

В случае задержки судна вследствие неуплаты возмещения за причиненное им повреждение (п. 3, лит. «б», ст. 4) распоряжение начальника порта о задержании судна было действительно в течение 3 дней. Если в течение этого срока не состоялось постановления суда о наложении на судно ареста, судно подлежало немедленному освобождению (ст. 7).

При задержке судна без законных к тому оснований государство возмещало судовладельцу установленные в судебном порядке убытки, происшедшие от незаконного задержания судна. Иск предъявлялся к начальнику порта, по распоряжению которого судно было задержано (п. 8).

Если начальник порта задержал судно по требованию какого-либо учреждения, предприятия или лица, а суд признал такое задержание незаконным и удовлетворял иск, предъявленный к начальнику порта, начальник порта имел право иска к учреждению, предприятию или лицу, по требованию которого судно было задержано.

Распоряжения начальника порта, отдаваемые в пределах предоставленных ему законом прав, были обязательны для всех учреждений, предприятий и лиц, осуществляющих свою деятельность в пределах порта. При этом порядок передвижения поездов и подвижного состава в пределах территории порта устанавливался подлежащими органами железнодорожного транспорта по соглашению с начальником порта (п. 9).

Начальник порта осуществлял лежащие на нем обязанности в приписных портах и пунктах через подчиненных ему, находящихся в этих портах и пунктах лиц портового надзора (п. 10). Начальнику порта полагалась также печать с изображением государственного герба (п. 11) [11].

Как видно из смысла данного положения, оно в основе своей было согласовано с КТМ 1929 г., а отдельные статьи практически идентичны. Начальник порта получил существенные права и полномочия по управлению вверенного ему предприятия, которые, однако, не были сразу конкретизированы. Конкретизация и детализация этих прав и обязанностей, очевидно, происходила в дальнейшем с помощью различных инструкций и циркуляров и прочих дополнений к действовавшему законодательству, что размывало и усложняло пользование всеми этими нормами, могли встречаться и разночтения.

Последующих нормативно-правовых актов высшей силы, вносящих те или иные изменения в регулирование деятельности портов в изучаемый период, было немного. Среди них следует упомянуть постановление СТО от 26 октября 1934 г. «О дополнении Положения о правах и обязанностях начальников морских торговых портов СССР», которым дополнялось рассмотренное выше положение (пункт «ж»): «2. На начальника порта возлагается: ж). управление лоцманской службой на подходах к порту и в пределах портовых вод» [12, с. 832].

Следующим шагом в деле реформирования управления торгового флота и портов стало принятие 14 апреля 1931 г. за № 147 постановления СТО «О морском транспорте». В нем нашли свое отражение и нормы, касающиеся деятельности морских торговых портов. Так, в частности, указывалось, что управление порта является хозяйственной единицей в составе соответствующего бассейна, имеет свой промфинплан и работает на основе хозяйственного расчета (п. 17).

На начальника порта возлагались эксплуатационные функции по порту и приписанным к нему судам Совторгфлота, руководство строительством, ремонтом и содержанием в исправности портовой территории, сооружений и судов. Административные функции начальника порта остались неизменными и определялись постановлением СТО от 10 апреля 1931 г.

Заместителем начальника порта по эксплуатационной части устанавливался морской агент, а помощниками начальника порта – главный инженер порта и капитан порта (п. 18).

Чтобы создать на территории порта единство управления НКВТ, поручалось в месячный срок разработать и представить на утверждение СТО проект организации и управления складским хозяйством, механизацией и погрузочно-разгрузочными работами (п. 19).

В свою очередь, управление бассейном объявлялось хозяйственной единицей, имеющей свой промфинплан и работающей на основе хозяйственного расчета. Оно непосредственно и оперативно руководило деятельностью линейного транзитного флота и осуществляло руководство эксплуатационной деятельностью портов (п. 20).

