

RU

## Роль и значение деятельности Стерлитамакского городского головы Константина Дмитриевича Ростовцева в социально-экономическом развитии города Стерлитамака и Уральского края

Пересада А. В.

**Аннотация.** Цель исследования - оценить роль, значение деятельности и стратегических инициатив Стерлитамакского городского головы Константина Дмитриевича Ростовцева (1855-1932 гг.) в области развития городского самоуправления, экономики и просвещения в г. Стерлитамаке и Уральском крае в конце XIX - начале XX в. Научная новизна исследования состоит в комплексной оценке деятельности и стратегических проектов К. Д. Ростовцева, его управленческих и организаторских качеств. В результате доказано, что организационно-управленческая деятельность К. Д. Ростовцева оказала большое влияние на социально-экономическое развитие г. Стерлитамака и Уральского края. Деятельность К. Д. Ростовцева показывает, что по своим внутренним установкам и убеждениям он был и всегда оставался державником.

EN

## Role and Significance of Sterlitamak Mayor Konstantin Dmitrievich Rostovtsev's Activity in Social and Economic Development of Sterlitamak and the Ural Region

Peresada A. V.

**Abstract.** The study aims to assess role and significance of activity and strategic initiatives of Sterlitamak mayor Konstantin Dmitrievich Rostovtsev (1855-1932) in development of urban self-government, economy and education in Sterlitamak and the Ural region in the late XIX - early XX century. The research is novel in that it provides a comprehensive assessment of K. D. Rostovtsev's activity and strategic projects, his managerial and organisational qualities. As a result, it is proved that K. D. Rostovtsev's organisational and managerial activity had a great impact on social and economic development of Sterlitamak and the Ural region. K. D. Rostovtsev's activity shows that in his internal attitudes and beliefs, he was and always remained a great power nationalist.

### Введение

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью объективной оценки деятельности К. Д. Ростовцева в должности Стерлитамакского городского головы и её значения в социально-экономическом развитии г. Стерлитамака и Уральского края в конце XIX – начале XX в. Для достижения поставленной цели в исследовании были решены следующие задачи: проанализированы основные этапы административно-управленческой деятельности и профессиональные и организаторские качества К. Д. Ростовцева; раскрыты содержание и значение основных стратегических проектов К. Д. Ростовцева по развитию транспортной и социальной инфраструктуры в г. Стерлитамаке и Уральском крае. В теоретическую базу данной работы вошли источники Российского государственного исторического архива, Национального архива Республики Башкортостан, записки и публицистические издания Стерлитамакского городского головы К. Д. Ростовцева, а также работы О. А. Поляниной [2], Ю. В. Сидоренко [12; 13] и Р. И. Рабиновича [3]. Основными методами исследования являются биографический, конкретно-исторический и системный подходы, на основе которых была

осуществлена комплексная оценка значения деятельности Стерлитамакского городского головы К. Д. Ростовцева в социально-экономическом развитии г. Стерлитамака и Уральского края. Практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут быть использованы для дальнейшего изучения городского самоуправления и историко-краеведческих проблем Уфимской губернии.

### **Основные этапы административно-управленческой деятельности К. Д. Ростовцева**

Константин Дмитриевич Ростовцев родился в 1855 г. в Стерлитамаке, в семье местного купца Дмитрия Михайловича Ростовцева. Получил хорошее образование. Будущий городской голова «обучался в гимназии, а затем в Московской Академии коммерческих наук» [6, д. 104, л. 130]. Свою карьеру начал как гласный городской думы, которая вскоре избрала его сначала членом Попечительского Совета женской гимназии и Стерлитамакского городского по квартирному налогу Присутствия, а затем 19 марта 1885 г. – членом управы и заступающим место городского головы. С 9 апреля 1885 г. по 14 марта 1902 г. Константин Дмитриевич был городским головой, одновременно состоя членом Училищного Совета. Но и по истечении срока службы городским головой Ростовцев не оставлял общественной деятельности.

С 1904 г. по 1908 г. он состоял Стерлитамакским уездным исправником, то есть начальником уездной полиции. В октябре 1910 г., когда ему уже было 55 лет, он вновь был избран городским головой в связи с отказом по болезни от должности В. В. Степанова, который проработал всего лишь 3 месяца.

