

Муниципальное образование «Город Сарапул»
Сарапульский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник
Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН
Общество изучения Прикамского края

ИЗВЕСТИЯ

О Б Щ Е С Т В А

ИЗУЧЕНИЯ ПРИКАМСКОГО КРАЯ

Выпуск 2



Ижевск – Сарапул
2023

УДК 06
ББК 76.02
ИЗ2

Редколлегия:

Л.Н. Бехтерева (отв. ред.), Е.А. Касимова, С.В. Креклина, И.В. Широбокова

Рецензенты:

доктор исторических наук Останина Т.И.,
кандидат исторических наук Берестова Е.М.

ИЗ2 Известия Общества изучения Прикамского края. Выпуск 2: сборник статей / Сарапульский музей-заповедник; УдмФИЦ УрО РАН; отв. ред. Л.Н. Бехтерева. – Ижевск–Сарапул, 2023. – 122 с.: ил.

ISBN 978-5-6048060-3-6

Данное издание является вторым выпуском «Известий Общества изучения Прикамского края», подготовленным к его 110-летию и продолжающим публикаторские традиции начала XX в. В двух разделах сборника представлены результаты научных изысканий музейных специалистов, историков и краеведов по истории г. Сарапула, а также материалы участников «Первых земских чтений», состоявшихся 20 апреля 2022 г. в рамках II Международной научно-практической конференции «Бюджет как предмет социальных наук» и посвященных 155-летию Сарапульского уездного земского собрания.

Книга адресована широкой аудитории читателей, интересующихся историей Сарапула и Прикамья.

ISBN 978-5-6048060-3-6

УДК 06
ББК 76.02

© Сарапульский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, 2023
© Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, 2023
© Общество изучения Прикамского края, 2023

УДК 94(470.51-21)''185'':65(045)

Мельников Сергей Львович

*ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
г. Ижевск, Удмуртская Республика*

БЮДЖЕТНАЯ ПОЛИТИКА САРАПУЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

2022 г. стал юбилейным для органов местного самоуправления г. Сарапула. 25 января 1867 г. здесь было открыто первое уездное земское собрание, а через пять лет 3 февраля 1872 г. избрана Городская дума и 24 июня 1872 г. сформирована Городская управа. События, произошедшие 155 и 150 лет тому назад, – не только значимые юбилейные даты, но и часть исторической памяти, важная составляющая особой, сарапульской, идентичности. Сарапул и поселения района гордятся множеством объектов, созданных стараниями земских и городских органов самоуправления, многие из которых продолжают существовать до сих пор!

Политическая воля, проявленная правительством Александра II, определила курс масштабного реформирования России в 60–70-х гг. XIX в. Важнейшей частью преобразований было создание органов местного самоуправления, основанных на общих для всей страны принципах организации. Поиск путей оптимального баланса интересов общества и государства составил суть содержания земской (1864 г.) и городской (1870 г.) реформ и последовавших в 1890-х гг. их корректировок.

Во второй половине XIX – начале XX в. Сарапул становится крупным логистическим центром не только уезда, но и всего Прикамья. Поэтому вновь образованные органы местного самоуправления должны были уделять пристальное внимание развитию различных сторон пригородной и региональной инфраструктуры, поскольку именно она во многом определяла динамику экономических процессов и влияла на качество жизни населения. Важнейшее значение в этом вопросе принадлежало путям сообщения и иным элементам транспортной инфраструктуры – пристаням, затонам, подъездным путям и другим, связанным с ними.

Разработкой городского бюджета занималась финансовая комиссия Городской думы. Бюджет формировался из сумм налоговых сборов. Городской думе предоставлялось право обложения имущества и доходов частных лиц города. Недвижимость облагалась не более 1 % их стоимости; в таком же размере облагалась городская торговля и промышленность [1, с. 271].

