

An aerial photograph of a large, forested island in a calm body of water. The island is covered in dense green and yellow trees, with rocky shorelines. The water is still, reflecting the soft light of the sunset. The sky is a mix of orange, yellow, and grey clouds. The text is overlaid on the left side of the image.

vom
Torpedoboot T 12
zum
Versuchsschiff OS Kit



Recherche, Zusammenstellung, Bearbeitung, Layout
Karl-Heinz Jockel

VORGESCHICHTE

Am 9. März 1953 wurde die Militäreinheit „Objekt 230 der Marine“ gegründet, die die Küstenbasis, Schiffe und Inseln des Ladogasees umfasste: Konevets, Heinäsenmaa, Makarinsaari und Mökerikkö. Die Inseln erhielten die Namen Suri (Heinäsenmaa), Small (Makarinsaari) und Myarka (Mökerikkö), und auf den Karten des Ladogasees war der gesamte westliche Archipel mit einer roten Linie mit der Angabe markiert: „Gebiet für die Schifffahrt verboten“.

Das Maß an Geheimhaltung war äußerst hoch. Und dafür gibt es eine Erklärung. Tatsache ist, dass der Hauptzweck der Einrichtung dieser geheimen Einrichtung auf abgelegenen Inseln darin bestand, radiologische Waffen und militärische radioaktive Substanzen zu testen. Radiologische Waffen sind eine Art von Massenvernichtungswaffen, die ionisierende Strahlung radioaktiver Materialien als schädlichen Faktor nutzen. Das heißt, nach der Exposition wird das bestrahlte Objekt selbst für viele Jahre zur Strahlungsquelle. Der Vorteil solcher Waffen, die alle Lebewesen zerstörten und Gebäude und Bauwerke bewahrten, schien in jenen Jahren unbestreitbar. Der Kalte Krieg und das Wettrüsten hatten Vorrang vor den realen Gefahren der Menschen, denen die Teilnehmer der Tests ausgesetzt waren, sowie deren Umgebung mit der Millionenstadt Leningrad, deren Wasser aus dem Ladogasee stammt. Auf den Inseln wurden Labore, Gebäude für das Personal und Sicherheitseinrichtungen errichtet. Die Haupttests wurden auf dem Versuchsschiff „Kit“ durchgeführt – dem ehemaligen deutschen Zerstörer T-12, der nach dem Zweiten Weltkrieg unter dem Namen „Mobile“ in die Nordbaltische Flotte aufgenommen wurde. 1953 abgerüstet, wurde er im Schlepp zur Insel Heinäsenmaa transportiert.

Auf dem Versuchsschiff „Kit“ wurden Substanzen mit Radionukliden wie Strontium-90, Cäsium-137 und Plutonium-240 getestet.

Die Tests wurden wie folgt durchgeführt. Radioaktive Materialien wurden in Laboren hergestellt. Versuchstiere (Hunde, Kaninchen, Mäuse und Ratten) wurden zu Kit gebracht und an bestimmten Stellen auf dem Oberdeck und im Inneren des Zerstörers fixiert. Radioaktive Flüssigkeit wurde neben die Tiere gegossen, oder Sprengstoffe neben Flaschen mit radioaktiven Substanzen platziert und gezündet. Die Forscher beobachteten das Verhalten von Tieren von der Insel Makarinsaari mit einem Fernglas. Dann kehrten sie zum Kit zurück, notierten die Verletzungen der Tiere und verfolgten einige Zeit den Verlauf der Strahlenkrankheit und den Todeszeitpunkt.

Auf diese Weise wurden auch Medikamente getestet, die dann eingesetzt wurden, um Seeleute, die bei Unfällen auf Atom-U-Booten verletzt wurden, sowie Opfer von Tschernobyl zu retten. Tester, die direkt mit radioaktiven chemischen Kriegsstoffen arbeiteten, trugen Schutzkleidung und Gasmasken. Die Besatzungen, die die Testgeräte zum Kit brachten, hatten jedoch keinen besonderen Schutz und atmeten nach den Explosionen radioaktiven Staub in der Luft ein. Viele wurden behindert und starben in jungen Jahren.

Die Ineffektivität des Einsatzes dieser Art von Waffe wurde schnell deutlich: Der Feind, der von radiologischen Waffen getroffen wird, stirbt nach einer Weile nicht sofort, aber es ist unmöglich, für mehrere hundert Jahre ohne Gesundheitsrisiko kontaminiertes Land zu betreten.

Das Testprogramm wurde eingeschränkt.

Im Winter 1956 froh das Wasser in den Außenbordanschlüssen ein und es entstanden Risse im Rumpf. Der Zerstörer begann langsam zu sinken und sank schließlich auf den Grund.

Dieser Zustand dauerte bis 1991. Während dieser Zeit sammelten trotz des Verbots viele auf den Inseln Pilze und Beeren, besuchten das Schiff zum Angeln und zur Erholung und nahmen verschiedene Teile des Schiffes als Souvenirs mit, ohne zu wissen, welcher tödlichen Gefahr sie sich aussetzten.

Im Sommer 1991 wurde beschlossen, das Wrack zu entfernen. Es war das erste radioaktiv kontaminierte Schiff, das mit anschließendem Transfer und vorübergehender Lagerung gehoben wurde. In der UdSSR gab es keine Erfahrung mit dieser Art von strahlengefährdeter Arbeit.

In einer Atmosphäre strikter Geheimhaltung begann die Expedition der Marinebasis Leningrad im Juni 1991 ihre Arbeit, bestehend aus 19 Schiffen, Booten, Schleppern, Tauchbooten, einem Lastkahn und einem Liquidationsteam, das zeitweise bis zu 500 Personen zählte.

Die Arbeiten zum Heben des Versuchsschiffs bestanden aus mehreren Phasen: Pontonanlage, Abdichtung des Unterwasserteils des Rumpfes, Abpumpen von flüssigem radioaktivem Abfall aus dem Schiff zu speziellen Tankern, Heben des Schiffes und Absetzen im Transport-Schwimmendock, Reinigung von flüssigem radioaktivem Abfall, Einleitung von behandeltem Wasser in das Wassergebiet des Ladogasees, Verhärtung von Abfällen (Wasser, Ölprodukten) und Schlamm, der auf dem Gelände des Schiffes verblieben ist. „Kit“ wurde oben mit Schutzbeschichtungen behandelt und in eine spezielle Palette gelegt. Auf dieser Palette, durch die Mauern des Docks vor allen Stürmen geschützt, passierte das Schiff im Konvoi Ladoga, entlang des Svir zum Onega-See, entlang des Weißmeer-Baltischen Kanals und erreichte das Weiße Meer. Dann wurde „Kit“ durch das Barents- und Karameer in die Schwarze Bucht des Nowaja-Semlja-Archipels transportiert. Obwohl die tödliche Mischung aus dem Rumpf in einen Zustand von fast Leitungswasser gebracht wurde, was die Liquidatoren gerne demonstrierten, indem sie vor Ungläubigen mehrere Gläser gereinigter Flüssigkeit tranken, überprüfen die zuständigen Dienste weiterhin die Strahlung auf den Inseln des „Objekt 230 der Marine“.

