

Документы Исторического архива Омской области о печатании бон Омской и Томской железных дорог

Публикация Д. И. Петина

Денежное обращение на востоке России в годы революции и гражданской войны отличалось значительным разнообразием платежных средств, имевших хождение и использовавшихся при расчетах учреждениями, организациями и населением. Повсеместное массовое появление местных денежных знаков в данном регионе произошло во второй половине 1918 г. вследствие резкой дестабилизации политического и финансового положения. Денежным кризисом активно стимулировался естественный механизм регуляции денежного рынка путем новых локальных эмиссий. Везде, где на востоке России распространялась антибольшевистская власть, денежный рынок уже осенью 1918 г. «отреагировал» на дефицит наличных денег эмиссиями всевозможных их заменителей, относящимися к категории бон необязательного обращения. В этот период полноту политической власти на востоке России вобрал в себя омский центр.

Для омской власти эти многообразные и разнородные платежные средства явились одним проблемных вопросов финансовой сферы. Как справедливо отмечает в своей монографии сотрудник Института истории Сибирского отделения РАН В. М. Рынков, «функция большинства местных выпусков сводилась к восполнению недостатка мелкой разменной монеты. Обычно выпускавшее их учреждение имело в своей кассе или на банковском счету соответствовавшую выпуску сумму в крупных купюрах, которые являлись обеспечением. Но негативная реакция центральных органов тоже была закономерна: выпуски подрывали единое денежное пространство»¹.

Министерство финансов «белого» Омска (далее — Минфин) категорично высказывалось по поводу подобных эмиссий:

Петин Дмитрий Игоревич,
кандидат
исторических наук,
главный архивист,
Центр изучения
истории
Гражданской войны
(Исторический архив
Омской области)
(Омск)

«Выпуски частными учреждениями в обращение знаков, заменяющих денежные, признаются недопустимыми»². Но на практике местные условия предоставляли этим денежным знакам право фактического хождения³. Руководство Госбанка при этом уверяло «омский» Минфин, что «для потребности населения в мелких денежных знаках Госбанком принимаются все зависящие от него меры, и в ближайшее время эта потребность будет удовлетворена в полной мере»⁴. Но продолжавшийся на практике рост эмиссий денежных знаков необходимого обращения показывал явную недостаточность данных действий.

Минфин правительства Колчака в 1918–1919 гг. проводил также и активные мероприятия по унификации денежного рынка подконтрольных территорий, пытаясь вывести из обращения наиболее значимые местные денежные знаки и суррогаты. Но несмотря на стремление омской власти насытить рынок своими деньгами — сибирскими казначейскими знаками и краткосрочными обязательствами Государственного казначейства, — в денежном обращении продолжал отмечаться дефицит разменных денежных знаков и в 1919 г. Это стало причиной дальнейшего развития эмиссий частных бон. Даже в Омске, являвшимся административным и эмиссионным центром «белой» Сибири, в 1919 г. отмечался недостаток мелких денег в обращении, в связи с чем здесь были отмечены выпуски разменных бон необязательного обращения⁵.

Как указывал по этому поводу известный советский экономист Л. Н. Юровский, «слабость омского эмиссионного аппарата вынуждала к отступлениям от общей унификационной тенденции, поэтому снова появлялись местные денежные знаки разменного типа»⁶.

Особая ситуация при ведении денежных расчетов наблюдалась в транспортной сфере «белого» востока России: кризисные явления, имевшие место в денежном обращении в 1918–1919 гг., как нигде, негативно сказывались на функционировании основного вида транспортных сообщений в тот период — железных дорог. Имея значительную протяженность, железные дороги востока России (фактически Транссибирская магистраль) проходили через ряд территорий, на которых обращались разнообразные местные денежные знаки и суррогаты. Данное обстоятельство в совокупности с дестабилизированным снабжением железных дорог денежным подкреплением и общей экономической разрухой вызывало трудности при проведении финансовых операций, усиливая без того жесткую дифференциацию находящихся в обращении платежных средств.

Так, в Амурской, Забайкальской и Приморской областях железнодорожные кассы требовали от своих клиентов оплаты услуг исключительно дореволюционными кредитными билетами, категорично не признавая при этом не только местные боны, но и «сибирские» денежные знаки⁷. Разменный дефицит рубежа 1918–1919 гг. привел к тому, что на востоке России кассы железных дорог вынужденно прекратили обмен денежных знаков крупных номиналов, требуя вносить стоимость товаров и услуг без сдачи⁸. В свою очередь, омское

Министерство путей сообщения (далее — МПС) просило Минфин присылать денежные знаки, главным образом, разменных номиналов, и только лишь небольшую часть купюр не свыше пятисотрублевого достоинства. При этом прием в платежи железнодорожными кассами купюр номиналом свыше 1000 руб., равно как и выдача сдачи в объеме не более 10 % от платежа, допускались только со специальной санкции «при очень уважительных обстоятельствах, засвидетельствованных в особом акте»⁹. Как отмечалось также колчаковским МПС, в условиях «разменного голода» на «вольном» рынке не упускали возможности заработать многочисленные денежные спекулянты, требовавшие до 700 руб. за размен пятитысячной «сибирской» купюры¹⁰.

