полмили длиной, «Саут-стрит» и «Вторая авеню», а также другие тоннели, проложенные в начале 1950-х, со столовыми, общими жилыми помещениями и индивидуальными комнатами, где хватит места для 80 человек. Когда-то там держали полугодовой запас провианта.

Тоннели Уайтхолла и Холборна были позже соединены проходом, что шел под Ковент-Гарден и дальше на юг до Трафальгарской площади. Получился целый подземный городок. 30 с лишним лет назад в этот лабиринт проник Данкан Кэмбел, журналист из «Нью-Стейтсмен». Он обнаружил, что более 30 входных шахт «соединяют эти катакомбы с поверхностью, большинство

из них неприметно начинается в правительственных зданиях или телефонных станциях». Свой излюбленный вход он нашел на островке безопасности посреди Бетнал-Грин-роуд, причем всеми практически позабытый и почти невидимый — что может быть лучше? Кэмбел спустился на 100 футов, да еще с велосипедом, и отправился в подземную поездку. Воздух он охарактеризовал как затхлый.

Журналист проехал насквозь тоннель под улицей Сент-Мартинз-ле-Гранд недалеко от собора Святого Павла, а потом двинулся на запад вдоль Флит-стрит до Холборна. Потом он поехал к Уайт-холлу. Вдоль всего пути ему помогали указатели, направлявшие к самым разнообразным объектам, среди которых были Уайтхолл, Мэлл, Лестер-сквер, вокзал «Ватерлоо» и крикетный стадион «Лордс», — все они были связаны сетью глубоких тоннелей. По оценке Кэмбела, главный тоннель имел 20 футов в ширину, а боковые — по 9 футов. В одном из них он увидел знак красного цвета с надписью «Опасное место. В тоннеле нет вентиляции. Недостаток воздуха». Однако, продолжает Кэмбел, «прикинувшись велосипедным туристом, я не раз бывал в этих тоннелях». На поверхность Кэмбел вернулся где-то в дебрях

Холборнской телефонной станции.

Кэмбел опубликовал несколько фотографий своего путешествия. Тоннели выглядят зловеще и тревожно, как изображения марсианских кратеров или океанского дна на больших глубинах. Прогулка получилась захватывающая, достойная быть в ряду других путешествий по Лондону. Впрочем, повторить ее невозможно: после публикации в «Нью-Стейтсмене» 16 декабря 1980 года все входы в эту сеть были тщательно перекрыты. Расценить это можно лишь как секретность ради секретности, бессмысленную и нелепую. Однако все это лишний раз подтверждает притягательную силу, которую до сих пор имеет подземный мир.

Другие скрытые пути сообщения тянутся под Уайтхоллом, некоторые на глубине 200 футов. В одном из них располагается Правительственный штаб управления чрезвычайными ситуациями, известный как COBRA (*Cabinet Office Briefing Room A*). В одной газетной статье он описан как «сеть вентилируемых коридоров с низкими потолками, ведущих в большое слабо освещенное помещение». Тоннели вьются под Нью-Оксфорд-стрит, а также в районе Стрэнда и Набережной. С ними связаны разнообразные административ-

ные ведомства Вестминстера — для того чтобы обеспечить эвакуацию сотен или даже тысяч государственных служащих в случае нападения. Эта система известна под названием «Черный ход». Ходят слухи, что под Парламентской площадью построен огромный бункер.

А еще говорят, что тоннель под Темзой соединяет здание Секретной разведывательной службы МИ-6 в Воксхолле со штаб-квартирой Службы безопасности МИ-5 в Миллбэнке. Параллельно ему идет часть линии метро «Виктория» между станциями «Пимлико» и «Воксхолл». Эта линия, кстати, проложена под многими важными зданиями и очень близко подходит к Букингемскому дворцу. Не раз высказывалось предположение, что в случае национальной угрозы она может быть использована для эвакуации из Лондона основных министров и членов королевской семьи.

