

УДК 947.085
ГРНТИ 03.23.55

**«КРИЗИС НАДЕЖНОСТИ» 1942 ГОДА В СОВЕТСКОМ ТАНКОСТРОЕНИИ НА ПРИМЕРЕ
ЗАВОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО»**

DOI: [10.31618/ESU.2413-9335.2020.7.70.572](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2020.7.70.572)

Пустьрев Павел Валерьевич

*Соискатель ученой степени кандидата исторических наук,
кафедра истории и политики России
Института международных отношений и мировой истории (ИМОМИ)
Нижегородский государственный университет им. Н.И.Лобачевского*

**"CRISIS OF RELIABILITY" IN 1942 IN THE SOVIET TANK BUILDING ON THE EXAMPLE OF
THE PLANT "KRASNOE SORMOVO"**

Pustyrev P.V.

*Applicant for the scientific degree of candidate of historical sciences,
Department of History and Politics of the Institute of International Relations and World History,
Nizhny Novgorod State University. N.I. Lobachevsky*

АННОТАЦИЯ

В начале 1942 г. советское танкостроение переживало так называемый «кризис надежности», вызванный форсированным выпуском боевых машин. Кризис удалось преодолеть только в 1943 г. Автор делает вывод, что только во второй половине 1943 г. танковой промышленности СССР удалось добиться приемлемого соотношения количество – качество самого массового танка Второй мировой войны – Т-34.

ABSTRACT

At the beginning of 1942 Soviet tank-building industry experienced the so-called "reliability crisis", caused by the forced release of military vehicles. The crisis was overcome only in 1943. The author concludes that only in the second half of 1943 the tank industry of the USSR managed to achieve an acceptable ratio of the quantity and quality of the most mass tank of the Second World War - T-34.

Ключевые слова: выпуск, дефект, танк, технология.

Key words: issue, defect, tank, technology.

В 1942 год СССР вступил в огне беспощадной борьбы с немецкими оккупантами. Борьба шла на уничтожение противников. Позади были тяжелейшие испытания 1941 г., гигантские потери и отступление, череда которых была прервана зарей нашей победы под Москвой. Но впереди были новые испытания. Их необходимо было преодолеть, не согнувшись под тяжестью непомерного груза [См.: 1, с. 7].

1942 год стал тяжелым и для танковой промышленности Советского Союза. Именно тогда разразился «кризис надежности» советских танков, который нашел отражение в современной историографии [См.: 2, с. 258; 3, с. 182-186; 4, с. 198-199; 5, с. 376-388].

По мнению А.Ю. Ермолова, падение качества танковой техники началось в январе 1942 года [3, с. 182]. М.Б. Барятинский пишет: «1942 год можно считать для Т-34 наиболее трудным. Непростым он выдался и с точки зрения качества боевых машин. Пожалуй, никогда до и никогда после рейтинг «тридцатьчетверки» не опускался так низко. Качество изготовления танков было настолько плохим, что стало серьезно сказываться на боеспособности танков и танковых частей. Именно в 1942 году в основном отмечались многочисленные отказы танкистов идти в бой на Т-34. Экипажи портили исправные танки как могли. Впрочем, и без этого порядка 50 % парка «тридцатьчетверок» постоянно нуждалось в

ремонте. Причем отнюдь не по причине боевых повреждений! И все это на фоне утраты превосходства над немецкими танками в огневой мощи и отчасти в бронезащите» [2, с. 258].

В статье сделана попытка показать разрешение «кризиса надежности» танка Т-34 в 1942 году на примере завода «Красное Сормово».

К началу 1942 году в СССР было налажено массовое производство танков Т-34 [6, 164-199; 202-234], в том числе и на заводе № 112 («Красное Сормово») [7, с. 22-39; 8].

Освоение новой машины на Сормовском заводе осложнялось низкой оснащенностью производства приспособлениями, кондукторами, шаблонами и инструментом, в связи со слабой базой для изготовления их на заводе в потребном объеме и неполучением должной помощи со стороны Наркомата танковой промышленности. Отсутствовал опыт постройки танков у рабочих и инженерно-технических работников. Отмечалась неудовлетворительная организация труда на некоторых рабочих участках. Отсюда вытекал неизбежный значительный процент бракованных изделий [9, л. 2]. Особенно неблагоприятно обстояло дело с качеством в металлургическом производстве [9, л. 14об].

