

УДК 664.66 : 339.564 : 368 (477)

І.О. Хромов

СТРАХУВАННЯ УКРАЇНСЬКОГО ХЛІБОЕКСПОРТУ НА ПОЧАТКУ НЕПУ

Розглянуто історію виникнення в Україні у другій половині XIX ст. майнового і транспортного страхування та його відновлення на початку 1920-х років. Охарактеризовано особливості страхування українського хлібоекспорту в умовах бойкоту з боку західноєвропейських страхових компаній. Доведено, що торгпредства Укрзовнішдержторгу разом з агенціями Держстраху України змогли працювати на європейському ринку згідно існуючих у 20-і роки минулого століття правил і техніки виконання страхових операцій з експортованим збіжжям.

Ключові слова: нова економічна політика (неп), зерно, хліб, експорт, Держстрах України, транспортно-страхові агентства, страхування, каско, карго, страхова сума, страховий внесок, страхова премія.

Постановка проблеми. Українське зерно здавна відоме і користується великим попитом у Західній Європі. З другої половини XIX ст. в Україні почали діяти вітчизняні та іноземні страхові компанії, які брали на себе ризик і компенсували експортерам можливі збитки при транспортуванні різних товарів, у тому числі й зерна, від місць їх відправлення до кінцевих пунктів призначення. У зв'язку з Першою світовою війною і подальшими воєнно-політичними подіями вивіз хліба з України до європейських країн припинився, а мережа страхових органів розпалася. Лише в 1921 р. завдяки впровадженню в УСРР нової економічної політики було відновлено майнове і транспортне страхування, яке, своєю чергою, сприяло збільшенню масштабів зовнішньої торгівлі традиційним товаром – зерном.

Сьогодні Україна знов постачає у великому обсязі своє збіжжя західним країнам. Тому історичний досвід зі страхування хлібоекспорту є корисним і потребує докладного вивчення.

Аналіз попередніх досліджень. Майнове і транспортне страхування експортних поставок хліба з України до країн Захід-

ної Європи в перші роки непу розглядали і висвітлювали в тогочасній економічній літературі К.Г.Воблий, С.В.Громан, М.Б.Когон, В.М.Потоцький, С.А.Рибніков. З 1930-х по 1990-і роки радянські історики-економісти не приділяли уваги питанням страхування українського хлібоекспорту під час непу. Сучасні українські вчені В.Д.Базилевич [10], О.С.Вербова [11], А.Н.Зальотов [2], В.В.Небрат [12], Р.Д.Толстов [9], С.В.Чистякова [13] досліджують історію виникнення страхової справи в Україні в XIX – на початку XX століть. Проте в наукових працях вказаних авторів немає аналізу причин і умов страхування українського зерна, призначеного до відправлення в європейські країни в перші роки непу.

Мета статті полягає у представленні результатів вивчення організації і техніки страхування як необхідного засобу підвищення ефективності українського хлібоекспорту на початку 20-х років минулого століття.

Виклад основного матеріалу. На території сучасної України перші страхові компанії виникли у другій половині XIX століття. У 1857 р. в Одесі було створено Російське товариство взаємострахування пароплавства і торгівлі, яке компенсувало своїм членам втрати від корабельних аварій. У 1863 р. в Полтаві почала діяльність акціонерна компанія «Товариство страхування від вогню». Незабаром аналогічні товариства комерційного типу були відкриті у Києві, Харкові, Одесі. Спочатку вони обслуговували фабрикантів, купців і великих домовласників, з яких стягували внески, а в разі виникнення пожеж відшкодовували їм збитки. Поступово акціонерні страхові товариства перейшли до страхування транспортних засобів – залізничних вагонів, річкових і морських вітрильників, барж і пароплавів, що у світовій практиці має назву страхування каско, а також вантажів, які перевозилися всередині та поза межами царської імперії (карго).

На межі XIX–XX ст. головним центром страхування карго і каско в Україні стала Одеса. Саме тут було зосереджено чимало вітчизняних страхових компаній, що працювали самостійно або разом з іноземними партнерами. В Одесі діяли представництва міжнародних страхових товариств, у тому числі всесвітньо відомої англійської корпорації «Ллойд», яка вже понад 300 років займається морським страхуванням. Головну увагу вітчизняні та іноземні страховачі приділяли вивозу товарів, у першу чергу українського зерна, через порти на узбережжі Чорного та Азовського морів.

