

КУЛЬТУРА ПОВСЕДНЕВНОСТИ



Новое
Литературное
Обозрение

DAVID VINCENT

A HISTORY
OF SOLITUDE

POLITY PRESS LTD
CAMBRIDGE

2015

ДЭВИД ВИНСЕНТ

ИСТОРИЯ
ОДИНОЧЕСТВА

НОВОЕ
ЛИТЕРАТУРНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ
МОСКВА

2022

УДК 930.85:159.974
ББК 71.061.1
В49

Редактор серии Л. Оборин

Винсент, Д.

В49 История одиночества / Дэвид Винсент; пер. с англ. В. Третьякова. — М.: Новое литературное обозрение, 2022. — 456 с. (Серия «Культура повседневности»)

ISBN 978-5-4448-1865-7

В период с XVIII по XXI век отношение к одиночеству менялось не раз: в нем видели то источник блаженства и самопознания, то опасную патологию, а в последние десятилетия в некоторых странах стали с тревогой говорить о наступившей «эпидемии одиночества». Чтобы понять исторические предпосылки данного социального феномена, историк Дэвид Винсент предлагает взглянуть на него с культурной и социологической точек зрения. Что такое одиночество и чем оно отличается от уединения? Как церковные и государственные институты пытались взять его под свой контроль? Какую роль в формировании новых представлений об одиночестве сыграли секуляризация общества и урбанизация? Книга знакомит с историей многих мест и практик добровольного и вынужденного уединения — от монастырей до одиночных камер, от кругосветных плаваний в одиночку до замкнутых «пузырей», в которые сегодня погружают человека смартфоны и наушники... Дэвид Винсент — историк, PhD, преподает в Открытом университете (OU) и университете Кила.

УДК 930.85:159.974
ББК 71.061.1

Фотография на обложке © Photo by Kevin Mueller on Unsplash.com

Copyright © David Vincent 2020
This edition is published by arrangement with Polity Press Ltd., Cambridge

© В. Третьяков, перевод с английского, 2022
© С. Тихонов, дизайн обложки, 2022
© ООО «Новое литературное обозрение», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Слова благодарности	8
1. Введение: исследованное уединение	11
«Циммерман об уединении»	11
Современная история уединения	35
Скачки «Талли-хо»	51
2. «С одиночеством пойду»	53
Клэр, Китс и одиночество	53
«Как Крузо, сладко одному»	58
Скитальцы	75
Дикая природа	93
Жизнь, отдельная от всего другого	105
3. Один дома в XIX веке	109
Опасность безделья	109
Пасьянс и другие развлечения	115
Сетевое уединение	127
Вне дома	141
Инвалид в домашних условиях	155
4. Молитвы, монастыри и тюрьмы	167
Уединенное духовное общение	167
Скройся в задней комнате	171
Сестринские общины и женские монастыри	180
Ужасы одиночества	195
Наедине с Ним	220
5. Уединение и досуг в XX веке	225
Покой и тишина	225
Комфорт и коммуникация	228
Радости одиночества	239
Мой спутник в одиночестве	254
Рыбалка и Вселенная	263

6. Духовное возрождение	267
<i>Беспредельное равнодушие мира</i>	267
<i>Исследование природного мира</i>	271
<i>Морское уединение</i>	284
<i>Современное одиночное заключение</i>	296
<i>Возрождение монашества</i>	305
<i>Новый спиритуализм</i>	311
7. Еще раз об «эпидемии одиночества»	320
<i>Одиночество на подъеме</i>	320
<i>Паника</i>	325
<i>Одиночество и уединение</i>	343
Заключение: одиночество в цифровую эпоху	359
Примечания	378
Указатель имен	444

Памяти Вероники Уидон (1919–2017)

СЛОВА БЛАГОДАРНОСТИ

Как и всякое историческое исследование, эта книга — плод уединенного труда и коллективной поддержки. Прежде всего я благодарен Барбаре Тейлор — как за создание финансируемого международного проекта по изучению истории одиночества, так и за ее знания и опыт, которыми она щедро со мной делилась. Исследование по одиночеству в раннее Новое время, над которым она работает, станет важным дополнением к моим разысканиям, а цикл семинаров «Патологии одиночества» с ее участием послужил мне прекрасной площадкой для проверки собственных идей и выводов. Коллективную помощь обеспечил мне и Джон Нотон — в рамках проектов, осуществленных Центром исследований в области искусства, социальных и гуманитарных наук (CRASSH) при Кембриджском университете. Я очень обязан его поддержке, гостеприимству и безграничным познаниям в области цифровой революции и ее последствий, а участников проектов CRASSH благодарю за увлекательные и познавательные дискуссии. Черновые варианты глав этой книги прочли и прокомментировали мои коллеги из Открытого университета, которых я благодарю за эту экспертизу — особенно Аманду Гудрич, Роз Кроун и Джона Вольфа. Много дало мне общение с Патриком Джойсом, Лесли Хоусам, Кэтрин Хьюз и Изабель Риверс. Эндрю Маккензи-Макхарг и Энн Вила