Подобного рода обстоятельства негативно отражались на финансово-хозяйственной деятельности железных дорог. В связи с этим руководство ряда железных дорог востока России, стремясь ослабить финансовый кризис, в 1918–1919 гг. выпускало собственные специальные денежные знаки, в расчетах приравняемые к общеобязательным деньгам (в качестве наиболее яркого примера можно привести эмиссионный опыт Китайско-Восточной железной дороги). Но аспектом отечественной бонистики, привлекающим в данном отношении отдельное внимание, являются боны Омской и Томской железных дорог.

В историографии сведения об этих памятниках бумажноденежного обращения представлены весьма скудно. Впервые описал денежные знаки Омской и Томской железных дорог в 1923 г. в своей статье иркутский коллекционер А. Катков¹¹. Кратко говорит об этих железнодорожных бонах и бонист А. А. Абезгуз¹². Позднее данные платежные средства упоминались в каталоге П. Ф. Рябченко и В. И. Бутко с указанием того, что боны являются, вероятно, пробными оттисками, датированными 1918 г.¹³ Исследователь Г. И. Рогов указывает на то, что боны Омской и Томской железных дорог были произведены и выпущены в обращение в 1918 г. Однако при этом автором данной работы не приводится каких-либо аргументов в подтверждение данного факта и не дается ссылок на конкретный источник¹⁴. В качестве иллюстративного включения боны Омской и Томской железных дорог фигурируют в совместной монографии современных исследователей А. В. Алямкина и А. Г. Баранова¹⁵, а также в одной из статей О. В. Парамонова¹⁶. Но при этом данными авторами в тексте их трудов о сибирских железнодорожных бонах ничего не говорится.

При работе с документами периода гражданской войны в Историческом архиве Омской области в фонде Министерства путей сообщения правительства А. В. Колчака Финансово-счетного управления нами был выявлен ряд делопроизводственных источников, представляющих собой официальную переписку двух колчаковских ведомств — МПС и Минфина, — датированную концом сентября — началом октября 1919 г.

Благодаря обнародованию указанных документов детализируются некоторые обстоятельства появления в Сибири особых денежных знаков для нужд железных дорог.

№ 1

Директор канцелярии Министерства путей сообщения 13 сентября 1919 г.¹⁷ Господину Министру путей сообщения.

ДОКЛАД

Согласно личного Вашего распоряжения мною собраны справки в типографиях Омской, Томской и Забайкальской жел.[езных] дорог о возможности печатания железнодорожных бонн.

Выяснилось, что типография Омской дороги при наличии одного литографского станка и одной типолитографской машины при работе двумя сменами, считая работу второй смены четыре часа, может в день отпечатать 6000 картузных листов, типография Томской дороги, при двух станках может отпечатать 9000 листов, односторонних и в одну краску. Хуже обстоит дело на Забайкальской дороге, литография там давно уже не работает, есть один, но ни в типографии, ни вообще в Иркутске мастеров-литографов свободных нет, да и станок настолько плохой, что может выпустить не более 500 листов в день, так что эту типографию нужно отбросить, тем более, что там не имеется и изолированного помещения, что необходимо для опечатания в свободное от работ время. Должен оговориться, что я докладываю со слов заведывающего типографией, и, может быть, в натуре дело обстоит иначе.

Таким образом, типографиями Омской и Томской дорог может в день выпускаться /6 000 + 9 000/ листов, что в месяц составит /15 000x24/ 360 000, принимая размер бонны в 1/32 листа, приблизительный размер старого кредитного рубля, в месяц может быть выпущено /360 000x32/ 11 520 000 бонн¹⁸. Но, ни бумаги, ни красок, ни олифы для их растворения ни в типографиях, ни на рынке нет. Затем желательнее, чтобы бонны печатались лишь с одной стороны и в одну краску.

Кроме того, для работы второй смены в Томской типографии нужно взять специалистов из лагеря военнопленных.