Подземная железная дорога была проложена на большой глубине между районами Элефант-энд-Касл и Кэмбервелл-Грин. Планировалось сделать ее частью линии «Бейкерлоо», но в 1950-х ее открытие было отложено. Тоннели существуют до сих пор, но поезда по ним не ездят.

Какое место в Лондоне ни возьми, у него есть подземная тень или, если угодно, отражение. Под

7-акровой площадью Линкольнз Инн-филдз находится сеть подземелий, сооруженная в 1939 году, способная вместить 1300 человек. Подземные траншеи скрыты под Итон-сквер, Винсент-сквер и Голден-сквер. Убежища есть под Гайд-парк, Грин-парк и Сент-Джеймс-парк. Тоннели поменьше проложены еще под 18 знаменитыми лондонскими объектами — от Шепердз Буш-Коммон до парка при Музее Джеффри в Шордиче. Теперь о них никто не знает. Подземный трамвайный тоннель под Кингз-уэй какое-то время занимал Центр борьбы с наводнениями, и его старались не показывать публике. Сейчас он пуст и заброшен. Хотя, возможно, не совсем и пуст.

Подземный путешественник Майкл Харрисон завершает описание секретных тоннелей «Лондон под мостовыми» (1961) изречением: «DIS MANIBUS». Посвящение «Подземным богам».

12
Война и нижний мир

Во времена бедствий подземный мир может обеспечить защиту и безопасность. Он воплощает древнее стремление вернуться в теплое темное место, где человек пребывает до рождения. Доисторические люди искали убежища в пещерах, а в их самых дальних уголках устраивали святилища. Войны XX века принесли угрозу с небес, и многие лондонцы инстинктивно искали спасения под землей.

В Первую мировую сотни тысяч человек спускались в метро, чтобы спрятаться от зловещих цеппелинов. Это движение происходило без официальной санкции, никто за ним не надзирал, не управлял им, власти специальных убежищ не устраивали. Считалось, что люди успеют укрыться на платформах, когда налет уже начался. О том, чтобы укрываться заранее, когда нападение только приближается, речи не было. Как обычно, требовался входной билет. Некоторые пассажиры покупали самые дешевые билеты и потом катались кругами по «Кольцевой», пока не

закончится воздушная тревога. В самый опасный период — в феврале 1918 года — число искавших убежища в метро достигало одной трети миллиона. Среди них были известные люди. Георга V и старших членов королевской фамилии во время налетов цеппелинов укрывали в тоннелях рядом с Букингемским дворцом.

Опыт Первой мировой заставил власти во время следующей войны тревожиться об опасностях, связанных с массовым нисхождением горожан в тоннели и на платформы метрополитена. Во-первых, они решили, что подземные беженцы станут мешать движению поездов, вывозящих трупы из центрального Лондона в братские могилы на окраинах. А еще больше чиновники из Министерства внутренних дел и Министерства здравоохранения опасались, что у лондонцев разовьется «психология подземного убежища» и они откажутся выходить на поверхность. Считалось вероятным — и утверждалось, — что в результате длительных мощных бомбардировок гражданское население может стать жертвой «массовой вспышки истерического невроза». Специалисты по психологии толпы предрекали, что «люди деградируют до более низкого уровня своих потребностей и желаний».

«Более низкий уровень», конечно же, воплощало само метро, с помощью которого люди спускаются в глубокое прошлое. В этом бегстве под землю можно увидеть не только хронологическое, но и духовное измерение. Горожане опять станут детьми и «с неистовым детским напором будут требовать защиты, пищи и тепла, которые когда-то получали от матери». Поэтому многие из них и захотят вернуться в утробу Матери-Земли.

