

**NIJEMCI SU NAKON KAPITULACIJE ITALIJE MUNJEVITO ZAUZELI DALMACIJU I OTOKE. SVE OSIM DALEKOG VISA**

# Viški aerodrom slomio je njemački stroj na jugu Europe

POVIJESNA  
POSLASTICA

piše Renata Rašović

U cijeloj burnoj povijesti otoka Visa posebno se ističe njegova važna uloga koju je odigrao u Drugom svjetskom ratu, a osobito u razdoblju od kraja 1943. do kraja rata. Geografski prilično udaljen od kopna, ali i od ostalih otoka srednje Dalmacije, Visa ne samo da je ostao izvan dohvata njemačkih obalnih topničkih baterija nego je znatno otežao i njemačke planove za njegovo zauzimanje. Koncem 1943., kada su njemačke snage nadirale duž dalmatinske obale ne bi li što prije zauzele položaje koje su napustili Talijani nakon kapitulacije u rujnu 1943., a zatim u seriji desantnih operacija zauzele i sve otoke, Visa je ostao kao posljednja odstupnica za partizanske snage i izbjeglice iz popaljenih i uništenih krajeva, koji su se na njemu skupili čekajući konačnu odluku Vrhovnog štaba NOVJ-a.

Na Visu su se u to vrijeme nalazile i savezničke jedinice te je u rješenju dvojbe – braniti Visa ili ga napustiti te evakuirati izbjeglice i sve vojne jedinice u Italiju ujedno ležala i sudbina

## Aerodrom je ispunjavao dvojnu ulogu – kao mjesto za prisilna slijetanja oštećenih američkih bombardera te kao baza za napade britanskih lovaca bombardera

oružanog otpora na tlu cijele okupirane zemlje. Sudbonosna odluka Vrhovnog štaba da se Visa u zajednici sa Saveznicima ipak brani svim sredstvima riješila je dugoročno pitanje opstanka partizanskog pokreta i povela ga prema konačnoj pobjedi nad neprijateljem.

### Veza saveznika s partizanima

Temom nepokorenog Visa kao baze oružanog otpora u Drugom svjetskom ratu bavi se nova knjiga Danijela Frke "Vis – Posljednja nada", proteklih dana objavljena u izdanju nakladničke kuće Despot Infnitius. Ideja autora o knjizi o viškom aerodromu rodila se, dakako, na Visu, nakon jednog od autorovih mnogobrojnih posjeta viškom Arheološkom muzeju i razgovora s kustosom Borisom Čargom. Među eksponatima sačuvanim iz Drugog svjetskog rata i pohranjenima u muzejskom depou pronašao je više zanimljivih predme-

ta skupljenih iza rata na aerodromu i oko Pliskog polja, od primjeraka perforiranih ploča kojima je bila popločana aerodromska uzletno-sletna staza do dijelova avionskih krila, sjedala, podvozja, opreme itd. Sve to, kako navodi Danijel Frka, već desetljećima čami u zaključanom depou, daleko od očiju turista i posjetitelja koji, dakako, ni ne znaju da je u ne tako davno doba, tijekom Drugog svjetskog rata, otok Visa u ovom dijelu Europe odigrao ključnu ulogu u zajedničkom otporu snaga NOVJ-a i Saveznika nacističkoj Njemačkoj, koja je ozbiljno pripremala desantnu operaciju radi zauzimanja otoka. Tu je, doslovce pred nosom njemačkih garnizona na Hvaru, Braču i Šolti, slobodni otok Visa prkosio okupatoru dok mu partizanske i savezničke snage svojim čestim napadima na obližnje otoke nisu dale da predahne ni časa.

"Za vrijeme priprema materijala za

knjigu imao sam dosta dvojbi oko njene konačne koncepcije. Na kraju sam se odlučio da povijest viškog aerodroma prikažem iz dana u dan, nalik na ratni dnevnik, tj. redosljedom kojim su se stvari događale jer sam uz nesebičnu pomoć nekih ljudi uspio doći u posjed dragocjenih i do sada nepoznatih i neobjavljenih materijala iz britanskih i američkih arhiva. Od njih je svakako najznačajniji ratni dnevnik jedinica No. 3 Forward Fighter Control Unit i RAF Station Vis, koje su bile zadužene za kontrolu leta i funkcioniranje aerodroma i opisuju njegove ratne operacije iz dana u dan", navodi autor.