29 сентября 1941 г. заместитель директора Г.И. Кузьмин подготовил проект приказа директора завода о порядке оформления допуска некондиционных деталей на машину Т-34.

Согласно этому документу, начальник ОТК обязывал «старших контрольных мастеров, изготавливавших детали для машины А-34, вести журнал для фиксации случаев изготовления отдельных деталей с отступлением от чертежей или технических условий». Заключение в журнале о возможности использования или о необходимых исправлениях деталей, изготавливаемых с отступлением от чертежа или технических условий, давал начальник ОТК и представитель заказчика, оформляя это подписью в цеховом журнале. Подробно регламентировался порядок дальнейшего прохождения некондиционных деталей, а «для ускорения решения вопросов непосредственно в цехах практиковать вызов конструкторов на места» [10, л. 23]. Неудивительно, что на последнем этапе сборки Т-34 обнаруживалось серьезное количество бракованных и некондиционных деталей [11, с. 24-25].

Под ответственность директора завода, главного инженера и главного конструктора заводу было разрешено производить танки Т-34 при необходимости и отсутствии соответствующего сортамента, замену одного сорта металла на другой, а также замену изделий, поступающих в порядке кооперации без ухудшения боевых качеств танков [12, л. 130]. Всё это не улучшало качество танков сормовского производства.

Как и на других танковых заводах СССР, на заводе №112, одной из главных проблем стало качество изготовленных танковых корпусов. Интересные данные по этой проблеме содержит Отчет о работе завода № 112 НКТП за годы Великой Отечественной войны, составленный военной приёмкой танкового управления ГБТУ КА на заводе № 112 в 1945 году. Отсутствие проблем с корпусами на этапе освоения производства в 1941 г., объясняется просто: «Одним из основных факторов, определяющих качество изготовленных корпусов заводом №112 является трещинообразование на деталях корпуса. В первые месяцы работы завода по изготовлению корпусов трещинообразование было почти незаметно по следующим причинам:

1) Существовавшая мехобработка кромок до термообработки и отсутствие газовой резки каленых деталей предохраняли от возможного появления трещин.

2) Количество изготовленных корпусов было незначительное» [13, л. 47].

Но стране было необходимо больше танков. Обеспечить резкое увеличение их выпуска при существующей технологии завод был не в состоянии. 23 октября 1941 г. заместитель председателя Совнаркома В.А. Малышев распоряжением № МВА-203 разрешил заводу № 112 выпускать корпуса танков без механической обработки после огневой резки по чертежам, утвержденным главным инженером и главным конструктором завода.

«С переходом на упрощенную технологию изготовления деталей корпуса, а именно с отменой

мехобработки кромок, сильно возросли тенденции к трещинообразованию» [13, л. 47].

«Так как переход на упрощенную технологию изготовления не сопровождался проведением ряда мер по предупреждению трещин, то % корпусов с трещинами резко возрос и достиг в 1942 г. 35,2% ... Наибольшее количество корпусов с трещинами было в мае м-це 1942г. ...

Положение с качеством корпусов было чрезвычайно угрожающее. Корпуса с трещинами были обнаружена в большом количестве в частях Действующей Армии. Опасность трещинообразования, помимо всего состояла в том, что трещины стали появляться на корпусах с течением времени, что затрудняло своевременную их локализацию /ограничения, заварка/» [13, л. 48].

Н.Н. Мельников в своей работе показывает, что в 1942 г. «Проблемы бронекорпусного производства Т-34 встали достаточно остро, и решать их необходимо было в кратчайшие сроки: в отличие от Мариупольского завода, все восточные предприятия (УЗТМ, заводы № 112, 174, 183, 264 НКТП) в течение 1942 г. выпускали корпуса с огромным количеством трещин, поскольку не обладали необходимым объемом оборудования, технологиями и ресурсами для успешного развертывания выпуска корпусов из БВТ» [14, с. 238 - 239].