По этим причинам в начале Второй мировой войны Лондонское транспортное управление вывешивало плакаты, предупреждавшие, что *«Станции метро не следует использовать в качестве бомбоубежищ»*. Но кто может противостоять первобытным инстинктам человека? За три года до войны в кинофильме «Облик грядущего» были показаны толпы обезумевших лондонцев, спасающихся от вражеского нападения в недрах метро. В итоге большинство горожан проигнорировало официальные запреты: они покупали дешевые билеты, а потом просто отказывались выходить наверх. Иным, но сходным путем пошли лондонцы, которые обрели убежище в пещерах, где некогда обитали их далекие предки. В тянущихся на многие мили пещерах Чизлхерст, которые древние люди рыли на протяжении 8000 лет,

нашли приют ни много ни мало 15 000 человек. У них там были и больница, и часовня, и кинотеатр, и спортивный зал — все на глубине 70 футов, всего в 10 милях от Лондона.

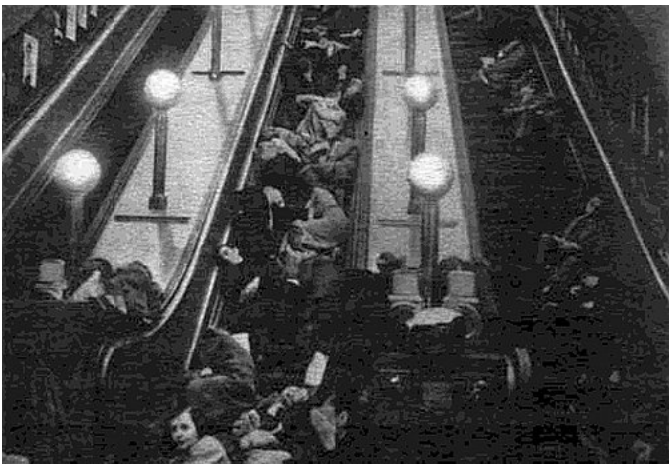
А правительство принимало свои меры предосторожности. Ряд департаментов перекочевал под землю. Пустые переходы и заброшенные платформы станций «Даун-стрит» и «Доувер-стрит» были возвращены к жизни, а множество помещений и коридоров, соединенных со станциями «Гайд-парк-корнер», «Найтсбридж» и «Холборн», стали частью потаенного мира, который управлял войной. Галерея «Тейт» хранила большую часть своей коллекции на закрытых станциях линий «Пиккадилли» и «Центральная». Коллекция мрамора лорда Элджина была спущена в тоннель под Олдвичем. Пятимильный участок «Центральной» между станциями «Лейтонстоун» и «Гэнтс-хилл» превратили в подземный завод, производивший запчасти для танков.

В первые месяцы войны налеты на Лондон были нечастыми и не слишком интенсивными, но к осени 1940 года они стали регулярными и затяжными. Паника гнала лондонцев вниз. Они спускались в метро с детьми, покупая билеты по полтора пенса, которые давали право входа

на платформы. Если станция была переполнена, они садились в поезд и проезжали до следующей. Часть пассажиров прибывала на автомобилях и автобусах из отдаленных районов — к неудовольствию местных. «Рэйлуэй Газетт» сообщала, что «подавляющее большинство нарушителей порядка принадлежит к иным национальностям или по крайней мере к чужестранцам». Достоверность этой претензии сомнительна, но она показывает, насколько «чуждой» могла казаться «подземная раса». Разговоры о подземной жизни всегда вызывали зловещие ассоциации.

Люди приносили с собой шезлонги, пледы, зонтики, еду, причем некоторые запасались провиантом недели на две. Они устраивались надолго. В шесть вечера пассажирам поездов приходилось ступать между лежащими телами, а через два часа платформы были настолько переполнены, что пройти было невозможно. Дышать было практически нечем, поэтому многим приходилось время от времени подниматься наверх, чтобы глотнуть свежего воздуха. Дополнительной напастью стали комары, расплодившиеся в необычайном тепле. Когда заканчивалось движение поездов, электричество отключали, и часть людей перемещалась на пути. Другие лежали на

ступенях эскалаторов.



Лондонцы спят на эскалаторах метро. 1940 г.

После спуска в метро на линии «Северная» скульптор Генри Мур вспоминал: «Никогда я не видел столько лежащих тел, даже тоннели были похожи на отверстия в моих скульптурах. Несмотря на напряженную атмосферу, я заметил, что люди соединяются в тесные группы, а пяточки спящих детей едва не задевают проходящие поезда… Я никогда не делал зарисовки непосред-

ственно в метро. Это все равно, что рисовать в трюме корабля, перевозящего рабов».