После окончания срока исполнения должности городского головы в 1914 году К. Д. Ростовцев развернул бурную общественную деятельность, лоббируя постройку железной дороги Оренбург – Стерлитамак – Уфа – Пермь [7]. К. Д. Ростовцев советовал Уфимской городской думе наладить расстроившиеся отношения с пермским миллионером Н. В. Мешковым, с которым он находился в дружеских отношениях, для финансовой поддержки этого проекта.

Особое внимание К. Д. Ростовцев уделял развитию народного просвещения и открытию первого на Урале Пермского университета [9]. Так, в 1915-1916 годах Н. В. Мешков и К. Д. Ростовцев сыграли значительную роль в эвакуации Дерптского университета в город Пермь. Изданная в 1915 году «Памятка» К. Д. Ростовцева «Заря высшего просвещения на Урале – университет в Перми» была адресована министрам Государственного Совета и членам Государственной Думы. Данная брошюра способствовала принятию кандидатуры города Перми для эвакуации Дерптского университета.

Приведённые факты свидетельствуют о наличии у Константина Дмитриевича Ростовцева стратегического мышления и большого организационного таланта. Формирование этих качеств К. Д. Ростовцева происходило в условиях сложного экономического положения, которое вплоть до конца XIX века не позволяло городским властям улучшать подведомственные сферы. Ещё в 1893 г. управа с сожалением констатировала, что «располагая вообще ничтожными средствами, а при неожиданном поступлении этих средств в особенности трудно сделать всё то, что было бы желательно» [5, д. 1194, л. 122]. Положение изменилось в лучшую сторону лишь с начала XX века, когда наблюдается стабильный рост городских доходов. Городское самоуправление не имело по закону права вводить новые доходные статьи. Кроме этого, на городском бюджете негативно отражался общий упадок торговли и промышленности в Стерлитамаке. Это привело к тому, что с 1873 г. по 1892 г. доходная часть городского бюджета сократилась на 3159 руб. Стагнация городских доходов, снижение налоговых ставок, рост недоимок, многочисленные жалобы на чрезмерность налогового бремени со стороны местных предпринимателей рисовали бесперспективное будущее провинциального города Стерлитамака.

К. Д. Ростовцев, понимая, что преодолеть этот порочный круг из рамок, предписанных законом, ему вряд ли удастся, действовал стратегически, верша дела «Великие» [8]. Суть его стратегических инициатив заключалась в том, что необходимо реанимировать местную торговлю и промышленность путём повышения экономического статуса г. Стерлитамака. А для этого было мало выгодного географического расположения города. Необходимо было внедрение новых видов коммуникации для активизации развития торговли, городской промышленности и социально-культурной сферы. Гужевого транспорт в этом отношении был малоэффективен и дорог. Промышленный переворот выдвинул на первый план новые средства коммуникации – паровозное и железнодорожное сообщения.

### **Содержание и значение основных стратегических проектов К. Д. Ростовцева**

Начало этим «Великим» делам было положено уже 12 апреля 1885 г., то есть с момента вступления Ростовцева в должность городского головы, когда, по воспоминаниям Константина Дмитриевича, им, «как городским головой Стерлитамака, было внесено предложение ходатайствовать о соединении нашего города с общей рельсовой сетью... однако, год за годом и десятки лет уходили в вечность, но не суждено было осуществиться той мысли моей, проводимой в массе различных ходатайств и в Думе и в Земствах» [Там же, с. 1]. Открытая в 1888 г. Самаро-Уфимская железная дорога обходила Стерлитамак стороной. Ближайшими от города были станции Шафраново и Давлеканово, расстояние до которых по прямой составляло 87 и 89 километров соответственно.