Согласно главе третьей Городового положения 1870 г. (далее Положение), на органы городского общественного управления возлагались обязанности по благоустройству города, в том числе и устройству пристаней, переправ и перевозов, определению порядка их содержания и пользования ими, организации извозного промысла (ст. 103) [2, с. 23–53]. Новое, 1892 г., Городовое положение в сущности

повторяло норму предыдущего. Они обозначали, наряду с прочими, объекты налогообложения: пристани – «оценочный сбор с недвижимых имуществ», извозный и перевозный промыслы (ст. 79, 128). Объекты налогообложения, включенные в доходную часть сметы, называемую «городскими сборами», требовали их отнесения соответственно и к расходной части бюджета – «городским расходам» (ст. 139) [3, с. 84–126].

Таким образом, законодатель довольно четко обозначил, что образование и расходование денежных средств должны быть основой для финансового обеспечения транспортной инфраструктуры любой территории. Можно предположить, что гласным Сарапульского земства и Сарапульской Городской думы едва ли было необходимо напоминать об этом, даже «буквой закона». Каждый из них хорошо понимал значение Камы и подъездных путей к ней для жизни региона: река давала заработок большому количеству людей.

Деятели уездного земства и городских органов самоуправления в силу своей гражданской активности, личных связей и общности интересов хорошо понимали, что жизнь города в целом и Сарапульской пристани в частности напрямую зависела от состояния трактовой системы региона. Поэтому расходная часть бюджетов шла на обеспечение общих логистических задач, как города, так и уезда, и их вполне можно рассматривать как консолидированный бюджет Сарапульского уезда. Бюджетирование земских смет не отражает в полном объеме заботы земств по содержанию дорожной сети уезда, значительная часть этой работы была связана с натуральной повинностью. Волостные правления были обязаны следить за исправностью дорог, мостов и перевозов, а также бечевника. Содержание бечевников относилось к земской повинности. Волостное правление вместе с волостным сходом расписывало ее на жителей прибрежных селений.

Хотя важнейшие тракты региона не проходили непосредственно через Сарапул, тем не менее Сарапульская пристань была с ними тесно связана сетью грунтовых дорог – «проселков». Важнейшее значение для пристани имели земские почтовые тракты, содержащиеся за счет уездных земств: Елабужско-Воткинский (Елабуга – Сарапул – Воткинский завод – 163,7 верст), Сарапул – Ижевск (Сарапул – Гольяны – Завьялово – Ижевский завод – 84,5 верст). Особое значение имел Сарапульско-Каракулинский уездный тракт в 42 версты. Он являлся подъездным путем для 40 селений, соединял крупнейшие торговые центры и пристани Среднего Прикамья – Сарапул и Каракулино [4, с. 239].

Центром экономической жизни уезда и всей восточной части Вятской губернии являлась Сарапульская пристань. С 1885 г. в законодательство было введено новое положение, которое определяло, что территории под пристани в населенных пунктах разбивались на участки с согласия Окружного правления путей сообщения и отдавались городами с торгов лицам, объявившим большую цену, сроком не более чем на 12 лет. Причем к этим торгам допускались только владельцы пароходов и их доверенные лица. Так, территория Сарапульской пристани была разбита на 12 участков по 40 саженой каждый. Их нумерация начиналась с северной части пристани от холерного барака. 1–7 участки отдавались в аренду пароходствам; 8, 9, 11, 12 – под пристани общего пользования; 10 участок, напротив Соборной площади, находился в пользовании городского перевоза через Каму [4, с. 244].

Желание органов земского управления пополнить свои бюджеты за счет пристаней и приречных территорий порождали постоянные конфликтные ситуации с частными лицами. Так, ведомственный журнал «Русское судоходство, торговля и промышленность на реках, озерах и морях» постоянно помещал заметки с жалобами от пароходоладельцев на управления городов, которые берут очень высокую арендную плату за места на пристани, тем самым, в конечном итоге, завышая фрахт. Законодатель в этом споре в итоге встал на сторону городов: с 1885 г. было введено новое положение, которое затем было закреплено и в законе [5].

