

# Razbitina nemške desantno transportne ladje MFP F 956, imenovana DTM Kec pri Piranu

*Danijel GERMEK*

Potapljaški klub Koper PLK, znanstveno raziskovalna sekcija,  
Ljubljanska cesta 6, 6000 Koper, Slovenija  
email: danijel.germek@guest.arnes.si

## Izveček

Z razvojem potapljaškega turizma so postale razbitine glavna privlačnost za številne potope. Večina razbitin nima pri nas svojega pravega imena, njihovi brodolomi in zgodbe so z leti potonile v pozabo. Nedaleč od Pirana je potopljena vojaška ladja iz druge svetovne vojne, neznani desantni transporter. Junija 2006 je bila iz ladje bilo odstranjena večja količina streliva. Članek se razkriva dogajanje nemške ladje MFP F956, ki je bila del sestave 10. desantne flote (10. Landungsflottille) in njenega brodoloma. Opisan je razvoj desantnih transporterjev in delovanje nemške mornarice na Jadranu v zadnjem letu vojne. Predstavljam še predlog upravljanja razbitine kot podvodne kulturne dediščine.

**Ključne besede:** Jadransko morje, Istra, druga svetovna vojna, Kriegsmarine, Marinefährprahm, MFP F 956, DTM Kec, brodolom, arheološke ostaline.

## Abstract

With the development of diving tourism, the wrecks have become the main attraction for many divers. Most shipwrecks in Slovenian sea does not have their real name and their fates have become unknown over the years. Not far from the town of Piran, there is a wreck from the Second World War, an unknown naval ferry lighter (F-lighter). In June 2006, a large amount of ammunition was removed from the ship. The article is dedicated to uncovering the story of the German ship MFP F956, which was part of the 10th landing fleet (10th Landungsflottille) and its shipwreck. The development of F-lighters and the operation of the German navy in the Adriatic in the last year of the war are described. There is also a proposal to manage the wreck as an underwater cultural heritage.

**Keywords:** Adriatic sea, Istria, World War II, Kriegsmarine, Marinefährprahm, MFP F 956, F-lighter, DTM Kec, shipwreck, archaeological remains.

## Uvod

Pri Piranu je dobro ohranjena razbitina vojaške ladje, ki skriva zanimivo zgodbo brodoloma. Napredni potapljači si večinoma ogledajo notranjost njenega skladišča. Ostali ladijski prostori so zaradi zamuljenosti in težkega dostopa nevarni, zato gredo vanje le redki.

V njeni notranjosti opazimo bogato življenje rib, tako predstavlja razbitina pravo oazo miru in omogoča naravi nekaj predaha pred poklicnim ribištvom.

Desantni transporter se imenuje po nemško »Marinefährprahm« in pomeni pomorski trajekt s kratico MFP F ali samo s črko F. Italijani mu pravijo motorni splav, »moto zattera« s

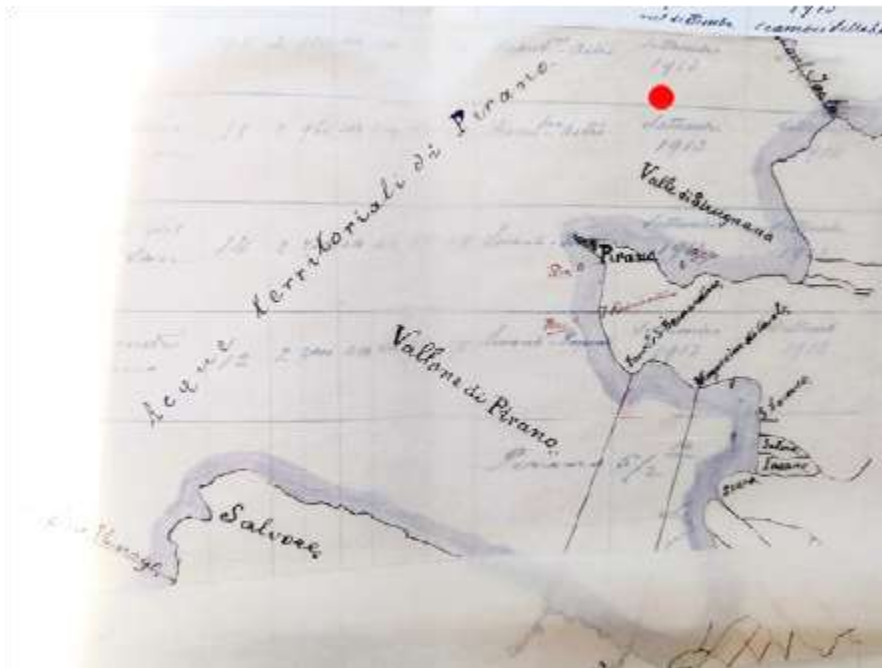
kratico MZ. Med posadkami pa se je prijelo ime »I muli del mare«, oz. mule morja (Marcon, 1998). V Jugoslaviji se je imenoval »desantni tenkonosač minopolagalac«, s kratico DTM.

Razbitina je znana pod ljudskim imenom DTM Kec. Svoje ime je verjetno dobila po oznaki na navtični karti inštruktorja potapljanja Lada Celestine, na kateri je bila označen s številko 1.

»Kec« pomeni v slengu šolsko nezadostno oceno 1. In tako je razbitina št. 1 na karti postal Kec. V evidencah Ministrstva za kulturo je zabeležen pod evidenčno številko enote (nepremične kulturne dediščine): 29418.

Manjšim ladjam v mornaricah se ni dodeljevalo imen, zato so le te označene s črkami vrste plovila in številkami. DTM Kec je imel originalno ime F 956 (Germek, 2020).

Iz video posnetkov na akciji odstranitve neeksplodiranih sredstev, imenovani NUS akcija-MFP-2006 (NUS – »neeksplodirana ubojna sredstva«) je nastal dokumentarni film Kec avtorjev Bojana Paliske in Sandija Cunje. Na prvem predvajanju januarja 2008 sta avtorja povzela vse, kar se je do takrat vedelo in ugibalo o razbitini, ter dobro slikovno dokumentirala takratno stanje razbitine (RTVSLO, 2008).



Slika 1:  
Oznaka brodoloma  
na skici piranskega  
teritorialnega morja  
(PAK Piran, 1913).

## Nemška mornarica na Jadranu

Med italijansko okupacijo Jugoslavije na Jadranu ni bilo nemških vojaških ladij. Prvi nastop nemške Kriegsmarine na jadranskem vojnem območju se je zgodil šele septembra 1943 in je bil veličastno uspešen. Med drugim tudi po zaslugi kaosa in razpada italijanskih oboroženih sil po razglasitvi premirja z zavezniki. Nemške enote in plovila so bila na to stanje bolje pripravljena. Glavna akterja v tem prvem dejanju sta bila dva nemška torpedna čolna »Schnellboote«, ki sta bila vezana v Tarantu za vzdrževalna dela. To sta bila S-54 »Krokodil« pod poveljstvom Klause Degenhardta Schmidta in S-61 »Morska deklica« pod poveljstvom Friedela Blömkerja. Spremljal ju je še DTM F 478 s svojim tovorom min. V plovbi iz Taranta do Benetk so uspeli potopiti šest britanskih in italijanskih vojnih ladij za več kot 7000 BRT.

Zraven so zaplenili še štiti ladje trgovske mornarice v velikosti za več kot 6000 BRT in so bistveno pripomogli k predaji Benetk nemškim četam. Posadki torpedovk sta dobili nadimek »Gusarji Jadrana« (Erminio Bagnasco, 2006).



Slika 2:  
Torpedni čoln S-55 »Penguin« v Sredozemlju 1943 (S-boot.net, 2023).

Ostale nemške ladje na Jadranu so postale nekdanje italijanske vojaške ladje, zajete septembra 1943. Kasneje so pridobili še druge ladje, ki so jih zgradili v lokalnih ladjedelnih in manjša plovila premeščena iz drugih operacijskih območij.

Velika težava je bila pomanjkanje posadk in njihova usposobljenost za uporabo razpoložljivih sredstev in orožja. Z improvizacijami in mobilizacijo lokalnega osebja je 10. oktobra 1943 pripadlo okrog 30 vojnih ladij zastavi nemškega admirala Adrie. Vendar jih je bilo le 20 tehnično delujočih, a še manj pripravljenih za vojaške operacije (Kriegsbereit Kb.).

Poveljstvo mornariške skupine Jug je v začetku oktobra poslalo zahtevo nemškemu mornariškemu vrhovnemu poveljstvu, v katerem je navedlo enote, ki so bile potrebne:

- Dve floti torpednih čolnov (S-boot), eno floto napadalnih, malih podmornic (Molch).
- Tri flote obalnih minolovcev (R-Boot) za naloge izvidništva, spremstva in iskanja min ter dodatna mobilizirana plovila iz kabotaže za spremstvo in za odstranjevanje min.
- Tri skupine lovcev na podmornice (U-Bootjäger).
- En minopolagalec in en oddelek za polaganje mrež in prepek.
- Več protiletalskih DTM-cev.
- Eno ali več transportnih flot s številnimi trajekti, baržami, DTM-ci in vlačilci.
- Več topniških transporterjev (Marine-Artillerie-Leichter/MAL) za lokalno obrambo.

