

А. А. Соловьёва

**«Отец железных дорог»: конструирование образа Дж. Стефенсона  
в литературе викторианского времени**

В статье рассмотрена эволюция образа Джорджа Стефенсона, «отца железных дорог», в литературе викторианской эпохи. Уже через несколько лет после его смерти его представляли как героя и гения. Раскрываются факторы, способствовавшие возникновению этой тенденции.

**Ключевые слова:** Стефенсон, «отец железных дорог», герой, железнодорожная профессия.

A. A. Solovyova

**"The Father of the Railways": Designing J. Stephenson's Image  
in Literature of the Victorian Period**

The evolution of the image of George Stephenson, "the Father of the Railways" in the works of the Victorian period is regarded in the article. He was presented as a hero and a genius some years later after his death. The factors that stimulated this tendency are characterized.

**Keywords:** Stephenson, "the Father of Railway", a hero, a railway profession.

Частью культурного восприятия железных дорог и преимуществ, предоставляемых ими, стало формирование в общественном сознании британцев викторианской эпохи образа представителя новой железнодорожной профессии как героя. В центре этой тенденции находилась профессия железнодорожного инженера. В основе такого положения дел лежит присущий викторианской эпохе «технологический оптимизм», глубокая вера в прогресс. Инженеры, создатели локомотивов и строители дорог – истинные герои, потому что именно они обеспечивают движение общества вперед. Как увидим ниже, сам термин «герой» прямо применялся по отношению к ним в литературе викторианского времени. Самый «великий» в ряду железнодорожных инженеров, истинный герой – это «отец железных дорог» (так его стали называть уже современники) Джордж Стефенсон. Конечно, он обладал и инженерной смекалкой, и трудолюбием, и важным личностным качеством: способностью быть убедительным. Однако и многие другие профессионалы внесли огромный вклад в дело создания железнодорожной системы в Англии. Строитель Большой Западной дороги Изамбард Кингдом Брюнель в опросе «Сто самых знаменитых англичан», проведенном компанией BBC в 2002 г., занял второе место, уступив только У. Черчиллю, и обогнав в первой десятке принцессу Диану,

Дарвина, Шекспира, Ньютона, Елизавету I, Дж. Леннона, Нельсона и Кромвеля. Значительный вклад в железнодорожное строительство внесли У. Кьюбитт, Д. Рэстрик, Д. Брейтвейт, братья Ренни, а в Шотландии Т. Грейнджер и Д. Миллер. Из окружения Стефенсона вышли знаменитые инженеры Роберт Стефенсон и Д. Локк. Кроме этих первых лиц в профессии было немало других видных инженеров, таких как Ч. Вигнолс, механики и строители локомотивов Дж. Грей, Д. Гуч. Подчеркивая сложности, с которыми столкнулись первые инженеры, строители железных дорог, историк Дж. Симмонс писал: «Тяжесть их усилий была в 1830–50-х гг. неизмеримо выше, чем в любой иной более поздний период, когда темпы строительства стали не такими быстрыми, а их деятельность была облегчена многими полезными средствами» [2, р. 107]. При этом автор имел в виду: как сами уже введенные в эксплуатацию дороги, так и то, что им сопутствовало, например, телеграф, способствовали дальнейшему строительству.

Почему именно образ Стефенсона конструировался его поздними современниками и их ближайшими потомками как образ «героя»? По этому поводу можно сделать ряд предположений. Во-первых, это связано с особенностями становления инженерной профессии в Англии. В конце XVIII в. в инженерном деле выделились две вет-

ви: военная и гражданская. Первым профессиональным сообществом военных инженеров был созданный в 1787 г. Корпус королевских инженеров, которые, однако, занимались не только военным строительством. В 1818 г. был создан Институт гражданских инженеров, первым председателем которого стал известный строитель дорог Телфорд. Позднее эта организация уделяла немалое внимание железным дорогам и безопасности на них. Внутри формировавшейся инженерной профессии было немало противоречий и шла постоянная борьба за самоидентификацию. В 1835 г. появился Институт британских архитекторов. Тем самым строительство сооружений, в частности, железнодорожных вокзалов, выходило за рамки компетенции железнодорожных инженеров. В 1830–40-х гг. произошло размежевание между инженерами-строителями и инженерами-механиками: в 1847 г. создается Институт инженеров-механиков. Если Стефенсон строил паровозы и дороги, то теперь деятельность железнодорожных инженеров приобретает строгую специализацию. В дальнейшем специализация углублялась: в 1870-х гг. создаются профессиональные организации горных инженеров, инженеров-электриков, паровозостроителей, инженеров по сигнальным системам. Инженерная профессия постепенно приобретала черты закрытой касты. Стефенсон как нельзя лучше подходил на роль «отца-основателя», так как был «человеком со стороны». Символичным было то, что сын Стефенсона Роберт тоже стал великим инженером, известным своими успехами в той же степени, как и отец. Династия в профессии становилась специфической и важной, хотя и необязательной чертой процесса становления профессиональных сообществ и профессиональной самоидентификации.

