



УДК 94:625.1:614.48(47) «1941/1945»
DOI 10.52575/2687-0967-2024-51-1-182-191
Оригинальное исследование

Опыт российских железных дорог в борьбе против эпидемий в довоенные годы и в 1941–1945 гг.: специализированные поезда

Буряк Ю.Ю.¹ , Шаповалов В.А.² 

¹⁾ Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова,
Россия, 308012, г. Белгород, ул. Костюкова, 46;

²⁾ Белгородский государственный национальный исследовательский университет,
Россия, 308007, г. Белгород, ул. Победы, 85

E-mail: yuriiburyak@mail.ru, Shapovalov@bsu.edu.ru

Аннотация. Вопросы санитарно-бытового обслуживания бойцов регулярной армии приобретают особо важное значение в период боевых действий. Решая данные задачи, командование предотвращает либо купирует вспышки инфекций в вооруженных силах, оказывает положительное влияние на здоровье и психоэмоциональное состояние военнослужащих, а вместе с тем и на боеспособность армии. При этом отметим, что исследователями Великой Отечественной войны отводится изучаемым в данной статье вопросам второстепенное значение. Вышеуказанный тезис подтверждается весьма ограниченным кругом источников и литературы по работе банно-прачечно-дезинфекционных поездов (БПДП), обслуживавших офицеров и солдат нашей армии в 1941–1945 гг. Представленная работа является продолжением цикла научных статей, посвященного изучению санитарно-медицинского обслуживания РККА накануне и в годы Великой Отечественной войны с целью воссоздания объективной картины прошлого с учетом ставшей доступной в последнее десятилетие информации по работе отечественного железнодорожного транспорта в рассматриваемый период. С учетом актуальности исследуемых вопросов во многом уникальный опыт применения рассматриваемой категории поездов может быть использован и в наше время.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Красная Армия, Народный комиссариат путей сообщения, санитарно-бытовое обслуживание бойцов, банно-прачечно-дезинфекционные поезда

Для цитирования: Буряк Ю.Ю., Шаповалов В.А. 2024. Опыт российских железных дорог в борьбе против эпидемий в довоенные годы и в 1941–1945 гг.: специализированные поезда. *Via in tempore. История. Политология*, 51(1): 182–191. DOI: 10.52575/2687-0967-2024-51-1-182-191

Финансирование: Работа выполнена без внешних источников финансирования.

The Experience of Russian Railways in the Fight Against Epidemics in the Pre-War Years and in 1941–1945: Specialized Trains

Yurii Yu. Buryak¹ , Vladimir A. Shapovalov² 

¹⁾ V.G. Shukhov Belgorod State Technological University,
46 Kostyukova St., Belgorod 308012, Russia;

²⁾ Belgorod State National Research University,
85 Pobeda St., Belgorod 308015, Russia

E-mail: yuriiburyak@mail.ru, Shapovalov@bsu.edu.ru

Abstract. Issues of sanitary services for regular army soldiers become especially important during combat operations. By solving these problems, the command prevents or stops outbreaks of infections in the armed forces, has a positive impact on the health and psycho-emotional state of military personnel, and at the same time, on the combat effectiveness of the army. At the same time, we note that researchers of the Great Patriotic

War assign secondary importance to the issues studied in this article. The above thesis is confirmed by a very limited range of sources and literature on the work of bath and laundry disinfection trains (BLDT), which served officers and soldiers of our army in 1941–1945. The presented work is a continuation of a series of scientific articles devoted to the study of sanitary and medical services of the Red Army on the eve and during the Great Patriotic War. The research aims at recreating an objective picture of the past, taking into account the information that has become available in the last decade on the work of domestic railway transport during the period under review. Taking into account the relevance of the issues under study, in many ways the unique experience of using the category of these trains can be used in our time.

Keywords: The Great Patriotic War, Red Army, People's Commissariat of Railways, sanitary services for soldiers, bath and laundry disinfection trains

For citation: Buryak Yu.Yu., Shapovalov V.A. 2024. The Experience of Russian Railways in the Fight Against Epidemics in the Pre-War Years and in 1941–1945: Specialized Trains. *Via in tempore. History and political science*, 51(1): 182–191 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2024-51-1-182-191

Funding: The work was carried out without external sources of funding.