Наличие большого количества брака в производстве танков стало предметом рассмотрения бюро Сормовского райкома ВКП (б) 17 декабря 1941 г. Бюро потребовало от главного технолога завода «Красное Сормово» немедленно заняться вопросами соблюдения технологического процесса цехами №№ 1, 2, 3, 4, 8, 20, 26, 43 и категорически воспретить любые отступления от утвержденной технологии. Райком партии просил Горьковский обком ВКП (б) воздействовать на заводы смежники: ГАЗ и Станкозавод. Особое внимание райком обратил на улучшение качества поставляемых моторов [15, л. 187].

Коллектив завода принимал меры по ликвидации многих недостатков выпускаемых боевых машин. Так, в 1941 г. было изготовлено устройство для вентиляции и охлаждения выхлопных коллекторов мотора М-17, чем устранили крупный дефект – выбрасывание пламени в моторный отсек, уменьшена пожарная опасность моторной установки и тепловые деформации коллекторов [9, л. 130б]. Тем не менее, у Наркомата танковой промышленности (НКТП) имелись постоянные претензии к заводу «Красное Сормово», например, по трудоемкости выпускаемых танков, поскольку предприятие затрачивало на выпуск единицы продукции на 2500-3000 часов больше, «чем в свое время затрачивал завод № 183 и затрачивает сейчас Сталинградский тракторный завод» [16, л. 2].

Боевое применение танков на фронте быстро выявляло все дефекты производства. 15 февраля 1942 г. вышел приказ Наркома танковой промышленности В.А. Малышева № 205мсс, в котором говорилось: «По донесению командования

Северо-Западного фронта в процессе эксплуатации и боевого применения танков на участках Северо-Западного фронта выявлены следующие дефекты:

II. По танкам «Т-34»: ...

Вышеуказанные дефекты происходят в результате ослабления внимания заводами к качеству изготовления танков, и контроль при сборке и выпуске машин обеспечивается неудовлетворительно.

В дополнение к моему приказу от 12. II. 1942 г. за № 192мсс Приказываю:

1. Директорам заводов: Кировского т. Махонину, № 183 т. Зальцману, СТЗ – т. Задорожному, № 112 – т. Михалеву, т. 37 – т. Фрезеру, № 38 – т. Рубинчик и № 76 – т. Кочеткову немедленно разработать конкретные мероприятия по устранению в кратчайший срок вышеуказанных дефектов в машинах и о принятых мерах сообщить мне» [16, л. 22].

Свидетельством нарастающего кризиса надёжности стал приказ Наркома танковой промышленности № 357с от 20 апреля 1942 г. Его суть состояла в том, что для преодоления многочисленных «узких мест» в начале 1942 г. на заводе № 264 изменили технологию обработки корпуса танка Т-34 после сварки в сторону «упрощения». Отказ от трудоемкого процесса отпуска (термическая обработка металла с целью повышения пластичности и снижения хрупкости) позволял снизить энергоёмкость производства. В конечном счете от «упрощения» технологии пострадало качество. В производимых заводом № 264 корпусах танков стали появляться трещины, что послужило причиной жалоб из войск.

Нарком танковой промышленности В.А. Малышев, лично прибыв в Сталинград и изучив ситуацию на месте, распорядился возобновить процедуру отпуска корпуса и ужесточить технический контроль. Директору завода, главному инженеру и главному металлургу был объявлен выговор, а другие директора предупреждены о необходимости следить за точным соблюдением технологических процессов. Но инцидент на этом не был исчерпан. Через некоторое время выяснилось, что вышеупомянутая практика отклонения от технологического процесса в производстве бронекорпусов имеют место не только на заводе № 264, но и на других заводах. Дело в том, что данная ситуация была порождена не злой волей или разгильдяйством отдельных лиц, а объективными причинами: нехваткой оборудования, материалов и рабочей силы. В результате поток жалоб из войск на дефекты в броне танков нарастал [3. с. 183-184].

Скандал с качеством достиг самого высшего уровня. Вникнув в суть вопроса и узнав, например, о неважизаменяемости (либо полной, либо частичной) даже таких крупных узлов, как танковые башни, И.В. Сталин впал в ярость.

5 июня 1942 г. военный комиссар Главного автобронетанкового управления (ГАБТУ) Н.И. Бирюков записал в своем рабочем дневнике:

«Указания т. Сталина:

1. Полтора-два месяца проводить улучшение существующего танка Т-34.

2. Основной дефект наших танков в том, что они не могут совершать больших переходов.

