

Эта железнодорожная ветка, которую в народе прозвали «Берлинкой», фашистам нужна была для стабильного снабжения войск, рвавшихся к Сталинграду. На ее строительство согнали тысячи людей с оккупированных районов Воронежской области и пленных из временных концлагерей. Многие туто и погибли...

К середине июня 1942 года соотношение сил на юге изменилось в пользу фашистской Германии, и командование вермахта приступило к подготовке стратегического наступления. План первой фазы этого наступления получил название «Блау» («Синяя»). Ее целью, получившей наименование «Клаузевиц», было окружение и уничтожение советских войск Юго-Западного фронта. После этого предполагалось разделить группу армий «Юг» на две самостоятельные группы «А» и «Б».

Группа «Б», куда входили, кроме немецких 4-й танковой, 2-й и 6-й полевых армий, также и армии сателлитов Германии — Румынии, Венгрии и Италии, — должна была развивать наступление на Сталинград и Кавказ. Но главная ударная сила группы «Вейхс» — 4-я танковая армия — застопорилась у Воронежа. Это раздражало Гитлера. Вместо того чтобы поддерживать 6-ю и 2-ю полевые армии, танкисты топтались у Воронежа. Окружения советских войск между реками Оскол, Дон и Донец не получилось. Потрепанные советские воинские части отходили на Сталинград.

Дон в районе Коротояка и Лисок позволял задержать немецко-фашистские войска и организовать Сталинградский фронт.

УЗЛОВАЯ СТАНЦИЯ ЛИСКИ

Зачастую на исход больших сражений влияют небольшие населенные пункты, особенно узловые железнодорожные станции. Их роль на суше подобна островам в океане. Недаром за взятие таких пунктов полагались государственные салюты. Одним из таких пунктов была узловая станция Лиски, которая, хотя и находилась на значительном расстоянии от Сталинграда, укрепила его стойкость.

В своих записках начальник Генерального штаба вермахта Франц Гальдер писал: «Основные силы подвижных соединений 6-й армии следовало сосредоточить в направлении Свободы (так именовались Лиски. — В.К.), но в районе Свободы и Коротояка противник снова активизировался».

На полгода железная дорога через Дон в районе Лисок стала непреодолимой преградой на Сталинградском направлении. И расстрелянная, но не сдающаяся станция превратилась в настоящую крепость на Донском фронте. Лиски нельзя было ни обойти, ни обехать.

В конце сентября 1942 года наступающие немецко-фашистские войска в составе 80 дивизий нуждались в снабжении, а Лиски, как кость в горле, препятствовали этому с харьковского направления. Тогда и появилась идея у штабистов вермахта — обойти



Памятник строителям Берлинки в поселке Каменка

Лиски, построив спешно 36-километровую железнодорожную ветку Острогожск — Евдаково (Каменка), и выйти на железную дорогу в направлении Ростова-на-Дону.

На карту с грифом строжайшей секретности нанесли трассу «берлинской дороги». Спустя десятилетия карта этой дороги была найдена в столичных архивах Германии.

ДОРОГА НА КРОВИ

Строительство дороги началось в августе 1942 года. 36 километров от острогожской слободы Гнилое до Евдаково было проложено по балкам, оврагам, меловым буграм и болотистым солончакам. Всего за три месяца пролегла по этим местам зловещая «Берлинка». Так прозвали ее подневольные строители. Легла она в буквальном смысле слова на человеческие кости и была насквозь пропитана кровью.

Впервые я услышал об этой дороге от своего друга Ивана Черкасова еще в 2001 году в один из приездов на малую родину. Иван на девять лет старше меня и в 17-летнем возрасте был направлен немцами на строительство этой дороги. Но им с товарищем удалось тогда бежать и укрыться от фашистов. Я с большим интересом выслушал его рассказ, но в официальной литературе не нашел упоминаний об этой дороге.

