

Изазови истраживања историје Косова и Метохије у 20. веку

ИНСТИТУТ ЗА НОВИЈУ ИСТОРИЈУ СРБИЈЕ
Библиотека „Зборници радова”
Бр. 32

За издавача
Др Владан Јовановић

Редакција
Др Божица Славковић Мирић (главни и одговорни уредник)
Др Милутин Живковић (главни и одговорни уредник)
Др Душан Бојковић (главни и одговорни уредник)
Др Зоран Јањетовић
Др Дмитар Тасић
Др Владан Виријевић
Др Миомир Гаталовић
Др Огњен Томић (секретар)

Рецензенти
Академик Љубодрог Димић
Др Коста Николић
Др Александар Стојановић

Лектура и коректура
Др Биљана Ћирић

Техничко уређење и дизајн корица
Др Небојша Стамболија

ISBN 978-86-7005-210-9

ИЗАЗОВИ ИСТРАЖИВАЊА ИСТОРИЈЕ КОСОВА И МЕТОХИЈЕ У 20. ВЕКУ

Тематски зборник



Београд, 2026.

САДРЖАЈ

Реч уредништва.....	7
---------------------	---

I ИСТОРИОГРАФИЈА

Божница СЛАВКОВИЋ МИРИЋ

Призрен, главни погранични град југословенске и албанске државе у међуратном периоду.....	15
--	----

Душан БОЈКОВИЋ

Обликовање свести о посебности простора Косова и Метохије у револуционарној перспективи Комунистичке партије Југославије 1919–1941	33
--	----

Милушин ЖИВКОВИЋ

Косовски Албанци и Вафен СС (1941–1945). Идеје, планови, пракса	53
--	----

Душан ПОПОВИЋ

Одметници у Штавичком срезу од 1944. до 1951. године	79
---	----

Немања ДИМИТРИЈЕВИЋ

Албанолошки институт Аутономне Косовско-метохијске Области у Приштини (1953–1955)	103
--	-----

Јелена ТОДОРОВИЋ ЛАЗИЋ, Александра КОЛАКОВИЋ

Албански поглед на кризу на Косову 1981. године.....	119
--	-----

Слободан СЕЛИНИЋ

Градски комитет Савеза комуниста Београда и криза на Косову и Метохији у време Осме седнице Централног Комитета Савеза комуниста Србије 1987	139
--	-----

II ИДЕНТИТЕТИ И КУЛТУРА СЕЋАЊА

Сава БУРЂЕВИЋ

Изазови истраживања историје Турака на Косову и Метохији после Другог светског рата: идентитет, миграција и асимилација.....165

Ненад АНТОНИЈЕВИЋ

Култура сећања и питање злочина на Косову и Метохији у Другом светском рату 183

Јован АЛЕКСИЋ

Одједи 'Књиге о Косову' у југословенској интелектуалној јавности.....213

Урош МИКЕТИЋ

'Опрост крви' код косовских Албанаца 1990–1991. као сведочанство о етничкој хомогенизацији: студија случаја *Oral History Kosovo*.....245

Рајко МИНИЋ

'Санџачко питање' у светлу дешавања на Косову и Метохији крајем 20. века. Истраживачко-методолошки изазови 267

III МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА

Душан ФУНДИЋ

Извештаји аустроугарских конзула и истраживање историје Косовског вилајета током прве деценије 20. века 287

Зоран ЈАЊЕТОВИЋ

Истраживање броја албанских усељеника током Другог светског рата и албанских жртава репресије на његовом крају.....303

Ијор ВУКАДИНОВИЋ

Између мемоара официра Удбе и накнадно отворених архива: масовна стрељања на Косову и Метохији након Другог светског рата 323

Пећар РИСТАНОВИЋ

Изазови истраживања косовске кризе 1981–1989.....341

Стефан РАДОЈКОВИЋ

Косово и Метохија од јуна 1999. године до данас: хегемона интерпретација и изазивачи 361

Подаци о ауторима 391

Божица СЛАВКОВИЋ МИРИЋ

Институт за новију историју Србије, Београд

bozica.slavkovic@gmail.com

ORCID: 0000-0002-3748-3507

Призрен, главни погранични град југословенске и албанске државе у међуратном периоду*

Апстракт: Регулисање пограничних односа, а нарочито економско оживљавање појединих пограничних градова на Косову и Метохији као што је био Призрен, било је значајно за развој економских односа југословенске и албанске државе. Кроз архивске изворе и статистичке податке, покушаћемо да дамо слику Призрена као важног трговачког центра из ког су албански трговци и занатлије набављали своје потребе и где су слали своје производе ради продаје. У Призрену је, као и у Ђаковици и Пећи, трговина била углавном унутрашња, и економски је зависио од других југословенских и албанских пограничних области. Трговина се овде борила са многим тешкоћама, била је примитивна и зависила је од пограничног режима, јер је граница била мање-више затворена. Потписивањем Споразума о Пограничном промету 1934. и његовим ступањем на снагу 1935. Призрен је требало да економски оживи. Овај Споразум је остао на снази као привремени и након окупације Албаније од стране Италије, јер је погранична трговина била веома важна.

Кључне речи: Албанија, економија, југословенско-албански односи, Краљевина Југославија, Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца, погранични промет, Призрен

Увод: истраживање теме

Проучавање економских тема код историчара појављује се у последњих неколико деценија, док су се до тада тиме узгредно бавили у оквиру политичке историје. Цењени српски историчар Андреј Митровић сматрао је да економске теме захтевају посебан истраживачки на-

* 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 2026. години бр. 451-03-33/2026-03/200016 од 5. 2. 2026. године.

пор историчара, али да би се тиме сагледала целокупна историјска стварност.¹ Значајан допринос истраживању економске историје до данас дали су Смиљана Ђуровић, Весна Алексић, Драгана Ђатовић, Иван Бецић, Јелена Рафаиловић и други, који су проучавали трговинске и економске односе југословенске државе с другим земљама, али и остала значајна економска питања.

Тема југословенско-албанских економских односа у међуратном периоду обрађивана је у историографској литератури уз главна политичка и војна питања. Моје истраживање објављено у виду књиге *Југословенско-албански економски односи 1918–1941* (Београд: ИНИС, 2025) представља покушај да се испуни та празнина у историографији. Истражујући архивске материјале за настанак ове књиге, наишла сам и на изворе који се односе на уређивање пограничних односа², што је било неизоставно везано једно за друго, а Призрен се нарочито истицао као главни погранични град. Стога је мој рад посвећен покушају да се посебно представи значај и улога овог града у пограничним односима југословенске и албанске државе. Основу истраживања чине фондови Архива Југославије у Београду. Пре свега, најзначајнији су Фонд Министарства иностраних послова Краљевине СХС, односно Краљевине Југославије, и Фонд Министарства трговине и индустрије Краљевине Југославије. Веома важни за исказивање обима и структуре југословенско-албанских економских односа били су статистички подаци о увозу и извозу робе, као и трговинском билансу. Они су сачувани у архивским изворима, али и објављени у званичним државним публикацијама југословенске државе.³ За потпуније проучавање југословенско-албанских политичких и економских односа помогли су ми и текстови из штампе тог периода. Значајни су били дневни листови *Полиџика*, *Време* и *Правда*, као и текстови објављивани у *Трговинском гласнику*.

