

ANNALES

Anali za istrske in mediteranske študije
Annali di Studi istriani e mediterranee
Annals for Istrian and Mediterranean Studies
Series Historia et Sociologia, 35, 2025, 3





ANNALES

Anali za istrske in mediteranske študije
Annali di Studi istriani e mediterraneei
Annals for Istrian and Mediterranean Studies

Series Historia et Sociologia, 35, 2025, 3

ISSN 1408-5348
e-ISSN 2591-1775

UDK 009

Letnik 35, leto 2025, številka 3

**UREDNIŠKI ODBOR/
COMITATO DI REDAZIONE/
BOARD OF EDITORS:**

Roderick Bailey (UK), Gorazd Bajc, Simona Bergoč, Furio Bianco (IT), Aleksandr Cherkasov (RUS), Lucija Čok, Lovorka Čoralić (HR), Darko Darovec, Devan Jagodic (IT), Aleksej Kalc, Urška Lampe, Avgust Lešnik, John Jeffries Martin (USA), Robert Matijašič (HR), Darja Mihelič, Vesna Mikolič, Luciano Monzali (IT), Edward Muir (USA), Vojislav Pavlović (SRB), Peter Pirker (AUT), Claudio Povoło (IT), Marijan Premović (MNE), Andrej Rahten, Žiga Oman, Vida Rožac Darovec, Mateja Sedmak, Lenart Škof, Polona Tratnik, Boštjan Udovič, Marta Verginella, Špela Verovšek, Tomislav Vignjevič, Paolo Wulzer (IT), Salvator Žitko

**Glavni urednik/Redattore capo/
Editor in chief:**

Darko Darovec

**Odgovorni urednik/Redattore
responsabile/Responsible Editor:**

Salvator Žitko

Uredniki/Redattori/Editors:

Urška Lampe, Boštjan Udovič, Žiga Oman, Veronika Kos

Prevajalka/Traduttrice/Translator:

Cecilia Furioso Cenci (it.)

Oblikovalec/Progetto grafico/

Graphic design:

Dušan Podgornik, Darko Darovec

Tisk/Stampa/Print:

Založništvo PADRE d.o.o.

Založnika/Editori/Published by:

Zgodovinsko društvo za južno Primorsko - Koper / *Società storica del Litorale - Capodistria*® / Inštitut IRRIS za raziskave, razvoj in strategije družbe, kulture in okolja / *Institute IRRIS for Research, Development and Strategies of Society, Culture and Environment* / *Istituto IRRIS di ricerca, sviluppo e strategie della società, cultura e ambiente*®

**Sedež uredništva/Sede della redazione/
Address of Editorial Board:**

SI-6000 Koper/Capodistria, Garibaldijeva/Via Garibaldi 18
e-mail: annaleszdjp@gmail.com, **internet:** https://zdjp.si

Redakcija te številke je bila zaključena 30. 09. 2025.

**Sofinancirajo/Supporto finanziario/
Financially supported by:**

Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije (ARIS)

Annales - Series Historia et Sociologia izhaja štirikrat letno.

Maloprodajna cena tega zvezka je 11 EUR.

Naklada/Tiratura/Circulation: 300 izvodov/copie/copies

Revija Annales, Series Historia et Sociologia je vključena v naslednje podatkovne baze / *La rivista Annales, Series Historia et Sociologia è inserita nei seguenti data base* / *Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in:* Clarivate Analytics (USA): Arts and Humanities Citation Index (A&HCI) in/and Current Contents / Arts & Humanities; IBZ, Internationale Bibliographie der Zeitschriftenliteratur (GER); Sociological Abstracts (USA); Referativnyi Zhurnal Viniti (RUS); European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (ERIH PLUS); Elsevier B. V.: SCOPUS (NL); Directory of Open Access Journals (DOAJ).

To delo je objavljeno pod licenco / *Quest'opera è distribuita con Licenza* / *This work is licensed under a* Creative Commons BY 4.0.



Navodila avtorjem in vsi članki v barvni verziji so prosto dostopni na spletni strani: <https://zdjp.si>.
Le norme redazionali e tutti gli articoli nella versione a colori sono disponibili gratuitamente sul sito: https://zdjp.si/it/.
The submission guidelines and all articles are freely available in color via website https://zdjp.si/en/.



VSEBINA / INDICE GENERALE / CONTENTS

Mojca Puncer, Vesna Žegarac Leskovar & Peter Šenk: Preserving the Past for the Future: Architecture with the Legacy of Care and Aesthetics 237
Preservare il passato per il futuro: architettura con l'eredità della cura e dell'estetica
Ohranjanje preteklosti za prihodnost: arhitektura z zapuščino skrbi in estetike

Igor Sapač & Polona Vidmar:
 The Importance of Interdisciplinary Scientific Research for the Contemporary Interpretation and Revitalization of Neglected Architectural Heritage: The Case of Novo Celje Manor near Žalec (Slovenia) 251
L'importanza della ricerca scientifica interdisciplinare per l'interpretazione contemporanea e la rivitalizzazione del patrimonio architettonico trascurato: il caso del maniero di Novo Celje vicino a Žalec (Slovenia)
Pomen interdisciplinarnega znanstvenega raziskovanja za sodobno interpretacijo in revitalizacijo zapostavljene stavbne dediščine: primer dvorca Novo Celje pri Žalcu (Slovenija)

Nataša Smolič:
 Nastavki umetne inteligence v likovnosti in etika njihove uporabe 273
Applicazioni dell'intelligenza artificiale nelle arti visive e l'etica del loro utilizzo
Applications of Artificial Intelligence in Visual Arts and the Ethics of Their Use

Katarina Oštrbenk, Tjaša Alegro, Alenka Černelič Krošelj & Maja Turnšek: Virtualni 360° ogledi kot orodje promocije kulturne dediščine: rezultati eksperimenta promocije Posavskega muzeja Brežice 289
Tour virtuali a 360° come strumento di promozione del patrimonio culturale: risultati di un esperimento di promozione del Museo Posavje di Brežice
Virtual 360° Tours as a Tool for Promoting Cultural Heritage: Results from an Experiment at the Posavje Museum Brežice

Danijel Germek:
 Razbitina nemške desantno transportne ladje (MFP) F 956 pri Piranu 305
Il relitto della motozattera tedesca (MFP) F 956 presso Pirano
The Wreck of the German Lighter (MFP) F 956 near Piran

Melita Lemut Bajec, Judita Giparaitė & Helena Bažec: Proverbs with the Word »Bee« in English, Italian, Lithuanian and Slovenian 329
Proverbi contenenti la parola "ape" in inglese, italiano, lituano e sloveno
Pregovori z besedo »čebela« v angleščini, italijanščini, litovščini in slovenščini

Marjan Horvat: Kultura, dediščina in trajnostni razvoj: deliberacija kot spodbujevalec družbene preobrazbe 343
Cultura, patrimonio e sviluppo sostenibile: la deliberazione come motore di trasformazione sociale
Culture, Heritage and Sustainable Development: Deliberation as a Driver of Social Transformation

Petra Weingerl: Načelo lojalnega sodelovanja v Evropski uniji na področju državljanstva 361
Il principio di leale cooperazione nell'Unione Europea nel campo della cittadinanza
The Principle of Sincere Cooperation in the European Union in Nationality Matters

Almedina Lozić:
 Operation of Power Through Gratefulness/Gratitude: Experiences of Syrian Refugees and Asylum Seekers in the United Kingdom 375
Funzionamento del potere attraverso la gratitudine: esperienze di rifugiati e richiedenti asilo siriani nel Regno Unito
Delovanje moči v hvaležnosti: izkušnje sirskih beguncev in prosilcev za azil v Veliki Britaniji

Kazalo k slikam na ovitku 391
 Indice delle foto di copertina 391
 Index to images on the cover 391

received: 2023-11-26

DOI 10.19233/ASHS.2025.21

RAZBITINA NEMŠKE DESANTNO TRANSPORTNE LADJE (MFP) F 956 PRI PIRANU

Danijel GERMEK

Kvedrova cesta 5, 6000 Koper, Slovenija
e-mail: danijel.germek@guest.arnes.si

IZVLEČEK

Z razvojem potapljaškega turizma so postale razbitine potopljenih ladij in letal ena glavnih atrakcij. Večina razbitin nima pri nas svojega pravega imena, njihovi brodolomi in zgodbe so z leti potonili v pozabo. Nedaleč od Pirana je potopljena vojaška ladja iz druge svetovne vojne, doslej neidentificirani desantni transporter. Junija 2006 je bila iz ladje odstranjena večja količina streliva. V pričujočem prispevku je predstavljena zgodba ladje F 956, ki je bila v sestavi 10. desantne flote (10. Landungsflottille) in njen brodolom. Opisan je razvoj desantnih transporterjev in delovanje nemške mornarice na Jadranu v zadnjem letu vojne. Nazadnje so predstavljeni še nekateri predlogi upravljanja razbitine kot podvodne kulturne dediščine.

Ključne besede: Jadransko morje, Istra, druga svetovna vojna, Kriegsmarine, Marinefährrahm (MFP), F 956, desantno transportna ladja, DTM Kec, brodolom, arheološke ostaline, podvodna kulturna dediščina

IL RELITTO DELLA MOTOZATTERA TEDESCA (MFP) F 956 PRESSO PIRANO

SINTESI

Con lo sviluppo del turismo subacqueo, i relitti di navi e aerei sono diventati una delle principali attrazioni. La maggior parte dei relitti nel mare sloveno non ha un proprio nome, tanto meno sono noti i loro naufragi e la loro storia, da anni caduti nell'oblio. Non lontano dalla città di Pirano affondò una nave militare risalente alla Seconda guerra mondiale, una motozattera precedentemente non identificata. Da essa, nel giugno 2006 venne rimossa una grande quantità di munizioni. L'articolo è dedicato alla scoperta della storia della nave tedesca MFP F 956, che faceva parte della decima flotta da sbarco (10. Landungsflottille) e del suo naufragio. Vengono descritti lo sviluppo delle motozattere e le operazioni della marina tedesca nell'Adriatico nell'ultimo anno di guerra. Infine, vengono presentate delle proposte per la gestione del relitto come patrimonio culturale sottomarino.

Parole chiave: Mare Adriatico, Istria, Seconda Guerra Mondiale, Kriegsmarine, Marinefährrahm (MFP), F 956, motozattera, DTM Kec, naufragio, resti archeologici, patrimonio culturale sottomarino

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 izredno uspešen. Med drugim tudi po zaslugi kaosa in razpada italijanskih oboroženih sil po razglasitvi premirja z zavezniki. Nemške enote in plovila so bili na italijansko kapitulacijo bolje pripravljeni. Glavna akterja v tem prvem dejanju sta bila dva nemška torpedna čolna *Schnellboote*, ki sta bila vezana v Tarantu zaradi vzdrževalnih posegov. To sta bila S-54 *Krokodil* pod poveljstvom Klausa Degenhardta Schmidta in S-61 *Meerjungfrau* pod poveljstvom Friedela Blömkerja. Spremljal ju je še F 478 s svojim tovorom min. Med plovbo iz Taranta do Benetk so uspeli potopiti šest britanskih in italijanskih vojnih ladij s skupno več kot 7000 BRT (bruto tonažami). Poleg so zaplenili še štiri ladje trgovske mornarice v velikosti več kot 6000 BRT, kar je bistveno pripomoglo k predaji Benetk nemškim četam. Posadki torpedovk sta dobili s strani italijanskih mornarjev nadimek *gusarji Jadrana* (Bagnasco, 2006).

Ostale nemške ladje na Jadranu so bile sestavljene iz nekdanjih italijanskih vojaških ladij, ki so bile zajete septembra 1943. Pozneje so pridobili še druge ladje, ki so jih zgradili v lokalnih ladjedelnicah, in manjša plovila, ki so bila premeščena iz drugih operativnih območij.