Утверждалось 6 управлений бассейнами: Черноморское, Каспийское, Балтийское, Тихоокеанское, Северное и Азовское (п. 21).

Признавая неудовлетворительность береговых жилищных условий работников морского транспорта и грузчиков, предписывалось отпустить НКВТ на жилищное строительство 1000000 руб. дополнительно к 9000000 руб., отпущенным по плану финансирования жилищного строительства на 1931 г. (п. 24).

Наркомздравам соответствующих республик и Центральному управлению социального страхования в месячный срок предлагалось разработать мероприятия по улучшению санитарного состояния портов и медицинской помощи на морском транспорте (п. 25) [13, л. 2].

27 января 1932 г. ЦИК и СНК СССР приняли «Положение о Народном комиссариате водного транспорта». На новый наркомат было возложено руководство речным и морским транспортом СССР. В его ведение перешли все судоходные пути СССР, порты и государственный торговый флот СССР.

К предметам ведения Народного комиссариата водного транспорта (далее – НКВТ) были отнесены, кроме прочего, сооружение, содержание и эксплуатация внутренних судоходных и морских путей, а также торговых портов; производство технические и экономические изыскания в целях устройства новых и развития существующих судоходных путей и торговых портов; регулирование водных перевозок и связанных с ними погрузочно-разгрузочных работ и т. д. (п. 2 положения)

Также НКВТ получил право издавать правила, инструкции и распоряжения, регулирующие все стороны управления водным транспортом и его эксплуатации; правила, регулирующие отношения между органами водного транспорта с одной стороны, и предприятиями, учреждениями, организациями и отдельными лицами, пользующимися услугами, имуществом и землями водного транспорта – с другой (п. 3).

НКВТ мог издавать обязательные постановления и налагать за их нарушение взыскания в административном порядке применительно к постановлению ЦИК и СНК СССР от 30 мая 1928 г. о порядке издания НКПС обязательных постановлений и о наложении за нарушение их взысканий в административном порядке (С. 3. СССР, 1928, N 36, ст. 325) (ст. 4).

НКВТ также получил право с соблюдением установленного порядка организовывать объединения и предприятия, действующие на началах хозрасчета, и утверждать их уставы, согласуя вопрос о капиталах объединений и предприятий с Наркомфином СССР (п. 5).

Во главе НКВТ стоял народный комиссар, при котором состояла коллегия. В составе НКВТ образовывались управления, отделы, секторы и другие самостоятельные части. Внутренняя структура НКВТ в отношении числа, наименования и главнейших задач управлений и других самостоятельных частей

устанавливалась НКВТ по соглашению с народным комиссаром РКИ СССР. Положения об указанных управлениях, отделах и частях утверждались наркомом (п. 6).

При НКВТ могли состоять постоянные или временные междуведомственные совещания, комиссии, комитеты и другие органы междуведомственного состава, образуемые и действующие на основе специальных постановлений правительства СССР (п. 8). Организация же местных органов НКВТ определялась самим наркомом (п. 9).

При СНК в союзных республиках НКВТ имел своих уполномоченных (п. 10). На них, кроме прочего, возлагался контроль работы всех органов водного транспорта на территории союзной республики, подчиненных НКВТ; право разрешать с последующим доведением до сведения НКВТ относящиеся к водному транспорту вопросы местного значения, согласно специальной инструкции Народного комиссариата водного транспорта (п. 11–12) [14].

С созданием НКВТ реформа управления портами в регионе не была окончена. Так, уже постановлением СНК СССР от 21 ноября 1932 г. в системе Наркомвода образовано 3 самостоятельных объединения: главное управление портового хозяйства, хозрасчетное объединения Внешнеторгового флота и хозрасчетное объединение Каботажного флота.

