

Др Илија Кукобат, научни сарадник УДК656.7(497.11:496.5) “1946/1948“
Институт за савремену историју, Београд
ilija.kukobat@isi.ac.rs, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3855-2551>

Оригиналан научни рад
Примљено: 30. март 2025.
Одобрено: 7. новембар 2025.

Југословенски центар Главне управе ваздушног саобраћаја у Тирани и ваздушни саобраћај између Југославије и Албаније 1946–1948

АПСТРАКТУМ: Услед недостатка стручног особља у Албанији и потребе за што ефикаснијом везом између Београда и Тирани, од јула 1946. до септембра 1948. на аеродрому у Тирани је постојао Југословенски центар Главне управе ваздушног саобраћаја, који је вршио службу контроле летења. Обрађени су његово успостављање, функционисање и прекид рада, као и уопште ваздушни саобраћај између две земље у контексту југословенско-албанских односа у том периоду. Рад је заснован на грађи Архива Југославије и Дипломатског архива Министарства спољних послова Србије и релевантној литератури.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: *Југославија, Албанија, ваздухопловство, ваздушни саобраћај, Југословенско ратно ваздухопловство, Југословенски аеротранспорт (ЈАТ), ЈУСТА, Главна управа ваздушног саобраћаја.*

Успостављање ваздушног саобраћаја између ФНР Југославије и НР Албаније

Федеративна Народна Република Југославија и Народна Република Албанија развиле су веома блиске односе у првим годинама после Другог светског рата. Комунистички покрет отпора у Албанији развијао се под патронатом Комунистичке партије Југославије и народноослободилачког покрета. Југословенске власти су априла 1945. прве признале новоуспостављену комунистичку власт у Албанији. Између две земље успостављена је блиска политичка, привредна и војна сарадња која се огледала у југословенском издвајању дела ратних репарација намењених Југославији, упућивању

југословенских војних и цивилних саветника, испорукама наоружања робе и хране и пребацивању појединих индустријских погона у Албанију, као и у школовању старешина албанске војске у Југославији. Поред тога, склопљен је посебан споразум о оснивању мешовитих југословенско-албанских предузећа. Иако је текла углавном узлазном путањом, ова сарадња је прекинута 1948. године доношењем Резолуције Информбироа и југословенским одвајањем од остатка Источног блока, односно остајањем Албаније у његовом оквиру и преласком под совјетски патронат.¹

Једну од највећих препрека ближим односима између две земље представљала је њихова слаба саобраћајна повезаност, која је датирала од пре Другог светског рата. Није постојала железничка веза, док су друмске биле веома ограничене. Један од начина да се саобраћајна веза између две земље побољша у међуратном периоду био је отварање авионске линије југословенског Друштва за ваздушни саобраћај *Аеропут* Београд–Подгорица–Тирана током летачке сезоне 1938. године. До њене обнове следеће сезоне није дошло услед италијанске окупације Албаније.²

После Другог светског рата потписано је више споразума о сарадњи између Југославије и Албаније. Свега два дана после потписивања Уговора о пријатељству и узајмној помоћи између Југославије и Албаније, 11. јула 1946, министар иностраних послова ФНРЈ Станоје Симић и председник албанске владе Енвер Хоџа потписали су у Тирани и Конвенцију о цивилном ваздухопловству. Овим споразумом гарантован је суверенитет обе државе над својим ваздушним простором. Ово је укључивало право да свака од потписница цивилним ваздухопловима друге стране ограничи или забрани коришћење свог ваздушног простора или аеродрома из војних или разлога „јавне безбедности”. Редовне авионске линије могле су бити отворене само уз одговарајућу дозволу. Цивилни ваздухоплови морали су да се

-
- 1 Више у: Branko Petranović i Sava Dautović, *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje 1945–1948 (Iskustvo „narodne demokratije“ kao partijske države)* (Podgorica: Istorijski institut Crne Gore 1994), 91–127; Aleksandar Živočić, „Pitanje Albanije u odnosima Jugoslavije i Zapada 1945–1947”, *Istorija 20. veka*, br. 3 (2010), 83–96; Александар Животић, *Југославија, Албанија и велике силе (1945–1961)* (Београд: Архипелаг, ИНИС 2011), 99–294; Bojan V. Dimitrijević, *Jugoslovenska narodna armija 1945–1959* (Beograd: Institut za savremenu istoriju 2014), 99–119; Петер Бартл, *Албаници: од средњег до краја 20. века* (Београд: Клио 2019³), 214–227; Божица Славковић Мирић, *Југославија и Албанија 1945–1948: економски односи* (Београд: Институт за новију историју Србије 2020); Илија Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања* (Београд: Институт за савремену историју 2020), 71–72.
 - 2 Б. Славковић Мирић, *нав. дело*, 41–53; Bojan Dimitrijević i Ilija Kukobat, *Aeroput. Društvo za vazdušni saobraćaj 1927–1948* (Beograd: Arhipelag, Institut za savremenu istoriju 2023), 268–271.