Введение

Санитарно-бытовое обслуживание бойцов Красной Армии в годы Великой Отечественной войны – достаточно малоизученная тема ввиду того, что исследуемому в статье вопросу ранее отводилось второстепенное значение. Вместе с тем и ограниченно представлена информация о работе советских банно-праечно-дезинфекционных поездов. В 2010-е гг. исследователи получили доступ к ранее рассекреченным отчетам о работе железнодорожного транспорта СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. В отчетных материалах указаны схемы мостов, железнодорожных узлов, особенности функционирования систем, обеспечивающих бесперебойное движение поездов. Также в них отдельно представлены нормативные документы и обобщена информация по организации санитарных перевозок, а также санитарно-бытового обслуживания армии с учетом накопленного опыта в минувшей войне. Представленная работа является продолжением цикла научных статей, посвященного изучению санитарно-медицинского обслуживания РККА накануне и в годы Великой Отечественной войны с целью воссоздания объективной картины прошлого с учетом ставшей доступной в последнее десятилетие информации по работе отечественного железнодорожного транспорта в рассматриваемый период [Буряк, 2021, с. 11]. Дополнительно отметим, что банно-праечные поезда используются и ныне Вооруженными Силами Российской Федерации в районах выполнения боевых задач, в частности в зоне Специальной военной операции [Грищенко. Как работает банно-праечный поезд в зоне спецоперации].

Объект и методы исследования

Объектом исследования являются банно-праечно-дезинфекционные поезда Советского Союза как эффективный инструмент в борьбе против распространения инфекционных заболеваний среди солдат и офицеров Красной Армии и населения СССР. В ходе исследования использовались специальные исторические методы: сравнительно-исторический, историко-системный, а также историко-генетический и проблемно-хронологический. Кроме того, применялись общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, обобщения и систематизации. Научная новизна исследования состоит в том, что в научный оборот вводятся ранее засекреченные материалы, а также фактическое отсутствие научных публикаций по рассматриваемой теме.



Результаты и их обсуждение

Санитарно-гигиеническое обслуживание военнослужащих Красной Армии, как и в предыдущих войнах, имело важное значение в годы Великой Отечественной войны. В течение лета – осени 1941 г. росло число бойцов РККА, больных педикулезом (переносчик – платяная вошь), например, в отдельных подразделениях на Западном фронте достигнув 85 %, на Калининском – 96 % [Сарнов. Вшивый фронт: с педикулезом на войне боролись огнем и спецпоездами]. В отечественной армии обострились вспышки траншейной (вольнской) лихорадки и сыпного тифа. Начальник Главного управления тыла РККА А.В. Хрулев вспоминал, что на одном из совещаний с И.В. Сталиным в начальный период войны просил «... выпустить постановление ГКО, устанавливающее порядок санитарной обработки бойцов, следующих на фронт, в Москве... Поскольку у нас в Поволжье сыпной тиф, надо гарантировать от заноса на фронт эпидемии». И.В. Сталин долго не хотел с предложенной операцией соглашаться и приглашал руководителей медицинских ведомств СССР для консультации и опровержения гипотезы А.В. Хрулева. Только после единогласных подтверждений опасений Андрея Васильевича со стороны начальника Главного медицинского управления РККА Е.И. Смирнова и наркома здравоохранения СССР Г.А. Митерёва глава ГКО согласился с А.В. Хрулевым.

К тому же в суровых климатических условиях на фоне начавшегося контрнаступления отечественных войск под Москвой в декабре 1941 г. наши войска нуждались в решении исследуемых вопросов со стороны командования, ведь профильные объекты социальной инфраструктуры на освобождаемой советской армией территории находились в разрушенном состоянии. Однако на обширных участках от Мурманска до Ростова линия советско-германского фронта проходила нередко вблизи железных дорог. Сложившаяся тревожная ситуация требовала от руководства СССР принятия мер по решению назревшей проблемы. Наиболее быстрым и эффективным было создание передвижных банных комплексов с использованием переоборудованного железнодорожного подвижного состава. Мобильность таких составов позволяла обеспечивать санитарно-бытовые нужды армии в условиях начавшегося контрнаступления войск и последовавшего изменения локаций боевых частей РККА. Кроме того, именно данный специализированный тип железнодорожных составов позволял быстро и качественно обслужить большое количество красноармейцев, что имело исключительное значение в условиях ожесточенной войны, когда главными задачами здравоохранения стали помощь раненым и больным воинам, медицинское обслуживание труженников тыла, охрана здоровья детей и широкие противоэпидемические мероприятия. Сложившаяся в значительной степени в годы войны стройная система противоэпидемических мероприятий, санитарно-гигиеническое обеспечение и обслуживание Красной Армии в 1941–1945 гг. привели к фактическому отсутствию эпидемий среди военнослужащих, что было невиданным результатом в истории войн [Куманев, 2005, с. 231; Сорокина, 2008, с. 515–516]. В ходе изучения рассекреченных материалов отметим, что рассматриваемая нами категория специализированных составов подразделялась на два вида: банно-прачечно-дезинфекционные поезда (БПДП) и банно-дезинфекционные поезда (БДП). Как первые, так и вторые предназначались для санитарной гигиенической обработки людей и стирки белья воинских частей РККА.