Тривалий час страхові товариства в дореволюційній Україні працювали незалежно від органів влади. З 1894 р. у Російській імперії встановили державний контроль за діяльністю акціонерних страхових установ. Це означало, що відтоді страхові компанії мали працювати під наглядом Міністерства внутрішніх справ, а про результати своєї діяльності звітувати Міністерству фінансів. Із-за Першої світової війни економічні відносини вітчизняних експортерів з європейськими споживачами перервалися, а страхові товариства були змушені припинити діяльність.

Спроби радянського керівництва відновити в Російській Федерації та Україні протягом 1918–1920 рр. систему страхування виявились невдалими через згорання товарно-грошових відносин. Лише у 1921 р. завдяки проголошенню нової економічної політики, що ґрунтувалася на засадах господарського розрахунку і визнанні різних форм власності, з'явилася можливість відродження страхування. 6 жовтня 1921 р. Раднарком РСФРР ухвалив декрет «Про державне майнове страхування», що започаткував поновлення страховальної діяльності в радянських республіках, включаючи Україну. У декреті передбачалося «організувати в усіх місцевостях (...) державне страхування господарств від таких видів стихійного лиха: пожеж, падежу худоби, градобиття рослинних культур, а також аварій на шляхах водного і сухопутного транспорту» [6, п.1].

Очолювати нову страховальну галузь було доручено Головному управлінню державного страхування – Держстраху РСФРР у складі Народного Комісаріату фінансів (НКФ), а проводити роботу на місцях – страховим підвідділам при фінансових відділах виконкомів [6, п.7]. За домовленістю між радянськими республіками НКФ РСФРР визнавався загальним центром фінансового управління. Тому створений в УСРР 13 березня 1922 р. Держстрах України також підпорядковувався Народному комісаріату фінансів РСФРР (з кінця 1922 р. – НКФ СРСР). 14 листопада 1921 р. НКФ підготував «Положення про державне страхування». В ньому роз'яснювалися права і обов'язки учасників процесу застраховування – страхових установ (страхувачів), юридичних і фізичних осіб (страхувальників), наводилися рекомендації щодо розрахунку страхових тарифів, які слід було стягувати з клієнтів, регламентувалося формування доходів і прибутку тощо.

6 липня 1922 р. Раднарком РСФРР видав декрет, який офіційно затвердив пропозиції НКФ стосовно організації і порядку

здійснення страхових операцій. У декреті відзначалося, що страхування є монополією держави і здійснюється на підставі господарського розрахунку [7, п.4]. Для фінансового забезпечення усіх органів страхування, включаючи Держстрах України, з державної скарбниці наказувалося виділити 500 млн крб (у грошових знаках 1922 р.) в основний і 2,5 млн золотих карбованців в особливий резервний капітал державного страхування [7, п.5]. У подальшому страховальні органи мали утримувати себе самотужки.

Декрети Раднаркому РСФРР щодо державного страхування в УСРР були продубльовані і увійшли до «Собрания узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства Украины» у 1921 р. (№24, ст.26) та 1922 р. (№50, ст.734, ст.735). Таким чином у радянських республіках ще заздалегідь, до утворення СРСР була організована єдина страховальна галузь, яка під наглядом НКФ працювала за однаковими законами, правилами і тарифами.

Створений навесні 1922 р. Держстрах України включав 9 губернських контор і понад 100 агенцій, які діяли у різних містах і містечках республіки. При цьому мережа низових страховальних установ дедалі збільшувалась. Так, у 1923 р. за домовленістю між Держстрахом України і вищими органами транспорту при великих залізничних станціях, у річкових і морських портах республіки були створені транспортні-страхові агентства. Представники таких агентств стягували з власників вантажів обов'язковий страховий збір у розмірі 1,5% до провізної плати в межах України і СРСР. Одержані від страхувальників кошти в першу чергу призначалися для компенсації збитків при аваріях на залізничних і водних шляхах. По-друге, йшли на відбудову транспортної інфраструктури: залізничних шляхів і мостів, ремонт паровозів і вагонів, річкових і морських кораблів [3, с.101].