Во-вторых, Стефенсон происходил из бедной семьи, его отец был шахтером, а потом кочегаром при паровой машине, откачивавшей воду из шахты в селении Вайлам неподалеку от Ньюкастла. Это обстоятельство было важным в контексте «морального дискурса» викторианского времени. Судьба Стефенсона служила доказательством того, что талантливый человек из низов, обладающий талантом и трудолюбием, посвятивший себя не праздному досугу, а достижению поставленной цели, может «выбиться в люди» благодаря правильному поведению и образу жизни. Подтверждение этому тезису можно найти в британских школьных учебниках истории викторианского времени. Учебники создаются авторы во

многом на основе разработки образов героев. В учебнике для начальной школы «Гренвилл Хистори Ридерс» герой-изобретатель – это Стефенсон [5]. Учебник, написанный в конце 1870-х гг., сообщал: девяносто лет назад, когда о железных дорогах никто не слышал, а люди ездили в конных повозках, босоногий восьмилетний мальчик пас коров. Он делал это за два пенни в день, так как его родители были слишком бедны, чтобы отправить его учиться в школу. Его звали Джордж Стефенсон, он не умел писать и читать, но был «резвым, активным, думающим мальчиком, который охотно брался за работу и всегда хотел учиться». Школьники узнавали: он следил за коровами, а сам с помощью старого ножа вырезал из дерева колеса или машины, которые мог видеть. Когда он подрос, то стал работать помощником кочегара, а когда машина для откачивания воды из шахты простаивала, он разбирал ее на части и вновь собирал. Только в девятнадцать лет, понимая, что учиться никогда не поздно, он пошел в вечернюю школу, в которой «благодаря упорному труду научился читать, писать и считать». Он был «сообразительным и умелым», мог чинить часы и обувь. Однажды он сумел справиться с задачей, которая затруднила опытных техников – починил, сначала полностью разобрав, новую машину для откачки воды. С этого времени он стал настоящим механиком, и другие считали его лучшим «врачом машин». Он занялся созданием локомотива, который сможет тянуть груз угля. Учебник повествовал о строительстве дороги между Стоктоном и Дарлингтоном, для ведения которого Стефенсон был приглашен богатым квакером Пирзом. Он прославился в строительстве дороги Ливерпуль-Манчестер, преодолев огромные сложности, например, решив, казалось бы, неразрешимую задачу прокладки путей через трясины Чат Мос. Чтобы сделать это, в болото забросили сотни вагонов мусора и шлака. Его паровоз «Ракета» одержал победу в соревнованиях и принес Стефенсону приз. Вывод, предлагавшийся школьникам, звучал так: «Очень скоро железные дороги были проложены в каждой части страны, и босоногий пастушок, «врач машин» из северной страны, добился для себя не только богатства и всемирно известного положения, но и благодарности на все будущие времена; его всегда будут помнить как «основателя и отца железнодорожной системы». Как видим, учебник воспроизводил и закреплял уже сложившийся образ «отца железных дорог» в исторической памяти.

Конструируя образ Стефенсона-героя, авторы-викторианцы придавали ему особые черты. Одной из них была дальновидность, граничащая со способностью предвидеть будущее. Так, Д. Уорд в сочинении, вышедшем в 1847 г., приводил свидетельства того, что именно Стефенсон предугадал перспективы железных дорог: даже когда строительство линии Ливерпуль-Манчестер уже велось, использование паровозов не предполагалось, планировалось, что вагоны будут двигаться при помощи конной тяги, как это и происходило обычно. Однако «инженер мистер Джордж Стефенсон, нанятый для постройки дороги, рекомендовал использовать силу пара как метод, превосходящий мускульную силу животных по экономии и эффективности». Но и этим предвидения Стефенсона не ограничились. Обсуждались два проекта: с одной стороны, существовала идея мощных паровых машин на близлежащих станциях, они и должны были приводить в движение барабаны, тянувшие ролики и натянутую проложенную между рельсами веревку. Это называлось системой стационарных паровых машин. Второй проект предполагал использование более легких и менее мощных, но подвижных паровых машин (локомотивов), которые будут сами передвигаться по рельсам, напоподобие лошадей, таща вагоны за собой.