Образ судна работорговцев весьма уместен. На рисунках Мура люди в метро выглядят как призраки во тьме, обескровленный груз человечества, беспомощные тени в мире, обратившемся против них.

Правительство и чиновники Лондонского транспортного управления скоро поняли, что бездействие не улучшит ситуацию. 79 станций были объявлены убежищами для гражданского населения; для тех, кто пользовался ими регулярно, выпустили сезонные билеты, были приняты элементарные санитарно-гигиенические меры. Установили деревянные койки, а после того как в них завелись насекомые, их заменили металлическими. Определили норму пространства: на шесть человек шесть футов платформы, причем три койки стояли вплотную к стене, еще три — на самой платформе. Были прочерчены белые полосы, ограничивавшие спальные зоны, — в 8 и 4 футах от края. Начала работать специальная команда тоннельных обходчиков, а вскоре организовали и службу питания. Было устроено 52 абонементных библиотечных пункта. Поставили сигаретные автоматы.

В некоторых убежищах выходили собственные газеты. Например, газета «Суисс-Коттеджер» предлагала себя «еженощным друзьям, временным пещерным жителям, товарищам по ночлегу, лунатикам, храпунам, болтунам и всем, кто обитает от заката до рассвета на станции „Суисс-Коттедж“ линии „Бейкерлоо“». Во втором номере можно прочитать следующий совет: «Вибрация от артобстрела и других причин ощущается гораздо меньше, если не прислоняться головой к стене».

Вероятно, сбылись худшие опасения властей: возник нижний мир. Еще один город под землей. Появилась подземная раса людей. И все-таки это был мир зловонный и нездоровый, поскольку десятки тысяч теснились в условиях, весьма мало пригодных для жизни. Он напоминал лондонские трущобы XIX века и вполне мог породить сообщество не менее зловещее и несчастное. Подземелья стали прочно ассоциироваться с грязью и отбросами.

Были и жертвы. При бомбежке станции «Трафальгар-сквер» погибло семь человек. При подобном инциденте на станции «Баундз-Грин» было 19 убитых. А в результате прямого попадания бомбы в станцию «Бэлем» простились с

жизнью 64 человека. Один из выживших вспоминал, как услышал оглушительный грохот над головой, после чего на платформах сразу погас свет. Для подземных жителей это был настоящий кошмар: их окутала первобытная тьма. «Потом запахло газом, стали кричать дети, требуя свои противогазы. Я включил фонарь и, направив луч вверх, увидел, что с потолка потоками льется вода». Этому человеку удалось открыть аварийный люк. На его руках до сих пор видны рубцы в тех местах, куда вонзались ногти хватавшихся за него людей.

В подземный мир попадали и другие бомбы. Машинист поезда вспоминал: «Я побаивался тоннелей, — все время казалось, что в тоннель попадет бомба». Стрелочник со станции «Кингс-Кросс» вспоминал «жуткий порыв ветра. Стоя над рычагами, я закрыл руками уши. Помню только порыв ветра, а потом сразу — как очнулся, лежа на полу».

Подземный мир оживлял ужас потопа и пожара, издавна с ним связанный. Опаснее всего были тоннели под Темзой: если бы бомба разрушила свод тоннеля, речная вода стремительно заполнила бы половину системы метро. От «Шепердс-Буш» до «Ливерпуль-стрит», от «Хэм-

мерсмит» до «Кингс-кросс» вода понеслась бы по тоннелям с чудовищной скоростью. Поэтому было сооружено 25 водных затворов, и некоторые из них сохранились до сих пор у въездов в особенно рискованные тоннели.

Прямое попадание получил только один тоннель: старый участок подземной дороги между «Стрэндом» и «Черинг-кросс» длиной в 200 ярдов, который моментально наполнился водой. К счастью, тоннель был предусмотрительно перекрыт с обоих концов бетонными заглушками.