Большинство речных перевозов уездные земства и городские думы отдавали в аренду частным лицам, проводя арендную плату за них отдельной строкой в городских доходах. Прибрежные города также регистрировали (приписывали) пароходы. Это происходило в городском окружном суде. В тех местах, где он отсутствовал, регистрацией занимались городские управы. Они следили за тем, чтобы арендаторы-пароходоладельцы оплачивали пошлины с первогильдейских документов, вели статистику судоходства, объемов перевозок, состояния торговли. Городские управы выдавали билеты на занятие отхожими промыслами, способствовали развитию почтовых отправок и широкого спектра общественно значимых функций в целом.

Памятная книжка «Город Сарапул» за 1912 г. содержит перечень обширных планов Городской управы по благоустройству: укрепление набережной реки Камы, строительство каменного моста через речку Юрманку, мощение улиц. Для реализации этих задач планировалось привлечь до 50 тыс. руб. Причем сами работы в части заготовки песка и бутового камня для мощения улиц предполагалось осуществлять силами наиболее нуждающихся крестьян из соседних с Сарапулом деревень [6, с. 15]. Это еще раз подтверждает факт тесного взаимодействия органов Сарапульского городского и земского самоуправления.

Особую статью забот городского самоуправления составлял торговый и пассажирский извоз, который регулировался Городскими думами, устанавливавшими особый сбор в пользу города. Так, в 1905 г. в Сарапуле насчитывалось 54 извозчика [7, с. 363].

Анализ доходов г. Сарапула во второй половине XIX – начале XX в. позволяет констатировать их постоянный рост. Так, если накануне реформ местного самоуправления в 1869 г. они составляли 8 511 руб. (это 7 место в Вятской губернии), то в 1888 г. – 51 974 руб. и это первое место в губернии! Расходная часть превышала доходную и составляла 63 015 руб. [8, с. 54–55; 9, с. 60].

Анализ законодательства реформ и компетенции органов местного самоуправления позволяет выявить их противоречивый характер. На это указывают и базовые положения закона – «земские учреждения не могут выходить из круга указанных им дел» (ст. 7 Положения) [2]. Отсюда мелочная регламентация, повышенный контроль со стороны государственных органов; диспропорция в распределении налогов в Вятской губернии, когда государственные сборы всегда в три с лишним раза превышали земские. Полный контроль над речными магистралями сохранялся за центральными и местными коронными учреждениями.

Но объективно обусловленные модернизационные процессы в социально-экономической сфере открывали дорогу рыночным механизмам, приводили к углублению региональной специализации, развитию урбанизации российской провинции,

возрастанию значения частного, предпринимательского интереса. Это требовало иного подхода к организации управления на местах с целью реализации общественного потенциала, способного конструктивно решать вопросы местной жизни, и такими органами были земские и городские органы местного самоуправления.

Список источников и литературы

1. Лигенко Н.П. Буржуазные реформы 1863–1874 годов в области местного самоуправления // История Удмуртии: Конец XV – начало XX века. Ижевск: УИИЯЛ УрО РАН, 2004.

2. Городовое Положение 16 июня 1870 г. // Городское и земское самоуправление: история и современность (хрестоматия). Ижевск: Изд-во ИжГТУ, 2006.

3. Городовое Положение 11 июня 1892 г. // Городское и земское самоуправление: история и современность (хрестоматия). Ижевск: Изд-во ИжГТУ, 2006.

4. Мельников С.Л. «Сердце» экономической жизни Сарапула: сарапульская пристань в XVIII – начале XX в. // Прикамское собрание: Материалы III Всероссийского открытого научно-практического форума «Ресурсы развития российских территорий» (27–28 сентября 2019 г., г. Сарапул): Сборник статей / УдмФИЦ УрО РАН. Ижевск – Сарапул, 2019.

5. Русское судоходство, торговля и промышленность на реках, озерах и морях. 1886. № 1.

6. Город Сарапул. Второй год. Общественные дела. Памятная книжка на 1912 год. Сарапул: типо-литография Н.Я. Улыбина, 1912.

7. Мельников С.Л. Транспортная система Удмуртии // История Удмуртии: Конец XV – начало XX века. Ижевск: УИИЯЛ УрО РАН, 2004.

8. Памятная книжка Вятской губернии на 1869 год. Вятка: Типография Губернского правления, 1870.