BIS ZUM LETZTEN PARKPLATZ von A. V. KRAMORENKO

Die Geschichte der Expedition zur Überführung des Versuchsschiffs „Kit“ zur Deponie

Die Bewahrung des maritimen historischen Erbes Russlands setzt die Verfügbarkeit vollständiger und zuverlässiger Informationen über die Schiffe der Marine in allen Phasen ihres Lebenszyklus voraus. In Ermangelung solcher Informationen finden sich die folgenden Zeilen aus dem Bericht über die Arbeit des Expeditionsteams, das gesunkene Schiffe von historischem Wert in der Arktis untersuchte: „Am 08., 09. und 21., 22. Juli 2018 wurden Arbeiten durchgeführt, um die Überreste des Zerstörers „Gremyashchiy“ und eines unbekannten Schiffes am Punkt mit den Koordinaten W = 70°44.0'N zu in-

spizieren, zu studieren, zu fotografieren und Exponate zu sammeln, D = 54°42.7'E... Ein unbekanntes Schiff liegt auf dem Boden, auf seiner linken Seite mit einer Neigung von 20-30° in einer Tiefe von 5-7 Metern, das Deck ist stark untergetaucht, es ist fast unmöglich, an Deck zu gehen, der Bug ist durch Wasser vom Haupttrumpf getrennt. Um ihn herum befinden sich vier Verankerungsfässer. Es gibt keine Bullaugen am Steuerhaus, sie sind verschweißt. Im mittleren Teil befinden sich drei Torpedorohre. Stark korrosiv, es gibt eine einzelne Kanone im Heck. Der Abtransport der Exponate ist aufgrund des schlechten Zustands des Schiffes äußerst schwierig. An Bord des Rettungsschleppers (SBS) „SB-523“ wurden ein paar kleine Aluminiumabdeckungen von den Fenstern (Durchmesser ca. 20 cm) entfernt. Es wurde eine Strahlungsuntersuchung der Anlagen durchgeführt. Der Strahlungshintergrund ist normal, die Strahlungssituation ist normal.“

Wenn man den Bericht liest, kann man nur feststellen, wie kurz das historische Gedächtnis wirklich ist. Warum „unbekanntes Schiff“? Ist es möglich, dass es keine einzige Person mehr gibt, die auf dem Rettungsschlepper SB-523 gedient hat, die erklären würde, um was für ein Schiff es sich handelt, bei der Arbeit, an der SB-523 die aktivste Rolle spielte? Schiffe können nicht sprechen. Dies sollte für sie von Historikern oder direkten Teilnehmern des Geschehens erledigt werden, wobei sie sich auf literarische Quellen und Archivdokumente stützen.

Bei dem oben erwähnten „unbekannten Schiff“ handelt es sich absolut zuverlässig um das Versuchsschiff „Kit“, das 1991 auf dem Ladogasee zu Wasser gelassen und dann an den Ufern des Nowaja Semsja-Archipels an die ewige Versenkung geschickt wurde. Die Geschichte seines Dienstes und Aufstiegs wird in literarischen Quellen wie der Leningrader Zeitung Smena, den Zeitschriften Gangut, Marine Collection und Neptun behandelt sowie im XXI. Jahrhundert, im Almanach „Taifun“. Das Forschungsinstitut für Rettungs- und Unterwassertechnologien der Marineakademie der Marine bewahrt die technische Konstruktion des Projektes, den Bericht über die Überführung sowie Arbeitsmaterialien auf. Sie alle beschreiben detailliert die technologische Komponente der Hebung des Schiffes „Kit“. Sie enthalten aber nur wenige Informationen über den Transport auf Binnenwasserstraßen zum Ort der ewigen Versenkung. Mit dem vorgeschlagenen Artikel soll diese Lücke geschlossen werden. Es basiert auf den Tagebucheinträgen des Autors, der als Tauchspezialist direkt an Schiffshebearbeiten und am Transport des Schiffes im Rahmen eines Notfallrettungstrupps beteiligt war.

Das Versuchsschiff Kit (ein ehemaliges deutsches Torpedoboot T-12 vom Typ 1935, das unter dem Namen Podvishny Teil der sowjetischen Baltischen Flotte war) war in den Jahren 1953-1955 Gegenstand von Tests auf militärische radioaktive Substanzen.

Nach Abschluss der Tests sank das Schiff in der Meerenge zwischen den Inseln Makarinsari und Kugrisari des nordwestlichen Archipels des Ladoga-Sees, besser bekannt als Heinäsenmaa-Inseln (nach dem Namen der größten von ihnen). Zum Zeitpunkt des Beginns der Hebearbeiten im Jahr 1990 betrug die Verschmutzung des Schiffes durch β Strahlung zwischen 300 und 50 Tausend Fragmenten in min/cm^2 . In einigen lokalen Gebieten wurden 4.500.000 Sektionen erreicht, in min/cm^2 und wurde hauptsächlich durch Strontium-90-Radionuklide, in geringerem Maße durch Cäsium-137 und Transurane verursacht. Die Kontamination war behoben und konnte nicht dekontaminiert werden.

Am 4. April 1990 erließ der Oberbefehlshaber der Marine der UdSSR die Direktive Nr. DF-0030 mit dem „Plan für die Organisation der Arbeiten zur Beseitigung der Folgen der Tests in der Kit-Einrichtung“. Durch den Befehl Nr. 0143 des Kommandanten des Leningrader Marinestützpunktes vom 29. August 1990 wurde eine Expedition ins Leben gerufen, um das Schiff zu heben. Spezialisten, schwimmende und technische Einrichtungen der Ostsee-, Nord- und Schwarzmeerflotte, das Marinewerk Kronstadt und mindestens zehn wissenschaftliche Organisationen, darunter 19 Schiffe, 72 Offiziere, 15 Midshipmen, 120 Unteroffiziere und Matrosen sowie 95 Arbeiter und Angestellte, nahmen an den Schiffshebeoperationen auf dem Ladogasee teil. Ein manövrierfähiger Stützpunkt wurde ausgerüstet, zwei 80-Tonnen- und sechs 200-Tonnen-Schiffshebepontons, neun Sätze Hafenausrüstung wurden verwendet.

Das Schiff „Kit“ wurde mit stählernen Schiffshebepontons vom Boden gehoben und am 19. Juli 1991 in das Transportschwimmdock TPD-9 gebracht. Der Transport auf den Binnenwasserstraßen und in den Gewässern des Weißmeers und der Barentssee wurde gleichzeitig vorbereitet. Der Start des Transports war für den 5. August geplant. Das TPD-9-Transportdock wurde von der Anlegestelle zur Basis der Expeditionsschiffe verlegt und auf Reederohren 300 Meter von den Liegeplätzen entfernt installiert. Parallel dazu wurden Arbeiten im Dock und das Abbau der Kräfte und Mittel zum Heben des Schiffes durchgeführt.

Das Anlegen in einem Schwimmdock war an sich schon ein einzigartiger technologischer Vorgang. Das Dock-Kit wurde nicht auf der Dock-Slipanlage montiert, sondern in einer Metallpalette, die sich im Dock vorgelagert hatte, um das kontaminierte Wasser aufzufangen, das aus dem Rumpf des Versuchsschiffs strömte.

Der Rumpf des Schiffes wies zahlreiche Schäden und ausgedehnte Bereiche mit kontinuierlicher Korrosion auf. Das Wasser, das während des Aufstiegs in das Transportdock floss, wurde in die Kammern der technischen Tankwagen TNT-25 und MTNT-603 gepumpt, die für die Sammlung von flüssigen radioaktiven Abfällen bestimmt sind. Während dieses verunreinigte Wasser mit Hilfe einer Ionenaustauschanlage unter der Leitung des Helden der Sowjetunion, Hauptmann 1. Ranges V.K. Bulygin, gereinigt wurde, floss eine neue Portion davon in die Pfanne. Das Vorhandensein von gebrauchten Kraft- und Schmierstoffen in einer Reihe von Kammern des Schiffes (irgendwann wurde der Schiffsrumpf illegal als Bilgenwassertank verwendet) erhöhte die Gefahr für die Umwelt erheblich. Eine zähflüssige dunkle Masse, die Radionuklide absorbiert hatte, füllte den Boden der Palette aus. Es musste in Plastikfässer unter der flüssigen Schutzmasse geschaufelt werden, mit der das erhöhte Gefäß gestrichen wurde, um ihm eine elegante, leuchtend orange Farbe zu verleihen und die kontaminierten Bereiche zu bedecken. Die Tage waren heiß. Der Rumpf des Schiffes ist ausgetrocknet. Ich konnte deutlich die Stellen sehen, an denen noch Wasser im Rumpf war, diese Stellen sahen verschwitzt aus. Der korrosionsdünne Körper wurde mit einem Meißel durchbohrt, wodurch Wasser freigesetzt wurde. Diese Drecksarbeit, die das Vorhandensein von Schutzausrüstung erforderte, wurde nicht nur von Chemikern unter der Leitung von Kapitän 3. Rang O.G. Ozhgikhin ausgeführt, sondern auch von Riggern unter der Leitung der Schichtkommandanten Kapitän 3. Rang A.I. Serbulow und S.M. Sinjakow sowie von Tauchern, die frei von Unterwasserarbeiten waren.

