

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ ВЛАДЕНИЯ СУДОВ И МЕРЫ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – В НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

**REGULATION OF ISSUES OWNERSHIP OF VESSELS
AND MEASURES AIMED AT THE DEVELOPMENT OF SHIPBUILDING
IN THE SECOND HALF OF XIX – BEGINNING OF XX CENTURY**

Змерзлий Б.В.,

*доктор исторических наук, профессор,
профессор кафедры истории и теории государства и права
Таврического национального университета имени В.И. Вернадского*

В статье рассматривается эволюция правового регулирования вопросов, связанных с эксплуатацией и строительством судов торгового флота. Также освещена проблема регулирования прав на поднятие российского торгового флага. Отмечается, что основными нормативно-правовыми актами изначально отдавался приоритет российским подданным на право поднятия флага. Постепенно был отменен налог на ввоз иностранных судов и судовых принадлежностей; российские суда получили свои порты приписки, а в начале XX века государство перешло к активному кредитованию как производителей судов, так и их покупателей.

Ключевые слова: регулирование, владение, судостроение, Российская империя.

У статті розглядається еволюція правового регулювання питань, пов'язаних з експлуатацією та будівництвом суден торгового флоту. Також освітлено проблему регулювання прав на підняття російського торгового прапора. Відзначається, що основними нормативно-правовими актами спочатку надавався пріоритет російським підданим на право підняття прапора. Поступово було скасовано податок на ввезення іноземних суден і суднового приладдя; російські судна отримали свої порти приписки, а на початку XX століття держава перейшла до активного кредитування як виробників суден, так і їх покупців.

Ключові слова: регулювання, володіння, суднобудування, Російська імперія.

The evolution of the legal regulation of issues, related to operation and construction of vessels of commercial fleet is considered in the article. The problem of regulation of the rights to raise the Russian trading flag is covered separately. It is noted, that the main regulatory and legal acts initially was given the priority of Russian nationals on the right to raise the flag. Gradually the tax on the import of foreign vessels and ship equipment was abolished; the Russian vessels have their ports of registration, and in the beginning of XX century the state moved to active lending as producers of courts and their customers.

Key words: regulation, ownership, shipbuilding, Russian empire.

События Крымской (Восточной) войны со всей остротой раскрыли отставание Российской империи во многих отраслях экономической, социальной и политической жизни. Не было исключением и регулирование торгового судоходства, весьма пострадавшего в годы этой войны. Первые послевоенные указы направлены в первую очередь на облегчение его деятельности в сложившихся условиях. Так, 27 июля 1856 г. был принят указ «О порядке выдачи паспортов из портовых таможен русским судам, отходящим за границу», согласно которому такие паспорта выдавались на прежних основаниях, то есть даже тогда, когда хотя бы шкиперы и штурманы были на них иностранцами, а матросов иностранных находилось до $\frac{1}{3}$ экипажа (30 774) [1, с. 601]. 7 апреля 1858 г. был принят указ «Об отмене постановления относительно обязательного свидетельствования торговых мореходных судов» (32 965). Ранее без освидетельствования в безопасности суда в море не выпускали. Теперь же было оставлено лишь положение, согласно которому хозяин корабля или судна, им управляющий, а также нанимающие корабль или судно под груз имели право требовать освидетельствование по своему желанию [2, с. 423].

Лишь с середины 1860-х гг. можно отметить начало применения комплексного подхода в этом направлении, практически полного отказа от прежних норм, и основы его заложил, безусловно, указ от 23 июня 1865 г. «Правила о порядке выдачи патентов на Русский флаг» (42 238). Этим актом право поднятия российского купеческого флага отдавалось исключительно российским подданным и распространялось на российские акционерные общества, правления которых и главные конторы были в пределах империи; на торговые дома, созданные законным порядком, если один из главных распорядителей, имеющих подпись, состоял в российском подданстве; на лиц, построивших или купивших корабль сообща, если начальный товарищ состоял в российском подданстве.

