

УДК 656(497.1:496.5)“1929/1935”

doi 10.46793/LZ-LIV1.235K

ОРИГИНАЛАН НАУЧНИ РАД

Примљен: 22. 07. 2024.

Прихваћен: 11. 09. 2024.

Никола Конески*

Истраживач приправник

Институт за новију историју Србије, Београд

И ТРАНСВЕРЗАЛНИ И ВЕРТИКАЛНИ ПУТЕВИ? САОБРАЋАЈНЕ ВЕЗЕ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ И КРАЉЕВИНЕ АЛБАНИЈЕ 1929–1935.¹

Апстракт: У раду се на основу архивске грађе, објављених извора, штампе и релевантне литературе представљају и анализирају саобраћајне везе Краљевине Југославије и Краљевине Албаније од 1929. до 1935. године. Две суседне државе су у проучаваном периоду биле повезане поморским, друмским, језерским и речним саобраћајем. Директних железничких и ваздушних линија између њих није било. Добре саобраћајне везе биле су један од предуслова успеха југословенске политичко-привредне акције чији је циљ био спречавање даљег ширења италијанског утицаја у Албанији. Међутим, услед економске кризе, али и других фактора, изостале су одлучније мере југословенске државе које би побољшале саобраћајне везе са Албанијом. Оне су наставиле да коче развој југословенско-албанске трговине, туризам, мобилност, поштанску комуникацију и друго.

Кључне речи: Саобраћајне везе, Краљевина Југославија, Краљевина Албанија, Италија, трговина, туризам, мобилност, поштанске везе, економска криза

*

На простору Краљевине Албаније и јужних делова Краљевине Југославије постојао је континуитет саобраћајних веза још од старог и средњег века. Чувени пут Виа Егнација (Via Egnatia) вековима је спајао драчко пристаниште са Охридом, Битољем, Солуном и Цариградом. Скадарско-призренски пут је од Медове водио преко долине Бојане, Скадра, долине Дрима, Призрена све до Скопља. Био је то „век трансверзалних путева“. За време Османског царства најзначајнији пут на Балканском полуострву био је Виа милитарис (Via Militaris). Нови век је био „век

* nikolakoneski31@gmail.com

¹ Чланак је настао као резултат рада у Институту за новију историју Србије који финансира Министарство науке, технолошког развоја и иновација РС, на основу Уговора о реализацији и финансирању научноистраживачког рада Института за новију историју Србије у 2024. години бр. 451-03-66/2024-03/200016 од 5. 2. 2024.

вертикалних путева“. Стари попречни путеви су изгубили значај великих прометних артерија, али су задржали локални значај – један од њих је албанске крајеве, преко Битоља и Скопља, повезивао са солунским пристаништем. Прве деценије 20. века донеле су многобројне промене које су утицале и на саобраћајнице. Границе нових држава пресекле су старе путеве, отежале и промениле саобраћај. Међутим, савременици су и поред тога истицали да је међуратни период био „век“ и трансверзалних и вертикалних путева на југословенско-албанским просторима.² Један од циљева овог рада је да утврди да ли су саобраћајне везе Југославије и Албаније у проучаваном периоду биле у складу са овом тврдњом.

Саобраћајне и привредне везе југословенске и албанске држава у годинама након Првог светског рата кочили су и онемогућавали нереди у граничном појасу и политичке (не)прилике.³ Шест година након завршетка рата министар трговине и индустрије Краљевине СХС је писао министру унутрашњих послова да је југословенска граница према Албанији, услед политичких прилика, затворена, чиме је онемогућен трговачки промет – „мислим да не треба да наглашавам, колико тиме губимо и политички и економски, све, у главно, у корист Италије“. Будући да су привредни интереси, нарочито јужних крајева државе, „императивно захтевали“ обнову трговинских односа са Албанијом, министар је замолио МУП, „ако то политичке прилике у опште допуштају“, да спроведе потребне мере у циљу отварања границе.⁴ Наведено стање је преусмерило албанску трговину преко Грчке што је „укочило“ привреду и напредак југословенских крајева који су трговали са Албанијом.⁵ Други циљ рада је да прикаже резултате мера које је југословенска држава спроводила у циљу превазилажења препрека које су кочиле саобраћајне везе са Албанијом.

Албанија је била једна неуређена земља, споро се развијала, није постојао одређени правац сарадње са другим земљама и нудила је „мршаве изгледе“ за стварање јачих пословних веза. И поред тога, секретар Трговачке и индустријске коморе из Скопља је сматрао да је Југославија, по географском положају и економском склопу, „најприроднији ослонац за Албанију“ и да има најјаче услове да јој се приближи, да је „прихвати и привуче себи“.⁶ Међутим, за прилике у Албанији биле су заинтересоване и Енглеска,

² Архив Југославије (даље: АЈ), Ф. 65 Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (даље: 65), фасцикла 7, број јединице описа 55, Трговина са Албанијом са гледишта опште народне привреде (1924).

³ Миладин Милошевић, Љубодраг Димић, „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918–1939“, *Токови историје*, 1/1990, 33–39.

⁴ АЈ, 65–7–55, МТИ – МУП-у, 11. 6. 1924.

⁵ АЈ, 65–7–55, Трговина са Албанијом са гледишта опште народне привреде (1924); АЈ, 65–7–55, Јован М. Ћирковић – МТИ, 23. 6. 1921.

⁶ АЈ, 65–7–55, Трговина са Албанијом са гледишта опште народне привреде (1924).

Француска, Грчка, али највише Италија.⁷ Она је свог прекоморског суседа током међуратног периода постепено доводила у трговински, финансијски и политички зависан положај. Период од 1931. до 1935. године обележили су покушаји Албаније да се отргне од тог „италијанског загрљаја“. У томе је била подржана од Југославије која је још 1929. године⁸ почела са енергичнијом политичко-привредном акцијом у овој земљи настојећи да спречи њено даље приближавање Италији.⁹ Ову југословенску акцију је требало да подупру и саобраћајне везе и трећи циљ овог рада је да покаже у којој мери су оне испуниле ту улогу.

Друмске саобраћајне везе

У Албанији у међуратном периоду није постојала железничка мрежа. Стари руски и српски планови о изградњи пруге од Дунава до Медове никад нису били остварени,¹⁰ а планове Османског царства о продужењу пруге од Битоља до Драча омели су Балкански ратови. Пруга уског колосека Скадар–Драч, коју су саградили Аустријанци за време Првог светског рата, касније је уништена.¹¹ До почетка 1930-их трасирана је пруга Драч–Тирана,¹² али она није изграђена у периоду између два светска рата.¹³ Такође, железничка мрежа у граничним деловима Југославије према Албанији није била развијена. Поред пруга уског колосека Бар–Вирпазар (изграђена 1908),¹⁴ Подгорица–Плавница (1927) и Скопље–Охрид (1921),¹⁵ током 1930-их

⁷ Бранислав Глигоријевић, „Југославија, Албанија и велике силе (1919–1939)“, *Косово и Метохија у великоалбанским плановима 1878–2000*, Београд, 2001, 37–61.