приземље на одређено ваздухопловно пристаниште ради вршења царинског прегледа и да се придржавају прописа државе над којом лете или на чијем се аеродрому налазе. Ваздухоплови и чланови њихових посада морали су имати одговарајуће дозволе и уверења која су стране потписнице међусобно признавале, као и посебну дозволу за коришћење средстава за везу (радио-станице или радио-телеграфа). За решавање спорова произашлих из примене конвенције предвиђена је арбитража. Важење конвенције ограничено је на пет година.³

Кораци ка успостављању авионске линије између Београда и Тиране предузети су и пре потписивања Конвенције о цивилном ваздухопловству. Већ током 1945. авиони Транспортне групе ваздухопловства Југословенске армије вршили су летове за службене потребе унутар Југославије и ка иностранству, а једно од њихових одредишта била је и Тирана. Ради даље нормализације ваздушног саобраћаја, 22. фебруара 1946. формирана је Главна управа ваздушног саобраћаја (ГУВС) при Команди ваздухопловства Југословенске армије, а летелице, летаче и земаљско особље (техничко, административно, помоћно) обезбедили су Први ваздухопловни транспортни пук и Команда ваздухопловства.⁴ Министарство иностраних послова ФНРЈ известило је 27. јуна 1946. Команду ваздухопловства да је од албанских власти добијена дозвола за отварање „курирске” авионске линије Београд–Тирана. Уз успостављање авионске линије наметнуло се и питање организације аеродромских служби у Тирани. Како тамо није постојала управа аеродрома, нити метеоролошка и служба контроле летења (радио-телеграф и радио-гониометар), приликом потписивања Конвенције о цивилном ваздухопловству договорено је да поменуте службе организују Југословени, који би у наредна два до три месеца радили и на обучавању албанских кадрова, после чега би се повукли. Ванредним летом Београд–Тирана 15. јула 1946. и првим редовним летом наредног дана пристигло је особље потребно за успостављање Југословенског центра Главне управе ваздушног саобраћаја и монтирање потребних уређаја за контролу летења. Овим је успостављен редован ваздушни

3 Дипломатски архив Министарства спољних послова Србије (ДАМСП), фонд Политичка архива (ПА), година 1946, Међународни ваздушни саобраћај, фасцикла 77, пов. бр. 7884, копија Конвенције о цивилном ваздухопловству између Федеративне Народне Републике Југославије и Народне Републике Албаније од 11. 7. 1946, 17. 7. 1946; „Указ о ратификацији Конвенције о цивилном ваздухопловству [...]”, *Службени лист ФНРЈ*, бр. 61, 30. 7. 1946; А. Животић, *Југославија, Албанија и велике силе*, 138–140; Б. Славковић Мирић, *нав. дело*, 137–144.

4 О обнови ваздушног саобраћаја у Југославији после Другог светског рата видети: Илија Кукобат, „Поџеси vazdušnog saobraćaja и posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947”, *Istorija 20. veka*, god. 38, br. 2 (2020), 173–186, <https://doi.org/10.29362/ist20veka.2020.2.kuk.173-186>; Илија Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992* (Београд: Архипелаг, Институт за савремену историју 2024), 87–90.

саобраћај између Београда и Тиране. За пословање са грађанима, односно продају карата, у Тирани је основана пословница југословенске туристичке агенције *Путник*.⁵

На челу југословенске екипе чији је задатак био да организује рад на аеродрому у Тирани био је шеф Управног одсека ГУВС капетан Здравко Пударић. Према извештају који је саставио током боравка у Тирани, постојала је зграда за смештај управе аеродрома, као и могућност да се оспособе додатни објекти ако то буде потребно. На инсистирање албанске стране, одлучено је да се тек лет од 23. јула званично и свечано обележи као отварање линије за Београд. Албанци су најавили да ће обезбедити полуквалификовано и неквалификовано особље за аеродром (носаче, возаче и сл.), да ће на располагању управи аеродрома бити један аутомобил (стално) и један аутобус (у дане доласка редовних авиона, тј. сваког уторка), као и да ће преко радија и штампе обавестити јавност о отварању линије. Формално је одобрено формирање радио и метео станице, а тражен је списак чланова посада предвиђених за рад на линији за Тирану, уз напомену да им касније неће бити потребни пасоши. Пударић је најавио да ће његов даљи рад бити усмерен на успостављање радио-везе са Београдом, обезбеђивање стана и исхране за југословенско особље и прикупљање и распоред на одговарајуће дужности албанског особља. Навео је и да су до њега стигле жалбе да је цена карте за Тирану висока, посебно у односу на цену карте на релацији Београд–Подгорица. У одговору главног управника ГУВС генерал-мајора Ђорђа Јовановића истакнуто је да редован саобраћај функционише од 9. јула, да би требало што пре прикупити и обучити албанско особље како би се Југословени вратили у земљу, да је организација радио и метеоролошке службе потребна не само због једног југословенског авиона недељно већ и због редовних совјетских и свих ванредних летова. Напоменуо је и да цену карте на линији за Тирану не треба поредити са тарифама за Подгорицу. Она је морала бити прилагођена совјетским ценама, будући да је постојала и совјетска линија из Москве за Тирану преко Београда. „Ми се не можемо појављивати као конкуренти”, рекао је генерал Јовановић, али је најавио да ће се настојати на томе да Совјети спусте своје цене. после чега би то могла да уради и југословенска страна.⁶