помогли мне понять Иоганна Циммермана и его работы. Клодия Хаммонд поделилась материалами, относящимся к ее впечатляющей работе с Би-би-си и фондом Wellcome Trust. Работа над этой книгой обсуждалась в компании Бренд-и и Джеймса Гурли, а также Сейи и Грэма Тэттерсол; все они были очень добры ко мне. Моим терпеливым критиком, как и всегда на протяжении уже многих лет, была Шарлотта Винсент: она обсуждала со мной идеи, высказанные в книге, помогала в работе над ней и внимательно прочла ее, чтобы удостовериться в точности и ясности изложения. Завершением этого проекта я во многом обязан упорному энтузиазму редактора издательства Polity Паскаля Поршерона. Всяческих похвал достойна тщательность технического редактора Джастина Дайера.

Изыскания для этого проекта велись в тишине отделов редких книг Британской библиотеки и библиотеки Кембриджского университета, сотрудников которых я благодарю за терпение и помощь. Как-то раз, в один из Дней перемирия*, на который пришлось начало моего проекта, в отделе редких книг кембриджской библиотеки читатели слышали по громкой связи парадоксально невыполнимую просьбу почтить молчанием павших. Даже в библиотечной тиши уединение подлежит управлению.

Местом же непосредственного написания книги стал переоборудованный свинарник в моем саду. Двадцать шагов от письменного стола до дома, от пребывания наедине с собой до общества жены и, от случая к случаю, компании детей, внуков и друзей... Возможность такого перемещения из одного места в другое, от продуктивного уединения к активному общению — подлинный подарок судьбы.

* Отмечается 11 ноября в память о подписании Компьенского перемирия, с которым завершилась Первая мировая война. — *Примеч. ред.*

Я посвящаю «Историю одиночества» Веронике Уидон (в девичестве — Мор), с которой имел счастье быть связанным родственными узами — через мою жену. После богатой событиями военной службы, частью которой была работа в Блетчли-парке, Вероника вышла замуж и завела семью, но рано овдовела. На протяжении следующих почти шестидесяти лет ее жизнь (а последние годы она провела в горной деревушке на Майорке) была образцовым примером того, как нужно соблюдать баланс между собственной компанией и широким кругом родственников, друзей и сторонних интересов. Она была прекрасным читателем и, в свою очередь, автором четырех книг, первую из которых опубликовала в возрасте восьмидесяти пяти лет. Надеюсь, эта книга ей понравилась бы.

Шравардин, осень 2019 года

2. «С ОДИНОЧЕСТВОМ ПОЙДУ»

Клэр, Китс и одиночество

Весной 1820 года Джон Клэр обсуждал с Джоном Китсом свою поэму «Одиночество». Встретиться лично им не удалось. В начале того года Клэр по приглашению своего издателя Джона Тейлора впервые в жизни приехал в Лондон. Он очень хотел увидеть Китса, с которым у него был общий литературный менеджер, но вышло так, что Китс был нездоров и не смог присутствовать на устроенном Тейлором ужине. Когда здоровье Китса немного улучшилось, Клэр уже вернулся домой в Хелпстон и, к своему большому сожалению, так и не увиделся с человеком, которым восхищался как поэтом и как «братом, странствующим по нелегкой дороге жизни, тем, чей взгляд улавливает порою дикий цветок, способный скрасить его одинокий путь»¹. После смерти Китса в Риме в феврале 1821 года Клэр написал сонет в его память.

Подобно всем остальным сочинениям, составившим в следующем году сборник Клэра «Деревенский менестрель», «Одиночество» было результатом упорной работы. Как автор объяснил в одном письме начала 1820 года, поэма «писалась урывками в период тяжелого труда прошлым летом»², и он с нетерпением ждал суждения Китса. Из-за невозможности личной встречи Тейлор организовал

для двух своих молодых поэтов эпистолярную дискуссию³. Он показал Китсу поэму из трехсот строк, а затем изложил его замечания в письме, на которое Клэр ответил. Тейлор сообщал, что «Одиночество» Китсу понравилось, однако у него есть сомнения насчет композиции: «Когда я прочел ему „Одиночество“, он заметил, что описание слишком перевешивает чувство. Но не огорчайтесь, это хороший недостаток, и потом, вы ведь знаете, мне нужно непременно что-нибудь вырезать — или „кончен труд Отелло“, как сказано в пьесе»⁴. Ответ Китса отражал его общий взгляд на творчество Клэра. В другом письме того же года Тейлор писал Клэру: «Думаю, он хочет сказать вам, что слишком часто ваши образы природы вводятся, не будучи вызваны каким-то определенным чувством»⁵.