В соответствии с приведенным постановлением, Черноморский бассейн, объединявший все виды морского хозяйства на Черном море, с 1 января 1933 г. реорганизовывался на следующих началах:

– порты (согласно прилагаемому списку) с 1 января 1933 г. объявлялись самостоятельными хозрасчетными единицами с непосредственным подчинением ЦУПОРТУ в Москве;

– весь буксирно-баржевой флот, равно как и все парусно-моторные суда, числившиеся за Черноморским бассейном, с 1 января 1933 г. передавались соответствующим портам [15, л. 9–10].

Схема обслуживания судов Совторгфлота, Морфлота и Совтанкера в Черном море была выработана такой.

Одесса – агентство Морфлота и Главная инспекция по судоремонту всего флота Черного моря. Агентирование судов Совторгфлота и Совтанкера производилось агентством Морфлота на договорных началах.

В Николаеве размещалось агентство Совторгфлота.

В Херсоне обслуживание судов Совторгфлота, Морфлота и Совтанкера производилось агентством СТФ.

В Евпатории и Феодосии обслуживание судов производилось портами, в Севастополе, Ялте, Сухуми и Новороссийске – местными агентствами Морфлота, в Туапсе, Поти, Батуми – агентствами Совторгфлота.

Во всех приписных рейдовых портах обслуживание судов производилось начальниками рейдов по договорам, которые заключались с начальником порта приписки данного приписного рейда. Для обслуживания иностранных судов в Азовском море учреждалось агентство в Керчи и Мариуполе [15, л. 11].

Пункты приписки к основным портам устанавливались такие: Херсон – Скадовск, Хорлы, Станислав; Николаеве – Очаков; Желаторжа – Акмечеть, Бакал, Сарыбулат, Ярылгач; Одесса – Новоселовка, Сычевка; Ялта – Алушта, Алушка, Симеиз, Гурзуф, Мисхор; Феодосия – Судак; Новороссийск – Анапа, Геленджик, Береговая, Архипоосайовка; Туапсе – Даубга, Ново-Михайловка, Сочи, Адлер; Сухуми – Пиденково, Гагры, Гудауты, Очемчиры, Псырцка; Поти – Анакрия [15, л. 12].

Что касается берегового буксирного флота, то в одесский порт прикреплялись: буксиры «Сарыч», «Дельфин», «Симеиз», «Гарпун», «Алупка», «Ульянов» и «Лисичанск» (последний переходил после выхода пассажирского катера «Курортный»), баржи № 57, 55, 60, 71, 77, 78, 83, 88, 87, 120, 317, 318, 319, и 21, кроме ранее переданных.

В Новороссийский порт передавались: баржи «И» и «К».

По парусно-моторному флоту к порту Херсона прикреплялись: П/М. С. «Кр. Призрак», «Кодош» № 10, «Идокопаа» № 9, «Кр. Козак», П/М. С. «Джарлипаг» (№ 18).

К порту Одессы прикреплялись: П/М. С. «Кинбурн» (№ 11), «Чауда» (№ 9), «Березань», «Расенет». К порту Евпатории – П/М.С. «Мисхор», (№13), «Ай-Тодор» (№ 16). К порту Севастополя – П/М. С. «Мальвина», «Кучук-Узень» (после закрытия операций передавались Феодосии). К порту Ялты – П/М. С. «Фиолент» и «Кодор». К порту Феодосии – П/М. С. «Л. Хинчук», «Ростов-Дон», «Калмакрия», «Меганом». К порту Сухуми – П/М. С. «Тарханкут», «Херсонес», «Пицунда», «Соук-Су», «Какурия». К порту Поти – П/М. С. «Анакрия» [15, л. 16].

Следует указать, что важную роль в реорганизации управлением портами, как и самих портов, сыграли именно начальники портов. Так, в 1932 г. начальник порта Ялты докладывал заместителю наркома по водному транспорту, что, в связи с разделением имущества Цумпорта и СТФ, по Ялтинскому порту имелось 2 варианта: первый – оставить порт самостоятельным, с подчинением непосредственно Цумпорту, передав все работы в порту, как то: агентирование судов (на договорных началах); складские операции, погрузочно-разгрузочные работы и проч., т. е. оставить порт как есть; со стороны Совторфлота иметь одного представителя контролера в лице старшего диспетчера.