У раду се на основу наведених необјављених и објављених архивских извора, штампе и одговарајуће литературе, анализирају економске везе и погранични промет југословенске и албанске државе, уз нагласак на улогу Призрена у томе. Циљ овог рада је да допринесе истраживању југословенско-албанских економских односа, укаже на значај пограничног промета ове две земље и истакне значај Призрена, као и да укаже на то колико је политичка ситуација утицала на усложњавање економских односа две земље.

¹ Весна Алексић, „Андреј Митровић о важности изучавања економске историје”, *Годишњак за друштвену историју* 2/2013, 70–75.

² Божица Славковић Мирић, „Економско оживљавање југословенско-албанских пограничних градова и питање двовласничких имања 1918–1941”, *Токови историје* 1/2025, 169–200.

³ Мијо Мирковић, *Својна трговинска полиџика*, (Београд: Издавачка књижара Геце Кона, 1932), 6–9; Владан Виријевић, *Југословенско-шурски економски односи 1918–1941* (Приштина – Лепосавић: Филозофски факултет Универзитета, 2018), 21–22.

Важност развијања Призрена као значајног пограничног града

Пре 1912. Цариград, иако је био центар османске државе, мало је утицао на живот и рад албанског живља. Саобраћајне везе биле су ретке и имале су више стратегијске него привредне сврхе. Под таквим околностима албанско становништво кретало се у економски узаном кругу пословног општења с најближим залеђем. Призрен, као и Скопље, Пећ, Ђаковица, Дебар, Струга, Охрид и Битољ с Прилепом важили су за главне трговачке центре из којих су албански трговци и занатлије на-бављали своје потребе и где су слали своје производе ради продаје.⁴ Такође, од 1918. преко Призрена, али и других граничних места као што су били Пећ, Ђаковица, Дебар, Охрид и донекле Битољ, опет су производи нашли своје „старе“ потрошаче у Албанији. Ипак, извозни контингент Србије у Албанију непосредно након завршетка Првог светског рата није био онакав какав је био пре 1912. Узроци томе били су лош саобраћај на пругама нормалног и уског колосека, новчана криза, нереди дуж граничног појаса. Нарочито је проблем био затварање границе према Албанији, чиме је била укочена привреда, као и напредак Призрена, али и свих пограничних насеља.⁵

Значај развоја Призрена видео се и у плановима сваког вида сарадње југословенске и албанске државе. Председник југословенског Одбора за албанске ствари при Министарству иностраних послова је, у новембру 1921, истакао да је на односима Југославије и Албаније требало радити јер су они представљали „првокласни интерес“. Према његовим речима, „не би требало ништа препустити случају већ једнолично, систематски и консеквентно радити“. То је подразумевало постојање плана и једног сталног тела, према његовом мишљењу, најбоље у Призрену, које би радило на извођењу тог плана на терену, према југословенским инструкцијама. Тиме је требало да се баве председник Одбора Милан Станковић и члан Одбора Пуниша Рачић, који су били задужени за прикупљање података за рад у Албанији.⁶

Доласком Ахмед-бег Зогуа⁷ на место премијера у албанској влади, односи Краљевине СХС и Албаније били су обележени жељом за дипло-

⁴ Архив Југославије (Даље: АЈ), Фонд 65, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије, 65-7-100, Секретар Скопске коморе на Другој конференцији Комора и Извозничких Удружења у Скопљу 10. и 11. маја 1924. под називом „Трговина са Албанијом са гледишта опште народне привреде“.

⁵ Исто.

⁶ АЈ, Фонд 334, Министарство иностраних послова Краљевине СХС, 334-4-18, 85, 86, Председник Одбора за албанске ствари при Министарству иностраних послова Краљевине СХС, 29. новембар 1921.

⁷ Ахмед-бег Зогу (1895–1961) био је на власти у Албанији од 1922. до 1939. Био је премијер Албаније 1922–1924, председник 1925–1928. и на крају први и једини краљ

матском сарадњом.⁸ Постигнута сагласност по питању међудржавне границе августа 1925. (делила их је граница у дужини од 465 километара), допринела је уређењу економских односа Југославије и Албаније.⁹ То је подразумевало могућност решавања и осталих питања. За економска питања и добре пограничне односе, било је неопходно пре свега уредити саобраћајне везе, у чему се опет Призрен истицао као важна карика у спајању пограничних градова. Било је планирано да се гради железничка пруга Скадар–Призрен–Драч–Елбасан–Охрид, за шта је Ахмед-бег Зогу нудио југословенској држави концесије у замену да Албанија може да рачуна на југословенску државу.¹⁰ Овде би требало нагласити да се трговина од Пећи до Призрена борила са многим тешкоћама. Обављала се на примитиван начин, двоколицама, а најчешће коњским караванима, што је било скупо и споро. Било је случајева где је албански трговац путовао 12–15 сати путем који би, да су били бољи технички услови, прешао колима за два до три сата. Према мишљењу секретара Скопске коморе, бољим путевима могла се постићи двострука корист, односно повећао би се број албанских потрошача, али и количина робе у продаји. Албански купци су зато ограничавали своју потражњу према снази превозних средстава, а продавци, југословенски трговци, ограничавали су куповину робе са стране због уздржљивости албанских потрошача. Важно је било употребити новоизграђене железничке пруге Битољ–Охрид и Урошевац–Призрен, али и радити на изградњи путева. Угрожена безбедност, због честих немира на граници,¹¹ утицала је на

(1928–1939). Погледати више: Bernd Fischer, *King Zog and the Struggle for Stability in Albania*, (Boulder: East European Monographs, 1984); Jason Tomes, *King Zog, Self-Made Monarch of Albania*, (New York: New York University Press, 2003); Душан Батаковић, „Ахмед бег Зогу и Србија“, *Научни скуп Србија 1916*, ур. Љиљана Алексић, (Београд: Историјски институт, 1987), 165–177; Owen Pearson, *Albania and King Zog: independence, republic and monarchy 1908–1939*, (London; New York: Centre for Albanian Studies in association with IB Tauris Publishers, 2004); Verli Marenglen, *Shqipëria dhe Kosova – historia e një aspirate (Albania and Kosovo – story of an aspiration)*, vol. I–II, (Tirana: Botimpex, 2007).

⁸ АЈ, 334- 4-131, Генерални конзул у Скадру Николи Пашићу, председнику Министарског савета, 18. јануар 1922; Desanka Todorović, *Jugoslavija i balkanske države 1918–1923*, (Beograd: Narodna knjiga, Institut za savremenu istoriju, 1979), 145; Саша Мишић, *Албанија: пријатељ и противник. Југословенска политика према Албанији 1924–1927*, (Београд: Службени гласник, 2009), 55–73.

⁹ Živko Avramovski, „Jugoslovensko-albanski odnosi 1918–1939“, *Ideje* 5–6/1987, 67–79; Мишић, *Албанија: пријатељ и противник. Југословенска политика према Албанији 1924–1927*, 55–73; Sinan Hasani, *Kosovo: istine i zablude*, (Zagreb: Centar za informacije i publicitet, 1986), 78–79; Милосав Јелић, *Албанија – зајиси о људима и гојађајима*, (Београд: Издавачка књижарница Геце Кона, 1933), 78–84.

