

Тут було запроваджено Цивільний кодекс Наполеона. У Гданську хелмінське право було доповнено вексельним статутом 1701 р. та гданським вількером 1761 р. Такий статус зберігався до другої половини XIX ст., коли 1857 р. хелмінське право було скасовано, а його норми в галузі морського права діяли до 1862 р.

Отже, після завершення роботи над Торунською редакцією (ревізією) хелмінського права (*Jus Culmense revisum*) 1594 р. і Пруською коректурою в 1598 р., опублікованою 1599 р. (*Jus terrestre Nobilitatis Prussiae regalis*), фактично припинились кодифікаційні роботи над хелмінським правом. Надалі хелмінське право розвивалось переважно в містах через прийняття ними власних нормативно-правових актів, якими були вількери. Хелмінське право розвивалось також завдяки судовій практиці – діяльності вищих апеляційних судів хелмінського права в Хелмно (1233–1458 рр.) й Торуні (1439–1608 рр.) [3, с. 67]. Вількери, або міські статути, приймали То-

рунь, Хелмно, Гданськ та інші великі міста Королівської й Князівської Пруссії.

Ініціатори ревізії хелмінського права усвідомлювали, що можуть досягти мети, лише взаємодіючи з представниками всіх пруських земель та станів. На жаль, такої взаємодії не було. Найбільшою перешкодою стало шляхетсько-міщанське протистояння, основною причиною якого було неприйняття шляхтою фламандських норм спадкування в хелмінському праві. Шляхта вважала, що зрівнювання в правах синів і дочок спадкодавця та майнова спільність подружжя з правом спадкування дружиною за померлим чоловіком половини спільного майна призведе до подрібнення земель та занепаду шляхетських родів.

Пруська коректура стала найпоширенішим збірником правових норм та використовувалась не лише в судах Пруссії, але й Речі Посполитої, зокрема й на українських землях аж до XVIII ст.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Zdrójkowski Z. Korektura pruska – jej powstanie, dzieje oraz jej rola w historii polskiej jurysdykcji i myśli prawniczej (1598–1830) / Z. Zdrójkowski. – 1961. – Т. 13. – З. 2.
2. Mallek J. Prawo chełmińskie w Prusach Krzyżackich (1466–1525) i Prusach książęcych (1525–1620) / J. Mallek // *Studia culmensia historico-juridica czyli księga pamiątkowa 750-lecia prawa chełmińskiego* / pod red. Z. Zdrójkowskiego. – Toruń, 1988. – Т. 2. – S. 131–147.
3. Łysiak L. O tak zwanym sądzie sześciu miast / L. Łysiak // *Czasopismo prawnohistoryczne*. – 1975. – Т. 27. – З. 2. – S. 114–119.
4. Kamińska K. Sądownictwo miasta Torunia do połowy XVII w. na tle ustroju sądów niektórych miast Niemiec i Polski / K. Kamińska ; Towarzystwo Naukowe w Toruniu. – Warszawa ; Poznań : Państw. Wydaw. Naukowe, 1980. – Т. 16. – З. 2. – 187 s.
5. Rozenkranz E. Początki i ustroj miast Pomorza Gdanskego / E. Rozenkranz. – Gdansk, 1962. – 322 s.
6. Stobbe O. Geschichte der deutschen Rechtsquellen / bearb. O. Stobbe. – Leipzig : Duncker & Humboldt, 1860. – Bd. 1. – 516 s. ; 1864. – Bd. 2. – 529 s.

УДК 340.15:347.79 «20»

## ИЗМЕНЕНИЕ ПОДХОДОВ К ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ СУДОВОДИТЕЛЕЙ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В НАЧАЛЕ XX В.

### CHANGING APPROACHES TO CERTIFICATION SKIPPERS IN THE RUSSIAN EMPIRE IN THE EARLY TWENTIETH CENTURY

**Змерзлый Б.В.,**

*доктор исторических наук, профессор,  
заместитель декана по научной работе юридического факультета  
Таврического национального университета имени В.И. Вернадского*

В статье на основе использования архивных источников и нормативно-правовых актов исследуемого периода изучается проблема изменения основных подходов к выдаче свидетельств судоводителей, применяемых с середины XIX в. в Российской империи. Изучены подходы к подготовке кадров судоводителей, капитанов и штурманов. Целью усиления подходов было упорядочение системы выдачи удостоверений судоводителей и улучшение безопасности торгового судоходства.

