

Гусейнов Г.М.
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ДАГЕСТАНА:
ГОРОДА И ОКРУЖНЫЕ ЦЕНТРЫ В ПОРЕФОРМЕННОЕ ВРЕМЯ
(2-ая половина XIX - начало XX в.)

Гусейнов Гаджи Магомедкамилович, кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории социальной работы

ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет», Махачкала, Россия

E-mail: gadgi_botlih@mail.ru

тел.: 8(928) 507 54 18

С использованием архивных материалов, впервые вводимых в научный оборот, актуальным представляется исследование реформ в Дагестане, способствовавших вовлечению населявших его народов в экономическое, политическое и культурное пространство Российской империи.

Постановка проблемы заключается в изучении ранее неизвестных некоторых особенностей экономического развития, таких как дорожное строительство; возведение мостов; сооружение морского порта в Петровске на берегу Каспийского моря, прокладки железной дороги, связавшей Дагестан с Россией и Закавказьем через Северный Кавказ, имевшей не только транспортное значение, но и промышленное. Акцентируется внимание на города Темир-Хан-Шуру, Петровск, Дербент и Кизляр, а также слободу Хасавюрт, сыгравших большую роль в социально-экономическом, политическом и культурном развитии пореформенного Дагестана.

Целью исследования является анализ основных экономических, политических и культурных изменений в городах Дагестана, которые обусловлены их интеграцией в капиталистический путь развития России и колониальными интересами самодержавия. Составляя незначительную часть населения области в пореформенное время, города играли все большую роль в социально-экономическом, политическом и культурном развитии Дагестана. Решение поставленных в статье задач осуществлялось на основе применения общенаучных методов исследования в рамках исторического, сравнительного и статистического анализа.

Результаты исследования позволяют сделать вывод о том, что пореформенный период стал во многих отношениях поворотным этапом в истории Дагестана и, прежде всего в том, что вхождение его в Российскую империю определило дальнейший экономический прогресс всего Северного Кавказа. Постепенно, под влиянием российских рыночных отношений 2-ой половины XIX в., веками устоявшийся экономический уклад горцев стал на путь трансформации.

Ключевые слова: *Дагестанская область, Темир-Хан-Шура, Петровск, Кизляр, пореформенное время, рынок, промышленность, торговля.*

Для цитирования: Гусейнов Г.М. Экономическое развитие Дагестана: города и окружные центры в пореформенное время (2-ая половина XIX - начало XX в.) // Вестник Майкопского государственного технологического университета. 2019. Вып. 2(41) С. 21-31. DOI: 10.24411/2078-1024-2019-12002.

Guseynov G.M.
**ECONOMIC DEVELOPMENT OF DAGHESTAN: CITIES
AND DISTRICT CAPITALS IN POST-REFORM PERIOD**
(2nd half of the XIX - beginning of the XX century)

Guseynov Gadzhi Magomedkamilovich, Candidate of History, an associate professor of the Department of Theory and History of Social Work
FSBEI HE “Dagestan State University”, Makhachkala, Russia
E-mail: gadgi_botlih@mail.ru,
tel.: 8 (928) 507 54 18

The study of reforms in Dagestan which contributed to the involvement of its peoples in the economic, political and cultural space of the Russian Empire using archival materials, first introduced into scientific circulation seems to be relevant.

The problem is to study some previously unknown features of economic development, such as road construction; building bridges, construction of a seaport in Petrovsk on the Caspian Sea, laying of a railway linking Dagestan with Russia and the South Caucasus through the North Caucasus, which had both transport and industrial value. The attention is focused on the cities of Temir-Khan-Shura, Petrovsk, Derbent and Kizlyar, as well as the settlement of Khasavyurt, which played a large role in the socio-economic, political and cultural development of post-reform Dagestan.

The aim of the study was to analyze main economic, political and cultural changes in the cities of Dagestan, which were conditioned by their integration into the capitalist path of development of Russia and colonial interests of autocracy. Cities, which made up an insignificant part of the oblast population in the post-reform time, played an increasing role in the socio-economic, political and cultural development of Dagestan. The problems set in the article were solved with the application of general scientific research methods within the framework of historical, comparative and statistical analysis.

The results of the research allow for the conclusion that the post-reform period was a turning point in the history of Dagestan in many respects and, above all, that its entry into the Russian Empire determined the further economic progress of the entire North Caucasus. Gradually, the settled for centuries economic structure of the highlanders took the path of transformation under the influence of Russian market relations of the second half of the 19th century.