¹⁰ АЈ, Фонд 310, Александар Цинцар-Марковић, Фасцикла 1, Господину др Момчилу Нинчићу, 5. новембар 1925.

¹¹ Погледати више: Павле Целетовић Иванов, *Качаци Косова и Мейхохије*, (Београд: Интер-ју-прес, 1990); Дмитар Тасић, *Рајџ после рајџа: Војска Краљевине Срба, Хрватџа и Словенаца на Косову и Мейхохији и у Македонији*, (Београд: Службени гласник, 2012); Владан Јовановић, *Југословенска држава и Јужна Србија 1918–1919. Македонија, Санџак*

промет робе и путника, због чега је роба била скупља. Мање-више за-творену границу требало је решити, јер је сваки прелазак био повезан с низом административних формалности око добијања виза и путних исправа. Зато је, према мишљењу секретара Скопске коморе, трговин-ски уговор Југославије и Албаније био неопходан, нарочито за опстанак пограничних градова, као што су били пре свега Призрен, али и Ђако-вица и Дебар, који су изгубили преко 30% свог ранијег привредног ста-лежа.¹² Овде би требало нагласити да је Призрен, иако је био погођен несређеним односима с Албанијом, успео да „преживи” због тога што је имао јаке потрошаче и у југословенској краљевини.¹³

Све пограничне области, па и Призрен, биле су зависне једне од других (од Скопља, Битоља, Охрида, Струге, Ресена, Дебра, Прилепа, Пе-ћи, Ђаковице, Подгорице и Албаније).¹⁴ Трговина је, дакле, у овим обла-стима била пре свега унутрашња. Сељаци су углавном продавали пољо-привредне производе и домаћу радиност за потребе града, док су се у радњама у граду снабдевали занатским производима и индустријском робом. Постојао је велики број мањих радњи, ниједан већи центар, а тр-говина се обављала директно потрошач–сељак. Начин трговања оба-вљао се на традиционални начин. Призрен је у време писања реферата готово главни посао с Албанијом обављао помоћу поруџбина које је до-бијао писмом преко кириџија или пак извршавајући налоге печалбара. Услед тешкоћа прелаза границе и добијања пасоша, Албанци су пору-чивали робу по кириџијама. Печалбари су писали познатијим трговци-ма да њихову породицу у Албанији снабду извесном робом, а по поврат-ку из печалбе се тај износ измиривао. Због наведених разлога, Скопска комора је сматрала да би конвенција о слободном граничном промету (без плаћања царине) била значајнија од трговинског уговора с Алба-нијом, јер би граница која се налазила „пред самим вратима” Призрена и осталих пограничних места са свим царинским и граничним формал-ностима спречавала долазак Албанаца на југословенске пијаци. Том конвенцијом, према мишљењу коморе, регулисали би се и повећани не-

и Косово и Меџохија у Краљевини СХС, (Београд: ИНИС, 2002), 159; Goran Antić, „Ko-sovski komitet i Kraljevina SHS u svetlu jugoslovenskih izvora 1918–1920”, *Istorija 20. veka* 1/2006, 27–44; Драги Маликовић, *Качачки покрет на Косову и Меџохији 1918–1924*, (Приштина [тј.] Лепосавић: Институт за српску културу; Косовска Митровица: Фило-зофски факултет, 2005); Ljubodrag Dimić, Đorđe Borozan, „Političke i bezbednosne prilike na Kosovu i Metohiji u prvoj polovini 1920”, *Istorija 20. veka* 1–2/1999, 89–104.

¹² АЈ, 65-7-100, Секретар Скопске коморе на Другој конференцији Комора и Извознич-ких Удружења у Скопљу 10. и 11. маја 1924. под називом „Трговина са Албанијом са гледишта опште народне привреде”.

¹³ АЈ, 334- 4-458, Трговачко-индустријска комора министру спољних послова Краље-вине СХС, 11. новембар 1925.

¹⁴ Љубодраг Димић, Миладин Милошевић, „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918–1939”, *Токови историје* 1/1990, 39; Владан Јовановић, *Вардарска бановина 1929–1941*, (Београд: ИНИС, 2011), 248–249.

легални промет Призрена и осталих граничних градова с Албанијом, и уништиле би се качачке банде које су имале користи од кријумчарења. Најзад, Комора је сматрала да би се тиме „поправила велика грешка југословенске државе, што је дозволила да југословенским градовима вековне пијаце буду одсечене, те да због тога срљају у пропаст, а њихове пијаце да преузимају Италијани и Грци, те да држављани албанске државе дуж целе југословенске границе буду лишени годинама својих најглавнијих пијаца и најнужнијих артикала за живот и свакидашњу потребу”. Ипак, тај слободни погранични промет угрозио би Скадар, који је био центар кријумчарења италијанске робе и база за све нелегалне пошиљке у југословенску земљу. Одатле су се трговци Призрена, али и Ђаковице и Пећи снабдевали свиленом робом, кријумчареном и приликом доласка у Албанију и приликом преласка југословенске границе. Представници коморе сматрали су да би, с обзиром на изградњу пута Пећ–Андријевица, слободан промет могао да важи од Св. Наума, Охрида, Битоља, Струге, Дебра, Призрена, па све до Ђаковице.¹⁵

Наравно, изградња осталих путева била је веома значајна за економску сарадњу југословенске и албанске државе. Веза са Албанијом била је близу преко Призрена (17 км до албанске границе), али је пут био у доста лошем стању, транспорт робе се обављао углавном коњима, али је и колима био могућ све до Кукуса (седиште префектуре на 30 км од Призрена).¹⁶ Такође, поштански, телеграфски и телефонски саобраћај с Албанијом није био уређен.¹⁷ Пошта је прелазила на југословенску границу само код Охрида и Подгорице. Писмо, на пример, из Кукуса на 30 км од Призрена, које је било упућено за Призрен или Ђаковицу, морало је да иде због тога преко Скадра, Подгорице, Београда итд. док би стигло на одредиште у Јужној Србији. Телефонске везе уопште нису постојале. Од значаја би били, према мишљењу коморе, транзитни магацини у Битољу као и у Призрену и свим пограничним градовима према Албанији. У тим би магацинима роба намењена за Албанију стајала до плаћања царине, очекујући да буде продата и експедована за Албанију. Такође, сматрали су да је важно да роба од транзитног магацина до границе иде без званичног пратиоца, чији су трошкови били велики.¹⁸

Значај југословенско-албанских пограничних односа види се и кроз трговински промет кроз Призрен и остале градове дуж сувоземне границе. Комора је наводила да је овај промет био „далеко већи него што су га показивале званичне статистике”, и то „већи три пута најмање”, јер су

¹⁵ АЈ, 334-4-458, Трговачко-индустријска комора министру спољних послова Краљевине СХС, 11. новембар 1925.

¹⁶ Исто.

¹⁷ Срђан Мићић, *Од бирократије до дипломатије: историја југословенске дипломатске службе 1918–1939*, (Београд: ИНИС, 2018), 410–411.

¹⁸ АЈ, 334-4-458, Трговачко-индустријска комора министру спољних послова Краљевине СХС, 11. новембар 1925.