Der extrem schwache Rumpf des Schiffes gab Anlass zu Bedenken, ob es am letzten

Transportpunkt zum Abdocken flott gemacht werden könnte. Ein Versuch, den Schaden durch Schweißen von Blechen zu schließen, der von einem Team von Arbeitern aus Sewerodwinsk durchgeführt wurde, die auf die Baustelle gebracht wurden, war erfolglos. Die Schweißelektrode brannte sich durch die Haut, das Metall der Karosserie zerbröckelte mit einem Riss, als die Schweißnähte abkühlten. Die Lösung wurde in der Abdichtung der Korrosionsbereiche mit Glasfaser unter Verwendung einer Zweikomponenten-Klebstoffzusammensetzung gefunden. Es wurde erst am Abend des 2. August, drei Tage vor der Abreise, gebracht, so dass es notwendig war, die Löcher direkt während der Überfahrt zu versiegeln. Das Verdienst der Arbeiter aus dem Norden war die Installation von Stahlregalen, die den „Bausatz“ fest mit der Palette verbanden. Man ging davon aus, dass das Schiff mit ihm aus dem Dock geholt wird und wie auf einem Sockel an der Entsorgungsstelle steht.

Die restlichen Tage bis zur Abfahrt wurden damit verbracht, die Dinge am Dock in Ordnung zu bringen. Im Deck des Versuchsschiffes „Kit“ wurden Ausschnitte gemacht, in die mit Erdölprodukten und Radionukliden verunreinigte Wellschläuche und Pumpen geschnitten und schmutzige Kleidung abgeworfen wurden. Es gab auch 14 Ballen, bei denen die schwimmende Rapid-Barriere entfernt wurde, deren Bänder einen erhöhten Grad an radioaktiver Kontamination aufwiesen und auf einer Seite mit einem Film aus Ölprodukten bedeckt waren, was darauf hindeutete, dass sie ihre Aufgabe, das Wassergebiet von Ladoga zu schützen, gut gemeistert hatten. Das Gewicht von allem, was in die Laderäume gekippt wurde, betrug fast 16 Tonnen. Auf der letzten Etappe wurde ein Tarnnetz aufgestellt, das „Kit“ zuverlässig vor neugierigen Blicken versteckte. Das Schiff hat vor 10 Tagen seine Masten verloren. Seine Silhouette veränderte sich bis zur Unkenntlichkeit. Zum Schluss wurde die Expeditionsflagge aus Sperrholz über dem Schornstein befestigt.

Einen großen Beitrag zur erfolgreichen Durchführung der Vorarbeiten leistete der stellvertretende Leiter der Expedition, Kapitän 1. Ranges V.P. Chistokolov. Die Mitglieder der Expedition erinnerten sich nicht nur an seine geschickte Führung, sondern auch an sein Spiel auf dem Akkordeon, dessen Klänge manchmal melodisch über die stille Abend-Ladoga hallten.

Am 5. August 1991 begann sich das schwimmende Transportdock TPD-9 unter den beiden Flussschleppern MB-1209 und Alexander Obukhov entlang der Transportroute zu bewegen, begleitet vom Trainingsboot UK-287 mit Personal an Bord. Nachdem er den Fluss Ladoga von Norden nach Süden überquert hatte, überquerte er den Fluss Svir gegen die Strömung, ohne anzuhalten, und am Morgen des 7. August befand er sich im Onegasee. In diesen und den folgenden Tagen wurde kontinuierlich daran gearbeitet, die Schäden am Rumpf mit Glasfaser abzudichten. Clay hat sich unerwartet sehr gut entwickelt. Es galt lediglich, die Technik zu beherrschen. Zunächst hatte der schwerere Härter beim Schneiden des Fiberglases Zeit, sich zu setzen, und seine Konzentration in der unteren Schicht stieg dramatisch an. Es gab eine so heftige Reaktion mit der Freisetzung von Hitze, dass der Prozess der Aushärtung des Klebers sofort einsetzte. Alles war klebrig. Gummihandschuhe konnten dem nicht standhalten und ließen den Kleber hinein. Nachdem sie die Handschuhe ausgezogen hatten, waren alle Hände der Arbeiter schwarz von dem anhaftenden Gummi. Sie mussten mit einem Bimsstein gewaschen werden, wobei die oberste Hautschicht buchstäblich abgezogen wurde.

Nach und nach lernten wir, wie man klebt. Wir arbeiteten mit Gerüsten und in Sicherheitsgurten, wodurch Verletzungen bei Stürzen vermieden werden konnten. Als der Zweikomponentenkleber zur Neige ging, wurde die Versiegelung mit dem üblichen Einkomponentenkleber fortgesetzt, es wurde aber „... hart wie ein Lutscher“ und funktionierte nicht. Wir mussten Holzkeile und ein Kabel verwenden, um die Löcher abzdichten.

An der Einfahrt in den Weißmeer-Ostsee-Kanal stand das Transportdock mehr als einen Tag. Um das Versuchsschiff „Kit“ herum gab es ein Meer von Gerüchten, die sich mit einer Geschwindigkeit verbreiteten, die die Geschwindigkeit der Bewegung des Objekts übertraf. Es hieß, dass „... Es gibt nur Selbstmordattentäter auf der Anklagebank“, dass „... Die Beamten rissen sich die Schulterklappen ab, da sie um ihr Leben fürchteten und nicht zum Übergang gehen wollten...“ Die durch die Katastrophe von Tschernobyl verursachte massive Radiophobie zeigte Wirkung. Die Schleuse Nr. 1 durfte erst betreten, als ein „Vertreter“ an Bord kam, aber in der Tat äußerlich eher erbärmlich. Ein alter Mann mit einem langen, dichten Bart mit einem prähistorischen, bis auf Korrosionslöcher versehenen Messgerät fiel auf. Ein mickriger Mann vom Staatlichen Komitee für Naturschutz der Karelistischen Autonomen Sozialistischen Sowjetrepublik erkundigte sich immer wieder, ob sich chemische Waffen an Bord befänden und wie hoch die tatsächliche Strahlung auf dem Schiff „Kit“ sei. Man schrieb das Jahr 1991 und die Demokratie grassierte. Wer sind diese Menschen? Hatten sie irgendwelche Befugnisse? Selbst wenn die Strahlungswerte sehr hoch sind, welchen Sinn hatte es, ein so gefährliches Objekt auf der Reede zu verzögern? Es gab immer noch kein Zurück mehr.

Das Passieren der 19 Schleusen des Weißmeer-Ostsee-Kanals erforderte viel Anstrengung, vor allem beim Erklimmen der sogenannten Povenchanskaya-Treppe mit ihren sieben Schleusen und dreizehn Kammern. Die Zwei-Kammer-Schleusen waren am schwierigsten zu passieren. Das 135 m lange Dock, das exakt mit der Schleusenkammer zusammenfiel, war nur 30 cm schmaler als die Breite der Schleuse. Die Karawane wurde in drei Stufen abgeschlossen. Zuerst das UK-287-Boot und der Führungsschlepper, dann das Dock, dann der Heckschubschlepper. Die Arbeiten, die während der Passage am Rumpf des Versuchsschiffes „Kit“ durchgeführt wurden, wurden praktisch eingestellt. Tag und Nacht war das Personal, einschließlich der Offiziere, mit dem Verriegeln beschäftigt - die Arbeit war hart, es war notwendig, die starken Stahlfestmacherleinen schnell an die Masten an der Rückseite der Schleuse zu bringen und dann die Schleppenden von den Schleppern zu nehmen. Der Kanal selbst, ein besonders schmaler Abschnitt der Wasserscheide, der durch die harte Arbeit der Gefangenen in die Felsen gehauen wurde, regte die Fantasie an. Auch hier zeigte der damalige Trend Wirkung: Alle und viele sprachen damals von Repressionen. Niemand an Bord des Docks und des Bootes UK-287 hatte jedoch ähnliche Gefühle wie der ehemalige Häftling Solonewitsch über die Unvollkommenheit und Nutzlosigkeit des Kanals. Am 12. August befand sich das Transportdock TPD-9 mit dem Versuchsschiff „Kit“ in Belomorsk. Hier wurden die Schlepper ausgetauscht. Die Nordflotte stellte den Seeschlepper MB-100, der das Transportdock übernahm, und den Rettungsschlepper SB-523, der mit einem Notfallrettungstrupp an Bord eskortiert wurde. Ein Sturm im Weißen Meer verzögerte die Ausfahrt um einen Tag.