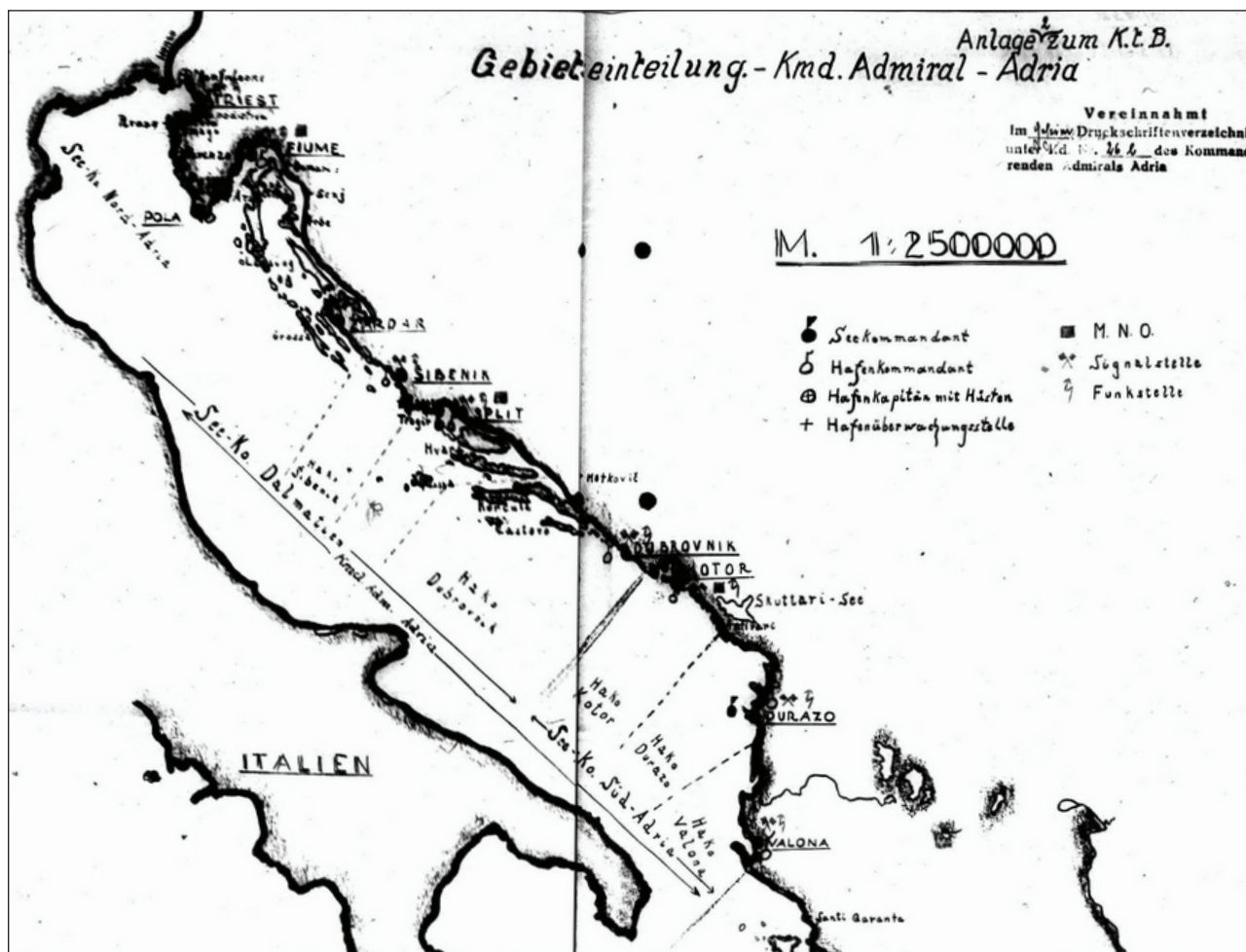
Veliko težavo je pri tem predstavljalo predvsem pomanjkanje posadk in njihova usposobljenost za upravljanje z razpoložljivimi sredstvi in orožjem. Z improvizacijami in mobilizacijo lokalnega osebja je 10. oktobra 1943 pod nemško zastavo plulo že 30 vojnih ladij. Vendar jih je bilo od tega le 20 tehnično delujočih, še manj pa dejansko pripravljenih za vojaške operacije (*Kriegsbereit Kb.*) (Freivogel & Rastelli, 2016).

Poveljstvo nemške mornariške skupine Jug je v začetku oktobra mornariškemu vrhovnemu poveljstvu poslalo zahtevo, v katerem je naštel vse potrebne ladijske enote za delovanje:

- 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 preprek;
- večje število desantnih transporterjev v protiletalski izvedbi;
- eno ali več transportnih flot s številnimi trajekti, baržami, desantnimi transporterji in vlačilci;
- več desantnih transporterjev v topniški izvedbi (*Marine-Artillerie-Leichter/MAL*) za namen lokalne obalne obrambe.



Slika 2: Torpedni čoln S-55 Penguin v Sredozemlju 1943 (S-BOOT, 2023).



Slika 3: Razdelitev upravnih območij Jadrana (NARA PG46651, 518).

Odgovor vrhovnega poveljstva nemške mornarice je prišel skoraj nemudoma. Odziv je bil pozitiven v vseh točkah, z izjemo malih podmornic. V odgovoru so tudi odredili oblikovanje varovalne flote (*Sicherungsflotte*), ki naj bi bila sestavljena iz ladij, ki so bile zaplenjene v italijanskih pristaniščih (Freivogel & Rastelli, 2016).

Za organiziranje nemških čet na vzhodni in zahodni jadranski obali vse do Jonskega morja je bil odgovoren štab admirala Adrie. Tako so poenostavili strukturo poveljevanja in uporabo razpoložljivih transportnih in spremljevalnih ladij na Jadranu. Za potrebe logistike nemške vojske na jadranski obali naj bi mesečno iz severnega Jadrana prepeljali okoli 100.000 ton tovara. Od tega je 35.000 ton potovalo proti jugu do Šibenika, Splita in Dubrovnika. Manjša plovila lokalne kabotaže so bila zadolžena za oskrbo garnizij na otokih in so služila za izkrcavanje čet na območju Dalmacije. Razpoložljive ladijske zmogljivosti so bile nezadostne, saj je primanjkovalo transportnih zmogljivosti za približno 26.000 ton tovara na mesec (Freivogel & Rastelli, 2016).

Druga nujna naloga je bila po morju prepeljati 250.000 italijanskih vojnih ujetnikov (ti. IMI – *Italienische Militärinternierte*) z juga na sever Italije in v Nemčijo. Ob premirju Italije z zavezniki je Nemčija zasedla večino italijanskega ozemlja. Italijanskim vojakom je nemška oblast ponudila predajo in ujetništvo ali pa nadaljevanje skupnega boja proti zaveznikom. Nezaupanje Nemcev do nekdanjih zaveznikov je bilo veliko, zato so na območju med Benetkami in Vloro zasegli tudi naslednje trgovske ladje: štiri večje parnike, vsak nad 20.000 BRT in 59 manjših parnikov med 150 in 15.000 BRT, kar je skupno znašalo 208.163 BRT (Freivogel & Rastelli, 2016).

Za usklajevanje nemških transportov je bil januarja 1944 ustanovljen Urad načelnika pomorskega prometa na Jadranu (*Seetransportchef Adria*) s sedežem na Opčinah pri Trstu. Na čelu urada je bil do njegove razpustitve decembra 1944 poveljnik (*Fregattenkapitän*) Erich Lehmann. Pod njegovim poveljstvom je delovala 10. desantna flota (10. *Landungsflotte*), 6. transportna flota (6. *Transportflotte*)

in 22. mornariški protiletalski topniški oddelek (22. *Marinebordflakabteilung*), ki je skupaj z Uradom vodje pomorskega prometa (*Seetransporthauptstelle*) v Trstu zagotavljal posadke za protiletalske topove na transportnih 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 Marseilleu in premeščena januarja 1944 na Jadran z oporišči v Ferrari in Benetkah (Freivogel & Rastelli, 2016).

JADRANSKO BOJIŠČE V LETU 1944

Po zlomu Italije septembra 1943 in po štirih mesecih težkih bojov s partizani so večino otokov ter večji del obale zavzele nemške enote. V letu 1944 pa so britanske vojne ladje in zavezniška letala skupaj z oboroženimi plovili NOVJ (*Narodnoosvobodilne vojske Jugoslavije*) 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 bila vsa plovila označena z nemškimi svastikami na ladijskih trupih in jadrnih (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 bolje obveščeni o drugi ofenzivi, ki jo je 10. junija 1944 na fronti začela sovjetska Rdeča armada. Tretja velika spodbuda pa je bil prihod maršala Josipa Broza – Tita na Vis. Tito se je 25. maja 1944 umaknil iz nemške ofenzive na Drvar in bil 3. junija z letalom prepeljan v Italijo ter nato 7. junija prispel na Vis na krovu rušilca *HMS Blackmore* v spremstvu *HMS Eggesford*. Tam je ostal do 19. septembra 1944.

V zasedenih italijanskih ladjedelnicah v Benetkah, Trstu in na Reki so tekom leta 1944 Nemci dokončali in predali v uporabo več torpednih čolnov. Sestavljeni so bili tudi prvi desantni transporterji (MFP) in protipodmorniške korvete ter rušilci (Freivogel & Rastelli, 2016). A se je v tem času na vseh frontah postopoma pričel počasni nemški umik. Posledično je po poletju 1944 sledil zaton nemške mornarice na Jadranu. To je izčrpavala zavezniška premoč 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« območja in njihove priprave na pričakovano zavezniško izkrcanje na Balkanu so se nazadnje izjalovile, saj so oborožene sile NOVJ napadale Nemce na obali z boka. Nemški torpedni čolni (*S-boote*) so bili po svojih prvih zmagah proti nepripravljenim italijanskim vojaškim in tovnim

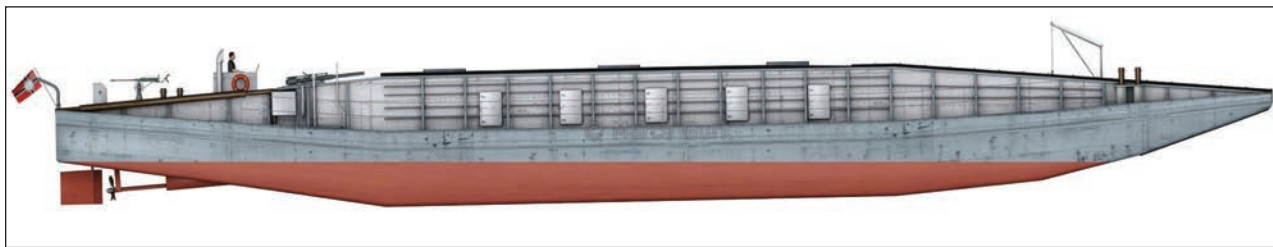
ladjam manj uspešni. Niso imeli več ustreznih ciljev in njihov lahki »Flak« ni imel dovolj ognjene moči za delovanje proti majhnim, močno oboroženim partizanskim in britanskim čolnom (*Dog boats*). Nagnjeni so bili tudi k okvaram motorjev. Za najboljše enote tega bojnega območja so se izkazale močno oborožene desantno transportne ladje (MFP) in minolovci (*Räumboote*) ter nekdanje italijanske korvete razreda »Gabbiano« (*U-Bootjäger*) v funkciji lovcev na podmornice (Freivogel & Rastelli, 2016).

