

УДК 336.747 : 625.1/.5(571.1/.5)“1919”

Д. И. ПЕТИН

Омский государственный
технический университет

К ВОПРОСУ О ПРОЕКТЕ ЭМИССИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ДЕНЕЖНЫХ ЗНАКОВ ДЛЯ НУЖД ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СИБИРИ В 1919 г.

В статье на основе ранее не известных документов, выявленных автором в фондах Исторического архива Омской области, рассказывается о нереализованном проекте эмиссии специальных денежных знаков, предназначенных для расчётов на железных дорогах Сибири в период власти правительства А. В. Колчака осенью 1919 г.

Ключевые слова: денежное обращение, Сибирь, бонистика, бумажные денежные знаки, железные дороги.

Денежное обращение на востоке России в годы революции и Гражданской войны отличалось значительным разнообразием платёжных средств, имевших хождение и использовавшихся при расчётах 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 путём 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, относящихся к категории бон необязательного обращения. В этот период полностью политической власти на востоке России выбрал в себя «омский» центр.

Для «омской» власти эти многообразные и разнообразные платёжные средства явились одним из проблемных вопросов финансовой сферы. Как отмечает 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, с. 177–178].

Министерство финансов белого Омска (далее — Минфин) категорично высказывалось по поводу подобных эмиссий: «Выпуски частными учреждениями в обращение знаков, заменяющих денежные, признаются недопустимыми» [2]. Но на практике местные условия предоставляли этим денежным знакам право фактического хождения [3]. Руковод-

ство 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 необязательного 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, являвшемся 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 обращения [5, с. 506]. Как пишет 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 расчётов 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 транспорта — железных дорог. Имея значительную протяжённость, железные дороги на востоке России проходили через ряд территорий, на которых обращалось большое разнообразие мест-

ных денежных знаков и суррогатов. Данное обстоятельство в совокупности с дестабилизированным снабжением железных дорог денежным подкреплением и общей экономической разрухой вызывало трудности при проведении финансовых операций, усиливая без того жёсткую дифференциацию находящихся в обращении платёжных 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 бонны, но и сибирские денежные знаки [7]. Разменный дефицит рубежа 1918 — 1919 гг. привёл к тому, что на востоке России кассы железных дорог вынужденно прекратили размен денежных знаков крупных номиналов, требуя вносить стоимость товаров и услуг без сдачи [1, с. 107]. 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 пятисотрублёвого достоинства. При этом приём в платежи железнодорожными кассами купюр номиналом свыше 1000 руб., равно как и выдача сдачи в объёме не более 10 % от платежа, допускались только со специальной санкции «при очень уважительных обстоятельствах, засвидетельствованных в особом акте» [8].

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» купюры [9].

Руководство ряда железных дорог востока России, стремясь ослабить финансовый кризис, в 1918 — 1919 гг. выпускало собственные специальные денежные знаки, в расчётах 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 бонны Омской и Томской железных дорог (рис. 1 — 4). В историографии сведения об этих памятниках бумажноденежного обращения представлены весьма скудно. Впервые описал денежные знаки Омской и Томской железных дорог в 1923 г. иркутский коллекционер А. Катков [10]. Кратко пишет об этих железнодорожных боннах и А. А. Абезгуз [11]. Позднее данные платёжные средства упоминались в каталоге П. Ф. Рябченко и В. И. Бутко с указанием того, что бонны являются, вероятно, пробными оттисками, датируемыми 1918 г. [5, с. 180]. Г. И. Рогов указывает на то, что бонны 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 даётся ссылок на конкретный источник [12]. В качестве иллюстративного включения бонны Омской и Томской железных дорог фигурируют в совместной монографии А. В. Алямкина и А. Г. Баранова [13], а также в одной из статей О. В. Парамонова [14]. Но при этом данными авторами в тексте их трудов о сибирских железнодорожных боннах ничего не говорится.

При работе с документами фонда Р-1181 «Финансово-счётное управление Министерства путей сообщения» Исторического архива Омской области нами был выявлен ряд делопроизводственных источников, представляющих собой официальную



Рис. 1. Бонн Омской железной дороги номиналом 3 руб., 1919 г.