Пошли в дело и храмовые крипты, и подземные склады. Два огромных подземных помещения в Ист-Энде — «Тилбери» под Коммершиал-роуд и «Приют Микки» под Степни — дали пристанище местному населению. «Приют Микки» был назван в честь горбатого карлика, оптика по профессии, который, демонстрируя исключительную энергию и организаторский талант, устроил бомбоубежище для 10 000 человек. Он был одним из королей подземного мира, чей талант проявился на фоне бездействия властей. Горожане взяли управление убежищем в свои руки. Администрация же фактически оставила их на произвол судьбы.

Осенью 1940 года бомбоубежище «Тилбери»

описывалось как «сумрачное и грандиозное пещерное пространство» или как «обширное полутемное помещение, напоминающее собор». Очевидец сообщал, что «пол залит мочой… Здесь содержится несколько лошадей, и их экскременты смешиваются с человеческими… Это настоящая преисподняя. Это чудовищно, что люди принуждены жить в таких условиях». В этом подземелье находили приют обитатели Ист-Энда. Там не было место храбрости и героизму, там царили только нищета и смрад. «Тилбери» посетил и Генри Мур, записавший следующее: «Из выразительной полутьмы на переднем плане проступают ряды безвольно лежащих тел. Цепи свисают со старинных подъемных блоков…». Так могли выглядеть трущобы XIX века, запечатленные в гравюрах Гюстава Доре. Но у нищеты нет истории.

Такие условия подземной жизни породили политический радикализм, как будто «низы» были действительно готовы к бунту. «Суисс-Коттеджер» обличал власти, чье «бездействие граничит с бессердечием, преступной халатностью, бездушным презрением к элементарным приличиям». Благодаря в том числе общественной озабоченности и возмущению власти начали

строить восемь бомбоубежищ под существовавшими станциями метро, каждое на 8000 человек, на глубине около 90 футов. Половина из них на протяжении войны была приспособлена под иные нужды, но до сих пор на поверхности можно найти входы в некоторые из них, похожие на огромные фортификационные башни или памятники эпохе троглодитов. Та башня, что ведет в бомбоубежище под станцией «Гудж-стрит», стоит на углу Чениес-стрит и Тотнем-корт-роуд, а Стоквелльская башня превращена в военный монумент. Эти входы можно было бы снести, а глубокие тоннели завалить. Но зачем? Подземное пространство приобрело подобие с темной материей, которая не видна, но служит опорой структуре видимой Вселенной. Это порталы в бескрайний мир, хранящий все, что спрятано, и все, что ныне позабыто.

13
Подземные фантазии

Грезы и догадки окутывают извилистые подземные владения. Это край безграничных возможностей. Персонаж «Войны миров» Герберта Уэллса (1898) в страхе перед инопланетными завоевателями говорит: «Вы понимаете, я имею в виду жизнь под землей. Я много думал относительно канализационной сети. Понятно, тем, кто не знаком с ней, она кажется ужасной. Под одним только Лондоном канализационные трубы тянутся на сотни миль; несколько дождливых дней — и в пустом городе трубы станут удобными и чистыми. Главные трубы достаточно просторны, воздуху в них тоже достаточно. Потом есть еще погреба, склады, подвалы, откуда можно провести к трубам потайные ходы. А железнодорожные туннели и метрополитен? А? Вы понимаете?»[23]

Корни представлений о подземном мире как о безопасном убежище уходят очень глубоко. Оно равно представлению о доме. Главную героиню

---

[23] Примечания: 23
Перевод М. Зенкевича.

романа Маргарет Дрэббл «Зона согласия» (1980) непреодолимо влечет запах, идущий от уличной канализационной решетки, и она поддается «властному аромату Лондона», который позволяет ей «убежать из плена настоящего в прошлое, где темные духи носятся над бурными водами».

Другие фантазии тяготеют к сюрреализму. Племена Внутренней Монголии верят, что в их краю есть ворота в огромный тоннель, ведущий в доисторический подземный мир. Идея древнего мира, скрытого в недрах, весьма притягательна; она овладевала воображением многих провидцев. Один из примеров — «Путешествие к центру Земли» Жюля Верна (1864).