3. Слабым местом в танках является ненадежность механизмов передачи, трансмиссии.

4. Танк должен быть простым, грубым, выносливым, рассчитанным на среднего танкиста.

5. Сосредоточить внимание на улучшении танков».

30 июня 1942 г. ГАБТУ РККА поставило вопрос о качестве Т-34 в правительстве и предъявило «основные требования по улучшению танка:

а) произвести сверку чертежей и технических условий;

б) изъять из производства не проверенные испытаниями заменители;

в) усилить отделы ОТК на заводах;

г) заменить в танках производства СТЗ, находящихся в армии, бесструнное крепление бортовых редукторов на струнное;

д) ввести на всех танках масляные радиаторы [2, с. 262-263].

Кроме устранения производственных дефектов, встал вопрос и о совершенствовании конструкции танка Т-34. 8 июня 1942 г. вышел приказ НКТП № 435с, в котором говорилось, что Государственный комитет обороны «требует улучшения механизмов передач и улучшения обзорности танков, поэтому первоочередной задачей директоров и главных инженеров завода № 112 т. Рубинчик и Михалев и др. является быстрое проведение работ по улучшению механизмов передачи и обзорности танков Т-34, а также систематическая работа по улучшению качества танков Т-34 и его узлов, особенно бортовой передачи ленинцев и корпуса танков».

В целях улучшения обзорности танков Т-34 директору и главному инженеру завода № 112 предписывалось к 15 августа 1942 г. обеспечить выпуск Т-34 с командирской башенкой [17, л. 104-105].

10 июня 1942 г. нарком В.А. Малышев подписал приказ за номером 440сс. Этот приказ констатировал продолжающийся поток сообщений из Красной Армии о трещинах в броне, и требовал восстановить процедуру низкого отпуска для бронекорпусов на всех изготавливающих их предприятиях НКТП. Приказ требовал от предприятий немедленно начать строительство новых термических печей и к 1 сентября 1942 г. иметь их достаточно для того, чтобы осуществлять полноценную термообработку всех бронекорпусов [3. с. 183-184].

«Государственным Комитетом Обороны было вынесено специальное постановление по поводу плохого качества танков завода № 112. После постановления ГОКО завод принял ряд мер по улучшению качества корпусов а именно:

1) запрещена резка кислородом термически обработанных деталей на высокую твердость.

2) Запрещен низкий отпуск в пламенных печах, не обеспечивающих устойчивую температуру низкого отпуска 250-330°.

3) Ограничен хим. анализ по углероду, для деталей более предрасположенных к трещинообразованию, как передний лобовой лист и борт.

4) Введен индукционный подогрев деталей №34.29.904 с защитой «ДТ» и рымами.

5) Ограничена сила тока приварки защиты «ДТ» и рымов до 250 ампер при диаметре электрода 5 мм.

6) Отменено применение при сварке лобового листа электрода марки «МД» с заменой более качественным аустенитовым электродом.

7) Введен низкий отпуск сваренного узла детали 34-29-904 с защитой "ДТ" и рымами.

8) Проведены конструктивные изменения узлов в местах стыка с целью устранения необходимости подрезки деталей во время сборки.

9) Введен низкий отпуск корпусов после сварки. Правда завод в последствии должен был прекратить низкий отпуск корпусов ввиду жесткого лимита в потреблении электроэнергии» [13, л. 48 - 49].

«Борьба с трещинообразованием на деталях корпуса шла не только по линии введения новых дополнительных технологических процессов, но и по линии поднятия квалификации сварщиков. Все сварщики были переаттестованы на право сварки бронеконструкций.

На основании тщательного анализа механических свойств сданных проб сварщиками на право сварки бронеконструкций, выведена прямая зависимость механических свойств от степени квалификации сварщиков... Комплекс мероприятий по улучшению технологического процесса, по подготовке кадров сварщиков, газорезчиков, термистов, сборщиков - привел к резкому улучшению качества корпусов» [13, л. 51].

Все вышеуказанные мероприятия в совокупности дали возможность заводу резко уменьшить количество корпусов с трещинами. В 1942 г. было 35,2% корпусов с трещинами, в 1943 г. - 14,3% , в 1944 г. - 6,3% , в 1-м полугодии 1945 г. - 5,4% [13, л. 49].

