

УДК 94

**СТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО  
РЕГУЛИРОВАНИЮ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ  
В 1917–1923 ГГ.**

*Любинецкий А. Н.*

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В статье указано, что события 1917 г. существенно изменили правовой статус морских торговых портов. С другой же стороны, основные торговые порты в Российской империи принадлежали государству, а все, что находилось на их территории, составляло государственную собственность, в том числе имущество и участки портовой территории, сданные юридическим и физическим лицам в аренду. Отказаться в последующем от этой практики советская власть не смогла. Правовой же статус собственно торговых портов и принадлежащей им территории в начале 1920-х гг. в СССР лишь начинал оформляться и был закреплен такими нормативными актами, как декрет «О земле» 26 октября 1917 г. и Декрет ВЦИК «О социализации земли (вместе с инструкцией для установления потребительно-трудовой нормы землепользования на землях сельскохозяйственного назначения)» от 19 февраля 1918 г., которые и заложили «основу нового порядка земельных отношений». Земли специального назначения, к которым относятся и земли, занимаемые морскими торговыми портами, впервые упоминаются в положении «О социалистическом землеустройстве и о мерах перехода к социалистическому земледелию» от 14 февраля 1919 г. Декретом же от 24 ноября 1917 г. торговые порты перешли в ведение ЦК Всероссийского Союза моряков и речников. Постановлением 6 октября 1921 г. «О порядке проверки личного состава иностранных торговых судов и о пропусках и пребывании иностранных моряков в портовых городах РСФСР» устанавливался пограничный режим порта. Земельный кодекс 1922 г. изменяет по сравнению с Положением 1919 г. состав земель специального назначения. Что касается «особых правил», то они в основном издавались соответствующими ведомствами, хотя были и нормативно-правовые акты, принятые ВЦИК либо СНК СССР.

**Ключевые слова:** торговые порты, законодательство, нормы, землепользование, декреты, постановления.

После событий 1917 г. в России в сфере имущественных отношений вообще и земельных в частности, как и в других сферах общественной жизни, произошел значительный перелом, что послужило началом формирования нового пласта законодательства, необходимого для регулирования изменившихся социальных реалий.

Первыми земельными актами советской власти стали Декрет «О земле» 26 октября 1917 г. и Декрет ВЦИК «О социализации земли (вместе с инструкцией для установления потребительно-трудовой нормы землепользования на землях сельскохозяйственного назначения)» от 19 февраля 1918 г., которые и заложили «основу нового порядка земельных отношений». Земли специального назначения впервые упоминаются в положении «О социалистическом землеустройстве и о мерах перехода к социалистическому земледелию», принятом ВЦИК 14 февраля 1919 г. [1]. В соответствии с п. «г» ст. 9 указанного Положения, не подлежали

распределению и единоличному пользованию земли специального назначения, к которым относились земли «городские, селитбенные, поселковые, курортные, занятые промышленными, фабрично-заводскими предприятиями, путями сообщения и т. д.».

То есть в данном Положении не только было впервые введено понятие «земли специального назначения», но и закреплялся, пусть и поверхностно, один из основных элементов их правового статуса – возможность предоставления в пользование только государственным или общественным организациям, но не отдельным гражданам, что, кстати, в дальнейшем осталось актуально не для всех из названных здесь земель.

Важная роль водных транспортных путей не требует особых доказательств. В последние 10–15 лет существования Российской империи на развитие портов Черноморско-Азовского региона были выделены и успешно освоены десятки (если не сотни) миллионов рублей. Благодаря принятым мерам к 1914 г. практически было ликвидировано критическое отставание от основных морских и экспортных держав мира [2, с. 320–370]. Несмотря на тяжелое положение Российской империи в годы Первой мировой войны, во многих портах производились не только ремонтные, но и активные строительные, дноуглубительные работы, прекращенные лишь осенью 1917 г. Тем не менее несколько лет интервенции и гражданской войны нанесли огромный ущерб портам региона, большинство помещений и строений которых в лучшем случае требовали ремонта. Национализация предприятий, судов и прочего имущества привела лишь к усугублению ситуации. Под национализацию в 1919 г., согласно декрету правительства Украины от 21 января 1919 г., попали в том числе и частные железные дороги, подъездные пути [3, с. 44–45].