званичне статистике показивале оно што је било забележено у царинским књигама. Комора је навела више примера, а један од њих је да је личном анкетом утврдила да су у Призрену постојале трговачке куће које су свака понаособ извезле више сапуна у Албанију („наравно, илегално“) него што је показивала званична статистика за целу Краљевину.¹⁹

Призрен након склапања и ратификације Трговинског уговора

Питање пограничног промета југословенско-албанске државе је коначно требало да буде регулисано трговинским уговором од 22. јуна 1926 (ратификованог 17. маја 1929),²⁰ чији је прикључни део чинио протокол о пограничном промету. То је било веома важно за погранични промет дуж сувоземне границе за који су нарочито били заинтересовани југословенски југозападни крајеви, пре свега Призрен, као и Битољ, Охрид, Струга, Дебар, Ђаковица, који су служили као центри снабдевања источног дела Албаније.²¹ Призрен је чинио важну ставку Споразума о пограничном промету, који је обухватао 69 тачака.²²

Тешкоће у пограничном промету биле су готово свакодневне до ратификације, али и одмах након ње. Велики жупан Косовске области је у свом извештају изнео да је Призрен, иако погранично место и царинарница, трговином и занатима у опадању био упућен само на своју околину, а одсечен од Северне Албаније. Сматрао је да су се неуговорено стање и слаб трговачки промет с Албанијом највише осећали у Призрену, одакле су се у Албанију највише извозили жито, кукуруз, со и гас. Постојао је колски саобраћај до Кукуса као места у Албанији у коме је било седиште државне власти, па су југословенски трговци преносили робу колима југословенских грађана из Призрена. Ипак, у мају 1929. та-

¹⁹ Исто.

²⁰ Међународни уговори Краљевине Југославије: преглед трајања и истека уговора, (Б.и.: 1932), Арбанија; Đorđe Borozan, „Jugoslavija i Albanija u dvadesetom vijeku“, *Jugoslovenska država 1918–1998*, ur. Đorđe O. Piljević, (Beograd: Institut za savremenu istoriju, Institut za noviju istoriju Srbije, Vojnoistorijski institut, Podgorica: Istorijski institut Crne Gore, 1999), 207; Јелена Рафаиловић, *Развој индустрије на Балкану. Текстилна индустрија у Краљевини Срба, Хрватша и Словенаца и Бујарској 1919–1929*, (Београд: Институт за новију историју Србије, 2018), 224; „Ratifikacija trgovinskog ugovora sa Albanijom“, *Jugoslovenski Lloyd*, 17. мај 1929, 2; „Ratifikacija trgovinskog ugovora sa Albanijom“, *Jugoslovenski Lloyd*, 19. мај 1929, 2.

²¹ АЈ, 334-392-1232, Краљевском посланству у Тирани, Директор конзуларно-трговинског одељења Министарства иностраних послова Краљевине СХС, 7. децембар 1928; *Време*, 30. јул 1934; *Време*, 7. октобар 1929; *Трговински гласник*, 4. септембар 1929, 2; *Политика*, 1. август 1929; Димић, Милошевић, „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918–1939“, 45.

²² АЈ, 334-3-17-620, 621, Закључни протокол из споразума о пограничном промету између Југославије и Албаније; *Службене новине*, 8. новембар 1934.

мошња Префектура забранила је колски пренос робе за Албанију даље од Врбнице, која је била гранично место на том путу. Одатле су ову робу морали превозити на колима албанских грађана, али је проблем био у недостатку кола. Трговци су самим тим, према речима жупана, били на-терани да робу продају у бесцење или да је враћају натраг. Такође, било је и оних којима је роба била задржавана чим су прешли границу, па би самим тим лежарина „појела” вредност робе и онда би је трговац сам дао у бесцење или би је албанске царинске власти продале по таксама које су саме одређивале. Управо због тога било је неопходно уредити стање с Албанијом.²³

Трговински уговор југословенске и албанске државе, дакле, ступио је на снагу тек 6. јуна 1929 (због све интензивније сарадње Албаније и Италије),²⁴ али је и након тога било тешкоћа у пограничној трговини с Албанијом. При југословенском посланству у Тирани била је основана трговинско-економска секција чији је задатак био да прикупља податке о артиклима које је Албанија увозила, да обавештава привреднике и трговачке куће о ценама производа и количинама њихове потражње и потрошње и о свему осталом што је имало за циљ да се организује привредни наступ у Албанији.²⁵ Требало је радити „на уклањању сувишних формалности”, како се наводи у *Југословенском Лојду* почетком септембра 1929.²⁶ Поводом тога, између осталог, Трговачка и Индустијска комора одржале су, по позиву Министарства иностраних дела, Интерминистријалну конференцију, 23. септембра 1929. Ове две коморе послале су Министарству текст заједничког предлога. Ту се опет истицао значај отварања транзитних магацина у којима би се спремила роба за зимску сезону (у свим градовима дуж албанске границе, а нарочито у Призрену, као и у Дебру, Охриду и Битољу), уз извесне олакшице, као што су: ослобађање од пореза, снижене железничке тарифе, бескаматни зајмови и др. Затим, било је важно решити железничке тарифе (колски, аутомобилски или каравански пренос од најближе железнич-

²³ АЈ, 334-392-1232, Министарству иностраних послова Краљевине СХС, 1. јун 1929.

²⁴ Резултат политичке и економске сарадње Албаније и Италије било је потписивање Уговора о зајму и емисионој банци са Италијом 1925, Првог тиранског споразума 27. новембра 1926. и Другог тиранског споразума 22. новембра 1927. Ипак, Ахмед-бег Зогу није желео да се одрекне и сарадње са Југославијом, па је након поновног успостављања сарадње две земље, уговор био ратификован (*Britanci o Kraljevini Jugoslaviji. Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu 1921-1938*, knj. 2, 14; Мишић, *Албанија: пријатељ и непријатељ*, 145-151; Мирко Авакумовић, *Прекид и обнова дипломатских односа између Краљевине Срба, Хрватша и Словенаца и Албаније 1927. године*, (Београд: Привредник, 1934), 3-7; Бранислав Глигоријевић, „Југославија, Албанија, велике силе”, *Косово и Метохија у великоалбанским плановима 1878-2000*, прир. Никола Б. Поповић, (Београд: Институт за савремену историју, 2001), 47-50.

²⁵ Димић, Милошевић, „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918-1939”, 43.

²⁶ „Naši trgovinski odnosi s Albanijom”, *Jugoslovenski Lloyd*, 6. septembar 1929, 2.