Am 15. August fuhren die Schiffe in die Barentssee ein und fuhren geradeaus weiter. Um 23:20 Uhr am nächsten Tag öffnete sich Nowaja Semlja im Licht des hellsten

Sonnenuntergangs. Ohne anzuhalten wurde das Transportdock TPD-9 in die Tschernaja-Bucht gebracht. Seine normalerweise menschenleere Oberfläche wurde von Dutzenden von Lichtern erhellt, die darauf warteten, dass die Schiffe ihre Arbeit begannen. Die 1073 Meilen lange, 11-tägige Reise war beendet.

Ein Schiff aus dem Dock zu holen, ist ein komplexer und verantwortungsvoller Vorgang. Am 17. August schnitt ein Gasbrenner die Stahlträger ab, mit denen die Palette am Dockdeck befestigt war. Der Rumpf des Schiffes wurde auf Löcher und Beschädigungen im Unterwasserteil überprüft. Sie entwarfen einen Plan, in dem der Arbeitsaufwand für die Wiederherstellung der Abdichtung, der bereits enorm war, etwas übertrieben wurde. Niemand glaubte jedoch an den langen Aufenthalt des Schiffes auf dem Wasser, die Hauptsache war, es zusammen mit der Palette aus dem Dock zu holen. Für den Fall der Fälle wurde die Palette mit zusätzlichen Schlingen am Rumpf des Schiffes befestigt. Das letzte Abschleppen sollte kurz sein - 2-3 Kabel. (Es gibt verschiedene Arten von Kabeln, z. B. entspricht das internationale Kabel 1/10 einer Seemeile oder 185,2 m.) Es war unmöglich, die genaue Entfernung mit dem Auge zu bestimmen, da das Wasser die Entfernung verdeckte. Das Endziel des Abschleppens war ein Hingucker. Das Experimentalschiff „Kit“ sollte neben dem legendären Zerstörer „Gremjasschtschij“ der Nordflotte platziert werden, dessen Skelett nach Atomwaffentests seit den 1950er Jahren in den Gewässern der Tschernaja-Bucht geortet worden war. Neben dem Zerstörer glänzten die vier Hafentonnen, die am Vortag freigelegt worden waren, in frischer Farbe.

Am Morgen des 18. August fiel Schnee. Schnee schränkte die Sicht etwas ein, störte aber nicht bei der Arbeit. Der lang ersehnte Befehl traf jedoch erst am Abend zum Arbeitsbeginn ein. Der Rückzug aus dem Dock wurde wohlweislich auf den Morgen verschoben. Eile und Nachtarbeit konnten zu nichts Gutem führen.

Der Morgen des 19. August wurde von allen Teilnehmern der Operation als ein Ereignis in Erinnerung behalten, das nichts mit den Plänen zu tun hatte. Bei der Generalversammlung verkündete der Leiter der Expedition, Konteradmiral K.A. Tulin, die Ausrufung des Ausnahmezustands im Land. Man hörte schweigend zu und dachte ängstlich an seine Lieben und an das Schicksal des Vaterlandes. Niemand sprach sich für das Staatliche Komitee für den Ausnahmezustand aus. Wir begannen mit der Arbeit nach dem zuvor skizzierten Plan.

Der Fortschritt der Arbeiten wurde durch das unerwartet schnelle Absinken des Transportdocks gestört. Das Wasser hatte keine Zeit, die Schale durch die darin gemachten Ausschnitte zu füllen, was dazu führte, dass sich die Seitenwände gefährlich verbogen. Die Geschwindigkeit des Tauchgangs wurde reduziert. Die vertikalen Pfosten, die die Palette mit dem Schiff verbanden, hielten stand, so dass der Tauchgang fortgesetzt und die hintere Rampe des Docks geöffnet werden konnte. Der Tiefgang des Schiffes nahm zu. Von Minute zu Minute sollte er mit der Palette mitschwimmen. Plötzlich lösten sich alle 20 Streben auf der Backbordseite vom Rumpf des Schiffes, das sofort wieder auftauchte. Es war nicht mehr möglich, Kit in seine ursprüngliche Position zurückzubringen. Wir mussten die restlichen Steuerbordstreben abschneiden, was autogen in 1,5 Stunden erledigt war. Die Palette trennte sich und blieb im Dock, das Schiff war über Wasser. Hätte man nicht drei Wochen lang um die Wasserdichtigkeit des unteren Teils des Rumpfes gekämpft, hätten die Folgen des Pontonbruchs um ein

Vielfaches schlimmer sein können. Ein Unfall am Dock hätte die schlimmsten Folgen gehabt. Ein Transport-Schwimmdock in einer untergetauchten Position ist sehr anfällig und könnte selbst auf dem Grund landen.

Der Hafenschlepper RB-222 holte „Kit“ aus dem Dock. Um 17.00 Uhr wurde es mit Tonnen vertäut, die sich unter den Wasserstrahlen drehten. Das Anbringen von Festmacherleinen erforderte das Aussteigen der Seeleute, was mit erheblichen Risiken verbunden war. Diejenigen, die auf dem Zerstörer „Gremjaschtschij“ die Verankerung übernahmen, gingen auch Risiken ein. Der rostige Rumpf des Zerstörers brummte unter den Füßen, und die Leitern, die zu den Aufbauten führten, zerbröckelten unter den Füßen. Ich erinnere mich an einen Riss im Heckdeck, durch den man im smaragdgrünen Wasser vor dem Hintergrund der fehlenden Seite das Steuerrad sehen konnte, das von einem Fischschwarm umgeben war.

Das TPD-9 Transportdock ist aufgetaucht. Es begannen außerplanmäßige Arbeiten, um die Entnahme der Palette vorzubereiten. Die unbrauchbar gewordenen vertikalen Streben wurden zunächst mit Autogen abgeschnitten, und als sich herausstellte, dass die Verformung der Palette zu einer Beschädigung der Schweißnähte geführt hatte, begannen sie mechanisch zu fallen. Nachdem die Ausschnitte im Boden versiegelt waren, wurde der Ponton aus dem Dock genommen und neben das Schiff „Whale“ gestellt.

Am 20. August wurden die Arbeiten am Transport des Versuchsschiffes „Kit“ abgeschlossen. Ein riesiger 500-Tonnen-Schwimmkran der Nordflotte wurde neben das Schiff platziert, das an den Hafentonnen festgemacht war, die sich in der Nacht kaum merklich setzten. Langsam füllte sich das Wasser mit seinen Fächern. Bald wich der Schnee dem Regen. Vom Schwimmkran wurden Ketten zu den Tonnen geführt, die die zuvor gewickelten Kunststoff-Festmacherleinen ersetzten.

