

отправился в дорогу. Он разместился между двумя вагонами поезда, который ехал в Литву. Он ехал до тех пор, пока не услышал иностранную речь. В 1947-м году 14-летний Герхард продолжал борьбу за жизнь. Он ночевал в пустых домах, а днем попрошайничал. Все больше и больше он учил язык и начинал просить еду и место для ночлега у крестьянских семей. В один день семья Даубраускас пригласила его к себе на работу, в качестве помощника. Он согласился и смог остаться с семьей. Вскоре он заслужил их доверие и отличился трудолюбием. Семья взяла его к себе и назвала его Герардасом. Он провел с семьей много лет, но был вынужден покинуть страну. В 1950-м году он попал в ГДР.

Судьбы других детей схожи с судьбами Евы и Герхарда. Они должны были заботиться о себе, у них практически не было нормальных продуктов питания, и они вынуждены были есть лягушек, кору деревьев и улиток, проделывали трудный путь в Балтику, где были шансы на то, что будет пропитание и безопасность. Многим не удавалось попасть в семью, даже в крестьянскую. Были семьи, которые с милосердием относились к таким детям и брали их в свои семьи, но они сталкивались с опасностью быть оштрафованными. Многие семьи давали этим детям литовские имена, часто это вело к потере их личности, языка и воспоминаний о детстве.

Эти судьбы и трагедии показывают, к каким ужасам приводит война. Вероятнее всего — это отражение впечатлений, которые показывают на сколько ужасной была война. Моим намерением было подчеркнуть то, что мы не можем допустить повторения такой ситуации и должны учиться на своих ошибках.

#### **Библиографический список**

1. Соня Винтерберг. Мы дети-волки: Уезжаем в Восточную Пруссию. Мюнхен.: Piper Verlag, 2012.

**Э.И. Савенков**

*Саратовский национальный исследовательский  
государственный университет*

### **САКРАЛИЗАЦИЯ ПАМЯТИ О Т-34 В ВОСПОМИНАНИЯХ ВETERANОВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Великая Отечественная война принесла в менталитет советского человека огромное количество различных, важных и даже в какой-то степени сакральных вещей, при упоминании которых, каждый житель постсоветского пространства испытывает различные чувства, как например, от гордости до скорби.

Танк Т-34 для жителя Российской Федерации и других стран СНГ, стал символом Победы, именно данный танк открывает парады Победы во многих городах России, в том числе и на главной площади нашей страны. При упоминании советского танка, человек начинает мыслить кейсами, как например: Т-34 является самым массовым танком, его производство было крайне быстрым, а сама машина является надежнее любой другой, которая когда-то существовала и существует. Танк всегда был одним из лидирующих объектом интереса, о танках пишут в журналах, книгах, им посвящены статьи, которые пользуются большой популярностью. Танкам посвящены отдельные игры, которые приобрели не только в СНГ, но и всем мире огромную популярность.

В данном тексте будет идти речь именно о том, каким виделся средний танк Т-34, в глазах его членов экипажа, таких как командир, механик-водитель, радист-стрелок и заряжающий.

Механик-водитель является самым важным членом экипажа, от механика-водителя зависит жизнь не только его самого, но и его «братьев по оружию». Если же взглянуть на Т-34 со стороны водителя, то о данной машине, может сложиться не самое благоприятное впечатление. К примеру, Ария Семен Львович вспоминал: «Были совершенно безобразные триплексы на люке механика-водителя. Они были сделаны из отвратительного стекла желтого или зеленого оргцвета, дававшие совершенно искаженную, волнистую картину. Вообще, в Т-34 забота об экипаже была минимальная» [1, с. 89]. Деген Ион Лазаревич приводит такую фразу: «Через щели можно было с трудом увидеть, что твориться вокруг танка. Механики упирались налобником танко шлема в броню танка и через свой перископ видели происходящее на поле боя. Они видели чуть лучше, чем новорожденные котята» [1, с. 397].