Реакцию Китса понять нетрудно. Написание поэмы на эту тему было, вероятно, попыткой переписать «Элегию, написанную на сельском кладбище» Томаса Грея с точки зрения «пахаря»:

Колокол вечерний бьет
 Похоронный дня уход,
 Я ж, отдав свой долг труду,
 С одиночеством пойду⁶.

Далее дается подробное описание жизни среди полей, окружающих дом Клэра, которое отличают точные наблюдения о природе и экспрессивная местная лексика:

Малой мышке лебеда
 Пригодится для гнезда...
 Сколько домиков вокруг
 Разорит нечуткий плуг!⁷

Время от времени Клэр посвящает несколько строк своей основной теме, прежде чем вновь вернуться к тому, что Китс назвал описанием⁸. Трактовка одиночества основана на проверенных временем характеристиках гнетущего

городского мира, от которого стремится сбежать поэт. Джеймс Томсон во «Временах года», оказавших глубокое влияние на Клэра, как и на всех других читателей и писателей из рабочего класса в начале XIX века, писал о «железном этом веке, / отречьях этих жизни»⁹. Отозвался на тему и Питер Куртье, чья длинная поэма «Радости одиночества» имела успех на рубеже веков: «Как сладко, шумную презрев толпу, / Вдохнуть прохладу свежую лесов!»¹⁰ Клэр, в свою очередь, нашел самую очевидную рифму для своей темы: «O thou soothing Solitude, / From the vain and from the rude» («О ты, Одиночество, успокаивающее / После тщеты и грубости»)¹¹. Для всякого амбициозного поэта одиночество было едва ли не обязательной к покорению вершиной, и Клэр, желавший быть признанным крупными писателями и их аудиторией, не мог проигнорировать такую возможность.

Существует, однако, и другой способ прочтения этой поэмы, сводящий составные части в одно целое, несмотря на периодические скатывания в рутинное «чувство». В первых строках тема определяется как процесс движения: «С одиночеством пойду». Эмоция — одновременно и нечто внешнее, сопровождающее Клэра, и продукт наблюдения на ходу. Как и в большинстве его стихов, повествование было и посвящено, и обязано писателю, прогуливающемуся по дорожкам вокруг своего дома. Иногда предмет составляло само путешествие. В «Зарисовках из жизни Джона Клэра» Клэр описал начало своей жизни как поэта. По дороге на работу он перелез через стену Бургли-парка, чтобы почитать книгу вне поля зрения строгих соседей:

Пейзаж вокруг был необычайно красив в то время года, и чтение книги и созерцание красот искусной природы в парке поместили меня в состояние напряженного описательного сочинения

на пути домой. «Утренняя прогулка» была первым, что я предал бумаге; позднее я описал вечернюю прогулку и несколько местечек в полях, куда в раннем детстве часто ходил за улитками, цветами или гнездами¹².

В других случаях яркие наблюдения за миром природы возникали в результате последовательного контакта с нею — когда он гулял среди хорошо знакомого, но неизменно удивляющего пейзажа. Это был замкнутый мир. В жизни Клэра было четыре поездки — на пике славы — в Лондон, а еще сумбурная, отчаянная попытка вернуться домой после переезда в лечебницу в Эссексе, но в целом его путешествия ограничивались несколькими милями от Хелпстона, как это было бы с любым другим сельским работником того времени¹³. Некоторые, бывало, передвигались по дорогам общего пользования, но все же большинство перемещений происходило по маршрутам, которые были известны только жителям деревень и вело к местам, имевшим значение лишь для местного населения¹⁴. Глубокое понимание роли пешеходных троп и свободного их использования легло в основу его резкой критики заграждений. В стихотворении «Деревенский менестрель» из одноименного сборника Клэр писал:

Дороги некогда природою творились,
Тропинки некогда долинами петляли,
Пришла ограда — все пути закрылись,
Тиран повесил знак, чтоб не гуляли
Те, кто уединения искали¹⁵.

Эта глава посвящена прогулке как месту одиночества и средству, придававшему одиночеству форму и значение. XIX век был последней великой эпохой пеших путешествий. Повседневное передвижение большинства людей в большинстве мест осуществлялось пешком. Лишь обеспеченные

люди регулярно пользовались лошадью и лишь зажиточные уединялись в своей карете. Великая революция в области коммуникаций того периода — паровоз, вытеснивший дилижанс, но лишь немногие из тех, кто раньше проходил большие расстояния пешком, могли позволить себе регулярно покупать билет. Хотя городские транспортные системы во второй половине века и начали предлагать пешим прогулкам альтернативы, поезда, ходившие из основных городов и населенных пунктов и обратно, также служили расширению возможностей для прогулок с целью отдыха, делая доступными как местные красоты, так и более отдаленные и дикие места. До появления велосипеда и автотранспорта господству ходьбы ничто не угрожало.