Будучи в должности Стерлитамакского городского головы, К. Д. Ростовцев не оставлял попыток реализации проекта строительства железной дороги через Стерлитамак. К. Д. Ростовцев стал ближайшим помощником известного пермского предпринимателя Н. В. Мешкова в деле реализации проекта строительства железной

дороги Оренбург – Стерлитамак – Уфа – Пермь вдоль Уральских гор. В 1913 году К. Д. Ростовцевым была подготовлена записка, адресованная министрам и членам Государственного Совета и Государственной Думы о строительстве новой железнодорожной магистрали Оренбург – Стерлитамак – Уфа – Пермь [7]. В этом же году Стерлитамакский городской голова добился личной аудиенции у императора Николая II, на которой К. Д. Ростовцев изложил все выгоды строительства этой магистрали для населения уральских губерний и государства в целом. Стерлитамакский городской голова обосновывал, что «вот почему, если мой родной город Стерлитамак очень заинтересован в срочности постройки указанной дороги, то я обязан усиленно защищать интересы Стерлитамака, но и всего населения обширного района трёх губерний, по которым пройдёт указанная магистраль» [Там же, с. 4]. К. Д. Ростовцев с воодушевлением отмечает, что 3 апреля 1913 года «к великому счастью нашего Приуралья мой скромный голос о его насущной нужде был Всемилостивейше удостоен Монаршего внимания. Государю Императору благоугодно было Высочайше одобрить проект означенной железной дороги, как удовлетворяющий насущные нужды нашего Приуральского края» [Там же, с. 2]. Одобрение проекта со стороны императора Николая II было получено. В следующем, 1914 году Николай II утвердил положение Государственного Совета «О разрешении сооружения железной дороги Оренбург – Уфа». И накануне Первой мировой войны было получено утверждение акционерного общества «Оренбург», задуманного Н. В. Мешковым. Однако, как отмечает сам Мешков, «война создала в России такие условия для целого ряда строительных и промышленных начинаний, что, несмотря на большую популярность и необходимость нашей дороги и на обещания богатых людей и учреждений, не нашлось охотников участвовать в акционерном капитале, и потому, соблюдая сроки и условия Устава, я должен был внести и единолично весь акционерный капитал (более 2 млн рублей) и в то же время продолжал, согласно данному слову, дальнейшие изыскания до Перми» [1, д. 95, л. 145].

Таким образом, все планы строительства железной дороги сломала Первая мировая война, а затем революция и Гражданская война. Этой розовой мечте К. Д. Ростовцева и Мешкова, да и то частично, было суждено сбыться лишь в 1934 году, когда была построена железнодорожная ветка ко «второму Баку» Советского Союза – Уфа – Ишимбаево.

Ещё одной возможностью связать город Стерлитамак с крупными торгово-промышленными центрами приволжского края была водная магистраль Белая – Кама – Волга. В июле 1887 г. Ростовцев выступил перед думой с докладом по поводу заявления вятского купца А. Казенина, который предлагал открыть пароходное сообщение по реке Белой от г. Уфы до г. Стерлитамака. Ростовцев, убеждая гласных думы в полезности данного предприятия, утверждал, что «с открытием здесь пароходства не только устранятся неудобства передвижения товаров гужом, но естественно поднимется и самая торговля, и промышленность как в г. Стерлитамаке, так и его уезде и масса местных товаров, в особенности лесных изделий, не имеющая в настоящее время правильного сбыта». Кроме того, «удовлетворение такого ходатайства сильно повлияет на развитие торговли, промышленности, находящихся ввиду обхода железной дороги в полном застое, послужит процветанию края и благосостоянию населения, поддержка и улучшение коего и есть интерес самого» [Там же] городского самоуправления.

Условия А. Казенина были довольно сложно выполнимы. Во-первых, он требовал предоставления ему права монопольного пользования р. Белой на указанном участке. Во-вторых, предоставление ссуды в размере 50 тыс. руб. для расчистки р. Белой. Думе это предложение показалось заманчивым, и она поручила Ростовцеву обратиться через губернатора к министру путей сообщения для положительного решения ходатайства вятского купца. Одновременно гласные поручили городскому голове предложить Казенину немедленно открыть движение по Белой, обязуясь ходатайствовать перед правительством о выделении казённой ссуды в 50 тыс. руб. и предоставить право монопольных перевозок на 10 лет. Однако очевидно, что пойти на эти условия вятский предприниматель не мог. На что сам Ростовцев с горечью заметил: «...ходатайство господина Казенина, по моему мнению, едва ли будет уважено правительством, а стало быть и цель ходатайства того забытого судьбою... отдалённого уголка: г. Стерлитамака... остаётся без последствий и желаемого результата для населения» [Там же, д. 105, л. 124].