-
- 5 Архив Југославије (АЈ), фонд Управа цивилног ваздухопловства (620), фасцикла 3 (АЈ, 620–3), пов. бр. 7115, допис Министарства иностраних послова ФНРЈ Команди ваздухопловства ЈА, 27. 6. 1946; исто, пов. бр. 7378, допис Министарства иностраних послова ФНРЈ Команди ваздухопловства ЈА, 2. 7. 1946; исто, пов. бр. 183, допис главног управника ГУВС генерал-мајора Ђорђа Јовановића команданту ваздухопловства ЈА, 19. 7. 1946. Досадашња истраживања нису довела до открића писаног документа којим су албанске власти одобриле формирање југословенских органа управе и контроле летења на аеродрому у Тирани, тако да је могуће да је одобрење било усмено.
- 6 АЈ, 620–3, пов. бр. 196, допис капетана Здравка Пударића главном управнику ГУВС,

Капетан Пударић предао је завршни извештај о свом раду у Тирани 29. јула 1946. До тог тренутка успостављен је нормалан рад радио-станице, док је наредног дана требало да проради југословенска метеоролошка станица. Обезбеђени су и аутомобил и аутобус, као и просторије за управу аеродрома и поменуте станице. За југословенско особље обезбеђен је смештај у једном реквирираном хотелу и исхрана у официрској мензи. На дан 23. јула организован је свечани дочек југословенског авиона ком је присуствовало више високих албанских функционера и представници југословенског посланства предвођени послаником Јосипом Ђерђом. Пударић је истакао и два проблема. Први је био немогућност албанске стране да обезбеди људство које ће Југословени обучити и које ће их касније заменити, будући да су очекивали повратак својих курсиста из Југославије тек крајем 1946. године, а други, што је било „укорењено мишљење да ћемо ми на овој линији зарађивати грдан новац”, односно очекивање албанских власти да ће Југославија сносити све трошкове саобраћаја на линији Београд–Тирана, укључујући бензин за додељени аутомобил и плате службеника које ће Југословени обучавати, па чак и плате аеродромских носача. Тражено је и да се за албанска војна лица обезбеде карте по повлашћеним ценама. Како је овај извештај заведен под ознаком „Пов. бр. 1” у деловоднику Управе јавног царинског ваздушног пристаништа *Тирана*, то се 29. јул 1946. може сматрати даном када је и значајно са радом почео Југословенски центар ГУВС у Тирани. Према одговору генерала Јовановића, ГУВС ФНРЈ је био спреман само да сноси трошкове везане за службени аутомобил, док је Албанија била дужна да исплаћује зараде свог особља на аеродрому. Није било ни могућности да се за албанска војна лица уведу повлашћене цене карата, пошто нису постојале ни за припаднике Југословенске армије ни на једној унутрашњој или међународној линији. На дан 30. јула 1946. Пударић је обавештен да је за управника аеродрома у Тирани одређен заставник Иван Барбароша, који је 6. августа преузео дужност. Посебан извештај доставио је поручник Светозар Митровић, помоћник шефа Саобраћајног одсека ГУВС-а за радиоелектричну службу, који се у Тирани бавио успостављањем радио-станице за ваздушни саобраћај. Док је тај посао успешно завршен и монтирана немачка радио-станица модела FUG X, Митровић је навео и да је за нормално одвијање саобраћаја зими потребно

15. 7. 1946; исто, пов. бр. 197, допис главног управника ГУВС генерал-мајора Ђорђа Јовановића капетану Здравку Пударићу, 22. 7. 1946. Поред ГУВС-а, редовну линију за Тирану одржавала је и Московска авиогрупа за међународни ваздушни саобраћај Главне управе цивилног ваздухопловства СССР (рус. Московская авиагруппа международных воздушных сообщений Главного управления гражданского воздушного флота СССР), односно *Аерофлота*. Према подацима из руске литературе, ова група је између Москве и Тиране током 1946. превезла 1082 путника, четири тоне поште и 67,9 тона терета. Видети: Дмитрий Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1941–1960*. гг. (Москва: Фонд Русские витязи 2020), 117.

у Тирани поставити и радио-гониометар, карактеришући руту као „доста опасну за летење”. Једино друго такво средство било је монтирано у Подгорици, тако да би гониометар у Тирани био посебно користан у случају квара на подгоричком.⁷