Плавание под российским флагом разрешалось после внесения судна в корабельный список одного из российских портов и после выдачи его хозяину соответствующего патента. Судам, имеющим прежний патент на поднятие российского флага, предоставлялся год для получения нового, при этом при выдаче таможенной нового патента взамен прежнего не взыскивалось ластовых денег вторично, а прежний патент уничтожался. Для судов, находящихся за гра-

ницей, срок считался со дня прибытия их в один из российских портов. Патенты же, выданные на основании действовавших прежде правил поселившимся на Юге Украины иностранцам, предоставлялись по истечению означенных в них сроков судохозяевами или шкиперами в соответствующие портовые таможи для уничтожения. Таможни либо портовые начальства, которые эти патенты выдали, должны были в случае невозвращения их в назначенный срок сообщать об этом в департамент торговли и мануфактур.

Внесению в корабельные списки подлежали все российские мореходные суда, поднимающие более 10 ластов. При этом не запрещалось по желанию судохозяев вносить в списки также суда, поднимающие меньшее число ластов. Внесение судна в корабельный список могло совершаться в каждой портовой таможне империи, а где таможен не было – в портовом начальстве. Для этого все таможни снабжались от департамента торговли и мануфактур особыми шнуровыми книгами под названием «Корабельный список (*такого-то*) порта». Прошения о внесении судна в корабельный список подавались, по желанию хозяев, в соответствующие таможни на гербовой бумаге. К прошениям, в которых указывалось название судна, время и место его постройки (если судно иностранное – и время его покупки) прилагались документы о том, что судохозяин или судохозяева имеют право на поднятие русского флага; корабельная крепость; удостоверение об освидетельствовании судна с обозначением его рода (шхуна, бригантина, барк и тому подобное), а также название размеров и величины в ластах.

На основании этих документов в корабельный список таможни вносились такие данные: а) имя или фирма и место жительства судохозяина или судохозяев; б) название судна с обозначением, к какому роду морских сооружений оно относится; в) размеры судна и количество поднимаемых им ластов; г) время и место постройки, а если судно иностранное, то и время его приобретения; д) время внесения судна в корабельный список порта.

После внесения судна в корабельный список судохозяину или его поверенному портовой таможней выдавался патент на плавание под российским флагом. Патент этот, в который включались все вышеуказанные сведения, служил удостоверением судна. Если судно, снабженное патентом на поднятие российского флага, приходило в негодность к дальнейшему плаванию или поступало во владение лица, не имеющего права владеть российским судном, то патент возвращался для уничтожения в таможню того порта, к которому судно было приписано.

Название судна, внесенное в корабельный список, ни в коем случае не могло быть впоследствии изменяемо. Название это, как и обозначение порта, к которому судно приписано, выставлялось на его корме крупными буквами светлой краской по темному полю, и эту надпись следовало сохранять в исправности все время деятельности судна.

Судохозяин мог, при желании, просить о переписке принадлежащего ему судна, уже внесенного в корабельный список одного из российских портов, к другому. Для этого ему следовало обратиться с представлением подлинного патента в таможню того порта, к которому он желал переписать свое судно, а остальными формальностями занималась таможня. В случае перехода судна от одного лица к другому, а также внесения существенных изменений признаков судна в корабельный список вследствие значительной перестройки и переделки судохозяин должен был в течение 6 недель сообщить об этом с представлением патента в ближайшую портовую таможню, которая, сделав соответствующие на патенте отметки, сообщала об этом в портовую таможню, к которой судно приписано. При нахождении судна за границей 6-недельный срок считался со дня прибытия в российский порт.

Обо всех внесенных в корабельный список и выбывших из него судах, об изменениях в списке портовые таможни сообщали в департамент торговли и мануфактур. При приобретении российским подданным иностранного судна за границей российские консульства (при совершении или утверждении на него купчей) должны были выдавать временные свидетельства на поднятие российского флага, но не ранее представления покупателем доказательства, что он имел право на плавание под российским флагом.