Впоследствии Ростовцеву удалось решить эту проблему путём привлечения своего друга – известного пермского предпринимателя Н. В. Мешкова. «До февральской и Октябрьской революций торгово-транспортная сеть “Товарищества”, возглавляемого Н. В. Мешковым, включила реки Оку и Москву и достигла западных границ России» [3, с. 58].

В 1915 году по вешней воде Н. В. Мешковым были организованы «специальные маршруты мелкосидящих товаро-пассажирских пароходов между Уфой и Стерлитамаком» [Там же, с. 57].

Таким образом, в части «Великих» дел Ростовцев был скован объективными обстоятельствами. Если финансовое обеспечение своих проектов он пытался разрешить путём установления дружеских связей с крупными предпринимателями, как, например, с Н. В. Мешковым, то пробить индифферентность центральной власти к делам провинции Ростовцеву стоило огромных усилий. Не имея для этого ни средств, ни должностного положения, К. Д. Ростовцев благодаря своей кипучей деятельности и энергии преодолевал и эти преграды.

К. Д. Ростовцева характеризует завидное упорство в достижении стратегической цели социально-экономического и культурного развития города Стерлитамака. Ещё с 1885 года, загоревшись идеей строительства железной дороги через Стерлитамак, К. Д. Ростовцев целенаправленно и последовательно прилагал усилия к её осуществлению. Стерлитамак, по выражению Константина Дмитриевича, – это город, «заброшенный в далёкую от центра культуры глушь и отрезанный от железнодорожного пути на сто вёрст» [7, с. 91]. По его мнению, строительство меридиональной железной дороги, проходящей «вдоль великого Урала»,

неотложно необходимо «в интересах местных и общегосударственных» [Там же, с. 78]. Данный факт характеризует городского голову Стерлитамака К. Д. Ростовцева как управленца, обладающего стратегическим мышлением и интуицией. Ростовцев видел будущее Стерлитамака в качестве «второго Баку». При этом, как пишет городской голова, «чудные перспективы и светлое будущее рисуется населению всего города Стерлитамака...» [Там же, с. 94].

### **Профессиональные и организаторские качества К. Д. Ростовцева**

Следует отметить, что К. Д. Ростовцев стал не только главным вдохновителем проекта строительства железной дороги «вдоль великого Урала», но и ключевым организатором его практической реализации. Для достижения этой цели Константин Дмитриевич использовал различные средства.

Во-первых, привлечение инвесторов в лице крупных уральских предпринимателей. Особо доверительные отношения сложились у К. Д. Ростовцева с пермским миллионером Н. В. Мешковым, который взялся за обеспечение финансовой стороны проекта.

Во-вторых, организация проектно-изыскательных работ. Так, летом 1912 года «с Высочайшего разрешения» были проведены изыскательные работы на протяжении от Оренбурга до Уфы. Они были профинансированы всё тем же Н. В. Мешковым. Изыскания выявили большую техническую сложность и затратность варианта прохождения железной дороги к самой Уфе. К. Д. Ростовцев предложил более дешёвый вариант с выходом на станцию Дёма – Авдон. По мнению К. Д. Ростовцева, «направление общей магистрали через одну из сказанных станций ни в чём не уменьшает великого значения той же магистрали», а вариант подхода магистрали к Уфе связан с огромными затратами, которые «не вызываются никакой необходимостью...» [Там же, с. 48].

К. Д. Ростовцев регулярно бывал в Санкт-Петербурге, посещал другие города и около года провёл в столице, «чутко прислушиваясь, в интересах Приуральского края вообще, а города Стерлитамака в особенности, к каждому биению жизненного пульса в деле нашего ходатайства о железной дороге...» [Там же, с. 134-135]. Константин Дмитриевич лично побывал в планируемых районах прохождения железнодорожной магистрали. В июле 1912 года он лично, «считая для себя обязательным» [Там же, с. 135], встретил в Оренбурге и провёз на автомобиле до г. Уфы чиновника министерства путей сообщения, экономиста П. П. Червинского. Итогом этой поездки стало твёрдое убеждение П. П. Червинского в том, что «Правительство разрешит срочную постройку линии Оренбург – Уфа с продолжением её на Пермь» [Там же, с. 140].