У табл. 1 наведено дані про склад і чисельність працівників Держстраху України в перші роки непу. Отже основний контингент співробітників Держстраху України (понад 90%) становили страхувачі з контор і агентств, які працювали безпосередньо з юридичними і фізичними особами – власниками рухомого і нерухомого майна, худоби та інших об'єктів страхування.

З відновленням зовнішньої торгівлі виникла необхідність застраховування експортних товарів, включаючи зерно. Протягом 1922 р. керівники правління Держстраху України неодноразово звертались до європейських колег з пропозицією щодо взаємно-

го страхування експортних та імпорتنих товарів. Проте західно-європейські компанії всіляко ухилялися від будь-якого співробітництва зі страхувачами із радянської республіки. Ось чому до процесу страхування експортних вантажів на початку непу були залучені торгові представництва Укрзовнішдержторгу в Лондоні, Берліні, Римі, Празі, Відні та Варшаві, а також зарубіжні банківські установи, що кредитували експортні поставки до Західної Європи: Аркос Банк в Лондоні, Garantie und Kredit Bank у Берліні та Кооперативний Транзитний Банк у Ризі (Латвія). Торгпредства виступали одночасно одержувачами експортних товарів і зарубіжними кореспондентами Держстраху. За дорученням транспортно-страхових агентств торгпредства сплачували експортерам страхові премії, якщо для цього були об'єктивні підстави: аварії під час перевезення збіжжя по суші і морю, крадіжки зерна по дорозі, псування зерна внаслідок зливи чи шторму та подібні обставини непереборної сили.

Таблиця 1

**Склад і чисельність працівників Держстраху України
в перші роки непу, осіб**

Чисельність працівників у органах Держстраху	Роки		
	1922	1923	1924
Центральне правління	39	88	138
Губернські контори	187	405	486
Місцеві агенції	425	846	873
Разом	651	1339	1497

Складено за даними: Пять лет государственного страхования в СССР. – М.: Главное правление государственного страхования СССР (Госстрах), 1927. – С. 31–32.

Процес застраховування українського збіжжя, що призначалося до експорту, відбувався у такій послідовності: 1) Держбанк, Укрхліб, Вукоопспілка та інші підприємства і установи, які одержали від Управління уповНКЗТ при Раднаркомі УСРР ліцензії на експортну торгівлю, закуповували зерно у селян, комісіонерів, на республіканських ярмарках і товарних біржах. 2) Придбане експортерами збіжжя залізничним і річковим транспортом надходило до прикордонних пунктів, насамперед в Одеський і Миколаївський порти як головні ворота до Європи і Близького Сходу. В обох портах, а також на крупних прикордонних залізничних стан-

ціях збіжжя підлягало митному догляду, вивантаженню з вагонів і барж, у разі необхідності – зберіганню у сховищах і навантажуванню в трюми пароплавів чи у криті залізничні вагони для подальшого транспортування за кордон. 3) Працівники транспортно-страхових агентств перевіряли стан вантажу підготовленого до вивозу, встановлювали страхову вартість зерна. Така вартість дорівнювала ціні хліба на внутрішньому ринку з урахуванням транспортно-складських витрат на шляху до кінцевого пункту доставки – іноземної залізничної станції, чужоземного морського порту. 4) Зі страхової суми зерна страхувачі стягували відповідний відсоток страхової премії, яку в разі непередбаченої втрати чи псування вантажу повертали експортеру у вигляді страхового винагородження.

Дані табл. 2 надають уявлення про порядок розрахунку страхових внесків, які в 1923 р. транспортно-страхове агентство у вітчизняному морському торговельному порту стягувало з відправників жита і льону до Гамбурга (Німеччина).

З наведених у таблиці даних видно, що незважаючи на різну ціну жита і льону на внутрішньому ринку, різні витрати з виконання транспортно-складських і вантажно-розвантажувальних операцій (графа 9), питома вага затрат на страхування карго для обох сільгосппродуктів майже однакова. Для жита вона становила 0,323%, а для льону 0,393% до початкової ціни пуду з додатковими витратами (гр.10 / гр.9 x 100%). Отож розмір страхових внесків, які вітчизняні експортери сплачували страхувачам, коливався у межах 0,3–0,4% до страхової суми сільськогосподарських продуктів.