Второй вариант предусматривал ликвидировать управление ялтинского порта, создав в Ялте морское агентство СТФ, приписав Ялту к Феодосийскому порту. Созданная для рассмотрения этого вопроса комиссия (нач. портов Феодосии и Севастополя и др.) остановилась на первом варианте из-за роста пассажирских перевозок порта Ялты (в 1931 г. – 960000 чел., в 1932 г. – более 1 млн чел. и т. д.). По пассажирскому потоку Ялта оказалась четвертым портом в регионе после Ростова, Херсона и Николаева, но по эти портам было учтено и движение по рекам, а не только по морю [15, л. 22].

Меньше вопросов возникало с крупными портами. Так, приказом № 36 по управлению морфлота Черного моря от 15 января 1933 г. одесское моргагенство Морского торгового флота по внутреннему плаванию (Морфлота) считалось закончившим организационно-подготовительную работу и открывшим с 16 января 1933 г. свои действия по всем операциям в отношении обслуживания судов Морфлота, Совторгфлота и Совтанкера [16, л. 32].

21 января 1933 г. было утверждено Положение об агентах Морфлота в портах, которым для обслуживания судов Морфлота управления бассейнов Морфлота организовывало свои агентства в портах. Эти агентства стали представителем Морфлота и обязаны были защищать его интересы перед портом и другими организациями [15, л. 39–40]. Вместе с этим был издан и приказ НКВТ № 20 (тоже 21 января 1933 г.) «Об организации агентств Морфлота». Им в связи с организацией Всесоюзного объединения «Совторгфлот» и «Морфлот» и выделением Центрального управления портами для обслуживания судов местным управлениям (бассейнам) Морфлота разрешалось организовать агентства в следующих портах региона: Черморское управление – Одесса, Херсон, Севастополь, Ялта, Феодосия, Новороссийск, Сухуми, Батуми, Азовское управление – Ростов, Таганрог, Бердянск, Керчь [15, л. 60].

Таким образом, реформы управления портами 1931–1933 гг. практически перечеркнули все сделанное в 1930 г. и ранее, совершенно изменив подчиненность портов, урегулировав статус управления и порта и его начальника. Вершиной системы управления портов теперь вместо НКПС стал НКВТ. Постановлением СНК СССР от 21 ноября 1932 г. в системе Наркомвода образовано 3 самостоятельных объединения, в том числе и главное управление портового хозяйства. В соответствии с приведенным постановлением, в Черноморском бассейне с 1 января 1933 г. порты объявлялись самостоятельными хозрасчетными единицами с непосредственным подчинением ЦУПОРТУ в Москве.