Proti koncu leta 1944 je bila glavna nemške logistike odvisna le še od desantnih transporterjev. Zaradi njihove ranljivosti na zračne napade se je pomorski promet odvijal le še ponoči. S prihodom močno oboroženih britanskih čolnov (*motor gun boat/MGB*) in (*motor torpedo boat/MTB*) opremljenih z radarji se je pričel zaton nemških MFP ladij. Te so imeli močnejšo oborožitev, a britanski čolni so bili okretnejši in hitrejši.

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

RAZVOJ NEMŠKE DESANTNO TRANSPORTNE LADJE MARINEFÄHRPRAHM (MFP)

Na začetku druge svetovne vojne nemška mornarica ni imela primerne vrste plovila, s katerim bi lahko izvajala sodobne desantne operacije. Po zmagi nad Francijo leta 1940 so načrtovali izkrcanje v Angliji (operacija Morski lev). Ker pa ni bilo pravih desantnih plovil, so poskušali improvizirano v desantna plovila predelati najrazličnejše vrste plovil (splavi, peniške, jahte, pristaniške barže idr.). Konec leta 1940 je mornarica, na osnovi izkušenj s predelanimi plovili, objavila prve zahteve glede izdelave in delovanja novega desantnega plovila. To bi moralo biti primerno za dejanske desantno-pristajalne in oskrbovalno-logistične naloge. Nastala zasnova je bila podobna vsem poznejšim različicam ladij MFP 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 zagotavljali najmanjšo hitrost 13 vozlov. Dolžina plovila naj bi bila 46 m, širina 6,5 m, ugrez na premcu 0,56 m, nanj pa bi lahko naložili tri tanke težke 20 t. Uporabljalo bi se rabljene letalske motorje, ki niso bili več odobreni za uporabo v letalih, ker so presegali število delovnih ur, vendar so bili tehnično v celoti delujoči. A kasneje se je prešlo na vgradne dizelske motorje (HMA, 2021).



Slika 4: Marinefährrahm vrste A. Avtor: Marco Gürk (HMA, 2021).

Marinefährrahm vrste D

Ladja MFP vrste A je zelo uspešno izpolnjevala svoje naloge, z vojnimi izkušnjami pa so se sproti dopolnjevale in vnašale izboljšave do nove serijske proizvodnje, označene z vrsto D. Projektantska dela zanj so se začela že leta 1942. Ta je imela boljšo vzdolžno trdnost, primernejšo obliko za plovbo, večji tovorni prostor, močnejšo klančino (rampo), izboljšano oborožitev in boljšo namestitev za posadko. Trup je bil varjen. Močnejše dno tovarnega 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. Ob tem so premaknili poveljniški most, strojnico in ladijski top nekoliko naprej. Plovila so bila oborožena le na določenem geografskem območju delovanja, zato se je oborožitev med vojnimi prizorišči precej razlikovala. Desantne transporterje so poganjali trije dizelski motorji z ročnim menjalnikom, ki so namesto prejšnjih vijakov iz litega železa poganjali propelerje iz votle pločevine. S tem so se izognili njihovem lomljenju in z njimi dosegli tudi boljši izkoristek. Zaradi pomanjkanja goriva je bilo konec leta 1944 predvideno, da bi bili desantni transporterji opremljeni z lesnimi 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 debelina oklepa povečala z 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 (HMA, 2021).

Zgodovina in tehnične lastnosti MFP F 956

Pogodba izgradnje F 956 je bila s strani nemške mornarice podpisana 4. maja 1944 v ladjedelnici San Marco v okviru konzorcija *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* (CRDA) v Trstu. Vsebovala je naslednje informacije:

Številka gradnje: 1624.

Splovitev: 21. 9. 1944.

Posledično je bil dne 14. oktobra 1944 F 956 predan v uporabo 10. desantni floti (*Landungsflottille*), skupini 4, Šibenik (HMA, 2021).

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. Dne 17. avgusta 1943 je bila flota razporejena za evakuacijo Sardinije in pozneje Korzike vse do 4. oktobra 1943. Plovila flote so nato naložili na



Slika 5: Marinefährrahm vrsta D. Avtor: Marco Gürk (HMA, 2021).



Slika 6: Risba grba 10. desantne flote (ASTs, ne kategorizirano gradivo).

železnico v Genovi in drugih pristaniščih v Liguriji ter prepeljali na Jadran. Tu je bil vzpostavljen štab v Sušaku pri Reki (Altenburger, 2023).

V začetku leta 1944 je bila flota razporejena po različnih vzhodnojadranskih pristaniščih: Dubrovnik, Split, Trogir in Trst. Tam je bila flota uporabljena za transportne in desantne operacije.

Tik pred koncem vojne, natančneje 18. aprila 1945, je baza flote Susak postala bojno območje. Vsi še operativni MFP in čolni za prevoz pehote iz Trsta so odpluli proti Reki po ranjence. Ob koncu vojne so 2. maja 1945 nemške čete med umikom iz Trsta preostalih 10 MFP ladij zapeljale pred izliv reke Tilment in se tam predale novozelandskim četam (Altenburger, 2023).

Oborožitev MFP vrste D je od 1. oktobra 1944 dalje obsegala:

- 1 mornariški top 88 mm;
- 1 protiletalski top Breda 37 mm;
- 1 protiletalski štiricevni top 20 mm;
- »četverček«;
- 1 protiletalski top Oerlikon 20 mm;
- 6 dimnih boj;
- 1 globinsko bombo.

Tehnični podatki ladje MFP F 956 so bili naslednji (HMA, 2021):

Izpodriv: 239 t.

Dolžina: 49,84 m.

Širina: 6,59 m.

Ugrez max: 1,35 m.

Višina boka: 2,75 m.

Propelerji: trije.

Motorji: trije po 6 cilindrov, 4 taktni dizel.

Skupna 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.

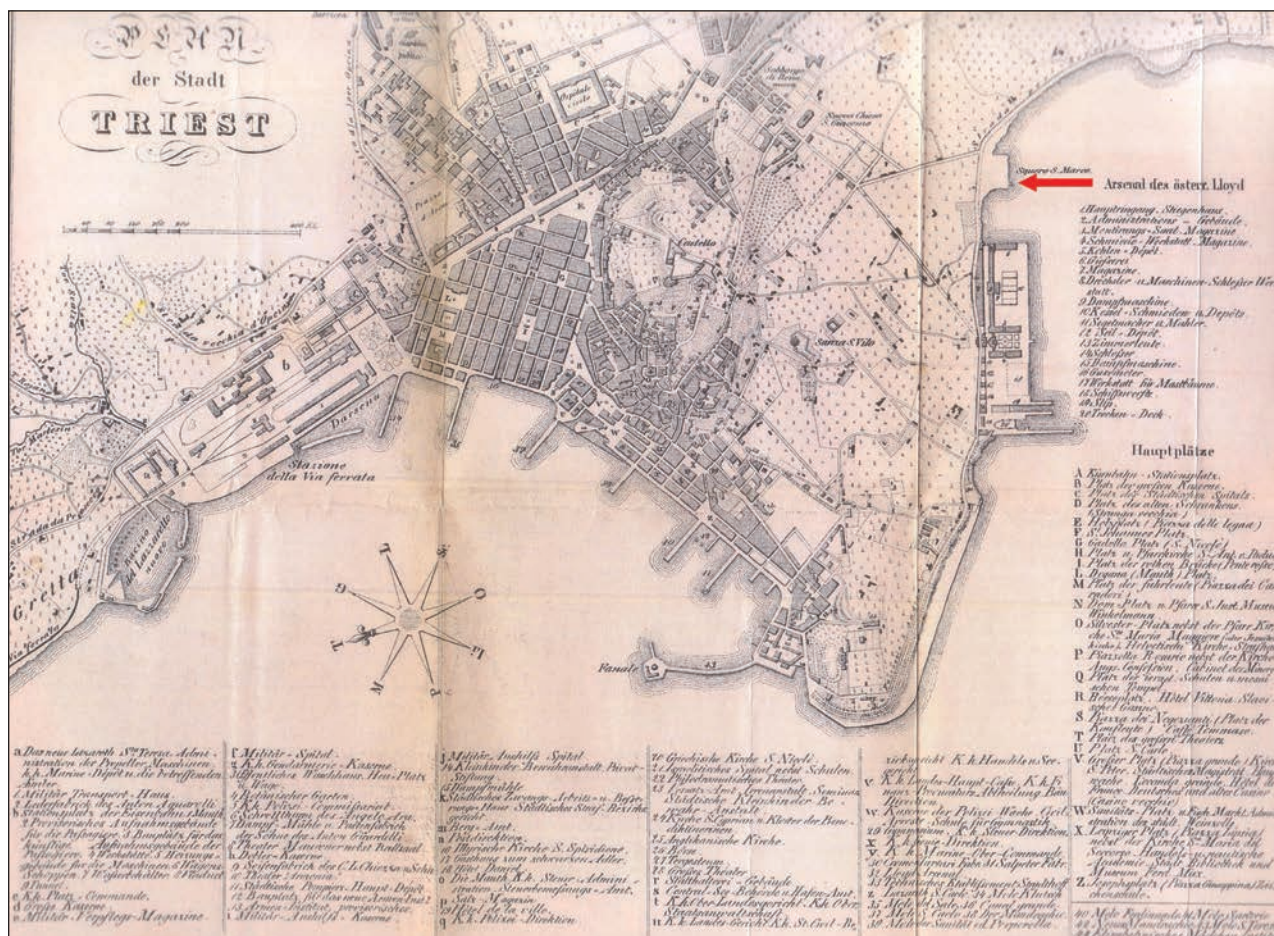
Posadka: 21.

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

Podatki iz ladjedelnice se sicer nekoliko razlikujejo, saj navajajo, da je bil izpodriv ladje 310 t, moč motorjev 390 KM in največja hitrost 12 vz (Gellner & Valenti, 2007).

Ladjedelnica San Marco v Trstu

Ladjedelnica San Marco je bila leta 1840 ustanovljena na pobudo Gaspareja Tonella kot šker San Marco, ob arzenalu Lloyda. Leta 1877 je prekinila svojo dejavnost. Ko je prenehala delovati je nosila naziv *Stabilimento Navale Adriatico*. Leta 1895, je stari San Marco prevzela ladjedelnica *Stabilimento Tecnico Triestino*, 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 (Gellner & Valenti, 2007).



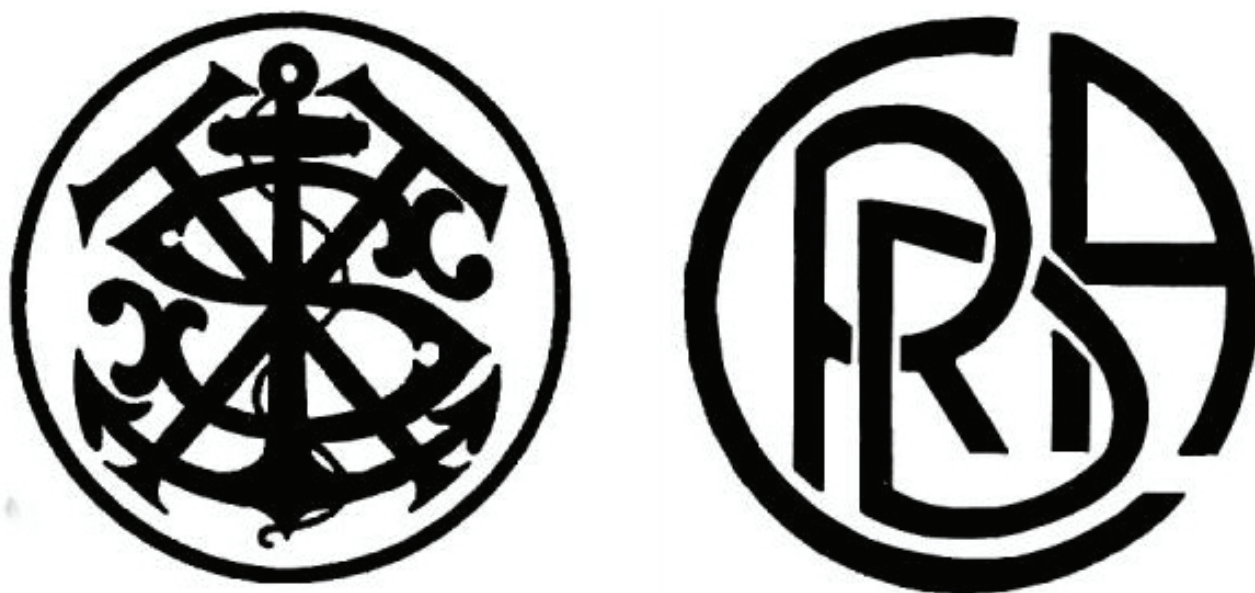
Slika 7: S puščico je označena takrat še majhna ladjedelnica San Marco na mestnem zemljevidu iz leta 1857 (Gellner & Valenti, 2007).