Odgovor vrhovnega poveljstva nemške mornarice je prišel skoraj nemudoma. Odziv je bil pozitiven v vseh točkah, z izjemo malih podmornic. Isto sporočilo je odredilo oblikovanje varnostne flote (Sicherungsflottille), ki bo vključevala ladje najdene v italijanskih pristaniščih (Freivogel in Rastelli, 2016).



ladjah. Obe floti z desantnimi in transportnimi ladjami sta bili od decembra 1944 neposredno podrejeni 11. varovalni diviziji (11. Sicherungsdivision).

Na italijanski obali Jadrana je delovala tudi 2. transportna flota (2. Transportflottille), ustanovljena septembra 1943 v Marseju in premeščena januarja 1944 na Jadran z oporišči v Ferrari in Benetkah (Freivogel in Rastelli, 2016).

### **Jadransko bojišče v letu 1944**

Po zlomu Italije in po štirih mesecih srditih bojov s partizani so večino otokov ter večji del obale zavzele nemške enote. A z novim letom so britanske vojne ladje in zavezniška letala skupaj z oboroženimi plovili NOVJ predstavljali resno nevarnost za vsa večja in manjša plovila, ki so sodelovala v prometu ob jadranski obali. Da ne bi prihajalo do napadov nemških sil in letalstva na lastno kabotažno transportno ladjevje in lokalne ribiče, so lastniki plovil trupe in jadra označili z nemškimi svastikami (James Caffin, 2015).

Zavezniško izkrcanje v Normandiji 6. junija 1944 ni imelo neposrednega vpliva na jadransko vojno območje, je pa vseeno pomagalo osvobodilnemu boju. Borci NOVJ so bili veliko bolj obveščeni o drugi ofenzivi, ki jo je 10. junija na fronti začela sovjetska Rdeča armada, tretja velika spodbuda je bil prihod maršala Josipa Broza Tita na Vis. Tito se je 25. maja umaknil iz nemške ofenzive na Drvar in je bil 3. junija z letalom prepeljan v Italijo ter je 7. junija prispel na Vis na krovu rušilca HMS Blackmore v spremstvu HMS Eggesford, kjer je ostal do 19. septembra. Tako je postal otok Vis za kratek čas postal glavno mesto bodoče Jugoslavije.

Nemški umik na vseh frontah se je začel počasi. Nemška mornarica na Jadranu je bila poleti 1944 v zenitu in sledil je njen zaton. V zasedenih italijanskih ladjedelnicah v Benetkah, Trstu in na Reki so dokončali in predali v uporabo več torpednih čolnov. Sestavljeni so bili tudi prvi DTM-ci in protipodmorniške korvete ter rušilci (Freivogel in Rastelli, 2016).

Nemško mornarico je izčrpavala zavezniška premoči v zraku in na morju. Poleg tega obala in otoki niso bili varni zaradi močnega partizanskega gibanja. Nemškim oboroženim silam nikoli ni povsem uspelo »pomiriti«  
podeželja in njihove priprave na pričakovano zavezniško izkrcanje na Balkanu so se nazadnje izjalovile, saj so oborožene sile NOVJ napadale Nemce na obali iz boka.

Nemški torpedni čolni so bili po svojih prvih zmagah proti nepripravljenim italijanskim vojaškim in tovornim ladjam manj uspešni. Niso imeli več ustreznih ciljev in njihov lahki »Flak«  
ni imel dovolj ognjene moči za delovanje proti majhnim, močno oboroženim partizanskim in britanskim čolnom (Dog boats). Nagnjeni so bili tudi k okvaram motrojev. Za najboljše enote tega bojnega območje so se izkazali močno oborožene desantno transportne ladje (MFP) in minolovci (Räumboote) ter nekdanje italijanske korvete razreda Gabbiano (U-Bootjäger) v nalogi lovcev na podmornice (Freivogel in Rastelli, 2016).

Proti koncu leta je bila glavnina nemške logistike odvisna le še od DTM-cev, ki so bili zelo dovzetni za zračne napade, in se je pomorski promet odvijal le še ponoči. A s prihodom do zob oboroženih britanskih čolnov MGB in MTB (motor gun boat in motor torpedo boat)

opremljenih z radarji se je pričel zaton nemških DTM-cev. Le-ti so imeli močnejšo oborožitev, a britanski čolni so bili okretnejši in hitrejši.

Po vojni je JRM (Jugoslovanska vojna mornarica) obdržala v službi več zajetih nemških ladij DTM in zgradila še na desetine novih za delovanje vzdolž jugoslovanske obale. Mali lovci podmornic razreda »Kraljevica«, podobni nemškimi minolovcem R-boote, so bili naročeni tudi v velikih serijah, kar potrjuje nemške pozitivne izkušnje s temi vrsti plovil v Jadranu. (Freivogel in Rastelli, 2016).

### **Razvoj nemške desantno transportne ladje (MFP)**

Na začetku druge svetovne ni imela vojna nemška mornarica ni imela desantnega plovila, s katerim bi lahko izvajala sodobne desantne operacije. Po zmagi nad Francijo leta 1940 se je načrtovalo izkrcaje v Angliji (operacija Morski lev). Ker ni bilo pravih desantnih plovil, so poskušali improvizirano predelati najrazličnejših vrst plovil (splavi, penice, jahte, pristaniške barže) v desantna plovila. Konec leta je mornarica objavila, na osnovi izkušenj s predelanimi plovili, prve zahteve glede izdelave in delovanja novega desantnega plovila. Nova desantna plovila bi morala biti primerna za dejanske desantno/pristajalne naloge in oskrbovalno/logistične naloge.

Nastala zasnova je bila podobna vsem poznejšim različicam ladij DTM vrste A, B, C in D. Zasnova je imela dvignjen premec in krmo. Na sredini in krmi palube naj bi bil 2 cm protiletalski top. Pogon naj bi sestavljali trije letalski motorji BMW, vsak s 600 KM, ki naj bi imeli najmanjšo hitrost 13 vozlov. Dolžina plovila naj bi bila 46 m, širina 6,5 m, ugrez na premcu od 0,56 m, nanj bi morali naložiti tri tanke od 20 t. Uporabljalo bi se letalske motorje, ki niso bili več odobreni za uporabo v letalih, ker so presegali število delovnih ur, vendar so bili tehnično v celoti delujoči (Historisches Marinearchiv, 2021).



Slika 4: Marinefährrahm vrsta A (Marco Gürk, 2021).

### **Marinefährrahm vrsta D**

Čeprav je bila ladja DTM vrste A zelo uspešno izpolnjeval svoje naloge, so se z vojnimi izkušnjami sproti dopolnjevale in vnašale izboljšave do nove serijske proizvodnje označene z vrsto D. Ta je imela boljšo vzdolžno trdnost, primernejšo oblika za plovbo, večji tovorni prostor, močnejšo rampo, izboljšano oborožitev in boljšo namestitev za posadko.

Projektantska dela so se začela že leta 1942. Trup je bil varjen. Močnejše dno tovornega prostora je bilo zasnovano za sprejem težkih bremen, kot sta 65-tonski tank Tiger ali težka havbica s 5,5-tonsko osno obremenitvijo. Profil nakladalnega prostora je ustrezal nakladnemu profilu železnice in tako so lahko prevažali vse običajne tovore in vozila.

Za izboljšanje plovbe in stabilnosti so razširili plovilo na 6,59 m ter ga podaljšali na 49,8 m. S tem so premaknili poveljniški most, strojnico in ladijski top nekoliko naprej.

Plovila so bila opremljena z oborožitvijo le na njihovem določenem geografskem območju delovanja, zato se oborožitev med vojnimi prizorišči precej razlikuje. DTM-ce so poganjali trije dizelski motorji z ročnim menjalnikom, ki so namesto prejšnjih vijakov iz litega železa uporabili propelerje iz votle pločevine. S tem so se izognili njihovem lomljenju in z njimi so dosegli tudi boljši izkoristek.

Zaradi pomanjkanja goriva je bilo konec leta 1944 predvideno, da bi bili DTM-ci opremljeni s plinskimi generatorji za pogon dveh motorjev. Tretji motor bi še naprej deloval na dizel, da ne bi bilo potrebno čakati, da se proizvede potrebna količina plina za zagon.

V primerjavi z vrsto A se je povečala debelina oklepa iz 20 mm na 25 mm jeklene pločevine vrste St60. Strop skladišča streliva je bil dodatno zaščiten z 10 cm betona.

Posadko so sestavljali 3 podčastniki in 18 mož (Historisches Marinearchiv, 2021).



Slika 5: Marinefährprahm vrsta D (Marco Gürk, 2021).