Key words: *the Dagestan region, Temir-Khan-Shura, Petrovsk, Kizlyar, post-reform time, market, industry, trade.*

For citation: Guseynov G.M. Economic development of Dagestan: cities and district capitals in post-reform period (2nd half of the XIX - beginning of the XX century) // Bulletin of Maikop State Technological University. 2019. Iss. 2 (41) P. 21-31. DOI: 10.24411 / 2078-1024-2019-12002.

В 1860-1870 годы в Дагестанской области были проведены реформы, способствовавшие вовлечению населявших его народов в экономическое, политическое и культурное пространство Российской империи.

Дагестан принадлежал к числу районов, имевших многочисленное население на небольшой территории. В 1868 году плотность населения была наивысшей – 18 человек

на квадратную версту, для сравнения – в Терской области – 11 человек, в Кубанской области – 8 человек [1, л. 5]. Для численности населения была характерная тенденция систематического роста в силу таких причин, как естественный прирост и миграция.

В течение 1866-1901 гг. население Дагестанской области увеличилось на 30%, а городских жителей – на 50%. В основном рост населения происходил за счет естественного прироста. При этом, эмиграция в мусульманские страны (мухаджирство) не оказала заметного влияния на количество и плотность населения, какое она имела на Северном и особенно на Западном Кавказе. В 1897 году примерно 95% от общей численности населения Дагестана были местные народы.

Если к началу XIX века Дагестан практически страдал от бездорожья (исключением был ряд дорог военно-стратегического значения, построенных в 1-ой половине XIX столетия), то с включением его в состав Российской империи произошел заметный сдвиг в сфере дорожного строительства – значительную роль в экономическом развитии региона сыграло строительство шоссейных и грунтовых путей. С 1860 по 1868 год за счет 728 396 руб., выделенных государством, в Дагестанской области строится 908 верст гужевых дорог, появляются новые тракты, которые соединили Дагестан с Чечней, Ингушетией, Грузией, Азербайджаном [2, л. 76].

Строительство железных арочных мостов на смену местным деревянным, традиционно строящимся горцами по особой технологии, стало заметным явлением в Стране гор. Так, на возведение Георгиевского (1865 г.) и Преображенского (1868 г.) железных мостов было затрачено 81 043 руб. Впоследствии дорожное строительство становится еще более интенсивным, в 1894 году протяженность колесных дорог составляла 3831 версту, из которых шоссированных – 50 верст [3, л. 85]. Тем не менее, проблема бездорожья была далека от окончательного решения.

Под влиянием экономического развития России в Дагестане возникают передовые виды транспорта. В 1859 году начинается строительство порта в Петровске на берегу Каспийского моря. Для его сооружения применяется ряд новшеств: каменотесные и сверлильные машины, мощные подъемные краны, первая железная дорога от каменоломни к гавани для доставки строительных материалов, огромных камней. Механическая мастерская, расположенная в порту, стала первым крупным промышленным заведением в Дагестане.

В 1870-1871 годах на строительные работы было израсходовано 304 613 руб., в дальнейшем, с 1884 по 1894 г. на расширение и реконструкцию порта было вложено 385 тыс. руб. В результате Петровск превратился в крупный порт на Каспии, полный грузооборот которого в 1903 году составил 47 933 000 пудов, то есть увеличился почти в 48 раз по сравнению с 1861 годом.

Неоценимое значение имело строительство железной дороги, связавшей Дагестан с Россией и Закавказьем через Северный Кавказ, история которой такова. В 1878 году наместником Кавказа Великим князем Михаилом Николаевичем ставится вопрос о прокладке Петровской линии, исходя из военно-стратегических соображений. «В 1882 году бакинские нефтепромышленники также подняли вопрос о строительстве железной дороги до Баку. В 1885 году царь утверждает решение кабинета министров о начале строительства Владикавказско-Петровской железной дороги» [4, с. 551]. В 1893 году ее

удалось провести до Петровска, а к середине 1899 года она была проложена до Баку. Железная дорога имела не только транспортное значение, но и промышленное.