Leta 1897 je stara ladjedelnica San Marco ponovno zaživela pod imenom S.T.T. (*Stabilimento Tecnico Triestino*) in v naslednjih letih postala največja in najmodernejša ladjedelnica v avstroogrskem cesarstvu in v celotnem vzhodnem Sredozemlju. Tam je bila zgrajena glavnina avstrijske in pozneje italijanske vojne mornarice (Gellner & Valenti, 2007).

Dne 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 vnaprej, 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 (Gellner & Valenti, 2007).

Po kapitulaciji Italije so Trst zasedli Nemci, mesto je tako postalo del *Adriatisches Küstenland*. V ladjedelnici so tedaj opustili gradnjo bojnih ladij in križark, dela so se nadaljevala na manjših ladjah za jadranske potrebe

Kriegsmarine. Da bi se ohranila oskrba nemških enot na Jadranu je Kriegsmarine za potrebe transportnega in tovarnega ladjevja naročila gradnjo 110 MFP ladij z uporabo surovin, ki bi jih dobavljali neposredno iz Nemčije. Od tega bi zgradili 81 MFP ladij v ladjedelnici *Cantieri navale triestino* v Tržiču, ki je imelo že utečeno prakso gradnje tovrstnih ladij, in 29 v San Marcu. Zaradi razpleta vojne so jih nazadnje skupno 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 (Gellner & Valenti, 2007, 191). Proizvodnja San Marca je od septembra 1943 do maja 1944 nemški mornarici dobavila šest rušilcev TA 37 – 42 (*Torpedoboote Ausland*), protipodmorniško korveto UJ 201 (*U-Boot-Jäger*) in 14 MFP ladij. Ob zavezniškem bombardiranju Trsta, 10. junija 1944, so bili posledično močno poškodovani vsi industrijski objekti, kar je drastično zmanjšalo delovno aktivnost ladjedelnice (Gellner & Valenti, 2007, 39).



Slika 8: Grb ladjedelnice S.T.T. in združenja ladjedelnic C.R.D.A. (Gellner & Valenti, 2005).



Slika 9: MFP F 956 med plovbo pod Kontovelom, Trst. Fotografijo hrani g. Wolfgang Guderian iz Weißenfelsa v Nemčiji (Babič, 2021).

BRODOLOM

Sredi avgusta 1944 se je za transportno floto poleg podmornic in zračnih napadov 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 (Freivogel & Rastelli, 2016). Jeseni leta 1944 sta se nemška mornarica in mornarica Neodvisne države Hrvaške (NDH) umikali iz Dalmacije proti Kvarnerju. Zavezniki so na nebu imeli popolno premoč. Podnevi in ponoči so letalske enote RAF lovile manjša in večja ladjevja v severnem Jadranu. Nemška mornarica je delovala večinoma v nočnem času. Zato je toliko bolj presenetljivo, da F 956 od splovitve do potopitve ni doživel nobenega zavezniškega napada (Freivogel & Rastelli, 2016).

Za MFP ladje lahko sklepamo, da niso imele dobrih navtičnih lastnosti. Njihov trup je imel ravno dno, bil je brez pravega premca, vsi trije propelerji pa so bili desno vrteči, kar je lahko že v rahlo razburkanem morju poslabšalo obvladljivost plovbe. V arhivskem fondu luške kapitanije Piran (PAK PI 19, 55) je tako zabeleženih več nezgod s temi plovili ob njihovem pristajanju v pristanišču leta 1944. V vojnem dnevniku 10. transportne flote pa preberemo, da so za daljše nočne plovbe ob Istri MFP ladje vlekli z vlačilci ali minolovci. Verjetno zaradi pomanjkanja goriva in večje učinkovitosti takšne plovbe (NARA PG4959).

29. 10. 1944 odrine F 956 na svojo drugo plovbo, iz Trsta v Rovinj, vleče jo vlačilec Chirone. Naslednjo noč vlačilec Chirone vpreže še F 951 in F 948 in odrinejo proti Pulju. Vlačilec in F 948 zavijeta v pristanišče. F 958 in F 951 pa nadaljujeta z minolovcem R 187 proti Reki, kamor prispejo 31. 10. ob 6. uri. (NARA PG49660, 91)

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.

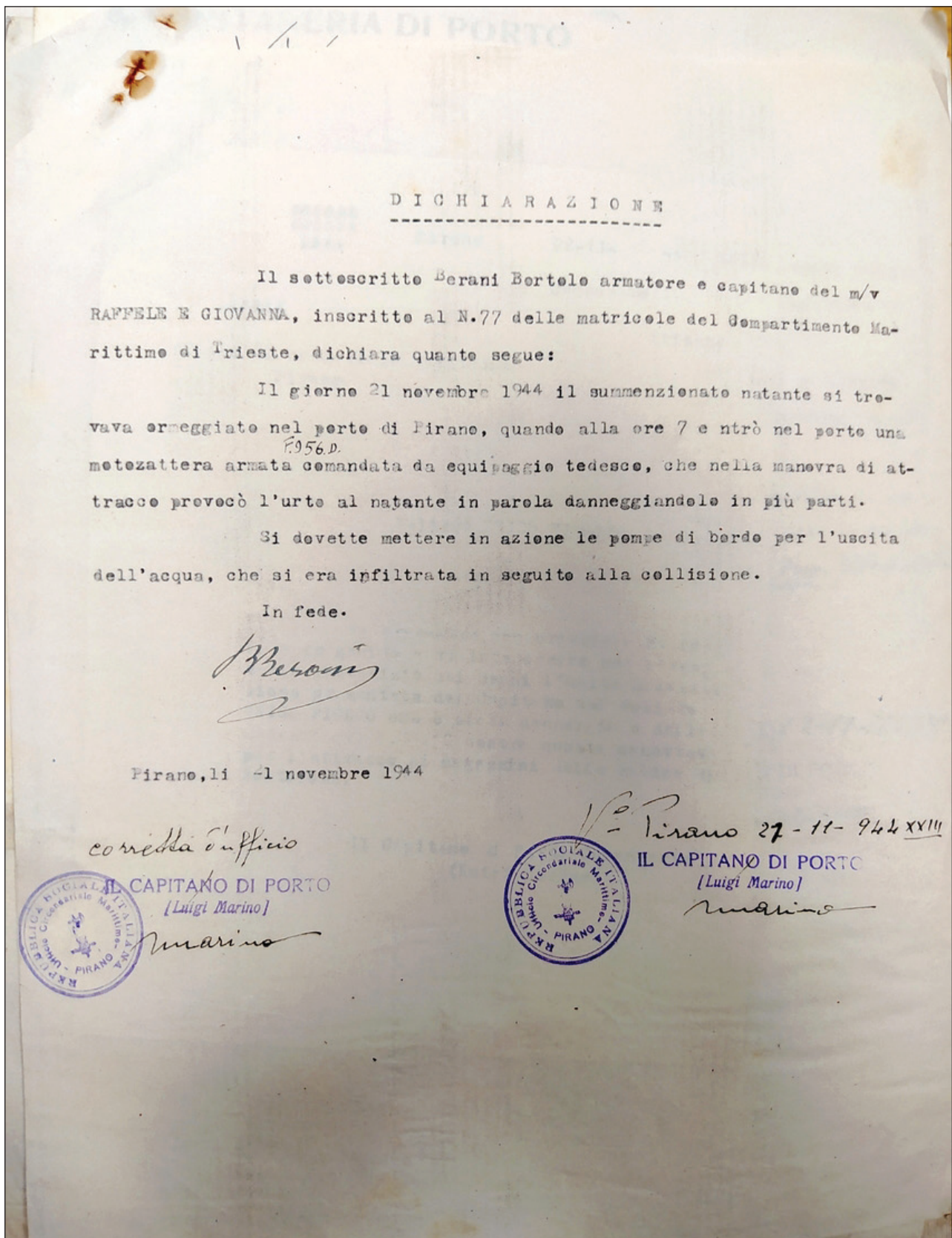
6. 11. 1944 se F 956 vrne s Krka na Reko. Proti večeru so prečrpali gorivo iz čolna I-51 za F 956. (NARA PG49661b, 106)

Po dveh mesecih uspešne plovbe je na poveljstvo mornarice v Trstu prispela naslednja brzozjavka:

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 [v izvirniku Bootsmanna] Edwina Gunderiana, 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

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 Fiume 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 "Habicht" 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, v katerem piše kdaj je bil zgrajen in opremljen (NARA PG49661, 66).



Slika 11: Izjava o škodi, ki jo je povzročil F 956 v piranskem pristanišču (PAK PI 19, 55).

F 956 ob 20.15 uri v višini Strunjana prevrnil in potonil. Poškodba na KT 6: razpoka na premcu, nad vodno linijo, dolga približno 150 cm. (NARA PG49661b, 917)

Po trku s parnikom KT 6 je torej F 956 doživel brodolom in se potopil na dno morja v bližini Strunjana. Obsežnejše pojasnilo je na zaslišanju 16. decembra 1944 v Trstu podal poveljnik F 956, Edwin Guderian. Po izplutju iz Umaga, dne 15. decembra 1944 ob 16.30 uri, naj bi po njegovih besedah v ravni črti 200 m sledil ladji F 522. Mimo Savudrije sta zavili za 45° v desno in v daljavi zagledali tržaški svetilnik *Faro della Vittoria*. Malo kasneje je posadka F 956 opazila, da vodilni F 522 spreminja smer v levo. Temu naj bi sledil klic podčastnika na krovu: »Ladja pred nami z desne strani!«. Z desne strani po premcu so zagledali KT 6 v smeri približno 20° desno, na razdalji okoli 200 do 300 metrov, ki se je približeval z veliko hitrostjo. Za umik v desno je bilo prepozno, saj bi plovilu KT 6 presekali pot prav pred premcem. V izogib trku naj bi zato zavili ostro levo, motorji naj bi pri tem delali s polno močjo. Zaradi hitrosti ladje, teže tovora in neokretnosti se medsebojni položaj s KT 6 ni spremenil. Posledično je prišlo do trka in silovitega udarca na zadnji desni strani F 956, med oddelkoma 3 in 4 (NARA PG49661b, 906).

Po njegovih besedah naj bi KT 6 presekala bok na zadnjem delu ladje in se v višini oddelka 2 (radijske sobe) povzpela s premcem preko njega. F 956 se je ob silovitem trku nagnil na desno in potopil pod gladino od krme do protiletalskega 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. Posledično je voda vdiralna 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 pozneje 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, naj del posadke z ranjenci prestopi na KT 6. Posadka si je med prestopanjem podala tudi vse še dosegljive nabojnike četverčka in mitraljezov. Nato je KT 6 vendarle zdrsnila s krme F 956 in se odmaknila. Po poročanju Guderiana so sprva 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 zato vpregli za vleko na KT 6. Kljub temu so se okoli 20.15 urvi nenadoma pretrgale. F 522 je takoj odplul do F 956 in ugotovil, da

je ladja s krmo legla na dno, medtem ko je rampa za izkrcaje molela kake 3 do 4 metre iz vode. Po besedah Guderiana so se vsi člani posadke rešili, štirje vojaki pa so utrpeli lažje poškodbe (NARA PG49661b, 912).