В то же время следует отметить, что важную роль в этом вопросе играло право распоряжения и управления портовой территорией. Первым шагом в этом направлении стал декрет 24 ноября 1917 г. по комиссариату торговли и промышленности «О переходе Торгового Мореплавания и Торговых Портов в заведывание Центрального Комитета Всероссийского Союза моряков и речников, которым отделы торгового мореплавания и торговых портов были переданы в заведывание ЦК Всероссийского союза моряков и речников торгового флота [4, с. 63].

Что касается деятельности портов, то здесь базовым стало распоряжение по комиссариату торговли и промышленности «Об изменении и дополнении действующего положения о местном управлении торговыми портами и о комитете по портовым делам», принятое 20 декабря 1917 г. На местах заведывание морскими торговыми портами возлагалось на местные комитеты по портовым делам, в ведении которых состояли капитаны торговых портов, заведующие работами в портах, с состоящими при них служащими по штатам. Административно-хозяйственная и техническо-строительная части в торговых портах объединялись с подчинением местным комитетам по портовым делам, стали исполнительными органами местного комитета.

По постановлениям, распоряжениям и указаниям местного комитета по портовым делам, капитану торгового порта вверялось заведывание и управление портом (ст. 611).

Комитету по портовым делам предоставлялось право продажи ненужного или негодного народного имущества, находящегося в ведении портового управления, на сумму до 10000 руб., а также избрание способов этой продажи; сдача в аренду находящегося в ведении портового управления участков портовой территории (ст. 638)

Важно указать, что декретом СНК «О национализации торгового флота» были национализированы не только собственно суда, но и недвижимая собственность, принадлежащая частным лицам и различным компаниям. Таким образом, вся собственность различных компаний в морских торговых портах, от складов до средств погрузки, перешла в ведение органов нового государства – различных советов и союзов, местами – в управление портовых комитетов (615, с. 64–68.).

Однако специального законодательства мирного времени еще не существовало, а потому большинство возникающих вопросов разрешались порядком чрезвычайного регулирования. Так, как известно, лишь 24 июня 1921 г. было принято постановление Совета труда и обороны (далее – СТО) об управлении торговыми портами.

Следующим шагом стало принятие 6 октября 1921 г. постановления «О порядке проверки личного состава иностранных торговых судов и о пропусках и пребывании иностранных моряков в портовых городах РСФСР» (68-533) – этим документом устанавливался пограничный режим порта. Статья 2 декрета называлась «Пропуск на территорию портового города, пребывание на ней и возвращение на судно», а статья 3 – «Арест и задержание лиц из состава судовой команды на территории портового города». Таким образом, в отношении экипажей иностранных судов был введен термин «портовый город», развитый впоследствии другими нормативными актами (19-222 декрет СНК от 27 февраля 1922 г. «Об изменении редакции примечания к п. 3. декрета “О порядке проверки личного состава иностранных торговых судов, пропуска и пребывания иностранных моряков в портовых городах РСФСР”» [5, с. 386]; 34-303 «Об изменении ст.ст. 1 и 2 “Правил схода на берег и допущения к пребыванию на берегу лиц судового экипажа иностранных судов, кроме военных, во время стоянки их в портах СССР”» от 23 ноября 1926 г., и т. д.).

20 апреля 1922 г. было опубликовано постановление СНК «О мерах в деле развития торгового судоходства и судостроительства на принципах хозяйственного расчета» (12-200). Данный документ базировался, в свою очередь, на положениях декрета РНК РСФСР от 13 октября 1921 г. «О мероприятиях в деле развития торгового судоходства и судостроительства на принципах хозяйственного расчета».