Рад Југословенског центра ГУВС у Тирани

Први статистички преглед рада аеродрома у Тирани сачуван је за август 1946. Током тог месеца за Тирану је обављено укупно седам летова, и то пет југословенских (један лет недељно) и два совјетска авиона. Приспело је 77 путника и 1036 кг робе (66 путника и 836 кг робе југословенским авионима, 11 путника и 200 кг робе совјетским), а отпремљено је 66 путника и 661 кг робе (53 путника и сва роба југословенским авионима, 13 путника совјетским). Најбројнији путници били су албански грађани (приспело 50, отпутовало 40). Према првом сачуваном месечном извештају, који се односи на септембар 1946, аеродром је у том тренутку још увек сређиван: на неким просторијама су тек постављени прозори, а писта и маневарске површине нису очишћене од камења, нити су рупе на њима попуњене, тако да је постојала опасност од оштећења авиона приликом кретања по аеродрому. Ова констатација је поновљена и у извештају за октобар, уз напомену да је стајни трап једног бугарског авиона заиста и запао у рупу током рулања. У истом извештају може се прочитати и да су албанске власти врло споро решавале проблеме везане за рад Југословенског центра, укључујући уређење гониометарске станице и поправке постојећих радио-уређаја, за шта су често биле потребне ургенције код Министарства јавних радова Албаније. Иначе, током читавог периода постојања центра, југословенско особље се, поред стручних, бавило и административним пословима (прихват летелица, путника и терета, вођење статистике и преписке).⁸

Летачка сезона ГУВС завршена је у новембру 1946, после чега су до пролећа 1947. за Тирану вршени само ванредни летови. Током тог месеца у Тирану су слетела само два југословенска авиона (један војни и један ГУВС), а одлетела су три (војни и два ГУВС). Приспело је 88 кг робе и 18 путника (15 Југословена и три Албанца), а отпремљено је 118 кг робе и 36 путника

7 АЈ, 620–3, пов. бр. 222, допис капетана Здравка Пударића главном управнику ГУВС, 29. 7. 1946. и одговор генерал-мајора Ђорђа Јовановића, 2. 8. 1946; исто, допис главног управника ГУВС генерал-мајора Ђорђа Јовановића капетану Здравку Пударићу, пов. бр. 217, 30. 7. 1946; исто, пов. бр. 208, извештај поручника Светозара Митровића о службеном путовању у Тирану, 24. 7. 1946.

8 АЈ, 620-3, пов. бр. 300, Извод из регистра о кретању воздухоплова [...] пристаништа Тирана, 1. 9. 1946; исто, пов. бр. 417, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за септембар 1946, 14. 10. 1946; исто, пов. бр. 512, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за октобар 1946, 6. 11. 1946.

(24 Југословена, девет Албанаца, два Совјета и један Британац). Страних авиона није било. Рад центра у децембру сводио се на рашчишћавање порушених зграда, мада се редовно дежурало на радио-станици и гониомеру. Ипак, примећено је да дисциплина међу службеницима опада због нередовних исплата припадљности и кашњења у испоруци нових службених одела.⁹

Година 1947. донела је промену у начину функционисања ваздушног саобраћаја са Албанијом. ГУВС је почетком 1947. прешао у надлежност Министарства саобраћаја ФНРЈ и наставио са радом као Главна управа цивилног ваздушног саобраћаја (ГУЦВС). Југословенски центар у Тирани је прешао у њену надлежност као и друге аеродромске управе у Југославији. Метеоролошку службу вршила је албанска војска, тако да је југословенско особље сведено на четири човека, тј. по двојицу радио-телеграфиста и радио-гониометриста. Формирана су и два предузећа за ваздушни саобраћај: Југословенски аеро-транспорт (ЈАТ) и Југословенско-совјетско акционарско друштво за ваздушни саобраћај (ЈУСТА). Летачка сезона отворена је 1. априла, када је ЈАТ почео са летовима на линији Београд–Титоград–Тирана са три лета недељно. Само у априлу 1947. на аеродром у Тирани слетео је 21 авион ЈАТ-а (страних није било), којим је приспело 117 путника и 1497 кг терета, а отпремљено је 135 путника и 1327 кг терета. У истом извештају је примећено и да су југословенски службеници савесно вршили своју дужност, али да је опште стање аеродрома и даље било незадовољавајуће. Није постојала адекватна чекаоница, а за мерење путника, пртљага и робе је једва обезбеђена једна мала просторија како се тај посао не би обављао у канцеларији Југословенског центра. Дешавало се и да полиција пропусти путнике без вагања право до авиона, а пословница *Путника* је имала проблема са обезбеђивањем возила за превоз путника од Тиране до аеродрома. У дане 22. и 23. априла 1947. аеродром у Тирани је обишао представник ГУЦВС, која је о његовој посети известила Министарство иностраних послова ФНРЈ, а оно Посланство ФНРЈ у Тирани. Од посланства је тражено да код надлежних албанских власти издејствује уклањање комада камена и метала и попуњавање рупа на полетно-слетној и рулним стазама, да се са аеродрома или барем из близине пристанишне зграде уклоне наслагане бомбе и да се уреди радио-веза преко радио-станице у Тирани, на којој често нико није био на дужности управо у време доласка авиона на слетање, што је угрожавало безбедност саобраћаја.¹⁰

9 АЈ, 620-3, пов. бр. 643, извод из регистра о кретању ваздухоплова Југословенског центра ГУВС у Тирани за новембар 1946, 23. 12. 1946; АЈ, 620-5, пов. бр. 6, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за децембар 1946, 2. 1. 1947.