Социально-экономическое, политическое и культурное развитие в пореформенном Дагестане заметно определяли города: Темир-Хан-Шура, Петровск, Дербент и Кизляр. «Среди мероприятий правительства было и придание статуса городов бывшим военным укреплениям» [5, с. 5]. В 1857 году военное укрепление Петровское вблизи Каспия стало городом под названием Петровск-Порт, в 1866 году крепость Темир-Хан-Шура получает статус города. При этом данные города объединяют вокруг себя прилегающие сельские районы на основании товарных отношений, принимающих двойственную форму, от города к сельской периферии и от села к городу. Влияние городов в экономической и культурной жизни росло быстрее, чем доля горожан в общей массе населения.

Численность городского населения в Дагестанской области к 1866 году составляла 23 828 человек, к 1901 году – 41 584 (6,5 % от общего населения). Происходят заметные изменения в составе населения, постепенно меняется облик городов. «При многих частных отклонениях город и деревня в социально-экономическом отношении олицетворяли собой две разные ступени капитализма: город – вполне сложившийся буржуазный комплекс, деревня – низшую, неразвитую его ступень» [6, с. 265]. Города росли за счет этажности и уплотнения. Строились двух- и даже трехэтажные дома. В возведении городских объектов использовался камень, определенные новшества предпринимались для освещения и благоустройства улиц, площадей. Например, в Дербенте был проведен водопровод, улицы освещались фонарями, а городской сад – бензиновыми лампами.

Основные экономические, политические и культурные изменения в городах Дагестана обуславливаются их интеграцией в капиталистический путь развития России и колониальными интересами самодержавия. Строительство новых административных, культурных и жилых зданий в городах значительно улучшилось с появлением каменоломен, в которых камень добывали с помощью взрыва порохов. Только близ Дербента в 1900 году было 17 каменоломен. Для всех дагестанских городов стало характерным постепенное изменение аграрного облика с приобретением промышленного. Жители городов были заняты как в сельском хозяйстве, так и в промышленности.

Одна из особенностей дагестанских городов заключалась в том, что здесь находилось значительное количество военных, чьи гарнизоны и части были расквартированы как в самих городах, так и за пределами их. Почти все города и крупные населенные пункты в равнинной части Дагестана возникли на базе военных укреплений и крепостей (Хасавюрт, Чир-юрт, Дешлагар и др.).

В древнейшем городе Дербенте в 1860-1890 годах происходили значительные социально-экономические изменения. Население города с 12 982 в 1855 году возросло до 18,5 тыс. в 1899 году. Состав населения был многонационален: дагестанцы, азербайджанцы, татары, русские, армяне, грузины. Вот какую характеристику колоритному Дербенту дал французский писатель А. Дюма, проехав по низменной части Дагестана в конце 1858 года: «Это был поистине пограничный город, выстроенный между Европой и Азией, одновременно полуевропейский и полуазиатский. В верхней его части находятся мечети, базары, дома с плоскими кровлями, крутые лестницы, ведущие в крепость. Внизу же,

располагались дома с земельными кровлями, казармы, дрожки, телеги. Толпа на улице представляла смесь персидских, татарских, черкесских, армянских, грузинских костюмов» [7, с. 97].

Горожане занимались кустарно-ремесленной деятельностью и сельским хозяйством. В пореформенное время начинается строительство промышленных предприятий: краповая фабрика, три винокуренных завода, почти полностью вытеснившие винокуренные кустарные предприятия (например, за 1887 год было выкурено 15 306 ведер спирта), табачная фабрика, а также ряд усовершенствованных винных погребов.

Город разрастался и переставал вмещаться в межстенное пространство. Из переписки между главноначальствующим гражданской частью на Кавказе и военным губернатором Дагестанской области по вопросу сноса северной и южной крепостных стен для удобства провозов громоздких грузов, становится известным, что было принято решение сделать пролом в крепостной стене по обе стороны Кубинских ворот выше последних на 69 саж. и ниже их на 62 саж.» [8, л. 14]. Однако разрушать крепостные стена военный губернатор не позволил, поскольку «они останутся как исторический памятник» [9, л. 5].

29 ноября 1866 года императором Александром II утверждается Положение об управлении городом Темир-Хан-Шурой, в первом пункте которого отмечено, что «укрепление Темир-Хан-Шура переименовывается в город с причислением его в порядке общего управления, как состоящего в пределах Дагестанской области, к Закавказскому краю» [10, с. 310].