Zum letzten Mal bestiegen die Mitglieder der Expedition das Versuchsschiff „Kit“. Die Entwässerungspumpen, die beim letzten Schleppen nicht benötigt wurden, wurden entfernt, um die Wasserdichtigkeit des Rumpfes wiederherzustellen. Mit der Asche der Elektroden auf der Schutzschicht schrieben die Teilnehmer der Arbeit ihre Namen. Ich wollte gar nicht mehr weg. Die dreimonatige Saga neigte sich dem Ende zu. Das Einzige, was noch zu tun war, war, die Palette zu fluten, was auch eine Gefahr für die Umwelt darstellte. Es stellte sich heraus, dass es eine schwierige Aufgabe war. Als der Putz im Heck abgerissen wurde, sprudelte das Wasser wie eine Fontäne heraus, aber der Prozess der Flutung der Palette verzögerte sich erheblich. Es war notwendig, einen Wasserstrahl aus dem Monitor des Begleitschiffes in das Schiff zu leiten. Zum Schluss ging die Palette nach unten mit einer Verkleidung am Heck. Bevor er unter Wasser verschwand, zerbrach er. Drei hintere Abteile flogen davon, und dann brach jedes weitere Abteil, das sich schnell mit Wasser füllte, wie abgesägt ab. Die restlichen beiden Bugfächer standen kerzengerade und verschwanden in Schaumfetzen unter Wasser. Die sinkende Palette sah aus wie ein Zug, der bergab fährt. Unwillkürlich entstand eine Assoziation mit dem Zerfall meines Heimatlandes, aber ich wollte nicht daran glauben.

Es bleibt nur zu bedauern, dass sich im Strudel der letzten Ereignisse niemand an die Flagge der Expedition erinnerte, die über dem Schornstein des Schiffes „Kit“ verblieb. Es könnte ein würdiges Museumsexponat werden.

Das Versuchsschiff „Kit“ wurde dem Kommando des Testgeländes Nowaja Semlja zur

Lagerung übergeben, wofür sich der Leiter der Expedition in Begleitung von Oberst W.D. Kasatsa in die Bucht von Belushya begab. Es ist symbolisch, dass das Schiff genau in dem Moment, in dem die entsprechenden Dokumente unterzeichnet wurden, auf dem Boden lag. Die Aufgabe, ein umweltgefährdendes Objekt, als Hauptziel der Expedition, aus dem Wassergebiet des Ladoga-Sees, der ein Trinkwasserreservoir von St. Petersburg ist, zu entfernen, wurde erfolgreich gelöst.

Der Transport des Versuchsschiffes „Kit“ ist in die Geschichte eingegangen. Die große Abgeschiedenheit der Tschernaja-Bucht in den Weiten der Arktis macht den Ort ihres letzten Lagers schwer zugänglich. Seltene Besucher dieser Orte halten den zerstörten Rumpf des Schiffes nicht für ein würdiges Objekt zum Fotografieren, ebenso wenig wie für ein Selfie vor dem Hintergrund des noch maroderen Zerstörers „Gremyashchiy“. So ist auf dem berühmten Foto des Zerstörers das Versuchsschiff „Kit“ in Form eines dunklen Streifens im Hintergrund kaum zu erkennen. Beide Schiffe sind bei starker Vergrößerung besser auf einem Satellitenfoto der Südspitze von Nowaja Semlja zu sehen, das klare Umrisse und noch schwimmende Tonnen zeigt. Wellen und Wind werden das Versuchsschiff „Kit“ bald komplett zerstören.

Quellen

1 Bericht über die Ergebnisse der Arbeit des Expeditionskommandos Nr. 2 der Nordflotte auf dem Nowaja Semlja-Archipel. Severomorsk: UPASR SF, 2018

2 *Tarasov O.* Was geschah auf Ladoga? Veränderung. 1991. 16 - 17 Oktjabrya

3 *Tulin K.A.* Operation „Kit“ // Gangut: Sammlung von Artikeln. Bd. 59. St. Petersburg, Gangut Publ., 2010. S. 50—64; *Kramorenko A.V.* Die Macht der Überzeugung // Gangut: Sammlung von Artikeln. Bd. 81. St. Petersburg, Gangut Publ., 2014. S. 137 - 142; *Davydov Yu.V.* Deutsches Torpedoboot T-12 // Gangut: Sammlung von Artikeln. Bd. 121. St. Petersburg, Gangut Publ., 2021

4 *Patjanin S.W.* Minonostsy Kriegsmarine tipa 1935/37/39 // Morskaja kolleksiya (Anhang k zhurnal „Modelist-konstruktor“). 2003. Nr. 6 (54)

5 *Kramorenko A.V.* Vodolaznye raboty pri vozvoide opytovogo sudna „Kit“ (k 30-letiyu Ladogskoy EON) [Taucharbeiten beim Aufstieg des Experimentalschiffs „Kit“ (zum 30. Jahrestag der Ladoga EON)]. XXI. Jahrhundert. 2021

6 *Kramorenko A.V., Kuts Yu.M.* Sudopodyomnye raboty na Ladoga [Sudopodymnye raboty na Ladoga]. 1999. Nr. 5. S. 29-31; Das Projekt des Objekts „Wal“ im Ladogasee. Lomonossow: Militäreinheit 20914, 1991. 43 S.; Bericht über die Bergung des radioaktiven Versuchsschiffes „Kit“ im nordwestlichen Archipel des Ladogasees und dessen Übergabe an die Nordflotte. Lomonossow: 40 Forschungsinstitut des Verteidigungsministeriums der UdSSR, 1991. 39 S.; Hebung des Versuchsschiffes „Kit“ im Ladogasee. Verteidigungsministerium der UdSSR – Such- und Rettungsdienst der Marine. Löcher. Hauptmann 3. Rang S.N. Gorev. Begonnen am 1. November 1990 Fertiggestellt am 5. August 1991

7 Das Projekt des Objekts „Kit“ im Ladogasee.

8 Bericht über die Bergung des radioaktiven Versuchsschiffes „Kit“ im nordwestlichen Archipel des Ladogasees und seine Übergabe an die Nordflotte.

9 Hebung des Versuchsschiffes „Kit“ im Ladogasee.

10 *Kramorenko A.V.* Khronika vyhoda OS „Kit“ [Chronik des Aufstiegs des OS „Kit“]. Ladogasee. Northwest-Archipel. 1991 (Tagebucheinträge). 66 S.

11 *Patyanin S.V.* Ukaz. Op.