ке станице до граничних градова, као што је био случај са Призреном, али и Дебром и Ресном, био је веома скуп).²⁷

Министарство унутрашњих послова је у септембру 1929. доставило Министарству иностраних послова Краљевине СХС молбу да предузме извесне мере. Наиме, Велики жупан Косовске области је јављао да су албанске власти и даље ометале трговину тиме што су спречавале пролаз кола и аутомобила на албанску територију сем поштанских кола, која су два пута недељно саобраћала на релацији Призрен–Кукус. Сем тога, албанске власти забраниле су и увоз свих жита с југословенске територије од 15. јула 1929,²⁸ чиме је албанским грађанима било онемогућено да долазе на југословенске пијаце са својим сировинама које су продавали и за њих куповали животне намирнице и друге потребе.²⁹ Да би се олакшао погранични промет, Конзуларно-трговинско одељење Министарства иностраних послова Краљевине СХС сматрало је да би требало усвојити мишљење бана Вардарске бановине од 14. децембра 1929. да је одредбама о пограничном промету признато право албанском пограничном становништву да може с пограничном картом визираном од стране југословенских полицијских власти прелазити границу и посећивати југословенска тржишта попут Призрена.³⁰

Иако је Споразум о пограничном промету требало да реши недоумице и проблеме у овој врсти трговине, ипак су нека питања остала отворена. Режим у пограничној зони требало је да буде са што мање формалности да би тако Призрен и остала југословенска погранична места постали трговачки центри за становништво Албаније. У погранична места југословенска држава би извозила колонијалну и мануфактурну робу, од које је највећи део и сама увозила, па уколико би се ту изгубило ненаплаћивањем извозне царине, добило би се наплаћивањем увозне царине за ту робу. Велики проблем био је и мањак модерних саобраћајних средстава и пруге. Сваки транспорт који је путовао копом морао је бити праћен од органа финансијске контроле и царинских власти, којима су извозници плаћали дневнице и путне трошкове, а тај вишак расхода поскупљивао је робу. Према тексту из *Трговинског гласника*, „ако се те дажбине не би укинуле или смањиле на минимум, постојала је бојазан да би југословенска роба у Албанији била веома скупа”. Проблем је било и непостојање железнице, јер су се роба и пут-

²⁷ АЈ, 334-392-1232, Индустијска комора Београд, Конзуларно-трговинском одељењу Министарства иностраних послова Краљевине СХС, 28. септембар 1929.

²⁸ *Ligje dekret ligje e rregullore të vjetit 1929. Vol. 6. i Përmbledhjes së Ligjeve* (Botimet e Këshillit të Shtetit, 1940).

²⁹ АЈ, 334-392-1197-333, Министарство унутрашњих послова Краљевине СХС, Одељење јавне безбедности Министарству иностраних послова, 12. септембар 1929.

³⁰ АЈ, 334-322-1008-72, Конзуларно-трговинско одељење Министарства иностраних послова Краљевине Југославије Генералној политичкој дирекцији, 11. фебруар 1930.

ници упућивали на превоз колима. С обзиром на путеве, тај превоз је био могућ само у дане када је било суво време, а кретање је било дозвољено само дању.³¹

Југословенско-албанска делегација требало је да детаљније реши питање пограничног промета на југословенско-албанској граници да би се закључио коначни протокол.³² Према мишљењу југословенских делегата, албанско погранично становништво од Ћафа Сане (граница између југословенске државе и Албаније код Охридског језера) па све до близу Подгорице, по питању промета, гравитирало је југословенским тржиштима, пре свега због географског положаја тих крајева, јер су им тржишта у Албанији због планинских терена била недоступна. Ипак, пошто се саобраћај између Призрена и осталих југословенских пограничних тржишта и албанских пограничних крајева обављао једино товарним коњима или су се производи носили ручно, није се претпостављао неки већи трговачки промет између југословенских тржишта и пограничних албанских крајева, сем оног за животне потребе пограничног становништва. Био је предвиђен бесцарински увоз албанских производа који је требало да се довозе на продају на југословенске пијаце, као и југословенских производа који би се слали на албанску страну ради снабдевања пограничног становништва. Што се тиче пограничне зоне, за погранични промет биле су предвиђене шире повластице од оних које су биле уобичајене, јер је погранична зона обухватала територијални појас од 15 км ширине с једне и с друге стране границе.³³ Споразумно су биле одређене границе обеју пограничних зона са поделом на 11 сектора – Преспански, Охрид–Подградец, Струга–Ћафа Сан, Дебар, Сектор 5 (без зоне), Призрен–Кукеш, Ђаковица–Тропија, Сектор 8 (без зоне), Гусиње–Вермоща, Тузи–Хоти и Скадар–Плавница–Улцињ. Разлог што поједини сектори нису имали зону биле су велике планине. До несугласица међу делегацијама дошло је поводом питања кретања из једног сектора у други, па је на крају југословенско гледиште о забрани кретања ван сектора остало само када је била реч о двовласницима.³⁴

³¹ *Трговински гласник*, 4. септембар 1929, 2.

³² Божица Славковић Мирић, *Југословенско-албански економски односи 1918–1941*, (Београд: ИНИС, 2025), 286–290; Славковић Мирић, „Економско оживљавање југословенско-албанских пограничних градова и питање двовласничких имања 1918–1941”, 179–182.

³³ АЈ, 334-392-1232, Краљевском посланству у Тирани, Директор конзуларно-трговинског одељења Министарства иностраних послова Краљевине СХС, 7. децембар 1928; *Време*, 30. јул 1934; *Време*, 7. октобар 1929; *Трговински гласник*, 4. септембар 1929, 2; *Политика*, 1. август 1929; Димић, Милошевић, „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918–1939”, 45.

³⁴ АЈ, 334-380-1197-335, Југословенски делегат Министру финансија, 30. децембар 1929. Погледати и: Славковић Мирић, „Економско оживљавање југословенско-албанских пограничних градова и питање двовласничких имања 1918–1941”, 182–186.

Значај закључивања коначног протокола о пограничном промету за Призрен

Пре закључивања коначног протокола, као што је наведено, било је много нерешених питања, а рад југословенско-албанске делегације још увек није био завршен. Албанска делегација је, између осталог, предлагала да се прошири погранична зона на 20 км. Пешадијски пуковник за ђенералштабне послове писао је почетком децембра 1933. начелнику Конзуларно-привредног одељења Министарства иностраних послова, Станоју Пеливановићу, сматрајући да не би требало предвиђати у уговору ту зону да не би Албанци то искористили за вршење обавештајне службе, пребацивање качака, контролу и рад албанских политичких емиграната на југословенској територији, кријумчарења итд. Ако би овај захтев албанска делегација образложила тежњом за лакшим снадбевањем северне Албаније, могло им се понудити отварање царинског пута Призрен – село Жур – долина Белог Дрима – граница – Ороши.³⁵ У свом следећем писму начелнику Конзуларно-привредног одељења, Станоју Пеливановићу, пешадијски пуковник за ђенералштабне послове сматрао је да би „тражене олакшице требало дозволити само на путу од Струге до Дебра и граничним прелазима на тим местима, а даље ка Призрену никако јер тај део пута је дубоко залазио у југословенску територију. Такође, Тетово и Гостивар је требало избацити из комбинације, јер су били далеко од границе и предвиђене зоне од 15 км”.³⁶ Затим, крајем децембра 1933. начелник Конзуларно-привредног одељења писао је Министарству унутрашњих послова да би у граничној зони од 15 км албанско становништво могло да долази и у следећа тржишта у пограничној зони с циљем продаје или куповине: Сир Хан, Свети Наум, Охрид, Струга, Дебар, Тетово, Гостивар, Призрен, Ђаковица, Пећ, Плав, Гусиње, Тузи, Подгорица, Улцињ. Тетово, Гостивар и Пећ нису били у пограничној зони, али је Албанија сматрала да је било у интересу међусобне трговине да се олакшице прошире и на ова три града.³⁷

Протокол о албанско-југословенском пограничном промету био је коначно парафиран у марту 1934. у Министарству иностраних послова. Овим протоколом уређивале су се појединости преласка становника албанске пограничне зоне ради продаје њихових производа

³⁵ АЈ, 334-380-1197-478, Начелнику Конзуларно-привредног одељења Министарства иностраних послова Краљевине Југославије, 6. децембар 1933.