⁸ Између осталог, 1929. године је ратификован Уговор о трговини и пловидби који је био закључен још 22. 6. 1926. године. Он је предвиђао потпуну слободу трговине и пловидбе, путовања и кретања и др. Крајем 1933. и током 1934. године потписано је и неколико политичко-привредних аката између Југославије и Албаније.

⁹ М. Милошевић, Љ. Димић, *н. д.*, 41–43.

¹⁰ Богумил Храбак, „Саобраћај на Косову и Метохији 1870–1912. године“, *Зборник Матице српске за историју*, 40/1989, 92–94.

¹¹ Никола Јовановић, „Албанија и саобраћајно-привредне прилике у њој“, *Железнички алманах 1928–1929*, Београд, 1928, 135–136.

¹² АЈ, Ф. 334 Министарство иностраних послова Краљевине Југославије (даље: 334), 415–1359, Трговинске прилике у Албанији, 20. 3. 1931.

¹³ Више о радовима на изградњи железнице од Драча ка унутрашњости, који су извођени тек након Другог светског рата: Божица Ж. Славковић Мирић, *Југославија и Албанија 1945–1948: економски односи*, Београд, 2020, 235–238; Марко Перовић, *Економски односи Југославије и Албаније (1947–1948)*, Београд, 1951, 111–125.

¹⁴ Експлоатација ове пруге била је у рукама италијанског друштва *Барско друштво*, „што са војно-стратешког као и трговачко-прометног гледишта представља једну неповољну околност“ за Краљевину СХС. В. К, „Скадарско Језеро“, *Трговински гласник*, 13. 10. 1927.

¹⁵ Један крак ове пруге се у близини Охрида одвајао ка Подмољу, Струги и Ташмаруништу. Државен архив Републике Северне Македоније (даље: ДАРСМ), Ф. 119 Банска управа на Вардарска бановина, к. 2, 217–218.

су изграђене и пруге нормалног колосека Битољ–Прилеп–Велес (1931, 1936) и Приштина–Косово Поље–Пећ (1934, 1936).¹⁶ Међутим, ниједна наведена пруга није повезивала Југославију и Албанију. Робу и путнике, које су возови превозили до појединих граничних места, преузимала су друга саобраћајна средства – камиони, аутомобили, коњи.

Гранична линија Југославије и Албаније протезала се од ушћа реке Бојане до Преспанског језера у дужини од 465 км (сувоземна граница 340 км, речна 60 км, језерска 65 км). Копнену границу је Албанија имала и са Грчком. Међутим, високе планине, које су раздвајале Албанију од суседа, пружале су само неколико „капија“. Најважнији трансверзални пут водио је од Битоља и Охрида до Драча (Виа Егнација). Важни су били и путеви који су од Лерина (Грчка), Битоља и Охрида водили ка Корчи, а одатле према Валони и Санти Кваранта. Даље према северу су постојали следећи путеви: Дебар–Пишкопеја–Тирана (кирицијски), Призрен–Кукс–Пук–Скадар (делимично погодан за аутомобиле), Ђаковица–Пук (кирицијски), као и путеви који су од Подгорице, Печурице и Улциња водили ка Албанији. Почетком 1930-их грађен је пут Пишкопеја–Либражд. Најважнији лонгитудинални пут у Албанији водио је од Драча ка северу до Скадра и ка југу до Валоне, одакле се један крак одвајао за Ст. Кваранта, а други за Ђирокастро.¹⁷ Већина наведених путева била је лошег квалитета, нарочито деонице на територији Албаније која није имала довољно капитала за изградњу и одржавање целокупне своје друмске мреже.

Лоши путеви су кочили развој друмског саобраћаја. Аутомобили и камиони, који су саобраћали између Југославије и Албаније, морали су ићи спорије, што је знатно поскупљивало услуге превоза. Током зимског периода, одржавање саобраћаја било је додатно отежано, често и онемогућено. Такође, аутомобили нису увек били доступни, будући да су им за прелазак преко границе биле потребне посебне исправе – триптици. Њих је издавала секција италијанског Аутомобилског клуба у Албанији све до 1934. године, када је у Тирани коначно основан албански Аутомобилски клуб. Од тог тренутка једино је он био овлашћен да издаје триптике, а они раније издати престали су важити, што „ни мало не може бити у вољи Талијанима“, истакао је југословенски посланик у Тирани.¹⁸ Такође, друмски саобраћај између две земље кочила је и слаба развијеност ове врсте саобраћаја на

¹⁶ Vukan Dešić, „Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва“, *Sto godina železnica Jugoslavije*, Београд, 1951, 47.

¹⁷ Никола Јовановић, „Албанија и саобраћајно-привредне прилике у њој“, *Железнички алманах 1928–1929*, Београд, 1928; АЈ, Ф. 62 Министарство грађевина Краљевине Југославије (даље: 62), 1693, Техничко одељење банске управе на Цетињу – Министарству грађевина, 9. 12. 1932; АЈ, 62–1693, Преглед носивости и саобраћаја на путевима Техничког одељка у Цетињу, 30. 5. 1935.

¹⁸ АЈ, 334–565–1761, Посланство КЈ у Тирани – МИП-у, 16. 5. 1934.

територији Албаније, која је имала најмање моторних возила на Балканском полуострву, као и на простору две суседне југословенске бановине (Зетска и Вардарска), чији је заједнички удео у укупном броју моторних возила Југославије 1933. године био око 9%.¹⁹ У оним граничним деловима где није било путева или где су били врло лоши, саобраћај се обављао на примитиван, спор и скуп начин – коњским караванима.²⁰

Неразвијени друмски саобраћај кочио је развој трговине између Југославије и Албаније. У извештају о трговинским приликама у Албанији (1931) наведено је да се југословенска трговина са овим суседом „служи“ око 90% морским путем – копненим везама ишао је само мањи део трговине.²¹ Такође, неразвијени друмски саобраћај је кочио и развој туризма, мобилност становништва, поштанске везе итд. Целокупни друмски саобраћај био је у приватним рукама и одвијао се у конкуренцији слободног тржишта. Недостајале су редовне линије. Током 1920-их је постојала иницијатива за покретање редовне камионске везе Битоља и Албаније,²² а почетком 1930-их, током периода уређења ове врсте саобраћаја у Југославији, појавила се идеја успостављања редовне аутобуске линије Битољ–Корча.²³

Александар П. Станковић, трговац из Лесковца, обавестио је 16. 12. 1931. године МИП да преговара са једном великом фирмом у циљу наставка његовог пословања у Албанији и затражио дозволу за одржавање путничког и теретног саобраћаја аутобусима и камионима између Југославије и Албаније.²⁴ Југословенски посланик у Тирани је сматрао да овај предлог „заслужује сваку пажњу“ будући да није постојао редован саобраћај ни на северу (Скадар–Подгорица), ни на југу (Охрид–Корча). Путници су били приморани да користе скупе и често недоступне аутомобиле. Такође, ова веза би помогла и олакшала развој југословенско-албанске трговине. Међутим, посланик је нагласило да је Станковић својим радом у Албанији „направио толико неправилности и нанео толико штете нашем трговачком угледу да га ни у ком случају не би могао препоручити“.²⁵ Према мишљењу

¹⁹ АЈ, 334–565–1761, МУП – МИП-у, 18. 2. 1935.