Им, в частности, предписывалось с целью развития годового торгового судоходства и судостроительства и содействия частной инициативе в этой отрасли:

во-первых, Уполнаркомпусть предоставить право сдавать перевозочные средства, вспомогательные к ним приспособления и строительные пункты, которые находятся в ведении Уполнаркомпути на водяных путях и не могут быть использованы сполна силами государства, в аренду государственным предприятиям и их объединениям, кооперативам, артелям и одиночным лицам за определенную плату, но с обеспечением возможности строить государственные суда на сдаваемых в аренду строительных пунктах и с обязательством ненарушения плана государственных перевозок;

в-третьих, позволить кооперативам, артелям и отдельным лицам сдачу судов (паровых и непаровых), вспомогательных к ним приспособлений в строительных пунктах на определенных УНКП условиях;

в-третьих, позволить Уполнаркомпути передавать стоящие в порядке частной инициативы суда, которые согласно своих примет подлежали включению в состав государственного флота, на основании декрета о национализации во временное пользование как строительному, так и другим объединениям и частным лицам в точно определенные УНКП при заключении договора на задачу сроки и условиях;

в-четвертых, обязать Уповнаркомпути в месячный срок составить инструкцию в развитие этого постановления, которая бы согласовывала порядок, общие условия сдачи и передачи в пользование судов, различных вспомогательных к ним строений и строительных пунктов [5, с. 201–202].

С окончанием основных событий гражданской войны в весьма тяжелом положении оказались порты, подходы к которым ранее регулярно очищались от песка и ила. Многие из них, к примеру Херсон и Мариуполь, к 1921 г. стали совершенно непригодны для прохода больших транспортных судов. 31 мая 1921 г. на заседании херсонского районного управления водным транспортом под общим заглавием «О подготовке речного флота к перевозкам продовольствия и топлива» было решено разработать план землечерпания на Днестре на 1921 г. с точными датами и цифрами [6, с. 175]. Однако лишь в августе 1923 г., путем чрезвычайного напряжения всех сил, удалось с помощью земельных кранов углубить подход с моря к Херсонскому порту с 14 до 21 фут. над 0 Херсонской рейки [6, с. 181].

Кроме того, в 1922 г. производились землечерпальные и ремонтные работы в портах Поти и Керчи [7, л. 208]. Однако это не решало вопросы правового регулирования использования портовой территории.

Как известно, в период 1917–1918 гг. Народным комиссариатом земледелия был разработан проект Земельного кодекса РСФСР, который остался неутвержденным в связи с началом Гражданской войны, но в дальнейшем лег в основу нового проекта Земельного кодекса РСФСР, который был принят на 4 сессии Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета (далее – ВЦИК) 9-го Созыва 30 октября 1922 г.

Этот Кодекс продолжил косвенное регулирование земель специального назначения, хотя, в отличие от Положения 1919 г., прямо данное наименование в нем не встречается.

Во-первых, в отдельную категорию земель были выделены городские земли (часть 2 раздел 1). В соответствии со ст. 144 городскими землями признавались все земли внутри городской черты, а также, в соответствии со ст. 152, внутри поселений, признаваемых поселениями городского типа.

Во-вторых, в ст. 155 содержался перечень объектов, земли к которым можно отнести к землям специального назначения – это «земли, находящиеся под лесами, горными разработками, железными дорогами, крепостями и подобными им военными сооружениями и пр.

Все эти земли находятся в управлении соответствующих ведомств на основании особых о том правил. По миновании надобности в означенных землях для специальных целей они поступают в состав государственных земельных имуществ» [8].

Таким образом, Земельный кодекс 1922 г. изменил по сравнению с Положением 1919 г. состав земель специального назначения. Что касается «особых правил», то они в основном издавались соответствующими ведомствами, хотя были и нормативно-правовые акты, принятые ВЦИК либо СНК СССР.

Так, в частности, 10 марта 1922 г. на основании постановлений СТО от 27 апреля 1921 г. Украинский Экономический Совет для урегулирования взаимоотношений между ведомствами, заинтересованными в деятельности торговых морских портов, в отмену изданных ранее распоряжений постановил, что:

во-первых, портовая территория со всеми находящимися на ней сооружениями и портовые воды находятся в хозяйственном и административном ведении УНКПС в лице начальника торгового порта;

во-вторых, запрещалось какое бы то ни было вмешательство со стороны любых ведомств в административную и техническо-хозяйственную деятельность начальника торгового порта;

в-третьих, предоставление складов, помещений, право пользования причалами и проч. следовало производить распоряжениями начальника порта по заявкам ведомств, согласованным в комитете по портовым делам. Передачу имущества во временное пользование следовало производить по особым инструкциям, преподанным начальникам портов центрам;

в-четвертых, при начальнике торгового порта под его председательством предписывалось создать комитет по портовым делам из представителей УНКПС, УНКВТ, представителя местного исполкома, УСНХ, РКИ и УНК по военным делам. Права и компетенция их должны были определяться особым положением [9, с. 195].