Нет недостатка и в фантазиях о подземной породе людей. Рассказчик в романе Майкла Муркока «Мама-Лондон»[24] (1988) спасался в подземке во времена блицкрига и с тех давних пор «потерянные линии метро» стали его идеей-фикс. Он с воодушевлением рисует картины тайного мира, который существует под Лондоном. «Я нашел подтверждения тому, что Лондон пронизан сетью тоннелей, в которых живет пещерная раса, спустившаяся под землю во время Большого по-

[24] Примечания: 24
В русском издании — «Лондон, любовь моя», М.: ЭКСМО, 2006.

жара… Другие авторы, начиная с Чосера, в своих произведениях не раз намекали на существование второго, нижнего Лондона».

Часто сообщается о людях-ящерицах, обитающих в подземных пещерах, а также о потомках тех, кто выжил после затопления материка, известного как Лемурия. Для тех, кто пишет о подземельях, все легенды истинны. Кто-то описывает подземных жителей как великанов. Они могут быть дружелюбными, не желающими зла тем, кто наверху, однако есть и рассказы о людоедах и других хищных тварях, нападающих на обитателей поднебесного света.

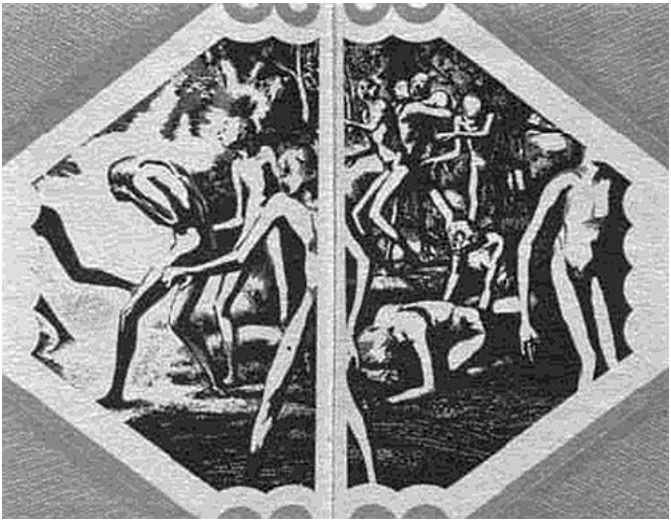
Классическое воплощение этой фантазии мы находим в романе Уэллса «Машина времени» (1895), герой которого оказывается на том же месте, где был Лондон, только в будущем — через 800 000 лет. Элои ведут на первый взгляд вполне счастливую жизнь на поверхности, но на самом деле их выращивает сероликая порода подземных тварей, именуемых морлоками. Морлоки питаются элоями. Подразумевается, что вся сила и энергия поверхностной цивилизации идет снизу, из мира механизмов. «В темноте проступали контуры огромных машин, отбрасывавших… причудливые черные тени, в которых

укрывались похожие на привидения морлоки. Было очень душно и тягостно…»[25] По-видимому, «много веков назад, за тысячи и тысячи поколений, человек лишил своего ближнего счастья и солнечного света. А теперь этот ближний стал совершенно неузнаваем!»

Уэллс написал роман в Лондоне начала 1890-х годов, когда метрополитен судорожно расползался вширь. Поэтому рассказчик в «Машине времени» замечает, что «существует тенденция использовать подземные пространства для нужд цивилизации, не требующих особой красоты: существует, например, подземная железная дорога в Лондоне, строятся новые электрические подземные дороги и тоннели, существуют подземные мастерские и рестораны, все они растут и множатся».

---

[25] Примечания: 25
Перевод К. Морозовой.