Poveljnik vodilne ladje F 522, Werner Heinecke, je na svojem zaslišanju podobno opisal dogodek. Pri tem ni v ničemer krivil svojih tovarišev iz F 956. Poročal je, da je KT 6 plul mimo skoraj v nasprotni smeri na oddaljenosti okoli 100 metrov, medtem ko mu je minolovec R 10 sledil na razdalji okoli 250 metrov, nekoliko z leve strani. Za krmo F 522 je nekoliko iz desne plul F 956 v oddaljenosti okoli 200 metrov in, kot je poročal tudi Guderian, ostro zavil v levo. KT 6 je medtem obdržal smer, nekaj sekund za tem pa je sledilo trčenje. Vsi ukrepi so bili izvedeni skladno z ukazi vodje konvoja MFP ladij, poveljnika Benedixa (NARA PG49661b, 909).

Poročilo o havariji in popolni izgubi plovila F 956, ki ga je sestavil poveljnik Erich Zimmermam iz 10. desantne flotilje, povzema, da so bili vsi predhodno izvedeni ukrepi reševanja, v danih okoliščinah, ustrezni. Pri tem sicer izpostavlja, da bi morda bilo bolje, če bi takoj poskusili z vleko F 956 proti Piranu, ne pa proti Trstu. Dodal je še, da zaupnega gradiva, ki se je nahajalo v zaboji v radijski sobi, ni bilo mogoče več rešiti, saj je tja takoj vdrla voda, pri čemer se je tudi radiotelegrafist uspel rešiti šele v zadnjem trenutku. Premec je še vedno moel iz vode in je bil označen z reševalno bojo. F 956 je prevažal tovor 90 ton cementa. Poročilo zaključuje s tem, da žrtev ni bilo in da so bili štirje člani posadke ranjeni (NARA PG49661b, 918).

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

Na plovbi 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 z leve na naš premec, druga senca pa se je od premca oddaljevala počasi na desno. Potek njune smeri plovbe ni bilo mogoče določiti.

Ta opažanja glede gibanja plovil je potrdil tudi 1. častnik krova, ki je stal ob meni 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. (NARA PG49661b, 916)



Slika 12: Posadka na MFP F 956. Poveljnik Edwin Guderain je skrajno desno. Fotografijo hrani g. Wolfgang Guderian iz Weißenfelsa v Nemčiji (Babič, 2021).

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« (NARA PG45552, 581).

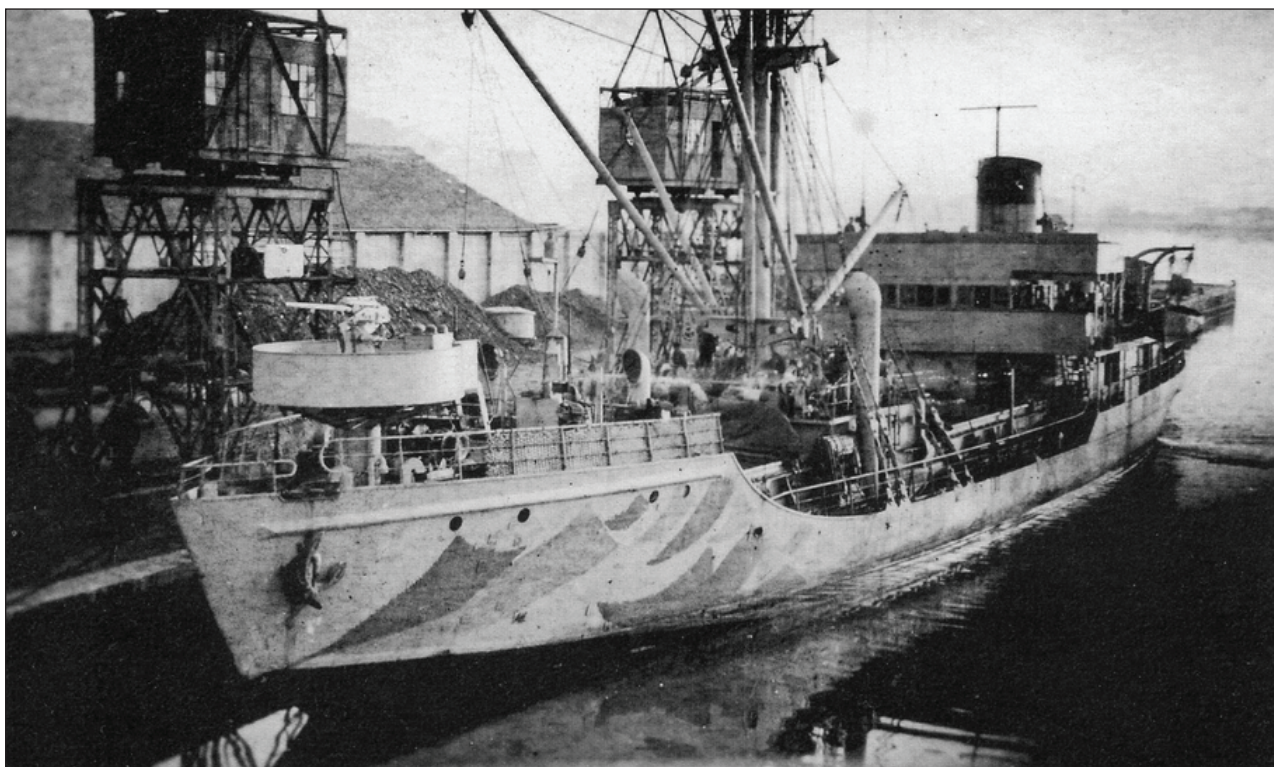
Dan kasneje pa je Vrhovno poveljstvo izdalo dopis, naslovljen na Vrhovno poveljstvo mornarice Jug, kjer navajajo, da bi se moralo poveljstvo ladje KT 6 umakniti prvi ladji, ki je prihajala nasproti (F 522) in bi lahko ohranilo smer in hitrost pri prečenju druge (F 956). Po opazovanju bi namreč morali ugotoviti, 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, kar bi preprečilo trčenje. A ničesar od navedenega niso storili. Kritični so bili tudi do poveljnika F 956, predvsem zaradi domnevno pomanjkljivih postopkov reševanja stanja na ladji. Najbolj jih je presenetilo, da je Guderian po trku sprva prestopil na krov F 522, in se nato vrnil na krov F 956 šele takrat, ko je po ukazu iz KT 6 posadka začela reševati orožje in strelivo (NARA PG49661b, 914). Zato so vodji

10. desantne flote ukazali, naj Guderiana kaznuje zaradi neupravljanja ladje in nevojaškega obnašanja. Pri tem so navedli še olajševalno okoliščino, da je v trenutku trka Guderiana vrglo ob oplato ladje, zaradi česar je utrpel poškodbe glave. To naj bi domnevno bil razlog za njegovo zapustitev ladje in za nejasne ukaze posadki. Poleg tega iz dopisa razberemo, da poveljstvu tudi ni bilo razumljivo zakaj ladje niso odvlekli v bližnje piransko пристanišče, s čimer bi jo, po njihovih besedah, zagotovo rešili, temveč so se rajši usmerili proti burji v Trst (NARA PG45552, 581).

Poveljstvo 10. desantne flote je v poročilu brodoloma 13 strani posvetilo zapisniku zaslišanj in ugotovitev. To je redek primer v nemških vojnih dnevnikih na Jadranu, da se je določen štab tako obširno posvetil ugotavljanju vzrokov in posledic konkretnega dogodka. Na podlagi zapisnikov sicer ugotavljamo, da nikjer ni zabeležena hitrost obeh ladij. Običajna potovalna hitrost za F 956 je bila 7 vozlov in nasproti prihajajoči KT 6 je imel običajno potovalno hitrost pri 10 vozlih. Trk je moral biti silovit. Zato preseneča dejstvo, da ni prišlo do večjih poškodb posadke. Člani posadk so bili le lažje poškodovani. Da je poveljnik Guderian z večino posadke zapustil svojo ladjo, je verjetno pogojeno



Slika 13: Paolo Klodic, Parnik KT 6 (CMM Klodic).



Slika 14: KT 6 na popravilu v ladjedelnici Tržič leta 1944 (PALUBA, 2009).



Slika 15: PT-21 in DTM ladje na vajah JRM leta 1951. Sliko hrani g. Danijel Frka iz Kraljevice, Hrvaška (Frka, 2023).

s dejstvom, da je večja ladja KT 6 nasedla s svojim trupom na manjši F 956 in ga pričela z lastno težo potapljati. Manjši F 956 je bil pogreznjen pod vodno gladino od sredine trupa, preko poveljniškega mosta do krme. Verjetno je v mrzli decembrski noči z burjo posadka, potolčena in premočena, zapustila lastno ladjo, za katero niso mogli oceniti dejanskega stanja poškodbe ter njene plovnosti. Kot namreč razberemo iz Zimmermannovega poročila se je, ko se je parnik KT 6 uspel odmakniti iz trupa F 956, poškodovani poveljnik Guderian vendarle vrnil na lastno ladjo (NARA PG49661b, 916). Pričel je nadzorovati reševanje dela oborožitve in pričetek vleke potapljajočega ladje.

Pri tem velja nekaj besed nameniti še drugi udeleženci pomorske nesreče, nemški vojaški transportni ladji razreda KT *Kriegstransporter*. Ta je bila izdelana po vzoru ameriške trgovske ladje vrste »Liberty«, le da je nemška mornarica izdelala manjšo različico na parni pogon. Za potrebe nemške mornarice so izdelali 62 KT ladij, ki so bile aktivne v Sredozemlju in na Črnem morju. Znotraj Jadrana je plula le ena ladja te vrste, KT 6. Dolga je bila približno 67 metrov, dobrih sedemnajst metrov daljša od ladje F 956, in s prostornino 843 BRT. Po dolgem izmikanju 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 s F 956 in 7. marca 1945 se je med letalskim napadom v zalivu Raše spet potopila (Donko, 2018).

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

Poročanje britanske obveščevalne službe o brodolomu

Pri tem je še posebej zanimivo, da sta celotno dogajanje spremljala tudi britanska obveščevalna služba in RAF. Po vojni je bilo s strani Britancev izdano obširno poročilo o dejavnosti zračnih sil iz

katerega je razvidno, da so spremljali tudi brodom, saj poročajo o tem, da se je F 956 potopil po trku s KT 6. V poročilu *Izgube sovražnega ladijskega prometa decembra 1944* je zapisano:

Z nastopom zime in slabim vremenom za letenje, številnih zahtev za zračno posredovanje in povečanjem sovražnega nočnega ladijskega prometa, so zračne formacije decembra dosegle le malo. Od skupnih izgub, ki so jih povzročili, je le en potopljeni desantni 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 [v izvirniku 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, 1944–1945, 299)

Glede vremenskih razmer torej vidimo, da so več dni ostala na tleh tudi letala vrste *beaufighter* 272. eskadrilje RAF, ki so bila opremljena z raketami in so namensko lovila vse ladjeve od Benetk do Lošinja in Reke. Poročajo namreč, da na dan 12. decembra ni bilo poletov. Naslednji dan sta dva *beaufighter*-ja preletela morje do Savudrije, ne da bi kaj opazila. Dne 14. decembra ponovno ni bilo poletov, medtem ko so 15. decembra ob poldnevu in v popoldanskem času, štiri letala preletela le laguno Marana do Ogleja ter tako zgrešila vezane MFP ladje v Umagu. Na dan 16. decembra ni bilo poletov, 17. decembra pa so leteli od Benetk do Trsta ne da bi kaj opazili in pripisom »zelo megleno« na 600 m višine. Na dan 18. decembra ponovno ni bilo poletov (TNA AIR 27/1578/48).