В-третьих, организация издательской деятельности, освещающей вопрос реализации проекта строительства железной дороги Оренбург – Стерлитамак – Уфа – Пермь – Кунгур. Перу К. Д. Ростовцева принадлежат несколько изданий записок «Вдоль Великого Урала. Новая железнодорожная магистраль, связывающая кратчайшим путем Север – Юг Архангельск – Ташкент через Оренбург – Уфу – Пермь», которые вышли в свет в Санкт-Петербурге в типографии А. Бенке в 1913-1914 годах. Данные записки были направлены на формирование общественного мнения и доведение своей позиции в вопросе строительства железной дороги «вдоль великого Урала» до властей и заинтересованных групп.

В-четвёртых, лоббирование проекта железной дороги в институтах власти различного уровня. Эту деятельность К. Д. Ростовцев начал со Стерлитамакской городской думы и Губернского земского собрания, которое в 1898 году определило в качестве приоритетного направления строительство железной дороги Оренбург – Стерлитамак – Уфа – Пермь – Кунгур. Форсируя сроки, К. Д. Ростовцев считал оптимальным более простой в техническом отношении вариант проекта прохождения железной дороги через посёлок Авдон, расположенный в 20 километрах от Уфы, а не через саму губернскую столицу. Это, безусловно, приводило к столкновению интересов с Уфимской городской думой. Последняя «с жаром включилась» [2, с. 195] в борьбу за проект железной дороги в 1907-1908 гг. Следует отметить, что данное столкновение интересов носило оперативный характер. В стратегической инициативе реализации проекта строительства железной дороги Оренбург – Стерлитамак – Уфа – Пермь – Кунгур царило единодушие. Более того, К. Д. Ростовцев был готов на уступку Уфе при условии окупаемости варианта прохождения магистрали через столицу губернии и отсутствии затягивания сроков строительства. Так, он пишет: «Во всяком случае, Стерлитамак не враг Уфе. Каждому из них свои интересы дороги, но эти интересы различны и делить им что-либо между собой нечего, но по данному делу город Стерлитамак обязан предупредить и ожидаемые возражения... И если Уфа своевременно и без всякой задержки докажет, что магистраль может безопасно пройти через самый город, а потребные на это миллионные затраты окупятся, мы будем лишь приветствовать город Уфу» [7, с. 89].

Таким образом, Стерлитамакскому городскому голове К. Д. Ростовцеву удалось объединить интересы публичных деятелей и предпринимателей не только Уфимской, но и Пермской, Оренбургской губерний. К. Д. Ростовцев лично посетил Оренбург, Пермь и даже Ташкент, получив поддержку со стороны местных городских дум и губернских земств.

Апогеем лоббистской деятельности К. Д. Ростовцева стали аудиенция у императора Николая II 3 апреля 1913 года и одобрение проекта. В своей «докладной записке» председателю Совета министров К. Д. Ростовцев так обосновывал мотивы своего ходатайства: «Если бы наше общее ходатайство заключало только интересы 25000 населения города Стерлитамака, как мало заметной точки на карте великой России, то я не позволил бы беспокоить Ваше Высокопревосходительство. Но, так как это ходатайство есть общая усердная просьба нашего обширного края с трёхмиллионным населением, то я считаю необходимым заключить моё

обращение к Вашему Высокопревосходительству следующим: Если минуты, в которые даруются верноподанным Монаршие милости, есть лучшие минуты Царей, то минуты, в которые господа Министры, как полномочные Царя, удовлетворяют справедливые просьбы о важнейших нуждах населения целого края, есть наилучшие минуты Царских Полномочных» [Там же, с. 3].

В 1915 году К. Д. Ростовцев исключительно концентрируется на реализации проекта и уходит с должности Стерлитамакского городского головы. Признанием заслуг Ростовцева стало его назначение на должность директора управления по строительству железной дороги Оренбург – Уфа.