Список литературы

1. Под флагом Родины. Очерки Черноморского морского пароходства. – Одесса: Маяк, 1967. – 456 с.
2. Сидорченко В. Ф. Капитан морского судна. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2001. – 307 с.
3. Виноградов П. П., Кейлин А. Д. Морское право. – М.: Водный транспорт, 1939. – 248 с.
4. Кейлин А. Советское морское право. – М.: Водтрансиздат. – 1954.
5. Егоров А. Ю., Смоленцев В. Д. Херсон – первый порт на Черном море: Исторические хроники 1778–2008 годов. – Херсон: Надднiproяночка, 2008. – 230 с.
6. 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.
7. Горюнов Б. Ф., Шихнев Ф. М., Никеров П. С. Морские порты. – М.: Транспорт, 1970, 448 с.
8. Горюнов Б. Ф. Специализированные пирсы: Учебное пособие. – М.: МИСИ, 1983, 92 с.
9. Горюнов Б. Ф. Специализированные причалы морских портов. – 1968. – 312 с.
10. Горюнов Б. Ф. Специализированные причалы морских портов. – М.: «Транспорт», 1968. – 312 с.
11. Шихиев Ф. М., Горюнов Б. Ф. Устройство морских портов. – М., «Транспорт», 1976. – 272 с.
12. Костылев Г. А. Сборник нормативных актов по морскому транспорту. – М.: Транспорт, 1968. – 448 с.
13. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических республик за 1934 г. – М.: «Совесткое законодательство», 1948. – 983 с.
14. Областной архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 2, д. 31. Протоколы заседаний бригады по обследованию экспортных организаций Советского торгового флота о подготовленности их к экспертной кампании. 3.06. – 10.06.1931 г. 32 л.
15. С. 3. СССР, 1932, № 8, ст. 43а.
16. Государственный архив Республики Крым (ГАРК), ф. Р-1599, оп. 1, д. 134. Приказы и циркуляры Управления Совторгфлота Черного моря. 5.01.1932-3.12.1932 г. 64 л.
17. Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 145. Приказы НКВТ. Протокол совещания при Управлении Совторгфлота Черного моря о разделении Совторгфлота и Морфлота. 1.01.1933-8.02.1933 г. 79 л.

Koval A. Management reforms by ports in the USSR in 1931–1933 // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 1 (67). № 1. – P. 52–59.

The article is sanctified to the study of management evolution by ports in the region Black and Azov of seas at the beginning of 1930th Basis conducted in this period of reform made such normative acts as: "Statute about rights and duties of chiefs of marine trade ports of the USSR" from April, 10 1931; on April, 14 1931 for № 147 decisions of Advice of Labour and Defensive "About a marine transport"; on January, 27 1932 Advice of Folk Commissars of the USSR accepted "Statute about the Folk commissariat of water-carriage". By the decision from November, 21 1932 in the system Narcowater 3 independent associations, including main administration of port economy, form. In accordance with the brought decision over, in the black Sea pool from January, 1 1933 ports were declared independent self-supporting units with the direct submission of ZYPORT in Moscow. The conduct of marine trade ports was passed these decisions from the Folk commissariat of ways of report in a new commissariat - water-carriage with creation in him the special organ for a management by ports.

Keywords: marine trade ports, organization of management, region Black and Azov of seas.

Spisok literatury:

1. Pod flagom rodiny. Ocherki chernomorskogo morskogo paroxodstva. – izdatelstvo "Mayak", Odessa, 1967. – 456 s.
2. Sidorchenko V.F. Kapitan morskogo sudna. – Spb.: yurid. centr press, 2001. – 307 s.
3. Vlnogradov P.P., Kejlin A.D., pod red.: Solodilov A.P.:
Morskoe pravo. izdatelstvo vodnyj trasport. – M., 1939. – 248 s.
4. Aleksandr kejlin. Sovetskoe morskoe pravo. –iz-vo: Vodtransizdat. – 1954 g.
5. Egorov A.YU., Smolencev V.D. Xerson – pervyj port na chernom more: istoricheskie xroniki 1778-2008 godov. – Xerson: Naddniprovanochka, 2008. – 230 s.
6. Zmerzlyj B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudoxodstva v chernomorsko-azovskom regione v konce xviii – nachale xx v. – Simferopol: chp «predpriyatie feniks», 2014. – 512 s.
7. Goryunov B. F., Shixnev F. M., Nikerov P. S. Morskie porty. – M.: transport, 1970, 448 s.
8. Goryunov B. F. Specializirovannye pirsy: uchebnoe posobie. – M.: misi, 1983, 92 s.
9. Goryunov B.F. Specializirovannye prichaly morskix portov.– 1968. – 312 s.
- 10.Specializirovannye prichaly morskix portov. Goryunov B. F. – M., izd-vo «transport», 1968 g. 312 s.
11. Shixiev F. M., Goryunov B. F. Ustrojstvo morskix portov. - M., «transport», 1976. – 272 s.
11. G. A. Kostylev. Sbornik normativnyh aktov po morskomu transportu. – M.: Transport, 1968. – 448 c.
12. Sbranie uzakonenij i rasporyazhenij raboche-krestyanskogo pravitelstva soyuza sovetskix socialisticheskij respublik za 1934 g. m.: «sovestkoe zakonodatelstvo», 1948 g. – 983 s.
13. Oblastnoj arxiv Nikolaevskoj oblasti, f. r-945, op. 2, d. 31. Protokoly zasedanij brigady po obsledovaniju eksportnyx organizacij sovetskogo torgovogo flota o podgotovlennosti ix k ekspertnoj kampanii. 3.06.-10.06.1931 g. 32 l.
14. S.Z. SSSR, 1932, № 8, st. 43a
15. Gosudarstvennyj arxiv Respubliki Krym (GARK), f. r-1599, op. 1, d. 134. Prikazy i cirkulyary upravleniya Sovtorgflota chernogo morya. 5.01.1932-3.12.1932 g. 64 l.
16. Tam zhe, f. r-1599, op. 1, d. 145. prikazy nkv. protokol soveshhaniya pri upravlenii sovtorgflota chernogo morya o razdelenii sovtorgflota i morflota. 1.01.1933-8.02.1933 g. 79 l.

Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
Юридические науки. – 2016. – Т. 2 (68). № 1. – С. 60–70.

УДК 344.14:344.44 "17/18" (47+57)

РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА ВОЕННЫХ АРЕСТАНТСКИХ РОТ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Курабцева А. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что в первой половине XIX в. в России были созданы военно-рабочие подразделения, которые применялись вместе с трудом обычных солдат и осужденных на различных строительных работах. Правовой основой их деятельности стало «Положение для образования крепостных арестантов в арестантские роты» от 6 сентября 1826 г. с дополнением к нему («Положение о военных арестантских ротах»). С их принятием наличие арестантских рот – как сухопутных, так и военно-морских – в российской армии стало нормой. В 1854–1864 гг. происходила постепенная ликвидация арестантских рот. Начало реформы военно-судебной и пенитенциарной систем в России приходится на 1867 г. Указом от 16 мая 1867 г. арестантские роты инженерного ведомства заменены военно-исправительными ротами. В этот же день принято положение о военных тюрьмах, крепостном военно-арестантском отделении и положение о военно-исправительных ротах.

Ключевые слова: арестантские роты, военно-исправительные роты, реформа, пенитенциарная система.

В Российской империи форма наказания военнослужащих в виде привлечения к тяжелым работам была введена еще в Уставе воинском [1, с. 346]. Однако дальнейшее развитие эта форма наказания не получила вплоть до начала XIX века. Именно в первой половине XIX века создаются и развиваются как правовые основы деятельности подобных подразделений, так и сами такие подразделения. Первоначально это были военно-рабочие подразделения, что применялись вместе с трудом обычных солдат и осужденных на строительных работах, носящих в основном военный характер. Важнейшей правовой основой для деятельности этих подразделений стало принятое «Положение для образования крепостных арестантов в арестантские роты» [2, с. 1011] с изданным в виде дополнения к нему «Положением о военных арестантских ротах» [2, с. 1011–1016]. С их принятием наличие арестантских рот – как сухопутных, так и военно-морских – в российской армии стало нормой.