AKTUALNO STANJE RAZBITINE

Razbitine MFP oziroma t. i. DTM Kec torej ležijo na dnu na položaju 45°33.239' N 13°34.719' E (Navionics, 2025). Obrnjen je narobe, s propelerji proti gladini in s topovi proti dnu. Desni bok je zarit v dno na globini 23 metrov. Levi bok je le naslonjen na dno in omogoča dostop do bivalnih prostorov v notranjosti skozi ozko palubno odprtino (EHERITAGE, 2023). Pionirske sonarske meritve v slovenskem morju za dokumentiranje arheološkega potenciala lokacij in razbitin so izvedli arheologi že leta 1984 in pridobili sonogram t. i. 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 (Poglajen & Slavec, 2012).

Na ladijski razbitini sem avtor prispevka v zadnjem desetletju opravil več potopov v različnih letnih obdobjih. Na podlagi teh ugotavljam, da je trup v celoti poraščen z ostrigami, notranjost bivalnih prostorov in skladišče pa 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 skozi bočna vrata vstopi v tovorni prostor na višini protizračnega »četverčka« (Vierling). Tu se na levo vstopi proti straniščem in skladišču streliva. Pri straniščih se na zamuljenem dnu vidi palubna odprtina in podstavek mornariškega topa 88 mm. Tovorni prostor je mogoče preplavati po vsej dolžini do uvozne rampe na premcu in predstavlja dobro zavetišče pestremu morskemu življu.

Poleg uradnega zapisa o oborožitvi ladje, ki je v celoti še vedno vidna na razbitinah, sem ugotovil, da je plovilo imelo še dva dodatna protiletalska topa 20 mm vrste Oerlikon. Eden od teh je na ogled v Pomorskem muzeju Sergeja Mašere Piran in ga je dvignil Zvone Kralj. Drugi pa je konec 80-ih let izginil iz morskega dna neznano kam (Kralj, 2022).

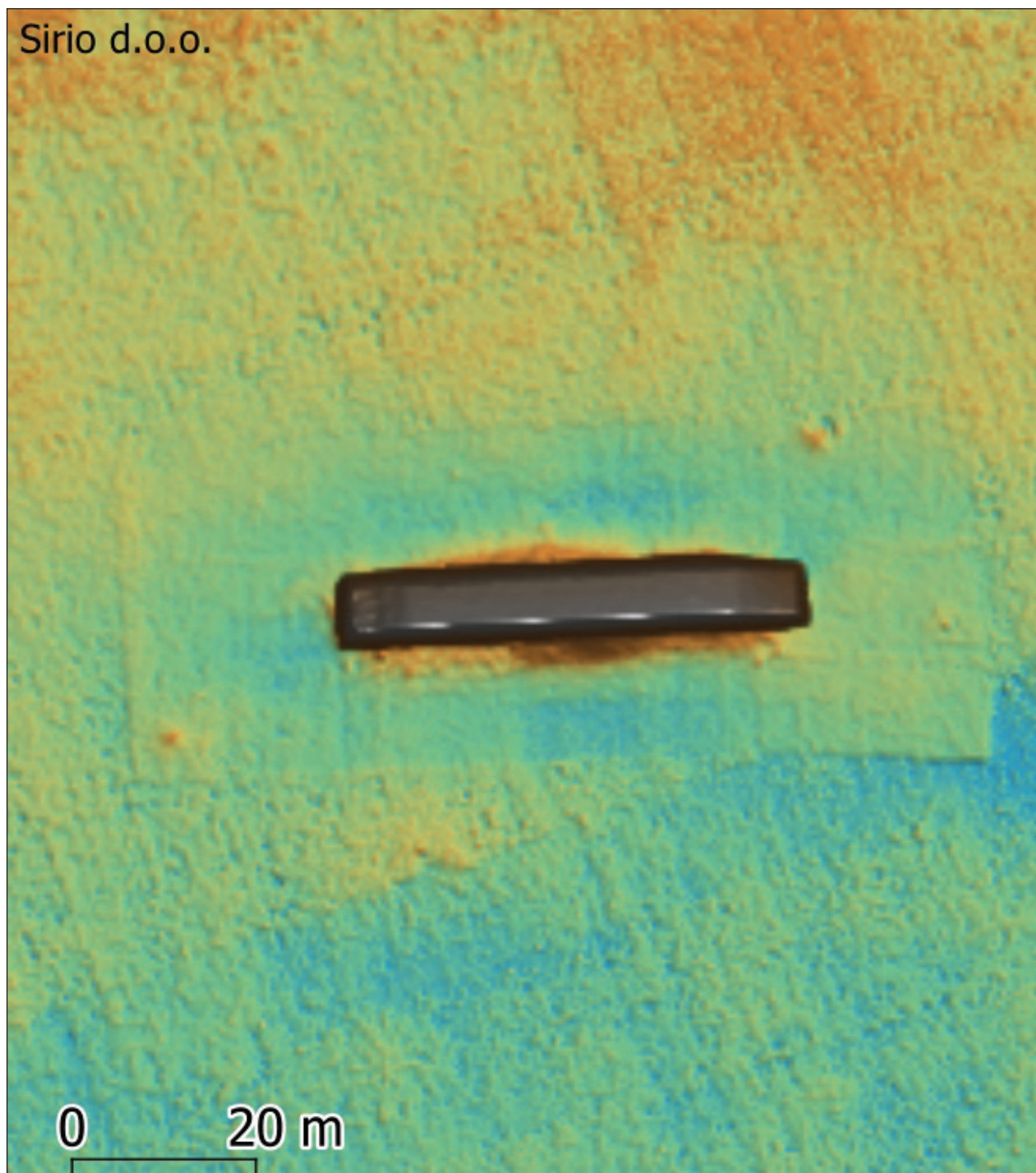
PREDLOG UPRAVLJANJA RAZBITINE ZA POTAPLJAŠKE OGLED

Zaenkrat še ne obstaja načrt za upravljanje razbitine za potapljaške ogled in za njeno ohranjanje. Dober opis primerov iz prakse v naši okolici in po svetu so podani v članku »Sodobni načini predstavitve in popularizacije podvodne kulturne dediščine ter priložnosti za njihovo aplikacijo na primeru arheoloških najdišč« (Gaspari, 2023). Poleg pregleda bolj znanih tujih podvodnih potapljaških parkov in podvodnih muzejev je podanih več predlogov za revalorizacijo in predstavitev ostankov razbitine razrezane ladje Rex, ki se nahajajo v priobalnem med Koprom in Izolo.

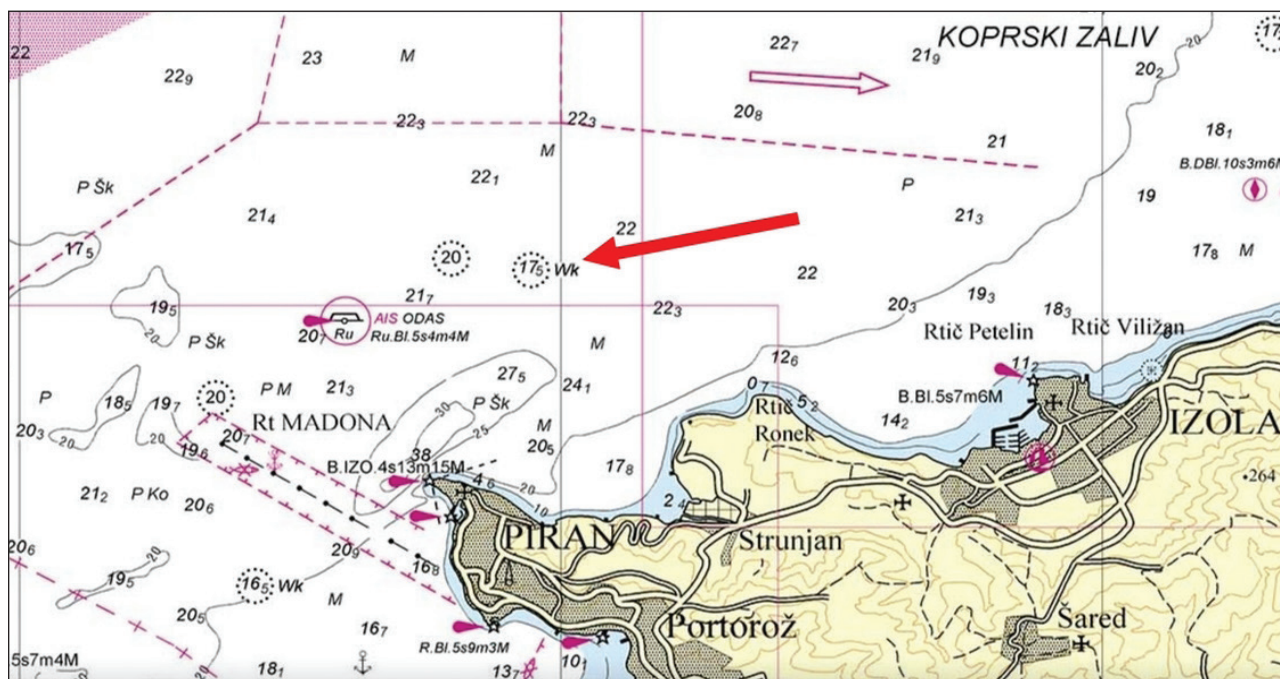
Ladja DTM Kec je redka ohranjena ladja iz druge svetovne vojne v našem morju in predstavlja edino razbitino, na kateri si lahko ogledamo še večino njene tedanje oborožitve. Ugotavljam, da bi lahko z manjšim arheološkim izkopom odvečnega mulja in sedimenta pod ladijskim trupom odkrili oborožitev protiletalskega 20 mm topa na krmi. Dela bi se lahko 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 posesti 1,5 kubična metra sedimenta. Na odkrito topniško cevjo bi se namestilo cinkovo zaščito pred galvanskimi tokovi, ki bi omilila razpadanje kovine.

Potop in ogled skladiščnega prostora ter radijske sobe nista zahtevna, saj bi ob primerni opremljenosti z vrvjo lahko zagotavljali varen vstop v notranje prostore. V tem predelu namreč ni več neeksplozivnih ubojnih sredstev, ki so jih odstranili v delovni akciji junija 2006 (Cunja & Paliska, 2008).