Как отмечает стерлитамакский краевед Ю. В. Сидоренко, «это было поистине золотое время его жизни» [12]. Константин Дмитриевич всецело окунулся в работу, проводя время в многочисленных командировках, устанавливая тесные личные контакты с потенциальными концессионерами, чиновниками столичных ведомств, деятелями земского и городского самоуправления Уфимской, Оренбургской и Пермской губерний. И даже в условиях революционных потрясений и прихода к власти большевиков К. Д. Ростовцев не оставлял попыток реализации проекта строительства железной дороги Оренбург – Уфа.

За свои заслуги перед родным Стерлитамаком в 1915 году Константину Дмитриевичу Ростовцеву специальным разрешением императора Николая II по ходатайству Стерлитамакской городской думы было присвоено звание Почётный гражданин города Стерлитамака [4].

Отдельной стороной деятельности К. Д. Ростовцева является его поэтическое творчество. Анализ его стихотворений позволяет охарактеризовать городского голову Стерлитамака как глубоко верующего православного человека, честного и радеющего за благосостояние своего города, края и отечества чиновника, верноподданного своему государю гражданина.

Как полагает О. А. Полянина, именно поэтическое творчество К. Д. Ростовцева могло поспособствовать царской аудиенции. Так, О. А. Полянина пишет: «Не последнюю роль здесь, возможно, сыграла книга стихов, написанная Ростовцевым в 1904 году по случаю рождения наследника престола и теперь подаренная автором лично цесаревичу Алексею» [2, с. 196-197].

Стихи К. Д. Ростовцева опубликованы в «Верноподданнейшем адресе: в память чудесного избавления драгоценной его императорского высочества жизни от злодейской руки 29 апреля 1891 года в Японии» [11], а также в сборнике стихотворений «Красное солнышко земли русской», изданном в 1913 году ко Дню трехсотлетия дома Романовых в стерлитамакской типографии товарищества «Нур» [10].

В своих стихах Константин Дмитриевич неизменно воспевал власть независимо от её идеологических проявлений [13].

В октябре 1904 года, в честь десятилетия восшествия на престол императора Николая II, им были написаны следующие строки:

*«Во славу матушки России  
Зажглась чудесная заря.  
Господь нам, братья дорогие,  
Дал Красно-Солнышко царя...  
В столицу мы с народом славным  
Все собрались с Руси родной  
И пред царём Самодержавным  
Сплотились крепкою стеной»* [Там же].

Уже после революции Ростовцев посвятит следующие строки вождю мирового пролетариата В. И. Ленину:

*«“Довольно войн!” – так незабвенный,  
Наш вождь, наш Ленин дорогой  
Шептал завет всем неизменный  
В свой час предсмертный, роковой.  
На солнце Мира ярко блещет  
Рай Красной армии знамён.  
Довольно войн – пусть враг трепещет!  
Наш меч победный раскалён!...»* [Там же].

По нашему мнению, в этих двух стихотворениях есть только внешнее политическое и идеологическое противоречие. По своим внутренним установкам и убеждениям К. Д. Ростовцев был и всегда оставался державником.

## Заключение

В ходе исследования мы пришли к следующим выводам. Как общественного и муниципального деятеля Константина Дмитриевича Ростовцева характеризует наличие стратегического управленческого мышления и большого организационного таланта. Стратегические проекты К. Д. Ростовцева носили системный и масштабный характер. Они охватывали вопросы развития транспортной и социальной инфраструктуры как города Стерлитамака, так и Уральского края в целом. Следует отметить, что К. Д. Ростовцев стал не только главным вдохновителем проекта строительства железной дороги «вдоль великого Урала», но и ключевым организатором его практической реализации. Апогеем лоббистской деятельности К. Д. Ростовцева стали

аудиенция у императора Николая II 3 апреля 1913 года и одобрение проекта железной дороги Оренбург – Sterlitaмак – Уфа – Пермь. К. Д. Ростовцев сыграл значительную роль в эвакуации Дерптского университета в город Пермь. Изданная в 1915 году «Памятка» К. Д. Ростовцева «Заря высшего просвещения на Урале – университет в Перми» была адресована министрам Государственного Совета и членам Государственной Думы. Данная брошюра способствовала принятию кандидатуры города Перми для эвакуации Дерптского университета.