²⁰ АЈ, 65–7–55, Трговина са Албанијом са гледишта опште народне привреде (1924).

²¹ АЈ, 334–415–1359, Трговинске прилике у Албанији, 20. 3. 1931.

²² Никола Јовановић, адвокат у Битољу и бивши конзул у Корчи, боравио је неколико дана у Београду (1925) са циљем да „сондира терен“ за једно „српско-арбанашко друштво“ за вршење транспорта камионима од Драча до Битоља. Поред економске, од ове везе би било „наравно, и политичке користи“. ДАРСМ, Ф. 1040 Министарство за градежи на Кралството Југославија, к. 22, 133.

²³ Више о уређењу аутобуског саобраћаја у Југославији: Никола Конески, „Аутобуски саобраћај у Вардарској бановини“, *Лесковачки зборник*, 63/2023, 243–259.

²⁴ АЈ, 334–565–1761, Александар П. Станковић – МИП-у, 16. 12. 1931.

²⁵ АЈ, 334–565–1761, МИП – МУП-у, 30. 3. 1932.

југословенског конзула у Корчи, Станковић је „погодан за пропаганду и закључивање трговачких послова, али је, у исто време, и лакомислен и способан да склапа послове за које је и сам унапред уверен да неће моћи благовремено и по уговору извршити“. Међутим, конзул је сматрао да би се „могло покушати“ са извођењем Станковићевих планова.²⁶

Пет месеци касније Станковић је обавестио МИП да је поново отпочео рад у Албанији, овог пута у заједници са битољском фирмом Југ. Поставили су следеће циљеве: развијање аутобуског саобраћаја са Албанијом, превоз поште, рад на увозу робе у Албанију, слање извештаје о албанској пијаци. Предвидели су саобраћање три пута недељно аутобусима на линији Битољ–Корча. Желели су да понуде и мале аутомобиле за превоз путника, као и камионе за превоз робе – у циљу да „одузму“ превоз путника и робе који се обављао преко Лерина. Пошту би превозили под условом да за тај пренос добију државну субвенцију и да ниједна друга фирма не добије дозволу за аутобуски саобраћај са Албанијом. У случају лошег времена, попут великих снегова, пренос поште би вршили коњима. Предузеће Југ је имало концесију за превоз путника на линији Градско–Битољ–Охрид и располагало је довољним капиталом и имовином за обављање извозничког посла. Станковић је додао и да је три године радио у Албанији и да је стекао много пријатеља, као и да су га „руководили увек национални интереси“.²⁷

Предузеће Југ је затражило 1932. године, не спомињући сарадњу са Станковићем, од банске управе у Скопљу дозволу за редовни аутобуски саобраћај од Битоља до Корче. У молби је наведено да би ова линија знатно скратила и олакшала путовање – од Корче до Београда би трајало 24 ч (аутобуси би кренули из Корче у 6 ч и стигли би у Битољ у 10 ч и Градско у 16 ч – одатле би се ишло возом до Скопља до 18.50 ч, а рано ујутру би путници били у Београду). До тада се путовало преко Драча и Дубровника и путовање је трајало два, три и више дана. Путници би радије путовали до средње и источне Европе краћим и јефтинијим путем преко Битоља и Београда, уместо преко Драча и Бриндизија (лађом), Болоње и Милана, истакнуто је у молби. Такође, пошта би се овом линијом брже превозила. До тог тренутка је било потребно 5 до 7 дана да једно писмо стигне из Тиране у Београд, а од Корче до Битоља чак 10 дана (Корча–Подградец–Охрид–Скопље–Градско–Битољ). Увођењем предложене линије, пошта би путовала од Корче до Београда 24 ч, а до Битоља 4 ч. Предузеће је даље истакло да би овом линијом, будући да је Корча била најбогатији албански град и важан трговачки центар, цела трговина средње и јужне Албаније кренула преко Битоља – не би ишла преко Лерина за Солун. „У осталом, то је од памтивека природан пут, Виа егнација, коју треба по сваку цену

²⁶ АЈ, 334–565–1716, ПО МИП-а – КПО МИП-а, 26. 3. 1932.

²⁷ АЈ, 334–565–1761, Александар Станковић – МИП-у, 6. 5. 1932.

опет оживети“. У молби је наведено и да би у почетку постојао дефицит у пословању, док се путници не навикну, али предузеће, уверено да ће саобраћај порасти, није тражило државну надокнаду. Тражило је само субвенцију за превоз поште. На крају је истакло да ће, чим се постави редован саобраћај, предузети мере код надлежних за оснивање слободних магацина у Битољу ради преноса робе за Албанију.²⁸

Банска управа у Скопљу је истакла да је Ђорђе Симоновић, власник *Југа*, факултетски образован човек, да говори све суседне језике и неколико европских. У Битољу је био одборник општине и члан многих хуманитарних и националних друштава. Имао је пословне пријатељске везе у Албанији и био је врло цењен у битолској чаршији „те је он најпогоднији за увођење оваквог саобраћаја“.²⁹ Предлог *Југа* подржало је и посланство у Тирани,³⁰ затим МУП³¹ и МТИ.³² Коначно, МИП је наложило посланству у Тирани да издејствује одобрење албанске владе у циљу успостављања ове линије током пролећа 1933.³³ Међутим, иницијатива *Југа* (1932–1933) није била реализована.

Жозеф Камхи,³⁴ описујући себе као доброг познаваоца албанске пијаце и трговца са пуно искуства, обратио се 2. 8. 1933. године МИП-у са молбом да, „у интересу Битоља, (...) обнављања и оживљавања старих трговинских веза са Албанијом, (...) обнављања битолске чаршије“, нареди укидање поштанске везе Охрид–Подградец и да се она успостави, аутомобилским саобраћајем, на линији Битољ–Ресан–Корча. На тај начин би држава уштедела субвенцију коју је давала за превоз преко Охридског језера, путници би се „одвојили“ од Лерина и чешће би долазили на битолску пијацу.³⁵ МИП је убрзо доставило Министарству војске молбу Камхија и са назнаком „хитно“ затражило мишљење. Овај ресор је сматрао да би било корисно имати обе трговинске везе (и Охрид–Подградец и Ресан–Корча), али да би требало поштански саобраћај пребацити преко Корче јер је тај

²⁸ АЈ, 334–565–1761, МУП – МИП-у, 21. 7. 1932.