«Люди будущего». Иллюстрация 1931 г. к роману Г. Дж. Уэллса «Машина времени»

Несть числа легендам и слухам о славных подземных королевствах, соединенных с верхним миром запутанными древними тоннелями. Между тем фантазии имеют странное свойство приближаться к реальности или предвосхищать ее: если Лондон продолжит расти, оккупируя все доступное пространство, в будущем ему, возможно, в качестве последнего средства придется уйти

под землю. Чарльз Найт, лондонский летописец времен расцвета викторианской эпохи, однажды предположил, что Лондон ждет судьба Вавилона. Он, в частности, пишет: «Трудно не позавидовать восторгу, с которым антиквары будущего узнают о том, что обнаружен Лондон, сохранившийся под землей». А ведь нижний город существует уже сейчас…

Подземелья вдохновляют и на создание возвышенных образов. Огромное пространство иного мира вызывает чувства восхищения и ужаса одновременно. Мифы и грезы смешиваются в равной пропорции. Эдмунд Бёрк в «Философском исследовании о происхождении наших идей возвышенного и прекрасного» (1757) пишет: «Аффект, вызываемый великим и возвышенным, существующим в природе, когда эти причины действуют наиболее сильно, есть изумление, а изумление есть такое состояние души, при котором все ее движения приостановлены под воздействием какой-то степени ужаса». Он добавляет, что «страх во всех… случаях… является господствующим принципом возвышенного»[26]. Так можно смотреть и на подземный мир. Там не

[26] Примечания: 26
Перевод Е. Лагутиной.

имеет значения отдельная личность, она лишь тень на стене — если вообще тени различимы в такой тьме. Внутри нашего мира есть еще один мир — или миры. Возможно, земной шар заключает в себе огромное море. Возможно, в этих мирах обитают древние твари, возможно, там есть ходячие деревья…

В романе Уэллса «Когда спящий проснется» (1910) рассказчик путешествует по подземному Лондону. «Эта прогулка оставила в душе Грэма множество смутных впечатлений. Громадные многолюдные залы, гигантские арки, исчезающие в облаках пыли, сложные машины, длинные ряды ткацких станков с бегущими нитями, тяжелые удары штампующих механизмов, шум и скрип ремней и арматуры, тускло освещенные подземные проходы, просеки убегающих вдаль огней»[27]. Изображается нечто грандиозное, как и во многих других описаниях великих развитых подземных цивилизаций, обладающих необычайной и изящной архитектурой, залитой странным светом, наполненной удивительными ароматами и музыкой. Там помещаются фантастические города будущего: Освальд Шпенглер,

[27] Примечания: 27
Перевод Е. Бируковой.

например, верил, что города грядущего будут похожи на огромные каменные пещеры. Фантазия лишь предшествует реальности. В некоторых районах Лондона, где земля особенно дорога, многие домовладельцы уже сейчас «уходят под землю», сооружая там помещения для самых разных нужд. У некоторых зданий имеются четыре подземных этажа.

Фрэнсис Бэкон писал, что «истина природы спрятана в глубоких копях и пещерах». Мифическое путешествие в подземный мир всегда совершалось в поисках истины или ради возвращения умерших; целью его было обнаружить скрытое и найти разгадки тайн. Не случайно, когда в XIX веке начали строить подземные тоннели и дороги, расцвели и стали настоящими науками палеонтология и археология. А ведь они — о том, что находится внизу. Они занимаются поиском древних, или глубинных времен.

В Германии, задолго до того, как там начали рыть шахты, существовал обряд задабривания духов земли. Пусть эта книга станет обетным приношением богам, что пребывают под Лондоном. Хранимые ими, мы завершили наше долгое путешествие по лондонскому чреву.

Нам встречались мечты и сны, страхи и во-

жделения; нам случалось изумляться, случалось и ужасаться; мы видели священное и мирское — бок о бок. Грязь и смрад там соседствуют с тайной и красотой. Там жилище дьявола и источник святой воды. Подземный мир вызывает благоговение и трепет. Он часть мира людей, порожденный деятельностью многих поколений, и в нем же заключена дочеловеческая первобытная древность. Он не любит ясности и рассуждений. Кому-то он дает убежище, но никому не дает утешения. В основании Лондона — тьма.