10 АЈ, 620-5, пов. бр. 253, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за април 1947, 7. 5. 1947; исто, пов. бр. 254, Извод из регистра о кретању ваздухоплова [...] за месец април 1947, 7. 5. 1947; ДАМСП, ПА, год. 1947, Албанија, Ф2, пов. бр.

Од 28. јула 1947, пошто су приспели авиони из Совјетског Савеза и у складу са одлуком ГУЦВС о додели линија авио-превозницима, одржавање ове линије преузела је ЈУСТА. Према реду летења од 22. јула те године, фреквенција летова је требало да буде повећана са три на четири недељно (понедељком, средом, четвртком и петком). Током августа је Тирану слетело укупно 26 авиона, од чега 15 ЈУСТА (14 редовних и један ванредни), осам војних југословенских, два совјетска и један француски. Сличан обим саобраћаја забележен је и следећег месеца, када је у Тирану слетело 16 авиона ЈУСТА (13 редовних и три ванредна), којима је долетело 148 путника и 3251 кг робе и 171 кг поште, а одлетело је 198 путника, 2224 кг робе и 79 кг поште. За разлику од 1946, саобраћај је сада вршен и преко зиме.¹¹

Југословенски центар ГУВС у Тирани био је укључен и у један ванредни догађај крајем 1947. На дан 27. новембра те године, авион ЈУСТА типа Лисунов Ли-2 регистрације YU-BAD летео је на редовној линији Београд–Титоград, полетевши у осам часова. Услед веома лошег времена у околини Титограда (олујна облачност на малој висини), тамошњи радио-гониометар је ухватио веома слаб сигнал авиона у 9.12. У 9.32 гониометар у Тирани такође је ухватио слаб сигнал авиона YU-BAD, али нису разумели поруку због сметњи. Радио-станица у Титограду је до 9.32 имала везу са авионом, који је тада тражио податке о гониометру у Тирани, што може указивати на то да је посада желела да продужи лет у том правцу. Последњи контакт са Титоградом остварен је у 9.41, после чега су и Титоград, и Тирана без успеха покушавали да успоставе везу са авионом. Како је касније утврђено, посада је одлучила да понирањем „пробије облаке” и дође на мању висину како би угледала земљу, али је због губитка оријентације авион ударио у планину Румију код Бара. Удес је био изазван сплетом више фактора: непоузданошћу средстава за везу и навигацију у лошим метеоролошким условима, несисте-

47699, допис ГУЦВС ФНРЈ Министарству иностраних послова ФНРЈ, 6. 5. 1947; „Првог априла отпочиње редован цивилни ваздушни саобраћај између Београда и Загреба, Љубљане, Сарајева, Титограда и Тиране”, *Борба*, 30. 3. 1947, 9; „Ваздушни саобраћаја – најбржа веза између наших центара и Тиране”, *Борба*, 6. 4. 1947, 4; Чедомир Крунић, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА”, *Лет*, бр. 2 (2000), 133–134; Milan Gulić i Momir Ninković, „Мјеšovита југословенско-совјетска друштва. Случај JUSTE”, *Историја 20. века*, бр. 1 (2014), 151–152; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 100, 106, 158. Интересантно је да је у називу центра у Тирани до његовог укидања стајала стара скраћеница ГУВС, без обзира на измену у називу Главне управе 1947.

11 АЈ, 620-7, пов. бр. 21, Ред летења транспортних авиона ЈУСТА, 30. 7. 1948; исто, пов. бр. 24, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за август 1947, 3. 9. 1947; исто, пов. бр. 25, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за септембар 1947, 2. 10. 1947. са прилозима; Ч. Крунић, *исто*; М. Gulić i М. Ninković, *исто*; И. Кукобат, *исто*.

матичним радом метеоролошке службе у Титограду и недовољном припремом посаде за лет у неповољним метеоролошким условима. Погинуло је, по различитим подацима, између 23 и 28 особа (пет чланова посаде и између 18 и 23 путника).¹²

Прва половина 1948. године протекла је без нарочитих тешкоћа у раду Југословенског центра у Тирани. Према извештају за март те године, стање објеката на аеродрому је било боље него раније, метеоролошки подаци су добијани од албанских власти без тешкоћа, радио-станица и радио-гониометар су функционисали нормално са укупно три службеника (двојица телеграфиста и један гониометриста). Прихватна служба је радила исправно и без кашњења. На аеродром је слетело 19 авиона ЈУСТА (16 редовних и три ванредна), три совјетска путничка и један југословенски војни авион. Тражено је да се летачи додатно увежбавају у летењу без видљивости, како због себе, тако и због земаљског особља, да ЈАТ и ЈУСТА доставе редове летења ради бољег информисања путника, као и да је потребно благовремено најављивати доласке ванредних летова због организације рада неопходних служби. Слична ситуација била је и у априлу. На аеродром је слетело 17 југословенских путничких авиона (14 редовних и три ванредна), три совјетска путничка и један југословенски војни авион. Поновљен је захтев да се ванредни летови најављују довољно јасно и на време због два случаја. Дана 21. априла најављен је долазак југословенског војног авиона за наредни дан, о чему су обавештене и албанске власти, које су организовале дочек. По доласку авиона, испоставило се да је био празан, тако да је тражено да се дају потпунија обавештења о доласцима ванредних, а посебно војних авиона. Затим је 28. априла у 23.20 у Тирану слетео ЈАТ-ов авион типа Даглас ДЦ-3 регистрације YU-ABV, чији долазак није био ни на који начин најављен. Управа је за слетање авиона сазнала у тренутку кад га је чула над градом, али је успела да брзо организује прихват. Наглашено је да је благовремена најав ванредних долазака била посебно значајна како би се информација о томе проследила албанској противваздушној одбрани. Интересантно је да, иако је то требало да буде један од главних задатака Југословенског центра у Тирани, у изворима нема ниједног податка о обуци Албанаца за радио-телеграфисте и радио-гониометристе.¹³