²⁹ АЈ, 334–565–1761, МУП – МИП-у, 21. 7. 1932.

³⁰ АЈ, 334–565–1761, ПО МИП-а – КПО МИП-а, 12. 10. 1932.

³¹ АЈ, 334–565–1761, КПО МИП-а – ПО МИП-а, 14. 9. 1932.

³² АЈ, 334–565–1761, МТИ – МИП-у, 10. 1. 1933.

³³ АЈ, 334–565–1761, МИП – Посланству КЈ у Тирани, 19. 1. 1933.

³⁴ Жозеф Камхи је био власник, заједно са својом браћом, радње за продају аутомобила и аутомобилских делова. „Молиоц као и остали чланови ове фирме лојални су и исправни грађани и важе као угледна трговачка фирма“. Камхи је је био Јевреј, водећа личност Јеврејске верске општине у Битољу након Другог светског рата. АЈ, 334–570–1766, Окружни инспектор у Битољу – банској управи у Скопљу, 2. 10. 1933; Александар Манојловски, „Јеврејската верска општина во Битола (1945–1950)“, *Гласник*, 1–2/2018, 157–175.

³⁵ АЈ, 334–570–1766, Жозеф Камхи – МИП-у, 2. 8. 1933.

пут краћи и лакши.³⁶ МИП се истог дана и са истом назнаком обратило и Министарству саобраћаја.³⁷ Поштанско одељење овог ресора се није противило покретању поштанског саобраћаја преко Битоља и Корче. Камхи је упућен је да се обрати банској управи у Скопљу и издејствује концесију за превоз путника и робе и да исту потом достави Министарству у препису како би се, у складу са 82. чл. ЗОР-а, омогућило преговарање са њим око уступања преноса поште.³⁸ Увођење ове линије подржали су и МУП³⁹ и Завод за унапређење спољне трговине.⁴⁰ Међутим, ни Камхијева иницијатива (1933–1934) није била реализована.

Између Југославије и Албаније потписан је 20. 12. 1933. Допунски споразум уз Уговор о трговини и пловидби потписаног 22. 6. 1926.⁴¹ Пети члан овог споразума је предвиђао успостављање редовне аутобуске линије и превоза путника и робе на линији Битољ–Корча. У циљу примене овог члана састали су се 21. 5. 1934. године представници МУП-а, Главног ђенералштаба, Министарства саобраћаја, Министарства финансија и МИП-а. Они су сматрали да би било пожељно да експлоатацију ове линије, под условом да се са тиме сагласи албанска влада, врши једно домаће национално друштво. Међутим, Допунски споразум је предвиђао да линију експлоатише друштво састављено од југословенских и албанских држављана. У складу са тиме препоручено је банској управи у Скопљу да позове заинтересована домаћа предузећа да се повежу са интересентима из Албаније и поднесу пројекат уговора о оснивању заједничког друштва. Уколико се не би могло образовати мешовито друштво, представници министарстава су одлучили да се од Албаније затражи сагласност за примену принципа о реципрочном поступању – да југословенска предузећа врше саобраћај за Корчу, а албанска за Битољ.⁴²

Током наредних пет месеци банска управа у Скопљу није ништа предузела у смислу закључака ове интерминистеријалне конференције, будући да јој они нису били познати све до октобра. Тек тада је обавестила заинтересоване из Битоља о овим закључцима. „Приватно“ је сазнала да је у Албанији расписана лицитација за линију Корча–Битољ и замолила МИП „да ово питање по могућству што пре приведе крају“. Такође, банска управа је предложила да МТИ изда дозволу за ову линију, затим да Министарство саобраћаја додели субвенцију будући да ће линија бити

³⁶ АЈ, 334–570–1766, МИП – Министарству војске, 18.10.1933; АЈ, 334–570–1766, Министарство војске – МИП-у, 23. 9. 1933.

³⁷ АЈ, 334–570–1766, МИП – Министарству саобраћаја, 19. 8. 1933.

³⁸ АЈ, 334–570–1766, Министарство саобраћаја – МИП-у, 21. 10. 1933.

³⁹ АЈ, 334–570–1766, МИП – МУП-у, 12. 3. 1934.

⁴⁰ АЈ, 334–570–1766, Завод за унапређење спољне трговине – МИП-у, 14. 8. 1933.

⁴¹ Допунски споразум је ступио на снагу 6. 3. 1934.

⁴² АЈ, 334–570–1766, МИП – МУП-у, 25. 5. 1934.

пасивна док се путници не навикну на овај пут, да МУП упрости полицијске формалности преласка границе и да Министарство финансија упрости царинске манипулације.⁴³

До краја 1934. године уговор на основу Допунског споразума направила су три југословенско-албанска друштва: Ђорђе Симоновић и Панди Мустака (агент аутомобила у Корчи),⁴⁴ Жозеф Камхи и Ираклије Лако (трговац у Корчи) и аутомобилско друштво из Битоља *Кајмакчалан* и трговачка фирма *Браће Мано* у Корчи.⁴⁵ Међутим, ниједно наведено мешовито друштво није добило концесију. Решењем банске управе у Скопљу од 22. 8. 1935, на основу ЗОР-а и Правилника о превозу путника и робе моторним колима МТИ од 16. 5. 1935, додељена је концесија за редован превоз путника на линији Битољ–Корча битољском предузећу *Преспа* Петра Самарцића.⁴⁶ Камхи се жалио на ову одлуку банске управе. У жалби је, између осталог, навео: „На место г. Симоновићеве понуде наједном се накнадно појавила, и то после рока прописаног у конкурс, понуда г. Самарцића“. Банска управа му је одговорила да је концесија издата економски најјачем понуђачу. Међутим, Камхи је сматрао да „критериј економске снаге мора отпасти“, будући да је Симоновићево друштво било економски јаче од Самарцићевог.⁴⁷ По свему судећи, пресудан критеријум, који је утицао на ову одлуку банске управе, било је поверење које је Самарцић уживао у МИП-у.⁴⁸ Самарцићево предузеће било је једино аутобуско предузеће у Вардарској бановини које је добијало државну субвенцију.⁴⁹

МТИ је 23. 2. 1933. године обавестило МИП да аутобуско предузеће *Гранд Гараж* из Подгорице жели отворити аутобуску линију Подгорица–Плавница–Скадар и упитало постоје ли сметње за њено отварање.⁵⁰ МИП је потом затражило сагласност од МУП-а и Министарства финансија.⁵¹ Такође, Допунским споразумом је била предвиђена, поред линије Битољ–Корча, и друмска линија Подгорица–Скадар.⁵² Међутим, постојало је мишљење

⁴³ АЈ, 334–570–1766, Банска управа у Скопљу – МИП-у, 10. 10. 1934.