**Ключевые слова:** капитаны, штурманы, выдача удостоверений, Российская империя, пароходы.

У статті на основі використання архівних джерел і нормативно-правових актів досліджуваного періоду вивчається проблема зміни основних підходів до видачі свідоцтв судноводіїв, застосовуваних із середини XIX ст. в Російській імперії. Вивчено підходи до підготовки кадрів судноводіїв, капітанів і штурманів. Метою посилення підходів було впорядкування системи видачі посвідчень судноводіїв та поліпшення безпеки торгового судноплавства.

**Ключові слова:** капітани, штурмани, видача посвідчень, Російська імперія, пароплави.

The article, based on the use of archival sources and legal acts of the test period studied the problem of changing the basic approach to licensing navigators used since the mid nineteenth century. in the Russian Empire. Explored approaches to training navigators, captains and navigators. In order to strengthen the approaches was streamlining permit system navigators and improve safety of merchant shipping.

**Key words:** captains, navigators, issuance of certificates, Russian Empire, ships.

**Актуальность темы.** Сложившаяся с 1867 г. система подготовки служащих торгового флота к началу XX в. уже не удовлетворяла потребности отечественного судоходства и торговли. Реформирование системы управления торговым судоходством и торговыми портами к 1901 г. привело к концентрации основных рычагов в данном деле в руках министерства финансов, которое стремилось придать новый импульс системе подготовки кадров.

К тому же быстрое развитие техники, произошедшее резкое увеличение количества парусного торгового транспорта при все еще весьма большом парусном флоте, освоение новых торговых путей и маршрутов, интенсификация каботажного судоходства, тесная интеграция с мировыми требованиями и тенденциями в этом деле, а также понимание того, что существенное отставание Российской империи в этом деле невозможно преодолеть без концентрации всех возможных усилий и средств, требовало выработки единых подходов и стандартов, установления, наконец, единоначалия.

6 мая 1902 г. было принято «Положение о мореходных учебных заведениях Министерства Финансов» (№ 21413). Им предписывалось создать: а) училища дальнего плавания в Санкт-Петербурге, Владивостоке, Ростове-на-Дону, Баку и в местечке Магнусгорф – с июля 1902 г.; б) училища малого плавания в городах Херсоне и Керчи с 1 июля 1903 г. При этом мореходные классы, действовавшие с 1867 г. до 1 июля 1905 г., следовало закрыть.

**Изложение основного материала.** Создаваемые мореходные учебные заведения разделялись на такие разряды: а) мореходные училища дальнего и малого плаваний; б) мореходные школы – трехклассные и двухклассные; в) подготовительные мореходные школы; г) курсы мореходных знаний. Открытие мореходных школ предоставлялось министру финансов, а сами учебные заведения состояли в ведении министерства финансов по отделу торгового мореплавания. Каждое такое заведение имело свой устав.

Училища малого плавания разделялись на 2 класса, с годовым курсом в каждом, считая в году 6 учебных месяцев. Училища дальнего плавания разделялись на 3 класса, с годовым курсом в каждом, считая в году также 6 учебных месяцев. Первые 2 класса этих училищ по объему учебного курса и правам лиц, окончивших в них курс, соответствовали училищу малого плавания.

Двухклассные школы разделялись на 2 класса с годовым курсом в каждом (по 6 учебных месяцев), а трехклассные – на 3 класса, также с 6 месячным годовым курсом. Первые 2 класса этих школ, по объему учебного курса и правам лиц, окончивших их курс, соответствовали двухклассной мореходной школе.