Прогулка была самым простым способом сбежать от чьей-то компании, особенно от многолюдного домашнего окружения, обычного для того времени. Как и в случае с другими формами одиночества, уединение и социальная практика разделялись здесь зыбкой границей: немногие формы пешего передвижения были сугубо частными или по необходимости коллективными. В целом, как будет показано в следующем разделе, чем беднее пешеход, тем больше вероятность того, что его одиночество вынужденное, а не добровольное, особенно когда дело касалось трудового опыта. Ходьба была самой обычной и наименее изученной формой труда и отдыха и вместе с тем интенсивным литературным опытом. Клэр отчетливо понимал, в каком диалоге находился он со своими литературными предшественниками и современниками, и на протяжении всего следующего столетия пешеходы брали с собой книги для чтения в укромных местах и, в свою очередь, вносили собственный вклад в развитие литературы о пеших прогулках. Скорость пешего передвижения идеально подходила для размышлений как о природной, так и о рукотворной

среде. Она обеспечивала сочетание постоянно меняющейся перспективы и способности сфокусировать внимание на том, что повстречалось и было увидено на пути. Ничем не отвлекаемый, свободно движущийся взгляд делал возможным погружение без поглощения — исследовал ли идущий поля и леса или прогуливался по улицам стремительно растущих городских кварталов. Уединение пешехода было одновременно физическим и сконструированным. Странствовавшие представители среднего класса, которые будут рассмотрены в третьей части этой главы, находили уединение в сельской местности, кишасей сельхозработниками, а гулявшие по городским улицам наблюдали одиноких пешеходов, которых привлекали малые и крупные города из-за большего выбора модусов объединения. На протяжении столетия, как будет показано в заключительной части, железнодорожный транспорт открывал новые возможности для экстремальных одиночных свершений, когда одиночество было не столько вопросом физической компании, сколько индивидуальным риском в последних нетронутых пространствах Божьего творения.

«Как Крузо, сладко одному»

Как наедине с собой, так и в компании трудящиеся классы передвигались пешком либо по необходимости, либо для временного ухода от забот, связанных с домашним хозяйством и трудом для заработка. Большинству работающих мужчин, если только они не были квалифицированными ремесленниками, живущими над своей лавкой, приходилось начинать и заканчивать свой день на ногах, порой проходя по несколько миль, прежде чем начать зарабатывать себе на жизнь. Работавшие на фермах ходили на одно поле (и обратно), затем на другое (и обратно), в зависимости от

необходимости, связанной со скотом и сезонными культурами. Описание сельской мобильности дал Клэр в «Пастушьем календаре»:

Как розы свежи, тут как тут
Гурьбою девушки идут,
Их ведра плещутся водой.
Мышам-воровкам дав покой,
Цеп молотильщик отложил...
<...>
Торопится в тепло пастух:
Ему претит морозный дух...¹⁶

Возвращающийся домой труженик долгое время был излюбленной темой поэтов-«природоведов», сочетавших в этом образе сочувствие и благодарность. «Вот с утреннего выпаса пастух / Идет домой, ведя овец в загон, / А мать, чье вымя полно молоком, / У дома блеет, ожидая корм», — писал Джеймс Томсон¹⁷. Разумеется, чувство облегчения в конце тяжелого трудового дня, о котором писал Клэр, имело место, однако реальность прогулки на работу и обратно в любую погоду, часто в мрачные зимние месяцы, отнюдь не была романтической. Лидер Национального союза земледельческих рабочих Джозеф Арч вспоминал свое детство без восторга: «Многажды в потемках раннего утра маленький Джо Арч, помощник пахаря, тащился по тропе, „ползущий неохотно улиткой на работу“, с сумкой на плече, в которой были не книги, а еда на день»¹⁸. Далекую от традиционной пасторали картину нарисовал Уильям Хоуитт в «Сельской жизни Англии»: рабочие «проводят жизнь в уединении полей; и ходят туда-сюда между домом и местом исполнения обязанностей, часто через глубокие и унылые лощины, по утонувшим во тьму ночи тропам; через переезды, через тоскливые болота: во всех этих местах нет ничего хорошего»¹⁹. В растущих городах

и поселках направления пешего движения на работу были не столь разнообразны, однако и там оно оставалось физической задачей, дополнительной по отношению к самому труду. «Часто бывало, — вспоминал Чарльз Шоу, ребенком трудившийся в гончарных мастерских, — что после четырнадцати-пятнадцати часов работы мне приходилось еще идти полторы мили до дома с другим таким же усталым бедняжкой, и мы клевали носом на ходу, и расталкивали друг друга, и удивлялись тому, где оказались»²⁰.