### **Tehnične lastnosti MFP F 956**

Pogodba izgradnje F 956 je bila podpisana 4.5.1944 v ladjedelnici San Marco v okviru konzorcija Cantieri Riuniti del 'Adriatico (CRDA) v Trstu.

Številka gradnje: 1624. Splovitev: 21.9.1944.

Dne 14. 10. 1944 je bil predan v uporabo 10. desantni floti (Landungsflottille), skupini 4, Šibenik (Historisches Marinearchiv, 2021).



Slika 6: risba grba 10. desantne flote (ASTS, nekategorizirano gradivo, 2022).

10. desantna flota je bila ustanovljena maja 1943 s prevzemom osebja in sredstev Južnega transportnega operativnega štaba Luftwaffe. Flota je bila razporejena v Mesinski ožini, kjer je

sodelovala pri evakuaciji Sicilije in utrpela velike izgube zaradi zračnih napadov. A evakuacija je bila zelo uspešna. 17. avgusta 1943 je bila flota razporejena za evakuacijo otoka Sardinije in kasneje Korzike vse do 4. oktobra 1943. Čolne flote so nato naložili na železnico v Genovi in drugih pristaniščih v Liguriji ter prepeljali na Jadran.

Tu je bil postavljen štab v Sušaku pri Reki.

V začetku leta 1944 je bila flota razporejena po različnih jugoslovanskih pristaniščih: Dubrovnik, Split, Trogir in Trst. Flota je bila uporabljena za transportne in desantne operacije. 18. aprila 1945 je baza flotile Susak postala bojno območje. Vsi še operativni DTM-ci in čolni za prevoz pehote iz Trsta so odpluli na Reko po ranjence. 2. maja 1945 so nemške čete po umiku iz Trsta zapeljale preostalih 10 DTM-cev pred izlivom reke Tilment in se predale novozelandskim četam ([www.lexikon-der-wehrmacht.de](http://www.lexikon-der-wehrmacht.de), 2023).

Oborožitev DTM vrste D je od 1. 10. 1944 dalje bila (to je uradni zapis, a plovilo je imelo še dva 20 mm protizračna topa Oerlikon, eden je na ogled v Pomorskem muzeju Sergeja Mašere Piran, drugi je pa izginil z dna) :

- 1 mornariški top od 88 mm.
- 1 protizračni top Breda od 37 mm.
- 1 protizračni čtiricevni top od 20 mm.
- 1 protizračni top Oerlikon od 20 mm.
- 6 dimnih boj
- 1 Wabo (globinska bomba)

Tehnični podatki ladje:

Deplasman: 239 t.

Dolžina: 49.84 m. Širina: 6.59 m.

Vgrez max: 1,35 m. Višina boka: 2,75 m.

Propelerji: 3

Motorji: 3 x 6 cilindrov, 4 taktni dizel.

Moč motorjev: 375 KM.

Hitrost prazna: 10,3 vz.

Gorivo: 4,1 t.

Doseg 1 (nm/vz): 520/10. Doseg 2 (nm/vz): 1120/7.

Posadka: 21

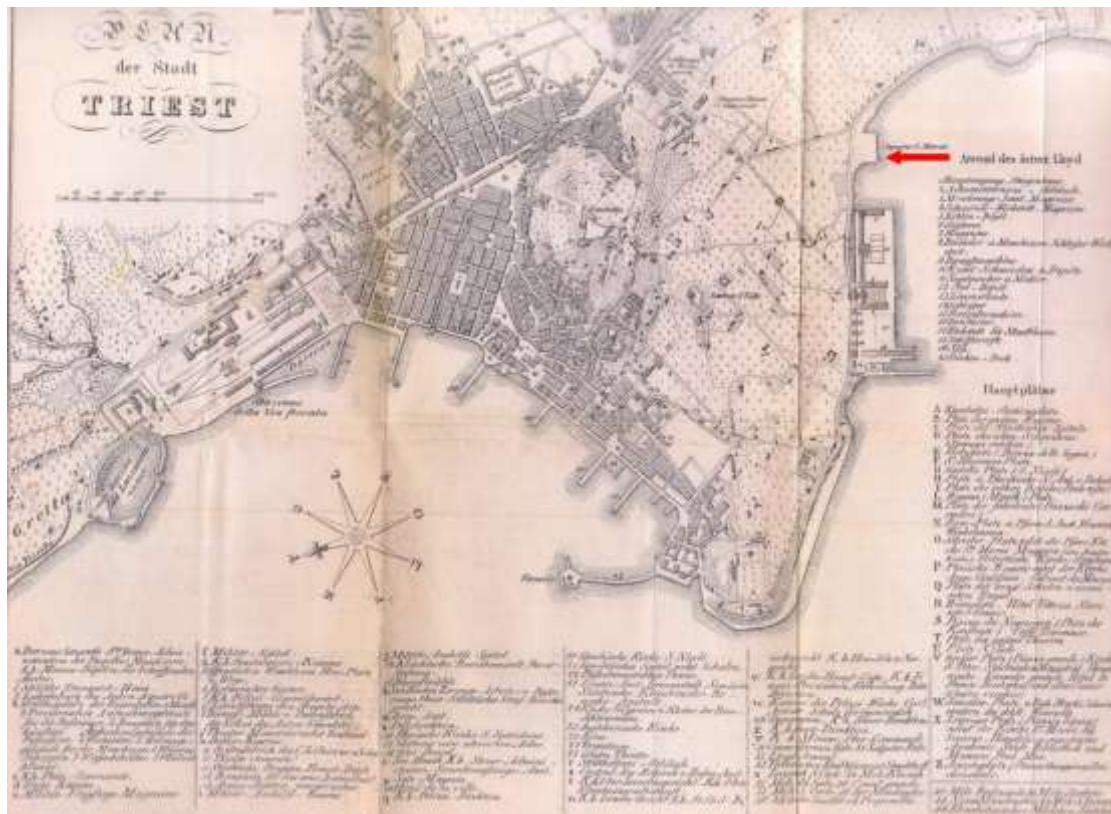
Nosilnost: 140 t (trije Panzer IV ali 200 vojakov).

(Historisches Marinearchiv, 2021).

Podatki iz ladjedelnice se nekoliko razlikujejo in navajajo: deplasman 310 t. Moč motorjev 390 KM. Največja hitrost 12 vz (Gelner in Valenti, 2007).

## Ladjedelnica San Marco v Trstu.

Ladjedelnica je bila leta 1840 ustanovljena na pobudo Gasparja Tonella kot škver San Marco, umeščena ob arzenalu Lloyda. Leta 1877 je prekinila svojo dejavnost z imenom Stabilimento Navale Adriatico. Sledilo je leto 1895, ko je ladjedelnica Stabilimento Tecnico Triestino prevzela stari San Marco, ker je bila na ugodnejšem in bolj zaščitenem položaju kot njihov obrat Cantiere San Rocco. Ladjedelnica San Marco je bila bližje strojni tovarni Sant'Andrea in z njeno pridobitvijo se je Stabilimento Tecnico Triestino preoblikoval v industrijski subjekt velikega pomena (Gelner in Valenti, 2007).



Slika 7: s puščico označena še majhna ladjedelnica San Marco na mestnem zemljevidu iz leta 1857 (Lloyd-Reiseführer Triest, 1857).

Leta 1897 je stara ladjedelnica San Marco ponovno zaživela in v naslednjih letih postala največja in najmodernejša ladjedelnica v avstroogorskem cesarstvu in v celotnem vzhodnem Sredozemlju. Zgradila bo glavnino avstrijske in kasneje italijanske vojne mornarice (Gelner in Valenti, 2007).



Slika 8: grb ladjedelnice S.T.T. in združenja ladjedelnic CRDA (Gelner in Valenti, 2005).

16. junija 1930 je ladjedelnica San Marco postala del velikega pomorsko-strojniškega združenja "C.R.D.A. - Cantieri Riuniti dell'Adriatico ". Takrat je imel obrat naročila za vsaj dve leti v naprej, z delovno silo okoli 2000 delavcev in sodobno opremo delavnic ter štirimi površinami za gradnjo velikih ladij. Skupaj z ladjedelnico v Tržiču sta bili namenjeni gradnji in opremljanju ladij, medtem ko se je manjši in starejši San Rocco preusmeril v ladijske predelave in popravila, t.i. remont mornarice (Gelner in Valenti, 2007, str.113).

Po razglasitvi premirja so Trst zasedli Nemci, ki je tako postal del Adriatisches Küstenland. V ladjedelnici so opustili gradnjo bojnih ladij in križark, dela so se nadaljevala na manjših ladjah za jadranske potrebe Kriegsmarine. 10. junija 1944 se je začelo tudi zavezniško bombardiranje Trsta, pri čemer so bili močno poškodovani vsi industrijski objekti, kar je drastično zmanjšalo delovno aktivnost.

Proizvodnja San Marca je od septembra 1943 do maja 1944 dobavila nemški mornarici šest rušilcev TA 37 – 42 (Torpedoboote Ausland), protipodmorniško korveto UJ 201 (U-boot-Jäger) in 14 DTM-cev (Gelner in Valenti, 2007).