Подготовительные же мореходные школы разделялись на 3 класса с годовым курсом в каждом, считая в году 8 учебных месяцев. Для преподавания в мореходных учебных заведениях устанавливались такие предметы: а) в училищах дальнего и малого

плаваний: Закон Божий, русский язык, алгебра, геометрия, плоская и сферическая тригонометрия, навигация, устройство и теория корабля, парусная механика, метеорология в применении к учению о погоде, океанография в связи с важнейшими сведениями по коммерческой географии, узаконения по торговому мореплаванию, грузовая отчетность и коммерческая корреспонденция, судовая гигиена, английский язык;

б) в трехклассных и двухклассных школах: Закон Божий, математика, русский язык, навигация, мореходная астрономия, устройство корабля, правила для предупреждения столкновений судов в море, важнейшие узаконения по торговому мореплаванию, умение пользоваться барометром, подача первоначальной помощи при несчастных случаях и заболеваниях, английский язык. В трехклассных школах, кроме того, преподавались правила управления судном при встрече с ураганом и парусная механика;

в) в подготовительных школах: Закон Божий, чистописание, русский язык, география, арифметика, геометрия, элементарные сведения по физике, практические занятия по использованию компасов на судах, черчение в применении к навигационной прокладке и к чтению корабельных чертежей.

Условия принятия в мореходные учебные заведения, кроме возрастного и образовательного ценза, устанавливали обязательные сроки плавания до поступления и медицинское освидетельствование.

Перед курсами мореходных знаний ставилась задача содействовать распространению знаний по торговому мореплаванию среди занятых мореходным промыслом. Их открывали с разрешения министра финансов. Выбор предметов и их длительность зависели от него же.

Общее заведывание делами каждого мореходного учебного заведения, в тех случаях, когда они содержатся на общественные средства или общественные и казенные совместно, возлагается на попечительный комитет. Начальник мореходных учебных заведений, содержащихся исключительно на средства казны, назначались министром финансов. Ученики, окончившие полный курс училищ дальнего и малого плаваний, а также трехклассных и двухклассных школ, желающие получить судоводительские звания, допускались к испытаниям в испытательных комиссиях, создаваемых по распоряжению министра финансов, на основании правил о судоводителях торгового флота. Лица, не окончившие курса трехклассных и двухклассных школ, но посещавшие эти школы, в течение не менее 1 учебного года могли ходатайствовать о допущении их также к испытаниям [1, с. 322–328].

Одновременно с этим был принят указ «Об изменении действующих правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота» (№ 21415). Им была установлена новая градация судоводительских званий и правила их получения. Согласно указу к занятию должностей судоводителей на мореходных судах торгового флота допускались лишь русские подданные, обладающие дипломами на судоводи-

тельские звания. Сами судоводительские звания разделялись на 2 степени: капитана и штурмана. Каждая степень подразделялась еще и на 4 разряда. При этом в отношении права командования суда были 2 разряда: 1) грузовые суда малого плавания; 2) грузовые суда дальнего плавания и перевозящие пассажиров. Плавание в Азовском и Черном морях до Константинополя признавалось малым, а любое далее этого пункта – дальним.

Судоводителям разрешалось: а) капитану 1 разряда – командовать любыми судами; б) капитану 2 разряда – грузовыми судами малого плавания; в) капитану 3 разряда – любыми парусными грузовыми судами и быть младшим помощником капитана на паровых грузовых судах малого плавания, а по отбытии в этой должности 36 месяцев плавания – старшим помощником на этих судах; г) капитану 4 разряда – парусными грузовыми судами малого плавания; д) штурману 1 разряда – грузовыми судами малого плавания и быть помощником капитана на любом судне, кроме старшего помощника на паровых пассажирских судах дальнего плавания; е) штурману 2 разряда – быть помощником капитана на судне малого плавания и младшим помощником на судне дальнего плавания; ж) штурману 3 разряда – командовать парусными грузовыми судами малого плавания и быть помощником капитана на любом парусном грузовом судне, а также младшим помощником на паровых грузовых судах малого плавания; з) штурману 4 разряда – быть помощником капитана на парусных грузовых судах малого плавания и младшим помощником на парусных грузовых судах дальнего плавания.

Экзамены на судоводительские звания проводились в испытательных комиссиях, создаваемых по распоряжению министра финансов, при мореходных учебных заведениях или в ближайших к ним портовых городах. Председателями комиссий назначались инспекторы по надзору за мореходными учебными заведениями. Инспекторы могли заменяться офицерами флота, назначенными для этого управляющим морским министерством. В комиссии входили: а) при мореходных учебных заведениях – преподаватель предмета, по которому проводился экзамен, представитель морского ведомства, назначаемый управляющим морским министерством, и член попечительного комитета; б) в портовых городах – начальник ближайшего к порту мореходного учебного заведения, флотский офицер, назначаемый управляющим морским министерством, капитан 1 разряда, судовой механик и лица, приглашаемые председателем комиссии.