При этом создание поездов-бань не было изобретением времен Великой Отечественной войны. Первые подобные составы использовались нашей армией в годы русско-японской войны (1904–1905 гг.) [Азанова, Бугров, Бурденков, 2022, с. 152]. На Дальнем Востоке передвижная баня обслуживала госпитали и лазареты. Специализированный поезд состоял из четырех вагонов, которые представляли из себя прачечные с ручными стиральными машинами и дезинфекционными камерами. Поездная бригада состояла из 14 человек, которые за 10 часов работы могли обработать до 400 кг белья. По тем временам это был внушитель-

ный объем. В целом банно-прачечные поезда себя хорошо зарекомендовали, поэтому исследуемая категория поездов интенсивно работала и в годы Первой мировой войны. Одним из инициаторов создания аналогичных составов в вышеуказанный период была императрица Александра Федоровна – супруга Николая II. Например, в 1914 г. был построен поезд-баня из 40 вагонов, который мог обслужить 1 200 человек в непрерывном потоке. БПДП получили высокую оценку генерала А.А. Брусилова [История государства. Поезд-прачечная Императрицы Александры Федоровны]. В годы Гражданской войны в России 1918–1922 гг. банно-прачечные поезда, построенные в дореволюционный период, также использовались. Однако в 1941–1945 гг. данная категория специализированных железнодорожных составов по числу функций и качеству обслуживания бойцов существенно отличалась от поездов-бань, использовавшихся нашими войсками в предыдущих войнах. В дополнение к вышесказанному укажем, что данные специализированные составы использовались только в армии Российской империи и Советского Союза [Жилин, Банно-прачечные поезда: вчера и сегодня].

Отметим, что к 1940 г. на сети железных дорог СССР насчитывалось 465 санитарных участков, 238 лабораторий, множество санитарных пропускников, дезотрядов, стационарных бань и т. д. [Павлов, Уздин, 1997, с. 229]. При этом в наличии было лишь 8 банно-прачечных поездов (БПП) с общим числом 20 классных вагонов и 88 товарных в двухосном исчислении. К ним были прикреплены 8 паровозов. 4 БПП находились в ведении Общества Красного Креста и Красного Полумесяца, а еще 4 – Санитарного управления Красной Армии. Работали эти составы в районах с эпидемическими заболеваниями (зачастую в приграничных территориях). Накануне Великой Отечественной войны советское правительство изъяло 4 банных поезда у Общества Красного Креста и Красного Полумесяца и передало в ведение Главного военно-медицинского управления Красной Армии (далее ГВМУ РККА). Банно-дезинфекционных поездов в СССР в начале войны не было [Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). Л. 34, 92].

При этом инициатива по созданию отдельных вагонов-бань в первые месяцы Великой Отечественной войны с учетом тесного взаимодействия и прямого общения отечественных железнодорожников и военнослужащих Красной Армии исходила «снизу». Нередко на добровольных началах тружениками стальных магистралей решались вопросы улучшения санитарно-бытового, а вместе с тем и противоэпидемиологического обслуживания армии. Например, осенью 1941 г., несмотря на приближение фронта к границам Северо-Донецкой железной дороги, сотрудники вагонной службы вместе с остальными подразделениями магистрали выполняли мероприятия по подготовке к работе в зимних условиях, а также задания от военного командования по оборудованию вагонов-бань. В вагоноремонтном пункте Родаково (узловая станция вблизи нынешнего Луганска) и вагонном депо (ВЧД) Купянск производились работы по оборудованию вагонов-бань по чертежам, составленным работниками вагонной службы Северо-Донецкой железной дороги. Вышеуказанные переоборудованные вагоны затем использовались, в частности, в работе стационарных изоляционно-пропускных пунктов (санпропускников – ИЗО). Вместе с тем в первом полугодии 1942 г. на Северо-Донецкой магистрали в ВЧД и ВРП отремонтировали 3 вагона-бани и оборудовали 1 вагон-баню в прифронтовых условиях работы¹⁴¹. Аналогичные работы производились и на других советских магистралях.