Da bi se ohranila oskrba nemških enot na Jadranu pa vse do Grčije je Kriegsmarine naročila za potrebe transportnega in tovornega ladjevju gradnjo 110 DTM-cev z uporabo surovin, ki bi jih dobavljali neposredno iz Nemčije. Od tega bi zgradili 81 DTEM-cev v Tržiču, ki je imel že utečeno prakso gradnje DTM-cev pod Italijo in 29 v San Marcu, a na koncu so jih dokončali le 34. Nemška mornarica je ladjedelnici San Marco naročila tudi sestavo desetih transportnih parnikov vrste KT (Kriegstransporter), saj je v Jadranu imela le še enega, vendar poslabšanje vojnih razmer ni omogočilo njihove gradnje (Gelner in Valenti, 2007, str.191).

### **Zgodba o brodolomu**



Slika 9: MFP F 956 v plovbi pod Kontovelom, Trst (zbirka Matjaž Babič, 2021).

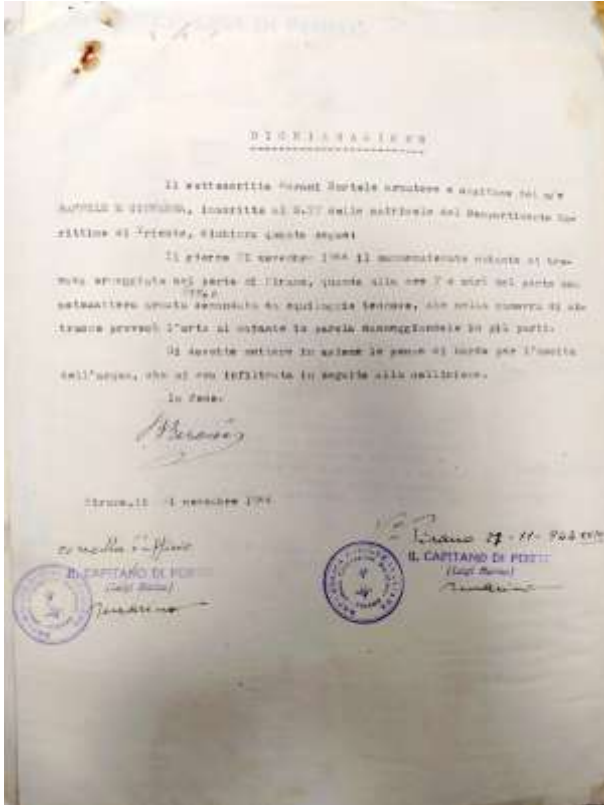
Sredi avgusta 1944 se je za transportno floto pojavila nova nevarnost. Britanski torpedni čolni so se z Visa preselili v Ancono in so že na prvi nočni plovbi proti Istri potopili parnik Numidia, 3 nm zahodno od pristanišča Poreč.

Jeseni leta 1944 sta se nemška in NDH mornarica umikali iz Dalmacije proti Kvarnerju. Popolno premoč na nebu so imeli zavezniki. Podnevi in ponoči so letalske enote RAF lovile manjše in večje ladjevje v severnem Jadranu. Nemška mornarica je delovala večinoma v nočnem času. Presenetljivo je, da F 956 od splovitve do potopitve ni doživel nobenega zavezniškega napada.

Za DTM-ce lahko sklepamo, da niso imeli dobrih navtičnih lastnosti. Njihov trup je imel ravno dno, bil je brez pravega premca, vsi trije propelerji so bili desno vrteči, kar je lahko že v rahlo razburkanem morju otežilo obvladljivost plovbe. V arhivskem fondu luške kapitanije Piran je tako zabeleženih več nezgod s temi plovili ob njihovem pristajanju v pristanišču leta 1944. V vojnem dnevniku 10. transportne flote pa opazimo, da so za daljše nočne poti ob Istri DTM-ce vlekli z vlačilci ali minolovci. Verjetno zaradi pomanjkanja goriva in večje učinkovitosti takšne plovbe.

10.10.44	<u>F i u m e</u>	<u>S t a b :</u>
17.00	SO 4-5 bedeckt, Regen, See 2-3 Sicht 6-8 sm.	K.B. : 3 I.-Boote A.K.B. 1 I.-Boote I-01 Fiume aus nach Sibenik, im Geleit 1. Gruppe zur Überführung an 2. Gruppe Sibenik. Alarmstufe I.
09.30- 12.30		Fliegeralarm, kein Angriff. Mit 10.10. ist die 4. Gruppe von Triest nach Fi- ume verlegt worden.
	<u>T r i e s t</u>	<u>1. Gruppe:</u>
	Wetter wie Stab	K.B.: 4 SF K.B.: 3 MFP A.K.B. Zara 1 MFP Ausbildung und Ausrüstung 4 MFP (974,956,951,975)
17.00		MFP 942,973,625, Führung Ob.Lt.z.S. H o r s t mit MDS "Nacht" und I-01 Fiume aus nach Sibenik. Nachschubfahrt, (Nachtmarsch).
10.10- 13.25	Triest	Fliegeralarm, kein Angriff.

Slika 10: prva omemba F 956 v dnevniku 10. desantne flote, zgrajen in opremljen (KTB 10. Landungsflottille, 1944, str.66).



Slika 11:

Izjava o povzročeni škodi F956:

Spodaj podpisani Berani Bortolo, lastnik in kapitan ladje RAFFELE & GIOVANNA, registrirane pod št. 77 pri luški kapitaniji Trst, izjavlja, da je dne 21. novembra 1944, bila omenjena ladja privezana v piranskem pristanišču, ko je ob 7. uri zjutraj v pristanišče priplul oborožen DTM-ec (F 956), ki mu je poveljevala nemška posadka in med pristajalnim manevrom povzročil trčenje omenjene ladje na več mestih. Aktivirati je bilo treba črpalke na plovilu, da so izčrpale vodo, ki je vdrla po trčenju. V veri ... (PAK Piran, 1944).

29. 10. 1944 odrine F 956 na svojo drugo plovbo, iz Trsta v Rovinj, vleče vlačilec Chirone. Naslednjo noč vlačilec Chirone vpreže še F 951 in F 948 in odrinejo proti Pulo. Vlačilec in F 948 zavijeta v pristanišče. F 958 in F 951 pa nadaljujeta s minolovcem R 187 proti Reki, kamor prispejo 31. 10. ob 6. uri (KTB 10. Landungsflottille, 1944).

5. 11. 1944 po jutranjem zračnem napadu na Reko se F 484 in F 956 odpravita proti Opatiji na maskirne položaje, F 956 nadaljuje proti Krku. Čez nekaj ur, sredi popoldneva, F 484 doživi letalski napad in je popolnoma uničen.

6. 11. 1944 se F 956 vrne s Krka na Reko. Proti večeru so prečrpali gorivo iz čolna i-51 za F 956 (KTB 10. Landungsflottille, 1944, str.106).

Po dveh uspešnih mesecih plovbe se pojavi brzozavka v poveljstvu mornarice v Trstu:

15. 12. 1944 ob 17.30 je F 956 doživel trk s parnikom KT 6. Nemška transportna ladja KT 6 je bila namenjena iz Trsta v Rašo. V mraku, približno 1,5 nm jugo zahodno od Pirana, je trčila v MFP F 956 pod poveljstvom nižjega častnika («Bootsmanna») Edwina Guderiana, ki je priplul nasproti iz smeri Umaga. Pri tem je F 956 utrpel precejšnje poškodbe, vendar se je še obdržal na površju. Parnik KT 6 ga je poskušal odvleči proti Trstu, vendar se je F 956 ob 20.15 uri v višini Strunjana obrnil in potonil. Poškodba na KT 6: razpoka na premcu, nad vodno linijo, dolga približno 150 cm (KTB der SeetransporthauptstelleTriest, 1944, str.567).

Obsežnejši zapis nam je podal s strani poveljnik F 956, Guderian, na zaslišanju 16. decembra 1944 v Trstu. Po izplutju iz Umaga, dne 15. 12. 1944 ob 16.30 uri, je sledil v ravni črti 200 m za ladjo F 522. Mimo Savudrije sta zavila za 45° v desno, v daljavi sta zagledali tržaški svetilnik Faro della Vittoria. Malo kasneje je posadka F 956 opazila, da vodilni F 522 spreminja smer v

levo. Sledil je krik podčastnika na krovu: »Ladja pred nami z desne strani!« (KTB 10. Landungsflottille, 1944, str.909).

Z desne strani po premcu so zagledali KT 6 v smeri približno 20° desno, na razdalji okoli 200 do 300 metrov v približevanju z veliko hitrostjo. Za umik v desno je bilo prepozno, saj bi plovilu KT 6 presekali pot prav pred premcem. V izogib trku so zavili ostro levo, motorji so delali s polno močjo. Zaradi hitrosti ladje, teže tovora in neokretnosti se medsebojni položaj s KT 6 ni spremenil. Prišlo je do silovitega udarca na zadnji desni strani F 956, med oddelkoma 3 in 4 (KTB 10. Landungsflottille, 1944).