Sčvrstim uvjerenjem da zauzimanje dalmatinskih otoka ne smije više kasniti, njemačke su snage tijekom siječnja 1944. zauzele gotovo sve dalmatinske otoke, dok su za kraj svojih osvajanja planirale zauzimanje upravo

Visa. Istodobno, Vrhovni štab NOVJ je 20. siječnja 1944. izdao povijesnu zapovijed o obrani Visa, u kojoj se navodi da se za Visa odobravaju tri brigade, da otok treba utvrditi te postaviti prepreke i mine, da se zatraži pomoć Saveznika u topništvu, tenkovima i protuzrakoplovnim sredstvima. Također se tražilo da se uspostavi operativna veza sa Saveznicima radi zračne i pomorske potpore, ali u slučaju nužde ostavila se i mogućnost napuštanja otoka.

Tijekom Drugog svjetskog rata Visa je, kao i svi drugi dalmatinski otoci, proživljavao teške dane siromaštva, talijanske okupacije, represije i pokušaja talijanizacije, rađanja partizanskog pokreta te svakodnevnih opasnosti od njemačkog iskrcavanja. Kao jedan od rijetkih dalmatinskih otoka koje Nijemci nikada nisu uspjeli osvojiti, Visa je predstavljao jedinu vezu između Saveznika u južnoj Italiji i partizanskih snaga na kopnu. On je također bio idealna polazna baza za brojne napadačke akcije na okolnim okupiranim otocima radi uznemiravanja neprijateljskih garnizona ili odvratanja od drugih, važnijih operacija na kopnu, kao i za djelovanje britanskih lakih pomorskih obalnih snaga (Royal Navy Coastal Forces) naoružanih motornim torpednim čamcima i motornim topovnjačama. Aerodrom Visa,



izgrađen u travnju 1944., dodao je toj borbi i zračnu komponentu.

U analizi zapovjedništva Sredozemnih savezničkih zračnih snaga (MAAF), izrađenoj u travnju 1944., istaknute su glavne značajke koje će omogućiti operacije s novog aerodroma, kao i osnove organizacije obrane otoka: "Što se tiče aerodroma Vis kao operativnog uzletišta, on bi trebao omogućiti područje zračnih operacija lovačko-bombarderskog zrakoplovstva u polumjeru od 120 milja, pri čemu su u njegovu dometu otok Silba na sjeveru, zatim Bihać, naselja zapadno od Sarajeva te Kotor na jugu. Izgradnjom aerodroma osigurala bi se zračna potpora za moguće savezničke desantne prepeade na sjevernodalmatinske otoke kao što su Molat, Dugi otok, Ugljan, Pašman, zatim sve otoke i obalni rub od Zadra pa sve do Bokokotorskog zaljeva. Na taj način taktičko zrakoplovstvo osigurat će i zračnu potporu partizanskim operacijama na kopnu pa tako i iznad sadašnjeg mjesta boravka Vrhovnog štaba. Iz tih razloga može se očekivati da će neprijatelj zračnim napadima pokušati neutralizirati aerodrom na Visu pa se zahtijeva da se na Vis prebace baterije teškog PZ topništva (...).

**V**is će biti baza odakle će se organizirati svi napadi na neprijateljska uporišta, diverzantske akcije te kanali njihova snabdijevanja. Na otoku treba uvijek biti jedna jezgra Zapovjedništva, dok će druga voditi i sudjelovati u ratnim operacijama. Ratne operacije uključuju napade jedinica komandosa većeg i manjeg obima na neprijateljska uporišta na okolnim otocima, diverzantske prepeade na pojedina zapovjedništva, združene napade sa snagama NOVJ-a većih razmjera, kao i pomorske prepeade u svrhu navođenja neprijatelja na pogrešne odluke i istovremene napade na slabije branjenim mjestima".

Nakon što je u raspravama u savezničkim zapovjedništvima prevladalo opredjeljenje da zračnu obranu Visa treba dodatno pojačati, MAAF je 18. ožujka 1944. zatražio da zapovjedništvo zrakoplovnog inženjstva (Army Air Forces Engineer Command - AAFEC) pošalje na Vis svoj tim stručnjaka sa zadatkom da izvidi teren i predloži najpogodnije mjesto za izgradnju aerodroma. Tim je odmah otputovao na Vis te je u sljedećih nekoliko dana uz pomoć partizanskih vodiča s otoka pregledao sve potencijalne lokacije. Po povratku tima s Visa 24. grupa izvjestila je zapovjedništvo MAAF-a da je na otoku na jednoj povoljnoj lokaciji moguće izgraditi poletno-sletnu stazu duljine oko 1300 m (3000 ft), a procijenjeno je da je za izgradnju potrebno (samo) deset dana!