Такие свидетельства выдавались судам, приобретаемым российскими подданными в заграничных европейских портах, на 1 год, а в иных портах – на 2 года. При выдаче такого свидетельства консульство в установленной форме отбирало от судохозяина или шкипера письменное показание о том, к какому порту империи должно быть судно приписано, а также обязательство, что после прибытия судна в этот порт все требуемые законом условия относительно приписки судна и состава экипажа будут исполнены, о чем уведомляло департамент торговли и мануфактур и соответствующую портовую таможню.

В консульствах в свидетельствах на поднятие российского флага и в объявлениях, подаваемых судохозяевами или шкиперами для получения свидетельств, следовало обозначать положительно, что судно, которое до истечения обозначенного в свидетельстве срока не зайдет в российский порт для законной к нему приписки и взятия установленного патента, теряло всякое право на дальнейшее плавание под российским флагом.

При невозможности по каким-либо обстоятельствам прибыть в определенный в свидетельстве срок к назначенному порту шкипер обязан был сообщить об этом ближайшему российскому консулу, а тот должен был снабдить шкипера временным свидетельством (только до прибытия судна в такой порт империи, в котором была портовая таможня) и безотлагательно уведомить об этом таможню и департамент торговли и мануфактур. Если в таком случае представленные шкипером доказательства о необходимости просрочки признавались порто-

вой таможеней уважительными, то после исполнения правил приписки судов российским портам шкиперу выдавался на общем основании патент на плавание под российским флагом. Если плавающее с консульским свидетельством судно прибывало к российскому порту после истечения срока этого свидетельства, и представленные шкипером доказательства о необходимости такой просрочки не признавались уважительными, то после исполнения установленных для приписки судов к российским портам правил шкиперу выдавался патент на плавание и поднятие российского флага не иначе, как с взысканием штрафа в размере не выше 100 руб. серебром.

Необходимыми для каждого мореходного судна документами устанавливались такие данные: 1) корабельная крепость; 2) патент на плавание под российским флагом; 3) список корабельных служителей; 4) таможенный паспорт. В виде исключения разрешалось на 10 лет иметь на российских судах шкиперов и штурманов из иностранцев; иностранных же матросов дозволялось принимать на суда, приписанные к портам Азовским и Черноморским – 3/4 экипажа. Если же на судне перед отплытием из российского порта не было установленного числа российских матросов, то таможня или портовое начальство не отпускали его к отплытию из порта; в случае же изменений в составе экипажа во время плавания судна за границей шкипер обязан был сообщать об этом ближайшему российскому консулу для отметки на судовой роли. При нарушении установленных выше правил вводились различные штрафы [3, с. 678].

Как видно из самого смысла документа, он носил комплексный характер и определял все необходимые на тот период положения относительно права владения и приписки судна к тому или иному порту. Как и прежде, оставался запрет на владение российскими кораблями для иностранцев и устанавливалась квота на количество иностранцев в экипаже корабля.

Однако важным и пока трудно решаемым российской промышленностью вопросом была постройка современных торговых судов. Учитывая постоянно возрастающую потребность в них на внутреннем рынке, государство вынуждено было пойти на существенные меры по ввозу таких судов из-за рубежа. Так, 9 июня 1892 г. был принят указ «О предоставлении Министру Финансов права рассрочивать уплату пошлин за приобретаемые за границей суда» (8 674). Его основными условиями были такие: чтобы эти пошлины возмещались казне в течение не более 10 лет; чтобы платежи производились равными частями каждый год; чтобы лежащий на судовладельце долг по рассроченной пошлине обеспечивался судном, которое следовало для этого застраховать в сумме не менее остающегося неуплаченного долга, а страховые полисы представить в соответствующие таможни [4, с. 407]. Это постановление было продолжено указом от 30 мая 1897 г. (14 193) до установки новых пошлин [5, с. 344].

Новые пошлины на привозимые из-за границы морские и речные суда были установлены ука-

зом от 27 апреля 1898 г. (15 316). На 10 лет, начиная с 1 июля 1898 г., разрешался беспошлинный пропуск привозимых из-за границы в целом виде железных морских судов, предназначенных для плавания на внешних морях. Это также распространялось на любительские морские паровые яхты, землечерпальные машины и землесосы для производства дноуглубительных работ в портах и на реках, на ледоколы, специально предназначенные для очистки морских портов от льда, на плавучие доки, а также на все суда, приобретаемые для плавания под российским флагом по Дунаю.