KT 6 je presekal bok na zadnjem delu ladje in se v višini oddelka 2 (radijske sobe) povzpел s premcem preko njega. F 956 se je ob silovitem trku nagnil na desno in potopil pod vodo od krme do protizračnega četverčka na sredini ladje. Med oddelkoma 4 in 2 je na desni strani pričela vdirati voda. Izbilo je lestev za dostop v podpalubje ter odbilo pokrov vstopne odprtine na krovu tako, da je ni bilo mogoče zapreti. Zaradi tega je voda vdirala v bivalne prostore in v 2 do 3 minutah se je krma že potopila. Vsa posadka se je takoj zbrala na sprednjem delu plovila, razen radiooperaterja, ki je bil v radijski sobi in so ga še v zadnjem trenutku rešili tako, da so ga izvlekli iz podpalubja. Zaboje z zaupnimi dokumenti iz Pulja je ostal v radijski sobi in se je kasneje potopil skupaj s ladjo.

Dva člana posadke, ki sta pri trčenju padla s krova, je rešil minolovec R 10, ki je spremljal transportno ladjo KT 6. Ker je grozilo, da se bo F 956 potopil, je poveljnik Guderian ukazal, da del posadke z ranjenci prestopi na KT 6. Posadka si je med prehodom podala tudi vse še dosegljive nabojnike četverčka in mitraljezov.

Potem je KT 6 končno zdrsnila s krme F 956 in se odmaknila. Sprva so poskusili odvléči poškodovani F 956 s pomočjo F 522. Kaj kmalu se je pokazalo, da moč motorjev F 522 za vleko ne zadošča in so se vpregli za vleko na KT 6.

Okoli 20.15 ure se so vrvi nenadoma pretrgale. F 522 je takoj odplul do F 956 in ugotovil, da je čoln s krmo legel na dno, medtem ko je rampa za izkrcanje molela kake 3 do 4 metre iz vode. Vsi člani posadke so se rešili. Lahke poškodbe so utrpeli štirje vojaki (KTB 10. Landungsflottille, 1944).

Poveljnik vodilne ladje F 522 Werner Heinecke je na zaslišanju podal bistvo dogodka in ni v ničemer krivil svojih tovarišev. Navaja, da je KT 6 plul mimo njih skoraj v nasprotni smeri na oddaljenosti okoli 100 metrov, medtem ko mu je sledil na razdalji okoli 250 metrov, nekoliko z leve strani, minolovec R 10. Za krmo F 522 je nekoliko iz desne plul F 956 v oddaljenosti okoli 200 metrov in ostro zavil v levo. KT 6 je medtem obdržal smer, nekaj sekund za tem pa je sledilo trčenje. Vsi nadaljnji ukrepi so bili izvedeni skladno z ukazi vodje konvoja Ob. Fähnr. Benedix-a (KTB 10. Landungsflottille, 1944).

Poročilo o havariji in popolni izgubi plovila F 956 naslovljeno na poveljstvo 10. desantne flotilje v Trstu, povzema, da so bili vsi predhodno izvedeni ukrepi reševanja ustrezni v danih okoliščinah. In da bi morda bilo treba takoj poskusiti z vleko F 956 do Pirana ne pa do Trsta. Zaupnega gradiva, ki se je nahajalo v zaboju v radijski sobi, ni bilo mogoče več rešiti, saj je tja takoj vdrla voda in se je tudi radiotelegrafist uspel rešiti šele v zadnjem trenutku. Premec še vedno moli iz vode in je bil označen z reševalno bojo. F 956 je prevažal tovor 90 ton cementa. Žrtev ni bilo. Štirje člani posadke so bili ranjeni (KTB 10. Landungsflottille, 1944).

Poveljnik protizračne obrambe na KT 6, Prigge Karl, je ves dogodek takole opisal:

Na potovanju iz Trsta na Rašo sem po sončnem zahodu, ko se je mračilo, opazil dve senci na premcu, rahlo desno, približno 3 milje stran. Nato sem opazil njuno spremembo smeri. Prečkali smo svetilnik na »Punta Madonna« Piran po levem boku. Ko se je popolnoma zmračilo, teh plovil ni bilo več videti. V tem času je pet jadrnic plulo na motor mimo našega levega boka. Naenkrat sta se obe senci pojavili pred premcem. Eno smo opazovali in je imela stalni kurz iz leve na naš premec, druga senca pa se je od premca oddaljevala počasi na desno. Potek njune smeri plovbe pred nami ni bilo mogoče določiti.

Te položaje opazovanja je potrdil še 1. častnik krova, ki je stal zraven mene na protiletalskem stojalu. Nekaj minut kasneje je en MFP švignil mimo po desnem boku na razdalji 50 m. V tistem trenutku je še senca z levega predela švignila mimo pred premcem in prišlo je do trčenja (KTB 10. Landungsflottille, 1944, str. 916).

Mesec dni po nezgodi, dne 17. januarja 1945, je Vrhovno poveljstvo mornarice Jug v poročilu na Vrhovno poveljstvo vojne mornarice zapisalo: Preiskava glede trčenja KT 6 in F 956 še ni zaključena. Vprašanje krivde še ni dokončno razjasnjeno. Oba konvoja sta bila seznanjena z možnostjo srečanja.

Dan kasneje so pa izdali dopis, kjer navajajo, da bi se moralo poveljstvo ladje KT 6 umakniti prvi ladji, ki je prihajala nasproti (F 522) in bi lahko ohranilo smer in hitrost pri prečenju druge (F 956). Saj so po opazovanju ugotovili, da je bila razdalja med njima majhna in da sta senci, ki pripadata skupini, na isti poti. Ko je KT 6 identificiral obe ladji, bi moral ali upočasniti ali ustaviti ali zaviti s krmilom v levo in do trčenja ne bi prišlo. A niso naredili ničesar od navedenega.

Glede poveljnika F 956 pa so bili kritični v njegovih pomankljivih postopkih reševanja stanja na svoji ladji. Najbolj so se čudili, da je Guderian po trku sprva šel na F 522 in se je vrnil na krov F 956, ko je začela posadka reševati orožje in strelivo po ukazu iz KT 6.

Vodji 10. desantne flote so ukazali, da Guderiana kaznuje zaradi neupravljanja čolna in nevojaškega obnašanja. Navedli so še olajševalno dejstvo, da je v trenutku trka vrglo Guderiana ob oplato ladje in tako utrpel poškodbe glave. To naj bi bil razlog za njegovo zapustitev ladje in za nejasne ukaze posadki.

Poveljstvu tudi ni bilo razumljivo, da niso ladje odvelki v bližnje pristanišče Pirana, s čimer bi jo zagotovo rešili, in so se rajši usmerili proti burji v Trst (KTB 10. Landungsflottille, 1944).

Kot zanimivost je potrebno navesti, da je poveljstvo 10. desantne flote pri poročilu brodoloma posvetilo 13 strani zasliševanj in ugotovitev. To je edini primer v nemških vojnih dnevnikih na Jadranu, da se je en štab tako obširno posvetil ugotavljanju vzrokov in posledic določenega dogodka. Nobena druga bitka na morju, brodolom ali trk na morju nista porabila toliko papirja, kot ga je DTM F 956 pri Piranu.

Na žalost ni nikjer zabeležena hitrost obeh ladij. Lahko le ugibamo, da je F 956 imel potovalno hitrost 7 vozlov in nasproti vozeči KT 6 okoli 10 vozlov. Trk je moral biti silovit in čudi me, da so zapisali, da so bili le lažje poškodovani člani posadke. Da je Guderian z večino posadke zapustil svojo ladjo, je popolnoma razumljivo. KT 6 je nasedel na njih in jih z lastno težo potapljal. F 956 je bil od krme preko poveljniškega mosta do sredine svoje dolžine popolnoma pod gladino. Bila je noč, december, pihala je burja, posadka pa potolčena in premočena. Šele ko jim je uspelo odmakniti KT 6, se je poškodovani poveljnik Guderian vrnil na lastno ladjo, kjer je nadzoroval reševanje dela oborožitve in pričetek vleke potapljažice

ladje. Poveljnik desantno transportne ladje F 956, Edwin Guderian, je vojno preživel in umrl leta 1996.



Slika 12: posadka na MFP F 956. Poveljnik Edwin Guderain je skrajno desno (zbirka Matjaž Babič, 2021).