Во время эвакуации Северо-Донецкой ж/д в июне – июле 1942 г. все ценности медресудений, за исключением громоздкого инвентаря, были эвакуированы вглубь страны. Дезинфицирующие средства были уничтожены на месте, 2 вагона-бани, 2 вагона с дезинфицирующими камерами и 3 санитарных вагона были отправлены на Орджоникидзевскую железную дорогу (Северный Кавказ). Также отметим, что из 385 сотрудников санитарного

¹⁴¹ Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (далее СА ДонЖД). Ф. 32. Оп. 1. Д. 162. ЛЛ. 124, 224.



отдела магистрали 147 врачей и средний медперсонал санитарного отдела отправили в тыл на Кавказ, в Среднюю Азию и Западную Сибирь. На оккупированной территории остался лишь младший медперсонал обслуживающий персонал¹⁴².

Факты свидетельствуют, что изначально инициатива по созданию банных поездов, отдельных вагонов-бань исходила не от высшего военного командования, а от командования фронтов и воинских частей. Однако необходимость масштабного решения вопросов санитарно-гигиенического обслуживания военнослужащих РККА особую актуальность приобрела с началом осени 1941 г. и наступлением холодов. При этом системности в решении данной проблемы не было вплоть до декабря 1941 г., а производство целых банных составов представлено было единичными экземплярами.

К тому же большинство исследователей ранее указывало, что новые поезда-бани в годы войны появились лишь в самом конце 1941 г. В рамках исследования нами опровергнуто данное утверждение. Так, в вагонном депо Ясиноватая Южно-Донецкой магистрали осенью 1941 г. был оборудован в рекордно короткие сроки банно-прачечный поезд в составе 18 вагонов для нужд Южного фронта. Пропускная способность поезда достигала 1 500 чел. в сутки, а также 1 500 пар белья в сутки¹⁴³. В то же время генерал Р.Я. Малиновский, принимавший в Ворошиловграде (Северо-Донецкая ж/д) три новых бронепоезда, от всей души поблагодарил их создателей. Одновременно с бронепоездами в депо оборудовались банно-прачечные поезда, готовились запалы, взрыватели, гранаты, мины, бутылки с зажигательной смесью для партизанских отрядов [Ковалев, 1981, с. 104].

Также в сентябре-октябре 1941 г. вагонники, работники пассажирской службы и службы связи Ясиноватой, Красного Лимана, Славянска и Иловайска, других транспортных узлов Донбасса создавали банно-прачечные составы (в данном случае речь идет, вероятнее всего, и об отдельных вагонах-банных), в которых нуждался фронт. Начальник вагонной службы Северо-Донецкой магистрали А.М. Харитонов отмечал, что краснолиманцы за несколько дней создали банно-прачечный состав из 18 вагонов. При этом трудились железнодорожники в 3 смены. Построенные на Донбассе БПП отличались высоким качеством. Начальнику пассажирской службы Южно-Донецкой дороги В.А. Кочергину вручили орден Красной Звезды за проделанную работу на высоком уровне, отмеченную командованием воинских частей [Клименко, Алдакимов, 1992, с. 73–74].

16 декабря 1941 г. предложили создать поезда-бани железнодорожники Октябрьской магистрали, их инициативу поддержали труженики других железных дорог Советского Союза, в частности Восточно-Сибирской магистрали (центр управления которой находится в г. Иркутске). Было решено выйти на работу в выходной день 21 декабря 1941 г. и провести воскресник, а вырученные средства направить на строительство поездов-бань. Практически за 20 дней специализированный состав был оборудован, и 18 января 1942 г. работы были завершены. 19 февраля 1942 г. вагоны поезда-бани были отправлены в составе эшелона с подарками от тружеников Иркутской области со станции Иркутск-1 на станцию Вишера (Новгородская область) [Хобта. Легкий пар для бойцов РККА]. Так среди советских железнодорожников зародилось общественное движение по созданию банно-дезинфекционных поездов в помощь фронту.

В период битвы под Москвой работники станции Москва-Пассажирская Ярославской железной дороги отчислили из собственных средств на постройку поезда-бани около 12 тыс. руб. Патриотическое движение за постройку и ремонт поездов-бань для воинов Красной Армии ширилось с каждым месяцем войны. Только железнодорожники Московского узла построили и отремонтировали 6 поездов-бань [Куманев, 2007, с. 419, 423].

Со стороны правительства, вследствие роста перевозок воинских частей и скопления на станциях железных дорог большого количества эвакуируемого на восток населения и

¹⁴² СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 1. Д. 162. Л. 295.

¹⁴³ Там же. Оп. 384. Д. 235. Л. 147.