Однако на этом этапе нерешенных вопросов оставалось еще гораздо больше, чем разрешенных. В частности, на Черном море остро встал вопрос о взаимоотношениях военной и гражданской власти в тех портах, где одновременно находились торговые суда и суда ВМФ. Здесь следует добавить, что в таких же портах еще базировались суда, занятые в рыбном промысле, многие из которых были частными.

Безусловно, попытки разрешения подобных проблем предпринимались. Однако они не всегда были успешными. Так, согласно выписке из протокола заседания комиссии, назначенной приказом 459 начальника морского штаба республики 17 октября 1922 г., на этом заседании слушался вопрос о разработке правил взаимоотношения командиров военных и торговых портов в случае соприкосновения территории согласно внесенным председателем РВСР изменений и представлений НКПС и СТО проект положения о центральном комитете, областных комитетах и совещаниях по портовым делам.

Однако видно, что эта проблема оказалась весьма сложной для разрешения на местном уровне, а потому на заседании постановили: «Особой инструкции выработано быть не может... 4. При разграничении территории портов проводится ... принцип отдельных хозяйств и отсутствие черезполосиц. 5. Территориальные границы портов должны определяться створами или направлениями» [10, л. 56].

Тем не менее, принятые в 1921–1922 гг. законодательные акты позволили детализировать нормативно на местах вопросы эксплуатации и управления территориями портов. Здесь важно отметить, что в основном нормотворчество в данном случае шло с использованием уже имевшегося, дореволюционного опыта.

Например, «Обязательные постановления, действовавшие в порту Евпатории» (были утверждены портовым совещанием 24 апреля 1922 г. (прот. № 5), на основании постановления СТО от 24 июня 1921 г. пар. 2 пункт 5 об управлении торговыми портами, опубликованными в Бюллетене НКПС № 118 и на основании положения, утвержденного 30-го июня 1922 г. НКПС).

Постановлениями, в частности, предусматривалось, что для стоянки судов порт Евпатории разделялся на специальные участки и пункты (п. 8). Это было весьма важно в эксплуатационном отношении, так как в зависимости от этого на разных участках становились на якорную стоянку парусные суда и неглубоко сидящие пароходы (п. 9), пароходы Государственного Пароходства (п. 10), суда парусные и частновладельческие (п. 11), заграничные пароходы только для карантинных мер («обрядностей») (п.12).

Отдельный участок выделялся только для почтовых и пассажирских пароходов, а также маневрирования и движения катеров с пассажирами, свозимыми с пароходов и барж с грузом; отдельный участок предоставлялся для стоянки военным судам, заграничным судам по совершению карантинных обрядностей и русским глубокосидящим судам и парходам; отдельные правила стоянки устанавливались для баркасов и шлюпок (п. 15) [11, с. 31].

Раздел V данного постановления был посвящен вопросам выгрузки, нагрузки, передвижению и хранению товаров в порту. В нем регулировались вопросы использования портовой территории при данных операциях, производство самих операций и т. д. (п. 41–52) [11, с. 33–34]. Отдельные вопросы, касающиеся портовой территории, излагались также в разделах «VI. О благочинии и порядке в порту» и «VII. О содержании в чистоте портовой территории и соблюдения санитарных условий», «VIII. О мерах предосторожности против пожаров в порту», «IX. О мерах предосторожности при перевозке на судах и при производстве грузовых операций со взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами», «X. О постройке пристаней и сооружений на набережных и портовой территории».

Так, в разделе X предусматривалось, что разрешение на устройство всяких сооружений на набережных портовых вод могло исходить лишь от портового управления (п. 102).