Весной и летом 1942 г. заводом № 112 был проведен комплекс мероприятий по изменению конструкции танка Т-34. Танк значительно упростился [5, с. 387-388].

22 сентября 1942 г. директор завода «Красное Сормово» Е.Э. Рубинчик издал приказ № 64 о разработке чертежей и прочей документации на наружные топливные баки для запаса топлива на 270 литров и увеличенным боекомплектом в соответствии с постановлением ГКО № 2825 [18, л. 86].

12 октября 1942 г. последовал приказ Е.Э. Рубинчика по уменьшению расхода черных металлов на танк Т-34 не менее чем на 5 % против установленных норм на III квартал 1942 г. и снижению трудоемкости на 7 % против фактических затрат путем внедрения новой

технологии и организации поточных линий [18, л. 95].

Не смотря на принимаемые руководством завода меры, к началу 1943 г. танки Т-34 выпуска завода № 112 считались наиболее плохими, а наиболее добротными танки завода №183 в Нижнем Тагиле – головного предприятия по Т-34. Это было объяснимо, так как завод № 112, начавший производство Т-34 в июле 1941 г., относился прежде к Наркомсудпрому и находился в то время с другими танкостроительными предприятиями не в совсем равных условиях. Даже к началу 1943 г. на заводе не было ни одного сварочного полуавтомата, литейный участок был переоборудован для крупномасштабного литья башен лишь к лету 1943 г. Имел место большой дефицит подготовленных кадров

Поэтому в течение 1942 г. количество и качество танков Т-34, выпущенных заводом «Красное Сормово», оставляло желать лучшего:

«Танки завода № 112 отличаются небрежной сборкой... Сварные швы различной толщины, в ряде случаев излишне бугристые, прерывистые...

Многие танки предьявляются не укомплектованные ТПУ-3 и аккумуляторными батареями...

Все осмотренные танки имеют один общий недостаток – большое усилие на маховике поворотного механизма...

При длительных маршах в топливной системе танка возможно появление течи бензина и его самовоспламенения...».

За низкое качество танков руководство завода постоянно получало «пилюли» от И.М. Зальцмана, а порой и от Верховного, который в письме В.А. Малышеву, отправленном в июне 1943 г. писал: «...и в заключение, товарищ Малышев, очень хочется надеяться, что Вам наконец удастся что-то сделать с «сормовским уродом», на котором бояться воевать наши танкисты...»

Нарком В.А. Малышев принял меры. Уже в июне 1943 г. завод получил два сварочных автомата Е.О. Патона, а в июле – первые агрегатные металлообрабатывающие станки. В августе был введен карусельный станок для изготовления зубчатых венцов большого диаметра, а также прибыло подкрепление в виде группы конструкторов и технологов с Уралвагонзавода, «Уралмаша» и из Института электросварки АН СССР.

С весны 1943 г. завод становится пионером по разработке множества полезных нововведений для Т-34. Так, башенка, разработанная на заводе № 112, была взята за основу головным предприятием (завод № 183), на котором уже в июне-июле 1943 г. было запущено в серийное производство аналогичное изделие из жидкой брони с толщиной стенок 52-56 мм..

Таким образом, к осени 1943 г. облик Т-34 выпуска завода № 112 уже не напоминал пресловутого «урода» [19, с. 55-59].

С конца 1941 г. и до начала 1943 г. объективные условия не позволяли проводить

модернизацию выпускаемой продукции, так как все усилия были направлены на освоение массового производства танков и борьбу за повышение их надежности [3. с. 252]. Это и стало одной из причин тяжелых потерь танков Т-34 в битве на Курской дуге.