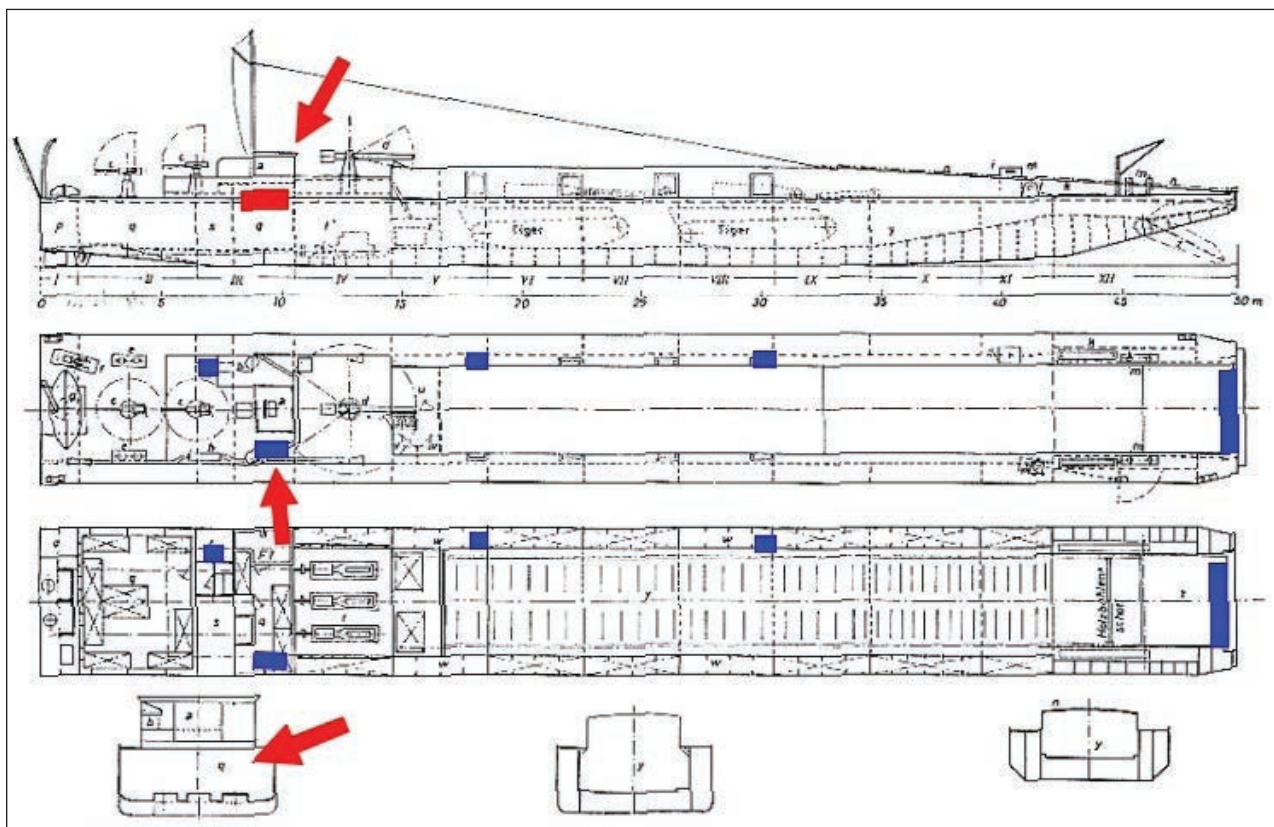
Velja izpostaviti, da nadaljnji izkop sedimenta do drugega 37 mm topa, krmila in ladijskega 88 mm topa ni izvedljiv. Ta poseg bi zahteval nepredstavljivo več časa kakor prvi, delni izkop. Poleg tega ladja leži na topovih in bi morebitni izkop topov lahko ogrozil statično stabilnost celotnega plovila



Slika 16: Večsnopni sonarski posnetek razbitine na dnu (Foto: Sašo Poglajen; Poglajen, 2022).



Slika 17: S puščico je označena razbitina t. i. DTM Kec na navtični karti (GOV, 2023).



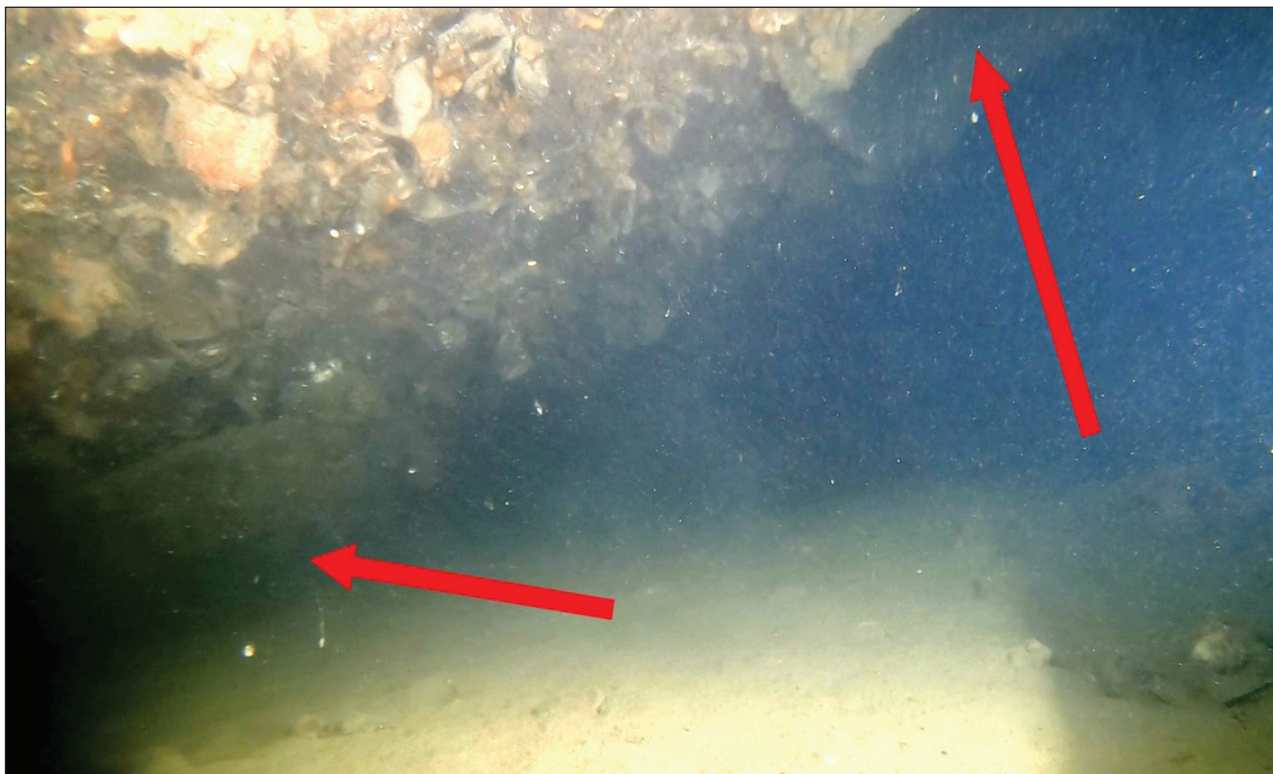
Slika 18: Na zgornji skici, v tretjem predelu ladje, je odprtina, ki je nastala pri trčenju s KT 6 in omogoča hiter dostop v radijsko sobo. Z rdečo puščico je na vseh skicah označena točka trka, z modro pa vse odprtine, ki omogočajo potapljačem vstop v notranjost plovila (HMA, 2021).



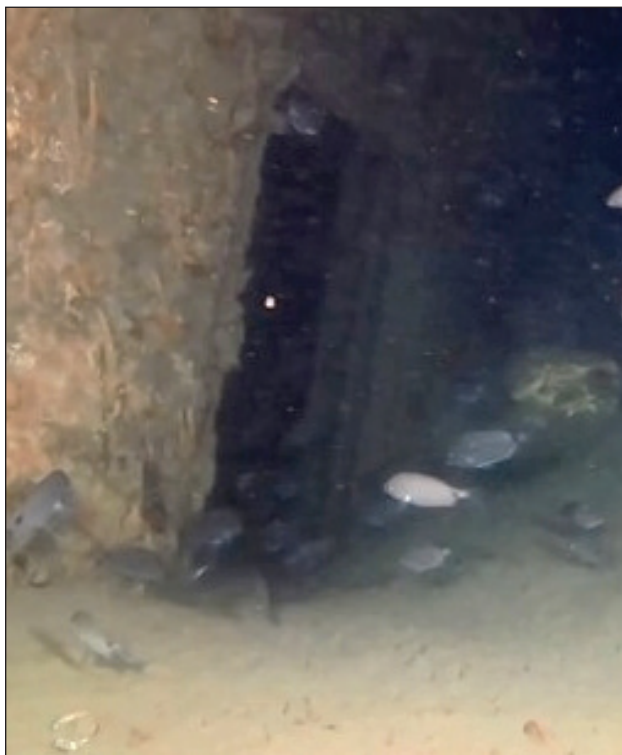
Slika 19: Radijska postaja v radijski sobi (Foto: Danijel Germek, 2022).



Slika 20: Zamuljeni 20 mm top vrste Oerlikon pri krmi (Foto: Danijel Germek, 2022).



Slika 21: Levo nosilec protiletalskega topa 3,7 cm Breda in desno ozek vhod skozi podpalubje v ladijski hodnik (Foto: Danijel Germek, 2022).



Slika 22 in 23: Vhod v skladišče streliva in ladijsko stranišče (Foto: Danijel Germek, 2022).

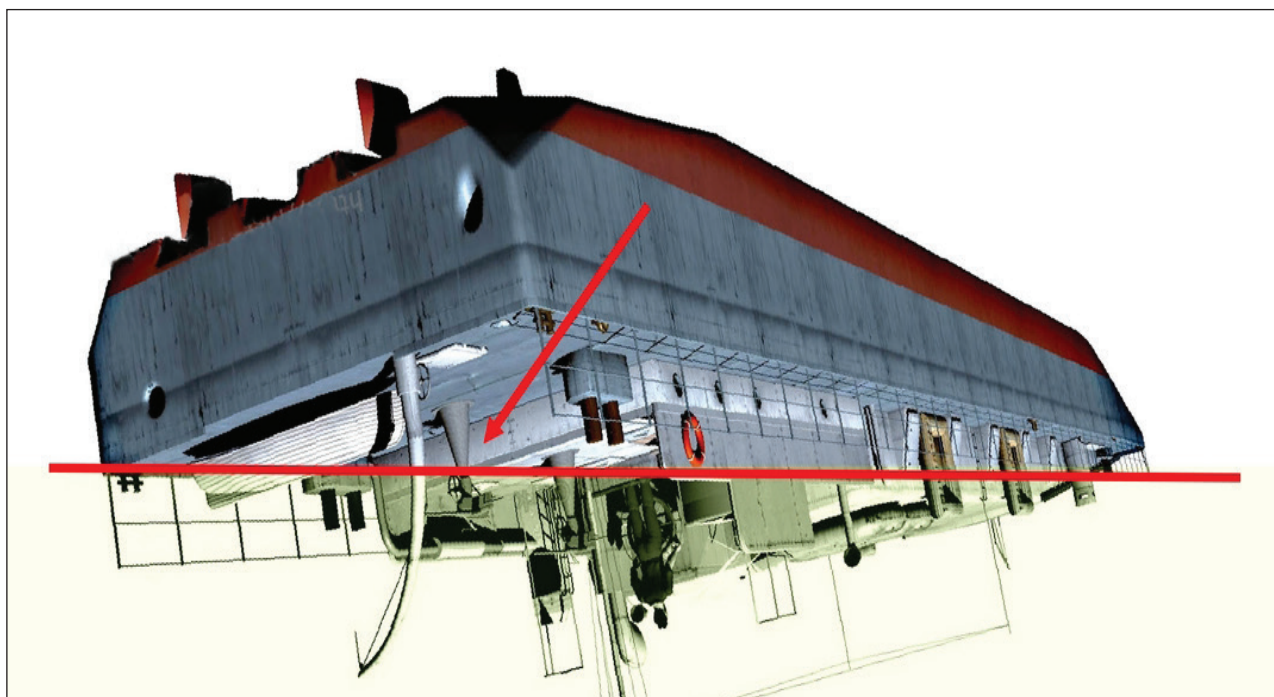
na dnu. Veliko lažje pa bi se lahko izvedlo sesanje mulja iz radijske sobe. To bi omogočilo varen ogled notranjega prostora in radijske postaje ter ostankov kovinskega zaboja s tajnimi dokumenti. Na steni med radijsko sobo in strojnico se lahko namesti opazovalno rešetko, ki bi omogočalo vpogled na ladijske stroje, ki visijo na trenutnem stropu. Pričakovati je, da se bodo s časom iz stropa viseči ladijski motorji odtrgali iz zarjavele podlage in padli na tla. Zato je pomembno, da strojnica ostane še naprej nedostopna.