9. Памятная книжка Вятской губернии на 1888 год. Вятка: Типография Губернского правления, 1889.



ОГЛАВЛЕНИЕ

Приветствие Главы города Сарапула Виктора Михайловича Шестакова	3
Приветствие депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, председателя регионального отделения Российского военно-исторического общества в Удмуртской Республике Ларисы Николаевны Бурановой	4
Приветствие директора Удмуртского федерального исследовательского центра УрО РАН Михаила Юрьевича Альеса	5
Предисловие	6
Сто десять лет пути и одна главная цель (<i>С.В. Крехлина</i>)	7

САРАПУЛЬСКОЕ ЗЕМСТВО. ИСТОРИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Опалева Е.С. Новый очаг научного отечествоведения. К 110-летию Общества изучения Прикамского края	10
Шкляева С.Л. Зарождение земской хирургии в Сарапуле	15
Пеганова Т.Б., Чикурова О.В. Роль Сарапульского уездного земства в развитии кустарного производства	19
Пеганова Т.Б., Панкратьева Н.П. Выпускник Сарапульского Алексеевского реального училища профессор А.А. Завадский	32
Опалева Е.С. Мечта о новой Прикамской губернии	42
Сахаутдинов Р.Р. К 130-летию сарапульской земской марки	46
Кривошеева А.В. История о городской легенде: «Бабушка на коньках»	52
Ратникова О.П. «Музейное трио» в жизни Якова Константиновича Кондратьева	58
Решетников Н.Л., Шитова М.А. Коммуникации музея: обзор деятельности	63
Мокрушина А.В. Что было? – Предыстория местности «до Сарапула» (Формируем интерес к памятнику археологии. Первые шаги)	68

ПЕРВЫЕ ЗЕМСКИЕ ЧТЕНИЯ. ОБСУЖДЕНИЯ 2022 ГОДА...

Вагин В.В. Роль земских финансов в модернизации российских городов в конце XIX – начале XX в.	74
Субботина А.М. Сарапульское земство и его хозяйственно-культурная деятельность (1867–1918 гг.)	81
Мельников С.Л. Бюджетная политика сарапульского городского самоуправления и развитие транспортной инфраструктуры во второй половине XIX в.	85

Чикурова О.В. Роль М.С. Тюнина в деятельности сарапульского земства . . .	89
Мельникова О.М., Черных Е.М., Перевозчикова С.А. Выявление и сохранение историко-археологического наследия г. Сарапула как объекта деятельности сарапульского земства в начале XX в.	98
Шепталин А.А. О бюджетных основах местного самоуправления в России . .	105
Коробейников А.В. К вопросу о хлебной торговле удмуртов в XIX в. . . .	109
Список сокращений	119

Научное издание

ИЗВЕСТИЯ

О Б Щ Е С Т В А

ИЗУЧЕНИЯ ПРИКАМСКОГО КРАЯ

Выпуск 2

Сборник статей

Печатается по решению ученого совета
Удмуртского института истории, языка и литературы УдмФИЦ УрО РАН

В оформлении обложки использовано фото
Сергея Петровича Килина

Технический редактор И.В. Широбокова
Оригинал-макет И.В. Широбоковой
Обработка фотографий М.С. Смагиной, И.В. Широбоковой
Дизайн обложки М.С. Смагиной

Подписано в печать 04.04.2023. Формат 70х100 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура KoinnaCTT.
Усл. печ. л. 10,67. Уч.-изд. л. 8,12.
Тираж 300 экз. Заказ № 225.

Удмуртский федеральный исследовательский центр
Уральского отделения Российской академии наук
426067, Удмуртская Республика, г. Ижевск, ул. Т. Барамзиной, 34.
Тел. (3412) 50-82-00 Факс (3412) 507959 <http://www.udman.ru>

Отпечатано с готового оригинал-макета
в типографии «Алмаз-Принт» (ИП Насырова Е.В., ИНН 182702767164)
427960, Удмуртская Республика, г. Сарапул, ул. Амурская, 17.
Тел. 8-922-693-22-02 E-mail: zakaz@almaz-print.com