Одночасно зі страхуванням карго працівники агентств Держстраху України виконували комплекс операцій зі страхування транспортних засобів, що перевозили збіжжя до чужоземних пунктів. Страхування каско передбачало захист таких ризиків:

- можливих ушкоджень і аварій залізничних локомотивів і вагонів, морських пароплавів на шляху до станцій і портів призначення;
- збитків від вогню і пожеж на рухомому складі транспорту;
- захоплення транспортних засобів бунтівниками, піратами чи збройними силами ворогуючих країн.

У залежності від терміну експлуатації і технічного стану пароплавів, паровозів і вагонів їхня страхова вартість була неодна-

ковою. Тому з власників транспортних засобів страхувачі стягували страхову премію за різними ставками у різному розмірі.

Таблиця 2

**Перелік операцій з експортування в 1923 р.
сільськогосподарських продуктів і витрати з їх виконання,
у коп. за пуд**

№	Види операцій	Жито	Льон
1	Закупівля на внутрішньому ринку	55,00	748,00
2	Вартість доставки залізницею в порт відправлення	18,20	39,60
3	Цільовий збір за користування портовою залізничною гілкою	8,88	4,06
4	Вантажно-розвантажувальні роботи в порту відправлення	4,20	4,66
5	Зберігання в припортовому складі протягом 1 місяця	1,50	1,50
6	Портовий популовий збір	–	1,00
7	Морський фрахт	3,96	26,97
8	Приймання в іноземному порту призначення	1,24	4,19
9	Ціна продукту з додатковими витратами (гр.1 + гр.2 + ... гр.8)	92,98	829,98
10	Морське страхування	0,30	3,26
11	Загальна вартість продуктів в порту призначення (гр.9 + гр.10)	93,28	833,24
12	Ціна товару на зовнішньому ринку	121,0	1304,0

Джерело цитування: Громан С.В. Транспорт и страхование // Энциклопедия русского экспорта. Под общ. ред. П.А. Берлина, А.Г. Кампа, М.Я. Кауфмана и др. – Т. 1. Общая часть: Хлебные продукты. Справочная часть. Изд-е торгового предст-ва СССР в Германии при участии НКТ на Украине и Центросоюза. – Берлин, 1924. – С. 78.

Слід зауважити, що уповноважені власників чужоземного транспорту, капітани пароплавів і кондуктори залізничних потягів зазвичай відмовлялися від страхування каско, яке їм пропонували українські страхувачі. До таких послуг зверталися головним чином вітчизняні перевізники. Основним документом, що засвідчував страхування карго і каско, одразу став поліс європейського зразка: німецький чи англійський. Німецький генеральний поліс

поширювався на об'єкти страхування – вантажі й транспорт, які надходили до Німеччини, Чехословаччини, Австрії, Швеції, Польщі, Італії та країн Балтії. Його характерною особливістю було те, що страхуванню підлягали усі види товарів з моменту їх навантажування в пункті відправлення до вивантажування із транспорту в пункті призначення і перебуванні у ньому протягом наступних 21 днів.

Англійський поліс складався окремо для наступних об'єктів страхування: а) корпусу пароплавів; б) лісу; в) вугілля; г) загальних вантажів; д) хлібних вантажів; е) збитків від вогню. Такий поліс страхувачі укладали для транспортування товарів до Англії, Ірландії, Ісландії, Голландії та Франції.

Техніка застраховування експортних вантажів по обох полісах була однаковою: вітчизняні страхувачі після укладання зі страхувальниками полісу телеграфом повідомляли про це торговельним представництвом Укрзовнішдержторгу у Лондоні, Берліні, Римі та інших столицях країн, куди надсилалося зерно. У повідомленні містились відомості про експортера і пункт призначення зерна, кількість збіжжя у тоннах, страхова сума, розмір загального страхового внеску, назва пароплава чи літерний номер потягу, що мали перевезти вантаж до місця вивантаження. Після цього страхування вважалось остаточно оформленим, а страхувачі автоматично несли відповідальність перед страхувальниками. Експортери і перевізники отримували копії страхових полісів, що могли бути підставою для матеріального відшкодування в разі часткової або повної втрати товарів за кількістю і якістю товарів від зарубіжних кореспондентів Держстраху – торгпредств Укрзовнішдержторгу і обслуговуючих їх банків. Доказом правильності розрахунку страхової суми і внесків, які страхувачі стягували з експортерів і перевізників зерна, були записи в книгах і документах, квитанції про телеграфні повідомлення зарубіжним кореспондентам Держстраху – торгпредствам Укрзовнішдержторгу.

