

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА  
КОММУНИКАЦИИ

Д. К. Первых

Первых Диана Константиновна (Симферополь, Россия) — кандидат культурологии, ассистент кафедры межъязыковых коммуникаций и журналистики Таврической академии ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского»;  
Email: dianavasileva@yandex.ru

РУССКАЯ И АНГЛИЙСКАЯ ПРЕССА 1850-Х ГОДОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ГОДЫ КРЫМСКОЙ ВОЙНЫ<sup>1</sup>

*В марте 1855 г., в разгар Крымской войны, англичане построили между Балаклавой и позициями британской армии под Севастополем железную дорогу. Имеет смысл уточнить факты и факторы, благодаря которым появилась эта дорога, очертить состояние путей сообщения в России в середине XIX в., сравнить положение русской и союзной армий, встретившихся на Крымском полуострове, и представить, какое значение имела железная дорога для коалиции, вышедшей победителем в Крымской войне. Основу публикации составили материалы журнала «Современник», газет «The Times», «Sunday Times», «Indian News», воспоминания очевидцев и участников Крымской войны.*

**Ключевые слова:** железная дорога, Крымская война, Балаклава, «Большая крымская центральная железная дорога».

D. Pervykh

Diana Pervikh (Simferopol, Russia) – PhD in Culturology, Assistant at the Department of Interlingual Communications and Journalism of the Taurida Academy, the Crimean Federal University; Email: dianavasileva@yandex.ua

RUSSIAN AND BRITISH PRESS OF THE 1850S ABOUT THE  
ORGANIZATION OF RAILWAY COMMUNICATIONS DURING THE  
CRIMEAN WAR

*In March 1855, at the height of the Crimean War, the British built a railway between Balaklava and the positions of the British army at Sevastopol. In our opinion, it is necessary to clarify the facts and factors which influenced the construction of this road, to estimate the condition of Russia's communication lines of the mid-19th century, to compare the condition of the Russian army and the armies of the allied states which clashed on the Crimean Peninsula, and to assess the role of the railroad for the winners' coalition. The article is based on the analysis of the materials of the "Sovremennik" journal, the newspapers "The Times", "The Sunday Times" and "The Indian News" and the memories of the Crimean War participants and witnesses.*

<sup>1</sup> Работа выполнена при поддержке гранта РГНФ (проект № 15-34-10100).

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА  
КОММУНИКАЦИИ

**Keywords:** railway, the Crimean War, Balaklava, The Grand Crimean Central Railway.

«160 лет назад в Крыму была построена первая железная дорога» — подобными фразами весной 2015 года открывались публикации отдельных крымских СМИ о предпринятом англичанами в годы Крымской войны (1853–1856 гг.) строительстве железной дороги, соединившей Балаклаву с позициями британской армии под Севастополем [8, 10]. Есть необходимость уточнить факты и факторы, благодаря которым в Крыму появилась эта дорога, и представить, какое значение она имела для союзной армии, вышедшей победителем в Крымской войне.

В разгар войны, в феврале — марте 1855 г., Англия в кратчайший срок — за семь недель — соорудила между Балаклавой, где расквартировалась британская армия, и позициями под Севастополем железную дорогу. Причиной такого форсированного темпа стало бедственное положение английских войск, оказавшихся практически без снабжения. Транспортные корабли, следовавшие из Англии, разгружали грузы в бухте Балаклавы. Расстояние от Балаклавы до передовых позиций английской армии под осажденным Севастополем составляло более 10 км, и дальнейшая доставка грузов по грунтовой дороге, которую с осени до весны то размывало, то снова замораживало, стала трудновыполнимой задачей: «В течение двух месяцев (январь — февраль 1855 г. — Д. П.) мы страдаем поочередно то от яростных северных ветров, обмораживающих и режущих наши лица; то от густой метели, проникающей повсюду; то от буйных шквалов, опрокидывающих деревья, палатки, госпитальные бараки, даже составленные в козлы винтовки; то от пронизывающего холода, достигающего от -9 до -18 градусов, тогда как накануне было +14; все раскисло от проливных дождей, оттепель превратила поверхность земли в огромное болото с глубокой и болезнетворной грязью. Прибавьте к этому, как следствие внезапных перемен, эпидемии, лихорадку, цингу, тиф и т. д.», — так вспоминал первую крымскую зимовку союзник англичан, генерал французской армии Ж. Б. А. Монтодон [7, с. 216]. Из-за сильных штормов корабли с трудом приставали к берегу: «В море наши корабли терпят страшные разрушения: многие выброшены на берег <...>. Следствием этого урагана стала потеря армией большого количества съестных припасов, фуража, лошадей <...>. На входе в Балаклавский порт терпят крушение восемь транспортных кораблей, нагруженных армейскими припасами» [7, с. 248]. Снабжение армий резко ухудшилось: сократились поставки оружия и боеприпасов, уменьшилась солдатская продовольственная норма, войска нуждались в теплых вещах и медикаментах. Все это отразилось на моральном и физическом состоянии армии: «Перемены погоды, которые происходят с небольшим интервалом, вызывают множество различных болезней: одни достигнуты цингой, дизентерией, холерой; некоторое число получило обморожение ног, требующее ампутаций, почти всегда сопровождаемых смертью. Часто гангрена поражает легкие раны, в то время как еще не представляется возможным приступить к эвакуации больных, число которых растет с каждым днем. В полевом госпитале скопление больных порождает брюшной тиф и, как следствие, ускоряет смертность» [7, с. 253]. Очевидно, что тяготы и лишения, о которых с болью в сердце пишет француз Ж. Б. А. Монтодон, коснулись не только французов, но и англичан, турок, сардинцев, и, в первую очередь, защитников Севастополя.