Поход на работу, особенно для сельскохозяйственных рабочих, мог по воле нанимателя закончиться целым днем наедине с собой. Фермерское хозяйство тогда было намного более трудоемким, чем в механизированную эпоху, однако пахарь или пастух в компании одной лишь лошади или стада овец были привычными фигурами, так же как и ребенок, застрявший на целый день в поле, где он отгонял птиц от посевов или не давал заблудиться скоту. Первое, что вспоминалось Александру Сомервиллю о его рано начавшейся трудовой жизни на шотландских границах, — это время, проведенное наедине с собой:

Долгие лета своей мальчишеской жизни проводил я посреди этих лесов, в скалистом ущелье Огл-Бёрн, с коровами, которых пас, почти в непрерывном одиночестве, в окружении только птиц, поющих на деревьях, и моих мечтательных мыслей, и непрерывными изобретениями моего органа творчества, меня развлекающими. На пашнях, укрытых этими лесами, я боронил и плужил, когда уже вырос из пастушества²¹.

Эта одинокая школа труда начиналась еще до завершения того скудного образования, что было доступно. «С девяти лет, — писала Маргарет Эшби о своем отце, — Джозеф проводил долгие, одинокие дни школьных каникул и субботы,

отпугивая ворон от короткой зеленой кукурузы. У него была деревянная трещотка, но если он не видел никого целыми часами, то принимался кричать, чтобы услышать человеческий голос. У этого метода было и другое удобство: когда ты кричишь, ты не плачешь»²².

В жизни работающих бедняков существовала проницаемая граница между ходьбой и прогулкой. Повседневная необходимость идти на работу или за покупками сделала это занятие настолько обычным, что оно едва ли было событием. В случае с рассеянным по территории сельским населением ведение домашнего хозяйства часто предполагало путешествия на большие расстояния. Флора Томпсон вспоминала, что в ее оксфордширской деревушке «было обычным делом пройти шесть или семь миль для того, чтобы купить катушку хлопка, или пачку чая, или шестипенсовый набор у мясника для приготовления воскресного мясного пудинга. Не считая тележки извозчика, которая приезжала только в определенные дни, другого способа передвижения не было»²³. Извозчик был одним из немногих доступных транспортных средств, но его стоимость приходилось сопоставлять с заранее запланированными затратами на определенные нужды. В поселках копеечная экономика большинства работающих семей предполагала, что посещение магазина — часть ежедневной рутины, дававшей, по крайней мере, возможность временного отдыха от стесненных условий проживания. Швейцарский путешественник писал о Лондоне XVIII века, что ходьба — самый распространенный вид отдыха на свежем воздухе²⁴. Как и многие другие формы досуга, по своей природе она не предполагала ни общения, ни уединения. Эта деятельность отвечала требованию легкого перехода между двумя состояниями. В XIX веке — последнем веке, когда пешая прогулка была доминирующим способом индивидуального

передвижения, — эта активность предоставляла возможности для любого вида социального взаимодействия, как и для его полного отсутствия. Благодаря ей можно было случайно встретиться с соседями на нейтральной территории, а можно было сбежать от домашних и найти время для себя. Пешеходное уединение было самой импровизированной из всех форм личного времяпрепровождения.

В отсутствие практической цели простая прогулка по улице или же по тропинкам среди полей была, как и на протяжении столетий до этого, самой доступной и распространенной формой активного отдыха — тем, что современный философ ходьбы Фредерик Гро описывает как «приостанавливающую свободу, которую дает ходьба, даже простая короткая прогулка: возможность сбросить с себя бремя забот, позабыть на время о делах»²⁵. Как я уже отмечал, это было особенно важное средство наслаждения приватностью для подавляющего большинства населения, которому, чтобы покинуть на время общество других членов семьи, домашнего пространства не хватало²⁶. Входная дверь, не пускавшая внутрь незнакомцев, служила и средством освобождения находившихся внутри от общества друг друга. Говоря словами Майлза Джебба, она открывала путь для «благословенного мига уединения посреди жизни в переполненных комнатах» и для «интимного контакта с миром природы во всем его годичном разнообразии»²⁷. Этот незадокументированный и во многом неисследованный пешеходный отдых был самым простым, дешевым и наименее «предотвратимым» средством отдыха в исполненной тяжелого труда жизни. Это было драгоценное упражнение в выборе — находиться ли в компании или сбежать от нее²⁸.