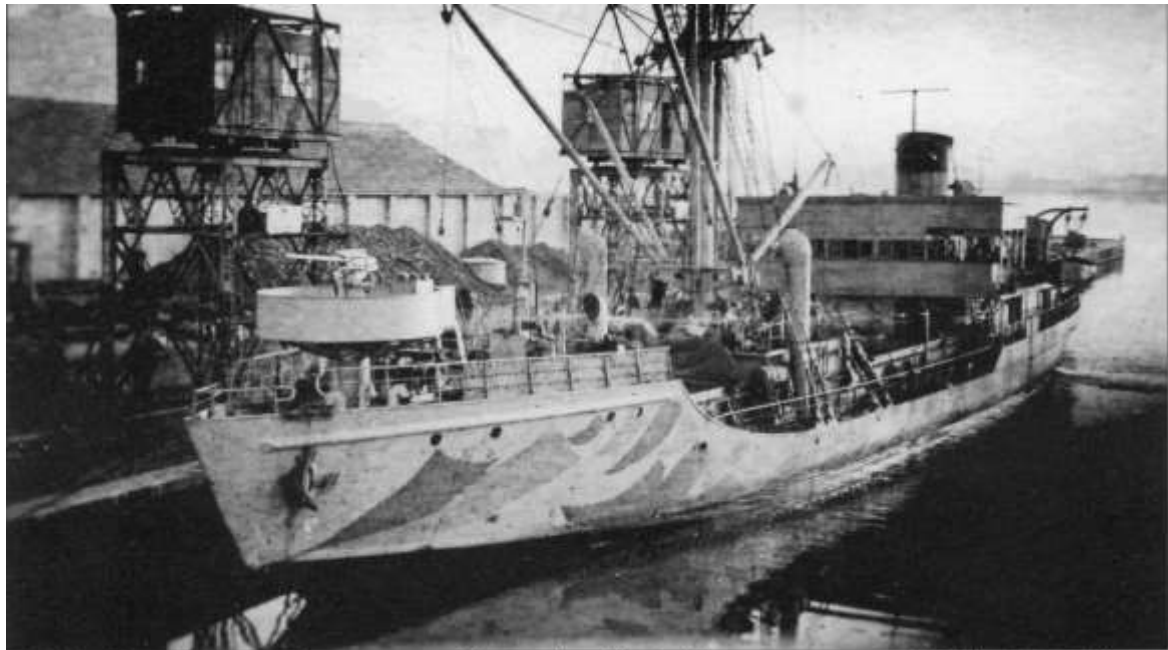
### ***Kriegstransporter, KT 6***

In še kratek opis o soudeleženci pomorske nesreče, nemški vojaški transportni ladji razreda KT »Kriegstransporter«. Po vzoru ameriške trgovske ladje vrste »Liberty« je nemška mornarica izdelala svojo manjšo različico na parni pogon.



Slika 13: Paolo Klodic, Parnik KT6 (Civico museo del mare Trieste, 1945).

Izdelali so 62 ladij, a je le KT 6 po italijanski kapitulaciji služila v vzhodnem Sredozemlju in Jadranu. Dolga je bila približno 67 metrov, dobrih sedemnajst metrov daljša od »Keca« in s prostornino 843 BRT. Po dolgem izmikljanju zavezniškim zračnim in mornariškim silam so jo 5. novembra 1944 potopila zavezniška letala v pristanišču na Reki. Po dvigu in hitrem popravilu je že 30. novembra sodelovala pri evakuaciji Nemcev iz Zadra. Sredi decembra 1944 je trčila z našim F 956 in 7. marca 1945 se je med letalskim napadom v zalivu Raše spet potopila (Wilhem M. Donko, 2018).



KT 6 w Monfalcone w lutym 1944 roku, uwagę zwraca ciekawe malowanie jednostki.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

Slika 14: KT 6 na popravilu v ladjedelnici Tržič leta 1944 ([www.paluba.info](http://www.paluba.info), 2022).

Leta 1946 so razbitino po potapljaškem pregledu preimenovali v Karlo VI. Brodospas jo je dvignil na površje marca 1947. Jugoslovanska mornarica jo je potegnila in uvrstila v svoje enote, dobila je ime PT-21 »Krka« (pomožni transporter). Potem so jo preimenovali leta 1949 v PT-21 »Tunj«. Baje so jo vzdolž jadranske obale po domače imenovali kar »Karlo«. Leta 1962 so jo odpisali in leto kasneje razrezali za železo. V zadnjih letih delovanja ni mogla preseči več kot 12 vozlov hitrosti zaradi dotrajanosti motorja (Zvonimir Freivogel, 2020, str. 245).



Slika 15: PT-21 in DTM-ci na vajah JRM leta 1951 (zbirka Zvonimir Freivogel).

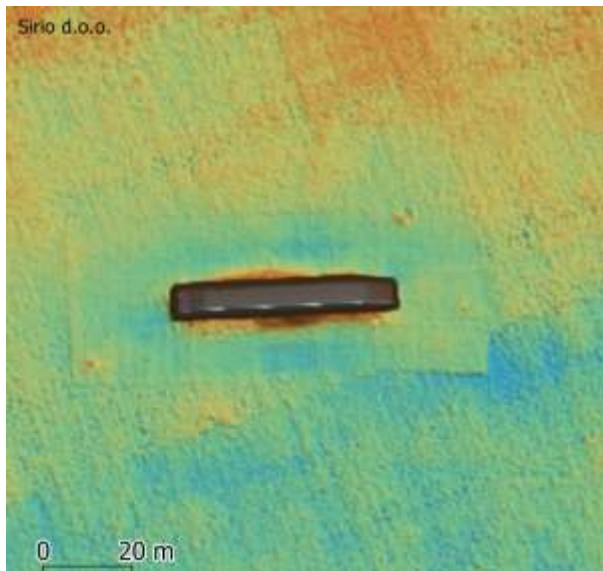
Zanimivo je, kako sta britanska obveščevalna služba in RAF spremljala dejavnost nemškega ladjevja v Jadranu. Po vojni je izdano obširno poročilo dejavnosti zračnih sil, iz katerega je razvidno, da so vedeli, da se je F 956 potopil v trku s KT 6. V poročilu Izgube sovražnega ladijskega prometa decembra 1944 je bilo zapisano: Z nastopom zime in slabim vremenom za letenje, pritiskom zunanjih zahtev na zračno moč in povečanjem sovražnega nočnega ladijskega prometa so zračne formacije decembra dosegle le malo. Od skupnih izgub, ki so jih povzročile pa je le en potopljeni desanti transporter, en motorni čoln, en vlačilec, tri barže in tri jadrnice. Ni bilo nobenih amfibijskih operacij in nobenih evakuacij, ki bi motile tiho rutino plovbe ob obali, s katero je sovražnik oskrboval svoja oporišča in čete. Tudi mornarica ni imela sreče s sovražnimi ladjami. Mine so potopile le dve jadrnici. MFP F 956 (naval ferry barge) je bila izgubljena v trčenju s KT 6 (edina vojaška tovorna ladja, ki še deluje v Jadranu) SZ od Pirana v tržaškem zalivu 15. decembra... (Air Ministry - Air Historical Branch, 1944-1945, str. 299).

Glede zimskega vremena in burje vidimo, da so več dni ostali na tleh tudi beaufighterji 272. eskadrilje RAF, ki so bili opremljeni z raketami in so namensko lovili vso ladjevje od Benetk, do Lošinja in Reke.

12. decembra ni bilo poletov. Naslednji dan sta dva beaufighterja preletela morje do Savudrije, ne da bi kaj opazila. 14. decembra ni bilo poletov. 15. decembra so štiri letala preletela le laguno Marana do Ogleja ob poldnevu in v popoldanskem času ter tako zgrešili vezane DTM-ce v Umagu. 16. decembra ni bilo poletov. 17. decembra so leteli od Benetk do Trsta brez srečanj in z zapisom »zelo megleno« na 600 m višine. 18. decembra dan ponovno ni bilo poletov (TNA, AIR 27/1578/48, str.6).

## Sedanje stanje razbitine

DTM Kec leži na dnu obrnjen narobe, s propelerji proti gladini in s topovi proti dnu. Desni bok je zarit v dno na globini 23 metrov. Levi bok je le položen na dno in omogoča dostop do bivalnih prostorov v notranjosti skozi majhno odprtino.