На это же время были освобождены от уплаты таможенных пошлин якоря, цепи и провололочные тросы, привозимые из-за границы для вооружения и оснастки парусных морских судов. Установление детальных правил относительно беспошлинного пропуска металлических изделий предоставили министру финансов. Кроме того, указ предписывал «сложить со счетов причитающиеся в пользу казны таможенные пошлины за упомянутый в от. 1 и 2 суда, приобретенные ранее 1 июля 1898 г.» и «отменить с 1 июля 1898 г. действие правил о рассрочке по ходатайству судовладельцев таможенных пошлин за приобретаемые за границей суда».

С 1 января 1899 г. пошлины на привозимые целыми из-за границы железные суда для плавания на реках и озерах и на Каспийском море, а также на предназначенные для работы в приморских портах буксирные пароходы, баржи и плавучие краны устанавливались в таком размере (пошлина золотом чекана по закону 17 декабря 1885 г.): 1) на суда непаровые – с каждой тонны вместимости 20 руб.; 2) на суда паровые – сверх пошлины с тонны вместимости в размере, определенном в п. 1 для судов непаровых, с каждого квадратного фута площади нагрева котлов 3 руб.

Пошлины на привозимые из заграницы в целом виде деревянные речные и морские суда установили с того же срока в таком размере: 1) на суда непаровые – с каждой тонны полной вместимости 8 руб.; 2) на суда паровые – сверх пошлины с тонны вместимости в размере, определенном в п. 1 для непаровых, с каждого квадратного фута площади нагрева котлов 3 руб.

Относительно оплаты пошлинами железных судов, привозимых в разобранном виде, а также входящих в судовой инвентарь предметов, кроме упомянутых в от. 3 были сохранены в силе примечания 1 и 2 к ст. 175 общего таможенного тарифа по европейской торговле [6, с. 273–274].

Следует указать, что давно уже была понятна необходимость развития собственного судостроения. Как известно, в течение февраля 1902 г. в заседаниях Совета по делам торгового мореплавания обсуждались меры к развитию отечественного судостроения и торгового мореплавания. Выработанные предложения были распечатаны в газетах для обсуждения, после чего их опять дорабатывали. Главный акцент делался на том, что следовало предпринять шаги по развитию отечественного судостроения из отечественных же материалов. В начале 1903 г., исходя из этого, проектировались такие основные

меры: 1) для приобретения морских паровых судов, предназначенных для плавания во внешних морях под российским национальным флагом, выдавать правительственные ссуды российским предпринимателям на суда не менее 1000 тонн грузоподъемности, удовлетворяющие требованиям первого класса английского Ллойда, или другие, одобренные правительством; 2) за совершаемые российскими паровыми судами во внешнем плавании между российскими и иностранными портами рейсы выдавать премии, в определенном размере, исчисляемые по соотношению с размером самого судна, количеством привезенного в российские порты из-за границы или вывезенного из них за границу груза и с количеством пройденных при этом миль. Предусматривались и другие меры, давшие уже в ближайшее время положительные результаты [7, л. 51–52].

4 марта 1904 г. принимается устав Керченского судостроительного общества (24 153) [8, с. 224]. 24 мая 1904 г. издан указ «О выдаче ссуд на приобретение вновь построенных в России из русских материалов деревянных и металлических морских торговых судов» (24 620). Это дело возложили на Главное управление Торгового мореплавания и портов. Размер ссуды устанавливался не более 2/3 первоначальной стоимости судна, с условием 3,8% годовых, выдавалась ссуда на срок не более чем на 20 лет [8, с. 540–541]. 25 июня 1904 г. утвержден устав судостроительного общества «Верфь Александр» (24 871) [8, с. 772]. А 7 ноября 1905 г. принят указ «О замене официальной закладки судов – частной закладкой» (26 886). Ее позволялось производить начальнику или директору завода [9, с. 797].

