

Ирония войны, или С лёгким паром!

«Я опять завшивел. А ведь всего неделю назад я был в поезде-бане»

«Война с чёрного хода», Юрий Нагибин

«Поезд-баня приходит на полустанок раз в месяц, все другие способы мытья никакого впечатления на вшей не производят», - добавлял фронтовик. И хотя сейчас эта тема вызывает по большей части улыбку, бойцам на передовой было явно не до смеха. Война на два фронта – днём с фрицами, ночью со вшами – могла привести в отчаяние кого угодно, не говоря уже о том, что ненавистные паразиты несли не только неудобства, но и болезни. Выдерживает минусовую температуру, два дня живет под водой, выбирается из-под слоя песка в 30 см, стойко переносит радиацию и давление до 1 кг на миллиметр своего тела – кто этот универсальный солдат? Ответ до банальности прост – платяная вошь. Стремление защитить быстро передвигающуюся армию от этого переносчика сыпного и возвратного тифа натолкнуло российских инженеров на оригинальную мысль: а что, если поставить баню на рельсы?

Императорская баня

Первый банно-прачечный дезинфекционный поезд (БПДП) появился в России в 1904 году и, несмотря на свои скромные размеры (всего четыре вагона), неплохо проявил себя во время русско-японской войны. С началом первой мировой про изобретение вспомнили вновь. Поезда-бани строили всем миром, шефство над этим начинанием взяла на себя императрица Александра Фёдоровна. И это был тот редкий случай, когда инициатива сверху получила полное одобрение и искреннюю поддержку в народных массах. «Общий восторг вызвал поезд-баня, - писал в своём военном дневнике великий князь Андрей Владимирович. – Те корпуса, которые имели возможность им воспользоваться, прямо не нахвалятся». Генерал Брусилов вспоминал, что во время встречи с императрицей Александра Фёдоровна спросила, приносят ли её поезда-склады и поезда-бани хоть какую-то пользу на фронте. «Я ей по совести ответил, что эти поезда приносят громадную пользу», - признавал генерал. Всего на общественные средства в те годы было построено 13 банно-прачечных поездов.

Затем первая мировая война плавно перешла в гражданскую, а поезда-бани вошли в состав Главного военно-санитарного управления РККА. Но за два десятилетия мирной жизни этот опыт, похоже, был основательно подзабыт, старые эшелоны списаны в утиль, а новые строить почему-то не стали. По некоторым данным к началу Великой Отечественной войны на ходу осталось всего девять БПДП.

Десять кругов рая

Про передвижные бани вспомнили лишь в 1941 году, когда фронт стремительно катился на восток, а беспорядочно отступавшие части РККА деградировали не только морально, но и физически. Прошло всего три месяца, а вши уже донимали 85 % личного состава на Западном и 96 % на Калининском фронтах. Появились первые очаги эпидемий сыпного тифа и траншейной лихорадки, косившие бойцов не хуже фашистской пули. В эти дни с подачи Научно-исследовательского испытательного института Красной Армии возобновляется массовое строительство банно-прачечных дезинфекционных поездов. Их создавали по всей стране – Москва, Барнаул, Куйбышев, Омск, Челябинск... Всего было построено 72 БПДП. В январе 1942 года свой вклад в победу над вшами (а, значит, и над фашистами) внесли и тюменские железнодорожники.

Тюменский поезд-баня был первым и единственным творением такого рода, созданным в депо нашего города, но всё же этот блин не вышел комом. 38-й БПДП (так нарекли его при рождении военные приёмщики) состоял из десяти вагонов, которые для многих фронтовиков превратились в десять кругов... рая, сулившего избавление от адского

полчища вшей. Первый вагон представлял собой раздевалку, где бойцы избавлялись от одежды, подлежащей стирке и дезинфекции. Здесь же они получали мыло и мочалки, а также возможность взглянуть на себя в нормальное зеркало (хотя многие наверняка предпочитали сделать это по окончании всех процедур). Через утеплённый тамбур можно было пройти в вагон-парильню и вагон-душевую, способный одновременно принять до 52 чел. Затем следовал вагон-одевальня, где боец получал дезинфицированную верхнюю одежду и чистое бельё, мог сбрить многодневную щетину, постричься и послушать радио. Наконец, окончательно почувствовав себя человеком, фронтовик следовал в вагон-клуб, где к его услугам были шашки, шахматы, домино, а также пара баянов, балалайки, гитары, пианино и патефон. Здесь можно было полистать журналы и книги, да просто поболтать с товарищами в уютной обстановке, - разумеется, под бдительным оком вождей мировой революции, взирающих с развешенных по стенам плакатов.

От Тюмени до Берлина

Поезд построили быстро, всего за 25 дней, и вскоре он своим ходом двинулся на запад. Команду укомплектовали добровольцами во главе со старейшим машинистом города Иваном Садаковым, которому на тот момент исполнилось 56 лет. Им предстоял долгий путь по неопределённому маршруту, без конечной даты и гарантии возвращения. Москва, Бородино, Тула, Сталинград, Елецк, Брянск, Брест, Минск, Прага, Варшава, Фюрстенвальде, Берлин – так далеко тюменские поезда ещё не заходили. Кто знает, сколько жизней советских солдат спасла эта сибирская баня? Впрочем, однажды 38-му БПДП довелось принять и гостей, прибывших с другого, «Восточного» фронта. В 1943 году через стоявший под Сталинградом поезд прошли толпы пленных немцев из разбитой армии Паулюса. Просидев несколько месяцев в окружении, они изрядно завшивели и «вознаградили» тюменцев вспышкой тифа, от которого умерла вагонный мастер. Куда большую признательность проявили маршалы Г.К. Жуков и К.К. Рокоссовский, оставившие благодарственные записи в книге отзывов поезда.

В ноябре 1945 года 38-й БПДП вернулся в Москву, где и закончил свой славный боевой путь. Прошедший полстраны и побывавший на четырёх фронтах поезд был расформирован, после чего окончательно исчез из поля зрения тюменских краеведов.

Незаменимый БПДП

А вот сами банно-прачечные поезда никуда не исчезли и поныне исправно служат в Вооружённых силах страны. Они стали заметно длиннее и состоят уже из 19 вагонов, но это, наверное, единственное, что изменилось в конструкции БПДП за последние полвека. Даже пар в парильню подают всё те же паровозы, выпущенные ещё в первые послевоенные годы. И хотя заводы давно не выпускают к ним запчастей, огнеупорный кирпич для топок приходится заменять шамотным, а слив прямо под вагоны 200 тонн отработанной воды приводит в ужас экологов, альтернативы банным поездам по-прежнему не существует. И когда в декабре 1994 года российские войска вошли на территорию Чечни, вслед за БТР и БМП двинулись 3-й и 12-й БПДП. Вторая чеченская кампания стала последней битвой для 27-го БПДП, стоявшего в Ханкале, и лишь несколько лет назад списанного в утиль. Основные надежды военные связывают с новой разработкой Тверского вагонно-строительного завода - БПДМ-2000. Здесь впервые появились вагон-химчистка и вагон очистки сточных вод, а пар вырабатывает не паровоз, а котёл КПП-500, работающий на дизельном топливе.

А всё-таки жаль, что не сохранили тюменский поезд-баню. Какой отличный вышел бы памятник, причём сразу всем – и труженикам тыла, и фронтовикам-героям. Честный рассказ о тяготах военного быта, правдивый и беспристрастный. Одним словом – чистая правда.