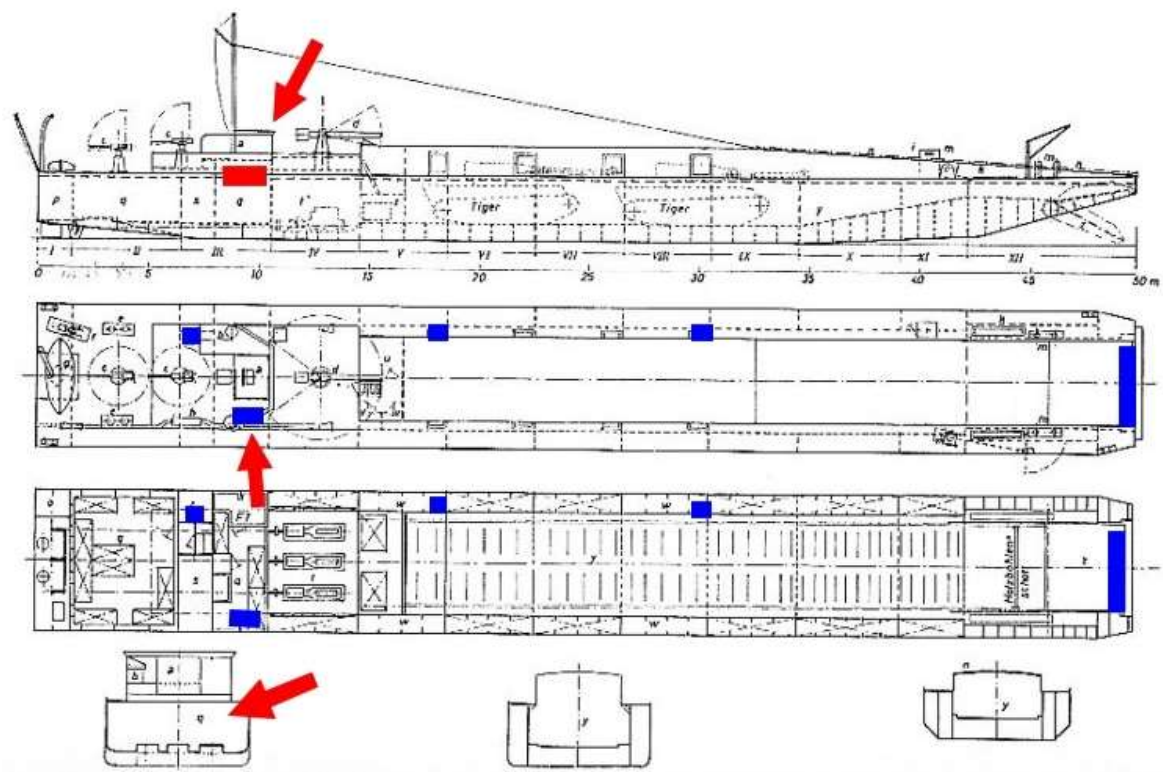
Pionirske sonarske meritve v slovenskem morju za potrebe arheologije so izvedli že leta 1984 in pridobili sonogram DTM Keca. Današnje sonarske meritve izvaja podjetje Sirio d.o.o., nekdanji Harpha sea, ki je med letoma 1999 in 2005 izpeljalo meritve dna slovenskega morja z bočnim sonarjem in z enosnopnim globinomerom. Sledilo je sistematično snemanje z večsnopnim sonarjem med letoma 2006 in 2008 v projektu, ki ga je financiralo Ministrstvo za obrambo RS (Pogljajen in Slavec, 2012).

Slika 16: večsnopni sonarski posnetek razbitine na dnu (Sirio d.o.o. Koper, 2022).

Trup je poraščen z ostrigami, notranjost bivalnih prostorov in skladišče so dokaj zamuljeni. Lepo so vidne pogonske osi in propelerji ter obe krmili. Pri krmi je lepo viden podstavek protiletalskega topa 20 mm. Mimo njega se na desno odpira ozek vhod v podpalubje. Proti sredini trupa se iz boka vstopi v tovorni prostor na višini protizračnega »četvorčka« (Fierling). Tu se na levo vstopi v stranišči in skladišče streliva. Skozi loputo na zamuljenem dnu se še vidi podstavek mornariškega topa 88 mm. Tovorni prostor se da preplavati po vsej dolžini do uvozne rampe in predstavlja pestro zavetišče morskemu življu.



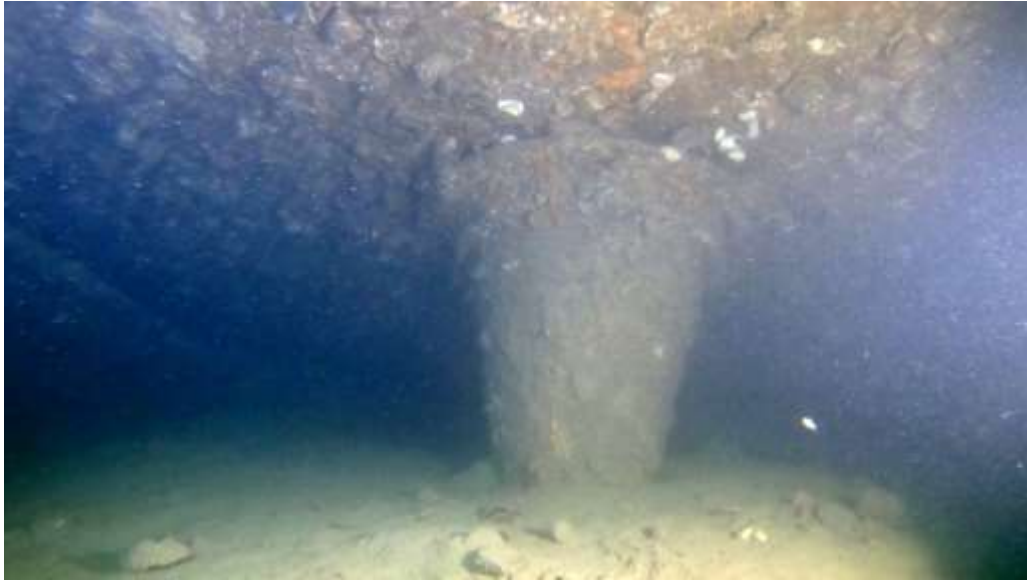
Slika 17: s puščico je označena razbitina DTM Keca na navtični karti (Ministrstvo za infrastrukturo, Male karte – tržaški zaliv, 2023).



Slika 18: z rdečo puščico je označena točka trka, z modro pa vsi sedanji vhodi v notranjost plovila. Na zgornji skici, v tretjem predelu ladje, je odprtina, ki je nastala pri trčenju s KT 6 in omogoča hitrer dostop v radijsko sobo (Historisches Marinearchiv, 2021).



Slika 19: radijska postaja v radijski sobi (foto: Germek).



Slika 20: zamuljeni 20 mm Oerlikon pri krmu (foto: Germek).



Slika 21: levo nosilec protizračnega topa 3,7 cm Breda in desno ozek vhod skozi podpalubje v ladijski hodnik (foto: Germek).



Slika 22,23: vhod v skladišče municije in ladijsko stranišče (foto: Germek).

### **Predlog upravljanja razbitine za potapljaške ogled**

Ladja DTM Kec je najboljše ohranjena ladja iz druge svetovne vojne v našem morju in predstavlja edino razbitino, ki ima še svojo bogato oborožitev.

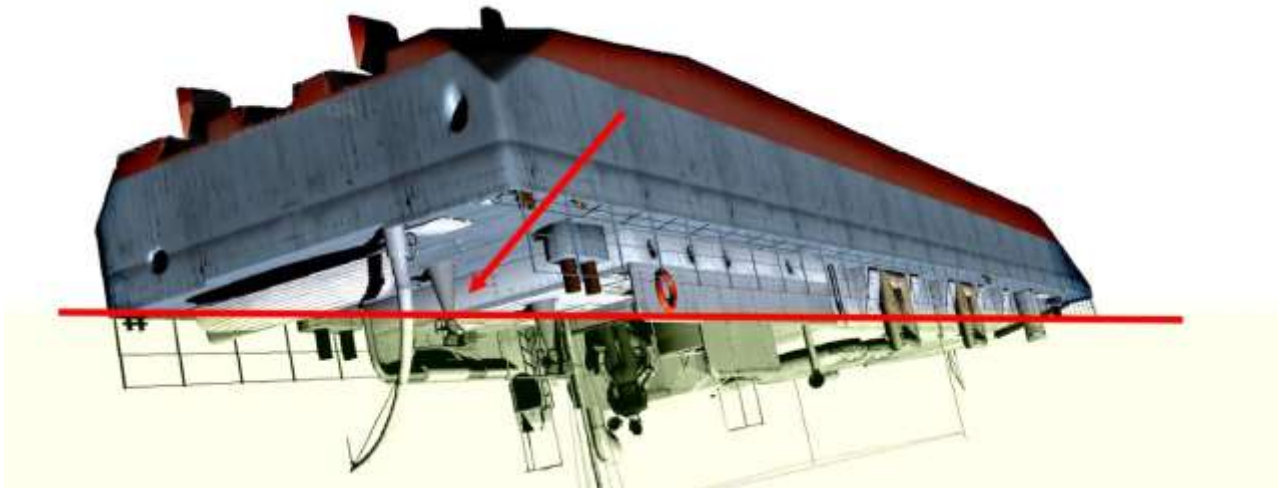
Z izkopom nanešenega mulja in sedimenta pod ladijskim trupom bi lahko odkrili oborožitev protizračnega 20 mm topa na krmni. Obenem bi ne invazivno posegli v samo celovitost kulturne dediščine.

Dela bi se pričela pri krmni, levi vezni bitvi, kjer bi se naredilo pristopno pot 3 metre v dolžino, do 50 cm v globino in 1 m v širino. Po grobih izračunih bi bilo potrebno posesati 1,5 kubična metra sedimenta. Kako hitro bi novi mulj napolni izkop, nam še ni znano.