Перспективы дальнейшего исследования проблемы мы видим в раскрытии советского этапа биографии К. Д. Ростовцева.

### Список источников

1. Национальный архив Республики Башкортостан (НА РБ). Ф. И-11. Оп. 1.
2. Полянина О. А. Органы городского самоуправления Уфимской губернии (1900-1917 гг.): монография. М. - Берлин: Директ-Медиа, 2015. 268 с.
3. Рабинович Р. И. Опальный миллионер. Пермь: Кн. изд-во, 1990. 158 с.
4. Рикман В. Ю. Второе дворянство. Сословие почетных граждан в России: общие положения и законодательство. М.: Департамент Герольдии, 1992. 38 с.
5. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1287. Оп. 48.
6. РГИА. Ф. 1288. Оп. 7.
7. Ростовцев К. Д. Вдоль Великого Урала. Новая железнодорожная магистраль, связывающая кратчайшим путем север - юг Архангельск - Ташкент через Оренбург - Уфу - Пермь. Записка Уполномоченного г. Sterlitaмака городского головы и гласного Уфимского губернского и Sterlitaмакского уездного земств К. Д. Ростовцева. СПб.: Типография А. Бенке, 1913. 154 с.
8. Ростовцев К. Д. Великое и малое. 1911-1915. Краткая записка бывшего Sterlitaмакского городского головы К. Д. Ростовцева. Sterlitaмак: Тип. А. П. Бусыгина, 1915. 12 с.
9. Ростовцев К. Д. Заря высшего просвещения на Урале - Университет в Перми: Памятка гласного Уфимского губернского земства, почетного гражданина г. Sterlitaмака К. Д. Ростовцева. Пг.: Художественная Тип. и цинкография Э. Э. Фришмут, 1916. 44 с.
10. Ростовцев К. Д. Красное солнышко земли русской: стихотворения: ко дню Всерос. торжества трехсотлетия дома Романовых. 1613 г. - 21 февр. - 1913 г. Sterlitaмак: Тип. т-ва «Нур» в Sterlitaмаке, 1913. 31 с.
11. Ростовцев К. Д. Первый святой и сердечный долг верноподданных Русского Царя, или Встреча депутацией от города Sterlitaмака Его Императорского Высочества государя наследника цесаревича Николая Александровича и поднесение ему, августейшему путешественнику, образа святой чудотворной иконы Божией Матери «Табынская»: в память чудесного избавления драгоценной Его Императорского Высочества жизни от злодейской руки 29 апреля 1891 года в Японии Его императорскому высочеству государю наследнику цесаревичу и великому князю Николаю Александровичу верноподданейший адрес. Sterlitaмак: Тип. А. Бусыгина, 1891. 88 с.
12. Сидоренко Ю. В. Ростовцев [Электронный ресурс]. URL: <https://srgazeta.ru/articles/istoriya/rostovcev/> (дата обращения: 12.08.2020).
13. Сидоренко Ю. В. Ростовцев - чиновник и... поэт Sterlitaмака [Электронный ресурс]. URL: <http://srgazeta.ru/2012/01/rostovcev-chinovnik-i-poet-sterlitamaka/> (дата обращения: 12.08.2020).

### Информация об авторах | Author information



**Пересада Александр Владимирович**<sup>1</sup>, к. полит. н., доц.

<sup>1</sup> Башкирский государственный университет (филиал) в г. Sterlitaмаке



**Peresada Alexander Vladimirovich**<sup>1</sup>, PhD

<sup>1</sup> Sterlitaмак Branch of Bashkir State University

<sup>1</sup> [avperes@mail.ru](mailto:avperes@mail.ru)

### Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 02.12.2020; опубликовано (published): 10.02.2021.

**Ключевые слова (keywords):** К. Д. Ростовцев; городской голова; городское самоуправление; г. Sterlitaмак; железная дорога Оренбург - Sterlitaмак - Уфа - Пермь; К. D. Rostovtsev; mayor; urban self-government; Sterlitaмак; Orenburg - Sterlitaмак - Ufa - Perm railway line.