³⁶ АЈ, 334-380-1197-488, Начелнику Конзуларно-привредног одељења Министарства иностраних послова Краљевине Југославије, Пеливановић Станоју, Пешадијски пуковник за ђенералштабне послове, 22. децембар 1933.

³⁷ АЈ, 334-380-1197-486, Погранични саобраћај с Албанијом, Начелник Конзуларно-привредног одељења Министарства иностраних послова Краљевине Југославије, Министарству унутрашњих послова Краљевине Југославије, 21. децембар 1933.

на тржиштима југословенске зоне, тј. 15 км од граничне линије и ради куповине ствари које су им биле потребне. Такође, уређено је и питање искоришћавања двовласничких имања 15 км од граничне линије. На крају, протокол је одређивао начин преласка стоке с циљем испаше, као и појединости и формалности о преласку границе.³⁸ Било је потврђено 11 пограничних сектора, а то су били Призрен и Ресан, Манастир Св. Наум, Охрид, Струга, Дебар, Враниште, Ђаковица, Гусиње, Тузи или Подгорица и Улцињ. Становници албанских пограничних сектора су могли долазити на одговарајућа југословенска тржишта и уносити слободно од свих царина оне количине својих производа који су били предвиђени у нарочитој листи. Могли су се и снабдевати оним количинама југословенских производа који су такође били предвиђени у нарочитој листи. Био је дозвољен само долазак албанског пограничног становништва на југословенска тржишта, а не и обрнуто, а изузетак је био учињен само за становнике извесних села југословенске пограничне зоне јужно од Скадарског језера.³⁹ Протокол је требало да ступи на снагу 15 дана након измене нота којима се имало саопштити да су га обе владе примиле. Како се наводило у извештају Министарства иностраних послова Краљевине Југославије, „сви ови споразуми били су склопљени да би се помогло албанској привреди која је била у великој кризи”.⁴⁰ Трговинским протоколом Југославије и Албаније биле су одређене границе албанских и југословенских пограничних зона, рејонски сектори, места, путеви, пролазне тачке и тржишта у југословенској пограничној зони на која би албански погранични привредници доносили своје производе ради продаје и снабдевања без плаћања царина и такси.⁴¹

Коначно, Протокол је 7. фебруара 1935. ступио на снагу и био је отворен погранични промет Југославије и Албаније.⁴² *Југословенска њошија* је писала да се тај дан сматра важним датумом у економском оживљавању Призрена. Представници пословног света у овом граду су намеравали да успоставе чешћи аутомобилски саобраћај до Кукса, где су

³⁸ АЈ, 334-380-1197-536, Споразум с Југославијом о пограничној трговини.

³⁹ АЈ, 334-315-29, Генерални конзулат у Корчи Министарству иностраних послова Краљевине Југославије, 8. децембар 1934.

⁴⁰ *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1934. годину*, мај 1934, 175.

⁴¹ Албанску пограничну зону на сектору Призрен–Кукс чинила су следећа села: Радемир, Ђерен, Шулани, Плантањани, Васјат, Чај, Шећина, Фшате, Бузамасе, Штреше, Топојане, Шиштевац, Ново Село, Борје Оргошт, Штичен, Гостице, Кукс, Подбрег, Бохе (Чезна), Аде, Борзаце, Морина, Домне, Ђинан, Шалчине, Погај, Горезуп, Леш, Ђем, Кишан, Муј, Доц, Ауруле, Дафка, Нифе, Брекиња, Коловод, Лојман, Орешка, Бела, Забаде, Пакиш и Кошариште. За ова села одређена су тржишта: Призрен и Враниште, а путеви: Призрен–Жур–Кукус и Призрен–Враниште–Глобочица и Борје (*Вардар*, 17. јул 1934).

⁴² *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину*, фебруар 1935, 55.

до тада само уторком и петком саобраћала кола која су истовремено превозила и пошту.⁴³ Међутим, овај протокол почео је у већини сектора да функционише у априлу 1935.⁴⁴

С циљем што бољег функционисања пограничног промета с Албанијом, једна мешовита југословенско-албанска делегација је обишла све граничне прелазе на граници с Албанијом и израдила једнообразна упутства за примену одредаба о пограничном промету за југословенске и албанске власти.⁴⁵ У току 1935. погранични промет је био повољан за југословенску државу, јер су, према речима саветника начелника Политичког одељења Министарства иностраних послова, „албански становници продавали своје производе на нашим тржиштима, али су се на њима снабдевали нашом јефтином робом”.⁴⁶ Да је погранични промет све боље функционисао, наводи се и у извештају Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за новембар 1935. Албанци из пограничне зоне доносили су на призренско тржиште поред границе, али и у Дебар, Драгаш, Ђаковицу и др, своје домаће производе на продају, а на југословенским тржиштима су куповали разну робу у количинама које су биле предвиђене протоколом.⁴⁷

У каснијем периоду је такође погранични промет показивао добре резултате, јер је његова вредност достигала вредност редовног трговинског промета.⁴⁸ Томе је допринело и улагање у успостављање саобраћајних комуникација између две државе, а пре свега, уређивање саобраћаја у метохијском делу Косова и Метохије, који је остао у периферном положају (Дримска долина била је пресечена границом између Југославије и Албаније, а железничка пруга била је изграђена између Скопља и Косовске Митровице 1920).⁴⁹ Железничка пруга од Приштине до Пећи 1936. повезала је Метохију са Јадранском обалом и северним деловима земље.⁵⁰ Такође, пут Тетово–Призрен, који је просечен у новембру 1936, повезао је Јужну Србију с Албанијом.⁵¹

⁴³ *Југословенска пошта*, 9. фебруар 1935; *Скопски гласник*, Скопље, 17. август 1929, год. 1, бр. 25, 1–2).

⁴⁴ *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину*, јун 1935, 248.

⁴⁵ *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину*, август 1935, 292–293.

⁴⁶ АЈ, 65-216-657, Погранични промет са Арбанијом у току 1935, Саветник начелника Политичког одељења Министарства иностраних послова Министарству трговине и индустрије, 13. фебруар 1936.

⁴⁷ АЈ, 334-16- 3-175, Извештај Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за новембар 1935. године.

⁴⁸ АЈ, 65-214-652, Трговински односи са Албанијом до 1941.

⁴⁹ *Косово: некад и данас = Kosova: dikur e sot*, ур. Михаило Малетић, (Београд: Економска политика, 1973), 180.

⁵⁰ *Исто*, 60.

⁵¹ *Вардар*, 3. новембар 1935, 2; *Вардар*, 25. новембар 1936, 2.