В какой-то момент случайная прогулка превратилась в ходьбу, поддающуюся определению. Фабричный звонок

был судьбой лишь небольшой части работающего населения. Те, кто занимался нерегулярным трудом — в ремесленных мастерских или в сельском хозяйстве, — находили такие промежутки времени в течение года, когда они могли совершать более продолжительные пешие путешествия, не достигаемые для работодателей и семейных обязанностей. В «Дневнике» Клэра есть ряд записей, гласящих: «Гулял в поле» — в течение или после рабочего дня²⁹. Квалифицированные ремесленники редко работали месяц за месяцем по шесть дней в неделю. Один не очень успешный лондонский портной, специализировавшийся на изготовлении бриджей, Фрэнсис Плэйс, старался воспользоваться частыми спадами в своем деле, чтобы побыть за пределами тогда еще компактного города:

В хорошую погоду я часто прогуливался в полях и во время этих экскурсий исследовал все дороги, тропы и тропинки в пяти или шести милях от Лондона и еще дальше — в графстве Суррей. В тех экскурсиях у меня очень редко был компаньон. Обычно я покупал двухпенсовый батончик и съедал его возле какого-нибудь придорожного трактира, выпивая полпинты пива, что стоило копейки, — это и был мой ужин³⁰.

В рамках же трудовой деятельности на ходьбе основывались два самых символических новых занятия XIX века. Речь идет о мерном и дисциплинированном обходе полицейского и почтальона — престижной работе, требующей как базового уровня образования, так и очевидной физической подготовки. Если прогуливающийся полицейский и не всегда был фигурой, пользующейся уважением и любовью, то после 1840 года почтальон (а иногда, как в случае с Флорой Томпсон, почтальонша), спускавшийся по улице с пакетом предоплаченных писем, был единственным достаточно

заметным представителем государства в жизни гражданского населения в любом уголке Британских островов³¹.

Какой бы ни была профессия, воскресный день был не столько днем отдыха, сколько днем свободы от требований работодателя. Клэр прославлял ее в «Воскресных прогулках» 1818 года:

Шесть дней, как в заточеньи, он живет,
В амбаре совершая обмолот,
А в день седьмой, свободный от работы,
Он хвалит Бога за Его щедроты;
Еще счастливей в церковь он ведет
Своих детей — любви прекрасный плод³².

Поход в церковь или часовню был публичным ритуалом, протая же прогулка была самым обычным занятием для «шестидневного заключенного» и его семьи. Клэр попал в беду, когда ноги унесли его прочь, а не на воскресное богослужение: «Я приобрел дурную славу среди еженедельных посетителей церкви, когда, отрекшись от благовеста, пошел за религией полей, хоть я сделал это не из неприязни к церкви, так как очень часто мне было не по себе, но сердце мое изнывало по удовольствиям одиночества и по бурному пиршеству рифм»³³. Во второй половине дня воскресная прогулка была традиционным ритуалом для всех домохозяев. Задолго до этого уже были и дешевые железнодорожные экскурсии, и паромы, и пароходы, вывозившие городское население из задымленных кварталов на однодневный спокойный отдых. Еще в 1833 году по двадцать тысяч человек пересекали Мерси каждое воскресенье для того, чтобы прогуляться на чистом воздухе Чешира³⁴. Родители и дети проводили время вместе, а желавшие вступить в брак пользовались уникальной возможностью воскресного выхода — вне поля зрения любопытных соседей, насколько это было возможно. Роберт Блумфилд так прославлял воскресное ухаживание:

Из ближних деревень сюда порой
Приходят девушки веселою толпой.
И стыд и любопытство в их крови:
Стройны как лани — и готовы для любви³⁵.

В течение XIX века на жизни всего общества сказывались существенные улучшения в сфере коммуникации³⁶. В XVIII веке основные дороги стали более безопасными и ровными. В то время как самые быстрые средства передвижения на лошадиной тяге устаревали, транспортные артерии продолжали совершенствоваться. В результате ряда законодательных мер, кульминацией которых стал Закон о шоссе 1835 года, был введен стандартный порядок, касавшийся ширины и конструкции дорог. Больше усилий уделялось в городах разделению пешеходов и движения — путем регулирования ширины тротуаров. Так или иначе, пешие прогулки становились на протяжении столетия все менее опасными для жизни и здоровья. На дорогах появлялось все больше повозок и других средств передвижения, запряженных лошадьми, но они редко подвергали пешеходов такой смертельной опасности, которую представлял бы дилижанс, едущий на полной скорости. Лишь с появлением автомобиля, впервые убившего пешехода в Англии в 1896 году, передвигавшиеся пешком оказались вновь вынуждены быть предельно внимательными к тому, с чем делили они свое пространство. Как утверждал Джо Гульди, долгосрочное развитие событий благоприятствовало одиноким пешеходам³⁷. В более ранние эпохи путешественники на дорогах объединялись в группы для коллективной защиты от грабителей или диких животных и для взаимопомощи на не оборудованных знаками, плохо обслуживаемых дорогах³⁸. Теперь же, благодаря появлению национальной сети дорог, исчезновению постов у застав, росту количества карт, путеводителей и указателей, а также

увеличению числа гостиниц, отелей и меблированных комнат, необходимость разговаривать с кем бы то ни было по пути к месту назначения исчезла.