Разумеется, именно Стефенсон убедил в целесообразности разработки второго метода. Уорд приводил слова другого современного автора, Ларднера: «Сейчас, когда последствия великого открытия перед глазами всего мира, любопытно заметить, в какой огромной мере их не могли предвидеть. Идея паровоза, тянущего груз со скоростью двенадцать миль в час (высказанная мистером Стефенсоном, как можно предположить, с некоторой робостью), была воспринята большинством с насмешками» [6, р. 17–18]. Наконец, сбылись предвидения Стефенсона, предложившего использовать дорогу для перевозки пассажиров. Автор другого сочинения У. Петерс, писавший о безопасности на дорогах и героизме железнодорожников, не обошелся без восхваления Стефенсона. Последний, по его словам, не только гениально предвидел будущее, но и обладал качествами победителя; он не останавливался перед трудностями и шел дальше того, что казалось очевидным: сейчас, когда поезда двигаются со скоростью от пятидесяти до шестидесяти миль в час, трудно понять, как он преодолел то, что, казалось, невозможно преодолеть. Считалось, что сила сопротивления атмосферы не по-

зволит развить скорость выше пятнадцати миль. Но это его не остановило, и «сегодня, когда мы знаем больше, мы понимаем: в конечном счете, *прогрессом* мы обязаны «атмосферной поддержке». Во всех случаях Стефенсон побеждал, и мы выигрываем от этого [1, р. 44].

О стратегиях формирования образа героя можно судить на основе сравнения двух первых сочинений об «отце железных дорог». Первой биографией Стефенсона явилось сочинение Самюэла Смайлса «Жизнь Стефенсона», впервые опубликованное в 1857 г. Оно было написано на основе высказываний самого Стефенсона, поэтому стало главным источником сведений для других, более поздних биографов. Стефенсон у Смайлса практически идеальный, но все же живой человек. Смайлс не называл его «героем», то есть не превращал в «небожителя», хотя и выделял среди других людей. Прием «оживления» Стефенсона являлась, в частности, детализация его интересов вне сферы профессиональной деятельности. Так, в описании последних лет жизни доминирует акцент на любовь Стефенсона к природе, на его особое отношение к птицам и животным. Он был наблюдательным, и в результате наблюдений за природой хорошо знал повадки птиц. У него всегда были любимые собаки, коровы и лошади, он разводил кроликов и предложил собственный способ разведения цыплят. Он пытался разводить пчел, но в усадьбе Тэптон, недалеко от Честерфилда, купленной им в 1838 г., они не прижились.

Приведя усадьбу в порядок, он начал строить оранжереи и выращивать овощи. Овладев грамотой почти в девятнадцать лет, Стефенсон не приобрел развитого вкуса к чтению, он засыпал за чтением, но если читал, то не романы, а литературу морально-философского характера. Стефенсон писал мало писем, но зато получал огромное удовольствие от бесед, будучи прекрасным рассказчиком. Он был гостеприимен, особенно в отношении старых друзей. Наоборот, он не стремился к общению с «важными персонами», и на первое приглашение Роберта Пиля ответил отказом, но затем посещал именно этого видного государственного деятеля. После визитов к «важным персонам» он всегда чувствовал потребность скорее вернуться в Тэптон и заняться там любимыми делами. Оттолкнувшись от портрета Стефенсона, Смайлс так характеризовал этого человека: «Его лицо – это лицо прозорливого, доброго, честного и мужественного человека. Правильный внешний вид, ясное румяное лицо,

светящееся здоровьем... Его лицо, внешность и манеры сразу привлекают внимание и выдают в нем джентльмена». Смайлс утверждал, что Стефенсон прожил «жизнь настоящего человека, он воплощал сочетание тех ценных качеств, которые мы с гордостью рассматриваем как качества англичанина» [3, р. 337].