сложившегося дефицита количества ИЗО, для избегания возможных вспышек эпидемий решено было построить 12 БПДП. Так, в конце 1941 г. ГВМУ РККА ходатайствовало перед Правительством СССР создать дополнительные банные поезда с целью усиления санитарно-дезинфекционных мероприятий в воинских частях. Выполнение задачи по оборудованию 12 БПДП (с последующей их передачей ГВМУ РККА) возлагалось на Народный комиссариат путей сообщения (далее НКПС). Приказом № 697/Ц от 12 декабря 1941 г. наркомпуть обязал свои подведомственные вагоноремонтные заводы (ВРЗ) в течение 3 месяцев оборудовать и сдать в эксплуатацию вышеуказанное число специализированных составов. В результате патриотического подъема среди тружеников стальных магистралей СССР по выполнению задачи в соответствии с вышеуказанным приказом руководство комиссариата фактически через пару дней издает дополнительно новый приказ № 699/Ц от 15 декабря 1941 г., согласно которому ВРЗ, а также вагоноремонтные депо и паровозоремонтные депо отечественных железных дорог в двухмесячный срок на средства, собранные железнодорожниками, должны были оборудовать 45 БДП [Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). Л. 92]. По факту количество предоставленных армии банно-дезинфекционных поездов превысило план практически на 27 % (57 поездов). Таким образом, сотрудники советских магистралей в течение трех месяцев оборудовали по заданию ГКО и НКПС СССР и передали в ведение ГВМУ РККА 57 БДП и 12 БПДП, суммарное число которых составило 69 единиц. Полностью задание по постройке спецпоездов было выполнено в апреле-мае 1942 г. Общее же число специализированных составов исследуемой категории, эксплуатируемых Красной Армией, к весне 1942 г. составляло 77 составов: 69 вновь сформированных и 8 поездов, имевшихся в СССР до начала войны. Были также подвижные бани фактически с момента организации и в составе каждой Особого резерва колонн паровозов (ОРКП) НКПС.

Каждое появление банно-прачечного поезда на фронте радовало воинов РККА. Вот так писала в те годы об одном из поездов фронтовая газета: «Далеко виден небольшой состав поезда. Вагоны блестят на солнце свежей краской. На одном из них написано «Поезд-баня для бойцов Красной Армии от рабочих Северной железной дороги и Вологодского паровозовагоноремонтного завода». Радуют глаз безукоризненная чистота и замечательные удобства. Нам предлагают раздеться. Обслуживающий персонал указывает порядок прохождения через этот поезд. Входим в парикмахерскую. Здесь тоже чисто, уютно. А вот и сама баня. Жарко натопленная. Достаточно удобная. А далее – вагон-душ. После душевого отсека – комната, где приготовлено чистое белье и верхняя одежда. В поезде-бане имелись комната отдыха, где ожидали товарищей. К услугам военнослужащих были газеты, шахматы и т. д. [Конарев, 1987, с. 353]. Альтернативное описание схемы БПДП выглядит следующим образом. Бойцы сначала входили в вагон-раздевальню, где избавлялись от грязного обмундирования, получали мыло и мочалки. Затем через утепленный тамбур проходили в вагон-парильню и вагон-душевую. Помывшись, красноармейцы переходили в вагон-одевальню, получали там продезинфицированную одежду, чистое бельё, подстригались, брились и заходили в вагон-клуб, где можно было почитать книги и газеты, информационные бюллетени, поиграть в настольные игры и просто пообщаться с товарищами. Пройдя через эти вагоны, прозванные фронтовиками «десятью кругами рая», человек получал запас бодрости и с новыми силами вступал в битву с неприятелем [Азанова, Бугров, Бурденков, 2022, с. 153]. Отметим хорошо продуманную схему расположения специально оборудованных вагонов в рассматриваемой категории поездов (хотя, как видно, некоторые отличия в описании схем составов были), сложившуюся фактически еще в дореволюционный период. Добавим, что пар подавался из котла паровоза в вагон-парильню, вода для поезда поступала из цистерны, входившей в состав БПДП. По свидетельствам очевидцев событий времен Великой Отечественной войны, К.К. Рокоссовский, будучи командующим фронтами, лично



регулярно интересовался, как кормят бойцов, давно ли военнослужащие мылись в бане, получают ли письма, как устроен быт командиров войск на переднем крае [Куманев, 2007, с. 422, 541].