12 Детаљније у: Ч. Крунић, „ЈУСТА”, 135–136; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 210–211.

13 АЈ, 620-11, пов. бр. 598, месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за март 1948, 1. 4. 1948; исто, пов. бр. 764; месечни извештај Југословенског центра ГУВС у Тирани за април 1948, 2. 5. 1948.

Гашење Југословенског центра ГУВС и прекид ваздушног саобраћаја између Југославије и Албаније

Резолуција Информбироа и захлађење у односима између Југославије и осталих источнблоковских земаља, међу њима и Албаније, одразили су се и на рад Југословенског центра ГУВС у Тирани. Само неколико дана по доношењу Резолуције почели су и непријатељски поступци албанских власти, војске и чиновника према југословенском особљу. У више случајева забележене су провокације попут увреда на рачун маршала Јосипа Броза Тита изречених у присуству југословенских службеника. Седмог јула, вршилац дужности начелника центра, радио-гониометриста Филип Мајцен, обавестио је ГУЦВС да су се тог дана, у време када је очекиван долазак авиона ЈУСТА из Београда, на писти аеродрома налазили војници, аутомобили, камиони и тенкови, као и да се то догађало већ два месеца. Иако је на време упутио молбу да се војска помери, један албански пуковник му је одговорио „да неће да се макне” и да, што се њега тиче, авион може и да се врати у Београд, што је посада и урадила. Упозорио је да су се авиони дотад спуштали у Тирани само захваљујући вештини пилота, као и да овакво понашање албанске војске може изазвати удес. Напоменуо је и да је 2. јула центру одузет аутомобил који му је доделио албански Генералштаб, што је отежавало рад његових службеника.¹⁴

Деветнаестог августа 1948. Мајцен је послао допис ГУЦВС у ком је известио да су албанске власти прекинуле сваки вид контакта са Југословенским центром. Приликом квара на телефонској линији, шест дана је тражио да се квар поправи, што је напослетку урадио један поштански службеник: „Једва сам умолио једног на пошти, којег познајем од раније, те је морао, без ичијег знања да оправља линије”. Из овакве изјаве стиче се утисак да је поправка извршена у тајности. Мајцен је тврдио и да Албанце једино занимало да се саобраћај одвија, али не и ко ће се и како бавити тим послом. Генерални директор ЈУСТЕ Бочкаров најавио му је приликом посете Тирани да ће у року од месец и по дана југословенски службеници (њих тројица) бити враћени у земљу, док је Мајцен молио ГУЦВС да се то учини и пре: „Људство једва чека тренутак да се може повратити својој домовини, јер би даљи опстанак овде био немогућ и неиздржљив, а и непожељан.” Од ГУЦВС је добио одговор да ће остати до даљег наређења у Тирани, да службу треба вршити у интересу што безбеднијег одвијања саобраћаја и да треба избегавати неспоразуме или примедбе са албанске стране.¹⁵

14 ДАМСП, ПА, год. 1948, Албанија, ф. 5, пов. бр. 419309, допис Југословенског центра ГУВС у Тирани Главној управи цивилног ваздушног саобраћаја, 7. 7. 1948.

15 АЈ, 620-10, пов. бр. 1544, допис Југословенског центра ГУВС у Тирани Главној управи цивилног ваздушног саобраћаја, 19. 8. 1948. и одговор ГУЦВС, 24. 8. 1948.