После возведения в степень города начался новый этап в истории Темир-Хан-Шуры, которая стала столицей Дагестанской области на многие годы. Здесь находился военный губернатор Дагестанской области, дислоцировался Дагестанский конный полк. Поскольку Темир-Хан-Шура была преобразована в город из русского военного укрепления, первыми домами, построенными здесь были казармы, дома для офицерских семей. Здесь же находились лавки с товаром, необходимым для обеспечения нужд гарнизона. На окраине города стояли сторожевые башни, выразительно напоминая о сравнительно недавних военных событиях, город слабо освещался по ночам, исключением можно ответить главную улицу (Аргутинская), вдоль которой было размещено 40 керосиновых фонарей [11, с. 51].

В 1867 году в городе проживало 2069 жителей, количество, возросшее более чем в шесть раз к концу XIX века. Современники отмечали торговое значение Темир-Хан-Шуры, что она играла роль города, еще до обретения статуса города. Если к 1857 году здесь было 108 лавок, подавляющее большинство которых принадлежало приезжим купцам, то к 1860 году торговцев Темир-Хан-Шуры представляли русские (60 чел.), армяне (65 чел.), (23 чел.), персы (52 чел.), три еврея и три грека.

В 1873 году в городе была построена небольшая табачная фабрика, винокуренный завод, на котором в 1881 году было изготовлено 50 тыс. ведер вина [12, л. 150]. С начала 1880-х годов практически вся консервная промышленность Дагестана была сосредоточена в Темир-Хан-Шуре, где доминировал местный дагестанский капитал. В середине 1890-х

годов в Темир-Хан-Шуре возникли первые два предприятия по изготовлению фруктовых консервов и пюре.

В целом, Темир-Хан-Шура представляла собой небольшой провинциальный городок, с преобладанием среди горожан русских и дагестанских военных.

Будучи важнейшим административным и торговым центром Северного Кавказа, город Кизляр имел военно-феодальный облик. В первой четверти XIX века Кизляр (после Астрахани) был самым крупным городом на юге России. В нем проживало 15 тыс. человек. Дома были большей частью деревянные, саманные, с плоскими земляными крышами.

В пореформенный период облик Кизляра изменяется, появляются дома, построенные из кирпича на фундаменте, город, хотя и медленными темпами, но растет. В этническом отношении Кизляр напоминал «вавилонские столпотворения», коренных дагестанцев здесь было мало, значительную часть населения составляли армяне и русские. В экономической деятельности горожан большую роль играло садоводство, особенно виноградарство и виноделие.

Территория, примыкающая к Кизляру, называлась Кизлярщиной, или низовьем Терека. Этот район имел ярко выраженный аграрный облик, где преобладающую часть населения составляли казаки, русские, украинцы, армяне, грузины. Проживали там и чеченцы, кумыки, кабардинцы, ногайцы. Основным занятием являлись земледелие, животноводство, кустарно-ремесленная деятельность, рыболовство; широко применялись усовершенствованные орудия, быстро происходило разрушение устоев казачьей самобытности и втягивание края в экономический рынок.

К концу XIX века Кизляр представлял собой обыкновенный провинциальный город, потерявший бывшее торгово-экономическое значение, что было связано с двумя обстоятельствами: строительством железной дороги, которая прошла «мимо Кизляра», и возникновением на Северном Кавказе городов, таких как Владикавказ, Георгиевск, Грозный и др.

Город Петровск вырос из укрепления под тем же названием. Оно располагалось на пяти участках земли, купленных у шамхала Тарковского за 11 тыс. руб. [13]. В 1852 году на горе Анжи-Арка засветил маяк, через пять лет издается положение, определившее порядок заселения города. В это время возле Петровска проживало всего 138 человек иногородних торговцев. В городе было 24 дома, 22 лавки, два трактира, 13 духанов, которые обслуживали в основном нужды гарнизона. Желавших поселиться было мало.

В целях интенсивного заселения Петровска, правительство предоставляло льготы, заключающиеся в освобождении от всех налогов в течение десяти лет, беспошлинной торговле, освобождении от службы в армии. С этим же связано прорытие колодцев с пресной водой. В 1864 году Петровск уже занимал 697 дес. земли с населением 4263 человек. Импульс к развитию города был дан строительством современного порта, ставшего крупнейшим на Каспии.

10 ноября 1870 года с горы Анжи-Арка артиллерийский салют оповестил об открытии порта, ставшего своего рода «морскими воротами» Дагестана [14].

Тем временем, в самом Петровске возникают фотогенные предприятия, в 1873 году строится табачная фабрика, принадлежавшая Михайлову. Им же в 1874 году строится

первая в истории Дагестана типография, продукция которой реализовывалась далеко за пределами Дагестана.