⁴⁴ Предвиђено је да албанско предузеће саобраћа 3 пута недељно, а Симоновићево 3 до 4. Симоновић је проценио је да ће у почетку имати просечно свега 3 путника дневно и да ће имати годишњи дефицит од 130.000 динара, али је сматрао да ће порастаи путнички саобраћај на овој линији након пуштања у саобраћај пруге Битољ–Прилеп–Велес. АЈ, 334–570–1766, Прилог 2. Представка Ђорђа Симоновића, 29. 9. 1934.

⁴⁵ АЈ, 334–570–1766, Конзулат КЈ у Корчи – МИП-у, 7. 12. 1934.

⁴⁶ АЈ, 334–565–1761, Дозвола Петру Самарцићу, 10. 9. 1935.

⁴⁷ АЈ, 65–180–564, МИП – МТИ, 11. 9. 1935.

⁴⁸ АЈ, 334–570–1766, Петар Самарцић – Јаковљевићу, 7. 10. 1934.

⁴⁹ Н. Конески, *н. д.*, 252.

⁵⁰ АЈ, 334–565–1761, МТИ – МИП-у, 23. 2. 1933.

⁵¹ АЈ, 334–565–1761, МИП – МТИ, 8. 3. 1933.

⁵² М. Милошевић, Јб. Димић, *н. д.*, 44.

да је „незгодно“ изати ову концесију будући да је постојала железница на делу предложене линије (Подгорица–Плавница) и да „не треба помагати аутобуски саобраћај“.⁵³ У фебруару 1935. године ово питање су још увек разматрали југословенски државни органи.⁵⁴ Међутим, иницијатива овог југословенског предузећа није била реализована. Од 1935. године аутомобилску линију Скадар–Подгорица (од 1. августа), као и Скадар–Улцињ, одржавало је једно албанско предузеће.⁵⁵ Постоји могућност да је дошло до компромиса између Југославије и Албаније – да југословенско предузеће одржава друмску линију на западу, а албанско на северу.

Поморски, језерски, речни саобраћај

Иако су читаву западну границу Албаније чиниле воде Јадранског и Јонског мора, због плитког приобаља, она није имала много погодних лука. Међутим, будући да је била у великој мери изолована од суседа високим планинама и лошим сувоземним везама, море је представљало важну „капију“ за саобраћај са Албанијом.⁵⁶ У извештају о трговинским приликама у Албанији (1931) наводи се да се југословенска трговина са Албанијом „служи“ око 90% морским путем. Највећи део робе се истоварао у Драчу, одакле је аутомобилима допремана до Тиране, Елбасана и даље.⁵⁷ Међутим, југословенско-албанска трговинска размена није била велика. Југославија је 1931. године учествовала са само 2% у укупној вредности албанског извоза и 9% увоза. Са друге стране, Италија је учествовала са чак 66% у укупној вредности албанског извоза и 47% увоза. Ситуација се није много променила ни током наредних година. Важни спољнотрговински партнери Албаније били су и Грчка, Америка, Енглеска, Чехословачка.⁵⁸

Албанија и Југославија су успоставиле поморске везе 1922. године,⁵⁹ али су оне тада биле нередовне и неуређене. Начелник Бродарског одељења Министарства саобраћаја, у свом допису (1923), обавестио је МТИ да би домаћа паробродска предузећа „радо протегнула“ своја путовања и до албанског приморја уколико би им држава дала субвенцију током периода пасивитета. Написао је и следеће: „С обзиром на наш политички

⁵³ АЈ, 65–1017, Конференција о регулисању аутобуског саобраћаја у Зетској бановини.

⁵⁴ АЈ, 334–570–1766, МТИ – МИП-у, 21. 2. 1935.

⁵⁵ *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину*, Књига VI, Београд, 2011, 293.

⁵⁶ Петер Бартл, *Албанци од средњег века до данас*, Београд, 2001; Стеван К. Павловић, *Историја Балкана 1804–1945*, Београд, 2018, 414.

⁵⁷ АЈ, 334–415–1359, Трговинске прилике у Албанији, 20. 3. 1931.

⁵⁸ Ž. Avramovski, *n. d.*, 162.

⁵⁹ АЈ, 334–555–1748, Министарство саобраћаја – МИП-у, 31. 10. 1922.

престиж било би добро кад би се та путовања остварила“, али и да из буџетских разлога не би било могуће доделити велику субвенцију за покриће евентуалних великих дефицита на „нашим албанским линијама“. Истакао је важност интензивних веза домаћих трговачко-индустријских кругова са Албанијом које би „морале имати као циљ да туку тршћанску и талијанску конкуренцију“ нижим ценама и бољим квалитетом.⁶⁰

Југословенско паробродско предузеће *Јадранска пловидба* из Сушака отворило је 1. 4. 1924. редовну седмичну путничко-теретну линију са Албанијом и Грчком, чиме је „удовољило жеље“ МИП-а и домаћих трговачких кругова.⁶¹ Југословенска влада је исте године потписала уговор са овим предузећем дајући му субвенцију за одржавање више десетина поморских линија од којих је једна била Сушак–Патрас. Бродови су на овој линији дотицали албанске луке Медову, Драч, Валону, Ст. Кваранта.⁶² *Јадранска пловидба* је одржавала, подржана државном субвенцијом, ову „албанско-грчку пругу“ и током наредних година.⁶³

Јадранска пловидба није имала монопол у албанским водама. Албанија није имала своју трговачку паробродску морнарицу,⁶⁴ али су у албанске луке упловљавали и бродови са италијанском, француском⁶⁵ и грчком заставом.⁶⁶ Конкуренција страних застава штетила је пословању југословенском друштву, нарочито за време економске кризе. Агенција *Јадранске пловидбе* у Драчу жалила се посланству у Тирани на конкуренцију италијанских бродова на којима су држане посебне цена за превоз робе до Албаније. Такође, Италија је предузела једну „драконску мјеру“ – притиснула је италијанске шпедитере и трговце да своју робу превозе искључиво италијанским бродовима. Поред тога, услед немарности локалних власти, како је наведено, италијански пароброди су „несметано“ преузимали робу која је била одређена за Албанију из југословенских лука робу, због чега су домаћи пароброди путовали полупразни, што је било „морално, економски

⁶⁰ АЈ, 65–119, Министарство саобраћаја – МТИ, 25. 10. 1923.

⁶¹ АЈ, 334–555–1748, *Јадранска пловидба* – МИП-у, 3. 5. 1924.

⁶² АЈ, 334–556–1749, Министарство саобраћаја – МИП-у, 2. 2. 1925.

⁶³ АЈ, 334–560–1753, Министарство саобраћаја – МИП-у, 20. 2. 1929; Државни архив у Сплиту (даље: ДАСТ), Ф. 16 Дирекција поморског саобраћаја (даље: 16), кутија 422.

⁶⁴ Имала је само једрењаке.