Трудности русской армии состояли в длительной доставке грузов, в основном — гужевым транспортом. «Выхода следовало бы искать в замощении или шоссировании важнейших путей, или в прокладке участка железной дороги; но на такие капитальные меры не пошли. Мы, впрочем, проложили 4-ю грунтовую дорогу, насыпав огромную гать через Сиваш посередине между Перекопом и Чонгарским полуостровом», — пишет военный теоретик А. А. Све-

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА  
КОММУНИКАЦИИ

чин, осмысляя ход и итоги Крымской войны. Боеприпасов не хватало, армия пребывала голодной, так как из-за «топливных затруднений и слабой распорядительности» хлебопечение в Крыму так и не было организовано. Вместо муки в Севастополь подвозили ржаные сухари, которые в дороге успевали заплесневеть: «“Тюря” из вскипяченных в котлах сухарей составляла основное довольствие защитников Севастополя. Удалось организовать выдачу большого количества хрена, который спасал солдат от цинги» [9, с. 63].

Путей сообщения не хватало, и доставка продовольствия обходилась дорого. Два года русская армия была сосредоточена на небольшом полуострове, «отделенном от внутренних хлебобродных губерний трехсотверстным степным пространством, на котором существовала лишь одна, и то грунтовая, дорога» (имеется виду дорога между Симферополем и Перекопом. — *Д. П.*). Боеприпасы, амуницию, провизию, надо было везти издалека: «сперва за 300 верст, а потом, по мере истощения ближайших к театру войны местностей, — за 600 верст и, наконец, за 900 верст» [4, с. 276]. Напомним, что транспортировку сопровождала «страшная распутица»: «Обывательские подводы с провиантом проходили 130-верстное расстояние от Перекопа до Симферополя в месяц времени, даже более, т. е. делали около четырех верст (4,27 км — *Д. П.*) средним числом в день. На почтовых, по казенной надобности, приходилось употреблять на тот же переезд 10 дней, то есть по 13 верст (13,87 км — *Д. П.*) в сутки». Эти факты дают представление о том, по какой «невылазной грязи проходила наша единственная коммуникационная линия», — поясняет генерал, а впоследствии публицист М. А. Глазенкамф [4, с. 276]. Коммуникационную линию несколько улучшило новое шоссе между Симферополем и Севастополем, однако это была лишь малая часть пути в сравнении с тем, что вооружение и провизию приходилось везти из центральных областей России.

Спрос на транспортировку грузов привел к росту стоимости перевозок: «Цена перевозки дошла до 1–2 коп. с пуда-версты; таким образом, транспорт, расходы на который представляли одну из важнейших слагаемых стоимости войны, обходился нам в 50 раз дороже, чем он стоил бы при наличии железной дороги» [9, с. 64]. Однако железнодорожное сообщение существовало в России только между Петербургом и Москвой, а грунтовые дороги были труднопроходимы. Выдающийся математик и литератор Д. М. Перевощиков, посетивший Крым за год до войны, в 1852 г., в путевом очерке «Поездка из Петербурга в Крым и обратно» особо отмечал транспортные трудности, так как только из Петербурга до Москвы добирался поездом, а далее — на перекладных (в то время как в Англии и Франции была широкая сеть железных дорог): «От Орла до Крыма в ненастное время дороги очень затруднительны, ни в городах, ни на почтовых станциях нет порядочных гостиниц <...>. За две станции до Перекопа началась непроезжаемая грязь» [11, т. 37, с. 6].