Стефенсон делал каждый шаг вперед благодаря терпеливому труду и рациональному использованию времени, что является основой успешности формирования «великих характеров». Стефенсон был борцом, по собственному признанию, он едва ли не двадцать лет боролся за главное дело своей жизни – локомотивы. Он не отчаялся, когда все ведущие инженеры тех дней встали против него. Большинство других людей пришли бы в такой ситуации в отчаяние, но только не Стефенсон, чья энергии и целеустремленность только возросли, ибо были стержнем его характера. Он всегда был готов что-то делать: чинить обувь или часы, строить локомотивы и железные дороги. Чтобы спасти жизни шахтеров, он изобрел лампу безопасности и сам ее испытал. Он был великодушен и никогда не позволял себе нападать на отсутствующих или слабых. Он отличался огромным терпением и способностью к труду. В повседневной жизни Стефенсон был прост, скромен и непритязателен, но никогда не позволял унижать себя и учил рабочих самоуважению [3, с. 345]. Он отклонил предложение Пилля о присвоении ему рыцарского звания и говорил, что не нуждается в добавках к его имени, достаточно сказать просто: «Джордж Стефенсон». Вывод, сделанный Смайлсом, звучал «скромно» по сравнению с более поздними биографиями: «Основание железнодорожной системы Джорджем Стефенсоном может рассматриваться как одно из самых важных, если не самое великое событие первой половины XIX века» [3, с. 350].

В более поздних сочинениях Стефенсон приобретал черты идеального героя, человека без недостатков. Это обнаруживается в работе преподавателя Джона Стока из Белфаста, появившейся через несколько лет после труда Смайлса, использованного Стоком в качестве основного источника [4]. Эта работа дает наглядное представление о стратегиях конструирования образа героя в железнодорожной профессии. Показательно даже ее название – «Отец железных дорог; Герой из низов». В нем не только использовано выражение из арсенала метафор семьи, уже устоявшееся по отношению к Стефенсону, но и

дано прямое определение его как «героя». Непосредственно в названии автор считал нужным прямо указать на происхождение Стефенсона из низов. Краткое введение показывает, что сочинение Стока относится преимущественно к морально-религиозному дискурсу, занимавшему ведущее место в викторианскую эпоху. Автор ставил три главных задачи: 1) стимулировать читателей следовать примеру «великого человека», начавшего с низших и достигшего высших позиций в жизни; 2) побудить читателей ознакомиться с биографией Стефенсона, написанной д-ром Смайлсом; 3) способствовать, «с божьей помощью, хотя бы в самой малой мере, тому, чтобы направить хоть немногих» на правильный, религиозный и деятельный жизненный путь.

Сток начинал с рассуждений о героях и героизме, вспомнив о Древней Греции. Было бы «неразумно» мечтать вернуться к героике тех дней, но и другие эпохи рожают героев: «Ведь если героизм заключается, как и предполагает это слово, в подчинении и господстве, в особенности над великими силами природы, позволительно спросить, разве есть другая эпоха, более героическая, чем наша?» Никогда прежде человек не управлял в такой степени миром, и сила пара «заставила работать на него машины огромной мощности, направлять корабли в океане, невзирая на ветры и приливы». Как утверждал Сток, современная эпоха дала героев, не только равных древним, но и превосходящих их. Герои Балаклавы и Инкермана (свежа была память о Крымской войне), Гарибальди равны великим полководцам древности – Александру Македонскому, Ганнибалу или Цезарю. В искусстве государственного управления Пиль и Пальмерстон, Кобден и Гладстон ничем не уступают Аристиду и Периклу. В то же время выдуманные подвиги Геркулеса, завоевания Александра и Цезаря, все деяния крестоносцев совершенно незначительны в сравнении с тем, что сделал для мира «отец железных дорог». Сток писал: «Я утверждаю, что Джордж Стефенсон был героем; он был одновременно дитем природы и ее покорителем; он был послан небесами, и он же сделал себя сам. На самом деле он человек железного века и он работал с железом, но своими умениями и волшебством своего гения превратил железо в слитки золота и памятники славы» [4, р. 6]. Автор потому решил представить биографию своего героя, что «изучение жизни этого действительно великого человека дает внимательному исследователю и удовольствие, и выгоду».