Nakon što su izrađeni i odobreni preliminarni projekti za uređenje aerodroma, 22. travnja 1944. na Vis je stigla američka jedinica koja se sastojala od 52 časnika, dočasnika i vojnika u sastavu B voda Zapovjedne i servisne čete 1. bojne 21. Zrakoplovne inženjerijske pukovnije, sa zadatkom izgradnje novog aerodroma. Odmah po smještanju ove jedinice, već idućeg dana, u nedjelju 23. travnja, započeli su intenzivni radovi na uređenju nove poletno-sletne staze. Za položaj nove staze još je prilikom izvida odabrana lokacija u Velom polju južno od stare staze i ceste Vis - Komiža, koja se protezala usporedno s cestom i prolazila usred vinograda. U sklopu pripremnih radova trebalo je iskrcati na stotine čokota vinove loze i izravnati zemljani teren, što je završeno u rekordnom roku uz pomoć partizanskih jedinica na otoku. Nakon dvodnevni pripremnih radova na poletno-sletnoj stazi, dvodnevne kiše privremeno su prekinule radove, ali čim se teren dovoljno osušio, nastavljeno je s popunjavanjem udubljenja i zaravnavanjem terena, da bi se potom valjcima zbilja zemljana masa. U idućih tjedan dana uklonjene su i sve prepreke u zoni oko poletno-sletne staze i na prilaznim ravnicama, kao što su manji objekti, suhozidi, stabla



Pripadnici viškog odjeljenja No. 1435. Sq. RAF-a, zaduženog za zračnu obranu Visa, u pomalo opuštenu atmosferu pokraj dva lovca Spitfire Mk. IXc u pripravnosti blizu poletno-sletne staze

## U vrijeme najveće opasnosti od njemačkog iskrcavanja velik dio stanovništva bio je evakuiran u logor El Shatt u Egiptu



Dana 28. veljače 1944., zbog problema s motorom svojeg lovca Spitfire IX MA531, James Hadley Chase iz No. 73 Sq. RAF-a pokušao je prisilno sletjeti na malu poletno-sletnu stazu na Visu, ali s piste je skrenuo u vinograd. Pri tome je jedan od kotača upao u jamu s vodom, nakon čega se zrakoplov prevrnuo i raspao. Nekim čudom Chase prošao je bez ozljeda

i veće žbunje.

Nakon stavljanja novog aerodroma u funkciju početkom svibnja, samo mjesec dana kasnije - povlačeći se smjerom prema jadranskoj obali, nakon neuspješne njemačke operacije Roesselsprung (Konjičev skok - zračni desant na Drvar) - Josip Broz Tito i suradnici prevezeni su u noći 3. - 4. lipnja savezničkim transportnim zrakoplovima s improviziranog uzletišta na kupreškom polju za Bari, a već 6. lipnja uvečer Tito je britanskim razaračem Blackmore isplovio za otok Vis, kao tada najsigurnije mjesto za obranu, gdje se iskrcao u zoru 7. lipnja 1944.

Vrhovni zapovjednik snaga NOVJ-a na Visu je boravio tijekom ljetnih mjeseci te godine, s najvišim vojnim i političkim rukovodstvom, koristeći ga kao jedno od sigurnih mjesta do ponovnog prebacivanja na kopno. U to je vrijeme viški aerodrom bio u punoj funkciji i uspješno

ispunjavao dvojni ulogu - kao aerodrom za prisilna slijetanja oštećenih američkih bombardera na povratku s bombardiranja ciljeva u okupiranoj Europi te kao baza za napade britanskih lovaca bombardera uzduž jadranske obale i u unutrašnjosti Dalmacije.

### Dvije tisuće vojnika

Savezničke oružane snage na otoku Visu sastojale su se većim dijelom od britanskih, a manjim od američkih jedinica. Sastavljene su bile od britanskih lakih pomorskih obalnih snaga (Royal Navy Coastal Forces), zatim jedinica komandosa, zemaljskog i protuavionskog topništva te pozadinskih jedinica (sanitet, tehnička služba i druge). Njima su u veljači 1944. pridodana i odjeljenja u sastavu britanskog ratnog zrakoplovstva (RAF - Royal Air Force), čiji su časnici najprije djelovali kao frontovski kontrolori leta radi koordinacije

zemaljskih jedinica s eskadrilama za zračnu potporu, a kasnije, kada je koncem travnja 1944. na Visu izgrađena poletno-sletna staza, preuzeli su dužnost aerodromskih kontrolora leta.