Для истории России Крымская война стала эпохой перелома. Страна оказалась неподготовленной к войне: широкие государственные пространства не были связаны ни железнодорожными путями, ни удобным дорогами, ни телеграфной связью. Это отражалось на ходе войны: невозможность вовремя доставить вооружение, продовольствие и войска к месту военных действий ставило русскую армию с заведомо проигрышное положение. Военный флот состоял из парусных судов. Военная техника отличалась отсталостью: полет пули русских ружей не превышал трехсот шагов. У французов и англичан флот был паровой, их ружья стреляли на тысячу двести шагов, союзная армия в начале войны в Крыму насчитывала шестьдесят две тысячи солдат — почти в два раза больше, чем русских войск. Высшее военное командование России, по общему мнению историков, отличалось бездарностью и не заботилось об усилении военной мощи страны. «Всеобщее мздоимство» и «лихоимство», казнокрадство на-

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА  
КОММУНИКАЦИИ

блюдались не только в гражданском, но и в военном ведомстве. Генерал И. С. Вдовиченко в «Записках о Крымской войне» через несколько лет после военных событий напишет: «Полковые и батарейные командиры в прошлую кампанию в княжествах придунайских так набили себе карманы и порядочные куши отправили в Московский Опекунский совет, о чем, когда узнал А. М. Горчаков, то хотел назначить следствие. Насилу его отговорили приближенные, что так водилось всегда» [5, с. 144]. Такое положение дел подтверждают многочисленные источники: «экономия» на фураже считалась совершенно невинной» [5, с. 144].

Очевидно, что морской путь сообщения с Англией, Францией и Константинополем, несмотря на зимние шторма, был практичнее и обходился союзникам значительно дешевле, позволяя, хоть и с перебоями, но доставлять припасы на позиции под Севастополем. Несмотря на это, англичане поднимают вопрос о строительстве в Крыму железной дороги, которая бы соединила Балаклаву с позициями английской армии под Севастополем и позволила беспрепятственно поставлять продовольствие и боеприпасы. Предложение вызвало дебаты в парламенте Великобритании, пишет исследователь В. Б. Иванов [6]. Противники идеи утверждали, что дело слишком рискованное: местность состоит из крутых уклонов, и поезда на паровой тяге могут «не взять» севастопольские высоты. Кроме того, англичане опасались, что русские не дадут завершить строительство, так как дорога облегчит и упрочнит положение английской армии.

Тем временем английские газеты не переставали публиковать известия из Крыма, информирующие читателей о том, что британская армия под Севастополем — в тяжелом положении, потери растут с каждым днем. Так, в дневнике дочери писателя С. Т. Аксакова Веры Сергеевны находим: «Английские и французские газеты широко публиковали частные письма из Севастополя, но сторонники войны восставали против этого, взывая к «patriotism de discretion» («патриотической сдержанности» — Д. П.) [1, с. 88]. К примеру, «Times» рисовала войну с точки зрения бед чисто английских, так что даже русским было понятно, что английская армия под Севастополем «в крайнем положении», что «французы заняли все английские посты, англичан осталось всего тысяч 21, и те наполовину не в состоянии работать» [1, с. 51]. Журнал «Современник», широко цитируя английскую прессу, информировал, что парижское общество возмущено экономической обстановкой — в течение трех лет цены в Англии повысились в три раза [11, т. 51, с. 79]; «толки о мире и войне <...> представляют также один из современных важнейших интересов» [11, т. 51, с. 80]; «высокородная аристократия Англии уступила управление аристократии промышленной»; упал уровень образования, и «нигде народные школы <...> не находятся в таком пренебрежении и низшие классы общества не пребывают в таком невежестве» [11, т. 51, с. 95]; в английских колониях происходят государственные распри (отсылка «Современника» на «Indian News»); и наконец, военные неудачи англичане относят на счет «кары Провидения», и после поражения под Балаклавой (13 (25) октября 1854 г.) «объявлено о всенародном молебне», — пишет «Sunday Times», — молебен состоялся и был многолюдным [11, т. 51, с. 112].