Желающие устроить на воде или на берегу в пределах портовой территории административного ведения портового управления какое-либо сооружение, должны были производить его на основании строительного устава и обращаться с просьбой в портовое управление с приложением плана избираемой местности; если постройка предполагалась на месте, принадлежащем другому лицу или учреждению, то ходатайствующему лицу в таком разрешении, необходимо было представить удостоверение собственника этого места (лица или учреждения) о согласии на постройку. Указанное ходатайство уже и вносилось на рассмотрение портового совещания (п. 103).

Раздел XXI был посвящен промыслам в порту и предусматривал возможность осуществления таковых только с разрешения Портового Совещания (п. 135). Раздел XXII – «О носильщиках для переноса пассажирского багажа», раздел XXIII – «О шлюпочном промысле», раздел XIV – «О погрузочных баркасах» [11, с. 42–43].

Отдельные положения обязательных постановлений были посвящены начальнику порта и правилам пользования казенными вагонетками в Евпаторийском торговом порту.

Таким образом, события 1917 г. существенно изменили правовой статус морских торговых портов. С другой же стороны, основные торговые порты в Российской империи принадлежали государству, а все что находилось на их территории составляло государственную собственность, в том числе имущество и участки портовой территории, сданные юридическим и физическим лицам в аренду. Отказаться в последующем от этой практики советская власть не смогла. Правовой же статус собственно торговых портов и принадлежащей им территории в начале 1920-х гг. в СССР лишь начинал оформляться и был закреплён такими нормативными актами, как декрет «О земле» 26 октября 1917 г. и Декрет ВЦИК «О социализации земли (вместе с инструкцией для установления потребительно-трудовой нормы землепользования на землях сельскохозяйственного назначения)» от 19 февраля 1918 г., которые и заложили «основу нового порядка земельных отношений». Земли специального назначения, к которым относятся и земли, занимаемые морскими торговыми портами, впервые упоминаются в положении «О социалистическом землеустройстве и о мерах перехода к социалистическому земледелию» от 14 февраля 1919 г. Декретом же от 24 ноября 1917 г. торговые порты перешли в ведение ЦК Всероссийского Союза моряков и речников. Постановлением 6 октября 1921 г. «О порядке проверки личного состава иностранных торговых судов и о пропусках и пребывании иностранных моряков в портовых городах РСФСР» устанавливался пограничный режим порта. Земельный кодекс 1922 г. изменяет по сравнению с Положением 1919 г. состав земель специального назначения. Что касается «особых правил», то они в основном издавались соответствующими ведомствами, хотя были и нормативно-правовые акты, принятые ВЦИК либо СНК СССР.

#### Список использованных источников и литературы:

1. «О социалистическом землеустройстве и о мерах перехода к социалистическому земледелию» от 14 февраля 1919 г. URL: <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=17235>.
2. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
3. О национализации всех частных железных дорог и подъездных путей, как эксплуатируемых, тк и строящихся // Собрание узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства Украины. 1 февраля 1919 г. № 4.
4. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. – М., 1942. – 1483 с.
5. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1922 г. – М., 1950. – 1932 с.
6. Егоров А. Ю., Смоленцев В. Д. Херсон – первый порт на Черном море: Исторические хроники 1778–2008 годов / А. Ю. Егоров, В. Д. Смоленцев. – Херсон: Надднiproяночка, 2008. – 230 с.
7. Государственный архив республики Крым (ГАРК), Ф. р-1584, оп. 2, д. 33. Землечерпальный караван и плавучие средства. 27.03.1922-16.11.1922. 116 л.
8. Постановление вцик от 30.10.1922 о введении в действие земельного кодекса, принятого на 4 сессии IX созыва (вместе с земельным кодексом Р.С.Ф.С.Р.). [http://www.lawrussia.ru/texts/legal\\_346/doc346a690x748.htm](http://www.lawrussia.ru/texts/legal_346/doc346a690x748.htm)
9. Збірник постанов і розпоряджень Робітничо-Селянського Уряду України. Ч. 2. 18–20 січня 1922 року.

10.ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 16. Циркуляры и переписка с морским и НКПС. 20.06.1922-2.12.1922 г. 119 л.