Для того чтобы укомплектовать 12 БДП, НКПС выделил 322 товарных вагона (по 27 вагонов для каждого состава) и 36 пассажирских вагонов (по 3 вагона для каждого состава). Аналогично для 57 БДП предоставлено было 969 товарных вагонов (по 17 вагонов в каждом поезде) и 57 – пассажирских (по 1 вагону в каждом поезде). Всего в составе 77 банных поездов работали 1 509 товарных вагонов (в двухосном исчислении). Важно отметить, что в годы Великой Отечественной войны на железнодорожной сети Советского Союза продолжали курсировать как устаревшие двухосные, так и более совершенные и безопасные (стандартные для нашего времени) четырехосные вагоны. Общее число пассажирских вагонов в банных поездах составляло 117 единиц (в физическом выражении). Передвижение исследуемой категории специализированных составов обеспечивали 77 паровозов, которые обслуживали 154 паровозные бригады в количестве 462 чел. Банные поезда, исходя из их стратегического значения для обеспечения боеспособности военнослужащих, находились в ведении Народного комиссариата обороны (НКО) на положении воинских учреждений. Поэтому их перемещение, режим работы и маршруты эксплуатации в достаточно ограниченном виде были известны НКПС и общественности. Добавим, что из 77 поездов 6 БДП обслуживали железнодорожные войска Главного военно-восстановительного управления, 2 БДП – части береговой обороны Военно-морского флота СССР.

В 1944 г. действовало 20 БПП в составе 60 классных и 480 товарных вагонов в двухосном исчислении и 37 БДП (74 классных и 592 товарных вагона в двухосном исчислении). Для их обслуживания использовались 37 паровозов [Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). Л. 34]. Банные поезда ежегодно проходили плановый ремонт на базе ВРЗ и вагонных участков (ВЧ) НКПС СССР соответственно в 1943 г. – 42 БДП и 7 БПП, в 1944 г. – 40 БДП и 10 БПП, в 1945 г. – 42 БДП и 5 БПП. При этом стоимость ремонта БДП составляла от 35 000 руб. до 100 000 руб., а БПП – от 100 000 до 250 000 руб. За годы Великой Отечественной войны в результате воздушных налетов люфтваффе были уничтожены 4 БДП (№ 22, 51, 66, 75) и частично повреждены 5 поездов. Последние в ходе ремонта были полностью восстановлены [Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). Л. 93].

Что касается режима работы и пропускной способности банных поездов, отметим, что БПП и БДП могли ежедневно обеспечить обмывку 800–900 чел. в каждом составе. Совокупно все банные поезда могли за сутки обеспечить обмывку 75 000 чел. и стирку 20–30 т белья. По данным ГВМУ РККА, за время войны 1941–1945 гг. в БДП и БПП обмылись 88 470 000 человек, персонал банных поездов перестирал и починил 10 296 т белья. Расценки на выполняемые БДП услуги были следующими: стирка 1 кг белья – 1 руб., обмывка 1 чел. – 0,5 руб., дезинфекция 1 комплекта белья – 1 руб.

Как выше уже отмечалось, работа БДП нередко была сопряжена с большим риском. Так, в годы войны железнодорожники Свердловской магистрали изготовили четыре банно-дезинфекционных состава. Наиболее прославившийся состав (БДП № 38) был сформирован по инициативе работников вагонного и паровозного депо Тюмени. Поезд был оборудован всего за 25 дней. Поездную бригаду укомплектовали из числа добровольцев во главе со старейшим тюменским машинистом И. Садаковым. 14 февраля 1942 г. он отправился к линии фронта [Гусева Е. Сибирская баня на колесах]. По воспоминаниям санитарки В. Молодкиной, сотрудники специализированного поезда по пути питались в вокзальных столовых и кухнях. Под Кубинкой Московской области поезд попал под сильную бомбежку, ведь в боевых условиях поезда-бани множество раз шли под огнем противника. Однако повреждения быстро исправлялись, и поездная бригада вновь возобновляла оказание санитарно-гигиенических услуг военнослужащим в прифронтовых районах. Десять вагонов БДП

№ 38 бойцы Красной Армии сравнивали с десятью кругами рая. За один час баня могла обслужить 100 человек. А всего через тюменский поезд-баню прошло около миллиона военнослужащих. Такой комбинат бытового обслуживания на колесах поднимал и физический, и моральный дух солдат. Спецсостав побывал на четырех фронтах, прошел полстраны (в том числе через Москву, Тулу, Елец, Сталинград, Брянск, Минск, Брест) и пол-Европы и доехал до Берлина. В ноябре 1945 г. поезд закончил свой славный боевой путь и был расформирован. В книге отзывов легендарного 38-го БПДП остались благодарности не только солдат, офицеров, но и маршалов – К.К. Рокоссовского и Г.К. Жукова [Десять кругов рая...].