О том, какое значение придавалось постройке новых отечественных судов, говорят и сопроводительные к ним документы. Так, нами была найдена в ходе работы 34-страничная брошюра под названием «Главное управление Торгового мореплавания и портов. Отдел торговых портов. ПОСТАВКА одного винтового парового баркаса типа «Тритон» для Мариупольского порта Машиностроительным заводом и Судостроительной верфью Д.А. Пастухова в Ростове-на-Дону», изданная в Санкт-Петербурге в 1904 г. В ней содержатся следующие статьи: «Предмет подряда»; «Качество материалов и работы»; «Освидетельствование их и надзор»; «Передача поставки»; «Обеспечение подряда»; «Срок поставки, испытания, освидетельствования баркаса и предварительная приемка его в казну»; «Доставка баркаса в Мариупольский порт и страхование в пути»; «Освидетельствование и окончательная приемка в Мариупольском порте»; «Гарантия Общества»; «Цена подряда»; «Платежи»; «Неисправность контрагента»; «Привилегии»; «Чертежи»; «Напе-

чатание договора»; «Поставка запасных частей»; «Об издержках по заключению договора и других, не вошедших в предшествовавшие статьи, предметах». Отдельно в брошюре были освещены такие вопросы: «Спецификация винтового стального парового баркаса типа «Тритон» для Мариупольского порта», «Машинный инвентарь», «Список запасных частей» [10, с. 18–34].

События российско-японской войны и последовавшие революционные события 1905–1907 гг. отодвинули развитие судостроения на более позднее время, однако принятые с 1908 г. по 1913 г. меры носили комплексный характер и выражали стремление к скорейшему преодолению отставания империи. Так, 1 июля 1908 г. принят закон «О продлении беспошлинного пропуска из-за границы морских судов», а кроме них – якорей, цепей и проволочных тросов для парусных российских судов (30 597). Срок действия установили до 1 января 1910 г. [11, с. 416]. 11 февраля 1910 г. он был продлен (33 054) [12, с. 178]. 21 июня 1910 г. для развития судопромышленности был принят закон «Об отпуске из государственного казначейства средств на оборудование Обуховского, Ижорского и Адмиралтейского заводов» (33 878). Адмиралтейский завод был именно судостроительным. Этим предприятиям выделили 4 743 821 руб. [12, с. 835]. 29 декабря 1911 г. принят закон «О временном сохранении в силе закона 1 июля 1908 г. о продлении беспошлинного пропуска из-за границы морских судов» (36 328). Срок его действия был установлен по 1 января [13, с. 1372]. И, наконец, последний закон в этом направлении был принят 21 мая 1912 г. – «О мерах к поощрению отечественного судостроения» (37 091). Им устанавливались премии за строительство судов парусных и паровых, ремонт старых судов, то есть оборудование их более совершенными паровыми машинами. Кроме того, предписывалось сохранить «в силе до 1 января 1928 г. действие закона 1 июля 1908 г. о продлении беспошлинного пропуска из-за границы морских судов». Вводился он с 1 января 1913 г. [14, с. 461].

Таким образом, в Российской империи во второй половине XIX – в начале XX века происходил сложный процесс в деле регулирования вопросов, связанных с эксплуатацией судов. Во-первых, были конкретизированы положения, относящиеся к праву получения патента на российский торговый флаг. Во-вторых, впервые в истории российского торгового судостроения и плавания было введено обязательное освидетельствование судов. В-третьих, от мер протекционистского характера в начале XX в. государство перешло к активным действиям в области развития отечественного судостроения, что и отображают принятые нормативно-правовые акты.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе : в 129 т. – СПб., 1857. – Т. XXXI. Отделение 1 : 1856 г. – 1857. – 1105 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе : в 129 т. – СПб., 1860. – Т. XXXIII. Отделение 1 : 1858 г. – 1860. – 802 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе : в 129 т. – СПб., 1867. – Т. XL. Отделение 1 : 1865 г. – 1867. – 991 с.