В первом разделе своей работы Сток останавливался на обстоятельствах жизни Стефенсона. Здесь он начинал с того, что люди в будущем могут не поверить, что Стефенсон был не мифом, не легендой, а человеком. Они скажут, что даже фамилия его звучит как вымысел, ибо на древнескандинавском языке *steeve* значит *сильный*, а фамилия означает, следовательно, *Сын Сильного*. Место, где он родился, Wylam, происходит, возможно, от *wile* или *wyle*, то есть ловкий, могущий, умелый. Что касается нашего века, замечал Сток, то это век фактов, и мы должны посмотреть на Стефенсона как на реального человека. Он прожил 67 лет; много это или мало? Все измеряется тем, что сделал человек в своей жизни, и Сток приводил слова американского философа и поэта Эмерсона, встречавшегося с «отцом железных дорог» в 1847 г.: «Он воплотил в себе жизнь многих людей». Жизнь Стефенсона была «трудоу жизнью», и она началась уже тогда, когда за два пенса в день он пас коров. Сток предлагал читателю сравнить дом, где он родился, бедный, «даже в четверть не такой, какие сегодня строятся для рабочих», и красивый многокомнатный особняк, окруженный садом и лужайками, в котором он скончался. Объясняются ли такие изменения в жизни Стефенсона удачей? По мнению Стока, ни в коей мере. Это результат долгой и интенсивной битвы, которую он вел в одиночку. Фактически это была битва против самой судьбы, и удача была завоевана им. Стефенсон вырвался из нищеты к «величию» благодаря собственной настойчивости, самообладанию. Помимо этих качеств, Сток отмечал стремление Стефенсона учиться, и только в 18 лет он приступил к учебе, не умея до этого ни писать, ни читать, ни считать. То, как человек заработал первую гинею, так же важно, как переход Ганнибала через Альпы, завоевания Александра и приобретение императорской короны Наполеоном. Однако важно не только заработать, но и сохранить деньги, и правильно их потратить. Как видим, сочинение Стока давало пример трудовой и экономной жизни как образец для поведения. Великий человек – это тот, кто не пасует перед ударами судьбы, и, хотя смерть первой жены («прожившей короткую жизнь, но оказавшуюся достаточно долгой, чтобы родить сына Роберта») была для него «ужасным ударом», он сумел «воспрянуть духом». Сток пояснял это словами поэта Теннисона: «Лучше любить и потерять, чем никогда не испытать любви». Когда же Стефенсон приобрел славу умелого инженера, построившего

«квакерскую дорогу» между Стоктоном и Дарлингтоном, когда он стал во главе строительства дороги Ливерпуль-Манчестер, закончились унижения, которым он подвергался раньше: «Собаки больше не лаяли и обезьяны не кричали, когда произносилось его имя. Те, кто раньше презирал его, теперь устремлялись к нему. «Шишки», которые раньше из-за нортумбрийского диалекта называли его «иностраницем», теперь гордились тем, что *мистер* Стефенсон англичанин. Титулованные и нетитулованные аристократы жаждали пожать ему руку, которая еще несколько лет назад мотыжила турнепс за четыре пенса в день» [4, p. 16].

Второй раздел работы Стока носил название «Произведения гения». Так в дискурс о Стефенсоне вносилась, в дополнение к категории «герой» категория «гений». Автор начинал с разъяснения этого понятия, проводя различие между гением и талантом. По его мнению, «талант исполняет, гений придумывает; талант идет по протоптанной тропе, стремясь украсить и обогатить ее, гений ищет новый и лучший путь. Талант – это – строитель, создающий с неординарным вкусом и тяжелым трудом; гений – это архитектор, предлагающий идею и развивающий ее. Гений – личность творческая, талант, в основном, механическая; первый управляет, второй служит. Более того, талант приобретается, а гений дается от рождения. Талант – это приобретение человека, а гений – дар Божий» [4, p. 17]. Гений проявляется по-разному, рассуждал Сток. Бывает гений поэтический, как у Мильтона, метафизический, как у Платона, или механический, как у Стефенсона. Гений не ограничен рамками страны или образом мышления.