Командиру, второму по значимости члену экипажа, так же приходилось нелегко. «Что значит быть командиром танка? Это отвратительно! Это все равно что быть солдатом, но ко всему прочему еще и отвечать за всех» [1, с. 96] вспоминает Ария. Брюхов Василий приводит следующее: «Если ты командир танка Т-34-76, ты сам стреляешь, сам по радио командуешь, все делаешь сам. И когда ударит болванка, только тогда понимаешь, что в тебя попали» [1, с. 180].

Радист-стрелок считает самым бесполезным членом экипажа, так как радиосвязь была не совсем хорошей, да и от стрелка пользы было мало. В этом есть доля правды, Кириченко Петр Ильич, будучи радистом-стрелком на Т-34, вспоминает: «Честно говоря, я считаю, что радист в Т-34 был не нужен. Да он, как и пулеметчик был ни к чему. Обзор через эту дырочку над стволом пулемета был ограничен, а сектор обстрела был и того меньше» [1, с. 154]. Подводя итог, хочется отметить следующее, что, несмотря на все недостатки, танк Т-34-76 завоевал любовь у своих танкистов. Деген Ион Лазаревич говорит так: «Отношение экипажей к танкам было любов-

ное, за машинами следили. Таких разговоров – «Да гори эта железяка синим пламенем, все равно подобьют!» – я не слышал» [1, с. 394]. Каждый из членов экипажа, отмечает в танке что-то свое, однако обращаясь к 4 главным стереотипам танка, можно понять, что данные стереотипы не являются выдуманном мифом. Танк действительно был очень надежным, имел отличные ходовые характеристики и нес на себе мощную 76-мм пушку. «Танк (Т-34) действительно был сделан на уровне, очень продуманно. Он практически не ломался, а если что-то и выходило из строя, то быстро ремонтировался агрессивным способом» [1, с. 484] – вспоминает Никонов Иван Сергеевич. Захаров Андрей Васильевич отмечает: «Хороший был танк. Мощный, безотказный, маневренный, мог развивать высокую скорость» [2, с. 142].

А что касается недостатков, то здесь уже ветераны отмечают, конечно, как уже было выше сказано, минимальная забота об экипаже. В условиях критического положения в 1941 году, об удобствах не думали, лишняя работа задерживала бы выпуск танка, который так необходим был фронту. Так же были отмечены и крайне плохой обзор и загруженность командира танка. Но были и другие, «Из недостатков можно выделить внутреннюю связь, которая работала безобразно. Поэтому связь осуществлялась ногами» [1, с. 90] – вспоминает Ария Семен. Шипов Константин Николаевич пишет: «Это была прекрасная машина. Конечно, мы страдали от недостаточной толщины брони, но с точки зрения ремонтпригодности, танк превосходен!» [1, с. 549]. Под этот недостаток следует оговориться, что толщина была 45 мм под углом в 60 градусов и давала приведенную толщину брони примерно 90 мм, что для 1941 года было очень даже хорошо. В данном случае к недостаткам брони следует отнести другое, это ее сплав и внутреннее покрытие. При попадании в танк, даже если снаряд не сумел пробить броню, то осколочный эффект мог нанести экипажу ранения любой степени тяжести.

Таким образом, можно сказать, что танк Т-34-76 смог завоевать высокую оценку у танкистов благодаря своим характеристикам, которые вылились в визитную карточку данного танка. Так же боевая машина была надежна в обслуживании и легко поддавалась ремонту в полевых условиях даже под плотным огнем противника. Начиная с 1942 года от тяжелых танков КВ стали отказывать в пользу более успешного Т-34. Танк Т-34 определил тенденцию развития не только советской школы танкостроения, но и повлиял в какой-то степени на немецкую, чехословацкую и французскую школы танкостроения.

#### **Библиографический список**

1. Драбкин А. В. Я дрался на Т-34. Обе книги одним томом. М.: Яуза, Эксмо, 2014.
2. Драбкин А. В. Я дрался на Т-34. Третья книга. М.: Яуза-пресс, 2015.