11.Отчет о деятельности Евпаторийского Морского Порта за 1922-1923 бюджетный год. – Евпатория, Крымполиграфтрест, 1924. – 47 с.

**Lyubinetskiy A. N. Becoming of soviet legislation on adjusting of exploitation of trade ports in 1917–1923** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 2. – P. 58–65.

It is indicated in the article, that events 1917 changed legal status of marine trade ports substantially. From other side, basic trade ports in the Russian empire belonged to the state, and all that was on their territory made a public domain, including property and areas of port territory are handed over to the legal and natural persons in a lease. To refuse in subsequent from this practice soviet power was not able. Legal status actually trade ports and belonging to them territory at the beginning of 1920th in the USSR only began to be recorded and was envisaged by such normative acts as a decree "About earth" of October, 26, 1917 and Decree of VZIK "About socialization of earth(together with instruction for establishment of use-labour norm of land-tenure on earth of the agricultural setting) " from February, 19, 1918, that pawned "basis of new order of the landed relations". Earth of the special setting, to that belong and earth is occupied by marine trade ports, is first mentioned in "Statute About socialistic organization of the use of land and about the measures of passing to socialistic agriculture" from February, 14 1919 by Decree from November, 24 1917 trade ports passed to the conduct of ZK of All-russian Union of seamen.

By the decision of October, 6 1921 "About a checking of personnel of foreign trade courts sequence and about admissions and stay of foreign seamen the frontier mode of port was set in seaports RSFSR". The landed code 1922 is changed as compared to Statute 1919 by composition of earth of the special setting. In respect of the "special rules", then they were mainly published by corresponding departments, although there were normatively-legal acts, accepted VZIK or SNK of the USSR.

**Keywords:** trade ports, legislation, norms, land-tenure, decrees, decisions.

#### Spisok literaturyi:

- 1.«O sotsialisticheskom zemleustroytve i o merah perehoda k sotsialisticheskomu zemledeliyu» ot 14 fevralya 1919 g. <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=17235>.
2. Zmerzlyiy B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale HH v. / B.V. Zmerzlyiy. – Simferopol: ChP «Predpriyatye Feniks», 2014. – 512 s.
3. O natsionalizatsii vseh chastnykh zheleznykh dorog i pod'ezdnykh putey, kak ekspluatiruemykh, tk i stroyushchihsy // Sobranie uzakoneniy i rasporyazheniy raboche-krestyanskogo pravitelstva Ukrainyi. 1 fevralya 1919 g. №4.
- 4.Sobranie uzakoneniy i rasporyazheniy pravitelstva za 1917-1918 gg. – M., 1942. – 1483 s.
- 5.Sobranie uzakoneniy i rasporyazheniy pravitelstva za 1922 g. – M., 1950. – 1932 s.
- 6.Egorov A.Yu., Smolentsev V.D. Herson – pervyy port na Chernom more: Istoricheskie hroniki 1778-2008 godov. – Herson: Naddnipryanochka, 2008. – 230 s.
- 7.GARK, F. r-1584, op. 2, d. 33. Zemlecherpalnyiy karavan i plavuchie sredstva. 27.03.1922-16.11.1922. 116 l.
8. Postanovlenie vtsik ot 30.10.1922 o vvedenii v deystvie zemelnogo kodeksa, prinyatogo na 4 sessii IX sozyiva (vmeste s zemelnym kodeksom R.S.F.S.R.). [http://www.lawrussia.ru/texts/legal\\_346/doc346a690x748.htm](http://www.lawrussia.ru/texts/legal_346/doc346a690x748.htm)
- 9.Zblnrnik postanov I rozporyadzhen Robltnicho-Selyanskogo Uryadu UkraYini. Ch. 2. 18-20 slchnya 1922 roku.
- 10.GAARK, f. r-1584, op. 2, d. 16. Tsirkulyary i pereписка s morskim i NKPS. 20.06.1922-2.12.1922 g. 119 l.
- 11.Отчет о деятельности Евпаторийского Морского Порта за 1922-1923 byudzhetniy god. – Evpatoriya, Krympoligraftrest, 1924. – 47 s.