Сви напори и улагања у сарадњу југословенске с албанском државом, прекинути су италијанском окупацијом Албаније. Ове државе су затим потписале низ конвенција и споразума који су их спајали у тако рећи једну државу.⁵² Сви југословенско-албански уговори су престали да важе након 7. априла 1939, осим Споразума о пограничном промету, који је остао као „привремени“, јер је и према Уговору о трговини и пловидби било одређено да одредбе о пограничном промету трају дуже након отказа самог уговора. Југословенско-албанске односе је регулисао Споразум о проширењу итало-југословенских споразума на Краљевину Албанију од 3. септембра 1939.⁵³ Нови споразум југословенске и албанске државе о пограничном промету потписан је након завршетка Другог светског рата 1945.⁵⁴

Закључак

Призрен је био значајан град у историји српске и југословенске државе. Близина албанске границе утицала је на његову важну политичку, економску и војну улогу. У међуратном периоду издвојио се као један од најбитнијих градова у пограничном промету југословенске и албанске државе. Погранична врста трговине дуж сувоземне границе била је важан вид трговине ове две земље, поред оне која је ишла поморским путем. Ипак, трговина преко Призрена, као и осталих пограничних градова, није се обављала на адекватан начин, због недостатка модерних саобраћајних средстава и пруге, нереди дуж граничног појаса, као и угрожене безбедности, што је утицало на промет робе и путника. Затим, преовладавао је традиционални начин трговања, већином унутрашњи, и упућен директно на везу сељак–потрошач, а транспорт робе обављао се коњима. Склапање трговинског уговора југословенске и албанске државе, а самим тим и споразума о пограничном промету, било је веома важно јер је Призрен, као и остали погранични градови, економски пропадао због тога што је граница била мање-више затворена, мада је он имао потрошаче и у југословенској краљевини. Трговинским уговором требало је да се регулише и нелегални промет који је био веома заступљен у Призрену, као

⁵² *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1939. годину*, (Београд: Архив Југославије, 2015), април 1939, 166; *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1940. годину*, (Београд: Архив Југославије, 2015), август 1940, 319; Živko Avramovski, „Prilog pitanju italijansko-albanske iredendističke propagande na Kosovu i Metohiji u vreme Minhenske krize i okupacije Albanije“, *Istorijski glasnik* 2–3/1964, 133.

⁵³ Димић, Милошевић, „Међудржавни уговори између Југославије и Албаније 1918–1939“, 46.

⁵⁴ Božica Slavković Mirić, „Pogranični promet Jugoslavije i Albanije i dvovlasnička imanja 1945–1948“, *Istorija 20. veka* 1/2020, 107–128; Божица Славковић Мирић, *Југославија и Албанија 1945–1948: економски односи*, (Београд: ИНИС, 2020), 129–160.

и у осталим пограничним градовима. Уговор је склопљен 1926, а ступио на снагу 1929, али до коначног договора о пограничној трговини с Албанијом није тада дошло. Потешкоће су резултирале тиме да је Споразум о пограничном промету ступио на снагу тек 7. фебруара 1935. Тај датум био је веома важан за Призрен јер су трговци сматрали да ће коначно економски оживети овај град. Показало се да је погранични промет већ те године заиста дао повољне резултате за југословенску трговину, јер су Албанци из пограничне зоне доносили на Призренско тржиште поред границе, али и у Дебар, Драгаш, Ђаковицу и др, своје домаће производе на продају, а на југословенским тржиштима су куповали разну робу у количинама које су биле предвиђене протоколом. Улагањем у саобраћајне комуникације (железничка пруга Приштина–Пећ, пут Тетово–Призрен) погранични промет је и у наредним годинама био повољан, јер је његова вредност достигала вредност редовног трговинског промета.

Ипак, италијанском окупацијом Албаније, сви југословенско-албански уговори су престали да важе, сем Споразума о пограничном промету, који је остао као „привремени“, па ту видимо његов значај, а нови је потписан након завршетка Другог светског рата 1945.

Резиме

Призрен је у међуратном периоду био важан трговачки центар у близини албанске границе из ког су албански трговци и занатлије набављали своје потребе и где су слали своје производе ради продаје. Ипак, у Призрену је, као и у другим пограничним градовима, трговина била углавном унутрашња, и економски је зависио од других југословенских и албанских пограничних области. Такође, трговина је била традиционална, недостајала су јој модерна саобраћајна средства, а безбедност робе и путника била је угрожена због нереда на граници. Трговина је зависила и од пограничног режима, јер је југословенско-албанска граница била мање-више затворена. Ипак, Призрен је успео да се економски „одржи“ јер је имао потрошаче и у југословенској краљевини. Након ступања на снагу Споразума о пограничном промету 1935, Призрен је требало да економски оживи, а погранични промет је почео да даје добре резултате и био је скоро изједначен као и вредност редовног трговинског промета. Споразум је остао на снази као привремени и након окупације Албаније од стране Италије.

Sources and Literature

Arhiv Jugoslavije: Fond 65, Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije; Fond 310, Aleksandar Cincar-Marković; Fond 334, Ministarstvo inostranih poslova Kraljevine SHS.

- Britanci o Kraljevini Jugoslaviji. Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu 1921–1938*, knj. 2, priredio Živko Avramovski. Beograd: Arhiv Jugoslavije; Zagreb: Globus, 1986.
- Izveštaji Ministarstva inostranih poslova Kraljevine Jugoslavije za 1934. godinu*, knjiga V. Beograd: Arhiv Jugoslavije, 2010. (Cyrillic)
- Izveštaji Ministarstva inostranih poslova Kraljevine Jugoslavije za 1935. godinu*, knjiga VI. Beograd: Arhiv Jugoslavije, 2011. (Cyrillic)
- Izveštaji Ministarstva inostranih poslova Kraljevine Jugoslavije za 1939. godinu*, knjiga X. Beograd: Arhiv Jugoslavije, 2015. (Cyrillic)
- Izveštaji Ministarstva inostranih poslova Kraljevine Jugoslavije za 1940–1941. godinu*, knjiga XI. Beograd: Arhiv Jugoslavije, 2015. (Cyrillic)
- Ligje dekret ligje e rregullore të vjetit 1929. Vol. 6. i Përmbledhjes së Ligjeve (Botimet e Këshillit të Shtetit, 1940).*
- Međunarodni ugovori Kraljevine Jugoslavije: pregled trajanja i isteka ugovora. B.i.: 1932.* (Cyrillic)
- Aleksić, Vesna. „Andrej Mitrović o važnosti izučavanja ekonomske istorije“, *Godišnjak za društvenu istoriju* 2/2013, 69–76. (Cyrillic)
- Antonić, Goran. „Kosovski komitet i Kraljevina SHS u svetlu jugoslovenskih izvora 1918–1920“, *Istorija 20. veka* 1/2006, 27–44.
- Avakumović, Mirko. *Prekid i obnova diplomatskih odnosa između Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca i Albanije 1927. godine*. Beograd: Privrednik, 1934. (Cyrillic)
- Avramovski, Živko. „Jugoslovensko-albanski odnosi 1918–1939“, *Ideje* 5–6/1987, 67–79.
- Avramovski, Živko. „Prilog pitanju italijansko-albanske iredendističke propagande na Kosovu i Metohiji u vreme Minhenske krize i okupacije Albanije“. *Istorijski glasnik* 2–3/1964, 123–140.
- Bataković, Dušan. „Ahmed-beg Zogu i Srbija“. *Naučni skup Srbija 1916*, ur. Ljiljana Aleksić, 165–177. Beograd: Istorijski institut, 1987. (Cyrillic)
- Borozan, Đorđe. „Jugoslavija i Albanija u dvadesetom vijeku“. *Jugoslovenska država 1918–1998*, ur. Đorđe O. Piljević, 119–211. Beograd: Institut za savremenu istoriju, Institut za noviju istoriju Srbije, Vojnoistorijski institut, Podgorica: Istorijski institut Crne Gore, 1999.
- Dimić, Ljubodrag, Đorđe Borozan, „Političke i bezbednosne prilike na Kosovu i Metohiji u prvoj polovini 1920“, *Istorija 20. veka* 1–2/1999, 89–104.
- Dimić, Ljubodrag, Miladin Milošević, „Međudržavni ugovori između Jugoslavije i Albanije 1918–1939“. *Tokovi istorije* 1/1990, 33–51. (Cyrillic)
- Gligorijević, Branislav. „Jugoslavija, Albanija, velike sile“, *Kosovo i Metohija u velikoalbanskim planovima 1878–2000*, prir. Nikola B. Popović, 37–61. Beograd: Institut za savremnu istoriju, 2001. (Cyrillic)
- Hasani, Sinan. *Kosovo: istine i zablude*. Zagreb: Centar za informacije i publicitet, 1986.
- Hunter-Tomes, Jason. *King Zog, Self-Made Monarch of Albania*. New York: New York University Press, 2003.