Заключение

В годы Великой Отечественной войны вся полнота работы по выявлению и предотвращению распространения в населенных пунктах СССР инфекционных заболеваний легла на профильные подразделения железных дорог – мероприятия производились на самих станциях, через которые шли потоки гражданских и военнослужащих лиц. Вместе с тем проводились комплексные мероприятия по изоляции инфицированных лиц и оказанию неотложной медицинской помощи. Также командами исследуемой категории специализированных поездов за годы Великой Отечественной войны была проделана колоссальная работа, в полной мере выполнены возложенные на них функции. Высокую оценку их деятельности дали сами военнослужащие, многие из которых были спасены от эпидемических заболеваний. Что касается мирного времени, то военные и транспортные эксперты отмечают нецелесообразность содержания банных поездов на балансе министерств. Изъятие значительного количества подвижного состава на создание таких поездов, ремонт вагонов и внутреннего специального оборудования банных поездов, содержание большого штата сотрудников составов при возможности санитарно-дезинфекционной обработки военнослужащих отечественной армии в стационарных помещениях является растратой государственного бюджета. Поэтому в мирных условиях банные поезда существовать не должны. В итоге по распоряжению правительственных органов СССР к 1 ноября 1946 г. все БПДП были расформированы [Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.). Л. 94].

В целом реализуемые, в частности с помощью БПДП, противоэпидемиологические меры позволили не допустить в годы Великой Отечественной войны вспышек эпидемий в войсках, что было невиданным в истории войн результатом [Сорокина, 2008, с. 516; Роспотребнадзор. Основные принципы противоэпидемической работы среди населения...]. При этом Вооруженные Силы РФ и в наше время применяют успешно зарекомендовавшие себя в крупных конфликтах первой половины XX в. БПДП (например, в чеченских кампаниях и в районах проведения Специальной военной операции). Схема рассматриваемых составов и перечень оказываемых военнослужащим услуг в основном те же, что и в советский период. При этом используется современное оборудование и технологии, что повышает качество обслуживания российских солдат и офицеров.

Список источников

- Грищенко Н. Как работает банно-прачечный поезд в зоне спецоперации. *Российская газета*. 2022. 1 декабря. URL: <https://rg.ru/2022/12/01/bania-na-kolesah.html> (дата обращения 30.01.2024 г.)
- Гусева Е. Сибирская баня на колесах. *Уральская магистраль*. Выпуск 23. 17.11.2011 г. URL: <https://gudok.ru/zdr/181/?ID=669141&archive=27221> (дата обращения 02.05.2022 г.)
- Десять кругов рая. *Российская газета – Неделя – Урал*. 82(8136). URL: <https://rg.ru/2020/04/15/reg-urfo/vo-vremia-vojny-legendarnyj-tiumenskij-poezd-bania-doehal-do-berlina.html> (дата обращения 02.02.2022 г.)
- Жилин Г. Банно-прачечные поезда: вчера и сегодня. *Куйбышевский железнодорожник*. Выпуск 26. 06.07.2007. URL: <https://gudok.ru/zdr/177/?ID=624977&archive=25321> (дата обращения 02.02.2022 г.)



- История государства. Поезд-прачечная Императрицы Александры Федоровны. URL: <https://statehistory.ru/4641/Poezd-prachechnaya-Imperatritsy-Aleksandry-Fedorovny/> (дата обращения 29.01.2024 г.).
- Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.) в 4-х томах. Т. 2. Под общей редакцией директор-полковника движения В.В. Звонарева. – ЦВМО МПС СССР, 1947–1948 гг. – 244 л. URL: <https://rzd-museum.ru/expositions/archive> (дата обращения 25.02.2023 г.).
- Сарнов В. Вшивый фронт: с педикулезом на войне боролись огнем и спецпоездами // Версия. 2016. 19 октября. URL: <https://versia.ru/s-pedikulyozom-na-vojne-borolis-ognyom-i-specpoezdami> (дата обращения 29.01.2024 г.)
- Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (СА ДонЖД). Ф. 32. История Донецкой железной дороги. Оп. 1. Д. 162.
- Сектор архивов ГП «Донецкая железная дорога» (СА ДонЖД). Ф. 32. История Донецкой железной дороги. Оп. 384. Д. 235.
- Роспотребнадзор. Основные принципы противоэпидемической работы среди населения и в войсках Советской Армии в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. URL: <https://rospotrebnadzor.ru/history/victory/deyat4.php?type=special> (дата обращения 30.01.2024 г.)
- Хобта А. Легкий пар для бойцов РККА. Гудок. Восточно-Сибирский путь. 14.02.2020. URL: <https://gudok.ru/zdr/170/?ID=1493746> (дата обращения 24.10.2021 г.).