В городе работала крупнейшая текстильная фабрика на Кавказе. В 1876 году строится пивзавод, принадлежавший немецкому купцу Фольшау. В конце XIX века в Петровске был сооружен холодильник, впервые применявшийся с промышленной целью на Кавказе.

К концу XIX века в Петровске проживало 18 тыс. человек. На рубеже XIX-XX вв. в городе насчитывалось 1206 жилых строений, среди которых каменные – 172, кирпичные – 12, саманные – 421; деревянные, крытые железом – 246, черепицей – 10, землей – 45, камышом – 78, деревом – 227. Городские улицы освещены керосиновыми фонарями. В 1901 году в Петровске была открыта телефонная станция для 41 абонента [15, с. 570]. Городом управляли полицмейстер, староста, которого избирали домохозяева.

Начиная с 1860-х годов торговые связи Дагестана с другими регионами вступают в качественно новую фазу собственного развития. Все более практикуется оптовая торговля. Особенности структуры товарооборота были типичными для метрополии и колонии: из российских регионов в Дагестан в основном поступали изделия фабричного и заводского производства, а из Дагестана – в основном сырье. До 1890-х годов торговля с российскими городами осуществлялась водным путем. Она резко расширилась со строительством железной дороги. В 1897 году в Дагестане насчитывалось 602 купца, а торговыми делами занимались свыше 10 тыс. человек. Они получали торгово-промышленные свидетельства. Почти все торговые обороты были сосредоточены в городах и окружных центрах.

В пореформенное время получила развитие торговля смешанными товарами, торговля становится ежедневным явлением, в городах, окружных центрах и крупных селениях открываются стационарные торговые лавки, развивается так называемая питейно-трактирная торговля, тогда как в горных районах Дагестана подобный вид торговли отсутствовал.

Главными предметами вывоза была продукция сельского хозяйства и пищевой промышленности, а также фруктов в свежем и сушеном виде. Темпы вывоза продуктов садоводства до середины 1890-х годов были незначительными.

Важнейшее место в торговом вывозе из Дагестанской области занимали марена, шерсть, кожа, вино, спирт, ковры, а также изделия народных промыслов. С 1895 по 1900 год вывоз свежих фруктов и овощей из Петровска составил 578 тыс. пудов. Дагестан превращался в специализированный рынок виноделия, которое обслуживало общероссийский рынок. В край ввозили мануфактурные, галантерейные, бакалейные и гастрономические товары, усовершенствованные орудия, бумажная ткань, обувь, металлические изделия и др.

В слободе Хасавюрт, являвшимся крупным центром торговли в Северном Дагестане, функционировали предприятия пищевой промышленности. Торговыми центрами становятся селения Костек, Аксай и Эндирей. По словам очевидца, в Аксае «страсть к торговле доходила до мании. Торговцев становится все больше и больше ... наши капиталисты очнулись от долгой спячки». В этих аулах проводились еженедельные базары. В Хасавюрте еще ежегодно проходила ярмарка с 15 по 22 августа, а в Аксае – с 18

по 25 сентября. Это было совершенно новым для Дагестана делом [16]. В Аксае организовали в 1875 г. ссудо-сберегательное товарищество. В 1887 году в Аксае было 39 торговых лавок, а в 1897 – 53.

Крупным торговым центром становится Кумух, куда приезжали купцы с Кавказа, Средней Азии и ряда стран Ближнего Востока, его называли лакским городом. В 1902 году в Ахтах проживало 6620 человек, был постоянно действующий рынок, где продали скота на 100 500 руб., шерсти – более 20 тыс. пудов на 140 тыс. руб., сыра 1682 пуда, зерна – около 200 тыс. пудов. В селении было 110 торговых лавок [17, с. 571]. Примерно такая же картина наблюдалась в других окружных центрах: Хунзахе, Гунибе, Маджалисе, Акушах, Касум-кенте и др.

Города Дагестанской области были многофункциональными. Они играли важную административно-политическую, экономическую и культурную роль. Города области являлись центрами внутридагестанской и транзитной международной торговли. Они оказывали большое влияние не только на ближайшую сельскую округу, но и на более отдаленные селения. Города выполняли торгово-распределительные функции. Товары, поступавшие по железной дороге в города, извозчиками развозились по разным округам области.

Помимо промышленности и торговли важными хозяйственными занятиями горожан были ремесла, сельскохозяйственные занятия, извоз. Изменения происходили в сфере материальной культуры, в частности, жилище, одежде, пище. Особенностью развития, например, Дербента, было сосуществование в нем восточной и русской (европейской) градостроительных культур.