Погоршање ситуације достигло је врхунац у септембру 1948. Четрнаестог септембра албанске власти заплениле су сав инвентар Југословенског центра, чиме је његов рад у суштини онемогућен, и отказале рад пословници *Путника*. Наредног дана албанска поштанска управа искључила је телеграфске и телефонске везе аеродрому у време када је очекиван долазак авиона ЈУСТЕ и једног румунског авиона. Румунски авион је залутао до Валоне, где је на њега отворена ватра противавионске артиљерије. Линије су обновљене 17. септембра у подне. Коначно, 18. септембра 1948. албанско Министарство иностраних послова је нотом обавестило југословенско посланство у Тирани да је рад центра на аеродрому постао непотребан и да се наређује моментални прекид рада. Током ноћи полиција је запосела и запечатила управу, радио-станицу и гониометар, тако да је Мајцена ујутро дочекала стража. Дозвољено му је да изнесе само личне ствари (своје и других службеника). „Једва сам успео да спасем архиву”, написао је. Како је речено у телеграму југословенског посланства у Тирани: „Тако су наши службеници опет избачени на албански начин”. У телеграму од 19. септембра посланство је нагласило да су претходног дана совјетским авионом у Тирану пристигле две радио-станице и службеници, што указује да је гашење Југословенског центра у Тирани извршено у договору са Совјетима. Нотом од 8. октобра 1948. Посланство ФНРЈ у Тирани обавестило је Министарство иностраних послова НР Албаније о одлуци ГУЦВС да од 29. септембра те године обустави саобраћај са Тираном због укидања Југословенског центра и нарушавања безбедности саобраћаја. Албански одговор уследио је 19. октобра. Истакнуто је да Конвенција о цивилном ваздухопловству из 1946. није предвиђала могућност да југословенски органи врше службу контроле летења у Тирани, и да је, штавише, члан 26. обавезивао обе стране да на својој територији у границама својих могућности успоставе метеоролошку и службу контроле летења у циљу неометаног одвијања ваздушне пловидбе између две земље. Стога је албанска страна сматрала одлуку о укидању линије неоправданом, а образложење неприхватљивим. Док је југословенском особљу омогућено да напусти земљу, сва постављена опрема за везу и навигацију је остала на аеродрому у Тирани.¹⁶

16 АЈ, 620-10, пов. бр. 1783, допис Југословенског центра ГУВС у Тирани Главној управи цивилног ваздушног саобраћаја, 16. 9. 1948; исто, пов. бр. 1788, допис Југословенског центра ГУВС у Тирани Главној управи цивилног ваздушног саобраћаја, 14. 9. 1948; исто, пов. бр. 1790, допис Југословенског центра ГУВС у Тирани Главној управи цивилног ваздушног саобраћаја, 18. 9. 1948; ДАМСП, ПА, год. 1948, Албанија, ф. 5, пов. бр. 419369, телеграм Посланства ФНРЈ у Тирани Министарству иностраних послова ФНРЈ, 16. 9. 1948; исто, пов. бр. 424558, телеграм Посланства ФНРЈ у Тирани Министарству иностраних послова ФНРЈ, 19. 9. 1948; исто, пов. бр. 424760, телеграм Посланства ФНРЈ у Тирани Министарству иностраних послова ФНРЈ, 21. 9. 1948; исто, пов. бр. 430188, нота Посланства ФНРЈ у Тирани Министарству иностраних послова

Без обзира на овакав развој ситуације, неки вид ваздушне везе између Југославије и Албаније још увек је постојао. Радило се о линији *Аерофлота* Москва–Кијев–Лавов–Будимпешта–Београд–Тирана. Како између Југославије и Совјетског Савеза није постојао споразум о ваздушном саобраћају, летови на овој релацији, као и на засебној линији Москва–Београд са истим успутним тачкама, су од 1946. нотама Посланства СССР у Београду најављивани дипломатским путем Министарству иностраних послова ФНРЈ које је издавало одобрења по прибављеном мишљењу органа надлежних за цивилно ваздухопловство. Оваква пракса настављена је и после Резолуције Информ-биороа. Линија за Тирану је Совјетима била од нарочитог значаја као најбржа и најфикаснија веза Албаније са остатком Источног блока од ког је остала физички одвојена услед сукоба са Југославијом. Уз *Аерофлот*, летове између Будимпеште и Тиране вршило је и мађарско-совјетско предузеће МАСОВ-ЛЕТ. Југословенске власти су у одређеним тренуцима покушавале да искористе ову линију као средство за вршење притиска на Албанију, инсистирајући да се авион на овој линији спушта и у Београду, као и да путници морају имати транзитне визе. Албанске власти су ово називале „самовлашћем, уценама, претњама и провокацијама”, па чак и поступцима за које се не памти „да су кршени чак ни од нацифашиста”. Издавање дозвола *Аерофлоту* за летове за Тирану прекинуто је тек у данима после смрти Јосифа Висарионовича Стаљина (март 1953), а потпуна нормализација ваздушног саобраћаја уследила је после потписивања споразума о ваздушном саобраћају између Југославије и Совјетског Савеза 1955, односно Албаније 1956. ЈАТ је линију за Тирану обновио 1957, док су *Аерофлот* и *Малев* у наредним годинама летели само до Београда.¹⁷

Албаније, 8. 10. 1948; исто, нота Министарства иностраних послова Албаније Посланству ФНРЈ у Тирану, 19. 10. 1948; Ч. Крунић, „ЈУСТА”, 144; М. Gulić i М. Ninković, „Slučaj JUSTE”, 156–157; И. Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство*, 127–128; Б. Славковић Мирић, *нав. дело*, 337; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 159.