Гений всегда проявляется рано: Наполеон уже в пятнадцать лет «выстраивал» товарищей по детским играм, а Милтон в том же возрасте сочинял прекрасные вирши. Так же и в Стефенсоне с детства проявлялся гений творца. Еще когда ребенком он пас коров, то в ручье строил из песка маленькие мельницы. Он рано научился чинить часы, а для удобства шахтеров придумал лампу безопасности. Он сам испытал эту лампу, «как и положено герою, с верой в науку и с бесстрашием к смерти, с холодным спокойствием и неукротимой храбростью, которых история науки и даже история сражений не могла избежать» [4, p. 21]. Однако настоящее воплощение гений Стефенсона нашел в локомотиве, ставшем и лучшей памятью о нем. Нельзя сказать, будто бы до Стефенсона не было движущихся паровых ма-

шин. Сток упоминал об изобретениях У. Мердока, Р. Треветика, имя Бленкинсопа, но все эти попытки были «непрактичными». Даже после открытия дороги между Стоктоном и Дарлингтоном никому еще не приходила мысль о пассажирском сообщении, и только постройкой дороги Ливерпуль-Манчестер «было положено начало железнодорожной системе и с триумфом утвердилась мысль о безопасности и удобстве пассажирских перевозок» [4, р. 26–27]. Когда постройкой дорог занялись и другие гражданские инженеры, Стефенсон оставался, «как Саул, головой и плечами этого дела». По мнению Стока, Стефенсон не получил должного признания в своей стране.

Третья часть текста Стока называется «Уроки удивительной карьеры». В качестве первого урока преподносится мысль о том, что гений не относится к определенному классу, история подтверждает это: Вергилий был сыном гончара, Шекспир, «слава человеческого интеллекта», сыном перчаточника, а Фарадей – лондонского кузнеца. Второй урок состоит в том, что гений достигнет многого, если обладает рядом качеств. Прежде всего, это трудолюбие, означающее, что труд воспринимается не просто как необходимость, а как жизненное достоинство. Второе качество – воздержанность, прежде всего, в употреблении алкоголя. Самые умные люди под его воздействием превращаются в дураков и рабов «огненной воды». Третье качество – тщательность. Некоторые люди, как бабочки, готовы опуститься на любой цветок, другие же, как пчелы, знают, что даст мед, то есть проникают в глубину всякой вещи. Стефенсон с тщательностью разбирает свои машины, понимая, что должен быть их хозяином, а не слугой. Четвертая черта, присущая характеру Стефенсона, – исключительная целеустремленность, помогавшая ему воспринимать трудности как стимул, как «своего рода интоксикацию, которая вела его к триумфу там, где другие в отчаянии проваливались».

Стефенсон разделял мнение Наполеона (с которым автор его не раз сравнивал), сказавшего однажды: «Невозможно – это слово из словаря дураков». В качестве примера приводился случай из жизни Стефенсона – прокладка дороги между Ливерпулем и Манчестером на болотистом участке Чат Мосс. Никто не верил в успех, но Стефенсон сказал: «Дайте мне рабочих, деньги и материалы, и я сделаю то, что не смог бы сделать Наполеон» [4, р. 39–40]. Наконец, пятая черта – это уверенность в себе. Это не значит, что надо

презирать мнения или советы других, но Стефенсон не был «на поводке, он был *человеком*, верившим в себя, рассчитывавшим на себя, и эта черта была стержнем его характера». Хотя в биографии Стефенсона немного упоминаний о религии, не следует думать, полагал Сток, что он был нерелигиозным человеком, ибо только «истинная религия дает человеку любовь и благословение Господа, насыщает его ангельской пищей и побуждает его к бесконечному росту и бессмертной славе» [4, р. 44].

Менее чем за десять лет образ Стефенсона приобрел новые черты. В сочинении Смайла он выглядит, хотя и идеальным, но живым образом, он не назван ни героем, ни гением. В работе Стока образ меняется; Стефенсон из индивида и примера для подражания превратился в «героя» и гения. Этот новый образ выстроен в духе викторианских добродетелей, каковым должен следовать читатель. Стефенсону, следовательно, придавались не только черты героя в своей профессии – сочинение Стока напоминает «житийную» литературу.

#### Библиографический список

1. Peters W. Railway Dangers; And How to Avoid Them. L., 1853
2. Simmons J. The Victorian Railway. N. Y. 1991
3. Smiles S. The Story of the Life of George Stephenson. L. 1859.
4. Stokoe J. The Father of Railways; Or A Hero From Humble Life. Glasgow, Belfast [б. г.]
5. Stories From English History. By T. Livesey // Granville History Readers. Part I [ca 1881].
6. Ward J. Railway For the Many And Not For the Few. L., 1847.