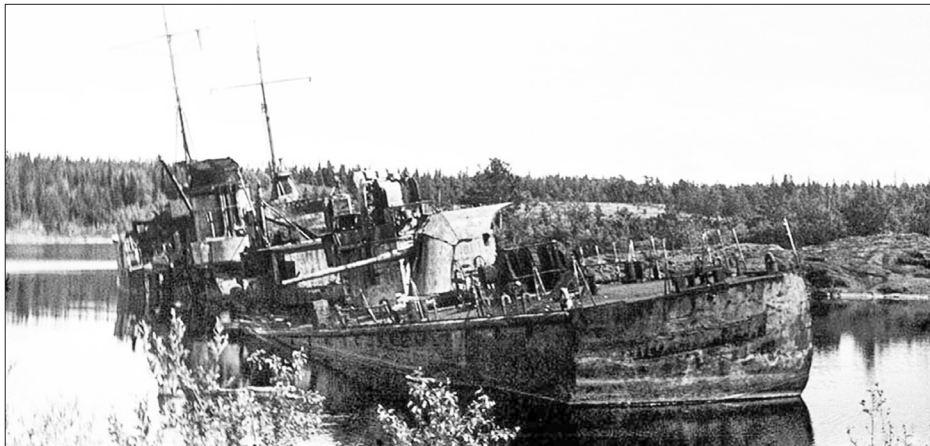
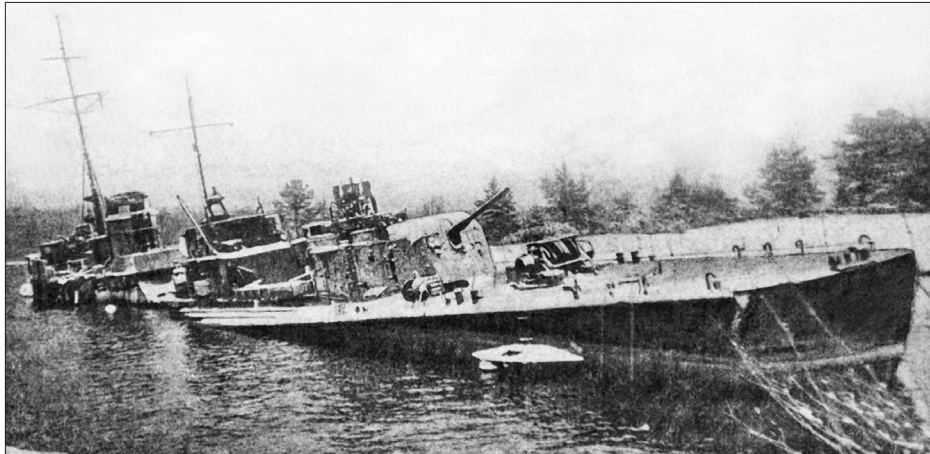
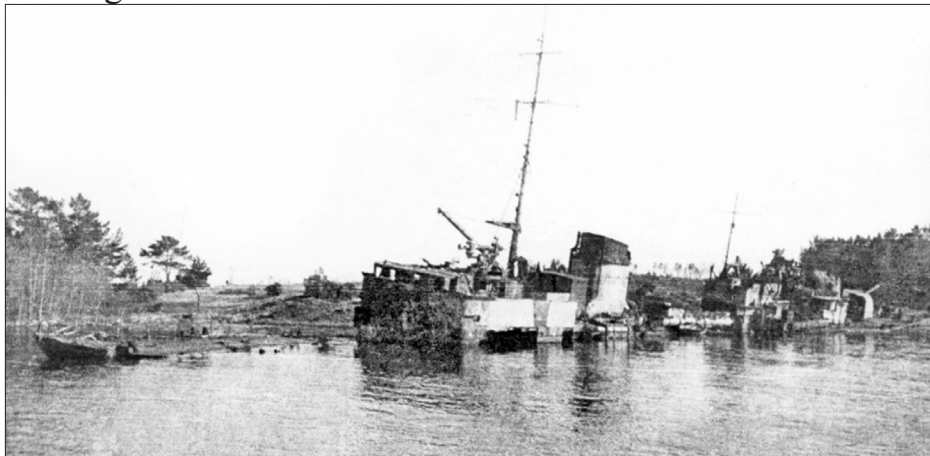
12 Bericht über die Bergung des radioaktiven Versuchsschiffes „Kit“ im nordwestlichen Archipel des Ladogasees und seine Übergabe an die Nordflotte; Hebung des Versuchsschiffes „Kit“ im Ladogasee.

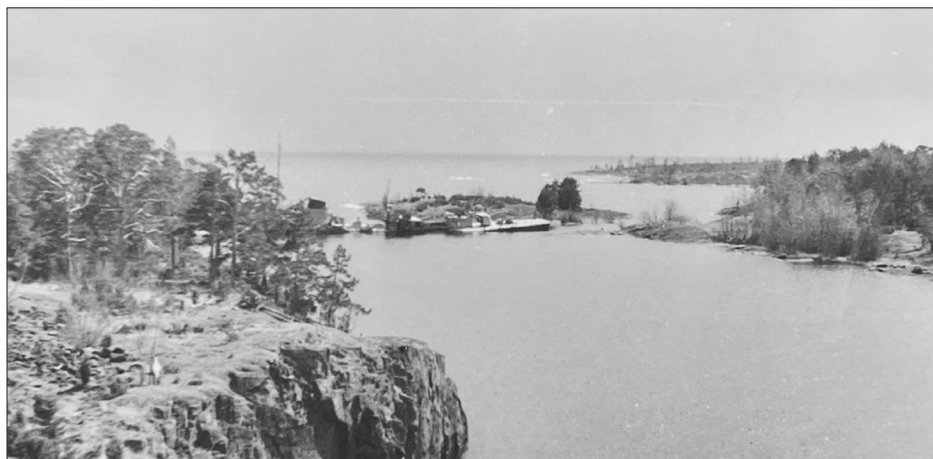
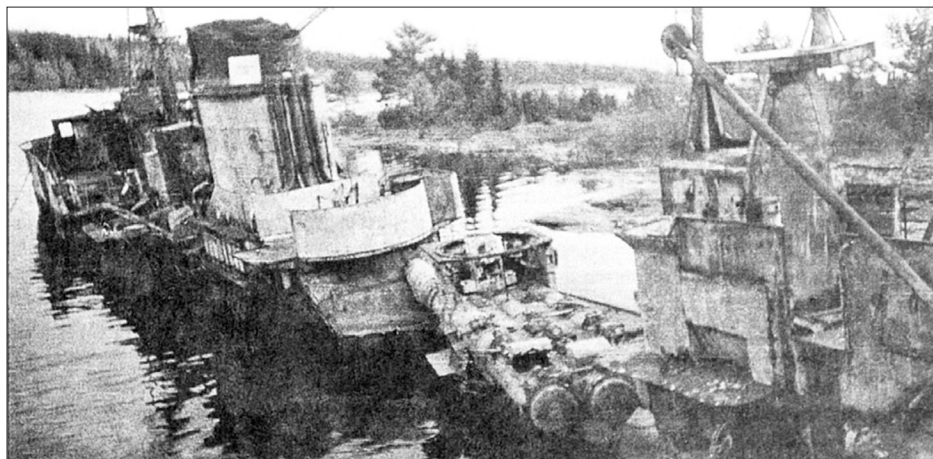
13 *Tulin K.A.* Ukaz. a.a.O., S. 50 - 64.

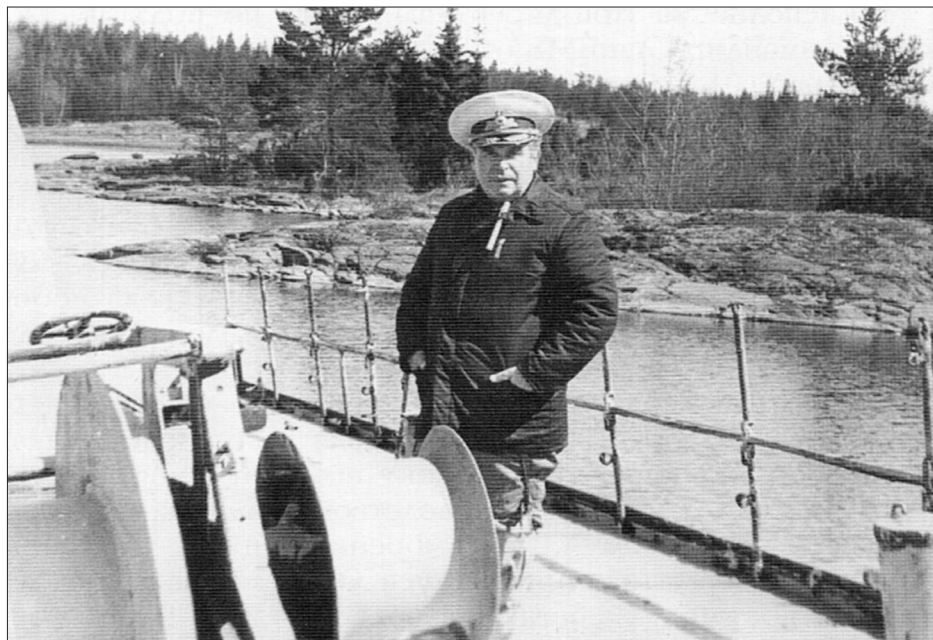
14 Zeichnungen des Transportschwimmdocks TPD-9 Nr. 1753-020K-12 (Seitenansicht und Silhouette), 1753-020K-13 (Längsschnitt) und 1753-021K-1 (Tragwerksrahmen mittschiffs).

15 *I.L. Solonewitsch*, „Russland im Konzentrationslager“, Moskau, RIMIS Publ., 2005. 536 S.