Экзамены проводились только на русском языке по таким предметам на звание штурмана 4 разряда: навигация и мореходная астрономия, устройство корабля, правила для предупреждения столкновений судов в море, важнейшие узаконения по торговому мореплаванию, умение пользоваться барометром, английский язык; а на звание штурмана 3 разряда – правила управления судном при встрече с ураганом, элементарные сведения по паровой меха-

нике; на звание штурманов 2 и 1 разрядов – навигация и мореходная астрономия, морская практика, «метеорология, в применении к учению о погоде, и океанографии, в связи с важнейшими сведениями по коммерческой географии», устройство и теории корабля, пароводная механика, грузовая отчетность и коммерческая корреспонденция, судовая гигиена и подача первой помощи при несчастных случаях и заболеваниях, английский язык.

Все программы и правила экзаменов утверждались министром финансов по соглашению с управляющим морским министерством. О времени и месте экзаменов отдел торгового мореплавания публиковал для всеобщего сведения за 3 месяца до начала экзаменов.

Выдержавшим испытание и выполнившим плавательный ценз выдавались комиссией на основании протоколов испытаний дипломы. Не имеющим же полного ценза – свидетельства о сдаче испытаний, которые обменивались на дипломы в отделе торгового мореплавания по представлению их вместе с свидетельствами о плаваниях. Не сдавшие экзамены допускались к повторной сдаче не ранее чем через год. Получившие же судоводительские звания по истечении полных 5 лет в плавании могли представляться к награждению званием личного почетного гражданства, если не пользовались высшим званием.

Новый порядок присуждения судоводительских званий относился лишь к тем, кто впервые хотел его получить. По отношению к уже действовавшим было решено получивших судоводительские звания на основании правил от 27 июня 1867 г. приравнять: а) штурманов каботажного плавания – к штурманам 2 разряда, чтобы для получения дипломов на звание капитана 2 разряда они сдавали теоретический экзамен по программе на звание штурмана 2 разряда; б) шкиперов каботажного плавания – к капитанам 2 разряда; в) штурманов дальнего плавания – к штурманам 1 разряда, чтобы для получения дипломов на звание капитана 1 разряда они сдавали теоретический экзамен по программе на звание штурмана 1 разряда; г) шкиперов дальнего плавания – к капитанам 1 разряда.

Лиц, имеющих звание штурманского помощника, по истечении 4 лет службы в нем приравнивали к штурманам 2 разряда, чтобы для получения дипломов на звание капитана 2 разряда они подчинялись тем же правилам, что и штурманы каботажного плавания.

Что касается тех, кто не имел дипломов на судоводительские звания, но командовал мореходными судами торгового флота и совершил не менее 60 месяцев плавания, сохранили право командования парусными грузовыми судами малого плавания и службы младшими помощниками капитана на парусных грузовых судах дальнего плавания. Однако учет и порядок допуска их к службе определялся специальными правилами. Как изначально устанавливалось еще для матросов, на получивших судоводительские звания распространялись льготы по воинской повинности [1, с. 328–331].

Как и «Положение о мореходных учебных заведениях Министерства Финансов», повсеместное введение постановления о новых правилах для получения званий судоводителей устанавливалось не позже 1 июля 1905 г. А потому наиболее активные действия по завершению начального этапа реформы начались уже в 1903 г. Так, приказом от 21 апреля по ГУТМиП, вводились в действие правила о обязательном наличии дипломов для судоводителей для мелких судов уже с 1 мая 1903 г. [2, с. 28].

Согласно циркуляру ГУТМиП от 20 января 1904 г. за № 193 временно управляющему данным управлением приказа, чтобы правительственные испытания на судоводительские звания по положению 27 июня 1867 г. были произведены в испытательных комиссиях в последний раз весной 1904 г. и при том лишь в 6 пунктах, в Санкт-Петербурге, Магнусгофе, Архангельске, Одессе, Ростове-на-Дону и Баку. Создание испытательных комиссий осуществлялось в прочих пунктах, где ранее было это было невозможным.