4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1895. – Т. XII : 1892 г. – 1895. – 734 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1900. – Т. XVII. Отделение 1 : 1897 г. – 1900. – 730 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1901. – Т. XVIII. Отделение 1 : 1898 г. – 1901. – 1120 с.
7. Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждений судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. 17.01.1903 г. – 31.12.1903 г. // Государственный архив Автономной Республики Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 4 б. – 286 л.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1907. – Т. XXIV. Отделение 1 : 1904 г. – 1907. – 1124 с.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1908. – Т. XXV. Отделение 1 : 1905 г. – 1908. – 966 с.
10. Главное управление Торгового мореплавания и портов. Отдел торговых портов. ПОСТАВКА одного винтового парового баркаса типа «Тритон» для Мариупольского порта Машиностроительным заводом и Судостроительной верфью Д.А. Пастухова в Ростове-на-Дону. – СПб. : Тип. Н.П. Собко, 1904. – 34 с.
11. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1911. – Т. XXVIII. Отделение 1 : 1908 г. – 1911. – 1008 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1913. – Т. XXX. Отделение 1 : 1910 г. – 1913. – 1408 с.
13. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1914. – Т. XXXI. Отделение 1 : 1911 г. – 1914. – 1411 с.
14. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – Петроград, 1915. – Т. XXXII. Отделение 1 : 1912 г. – 1915. – 1790 с.

УДК 342.56

ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК ДЕРЖАВНОГО ТРИБУНАЛУ ПОЛЬЩІ У ХХ СТОЛІТТІ

HISTORICAL AND LEGAL DEVELOPMENT OF THE STATE TRIBUNAL OF POLAND IN THE TWENTIETH CENTURY

Кравчук М.А.,

*кандидат політичних наук, доцент кафедри теорії
та історії держави і права юридичного факультету
Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки*

У статті визначаються загальні засади історико-правового розвитку Державного Трибуналу Польщі у ХХ столітті. Автором аналізуються норми польських Конституцій 1921, 1935, 1952 і 1997 років щодо статусу цього державного органу. Також автор наводить приклади практичної реалізації конституційної відповідальності в Польщі у ХХ столітті.

Ключові слова: Державний Трибунал Польщі, Конституція Польщі, конституційна відповідальність, історико-правовий розвиток, суд.

В статье определяются общие принципы историко-правового развития Государственного Трибунала Польши в ХХ веке. Автором анализируются нормы польских Конституций 1921, 1935, 1952 и 1997 годов относительно статуса этого государственного органа. Также автор приводит примеры практической реализации конституционной ответственности в Польше в ХХ веке.

Ключевые слова: Государственный Трибунал Польши, Конституция Польши, конституционная ответственность, историко-правовое развитие, суд.

In the article are defined the general principles of historical and legal development of the State Tribunal of Poland in the twentieth century. The author analyzes the rules of Polish Constitution of 1921, 1935, 1952 and 1997 on the status of this public authority. Also the author gives examples of practical implementation of the constitutional responsibility in Poland in the twentieth century.

Key words: State Tribunal of Poland, the Polish Constitution, the constitutional responsibility, historical and legal development, the court.

Постановка проблеми. Сенсом існування інституту конституційної відповідальності є реалізація ідеї правової держави. Тож, очевидно, мають бути створені відповідні процедури, які передбачатимуть реалізацію обов'язку відповідальності за вчинки особами, які займають публічні посади. Державний Трибунал Польщі став установою, що скликається тільки в нагальних випадках, щоб притягнути до відповідальності, справедливо засудити і визначити

відповідне покарання особам, які керують державою, але водночас не надто відповідально ставляться до своїх обов'язків.

Стан дослідження. Безперечно, пріоритет у дослідженнях Державного Трибуналу Польщі належить саме польським вченим. Так, у міжвоєнний період з'явилася монографія С. Стажинського [1], публікації А. Перетятковича, Ю. Семенського, М. Недзялковського та інших. У повоєнний період