Развитие транспортных систем привнесло в практику ходьбы больший элемент временной дисциплины. Представители всех слоев общества, от джентльменов — любителей пешего туризма, о которых пойдет речь в следующем разделе, до выходящего на экскурсию рабочего люда, стали уделять больше внимания планированию своей активности. Запряженные лошадьми омнибусы, а во второй половине века — трамваи и пригородные железные дороги принесли с собой движение по расписанию. Мерой перемен в этот период может служить карьера Ричарда Джеффриса, величайшего преемника Джона Клэра в XIX веке на посту наблюдателя за природным миром Англии. Сын неудачливого мелкого фермера, он вырос в уилтширской деревушке Коэт и часто возвращался к пейзажам своего детства. Однако необходимость зарабатывать на жизнь писательством заставила его прожить основную часть взрослой жизни в южном пригороде Лондона. Он стал приезжим натуралистом, садившимся на поезд из города и в конце дня возвращавшимся с «разведки», результатом которой были виды и запахи. Избранный им путь через леса и поля завершался неизбежным пунктом назначения:

После блужданий среди дрока и вереска или в темном еловом лесу; задержавшись на покрытом лютиками лугу или у рощицы с фазанами; насобирав июньских роз или, в более поздние дни, искрасив губы ежевикой или вдоволь нагрызшись орехов, в конце концов вы оказываетесь там, откуда видно железнодорожную станцию. И станция, посредством некоего процесса в вашем уме, заставляет вас подняться на платформу, и вот, после недолгого пыхтения и вращения колес, вы оказываетесь на Чаринг-Кросс,

или на Лондонском мосту, или на Ватерлоо, или на Ладгейт-Хилл и — в пальто, все еще удерживающем на себе свежесть лугов, — смешиваетесь с толпой³⁹.

Росло число отправлявшихся на прогулку — в одиночку или в числе участников клуба любителей пеших экскурсий, количество которых к концу столетия тоже возрастало. В свободные от работы дни они стояли на перронах вокзалов, держа в руках билеты на побег, пусть и имеющий свои рамки, в сельскую местность. Но в том, как использовали свои возможности для одинокой прогулки процветающие и обездоленные, все же сохранялись существенные различия. Это всего заметнее в описании расстояния. Томас Де Квинси в эссе о поэтах «озерной школы» сделал подсчет (впоследствии часто цитируемый), согласно которому Вордсворт, несмотря на свои посредственные ноги, за всю жизнь «преододел, должно быть, расстояние от 175 000 до 180 000 английских миль — эта нагрузка, по его мнению, не уступала [в качестве стимулятора] алкоголю и всем прочим животным духам»⁴⁰. Во всякий день пешеходы перемещались со скоростью от трех-четырёх миль в час до едва заметного глазу движения. Однако с начала XVIII века подвиги скорости и выносливости ходоков привлекали к себе все больший общественный интерес. Более короткие дистанции преодолевались со скоростью до шести миль в час, а более длинные, соответственно, со скоростью от пятидесяти до восьмидесяти миль в день. Движущей силой был азарт, охвативший два фундаментальных режима передвижения той эпохи — передвижение верхом и пешком. Уильям Том в обзоре под названием «Пешеходство» («Pedestrianism», 1813) отмечает, что «мистер Фостер Пауэлл был самым прославленным пешеходом своего времени; в путешествиях на длинные дистанции ему

почти не было равных. В 1773 году он отправился пешком из Лондона в Йорк и через шесть дней вернулся обратно, выиграв спор на сто гиней»⁴¹. Эти подвиги совершались одиночками, хотя иногда и имевшими группу поддержки, и к своему завершению могли собирать большую аудиторию. Самым заметным событием того периода стала попытка «прославленного капитана Баркляя» пройти в 1809 году тысячу миль за тысячу часов. Первоначальная ставка была симметричной, в одну тысячу гиней, однако делались еще огромные дополнительные ставки, одна из которых якобы составила 100 000 фунтов стерлингов⁴². Неотъемлемой частью этой культуры были появлявшиеся во все большем количестве печатные издания, вызывавшие общенациональный интерес и ведущие списки достижений, которые надлежало восславить и превзойти.