Недовольства взбудораженного известиями из Крыма английского общества стремительно росли, и правительство Великобритании, видимо, желая успокоить англичан, решает начать строительство. Подрядчиком становится независимая компания инженера-строителя и железнодорожного разработчика Сэмюэля Мортонета Пето и его партнеров: инженеров и производителей строительных материалов Эдварда Беттса и Томаса Брассея, имевших большой опыт сооружения железных дорог. Характерно, что предприниматели отказались от прибыли, попросив лишь компенсировать им затраты. В истории Англии крымская железная дорога

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА  
КОММУНИКАЦИИ

под Балаклавой получила название «The Grand Crimean Central Railway» (Большая крымская центральная железная дорога. — *Д. П.*) [12, с. 16–18].

Итак, 8 февраля 1855 года строительство было начато. К работам привлекли солдат 14-го и 89-го полков, специалистов и чернорабочих из Англии. Грузовые корабли доставили в Балаклаву необходимые материалы и технику: 1800 тонн рельсов, 6000 шпал, 300 тонн досок, два локомотива, машину для вбивания свай и даже в разобранном виде пристань. Ежедневно пути укладывали приблизительно на четверть мили (около полукилометра) [6]. В первую очередь, в Балаклаве был сооружен причал, где и выгружались строительные материалы. Железную дорогу решили вести по главной улице города, затем — «через ущелье в северной части Балаклавы, прямо у кромки воды, и далее — по болотистым землям деревни Kadikoi» (деревня Кадыкой (Кады-Кой, Кадыковка) после 1861 г. присоединена к Балаклаве. — *Д. П.*). Далее около 500 футов (152 м. — *Д. П.*) следовал крутой подъем на плато, где «твердость грунта позволяла уложить рельсы без особых проблем» [12, с. 38–41].

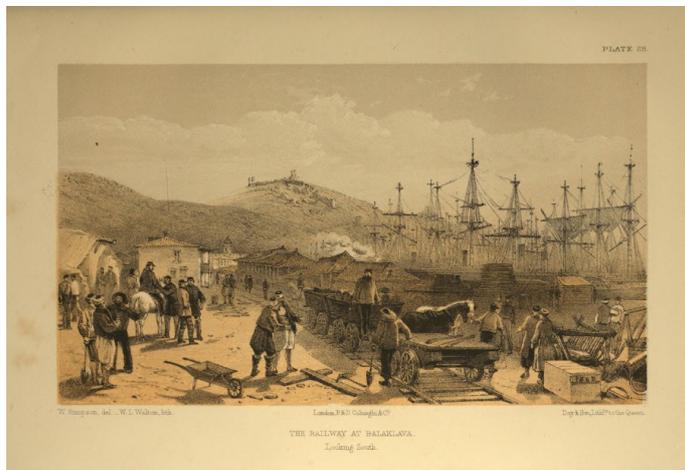


*Строительство железной дороги в Балаклаве. Фото Р. Фентона, 1855 г.*

Через две недели, 23 февраля, по железной дороге лошади перевезли первый груз от Балаклавы до Кадыковки (Кадыкой), а к концу марта рельсы были проложены до главной квартиры англичан, расположенной в 4,5 милях от Балаклавы. Уже в апреле железнодорожная линия доходила до передовых позиций английской армии и доставляла к траншеям необходимые военные припасы. К этому времени линия от Балаклавы до Кадыковки стала двухколейной, были сооружены «различные подъездные пути возле пристани» [12, с. 41]. Итак, менее чем за семь недель были проложены 7 миль (11 км. — *Д. П.*) железнодорожных путей. Англичане смогли организовать непрерывное тыловое обеспечение войск, находящихся в передовой линии траншей и, прежде всего, на батареях. 2 апреля по железной дороге в Балаклаву впервые пошел санитарный поезд с ранеными [12, с. 75].

В сентябре из Англии пришли дополнительные паровозы, 130 вагонов, 40 машин, которые «использовались на участке новой линии от Кадыковки (Кадыкой) на восток до военного лагеря сардинцев на Воронцовском шоссе, в сторону горы Гасфорта. Постройка этой сардинской ветки была окончена в ноябре 1855 г.» [6]. Французы пытались соединить железной дорогой Камышовую бухту, где находилась их главная квартира, но проект так и не завершили, хотя работа была начата: «От Камыша до главных точек внутреннего пространства положены четыре железно-конные дороги <...>. Для укрепления камней употреблена известь из Константинополя» [11, т. 51, с. 134].

## ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ



*Железная дорога в Балаклаве.  
Литография У. Симпсона, 1855 г.*

В конце 1855 г. на английской железной дороге в Балаклаве курсировало 4 паровоза, 3 стационарные паровозо-машины, 190 вагонов, ежедневно перевозивших 400 тонн грузов. Поезд в сторону Кадыковки ходил каждый час и достигал первой стационарной станции за 50 минут. Там вагоны переводились на конную тягу. После окончания военных действий, в мае 1856 г., железная дорога была разобрана и продана Турции.

Вопрос организации железнодорожного сообщения в годы Крымской войны был стратегически важной, но невыполнимой для русских задач. Через несколько дней после сдачи Севастополя граф П. А. Валуев, будущий министр внутренних дел, набросает в дневнике план первоочередных по степени важности государственных преобразований. Среди них: преобразование цензуры, обнародование бюджетов различных ведомств (здесь скажем, что обнародование бюджета произойдет еще не скоро — впервые в 1861 г., при новом министре финансов А. М. Княжевиче. — *Д. П.*), отмена «крепостного состояния наших промышленных сил, ныне закабаленных главным управлением путей сообщения» и «поощрение частных предприятий по части железных дорог и пароходных сообщений» [3, с. 340]. Здравый смысл подсказывал, что удобное сообщение может не только принести доходы в бюджет страны, но и содействовать промышленному и экономическому подъему государства.

После поражения в Крымской войне в России вопросы политических, экономических, технических преобразований становятся ведущими в прессе. Поднимается и тема расширения сети железных дорог. В феврале 1856 г. журнал «Современник» опубликовал статью «Соображения касательно устройства железных дорог в России» (6. п., принадлежит Д. И. Журавскому [2, с. 290]), где просматривается мысль о значительной технической отсталости России, которая во многом явилась причиной поражения в Крымской войне. Россия сравнивается даже не с Англией и Францией, а с США, где к 1-му января 1854 г. (!) уже было построено до 28000 верст железных дорог и до 24000 верст состояло в построении. Российской статистики на этот счет нет, да и слишком разительна была бы эта статистика. Исходя из потребностей промышленных районов, автор предлагает планы самых перспективных железнодорожных линий, которые быстро продвинут Россию вперед в техническом и стратегическом отношении [11, т. 55, с. 105–114].

В рубрике «Заграничные известия» «Современника» (март – апрель 1857 г.) приводится обзор социально-политической и экономической жизни всех европейских и наиболее значительных азиатских государств. Среди сведений о бюджете, научных, промышленных, куль-

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА  
КОММУНИКАЦИИ

турных достижениях — статистические данные, связанные с железнодорожным сообщением. Приведем их без сокращений:

«Франция: в 1854 г. открыто 4337 км, доходы от них составили 198 млн. На 1 км приходилось 45 тыс. франков, а в 1855 г. средний доход с километра возрос более чем на 17 %.

Бельгия: построено 2006 км.

Швейцария: планируется железнодорожная сеть из Женевы в Базель, которая будет соединять дороги Лиона и Марселя с дорогами Страсбурга и Германии. Открыты линии на большие расстояния.

Пьемонт (Италия): открыто 1023 км.

Испания: несмотря на финансовые затруднения, сооружение железной дороги принимает обширные размеры, следовательно, в материальном отношении Испания идет вперед.

Португалия: линии строятся по направлению к границе Испании, многие министерства взяли обязательство подготовить место для железных дорог.

Швеция: строятся две главных линии из Стокгольма в Готенбург, Лунд, Христианию» [11, т. 62, с. 171].

В послевоенной обстановке эта информация приобретала особое значение, так как, по сути дела, характеризовала европейское и мировое политическое состояние в первый послевоенный период. При этом о России практически не упоминается, о состоянии России читающий должен сделать вывод самостоятельно, сравнивая приведенные факты. Остается добавить, что первая железная дорога в Крыму (не считая построенной в 1855 г. англичанами) была сдана в эксплуатацию только в 1874 г., соединив Симферополь с Мелитополем.