Для наблюдения за ходом испытаний командировались инспектора мореходных учебных заведений: полковник Данчин – в Санкт-Петербург, Магнусгоф и Архангельск, коллежский советник Гердзей – в Одессу, Ростов-на-Дону, и Баку. Начало испытаний было назначено в Магнусгофе 10 марта, Санкт-Петербурге – 31 марта, Архангельске – 15 апреля, Баку – 28 февраля, Одессе – 15 марта, Ростове-на-Дону – 1 апреля.

В виде особой льготы разрешалось допускать к экзаменам и тех лиц, которым не хватало до совершеннолетия не более 6 месяцев. По сдаче экзаменов им выдавали свидетельства, которые можно было обменять на соответствующие дипломы лишь по достижении их владельцами 21 года.

Исходя также из смысла указа от 6 мая 1902 г., лицам, сдавшим экзамены весной 1904 г., по положению 27 июня 1867 г. выдавались дипломы не на прежние судоводительские звания, а на судоводительские звания по положению 6 мая 1902 г. [3, л. 55].

В развитие предыдущего циркуляра циркуляром от 22 января 1904 г. было приказано объявить через начальников портов всем судоводителям торгового флота о том, что имеющиеся у них дипломы на звания шкиперов и штурманов дальнего и каботажного плавания, а также различные свидетельства и удостоверения на право судовождения, как постоянные, так и временные, необходимо было представить в отдел торгового мореплавания не позже 1 июля 1905 г. для обмена на соответствующие дипломы нового образца. При этом все вышеперечисленные документы, не обменянные на соответствующие дипломы нового образца до 1 июля 1905 г., утрачивали с этого срока свою силу [3, л. 60].

В ходе дальнейшего введения нового положения о судоводителях от 13 февраля 1904 г. начальникам портов было объявлено, что к командованию пассажирскими пароходами, совершающими рейсы в местных сообщениях, допускались штурманы 1 разряда и капитаны 2 разряда. Всем судам в местных сообщениях разрешили совершать рейсы без помощников капитана. При этом, как и предписывалось по-

ложением, главноуправляющим ТМиП по соглашению с управляющим морским министерством были утверждены выработанные комиссией при отделе торгового мореплавания районы плавания пассажирских пароходов по Белому, Балтийскому, Каспийскому, Черному и Азовскому морям и по Восточному океану, после чего их опубликовали в Собрании Указов и Распоряжений Правительства в ст. № 22 1903 г. Срок их введения в действие на местах устанавливался с 1 марта 1904 г.

Кроме того, 22 мая 1904 г. были изданы правила исчисления плавательного ценза для судоводителей на мореходных судах торгового флота [3, л. 187], а еще в этом году в отделе торгового мореплавания была созданная специальная комиссия для выработки правил об учете и порядке допущения к службе лиц, которые не имеют дипломов, но командовавших мореходными судами в Белом, Балтийском, Черном и Азовском морях [3, л. 228–229].

Сложное положение страны в связи с неудачной русско-японской войной, а потом и событиями 1905–1907 гг. крайне негативно отразились как на развитии торгового мореплавания, так и на системе подготовки ее кадров, затормозив данный процесс на несколько лет. Так, уже 30 мая 1905 г. за № 26303 был принят указ «Об отсрочке введения в действие новых правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота». Им данные правила предполагалось ввести с 1 июля 1907 г. [4, с. 383].

При этом происходил постепенный обмен дипломов старого образца на новые, практически законченный уже к 1 января 1907 г. Общее количество получивших такие дипломы составило 6 137 чел. Распределялись эти судоводители по званиям нижеследующим образом: капитанов 1 разряда – 1 993; 2-го – 478; 3-го – нет; 4-го – нет. Штурманов 1 разряда – 1 660; 2-го – 1 878; 3-го – 6; 4-го – 122 [5, с. 69].

Кроме того, существовали и судоводители без дипломов. Они следующим образом распределялись по морям: Белое – 199, Балтийское – 166; Черное – 249; Азовское – 135; Каспийское – 288. Всего – 1 037 [5, с. 70]. Таким образом, исходя из этих данных, в Российской империи и по состоянию на 1 января 1907 г. было 7 174 учтенных судоводителей.