Однако в 1854–1864 гг. происходила постепенная ликвидация арестантских рот сухопутного, военно-морского и инженерного ведомств [3, с. 2]. Начало реформы военно-судебной и пенитенциарной систем в России приходится на 1867 г. Так, указом от 16 мая 1867 г. арестантские роты инженерного ведомства заменены военно-исправительными ротами. В этот же день принимается положение о военных тюрьмах (№44594) [4, с. 774], крепостном военно-арестантском отделении и положение о военно-исправительных ротах (№ 44593) [4, с. 756]. Положение о военно-исправительных ротах вводилось немедленно, но до полного их устройства принимались такие переходные меры:

Во-первых, военно-арестантские роты и полуроты переформировывались в военно-исправительные роты. Арестантов военно-арестантских рот распределяли так: всегдашних арестантов зачислили в разряд испытываемых вновь формируемых военно-исправительных рот и выдерживали их в этом разряде все остающееся каждому из них время пребывания в разряде всегдашних арестантов до истечения положенного десятилетнего срока, но с тем, что если бы кому либо из них до десятилетнего срока оставалось более 6 лет, то следовало выдержать такого арестанта в разряде испытываемых военно-исправительных рот 6 лет и затем

арестантов всегдашних отправлять из военно-исправительных рот в Сибирь на водворение.

Военно-срочные арестанты предавались в военно-исправительные роты с зачислением в разряд испытуемых соответственно времени нахождения каждого из них в арестантской роте и срока, назначенного для пребывания в разряде испытуемых во вновь формируемых военно-исправительных ротах; а также арестантов, которым, хотя миновал, по вышеизложенному расчету, срок пребывания в разряде испытуемых, но которые не были признаны достойными помещения в разряде исправляющихся. Остальных военно-срочных арестантов зачислили в разряд исправляющихся. Каторжным 1 и 2 разряда до особого распоряжения следовало содержать при военно-исправительных ротах, но отдельно от прочих арестантов этих рот.

По распределении, таким образом, арестантов и зачислении их в военно-исправительные роты командующим войсками в округах следовало доставить военному министру перечневые ведомости о них по вышеуказанным разрядам.

К отдаче в военно-исправительные роты до издания нового Воинского устава о наказаниях следовало назначать нижних чинов, которые на основании действовавшего Военно-уголовного устава подлежали бы отдаче в бывшие военно-арестантские роты и которым в судебных о них приговорах назначалось пробывать в ротах не более 6 лет. Нижних же чинов, осуждаемых в каторжную работу в крепостях и назначавшихся ранее для этих работ в военно-арестантские роты, следовало отправлять для работ в Петропавловскую и Усть-Каменогорскую крепости Западной Сибири.

До предполагаемой замены арестантов при крепостных инженерных работах вольнонаемными людьми высылать на эти работы арестантов военно-исправительных рот на основании таких правил: а) работы в инженерном ведомстве производить арестантами на основании существовавшего для этого ведомства положения, принимая в расчет по всем вообще работам, не сопряженным с переноской и перевозкой, уменьшение сроков сравнительно с вольнонаемными как семь к четырем; при перевозке и переноске – как 5/2. Облегчение этой урочной работы разрешалось допускать лишь по слабости сил арестанта [4, с. 757];

б) Число рабочих часов, в продолжение которых арестанты должны были оканчивать свои дневные рабочие уроки, излагалось в особом распределении;

в) в летние месяцы полагалось выводить арестантов на работы 2 раза в день, утром и после обеда; а в зимнее – 1 раз в день, с тем, чтобы арестанты, не возвращаясь к обеду и отдыху, работали безостановочно показанное в вышеупомянутом распределении число часов;

г) арестанты, кончившие свои уроки раньше определенного времени, возвращались немедленно в роту;

д) назначение арестантов на работы, снабжение их инструментом и наблюдение за выполнением самых работ оставалось на обязанности местного инженерного начальства, которому для этого следовало еженедельно доставлять ведомость о наличных арестантах с объяснением, сколько из них могут быть высланы на крепостные работы;

е) перед выводом арестантов на работы били сбор, после чего их строили по отделениям на тюремном дворе, где и принимали их конвойные. Здесь же один из помощников начальника роты в присутствии инженерного офицера (командного адъютанта), согласно сведениям, доставленным с вечера начальнику роты от местной инженерной команды, рассчитывал людей на работы и назначал унтер-офицеров и конвойных. Затем арестантов отводили на работы;