Составляя незначительную часть населения области в пореформенное время, города играли все большую роль в социально-экономическом, политическом и культурном развитии Дагестана.

Одним из последствий вхождения Дагестана в состав Российской империи явилась активизация экономической жизни. С проведёнными реформами в экономику Дагестана проникают капиталистические отношения с определенной спецификой.

Таким образом, пореформенный период (2-ая половина XIX - начало XX в.) стал во многих отношениях поворотным этапом в истории Дагестана и, прежде всего в том, что вхождение его в Российскую империю определило дальнейший экономический прогресс всего Северного Кавказа. Постепенно, под влиянием российских рыночных отношений 2-ой половины XIX в., веками устоявшийся экономический уклад горцев стал на путь трансформации. Данный период во многом явился одним из переломных в истории дагестанских народов, рыночные отношения со стороны России оказали заметное влияние на качественные перемены в традиционной хозяйственно-экономической структуре Дагестана.

Литература:

1. РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 54. Л. 5.
2. РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 54. Л. 76.
3. РГВИА. Ф. 400. Оп. 4. Д. 2770. Л. 85.
4. История Дагестана с древнейших времен до наших дней Том 1. История Дагестана с древнейших времён до XX века / отв. ред. А.И. Османов, Ин-т истории, археологии и этнографии. Москва: Наука, 2004. 551 с.

5. Далгат Э.М. Город и городская жизнь в Дагестане во второй половине XIX-начале XX в. / Институт истории, археологии и этнографии ДНЦ РАН. Махачкала: Мавраевъ, 2015.

6. Рындзюнский П.Г. Крестьяне и город в капиталистической России во второй половине XIX в. Москва, 1983. 265 с.

7. Дюма. Кавказ. Тбилиси, 1988. С. 97.

8. ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 3. Д. 199. Л. 4.

9. ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 3. Д. 199. Л. 5.

10. Собрание законов Российской империи. Собрание (1825-1881). Том 41 (1866). Часть 26. Законы (43603-44077). С. 310.

11. Гаджиев Б.И. Буйнакск в истории и легендах. Махачкала, 1961. С. 51.

12. РГИА. Ф. 1268. Оп. 1. Д. 1602. Л. 150.

13. Кавказ. 1869 г. №146-148.

14. Кавказ. 1869 г. №106.

15. История Дагестана с древнейших времен до наших дней Том 1. История Дагестана с древнейших времён до XX века / отв. ред. А.И. Османов, Ин-т истории, археологии и этнографии. Москва: Наука, 2004. 570 с.

16. Кавказ. 1866 г. №30.

Literature:

1. The RSMHA. F. 400. Op. 1. D. 54. L. 5.

2. The RSMHA. F. 400. Op. 1. D. 54. L. 76.

3. The RSMHA F. 400. Op. 4. D. 2770. L. 85.

4. History of Dagestan from ancient times to the present day. Volume 1. History of Dagestan from ancient times to the xxcentury / ed. by A.I. Osmanov, Institute of History, Archeology and Ethnography. Moscow: Nauka, 2004. 551 p.

5. Dalgat E.M. A city and city life in Dagestan in the second half of the XIX-early XX centuries / Institute of History, Archeology and Ethnography, DSC RAS. Makhachkala: Mavraev, 2015.

6. Ryndzyunsky P.G. Peasants and a city in capitalist Russia in the second half of the XIX century. Moscow, 1983. 265 p.

7. Dumas. The Caucasus. Tbilisi, 1988. p. 97.

8. CSA RD. F. 2. Op. 3. D. 199. L. 4.

9. CSA RD. F. 2. Op. 3. D. 199. L. 5.

10. Collection of laws of the Russian Empire. Collection (1825-1881). Vol. 41 (1866). Part 26. Laws (43603-44077). P. 310.

11. Gadzhiev B.I. Buynaksk in history and legends. Makhachkala, 1961. P. 51.

12. The RSHA. F. 1268. Op. 1. D. 1602. L. 150.

13. The Caucasus. 1869 №146-148.

14. The Caucasus. 1869 №106.

15. History of Dagestan from ancient times to the present day Volume 1. History of Dagestan from ancient times to the XX century /ed. A.I. Osmanov, Institute of History, Archeology and Ethnography. Moscow: Science, 2004. 570 p.

16. The Caucasus. 1866 №30.