Конечно, для усиления работ в типографиях можно было приобрести добавочные машины и станки, но и в настоящее время на рынках их нет, а из частных рук, хотя и возможно приобрести, но весьма за дорогую цену.

Директор канцелярии (*подпись неразборчива*)

№ 2

МПС. Омская железная дорога. 1-й Помощник начальника матер.[иальной] службы.
13 / IX 1919 г.

Справка о стоимости 12-ти часовой литографской работы
в типографии Омской жел.[езной] дор.[оги]

Мастера и рабочие... до 480 руб.[лей]

Рабочая сила при двигателе... до 160 руб.[лей]

Материалы для литографской машины: краска, олифа, гуммиарабик, кислота, скипидар, тальк, пемза, канифоль, керосин, бензин и проч.[ее]... до 400 руб.[лей]

Материалы для работы двигателя... до 300 руб.[лей]

Общие расходы (отопление, освещение, вода помещение проч.[ее])... до 50 руб.[лей]

ГИАОО. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 118. Подлинник. Рукопись.

№ 3

15 сентября 1919 г[ода]. № 6143. ЕГО ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВУ
Л. В. фон-Гойер г.[осподину] Министру финансов.

Милостивый государь Лев Викторович

Вследствие личных с Вами переговоров имею честь сообщить, что по наведенным мною справкам оказывается возможным печатать бонны литографским способом в типографиях Омской и Томской жел.[езных] дор.[ог].

Первая из них, работая в две смены, может отпечатать в день 6000 картузных листов, вторая — 9000 листов с одной стороны и в одну краску.

Таким образом, типографии Омской и Томской дор.[ог] могут выпускать в день 15 000 листов или 360 000 листов в месяц, что при размере бонны в 1/32 листа /размер старого кредитного рубля/ составить в месяц 10 520 000 бонн¹⁹.

Бумаги, краски и олифы для растворения нет ни в типографиях, ни на рынках.

Если указанные условия изготовления бонн представляются удовлетворительными, то по получении от Вас окончательного на этот счет решения и необходимых для работы материалов я сделаю соответствующие распоряжения.

Прошу принять уверение в совершенном уважении.

Л. Устругов (автограф)

ГИАОО. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 117–117 об. Подлинник. Машинописный экземпляр.

№ 4

Товарищ Министра финансов 19 сентября 1919 г. № 04007. г[ород]. Омск.
Его Высокопревосходительству Л. А. УСТРУГОВУ Министру путей сообщения.

Канцелярия Министерства путей сообщения 23 / IX 1919 г. Вход.[ящий] № 9843 (штамп)
МПС. Финансово-счетное управление 24 / IX 1919 г. Вход.[ящий] № 3923 (штамп)

Милостивый государь, Леонид Александрович

На письмо Ваше от 15 сентября за № 6143 на имя г.[осподина] Управляющего Министерством финансов о возможности печатания бон в типографиях Омской и Томской ж.[елезных] д.[орог] имею честь сообщить, что условия их изготовления представляются вполне удовлетворительными. Управляющий Экспедицией заготовления государственных бумаг примет меры к своевременной доставке всех необходимых материалов в названные типографии и даст указания по организации печатания бон и контроля их производства.

К моменту утверждения бон, образцы коих имеют быть изготовлены в ближайшее время Экспедицией заготовления государственных бумаг и к началу их печатания, необходимо получить для грифования образцы подписей, кои предполагаются на обязательствах, поэтому прошу не отказать сделать соответствующее распоряжение о доставлении названных образцов в Министерство финансов.

Прошу принять уверение в совершенном уважении и таковой же преданности.

В. Новицкий (автограф)

Резолюция Л. А. Устругова: *Сч[етно] Ф[инансовому] О[тделу]. Полагаю подпись мою и Вашу... (далее неразборчиво. — Д. П.) 22 / IX [1919 г.]. Устругов* (автограф).

ГИАОО. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 120. Подлинник. Машинописный экземпляр.

№ 5

Министр путей сообщения 2 октября 1919 г. № 35998 / 6547.

ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВУ В. И. НОВИЦКОМУ г.[осподину] Товарищу министра финансов.

Милостивый государь Владимир Иосифович

На письмо Ваше от 19 сентября с.[его] / г.[ода] за № 04007 по вопросу о доставлении в Министерство финансов для грифования образцов подписей, кои предполагается поместить на обязательствах, имею честь сообщить, что Министерством путей сообщения предложены к помещению на бонах нижеследующие подписи — моя и начальника финансово-го отдела хозяйственного управления железных дорог К. Н. Александровского:

Министр путей сообщения

Инженер

Начальник финансового отдела

хозяйственного управления железных дорог

Прошу принять уверение в совершенном уважении и преданности.