Anhang Bildteil



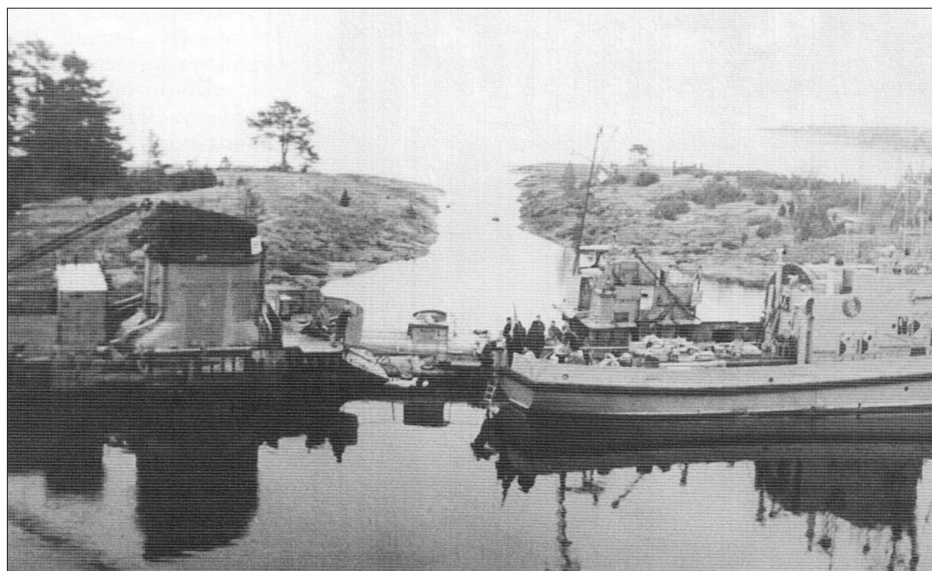
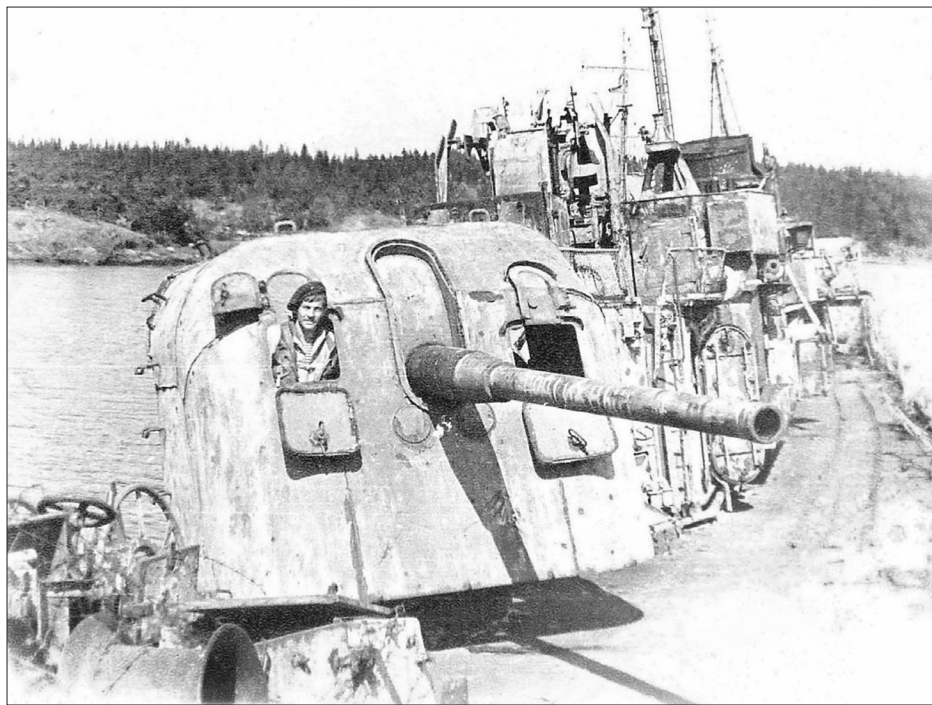




Leiter der Expedition Konteradmiral K.A. Tulin



von Bord des WM-48 - Taucher untersuchen den Rumpf



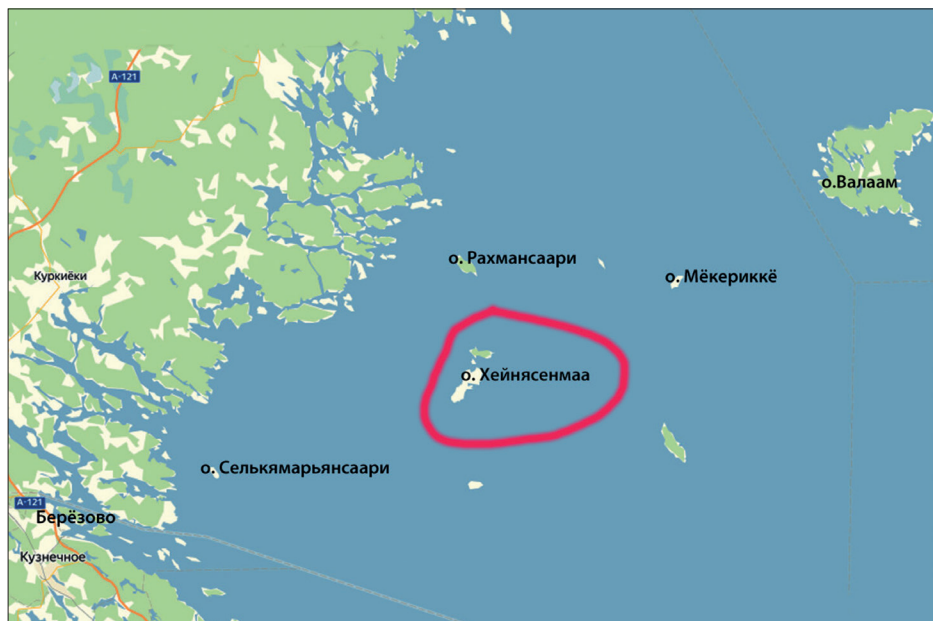
Kit mittschiffs zur Vorbereitung der Unterwasseruntersuchung

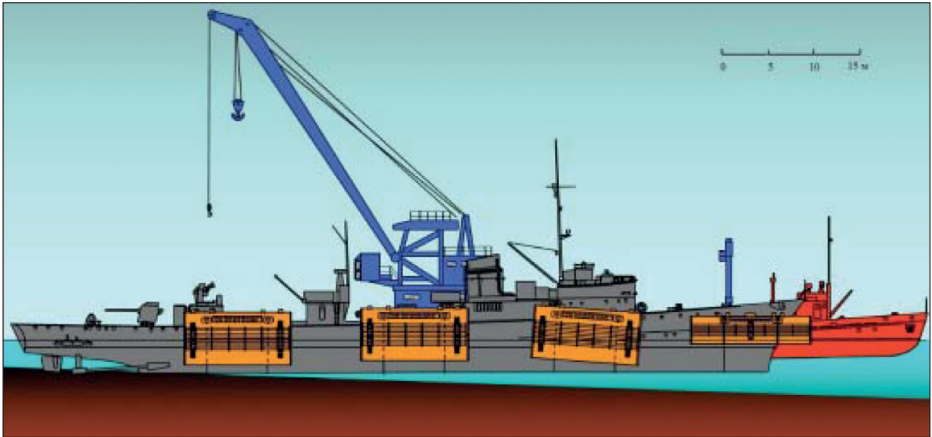


Leiter der Expedition: Konteradmiral K.A. Tulin, leitender Ingenieur des Laboratoriums 40 der Seekriegsflotte Kapitän Kuz, Leiter der Unterwasserarbeiten Oberleutnant A.W. Kramorenko an Bord des Schleppers BUK-268



Gebiete der Hebe – und Eindockarbeiten





Hebevorgang des gesunkenen Schiffs - schematisch



Schiffshebeponon mit einer Hubkraft von 200 ts (SSP-200)