## Библиография

1. Аксакова В. С. Дневник Веры Сергеевны Аксаковой (1854–1855). — СПб.: Огни, 1913. — 174 с.
2. Боград В. Э. Журнал «Современник» 1847–1866: указатель содержания. — М.—Л.: Художественная литература, 1959. — 826 с.
3. Валуев П. А. Дневник графа Петра Александровича Валуева // Русская старина. — СПб.: Тип. В. С. Балашева, 1891. Т. 70. Кн. 5. — С. 331–347.
4. Глазенкамф М. А. Продовольствие войск в мирное и военное время русской и иностранных армий // Военный сборник. — СПб, 1875 г. № 9. — С. 211–305.
5. Зайончковский П. А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. — М.: Мысль, 1978. — 287 с.
6. Иванов В. Б. Британские военно-технические инновации на примере английской железной дороги и их роль для достижения победы в Крымской войне 1853–1856 гг. // <http://www.muzev-sevastopol.com/nauka/17-nauka/31-ivanov01>.
7. Орехова Л. А., Орехов В. В., Первых Д. К., Орехов Д. В. Крымская Илиада. Крымская (Восточная) война 1853–1856 годов глазами современников: литература, архивы, пресса. — 2-е монографич. изд. перераб. и доп. — Симферополь: ОАО «Симферопольская городская типография», 2010. — 480 с.
8. Первая железная дорога в Крыму // [livejournal](http://crimeahistor.livejournal.com/17600.html) // <http://crimeahistor.livejournal.com/17600.html>.
9. Свечин А. А., Эволюция военного искусства : в 2-х томах. — М. – Л., 1928. Т. 2. — 619 с.
10. Смирнов Д. Крымская дорога, ставшая великой в Британии // «Крымский ТелеграфЪ». — Симферополь: Полиграфический центр «Новая Эра», 2015. № 324. — С. 17.
11. Современник. Литературно-политический журнал, издаваемый с 1847 г. И. Панаевым и Н. Некрасовым. — СПб.: Тип. Главн. Штаба Его Императорского Величества по военно-учебным заведениям, 1853, 1855–1857. Т. 37, 51, 55, 62.
12. Cooke Brian. The Grand Crimean Central Railway: The Story of the Railway Built by the British in the

Crimea during the War of 1854–1856. — Knutsford: Cavalier House, 1997. — 176 p.

### References

1. Aksakova V. S. Dnevnik Very Sergeevny Aksakovoi (1854–1855). — SPb. : Ognii, 1913. — 174 s.
2. Bograd V. E. Zhurnal «Sovremennik» 1847–1866 : ukazatel' sodержaniia. — M.–L. : Khudozhestvennaia literatura, 1959. — 826 s.
3. Valuev P. A. Dnevnik grafa Petra Aleksandrovicha Valueva // Russkaia starina. — SPb. : Tip. V. S. Balasheva, 1891. — T. 70. — Kn. 5. — S. 331–347.
4. Glazenkampf M. A. Prodovol'stvie voisk v mirnoe i voennoe vremia russkoi i inostrannykh armii // Voennyi sbornik. — SPb, 1875 g. — № 9. — S. 211–305.
5. Zaionchkovskii P. A. Pravitel'stvennyi apparat samodержavnoi Rossii v XIX v. — M. : Mysl', 1978. — 287 s.
6. Ivanov V. B. Britanskie voenno-tekhicheskie innovatsii na primere angliiskoi zheleznoi dorogi i ikh rol' dlia dostizheniia pobedy v Krymskoi voine 1853–1856 gg. // <http://www.muzey-sevastopol.com/nauka/17-nauka/31-ivanov01>.
7. Orekhova L. A., Orekhov V. V., Pervykh D. K., Orekhov D. V. Krymskaia Iliada. Krymskaia (Vostochnaia) voina 1853–1856 godov glazami sovremennikov: literatura, arkhivy, pressa. — 2-e monografich. izd, pererab. i dop. — Simferopol': OAO «Simferopol'skaia gorodskaia tipografia», 2010. — 480 s.
8. Pervaia zheleznaia doroga v Krymu // livejournal // <http://crimeahistor.livejournal.com/17600.html>.
9. Svechin A. A., Evoliutsiia voennogo iskusstva : v 2-kh tomakh. — M.–L., 1928. — T. 2. — 619 s.
10. Smirnov D. Krymskaia doroga, stavshaia velikoi v Britanii // «Krymskii Telegraf""». — Simferopol': Poligraficheskii tsentr «Novaia Era», 2015. — № 324. — S. 17.
11. Sovremennik. Literaturno-politicheskii zhurnal, izdavaemyi s 1847 g. I. Panaevym i N. Nekrasovym. — SPb. : Tip. Glavn. Shtaba Ego Imperatorskogo Velichestva po voenno-uchebnym zavedeniiam, 1853, 1855–1857. — T. 37, 51, 55, 62.
12. Cooke Brian. The Grand Crimean Central Railway: The Story of the Railway Built by the British in the Crimea during the War of 1854–1856. — Knutsford : Cavalier House, 1997. — 176 pgs.