Досвід роботи транспортно-страхових агентств Держстраху України зі страхування хлібоекспорту в перші роки непу виявився вдалим і довів спроможність вітчизняних страхувачів працювати на рівні європейських вимог і правил майнового та транспортно-го страхування.

Висновки. Україна здавна постачала зерно до країн Західної Європи. Запроваджене з другої половини ХІХ ст. страхуван-

ня хлібоекспорту тривалий час гарантувало експортерам компенсацію неочікуваних збитків від втрат зерна за кількістю та якістю. Із-за Першої Світової війни і подальших воєнно-політичних подій в Україні зовнішня торгівля і страхування експортних товарів припинилися. Лише на початку 1920-х років завдяки непу з'явилась можливість відновити вивіз збіжжя за межі країни і поступово відтворити зруйновану систему страхових інституцій на чолі з Держстрахом України.

Через економічний бойкот з боку західноєвропейських країн вітчизняним страхувачам досить довго не вдавалось домовитися з іноземними спорідненими компаніями щодо спільного страхування експортованих товарів, включаючи зерно. Тому Держстрах України залучив до страхової діяльності торгові представництва Укрзовнішдержторгу у Лондоні, Берліні та в деяких інших столицях країн Європи. Торгпредства виступали як зарубіжні кореспонденти Держстраху і в разі непередбаченої нестачі або псування доставлених до них товарів сплачували експортерам відповідне страхове відшкодування.

Досвід роботи Держстраху України зі страхування експортних поставок збіжжя виявився вдалим і притягнув до себе увагу провідних європейських страхових компаній. У 1925 р. в Лондоні за участю Держстраху було засновано сумісне Чорноморсько-Балтійське генеральне страхове товариство «Блекбалсі». Через два роки у Гамбурзі почало діяти німецько-радянське страхове товариство «Софаг». Отож з другої половини 20-х років минулого століття ділові стосунки між страхувачами з обох частин Європи поновилися і підтримувались до початку Другої Світової війни. Подальші дослідження за темою можуть бути присвячені страхуванню хлібоекспорту у другій половині 1920-х років за участю спільних міжнародних страхових компаній Західної і Східної Європи.

1. Воблый К.Г. Основы экономики страхования / К.Г. Воблый. – М. : Издат. центр АНКІЛ, 1995. – 228 с.
2. Залетов А.Н. Страхование в Украине / А.Н. Залетов ; под общ. ред. О.А. Слюсаренко. – К. : Межд-я агенція «Bee Zone», 2002. – 452 с.
3. Пять лет государственного страхования в СССР. – М. : Главное правление гос. страхования СССР (Госстрах), 1927. – 190 с.
4. Рыбников С.А. Страховое дело / С.А. Рыбников. – М. : Заочторкурсы, 1929. – 58 с.

5. Словарь страховых терминов / Под ред. Е.В. Коломина, В.В. Шахова. – М. : Финансы и статистика, 1991. – 336 с.
6. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (далі СУ РФ). – 1921. – № 69. – ст. 554.
7. СУ РФ. – 1922. – №44. – ст. 536.
8. Тагиев Г.М. Развитие государственного страхования в СССР (1917–1977 гг.) / Г.М. Тагиев. – М. : Финансы, 1978. – 224 с.
9. Толстов Р.Д. Страховая справа і страховий ринок Росії та України (XIX – початок XX ст.) / Р.Д. Толстов // Історія народного господарства та економічної думки України : зб. наук. праць. – Вип. 37–38. – К., 2005. – С. 160–169.
10. Базилевич В.Д. Страхування : підручник / В.Д. Базилевич, О.Ф. Філонюк, К.С. Базилевич [та ін.] ; за ред. В.Д. Базилевич. – К. : Знання, 2008. – 1019 с.
11. Вербова О.С. Національний господарський рух на західноукраїнських землях продовж 1848–1944 років / О.С. Вербова. – Львів : ПАІС, 2009. – 368 с.
12. Небрат В.В. Еволюція теорії державних фінансів в Україні / В.В. Небрат ; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. – К., 2013. – 584 с.
13. Чистякова С.В. Трактатування М.І. Туган-Барановським економічного змісту та соціальної ролі страхування / Чистякова С.В. // М.І. Туган-Барановський: вчений, громадянин, державотворець (до 150-річчя від дня народження) : монографія. – К. : Видавництво «Наукова думка» НАН України, 2015. – С. 226–232.
14. Громан С.В. Транспорт и страхование // Энциклопедия русского экспорта. Под общ. ред. П.А. Берлина, А.Г. Кампа, М.Я. Кауфмана и др. – Т. 1. Общая часть: Хлебные продукты. Справочная часть. Изд-е торгового предст-ва СССР в Германии при участии НКТ на Украине и Центросоюза / С.В. Громан. – Берлин, 1924. – С. 78.