Односторонний. Натуральная величина 100x60 мм



Рис. 2. Бонн Омской железной дороги номиналом 10 руб., 1919 г.

Односторонний. Натуральная величина 100x60 мм



Рис. 3. Бонн Томской железной дороги номиналом 5 руб., 1919 г.

Односторонний. Натуральная величина 100x60 мм



Рис. 4. Железнодорожный бонн номиналом 10 руб., 1919 г.

Односторонний. Натуральная величина 100x60 мм

переписку двух колчаковских ведомств — МПС и Минфина, датированную сентябрём — октябрём 1919 г. Благодаря изучению указанных документов, нами были детализированы некоторые обстоятельства появления в Сибири осенью 1919 г. особых денежных знаков для нужд железных дорог.

В ходе анализа переписки было выявлено, что в начале сентября 1919 г. между МПС и Минфином белого Омска на уровне руководителей ведомств — Л. А. Устругова (1877 — 1938 гг.) и Л. В. фон Гойера (1875 — 1939 гг.) — были начаты переговоры о возможности печатания и ввода в обращение специальных единых разменных денежных знаков для расчетов на железных дорогах ¹.

Министром путей сообщения было отдано распоряжение директору канцелярии МПС собрать информацию в типографиях Омской, Томской и Забайкальской железных дорог о возможности печатания

тания железнодорожных бон. Из доклада директора канцелярии МПС (датируемого, согласно нашим предположениям, не позднее 13 сентября 1919 г.) выяснилось, что, исходя из технического потенциала типографий, производство денежных знаков возможно было организовать лишь только в типографиях Омской и Томской железных дорог. Способ печати бон предлагался литографский.

Расположенная в Иркутске типография Забайкальской железной дороги, согласно докладу её заведующего, на тот момент давно уже не работала; в её распоряжении имелся всего один станок, характеризуемый низкой производительностью и позволявший выпускать не более 500 листов в день (что для объёмов изготовления бон было крайне неподходящим). Типография Забайкальской железной дороги не располагала и изолированным помещением, необходимым для грифования и хранения уже отпечатанных бон. Кроме того, в Иркутске, являвшемся одним из центров производства «сибирских» денежных знаков, на тот момент не имелось и свободного квалифицированного персонала — мастеров-литографов.

В связи с вышеперечисленными обстоятельствами директор канцелярии МПС предложил главе ведомства остановить внимание на типографиях Омской и Томской железных дорог². В данных типографиях, согласно информации, предоставленной их руководством, в день могло выпускаться 15 000 картузных листов ежедневно (или 360 000 картузных листов ежемесячно). Принимая во внимание то, что размер денежного знака предполагался в 1/32 писчего листа, (приблизительно повторяя размер дореволюционного бумажного кредитного рубля)³ в месяц мощностями двух железнодорожных типографий в Омске и Томске возможно было напечатать 11 520 000 бон⁴.

В докладе директора канцелярии МПС достаточно подробно были охарактеризованы технические и технологические особенности типографии Омской железной дороги. В частности, указывалось, что в распоряжении типографии имеется один литографский станок и одна типолитографская машина, работа на которых могла осуществляться двумя сменами (при этом работа первой смены определялась в восемь часов, а второй смены — в четыре часа). К докладу директора канцелярии МПС также была подготовлена рукописная справка о полной стоимости двенадцатичасовой типографской работы в типографии Омской железной дороги (табл. 1).

Таблица 1

Справка о стоимости двенадцатичасовой типографской работы в типографии Омской железной дороги по состоянию на 13 сентября 1919 г.

Статьи расходов	Стоимость работ
Мастера и рабочие	до 480 руб.
Рабочая сила при двигателе	до 160 руб.
Материалы для литографской машины (краска, олифа, гуммараик, кислота, скипидар, тальк, канифоль, бензин, керосин)	до 400 руб.
Материалы для работы двигателя	до 300 руб.
Общие расходы (отопление, освещение, вода, помещение)	50 руб.

Источник: ГИАОО. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 118.