⁶⁵ АЈ, 334–415–1359, Трговинске прилике у Албанији, 20. 3. 1931.

⁶⁶ Почетком 1928. конзулат КЈ на Крфу је известио МИП да је грчко Министарство саобраћаја потписало са грчким друштвом *Јанулатос* уговор о успостављању редовне субвенционисане везе између Грчке и Албаније. Конзулат је сматрао да се тиме „донекле“ наноси штета *Јадранској пловидби*, али је пренео и став грчких трговачких кругова да ова линија неће много конкурисати југословенским лађама које су „досадашњом солидношћу рада заузеле завидно место у поморској трговини овог краја“. АЈ, 334–556–1749, МИП – Министарству саобраћаја, 31. 1. 1928.

и политички“ штетно по југословенску поморску линију.⁶⁷ Пословање *Јадранске пловидбе* током економске кризе додатно је отежало кашњење са исплаћивањем државне субвенције паробродским друштвима почетком 1930-их. Економска криза проузроколава је „штедњу“ у југословенском буџету.⁶⁸

Саобраћај са Албанијом одржавало је и југословенско предузеће *Бока* из Котора. Оно је 1928. године купило све бродове и преузело линије од *Јадранско-скадарске пловидбе*⁶⁹ Српско-арбанашке банке.⁷⁰ Држава се обавезала уговором (1928) да ће *Боки* исплаћивати субвенције за редовно одржавање линија Ријека Црнојевића–Скадар и Скадар–Бар.⁷¹ Међутим, ове линије није било лако редовно одржавати. Саобраћај на Скадарском језеру био је условљен чишћењем и обележавањем канала и прилаза који су водили ка пристаништима Плавница, Вирпазар, Ријека Црнојевића. Лађе су морале за време ниског водостаја остати на пучини, а прекрцавање робе и путника би се вршило „обичним чуновима на врло примитиван начин“. Прекрцавање је трајало више дана што је утицало на поскупљивање робе. Такође, роба је за то време била изложена кварењу и елементарним непогодама, а дешавало се и да се лађе и шлепови насукају. „Привредни свет скептички посматра овакво стање“.⁷² Југословенска држава је улагала одређена средства за обезбеђивање пловидбе на овом језеру. Међутим, од буџетске 1931/32. до 1934/35. године, услед економске кризе, она су знатно смањена.⁷³ Постојала је идеја исушивања обала Скадарског језера што би

⁶⁷ АЈ, 334–456–1443, Агенција *Јадранске пловидбе* у Драчу – Посланству КЈ у Тирани, 3. 3. 1934.

⁶⁸ *Стенографске белешке Народне скупштине Краљевине Југославије*, књ. 3, XXII редовни састанак од 7. 3. 1932, 57–58; *Исто*, књ. 4, XLII редовни састанак од 17. 3. 1933, 93–94.

⁶⁹ Италијанско *Барско друштво* склопило је уговор са црногорском владом (1906) којим се обавезало да ће изградити барско пристаниште, затим железницу до Вирпазара и да ће одржавати пловидбу по Скадарском језеру, а са друге стране друштво је уговором добило бројне користи. Након рата ово друштво је, подржано дипломатском акцијом Италије, тражило од Краљевине СХС да призна „да је везана“ уговором од 1906. Краљевина то није желела учинити – била је спремна само да откупи друштвене радове и направе, због чега је настао спор који ће трајати током међуратног периода. АЈ, Ф. 148 Министарство саобраћаја Краљевине Југославије, 128.

⁷⁰ Детаљније о пловидби по језеру током 1920-их: Vasilije Vasko Janković, *Od Bokeljske plovidbe do Zetske plovidbe. Iz istorije brodarstva. Knjiga V*, Cetinje, 2009. Детаљније о Српско-арбанашкој банци: Saša Mišić, „Serbo-Albanian Bank in Albania 1925–1927“, *Balkanica*, 37/2007, 249–263.

⁷¹ ДАСТ, 16–422, Уговори о организацији редовитог поморског промета и превоза поште морем.

⁷² АЈ, 65–175–550, Трговачко-индустријска и занатска комора Подгорица – МТИ, 8. 10. 1930.

⁷³ Буџети Министарства саобраћаја Краљевине СХС/Југославије објављени од 1928. до 1935.

знатно олакшао саобраћај, али би се на тај начин добиле и нове обрадиве површине и друге користи и за Југославију и Албанију. Међутим, радило се о врло скупом пројекту који није реализован у проучаваном периоду.⁷⁴ У циљу превазилажења наведених проблема, *Бока* је инвестирала велики капитал и набавила нове пловне објекте погодне за одржавање саобраћаја по Скадарском језеру (вероватно 1931) након чега је Поморско одељење Министарства саобраћаја истакло да је на овај начин саобраћај на језеру „дефинитивно уређен за дуго времена“. Међутим, пловидба по овом језеру ограничавала је ширење пословања *Боке*, а додатно јој је отежало положај споменуто кашњење државних субвенција. Поред тога, ово југословенско предузеће није имало монопол на Скадарском језеру. Наиме, у Скадру је почетком 1930-их регистровано 838 тона моторних једрилица и 42 тона обичних једрилица „делимично способних за саобраћајну службу са најудаљенијим јадранским лукама“. Ови албански пловни објекти били су у приватним рукама.⁷⁵

Бока је крајем 1930. године, у циљу проширења пословања, продужила своју редовну линију Скадар–Бар до Метковића и Сплита. Поред отежане пловидбе језером, ова линија је била условљена и довољном количином воде у реци Бојани. Постојале су идеје о њеној регулацији, али ни оне нису биле реализоване. Лале Зубер, водећа личност овог предузећа, нагласио је да се ова поморска пруга „мора убројати међу т.з. политичке пруге“ и истакао разлоге за њено отварање.⁷⁶ *Бока* је саобраћала једном „врло сиромашном крају“ где је било мало путника, а поред тога, „оно мало робе што је Црна Гора“ добијала преко Зеленике и Гружа, захваљујући тарифној политици *Јадранске пловидбе* и погодности железнице, окренуло се ка Метковићу. Новом пругом, додао је Зубер, „узимамо у Метковићима као нашу робу“, иако се ово место налазило на територији која је поделом припадала *Јадранској пловидби*. Коначно, замолио је предузеће из Сушака да одустане од намере да једну своју линију продужи до Улциња што би пореметило планове *Боке*. Међутим, *Јадранска пловидба* није сматрала *Бокину* линију политичком, већ само линијом која јој конкурише и то у њеном рејону.⁷⁷ Такође, подржана од поморских власти, *Јадранска пловидба* је продужила једну своју линију до Улциња.⁷⁸ То ипак није пореметило планове *Боке*.

⁷⁴ Никола Ђоновић, *Искусство и потребе Црне Горе*, Београд, 1933, 35–36; В. К., „Скадарско Језеро“, *Трговински гласник*, 13. 10. 1927.