О ней вдруг заговорили в 2005 году, когда была обнаружена карта этой дороги, и рассказы местных жителей о ней из мифов превратились в быль.

Для железнодорожного полотна надо было вынуть тысячи кубометров грунта, срез земли производился вручную. Было создано несколько лагерей военнопленных общей численностью около 30 тысяч. Пленных заставляли работать по 18 часов в сутки, а кормили просом с водой, баландой, иногда варили протухшую конину-падаль. Ежедневно только в одном лагере от голода и болезней умирало по 50 человек. По свидетельствам местных жителей, по обочинам на протяжении всех 36 километров зарыты останки тысяч советских солдат и офицеров.

Дорогу строили одновременно со стороны как Острогожска, так и Евдаково. Начатое в августе строительство было закончено к ноябрю 1942 года, но воспользоваться железнодорожной веткой оккупанты не смогли.

О дороге знала наша разведка, но до поры не придавала ей большого значения. Только в октябре 1942 г. на нее обратили внимание, когда в органы госбезопасности поступило донесение, что от станции Каменка (Евдаково) в сторону Лисок (Ростовское направление). — В.К.) немцы снимают вторые железнодорожные пути, чтобы исполь-

звать их для строительства ветки Евдаково — Острогожск.

23 ноября 1942 года было завершено окружение Сталинградской группировки немецко-фашистских войск, и никак нельзя было допускать ее снабжения, обещанного Гитлером Паулюсу. Нужно было уничтожить «Берлинку». Дорогу не только взяли под наблюдение, но и начались регулярные ее бомбардировки. Еще 29 октября при налете группы ИЛ-2 на разъезд Новая Сотня под Острогожском был уничтожен склад боезапасов, готовящихся к переброске в Евдаково.

В ноябре железная дорога была в основном готова. Она представляла собой одну колею и множество мостов на деревянных опорах. Самый длинный мост в 400 метров был построен в районе села Петренково в сторону хутора Пахолки. В самом хуторе построили вокзал и «бассейн» для заправки паровозов. Но во время строительства дороги случались и непредвиденные накладки. Так, у хутора Михново местный житель поправил немецких инженеров, предложив обойти якобы гиблое место. А когда фашисты пустили по ветке пробный эшелон, вагоны и платформы ушли под землю. На этом месте «Берлинки» сразу образовалось карстовое озеро.

Воспользоваться этой дорогой оккупанты так и не успели. Во время отступления в ходе Острогожско-Россошанской наступательной операции наших войск фашисты взорвали полотно «Берлинки» и все объекты дороги: мосты, вокзал в Пахолке, сооружения для заправки паровозов.

Сегодня следов «дороги на крови» в этих местах почти не осталось. Лишь кое-где встречаются самодельные обелиски и небольшие памятники, поставленные вдоль нее усилиями местных жителей, которые помнили, что творилось здесь летом-осенью 1942 года. Сейчас хутор Пахолки жив только названием, но в его окрестностях есть подобие памятника, сваренного из остатков комбайна. В металлическом основании — корявая надпись, сделанная электросваркой: «1942, чл. 2 т».

— Человеков наших две тысячи тут закопано в 1942 году, — поясняет местный житель.

У съезда на трассу у Евдаково недавно поставлен скромный обелиск с табличкой: «Здесь проходила железная дорога из Острогожска, построенная в 1942 году советскими военнопленными. Сотни из них навечно остались у железнодорожной насыпи. Имена их неизвестны».

«Берлинка» — лишь один эпизод в истории Великой Отечественной войны. В нем, как в зеркале, отражается бесчеловечность фашистских оккупантов. Об этом мы должны помнить всегда. К этому призывает и надпись на одном народном памятнике у хутора Пахолки: «Не забывайте нас... Советским военнопленным, гражданам СССР, замученным в концентрационных лагерях».

*Вадим КУЛИНЧЕНКО,
капитан I ранга в отставке, публицист*