Zavedati se moramo, da podvodna kulturna dediščina ni večna. Korozija ladijske zgradbe bo v prihodnjih desetletjih privedla do sesutja ladijske konstrukcije. S tem bo onemogočen ogled notranjih prostorov in podoba ladje se bo spremenila v gmoto neprepoznavega železja. Ostala bo le zgodba brodoloma in ohranjeni predmeti v pomorskem muzeju ter morebitni podvodni 3D model sedanjega stanja ladje. Današnje stanje razbitine lahko primerjamo s posnetki dokumentarnega filma *Kec* iz leta 2008. V primerjavi s tedaj dokumentiranim stanjem danes opazimo večjo zaraščenost trupa in večjo korozijo, ki je bistveno načela določene dele konstrukcije. Ukrepi varstva pred obiskom, ki so jih takrat namestili v skladišču streliva, so še vedno na svojem mestu. Pri tem ni opaziti nobene nove poškodbe ali odtujitve delov razbitine.

Pomorski muzej Sergej Mašera Piran oziroma Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije bi lahko upravljal z dediščino na tak način, da bi vsi zainteresirani potapljaški klubi in potapljaški centri plačevali letno članarino za obisk razbitine. V zameno bi muzej vzdrževal dostopnost s privezno bojo za čolne in podvodno varnost obiskovalcev z vrvmi ter informativnimi tablam. Po potrebi bi odstranjevali novo nanošeni mulj in spremljali hitrost sedimentacije.

ZAKLJUČEK

Ob Piranu na dnu morja se nahaja najbolj ohranjena ladijska razbitina celotnega Tržaškega zaliva. Digitalizacija arhivskih fondov in različni spletni forumi raziskovalcev ter navdušenci nad mornariškimi temami so bili ključnega pomena, da sem pridobil dokumentacijo, ki je razvozlala zgodbo neznanega nemškega desantnega transporterja v našem morju. Nemški desantni transporterji so bili prvotno načrtovani za invazijo na angleško otočje leta 1940. Sledila je tudi njihova obširna gradnja v italijanskih ladjedelnicah za načrtovano izkrcanje na Malti. V Sredozemlju so se ob pomanjkanju zadostnih ladij trgovske mornarice izkazali v novi nalogi, v logistični podpori in oskrbi Sil osi v severni Afriki in grškem otočju. Na Jadranskem bojišču so bili ključni nosilci oskrbe in transporta nemške vojske v Dalmaciji in



Slika 24: Prikaz lege razbitine na dnu. Puščica označuje predlagani izkop krmnega topa. Črta pa označuje mejo pogreznjenosti nadgradnje v sedimentu (Vir: Germek, 2023).



Slika 25: Sidro s Keca krasi dvorišče gasilskega doma Višnja Gora. Sidro je dar pobratenih piranskih gasilcev iz leta 1979. Podvodni dvig sidra je opravil Zvone Kralj (Foto: Danijel Germek, 2023).

Istri. Ne glede na zavezniško premoč na nebu in morju so nemške posadke z njimi plule iz tržaškega pristanišča vse do 2. maja 1945.

Desantni transporter, ki ga imenujemo DTM Kec, je imel originalno ime F 956. Njegova kratka in burna življenjska operativna doba v jeseni leta 1944 nam prikaže vztrajnost nemške mornarice pri vseh omejitvah, ki jih je trpela v Jadranu. Poslednja plovba F 956 se je zaključila pri Piranu, ko sta si v nočni plovi prekrizala kurz dva transportna konvoja. Po silovitem trku dveh nasproti si vozečih ladij so bile poškodbe na F 956 tolikšne, da je med njegovim reševanjem in vleko proti Trstu potonil na dno v višini Fiese.

Razbitino DTM Keca z zanimanjem obiskujejo potapljači iz Slovenije in tujine. Za podvodni ogled je sicer manj spektakularna kot ostanki parnika Gilda, ki so najlepša razbitina v slovenskem delu Jadrana. Ima pa zato DTM Kec zanimivo zgodovino

in zgodbo brodoloma, ki bi lahko pritegnila številne obiskovalce. Pričujoči prispevek je zato pomemben tudi za promocijo in popularizacijo podvodne kulturne dediščine Slovenije, ki je nerazdružljivo povezana s tržaškim pristaniščem. DTM Kec seveda ni edina tovrstna razbitina; v beneškem arzenalu je npr. v depoju ohranjen edini primerek desantnega transporterja, vendar je ta redko dosegljiv obiskovalcem. V Dalmaciji je med otokom Rab in Pag znana razbitina desantnega transporterja F 433, vendar je ta težko dosegljiva potapljačem zaradi velike globine, saj se nahaja na 88 m globine. DTM Kec je po drugi strani dosegljiv za obisk večini potapljačev in z natančnim arheološkim delom pri razgrnitvi manjšega dela ladijske oborožitve in postavitvi vodenih poti ogleda bi se lahko ustvaril podvodni park, ki bi pripomogel k širši prepoznavnosti potapljaške destinacije.

THE WRECK OF THE GERMAN LIGHTER (MFP) F 956 NEAR PIRAN

*Danijel GERMEK*Kvedrova cesta 5, 6000 Koper, Slovenia
e-mail: danijel.germek@guest.arnes.si

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. 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. 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 heavy air raids during the day. Not far from the town of Piran lies a wreck with the local name DTM Kec, it is the German MFP F 956 (Marinefährrprahm). Built in Trieste, it was included in the 10th Landing Fleet on 14 October 1944. After two successful months of navigation, in the evening hours of 15 December 1944, it collided with the steamer KT 6 near Piran. F 956 was significantly damaged and began to sink. The steamer tried to tow it towards Trieste, but at the height of Strunjan, the MFP turned and sank. The so called DTM Kec is the best-preserved ship from the Second World War in the Slovenian 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.

Keywords: Adriatic Sea, Istria, World War II, Kriegsmarine, Marinefährrprahm, MFP F 956, F-lighter, DTM Kec, shipwreck, archaeological remains, underwater cultural heritage

VIRI IN LITERATURA

- Air Ministry (1944–1945)** – Air Historical Branch, The RAF in 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. <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/our-history/air-historical-branch/second-world-war-campaign-narratives/raf-in-maritime-war-vol-vii-part-ii-mediterranean-naval-co-op-end-of-the-submarine-war-and-ops-in-the-adriatic-1944-1945/> (zadnji dostop: 2023-11-05).
- Altenburger, Andreas (2023)**: 10. Landungslottille. www.lexikon-der-wehrmacht.de (zadnji dostop: 2023-11-05).
- ASTs** – Archivio di stato di Trieste (ASTs), nekategorizirano gradivo.
- Babič, Matjaž (2021)**: Slovensko morje in njegove skrivnosti. SLO: Slovenski zgodovinski magazin, 29, 62–67.
- Bagnasco, Erminio (2006)**: Corsari in Adriatico. Milano, Mursia.
- Caffin, James (2015)**: Partizan John Denvir. Mengeš, Ciceron.
- CMM Klodic** – Civico museo del mare Trieste (CMM), Paolo Klodic, fond 9941, vol. 20, 1941–1945 (Klodic).
- Cunja, Sandi & Bojan Paliska (2008)**: Kec, dokumentarni film. www.rtv slo.si/rtv365/arhiv/11140509?s=tv (zadnji dostop: 2023-11-05).
- Donko, Wilhem M. (2018)**: Die Kriegstransporter KT 1 – KT 62. Berlin, Epubli.
- HERITAGE (2023)**: Tržaški zaliv – Vojaška ladja DTM KEC. <https://www.eheritage.si/apl/real.aspx?ID=29418> (zadnji dostop: 2023-11-05).
- Freivogel, Zvonimir (2020)**: Ratni brodovi Jugoslovanske ratne mornarice 1945–1991. Zagreb, Despot infinitus.
- Freivogel, Zvonimir & Achille Rastelli (2016)**: Adriatic Naval War 1940–1945. Zagreb, Despot infinitus.
- Gaspari, Andrej (2023)**: Sodobni načini predstavitve in popularizacije podvodne kulturne dediščine ter priložnosti za njihovo aplikacijo na primeru arheoloških najdišč v priobalnem pasu med Koprom in Izolo. Arheo: glasilo Slovenskega arheološkega društva, 40, 7–29.
- Gaspari, Andrej & Miran Erič (2012)**: Potopljena preteklost. Radoljica, Didakta.
- Gellner, Ernesto & Paolo Valenti (2005)**: San Rocco. Storia di un cantiere navale. Trst, Luglio editore.
- Gellner, Ernesto & Paolo Valenti (2007)**: Storia del cantiere navale di San Marco di Trieste. Trst, Luglio editore.
- Germek, Danijel (2020)**: Nemška minolovca R-12 in R-15 pri Umagu (Räumboote). Potapljač, 20, 118, 18.
- Germek, Danijel (2023)**: Fotografski material iz podvodnih potopov na DTM Kec in skice. Osebna zbirka, 2021–2023.
- GOV (2023)**: Pomorske karte in publikacije: Male karte, tržaški zaliv. <https://www.gov.si/teme/pomorske-karte-in-publikacije> (zadnji dostop: 2023-11-05).
- HMA (2021)**: Marinefaehrprahm. <https://historischesmarinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/marinefaehrprahm/beschreibung.php> (zadnji dostop: 2021-02-28).
- Kralj, Zvonimir (2022)**. Ustno izročilo. Pisni zapis pri avtorju.
- Marcon, Tullio (1998)**: I muli del mare. Parma, Albertelli editore.
- NARA PG45552** – NARA, Navy documents: KTB der Seetransporthauptstelle Triest, 15–31 dec. 1944 (PG45552).
- NARA PG46651** – National Archives and Records Administration (NARA), Navy documents: KTB der Seetransporthauptstelle Triest, 11. sep. 1943 – 29 nov. 1944 (PG46651).
- NARA PG4959** – NARA, Navy documents: KTB 10. Landungsflottille, 1 apr. – 31. jul. 1944 (PG4959).
- NARA PG4960** – NARA, Navy documents: KTB 10. Landungsflottille, 1 avg. – 15. Sep 1944 (PG4960).
- NARA PG49661b** – NARA, Navy documents: KTB 10. Landungsflottille, 1 dec. 1944–18 jan. 1945 (PG49661b).
- NAVIONICS (2025)**: GPS položaj razbitine DTM KEC. <https://www.garmin.com/sl-SI/p/887762> (zadnji dostop 2025-10-16).
- PAK PI 19** – Pokrajinski Arhiv Koper, enota Piran (PAK PI), Luška kapitanija Piran (fond 19).
- PALUBA (2009)**: KT6 v ladjedelnici. www.paluba.info/smf/index.php?topic=7534.0 (zadnji dostop: 2023-11-05).
- Pogljajen, Sašo (2022)**: Podvodni sonarski posnetek DTM Keca (Sirio d.o.o.). Osebna zbirka.
- Pogljajen, Sašo & Petra Slavec (2012)**: Podvodna kulturna dediščina in paleookolje iz hidrografskih in geofizikalnih podatkov slovenskega morja. V: Gaspari, Andrej & Miran Erič (ur.): Potopljena preteklost. Radoljica, Didakta, 81–90.
- S-BOOT (2023)**: Die Schnellboot-Seite. <http://www.s-boot.net/englisch/sboats-kriegsmarine-coatofarms.html> (zadnji dostop: 2023-11-05).
- TNA AIR 27/1578/48** – The National Archives, Kew-London (TNA), Records of Air Ministry and Ministry of Defence. Operation record book. No.272 Squadron, R.A.F., 1-31. december 1944 (AIR 27/1578/48).