⁷⁵ АЈ, 334–415–1359, Подаци о трговини и привредном стању у Скадарској области (1932).

⁷⁶ ДАСТ, 16–225, Записник са састанка представника *Јадранске пловидбе* и *Боке* одржаног 10. 12. 1930.

⁷⁷ ДАСТ, 16–225, Записник са састанка представника *Јадранске пловидбе* и *Боке* одржаног 10. 12. 1930; ДАСТ, 16–225, Записник са конференције за уређење паробродског реда вожње субвенционисаних пруга за 1931/32.

⁷⁸ ДАСТ, 16–225, Начелник Поморског одељења – министру саобраћаја (1931)

Успела је да одржи линију од Скадарског језера до Метковића и Сплита и током наредних година.⁷⁹ У рекламама је скретала пажњу привредницима на ову редовну теретну пругу која је „од највеће важности за развитак измјене добара са Црном Гором и Арбанијом“.⁸⁰

У допису Министарства саобраћаја Министарству трговине и индустрије од 10. 2. 1923. наведено је саобраћај на Охридском језеру „толико је незнатан да је заправо чудо да се неко не лати пловидбе на том језеру мада би та грана привреде могла бити врло рентабилна, нарочито пак ради обилног богатства тог језера на рибама и рацима“. До тада су по језеру пловили, „урођеници са скромним примитивним средствима“ и неколицина Француза са два моторна чамца, који су остали после рата и који су од стране Краљевине „само ћутке трпљени“.⁸¹ По свему судећи крајем 1920-их, путничка и трговачка пловидба по овом језеру, на линији Охрид–Подградец, поверена је бродовласнику Бори Фортомаревићу. Према реду вожње, његов брод је полазио из Охрида у 8 ч и стизао у Албанију у 11.30 ч. Повратак из Подградеца се предвиђао за 15 ч, а долазак у Охрид у 18.30 ч. Једна станица на овој линији била је у Светом Науму.⁸² Иако се језеро није залеђивало, пловидба се ипак прекидала од децембра до фебруара.⁸³ Такође, није било пловидбе у време неповољних временских услова. Пристаништа на овом језеру нису била довољно уређена. Југославија је улагала одређена средства у њихово побољшање, али су она континуирано смањивана у време економске кризе. Исти је случај био и са субвенцијом коју је држава исплаћивала Фортомаревићу.⁸⁴ Нису биле регулисане цене превоза па је Фортомаревић подизао цену кад год би се нагомилала роба за Албанију што је излагало трговце непријатним и непредвиђеним издацима.⁸⁵ Конзулат КЈ у Корчи је почетком 1932. године упозоравао Завод за унапређење спољне трговине да ће, уколико југословенски бродовласник не буде снизио тарифу, „која је за данашње прилике висока“, тешко издржати конкуренцију једног абланског трговца који намерава да превози робу на линији Охрид–Подградец.⁸⁶ Као што је конзулат предвидео, ускоро је у Подградецу извршено свечано „крштење“ једне „лађице, или боље моторног чамца“ – *Уљи и варда (Бела звезда)*,

⁷⁹ ДАСТ, 16–225.

⁸⁰ *Glas Boke. Лист за привредна и просвјетна питања*, 6. 6. 1936, 4.

⁸¹ АЈ, 65–175–550, Директор Речног саобраћаја – МТИ, 10. 2. 1923.

⁸² *Вардар*, 5. 1. 1933.

⁸³ Милан Јовановић, „Саобраћај у Вардарској бановини“, *Алманах бановина. Вардарска бановина*, 1931, 53.

⁸⁴ У позицијама у југословенским буџетима се наводило: „помоћ националном бродарству на Охридском и Преспанском језеру“, што значи да је постојао одређени саобраћај и на Преспанском језеру. Буџети Министарства саобраћаја Краљевине СХС/Југославије објављени од 1928. до 1935. године.

⁸⁵ АЈ, 334–456–1443, Конзулат КЈ у Корчи – МИП-у, 17. 10. 1931.

⁸⁶ АЈ, 334–456–1443, Конзулат КЈ у Корчи – Заводу за унапређење спољне трговине, 28. 1. 1932.

чији је власник био Нервус Пашо. Фортомаревић је потом снизио тарифу, чак и више него што су трговци тражили, „али конкуренција је већ ту“.⁸⁷

Саобраћај на простору Албаније вршио се и авионима. Почетком 1930-их постојале су редовне тронедељне линије: Тирана–Корча (трајање пута: 1 ч), Тирана–Скадар (45 минита), Тирана–Валона (1 ч), Тирана–Елбасан (10 минута),⁸⁸ Валона–Ђирокастра (35 минута), као и повремена линија Тирана–Куks (1.10 ч).⁸⁹ Наведене линије биле су у рукама италијанског капитала.⁹⁰ У проучаваном периоду није било директних ваздушних веза Југославије и Албаније,⁹¹ иако је било предлога да се оне успоставе.⁹²

Закључак

Краљевина Југославија и Краљевина Албанија у периоду од 1929. до 1935. године биле су повезане поморским, језерским, речним и друмским саобраћајним везама. Директних железничких и ваздушних веза није било. Иако су постојали саобраћајни путеви у правцу север–југ и исток–запад у проучаваном периоду није било значајнијих ни трансверзалних ни вертикалних путева. Затварање југословенско-албанских граница у годинама након Првог светског рата оставило је трајне последице на друмске везе. Путници и трговци из Албаније окренули су се ка грчкој територији преко Лерина и Југославија у проучаваном периоду није успела да их преусмери и врати на Виа Егнацију, односно Битољ. Редовна друмска линија Битољ–Корча, чији је управо то требало да буде један од циљева, покренута је тек 1935. године. Стари скадарско-призренски пут у овом периоду није имао већу важност пре свега јер није био у потпуности прилагођен за модерна моторна саобраћајна средства. На северу, у околини Скадарског језера, редован друмски саобраћај успостављен је такође тек 1935. Лоши путеви кочили су друмски саобраћај и модернизацију и одржавали традицију – кириције и коње. Саобраћајне везе између Југославије и Албаније постојале су и на Охридском и Скадарском језеру, али су оба језера захтевала већа улагања како би се саобраћај на њима развио у већој мери. Најзначајније саобраћајне везе између два суседа ишле су морским путем (око 90% њихове трговинске размене). Међутим, нерешено питање регулације Скадарског језера и реке Бојане, као и јака конкуренција италијанских бродова, кочиле су

⁸⁷ АЈ, 334–456–1443, Конзулат КЈ у Корчи – МИП-у, 21. 2. 1932.

⁸⁸ АЈ, 334–415–1359, Посланство КЈ у Тирани – МИП-у, 3. 4. 1931.

⁸⁹ АЈ, 334–415–1359, Трговинске прилике у Албанији, 20. 3. 1931.