Saveznici su u bazi na otoku Visu te u jedinicama NOVJ-a, s kojima su dijelili teret obrane otoka, imali čvrst oslonac za napade na širem dalmatinskom obalnom području. Pomorske obalne snage na moru, komandosi i jedinice NOVJ-a na kopnu te zračna potpora RAF-ovih eskadrila iz Italije, a od svibnja 1944. i s Visa, predstavljali su udarnu snagu koja je uskoro pokazala svoju važnost prepadima na njemačke utvrđene točke na obližnjim otocima.

Od siječnja do svibnja 1944. broj savezničkih vojnika na Visu stalno je rastao, da bi koncem svibnja dosegao brojku od više od 2000 vojnika. Sredinom srpnja, kada je postalo očigledno da je prestala neposredna

opasnost od njemačkog zauzimanja Visa, pojedine savezničke jedinice počele su napuštati Vis. Tijekom svojeg devetomjesečnog boravka na Visu, pretežno u prvoj polovici godine, saveznički komandosi izveli su niz diverzantskih akcija i desantnih prepada, od kojih neke samostalno, a druge u suradnji s jedinicama NOVJ-a.

Do konca 1944. oslobođen je velik dio Dalmacije, tako da su u okolini Zadra uređeni novi saveznički aerodromi Prkos i Škabrnje, koji su bili bliže području operacija. No ni tada aerodrom na Visu nije izgubio na važnosti jer je u velikim zračnim ofenzivama i stratejskom bombardiranju ciljeva na cijelom području Balkana i dalje pružao idealnu logističku bazu za slijetanje oštećenih savezničkih bombardera na povratku u baze u južnoj Italiji.

Početkom svibnja 1945., zbog sve veće udaljenosti otoka Visa od područja ratnih operacija nad kopnom, operativni zadaci s aerodroma Vis posve su prestali. Izviđanje vremena koje su izvršile dvije Airacobre iz 10. Grupe bilo je jedini letački zadatak toga dana. Ujedno je to bio i posljednji ratni zadatak savezničkog zrakoplovstva s viškog aerodroma.

Budući da je stupilo na snagu službeno primirje, 9. svibnja obustavljene su sve ratne operacije. Vrhovni zapovjednik Stožera savezničkih snaga na Sredozemlju, feldmaršal Alexander poslao je radioporučku maršalu Titu i izvjestio ga da je naredio evakuaciju svih RAF-ovih jedinica s otoka Visa. Kao krajnji rok za evakuaciju svih savezničkih snaga s Visa određen je 18. svibnja 1945. Osoblje i oprema RAF Station Vis prevezeni su brodovima britanske ratne mornarice u Anconu, odakle su cestovnim konvojem od 40 vozila krenuli smjerom Porta Reconati - Ortona - Termoli - Barletta - Foggia. Tu se odvojio konvoj s osobljem, opremom i vozilima, koji je nastavio za Napulj, dok je ostatak konvoja nastavio za Brindisi. Bio je 7. lipnja 1945. kada je, slijedom naredbe RAF-a, jedinica RAF Station Vis službeno prestala postojati.

**Z**avršetkom Drugog svjetskog rata, nakon prestanka s radom viškog aerodroma, Saveznici su nakon brze evakuacije osoblja i većine opreme za sobom ostavili velik broj olupina oštećenih aviona te goleme količine čeličnih perforiranih ploča kojima je bila popločena uzletno-sletna staza. Radnim akcijama uklanjala se čelično popločenje, a aerodromske površine vrlo se brzo opet pretvaraju u više vinograde. Danas jedino betonski stupovi i spomenici postavljeni u poslijeratnom vremenu, od kojih su neki nažalost oštećeni ili potpuno uništeni, podsjećaju na njegove slavne ratne dane.

Inače, u vrijeme najveće opasnosti od njemačkog iskrcavanja na Vis, velik dio otočnoga stanovništva bio je privremeno evakuiran u logor El Shatt u blizini Sueskog kanala u Egiptu pa, kako s oslobođenjem zemlje prestaje uloga Visa kao izoliranog uporišta, vraća se njegovo stanovništvo i počinje obnova.