Транслітерований список джерел

1. Voblyj K.G. Osnovy ekonomiki strahovanija / K.G. Voblyj. – М. : Izdat.centri ANKIL, 1995. – 228 s. [in Russian]
2. Zaletov A.N. Strahovanie v Ukraine. Pod obshh.red. O.A. Sljusarenko / A.N.Zaletov. – К. : Mezhd-ja agencija «Bee Zone», 2002. – 452 s. [in Russian]
3. Pjat' let gosudarstvennogo strahovanija v SSSR. – М. : Glavnoe pravlenie gosudarstvennogo strahovanija SSSR (Gosstrah), 1927. – 190 s. [in Russian]

4. Rybnikov S.A. Strahovoe delo / S.A. Rybnikov. – M. : Zaochtorgkursy 1929. – 58 s. [in Russian]
5. Slovar' strahovyh terminov / Pod red. E.V. Kolomina, V.V. Shahova. – M. : Finansy i statistika, 1991. – 336 s. [in Russian]
6. Sobranie uzakonenij i rasporjazhenij Raboche-Krest'janskogo pravitel'stva RSFSR (dali SU RF). – 1921.– № 69. – st. 554 [in Russian]
7. SU RF. – 1922. – № 44. – st..536. [in Russian]
8. Tagiev G.M. Razvitie gosudarstvennogo strahovaniya v SSSR (1917–1977 gg.) / G.M. Tagiev. – M. : Finansy, 1978. – 224 s. [in Russian]
9. Tolstov R.D. Strahova sprava i strahovii rynek Rosii ta Ukrainy (XIX–pochatok XX st.) / R.D. Tolstov // Istorii narodnogo gospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy : Zb. nauk. prats. – Vyp 37–38. – K., 2005. – S. 160–169 [in Ukrainian]
10. Bazylevych V.D. Strakhuvannia : pidruchnyk / V.D. Bazylevych, O.F. Filoniuk, K.S. Bazylevych [ta in.] ; za red. V.D. Bazylevych. – K. : Znannia, 2008. – 1019 s. [in Ukrainian]
11. Verbova O.S. Natsional'nii gospodars'kii rukh na zakhidnoukrains'kykh zemliakh prodovzh 1848–1944 rokiv / O.S. Verbova. – Lviv : PAIS, 2009. – 368 s. [in Ukrainian]
12. Nebrat V.V. Evoliutsiia teorii derzhavnykh finansiv v Ukraini / V.V. Nebrat ; NAN Ukrainy, In-t ekon. ta prognozuv. – K., 2013. – 584 s. [in Ukrainian]
13. Chystiakova S.V. Traktuvannia M.I. Tugan-Baranovs'kym ekonomichnogo zmistu ta sotsial'noi roli strakhuvannia / S.V. Chystiakova // M.I. Tugan-Baranovs'kii: vchenyi, gromadianyn, derzhavotvoret's' (do 150-richchia vid dnia narodzhennia) : monografiia. – K. : Vydavnytstvo «Naukova dumka» NAN Ukrainy, 2015. – S. 226–232 [in Ukrainian]
14. Groman S.V. Transport i strakhovanie // Entsiklopediya russkogo eksporta. Pod obshch. red. P.A. Berlina, A.G. Kampa, M.Ya. Kaufmana i dr. – T. 1. Obshchaya chast': Khlebnye produkty. Spravochnaya chast'. Izd-e torgovogo predst-va SSSR v Germanii pri uchastii NKT na Ukraine i Tsentrosyuzya / S.V. Groman. – Berlin, 1924. – S. 78 [in Russian]

Одержано 5.06.2015 р.