Список литературы

- Азанова Е.А., Бугров К.Д., Бурденков Е.А. и др. 2022. Эвакуация: величайшая из битв Второй мировой войны. Екатеринбург, АО «Печатный дом «Формат», 240 с.
- Буряк Ю.Ю. 2021. Военно-санитарные поезда СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. *Вестник Томского государственного университета. История*. 71: 11–19.
- Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. 2-е изд., доп. 1987. Под ред. министра путей сообщения Н.С. Конарева. М., Транспорт, 591 с.
- История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. 1997. Под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. СПб., ОАО «Иван Федоров», 416 с.
- Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. 1992. Пам'ятатимемо донбаські перегони: нариси. Донецьк: «Донбас», 303 с.
- Ковалев И.В. 1981. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., Наука, 480 с.
- Куманев Г.А. 2005. Говорят сталинские наркомы. Смоленск, Русич, 632 с.
- Куманев Г.А. 2007. Проблемы военной истории Отечества (1938–1945 гг.). М., Собрание, 656 с.
- Сорокина Т.С. 2008. История медицины: учебник для студ. высш. мед. учеб. заведений. – 8-е изд., стер. М., Издательский центр «Академия», 560 с.

References

- Azanova E.A., Bugrov K.D., Burdenkov E.A. et al. 2022. Evakuaciya: velichajshaya iz bitv Vtoroj mirovoj vojny [Evacuation: The Greatest Battle of World War II]. Ekaterinburg, AO «Pechatnyj dom «Format», 240 s.
- Buryak Yu.Yu. 2021. Voenno-sanitarnye poezda SSSR nakanune i v gody Velikoj Otechestvennoj vojny [Military Hospital Trains of the USSR on the Eve and During the Great Patriotic War]. *Vestnik Tomskogo gosuniversiteta. Istorija*. 71: 11–19.
- Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoj vojne 1941–1945 [Railway Workers in the Great Patriotic War 1941–1945]. 2-e izd., dop. 1987. Pod red. ministra putey soobshcheniya N.S. Konareva. M., Transport, 591 s.
- Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza. T. 2: 1917–1945 gg. [History of Railway Transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917–1945. 1997] 1997. Pod obshch. red. V.E. Pavlova, M.M. Uzдина. SPb., ОАО «Ivan Fedorov», 416 s.
- Klimenko K.Kh., Aldakimov D.K. 1992. Pam'yatatimemo donbas'ki peregoni: narisi [In Memory of the Donbass Haul: Draw]. Donets'k, «Donbas», 303 s.
- Kovalev I.V. 1981. Transport v Velikoy Otechestvennoj vojne (1941–1945 gg.) [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)]. M., Nauka, 480 s.



- Kumanev G.A. 2005. Govoryat stalinskie narkomy [Stalin's People's Commissars Say]. Smolensk, Rusich, 632 s.
- Kumanev G.A. 2007. Problemy voennoj istorii Otechestva (1938–1945 gg.) [Problems of the Military History of the Fatherland (1938–1945)]. M., Sobranie, 656 s.
- Sorokina T.S. 2008. Istoriya mediciny: uchebnyk dlya stud. vyssh. med. ucheb. zavedenij. – 8-e izd., ster. [History of Medicine: a Textbook for Students. Higher Honey. Textbook Establishments]. – 8th ed., erased. M., Izdatel'skij centr «Akademiya», 560 s.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 01.02.2024

Received 01.02.2024

Поступила после рецензирования 22.02.2024

Revised 22.02.2024

Принята к публикации 26.02.2024

Accepted 26.02.2024

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Буряк Юрий Юрьевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры социологии и управления, Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия

 [ORCID: 0000-0002-7840-4975](https://orcid.org/0000-0002-7840-4975)

Yurii Yu. Buryak, Candidate of Sciences in History, Associate Professor of the Department of Sociology and Management, V.G. Shukhov Belgorod State Technological University, Belgorod, Russia

Шапвалов Владимир Анатольевич, доктор исторических наук, профессор кафедры российской истории и документоведения, Белгородский государственный национальный исследовательский университет, г. Белгород, Россия

 [ORCID: 0000-0003-1699-1956](https://orcid.org/0000-0003-1699-1956)

Vladimir A. Shapovalov, Doctor of Sciences in History, Professor of the Department of Russian History and Record Management, Belgorod State National Research University, Belgorod, Russia