Учитывая технологические и технические возможности железнодорожных типографий, желательно было, чтобы бон печатались односторонними и в одну краску. Кроме того, в информационной сводке, подготовленной директором канцелярии МПС, отмечалось, что ни бумаги, ни красок, ни олифы для их растворения не было в наличии ни в типографии, ни даже на рынке. Для начала работ в Томской типографии необходимо было пополнить штат специалистов-печатников (каковых планировалось найти в томском лагере военнопленных). Как отмечалось также в докладе директора канцелярии МПС, для повышения интенсивности печатания бон в типографиях требовалось приобрести добавочные станки и машины, однако, на тот момент на рынках их не было, а из частных рук хотя и была возможность приобретения, но только лишь по весьма завышенным ценам [15].

Описанные в докладе директора канцелярии МПС условия производства железнодорожных бон 15 сентября 1919 г. были представлены в письменном виде руководством МПС на рассмотрение министру финансов. В заключительной части письма главы МПС говорилось: «Если указанные условия изготовления бон представляются удовлетворительными, то по получении от Вас окончательного на этот счёт решения и необходимых для работы материалов, я сделаю соответствующие распоряжения» [16].

23 сентября 1919 г. на запрос главы МПС Л. А. Устругова был получен ответ за подписью товарища министра финансов В. И. Новицкого (1890—1966 гг.), датированный 19 сентября 1919 г. В видении руководства финансового ведомства, предлагаемые со стороны МПС, условия для изготовления железнодорожных бон представлялись вполне удовлетворительными. В отношении технических и материальных ресурсов, недостающих для производства железнодорожных денежных знаков, в ответном письме руководства Минфина сообщалось, что «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, к началу их печатания необходимо получить для грифования образцы подписей, кои предполагаются на обязательствах, поэтому прошу мне не отказать сделать соответствующее распоряжение о доставлении названных образцов в Министерство финансов» [17].

2 октября 1919 г. главой МПС в Минфин было направлено письменное уведомление о том, что на планируемых к выпуску железнодорожных бонах было решено поместить подписи министра путей сообщения Л. А. Устругова и начальника финансового отдела хозяйственного управления железных дорог К. Н. Александровского. Соответствующие образцы подписей должностных лиц МПС были отправлены для изготовления клише в Минфин [18].

Боны железных дорог Сибири в хождении планировалось приравнять к обязательным денежным знакам, которые эмитировались омской властью. Таким образом, данные денежные суррогаты намеревались возвести в ранг официальных и полноценных платёжных средств. Об этом свидетельствует надпись на одном из образцов таковых денежных знаков «Настоящий бон принимается во всех кассах Омской, Томской, Забайкальской и Амурской

железных дорог наравне с краткосрочными обязательствами Государственного Казначейства и казначейскими знаками Сибирского Правительства» (рис. 4).

Сам факт ведения переговоров о выпуске железнодорожных бон, равно как и благосклонность «омского» Минфина в решении данного вопроса противоречили тенденции унификации и оздоровления денежной сферы; очевиднее всего, что сложность социально-экономической обстановки заставила «омский» Минфин пойти на определённые исключения из общей практики регулирования денежного обращения. Проследить дальнейшие совместные мероприятия МПС и Минфина белого Омска, связанные с вопросом печатания железнодорожных бон, нам не удалось⁵. Однако известные специалистам по бонистике односторонние экземпляры бон Омской и Томской железных дорог являются большими раритетами, что указывает на то, что эмиссия, вероятнее всего, так и не была осуществлена и дальше пробных оттисков дело не пошло. Вероятнее всего, что оставление значительных территорий и последовавшая в ноябре 1919 г. экстренная эвакуация правительства Колчака в Иркутск, свели на нет нужду в выпуске специальных денежных знаков для нужд железных дорог.

Примечания:

¹ Нам не удалось установить, кто именно выступил с идеей начала переговоров об эмиссии железнодорожных бон, однако, на наш взгляд, инициатива исходила, очевидно, от руководства МПС, как от будущего эмитента, чья финансово-хозяйственная деятельность зависела от начала выпуска бон.

² Необходимо отметить, что железнодорожная типография в Томске уже имела опыт в печатании денежных суррогатов, производя осенью 1918 г. бланки акцептированных чеков по заказу Томского отделения Госбанка (См. ГА РФ. Ф. Р-143. Оп. 7. Д. 109. Л. 8–8об.).