Литература

1. Мягков М.Ю. 1942 год. От «Кремля» до «Марса» / М.Ю. Мягков. – М.: ОЛМА Медиа групп, 2015. – 304 с.
2. Барятинский М.Б. Т-34 в бою / М.Б. Барятинский. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 352 с.
3. Ермолов А.Ю. Государственное управление военной промышленностью в 1940-е годы: Танковая промышленность / А.Ю. Ермолов. - СПб., 2013. – 408 с.
4. Самуэльсон Л. Танкоград: секреты русского тыла, 1917-1953 / Л. Самуэльсон ; [пер. с швед. Н.В. Долговой]. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. – 376 с.
5. Свирилин М.Н. Броневой щит Сталина. История советского танка. 1937-1943 / М.Н. Свирилин. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 448 с.
6. Коломиец М.В. Т-34. Первая полная энциклопедия / М.В. Коломиец. – М.: Яуза : Стратегия КМ : Эксмо, 2009. – 496 с.
7. Вдовин, М.Н., Горева А.М. Все для Победы! (Очерки истории оборонной промышленности Горьковской области. 1930-1945 гг.) / М.Н. Вдовин, А.М. Горева. – Н. Новгород, Кварц, 2010. – 302 с.
8. Подрепный Е.И. Выполняя решение Государственного Комитета Обороны / Е.И. Подрепный // Военно-исторический журнал. - М, 2018. - № 5. – С. 56-58.
9. Государственное казенное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. 15. Оп. 4. Д. 125.
10. ЦАНО. Ф. 15. Оп. 6. Д. 3. Часть 5.
11. Ионов Н.В. Организация производства танков Т-34 на заводе «Красное Сормово» в 1941 году: историография и источниковедение. Рукопись / Н.В. Ионов.- Нижний Новгород, 2011.
12. ЦАНО. Ф. 15. Оп. 4. Д. 103.
13. Федеральное государственное казенное учреждение «Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации» (ЦАМО РФ) Ф. 38. Оп. 11355, Д. 661.
14. Мельников Н.Н. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны / Н.Н. Мельников. — Москва : Яуза-Каталог, 2019. Сер. Военно-исторические книги издательства "Яуза". – 736 с.
15. Государственное казенное учреждение Государственный общественно-политический архив Нижегородской области (ГОПАНО). Ф. 34. Оп. 1. Д. 1616.
16. ЦАНО. Ф. 15. Оп. 4. Д. 159.
17. ЦАНО. Ф. 15. Оп. 4. Д. 158.
18. ЦАНО. Ф. 15. Оп. 4. Д. 164.
19. Свирилин М.Н. Стальной кулак Сталина. История советского танка 1943-1955. / М.Н. Свирилин. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 415 с.

АЛИ МАРДАН БЕК ТОПЧИБАШЕВ - ЗАЩИТНИК ПРАВ МУСУЛЬМАН

DOI: [10.31618/ESU.2413-9335.2020.7.70.575](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2020.7.70.575)

Рустамова Джамиля Яшар кызы

доктор исторических наук, и.о.профессора

Кафедры истории Азербайджана (для гуманитарных факультетов)

Бакинского Государственного Университета

г. Баку

АННОТАЦИЯ

В статье исследуется жизнь и общественно-политическая деятельность Али Мардан бек Топчибашева. Али Мардан бек получил блестящее образование на юридическом факультете Санкт-Петербургского университета, после окончания которого все свои силы и энергию посвятил борьбе за права мусульман Азербайджана, а затем и всех мусульман Российской империи. В 1897 г. был избран в Бакинскую Городскую Думу, а в 1898 г. стал редактором русскоязычной газеты «Каспий». Газета основное внимание уделяла проблемам миллионов мусульман Российской империи. В статье показано, что на этом этапе своей общественно-политической деятельности он выступал за отмену политических, гражданских и религиозных ограничений, которым подвергались мусульмане в Российской империи. После провозглашения независимости Азербайджана, А.М.Топчибашев был назначен полномочным представителем страны в Османской Турции, а затем возглавил азербайджанскую делегацию на Парижской мирной конференции. Благодаря плодотворной работе азербайджанской делегации на конференции, в январе 1920 года Верховный Совет союзников признал де-факто независимость Азербайджана. После установления Советской власти в Азербайджане в апреле 1920 г., он и как другие члены делегации вынужден был остаться в Париже и продолжить борьбу за восстановление независимости страны.

ABSTRACT

The article explores the life and social-political activities of Ali Mardan bey Topchibashev. Having received his legal education at the St. Petersburg University, Ali Mardan bey Topchibashev devoted all of his resources and energy to fight for the rights of the Muslims of Azerbaijan and later all Muslims of the Russian Empire. In 1897, he was elected to the Baku City Duma and in 1898 became editor of the Russian – language newspaper “Kaspiy”. The newspaper focused on the problems of millions of Muslims in the Russian Empire. The editor considered the