Соревноваться с часами ходоки продолжали в течение всего XIX века. В 1880-х годах обрели популярность соревнования «без правил»: ставки делались на то, сколько сможет человек пройти или пробежать по круговой трассе за шесть дней⁴³. Одиночные же путешественники на дальние расстояния так и не смогли вернуть себе ту национальную славу, какая была у них в эпоху капитана Баркляя. Отчасти это было связано с тем, что железные дороги трансформировали интерес к скорости, а отчасти с тем, что процесс установления новых рекордов был подорван возросшими сомнениями относительно границы между ходьбой и бегом. Что связывало эти размеренные подвиги пешеходов между собой, так это отсутствие необходимости⁴⁴. Соперники ходили только для того, чтобы побить рекорд и выиграть пари. Большинство из них преодолевали измеренные расстояния между двумя точками, однако баркляевскую тысячу миль не проходили нигде. Тот подвиг был совершен перед все более многочисленной аудиторией на кольцевом маршруте,

проложенном на пустоши Ньюмаркета и освещенном семью газовыми лампами. У Вордсворта было много причин для пеших прогулок, но ни одна из них не была столь серьезной, как необходимость заработать на хлеб насущный.

И есть, напротив, рассказы о ходьбе, заполняющие страницы книги Джеймса Доусона Бёрна «Автобиография бродяжки», опубликованной в 1855 году. В детстве и юности он проводил свои дни, пересекая шотландские границы и время от времени совершая экскурсии в Уэльс и на юг Англии. Под контролем отчима-алкоголика он зарабатывал на жизнь на самом краю экономики — иногда как бродячий торговец или поденный рабочий, а чаще всего — как откровенный попрошайка, в поисках еды и крова явившийся без гроша в очередной незнакомый поселок или городок. Целью его ходьбы было не место назначения, а выживание. Движение было чем-то неизбежным, хотя случалось и так, что он оставался где-нибудь работать на несколько месяцев, а однажды ему довелось даже поучиться на шляпника. Вести точный учет таких передвижений не имело смысла. Бёрн отмечает в автобиографии, что временами эпические путешествия — не достижения, а страдания. Большой награды усилия не приносили. «Самый трудный момент в моей жизни, — писал он, — был, когда я прошагал шестьдесят две мили, в конце которых, как оказалось, меня ждал трехнедельный труд по сбору урожая»⁴⁵. Александр Сомервиль, когда ему было четырнадцать, решил выйти в море и прошел окольным путем от Брэкстона, что в Скоттиш-Бордерсе, до Бервика-на-Твиде, чтобы отыскать корабль, а затем передумал и к ночи вернулся домой, изможденный и усталый: «Расстояние, которое я прошел в тот день, удивило их, как удивило бы многих, учитывая потребность в пище; однако число в пятьдесят две мили — верное, если включить сюда пройденное утром, до поворота»⁴⁶.

В своих бесконечных странствиях, изо дня в день отправляясь куда-нибудь, пока наконец не найдется работа, эти необразованные рабочие заступали на территорию Вордсворта — территорию ходьбы на длинные дистанции, только среди них не было Де Квинси, подсчитывающего результаты. В 1830 году Бёрн испытал на себе тяготы общеэкономической депрессии: «Я получил работу в Глазго, где проработал до 18 октября; потеряв работу второй раз из-за спада в деле, я оставил семью и отправился искать новое место. По этому случаю я преодолел 1400 миль, прежде чем получил работу. Меня наконец наняли в Шерборне, что в Дорсетшире»⁴⁷. Он пробыл там два месяца, а затем прошел еще 130 миль в поисках работы в Лондоне. Квалифицированные, состоявшие в профсоюзах рабочие имели тогда более высокие доход и статус, но тоже сталкивались с необходимостью проходить похожие расстояния, особенно в плохие для торговли годы. Были разработаны сложные системы «извозчичьих бирж» и расходов на содержание, с тем чтобы вывести квалифицированных рабочих из перегруженной местной экономики и дать им возможность найти работу в другой части страны. Подробные записи Общества изготовителей паровых двигателей, ведшиеся в 1835–1846 годах, показывают, что в среднем за год работники проходили по 129,4 мили, в неудачный 1841/42 год это значение достигло пика в 333,8 мили, при этом шесть членов указанного общества прошли больше тысячи миль⁴⁸. Единственным допустимым отдыхом для усталых ног был билет на палубу случайного каботажного судна. Кое-где виды работы были в пространственном плане слишком сконцентрированы, чтобы поддерживать дальние походы, — в этих случаях, как выяснил механик Бенджамин Шоу, нужно было ходить в поисках работы между соседними городами⁴⁹.