⁹⁰ Ž. Avramovski, *n. d.*, 170.

⁹¹ Југословенско друштво *Аеропут* отворило је линија Београд–Подгорица–Тирана тек 1938. Čedomir Krnić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije. Prva knjiga*, Београд, 2010, 382–384.

⁹² Постојао је предлог да се током летње сезоне продужи линија Тирана–Корча до Битоља, Скопља и Београда. Борисав Арсић, „Наше саобраћајне везе са Албанијом“, *Вардар*, 14. 5. 1933, 1.

везе Скадра, Драча и осталих албанских лука са југословенским поморским лукама. Поред наведеног, неразвијеност Албаније, између осталог и у области саобраћаја, није нудила много могућности побољшање саобраћајних веза са Југославијом у већој мери.

Директне саобраћајне везе Југославије и Албаније биле су у потпуности у приватним рукама. Међутим, југословенска држава је настојала да одређеним мерама утиче на ове везе. У проучаваном периоду она је наставила са субвенционисањем паробродских друштава *Јадранска пловидба* (дотицала албанске јадранске луке) и *Бока* (држала линије од Југославије до Скадра), као и бродарства Боре Фортомаревића (на Охридском језеру), а доделила је и једну нову – Петру Самарџићу за аутобуску линију Битољ–Корча. Такође, југословенска држава је одвајала одређена средства за градњу и поправљање саобраћајница. Међутим, услед економске кризе, наведене субвенције су касниле и биле смањене, а преполовљена су и средства одвајана за саобраћајнице. Под утицајем економске кризе, али и других фактора, изостале су одлучније мере југословенске државе које би побољшале саобраћајне везе са Албанијом. Оне су наставиле да коче развој југословенско-албанске трговине, туризам, мобилност, поштанску комуникацију и друго.

Југославија није успела да спречи процес ширења италијанског утицаја у Албанији. У проучаваном периоду она није успела да успостави директне железничке везе са овим суседом, као ни да реши спор са италијанским *Барским друштвом* које је држало важну пругу близу границе са Албанијом. Италијански утицај делимично је умањен у друмском саобраћају оснивањем Албанског аутомобилског клуба (1934), али то није био резултат југословенског деловања. Поред тога, Југославија није успела да друмским саобраћајним везама обезбеди повећање југословенско-албанске трговине. Није умањен италијански утицај у поморском саобраћају на албанским обалама. Авионски саобраћај над овом земљом био је у италијанским рукама. Југославија није успела да установи ни ваздушну линију до Албаније. Саобраћајне везе Југославије и Албаније допринеле су неуспеху југословенске политичко-привредне акције у Албанији. Са доминантним положајем у области саобраћаја, али и у области привреде и финансија, Италији је било лако да прошири и свој политички утицај у Албанији који ће ову земљу у наредним годинама довести у потпуно зависан положај од Италије.

Необјављени извори:

Архив Југославије:

Министарство трговине и индустрије КЈ, Министарство иностраних послова КЈ, Министарство саобраћаја КЈ

Државен архив Републике Северне Македоније:
Банска управа на Вардарска бановина, Министарство за градежи на КЈ
Државни архив у Сплиту:
Дирекција поморског саобраћаја

Објављени извори:

Буџети Министарства саобраћаја Краљевине СХС/Југославије објављени од 1928. до 1935.

Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину, Књига VI, Београд, 2011.

Стенографске белешке Народне скупштине Краљевине Југославије (1932–1933)

Штампа и периодика:

Вардар
Трговински гласник
Glas Boke. Лист за привредна и просвјетна питања

Литература:

Avramovski, Živko. „Italijanska ekonomska penetracija u Albaniji 1925. do 1939. godine“, *Istorija 20. veka*, 1963.

Бартл, Петер. *Албанци од средњег века до данас*, Београд, 2001.

Глигоријевић, Бранислав. „Југославија, Албанија и велике силе (1919–1939)“, *Косово и Метохија у великоалбанским плановима 1878–2000*, Београд, 2001.

Dešić, Vukan. „Značaj saobraćaja i njegova uloga u razvitku društva“, *Sto godina železnica Jugoslavije*, Београд, 1951.

Ђонових, Никола. *Искусство и потребе Црне Горе*, Београд, 1933.

Janković, Vasilije Vasko. *Od Bokeljske plovidbe do Zetske plovidbe. Iz istorije brodarstva. Knjiga V*, Cetinje, 2009.

Јовановић, Милан. „Саобраћај у Вардарској бановини“, *Алманах бановина. Вардарска бановина*, 1931.

Јовановић, Никола. „Албанија и саобраћајно-привредне прилике у њој“, *Железнички алманах 1928–1929*, Београд, 1928.

Конески, Никола. „Аутобуски саобраћај у Вардарској бановини“, *Лесковачки зборник*, 63/2023.

Krunić, Čedomir. *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije. Prva knjiga*, Београд, 2010.

Манојловски, Александар. „Еврејската верска општина во Битола (1945–1950)“, *Гласник*, 1–2/2018.

Милошевић, Миладин, Димић, Љубодраг. „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918–1939“, *Токови историје*, 1/1990.

Мишић, Саša. „Serbo-Albanian Bank in Albania 1925–1927“, *Balkanica*, 37/2007.

Павловић, Стеван К. *Историја Балкана 1804–1945*, Београд, 2018.

Перовић, Марко. *Економски односи Југославије и Албаније (1947–1948)*, Београд, 1951.

Славковић Мирић, Божица Ж. *Југославија и Албанија 1945–1948: економски односи*, Београд, 2020.

Храбак, Богумил. „Саобраћај на Косову и Метохији 1870–1912. године“, *Зборник Матице српске за историју*, 40/1989.

Списак скраћеница:

ЗОР – Закон о радњама

КЈ – Краљевина Југославија

КТО – Конзуларно-привредно одељење

МИП – Министарство иностраних послова

МТИ – Министарство трговине и индустрије

МУП – Министарство унутрашњих послова

ПО – Политичко одељење

Summary

Nikola Koneski

TRANSVERSAL AS WELL AS VERTICAL ROUTES? TRAFFIC CONNECTIONS BETWEEN THE KINGDOM OF YUGOSLAVIA AND THE KINGDOM OF ALBANIA 1929–1935.

Based on archival materials, published sources, press, and relevant literature, this paper presents and analyzes the traffic connections between the Kingdom of Yugoslavia and the Kingdom of Albania from 1929 to 1935. During the studied period, the two neighboring countries were connected by maritime, road, lake, and river transport. There were no direct rail or air lines between them. Good traffic connections were one of the prerequisites for the success of the Yugoslav political-economic action aimed at preventing the further spread of Italian influence in Albania. However, due to the economic crisis and other factors, there was lack of decisive measures by the Yugoslav state to improve transportation connections with Albania, which continued to hinder the development of Yugoslav-Albanian trade, tourism, mobility and postal communication.