В начале 1909 г. на места разослали «Перечень вопросов по реформе мореходного образования в империи в связи с новым законопроектом о судоводителях на мореходных судах торгового флота» с объяснением предстоящих изменений и особенностей обучения штурманов, механиков и т. д. [6, л. 141–145]. Отдельно в этот период также был разослан для обсуждения проект положения о судоводителях на мореходных судах торгового флота [6, л. 146–150]. Данные проекты были достаточно полными и содержали все необходимые сведения по предстоящей реформе. Так, в приложении № 6 находим программу испытаний на звание штурмана дальнего плавания [6, л. 151–154].

Программа испытаний на звание штурмана малого плавания по общим разделам была такой же, лишь несколько разделов отличалось уже в самом

названии: не «Морская астрономия», а «Мореходная астрономия»; не «Метеорология и применение к учению о море», а «Метеорология в применении к учению о погоде» [6, л. 155–158].

Так как в предыдущих указах введение в действие постановлений о механиках и судоводителях было отложено до 1 июля 1909 г., то 26 мая 1909 г. был принят указ «О приостановке введения в действие правил 6 мая 1902 г. о судоводителях на мореходных судах торгового флота и Положения 10 июня 1903 г. о механиках на таковых же судах» до издания новых правил [7, с. 391].

Эти последние в истории Российской империи системные правила были приняты законами от 31 октября 1909 г. Основные требования новых положений вводились в действие с 1 января 1910 г., при этом за лицами, которые не имели дипломов на звание судового механика, но занимали до 15 августа 1908 г. должности судовых механиков или их помощников в морском торговом флоте не менее 12 месяцев, сохранили права по управлению судовыми машинами на мореходных судах торгового флота тех разрядов, на которых они занимали эти должности, с выдачей соответствующего свидетельства [7, с. 903–906].

**Выводы.** Тем не менее можно отметить, что последние рассмотренные нами законы венчали длительную и кропотливую работу по формированию высокообразованных служащих торгового флота с выведением уровня их подготовки до мирового, в том числе посредством создания разветвленной сети специальных учебных заведений, подавляющее число которых финансировалось за государственный счет. Подтверждением тому является и создание по закону от 25 июня 1910 г. (№ 33920) Николаевской морской академии с гидрографическим, механическим, военно-морским и кораблестроительным отделами [8, с. 917]. Таким образом, можно сделать вывод, что основными направлениями в новых подходах к выдаче свидетельства моряков этой категории в изучаемый период стали следующие: а) получение специального образования; б) сдача специального экзамена; в) обязательная длительная практика службы на судах, желательна торгового флота; г) профессиональные знания в различных областях наук. Целью ужесточения подходов было упорядочение системы выдачи свидетельств судоводителей и улучшение безопасности торгового судоходства.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Полное собрание законов Российской империи. – собрание третье. – СПб., 1904. – Т. XXII. – 1902. – 1030 с.
2. Государственный Архив в Автономной Республике Крым (ГААРК), ф. 158, оп. 1, д. 4 б. Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждении судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. – 17.01.1903 – 31.12.1903. – 286 л.
3. Государственный Архив в Автономной Республике Крым (ГААРК), ф. 158, оп. 1, д. 4 а. Циркуляры и приказы Главного управления торгового мореплавания и портов о содержании железнодорожных путей и зданий на территории порта, составлением описания портов, о перемещении по службе служащих порта. – 30.12.1903 – 31.12.1904. – 372 л.
4. Полное собрание законов Российской империи. – собрание третье. – СПб., 1908. – Т. XXV. – 1905. – 966 с.
5. Виноградов В.В. Современное положение мореходного образования в империи / В.В. Виноградов. – СПб., 1908. – 73 с.
6. Государственный Архив в Автономной Республике Крым (ГААРК), ф. 158, оп.1, д. 67. Циркуляры и предписания Министерства и торговли о порядке посещения чинами порта судов, приходящих из-за границы, о вознаграждении семей потерпевших рабочих и служащих от несчастных случаев, об учете военнообязанных. – 5.01.1909 – 11.01.1910. – 294 л.
7. Полное собрание законов Российской империи. – собрание третье. – СПб., 1912. – Т. XXIX. – 1909. – 1006 с.
8. Полное собрание законов Российской империи. – собрание третье. – СПб., 1913. – Т. XXX. – 1910. – 1408 с.