³ Размер дореволюционного государственного кредитного билета образца 1898 г. номиналом 1 руб., о котором идет речь, составлял 145x90 мм. Размер планируемых к выпуску железнодорожных бон был несколько уменьшен.

⁴ В тексте доклада приводится цифра 10 520 000 руб., очевидно, являющаяся арифметической ошибкой составителей документа.

⁵ Автором при работе с фондами Исторического архива Омской области в одном архивном деле вместе с используемыми документами была выявлена рукопись — «Положение о бонах Управлений казённых и частных железных дорог», являющаяся, вероятнее всего, проектом некоего соответствующего документа. Согласно данному «Положению...», начальникам казённых и управляющим частных железных дорог предоставлялось право изготовления литографским или типографским способом специальных бон номиналами 1, 3, 5, 25 и 100 руб. Каждому управлению железных дорог предоставлялось возможность выработки образцов бон, порядка их изготовления и выпуска по соглашению с управляющим местной казённой палатой и отделением Госбанка. Лимит эмиссии для казённых железных дорог устанавливался в 25 млн руб.; для частных железных дорог — в пределах суммы, разрешённой ссуды из средств казны. На бонах предполагалось наложение клишированных подписей начальников (управляющих) и управляющих

местных отделений Госбанка, банковской печати и компостерных знаков. На бонах должно было быть обозначено наименование дороги, наименование отделения Госбанка, номинал, предел обращения бон и указание обязательности хождения наравне с общеобязательными денежными знаками омской власти (См. ГИАОО. Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 50–50 об.).

Однако отсутствие на данном документе даты, места создания и подписи составителя затрудняет его полную атрибуцию и использование в исследовании.

Библиографический список

1. Рынков, В. М. Финансовая политика антибольшевистских правительств востока России (вторая половина 1918 — начало 1920 г.) : моногр. / В. М. Рынков. — Новосибирск : [Б. и.], 2006. — 212 с.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). 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 (ГИАОО). Ф. Р-1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 45–45об.
5. Рябченко, П. Ф. Полный каталог бумажных денежных знаков и бон России, СССР и стран СНГ (1769-2000 гг.) / П. Ф. Рябченко, В. И. Бутко. — Киев : Логос, 2000. — 688 с.
6. Наше денежное обращение : сб. материалов по истории денежного обращения в 1914–1925 гг. ; под ред. проф. Л. Н. Юровского. — М. : Финансовое изд-во Народного комиссариата финансов, 1926. — С. 278.
7. ГА РФ. Ф. Р-143. Оп. 7. Д. 105. Л. 15.
8. ГИАОО. Ф. 1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 4, 19.
9. ГИАОО. Ф. 1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 79об.
10. Катков, А. Не родившиеся колчаковки / А. Катков // Советский бонист. — Москва, 1923. — № 11–12. — С. 4.
11. Абезгуз, А. А. Пробные знаки Колчака (окончание) / А. А. Абезгуз // Московский бонист. — Москва, 1983. — № 5–6.
12. Рогов, Г. И. Денежные знаки, выпущенные в период существования белогвардейских правительств в Сибири и на Дальнем Востоке / Г. И. Рогов // История белой Сибири. : тезисы IV науч. конф. 6–7 февр. 2001 г. — Кемерово : Кузбассвузиздат, 2001. — С. 160.
13. Алямкина, А. В. История денежного обращения в 1914–1924 гг. (по материалам Зауралья) / А. В. Алямкина, А. Г. Баранов. — Екатеринбург : Изд-во УГГУ, 2005. — С. 184–185.
14. Парамонов, О. «Кузнецы» с «языками». Сибирские деньги (продолжение) / О. Парамонов // Родина. — 2000. — № 6. — С. 40.
15. ГИАОО. Ф. 1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 117–117об.
16. ГИАОО. Ф. 1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 119.
17. ГИАОО. Ф. 1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 120.
18. ГИАОО. Ф. 1181. Оп. 1. Д. 23. Л. 121.

ПЕТИН Дмитрий Игоревич, аспирант кафедры отечественной истории.

Адрес для переписки: e-mail: dimario86@rambler.ru.

Статья поступила в редакцию 29.04.2011 г.

© Д. И. Петин