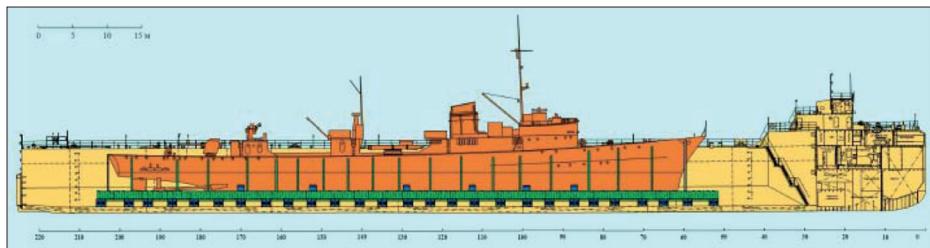
Schlepper und Kit mit Hebeponons





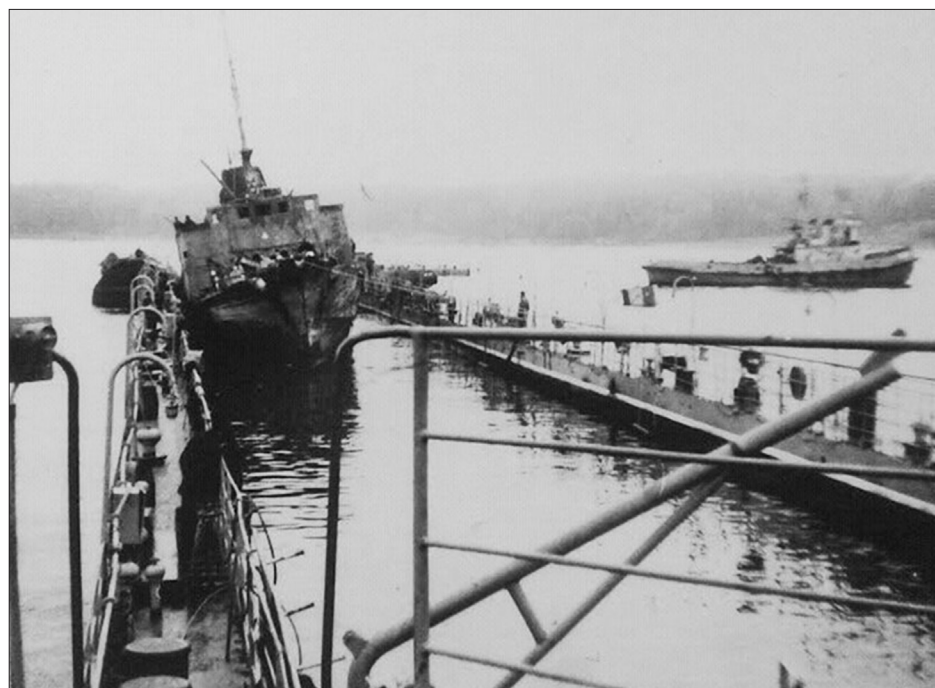
Transport-Schwimmdock TPD-9 (Projekt 1753)





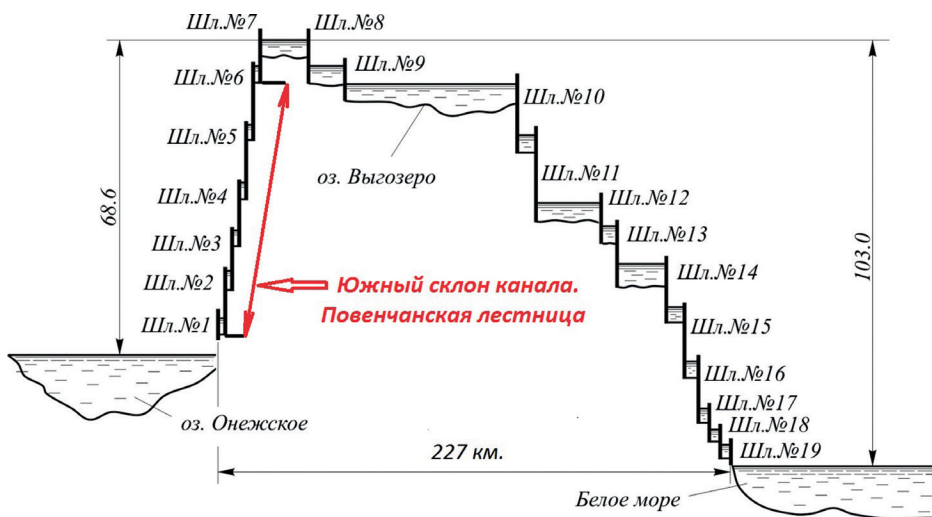
Kit im Schwimmdock - schematisch







Route vom Ladogasee bis zu Nowaja Semlja



Schleusen Weißmeerkanal



Schleuse Nr. 1 Weißmerkanal



Flusssschlepper Alexander Obukhov



Seeschlepper MB-100



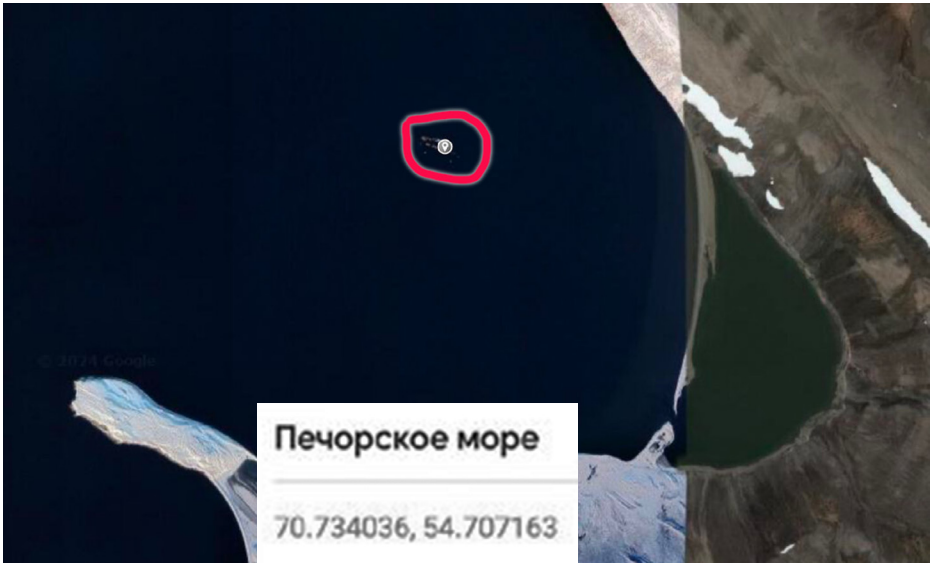
Rettungsschlepper SB-523



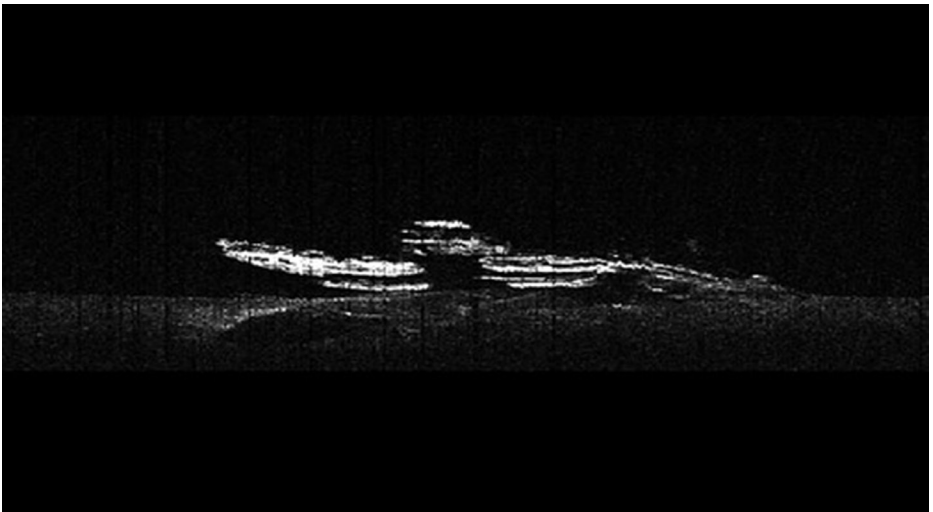
Trainingsboot UK-287 (Projekt UK-3 , Danzig Polen)



Im Hintergrund Kit nahe Nowaja Semlja



Versenkungsort in der Pechora Sea



Wrackaufnahme

Zeugnisse eines nuklearen Versuch-Gebietes