- Ivanov Dželatović, Pavle. *Kačaci Kosova i Metohije*. Beograd: Inter-ju-pres, 1990. (Cyrillic)
- Jelić, Milosav. *Albanija – zapisi o ljudima i događajima*. Beograd: Izdavačka knjižarnica Gece Kona, 1933. (Cyrillic)
- Jovanović, Vladan. *Jugoslovenska država i Južna Srbija 1918–1929. Makedonija, Sandžak i Kosovo i Metohija u Kraljevini SHS*. Beograd: INIS, 2002. (Cyrillic)
- Jovanović, Vladan. *Vardarska banovina 1929–1941*. Beograd: INIS, 2011. (Cyrillic)
- Jurgen Fischer, Bernd. *King Zog and the Struggle for Stability in Albania*. Boulder: East European Monographs, 1984.
- Kosovo: nekad i danas Kosovo: dikur e sot*, priredio Mihailo Maletić. Beograd: Ekonomska politika, 1973. (Cyrillic)
- Maliković, Dragi. *Kačacki pokret na Kosovu i Metohiji 1918–1924*. Priština [tj.] Leposavić: Institut za srpsku kulturu; Kosovska Mitrovica: Filozofski fakultet, 2005. (Cyrillic)
- Mićić, Srđan. *Od birokratije do diplomatije: historija jugoslovenske diplomatske službe 1918–1939*. Beograd: INIS. (Cyrillic)
- Mirković, Mijo. *Spoljna trgovinska politika*. Beograd: Izdavačka knjižara Gece Kona, 1932. (Cyrillic)
- Mišić, Saša. *Albanija: prijatelj i protivnik. Jugoslovenska politika prema Albaniji 1924–1927*. Beograd: Službeni glasnik, 2009. (Cyrillic)
- Pearson, Owen. *Albania and King Zog: independence, republic and monarchy 1908–1939*. London; New York: Centre for Albanian Studies in association with IB Tauris Publishers, 2004.
- Rafailović, Jelena. *Razvoj industrije na Balkanu. Tekstilna industrija u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca i Bugarskoj 1919–1929*. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 2018. (Cyrillic)
- Slavković Mirić, Božica. „Ekonomsko oživljavanje jugoslovensko-albanskih pograničnih gradova i pitanje dvovlasničkih imanja 1918–1941”, *Tokovi istorije* 1/2025, 169–200. (Cyrillic)
- Slavković Mirić, Božica. „Pogranični promet Jugoslavije i Albanije i dvovlasnička imanja 1945–1948”, *Istorija 20. veka* 1/2020, 107–128.
- Slavković Mirić, Božica. *Jugoslavija i Albanija 1945–1948: ekonomski odnosi*. Beograd: INIS, 2020. (Cyrillic)
- Slavković Mirić, Božica. *Jugoslovensko-albanski ekonomski odnosi 1918–1941*. Beograd: INIS 2025. (Cyrillic)
- Tasić, Dmtar. *Rat posle rata: Vojska Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca na Kosovu i Metohiji i u Makedoniji*. Beograd: Službeni glasnik, 2012. (Cyrillic)
- Todorović, Desanka. *Jugoslavija i balkanske države 1918–1923*. Beograd: Narodna knjiga, Institut za savremenu istoriju, 1979.
- Verli, Marengle. *Shqipëria dhe Kosova – historia e një asperate (Albania and Kosovo – story of an aspiration)*, vol. I–II. Tirana: Botimpex, 2007.
- Virijević, Vladan. *Jugoslovensko-turski ekonomski odnosi 1918–1941*. Priština: Kosovska Mitrovica: Filozofski fakultet Univerziteta, 2018. (Cyrillic)

Варгар – Скопље
Време – Београд
Југословенска јошџа – Сарајево
Полиџика – Београд
Трјовински јласник – Београд
Jugoslovenski Lloyd – Zagreb

Summary

Božica Slavković Mirić

PRIZREN, THE MAIN BORDER TOWN OF THE YUGOSLAV AND ALBANIAN STATES IN THE INTERWAR PERIOD

Abstract: The regulation of border relations, and especially the economic revival of individual border towns in Kosovo and Metohija such as Prizren, was significant for the development of economic relations between the Yugoslav and Albanian states. Through archival sources and statistical data, we will try to present a picture of Prizren as an important trading center from which Albanian merchants and craftsmen procured their needs and where they sent their products for sale. In Prizren, as in Đakovica and Peć, trade was mainly internal, and it was economically dependent on other Yugoslav and Albanian border areas. However, trade here struggled with many difficulties, was primitive, and depended on the border regime, since the border was more or less closed. With the signing of the Border Traffic Agreement in 1934 and its entry into force in 1935, Prizren was to be economically revived. The agreement remained in force as a temporary one even after the occupation of Albania by Italy, as this type of trade was very important.

Keywords: Albania, economy, Yugoslav-Albanian relations, Kingdom of Yugoslavia, border traffic, Prizren

Prizren was an important trade center near the Albanian border during the interwar period, from where Albanian merchants and artisans sourced their supplies and sent their products for sale. However, in Prizren, as in other border towns, trade was mainly internal, and it was economically dependent on other Yugoslav and Albanian border areas. Also, trade was traditional, lacked modern means of transport, and the safety of goods and passengers was endangered by border unrest. It also depended on the border regime, as the Yugoslav-Albanian border was more or less closed. However, Prizren managed to „sustain” itself economically because it had consumers in the Yugoslav kingdom as well. After the entry into force of the Border Traffic Agreement in 1935, Prizren was to revive economically, and border traffic began to yield good results and was almost equal to the value of regular trade. The agreement remained in force as a temporary one even after the occupation of Albania by Italy, as this type of trade was very important.