No Vis ni tada nije izgubio svoj vojni značaj. U socijalističkoj Jugoslaviji, zbog njegova strateškog položaja, Vis se ponovno utvrđuje; na otoku je sagrađeno više od 30 vojnih objekata i do 1989. bio je zatvoren za strance. Jugoslavenska vojska napustila je Vis tek 1992. Današnji razvoj otoka usmjeren je ponajviše na turizam i uslužne djelatnosti.

Kao i tema koju obrađuje, iznimno je zanimljiva i biografija autora knjige. Kao sportski ronilac, instruktor ronjenja i instruktor podvodne fotografije, Danijel Frka (rođen 1955. u Rijeci) dugi niz godina surađuje s Hrvatskim restauratorskim zavodom i Ministarstvom kulture na projektima u podvodnoj arheologiji, a njegova su specijalna novovjeki brodolomi. Sudjelovao je u mnogim službenim podvodnim ekspedicijama, uključujući pet ekspedicija na olupinu austrougarskog bojnog





Karta viškog aerodroma s označenim smjerovima i obrascem slijetanja. Prilaz sa sjeveroistoka zahtijevao je dodatni oprez zbog nekoliko manjih brda blizu linije konačnog prilaza pisti

►► broda "Szent István" iz Prvog svjetskog rata. Kao službeni savjetnik sudjelovao je 2005. u ekspediciji "Bitka kod Visa 1866.", kada je pronađena olupina talijanskog admiralskog broda, fregate "Re d'Italia". Njegov je ronilački tim otkrio mnogo brodskih i avionskih olupina na Jadranu. S obzirom na to da se bavi novijom poviješću, istražio je povijest više avionskih olupina, što je dovelo i do pozitivne identifikacije olupine B-24 "Tulsamerican" kod otočića Paržanja u blizini Visa.

S prijateljem Marinom Brscem koautor je dokumentarnog televizijskog serijala "Veliki brodolomi", koji je nagrađen za najbolju televizijsku dokumentarnu seriju za 2007. godinu. Također je autor i koautor nekoliko knjiga o povijesti zrakoplovstva u Hrvatskoj i bivšoj Jugoslaviji. Svoj istraživački rad obogaćuje talentom fotografa i vještinom likovnog umjetnika. Sam je ilustrirao sve svoje knjige, a njegove pomorske slike krasi nekoliko muzeja u Hrvatskoj i SAD-u.

#### Osobna obveza prema Visu

Evo što kaže o motivaciji za svoju najnoviju knjigu "Vis – posljednja nada".

"Shvatio sam da u današnje vrijeme malo tko zna o tom slavnom dijelu više povijesti, koju se možda iz neznanja, političke neosvijestjenosti ili naprosto nebrige, sustavno prešućuje i prepušta zubu vremena koji joj neumoljivo uništava sve tragove. S postupnim odlaskom na vječni počinak većine starijih stanovnika, tadašnjih aktivnih sudionika obrane Visa, ubrzano blijede i sjećanja na te herojske dane. Upravo zato, da bih spriječio da se to isto ne dogodi i viškom aerodromu (jer mali su izgledi da se pisanja o ovoj temi prihvati netko s Visa ili neki hrvatski povjesničar), počeo sam prikupljati i bilježiti sve ono što se u to vrijeme događalo na Visu, u nadi da ću to jednom pretočiti u knjigu koja će biti dostupna svakome koga zanima novija viška ratna povijest.

Jednim dijelom doživljavam to i kao ispunjenje neke svoje osobne obveze prema otoku Visu i njegovim žiteljima, jer moja je obitelj jednom za njega bila čvrsto vezana. Moj je nono Pavao Frka u 20-im i 30-im godinama 20. stoljeća bio lučki kapetan u Komiži i njegova je obitelj, uključujući i mojeg oca, tamo provela neke od najljepših godina života. Spašavajući stradale pomorce iz brojnih brodoloma ili dajući signal za start poznate komičke ribarske regate, moj je nono tako, i ne znajući, utkao ljubav prema tome otoku i u moj život te sam ja, kao i on i moj otac, postao zarobljenikom ovoga čarobnog otoka".

U knjizi, kojom obilježava vrhunac karijere zrakoplovnog povjesničara i istraživača, sjajno je spojio svoja podvodna istraživanja zrakoplovnih olupina oko otoka Visa s dokumentarnim istraživanjima o slavnoj ulozi viškog aerodroma u Drugom svjetskom ratu. Autor i njegovo djelo podjednako su snažna preporuka za čitanje ovog iznimnog postignuća. ■