Na odkrito topniško cevjo bi se postavilo cinkovo zaščito pred galvanskimi tokovi, ki bi omilila razpadanje kovine.

Potop in ogled tega notranjega predela ni zahteven in bi ob primerni opremljenosti z vrvjo zagotavljal primerno varnost potapljačem. V tem predelu ni več neeksplodiranih ubojnih sredstev, ki so jih odstranili v delovni akciji potapljačev in pirotehnikov junija 2006.

Z video posnetki iz dokumentarnega filma Kec, ki je izšel leta 2008, lahko primerjamo po sedamnajstih letih današnje stanje razbitine. Večja je zaraščenost trupa in korozija je bistveno načela določene dele konstrukcije. Ukrepi varstva pred obiskom, ki so jih takrat namestili v skladišču streliva, so še vedno na svojem mestu. Ni opaziti nobenega poškodovanja ali odtujitve delov razbitine. Z meritvami na terenu bi primerjali razliko zamuljenosti notranjih prostorov razbitine.



Slika 24: prikaz lege razbitine na dnu. Puščica označuje predlagani izkop krmnega topa. Črta pa označuje mejo pogreznjenosti nadgradnje v sedimentu (risba Germek).

Nadaljni izkop sedimenta do drugega 37 mm topa, krmila in ladijskega 88 mm topa ni izvedljiv. Ta poseg bi zahteval nepredstavljivo več časa in izkušnost arheologov kakor prvi, delni izkop. Poleg tega ladja čepi na njih in bi izkop lahko ogrozil njeno statiko na dnu ter varnost potapljačev.

Veliko lažje bi se lahko izvedlo sesanje mulja iz radijske sobe.

To bi omogočilo varen ogled notranjega prostora in radijske postaje ter ostankov kovinskega zaboja tajnih dokumentov. Na steni s strojnico se lahko ustvari opazovalno lino, ki bi omogočala le vpogled na ladijske stroje, ki visijo na trenutnem stropu. S časom bodo ladijski motorji preživel zarjevelo podlago, na katero so pritrjeni in se bodo nekega dne odtrgali ter padli na tla. Zato je pomembno, da strojnica ostane še naprej nedostopna.

Pomorski muzej Sergej Mašera Piran oz. Zavod za varstvo kulturne dediščine bi upravljal z dediščino na tak način, da bi vsi zainteresirani potapljaški klubi ali podjetja, ki se ukvarjajo s tečaji, plačevali letno članarino za obisk razbitine. V zameno bi muzej vzdrževal dostopnost s privezno bojo za čolne in podvodno varnost obiskovalcev z vrvmi ter opisnimi tablami. Po potrebi bi odsesal novo nanošeni mulj v izkopane predale, ki bi se sedaj lahko tudi meril.



Slika 25: sidro DTM Keca krasi dvorišče gasilskega doma Višnja Gora. Sidro je dar pobratenih piranskih gasilcev iz leta 1979. Podvodni dvig sidra je opravil Zvone Kralj (foto: Germek).

### **Povzetek**

Nemška mornarica na Jadranu je bila poleti 1944 v svojem zenitu. V zasedenih italijanskih ladjedelnicah v Benetkah, Trstu in na Reki je bilo dokončanih in predanih v uporabo več torpednih čolnov, sestavljeni so bili tudi prvi desantni transporterji in protipodmorniške korvete ter rušilci.

Nemško mornarico je v jeseni 1944 izčrpavala zavezniška premoč v zraku in na morju, poleg tega pa obala in otoki niso bili varni zaradi močnega partizanskega gibanja.

Proti koncu vojne je bila glavnina nemške logistike na Jadranu odvisna le še od desantnih transporterjev, ki so zaradi varnosti pred letalskimi napadi izvajali pomorski promet le še ponoči.

Nedaleč od Pirana leži razbitina ladje z ljudskim imenom DTM Kec. Gre za nemški MFP F 956 (Marinefährrahm). Zgrajen v Trstu je bil predan v uporabo 10. desantni floti 14. 10. 1944.

Po dveh uspešnih mesecih plovbe je doživel 15.12.1944 v večernih urah silovit trk s parnikom KT 6 v bližini Pirana. DTM Kec je utrpel precejšnje poškodbe in se pričel potapljati. Parnik ga je poskušal od vleči proti Trstu, vendar se je v višini Strunjana DTM obrnil in potonil.

DTM Kec je najboljše ohranjena ladja iz druge svetovne vojne v našem morju in predstavlja edino razbitino, ki ima še bogato oborožitev. Je dobra turistično potapljaška dogodivščina. Trenutno predstavlja pomembno drstišče in zavetišče ribjega življa.

## Summary

In the summer of 1944, the German navy in the Adriatic was at its peak. In the occupied Italian shipyards of Venice, Trieste and Rijeka, several torpedo boats were completed and put into operations. And the first F-lighters, anti-submarine corvettes and destroyers were assembled.

The leverage of the German navy in the autumn was great due to the Allied superiority in the air and at sea. Also the coast and the islands were not safe, due to the strong partisan movement.

Towards the end of the war, the bulk of German logistics in the Adriatic depended only on F-lighters, which sailed only at night due to day heavy air raids.

Not far from the town of Piran there is a wreck with the local name DTM Kec, it is the German MFP F 956 (Marinefährrahm). Built in Trieste, it was included in the 10th Landing Fleet on 10/14/1944. After two successful months of navigation, in the evening hours of 15 December 1944, it collided with the steamer KT 6 near Piran.

DTM Kec was significantly damaged and began to sink. The steamer tried to tow it towards Trieste, but at the height of Strunjan, the DTM turned and sank.

DTM Kec is the best-preserved ship from the Second World War in our sea and is the only shipwreck that still has its rich armament. It offers a good potential for divers and currently represents an important spawning ground and shelter for fish life.

## Viri:

- Air Ministry - Air Historical Branch, The RAF and Maritime War, Volume VII, Part II: Mediterranean; Naval Co-operation, end of the Submarine War and Operations in the Adriatic, Greece and the Aegean, 1944-1945.
- Amanda Bowens (2009): Underwater Archaeology: The NAS Guide to Principles and Practice Second Edition. Portsmouth, Nautical Archaeological Society.
- Andreas Altenburger (2023): 10. Landungslottille [www.lexikon-der-wehrmacht.de](http://www.lexikon-der-wehrmacht.de) (uporabljeno: 5.11.2023).
- ASTS – Archivi di stato di Trieste, nekategorizirano gradivo (pristop 2022).
- Erminio Bagnasco (2006): Corsari in Adriatico. Milano, Mursia.
- Freivogel in Rastelli (2016): Adriatic naval war 1940 – 1945. Zagreb, Despot infinitus.
- Zvonimir Freivogel (2020): Ratni brodovi Jugoslavenske ratne mornarice 1945-1991. Zagreb, Despot infinitus.
- Gelner in valenti (2005): San Rocco. Storia di un cantiere navale. Trst, Luglio editore.
- Gelner in valenti (2007): Storia del cantiere navale di San Marco di Trieste. Trst, Luglio editore.

- Danijel Germek (2020): Nemška minolovca R-12 in R-15 pri Umagu (Räumboote). Potapljač, 20, 118, 18.
- Historisches Marinearchiv (2021): <https://historischesmarinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/marinefaehrprahm/beschreibung.php> (uporabljeno: 28.2.2021).
- James Caffin (2015): Partizan John Denvir. Mengeš, Ciceron.
- MMC RTVSLO (2008): [www.rtv slo.si/rtv365/arhiv/11140509?s=tv](http://www.rtv slo.si/rtv365/arhiv/11140509?s=tv) (uporabljeno 5.11.2023).
- National Archive and Records Administration (NARA), T1022, PG46511, KTB Admiral Adria 11 sep. – 30 nov.1943.
- NARA T1022, PG45552, KTB der SeetransporthauptstelleTriest,15-31 dec. 1944.
- NARA T1022, PG49661b, KTB 10. Landungsflottille,1 dec. 1944 - 18 jan. 1945.
- Ministrstvo za infrastrukturo. Direktorat za letalski in pomorski promet (2023): Male karte, tržaški zaliv (uporabljeno 5.11.2023).
- Paluba.info(2009): [www.paluba.info/smf/index.php?topic=7534.0](http://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7534.0) (uporabljeno 5.11.2023).
- Paolo Klocic (1944): Parnik KT6. Civico museo del mare Trieste.
- PAK PI 19 – Pokrajinski arhiv Koper, Enota Piran (PAK PI), Luška kapitanija Piran, 1910–1973, šk. 55.
- Poglajen in Slavec, 2012: Podvodna kulturna dediščina in paleookolje iz hidrografskih in geofizikalnih podatkov slovenskega morja. V: Gaspari in Erič: Potopljena preteklost. Radoljica, Didakta, str.81.
- TNA – The National Archives: AIR 27/1578/48, str.6.
- Wilhem M. Donko (2018): Die Kriegstransporter KT 1 – KT 62. Berlin, Epubli.