(Без подписи)

ГИА00. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 121. Подлинник. Машинописный экземпляр.

¹ Рынков В. М. Финансовая политика антибольшевистских правительств востока России (вторая половина 1918 — начало 1920 г.). Новосибирск, 2006. С. 177–178.

² Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. Р-143. Оп. 7. Д. 120. Л. 1.

³ Местные денежные знаки и политика Министерства финансов // Вестник финансов, промышленности и торговли. Омск, 1919. № 7. С. 3–4.

⁴ Исторический архив Омской области (далее — ГИА00). Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 45–45 об.

⁵ Рябченко П. Ф., Бутко В. И. Полный каталог бумажных денежных знаков и бон России, СССР и стран СНГ (1769–2000 гг.). Киев, 2000. С. 506.

⁶ Наше денежное обращение. М., 1926. С. 278.

⁷ ГАРФ. Ф. Р-143. Оп. 7. Д. 105. Л. 15.

⁸ Рынков В. М. Финансовая политика антибольшевистских правительств востока России... С. 107.

⁹ ГИА00. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 4, 19.

- ¹⁰ Там же. Л. 79 об.
- ¹¹ Катков А. Не родившиеся колчаковки // Советский бонист. М., 1923. № 11–12. С. 4.
- ¹² Абезгуз А. А. Пробные знаки Колчака (окончание) // Московский бонист. М., 1983. № 5–6.
- ¹³ Рябченко П. Ф., Бутко В. И. Полный каталог бумажных денежных знаков и бон России, СССР и стран СНГ (1769–2000 гг.). Киев, 2000. С. 180.
- ¹⁴ Рогов Г. И. Денежные знаки, выпущенные в период существования белогвардейских правительств в Сибири и на Дальнем Востоке // История белой Сибири: Тезисы IV науч. конф. 6–7 февр. 2001 г. Кемерово, 2001. С. 160.
- ¹⁵ Алямкин А. В., Баранов А. Г. История денежного обращения в 1914–1924 гг. (по материалам Зауралья). Екатеринбург, 2005. С. 184–185.
- ¹⁶ Парамонов О. «Кузнецы» с «языками». Сибирские деньги (продолжение) // Родина. М., 2000. № 6. С. 40.
- ¹⁷ Число месяца точно по документу установить не удалось. Доклад датируется нами предположительно, согласно другим имеющимся документам.
- ¹⁸ В тексте приведена цифра «10 520 000» — по всей видимости, арифметическая ошибка составителей документа.
- ¹⁹ Здесь повторяется предыдущая арифметическая ошибка составителей документа, ставшего основой для данного письма.

Historical Archive's of Omsk region documents on printing of bonds of Omskaya and Tomskaya railroads

Published by D. I. Petin

AUTHOR: Ph.D. in History, Senior archivist, Center for study of the history of the Civil War, Historical Archive of Omsk region (Omsk); dimario86@rambler.ru

REFERENCES:

- ¹ Rynkov V. M. Finansovaya politika antibol'shevistskix pravitel'stv vostoka Rossii (vtoraya polovina 1918 — nachalo 1920 g.). Novosibirsk, 2006.
- ² Russian Federation State Archive.
- ³ Vestnik finansov, promy'shennosti i trgovli. Omsk, 1919. N 7.
- ⁴ Omsk region Historical Archive.
- ⁵ Ryabchenko P. F., Butko V. I. Polny'j katalog bumazhny'x denezhny'x znakov i bon Rossii, SSSR i stran SNG (1769–2000 gg.). Kiev, 2000.
- ⁶ Nashe denezhnoe obrashhenie. Moscow, 1926.
- ⁷ Katkov A. Ne rodivshiesya kolchakovki // Sovetskij bonist. 1923. N 11–12.
- ⁸ Abezguz A. A. Probny'e znaki Kolchaka (okonchanie) // Moskovskij bonist. 1983. N 5–6.
- ⁹ Rogov G. I. Denezhny'e znaki, vy'pushhenny'e v period sushhestvovaniya belogvardejskix pravitel'stv v Sibiri i na Dal'nem Vostoke // Istoriya beloj Sibiri: Tezisy' IV nauch. konf. 6–7 fevr. 2001 g. Kemerovo, 2001.
- ¹⁰ Alyamkin A. V., Baranov A. G. Istoriya denezhnogo obrashheniya v 1914–1924 gg. (po materialam Zaural'ya). Ekaterinburg, 2005.
- ¹¹ Paramonov O. «Kuznecy» s «yazy'kami». Sibirskie den'gi (prodolzhenie) // Rodina. 2000. N 6.