- 17 АЈ, фонд Кабинет Председника Републике (837), 1-5-b/99-1, реферат Првог одељења Државног секретаријата за иностране послове *Авио-линија Москва – Београд – Тирана*, 14. 10. 1954; ДАМСП, ПА, год., 1949, Албанија, ф. 4, пов. бр. 410243, превод ноте Министарства иностраних послова НР Албаније Посланству ФНРЈ у Тирану, 14. 5. 1949; ДАМСП, ПА, год. 1950, СССР, ф. 85, пов. бр. 48088, допис Министарства иностраних послова ФНРЈ Министарству саобраћаја ФНРЈ, 28. 4. 1950. са прилогом; ДАМСП; ПА, год. 1954, Југославија, ф. 47, пов. бр. 418276, допис Управе цивилног ваздухопловства ФНРЈ Првом одељењу Државног секретаријата за иностране послове, 21. 10. 1954; ДАМСП, ПА, год. 1955, Југославија, ф. 33, пов. бр. 48437, забелешка о потреби регулисања ваздушног саобраћаја са источноевропским земљама, 24. 6. 1954; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, бр. 4, 1958, 10; И. Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство*, 132–134, 236–237; Д. Соколев, *нав. дело*, 205–206; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 168–170. Примери

Иако је трајао само две године, од 1946. до 1948, рад Југословенског центра ГУВС у Тирани и развој ваздушног саобраћаја између Југославије и Албаније добро осликавају опште стање њихових међусобних односа у том периоду. Основан у атмосфери обостраног поверења, спремности албанске стране да тражи помоћ и жеље Југославије да таквој молби изађе у сусрет, Југословенски центар ГУВС обезбеђивао је успешно одржавање најбржег и најефикаснијег вида саобраћаја између главних градова две тада блиске државе. Погоршање односа између Југославије и Албаније 1948. нужно се одразило и на ваздушни саобраћај, доведши до укидања Југословенског центра ГУВС у Тирани од стране албанских власти на изузетно груб начин, а затим и до обуставе летова југословенских путничких авиона за Албанију све до 1957. године.

Референце

- Бартл, Петер. *Албанци: од средњег до краја 20. века*. Београд: Клио 2019².
- Gulić, Milan, i Momir Ninković. „Mješovita jugoslovensko-sovjetska društva. Slučaj JUSTE”, *Istorija 20. veka*, br. 1 (2014), 143–163.
- Dimitrijević, Bojan B. *Jugoslovenska narodna armija 1945–1959*. Београд: Institut za savremenu istoriju 2014.
- Dimitrijević, Bojan i Ilija Kukobat, *Aeroput. Društvo za vazdušni saobraćaj 1927–1948*. Београд: Arhipelag, Institut za savremenu istoriju 2023.
- Životić, Aleksandar. „Pitanje Albanije u odnosima Jugoslavije i Zapada 1945–1947”, *Istorija 20. veka*, br. 3 (2010), 83–96.
- Животић, Александар. *Југославија, Албанија и велике силе (1945–1961)*. Београд: Архипелаг, ИНИС 2011.
- Крунић, Чедомир. „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА”, *Лет*, бр. 2 (2000), 127–151.
- Kukobat, Ilija. „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947”, *Istorija 20. veka*, god. 38, br. 2 (2020), 173–186, <https://doi.org/10.29362/ist20veka.2020.2.kuk.173-186>.
- Кукобат, Илија. *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*. Београд: Архипелаг, Институт за савремену историју 2024.
- Кукобат, Илија. *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања*. Београд: Институт за савремену историју 2020.

нота Посланства СССР у Београду из 1946, 1948. и 1949. могу се наћи у: ДАМСП, ПА, год. 1946, Међународни ваздушни саобраћај, ф. 77, пов. бр. 12200 и 14203, као и: ДАМСП, ПА, год. 1949, СССР, ф. 100, пов. бр. 48399. У руској литератури може се наћи податак да је Југославија од 1948. одбијала да прихвати совјетске путничке авионе. Видети: Д. Соболев, *нав. дело*, 135.

Petranović, Branko i Sava Dautović. *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje 1945–1948 (Iskustvo „narodne demokratije” kao partijske države)*. Podgorica: Istorijski institut Crne Gore 1994.

Славковић Мирић, Божица. *Југославија и Албанија 1945–1948: економски односи*. Београд: Институт за новију историју Србије 2020.

Соболев, Дмитрий. *Хроника советской гражданской авиации 1941–1960. гг.* Москва: Фонд Русские витязи 2020.

Пија Кукобат

*Yugoslav Centre of the Directorate General of Air Transport in Tirana
and Air Transport between Yugoslavia and Albania 1946–1948*

Summary

Yugoslavia and Albania developed close political, military and economic relations between 1945 and 1948. However, transport between the two countries was difficult due to the lack of railroad connections and the low quality of roads since before the Second World War. The easiest way of overcoming this problem was the establishment of an air service. During 1938, an air service between Belgrade and Tirana via Podgorica was operated by the Yugoslav airline Aeroput. After the Second World War, both countries recognised the need for the renewal of air transport between them. On July 11th, 1946, the Convention on Civil Aviation between Yugoslavia and Albania was signed. Since Albania lacked the personnel needed to operate air traffic control at the airport in Tirana (meteorologists and radio operators), it was agreed that the Yugoslav Directorate General of Air Transport would send its staff to Tirana. Their task was to be the establishment of a weather station, a radio station and a radio goniometer, as well as the training of Albanian staff, after which they were supposed to return home. The Yugoslav Centre of the Directorate General of Air Transport in Tirana began operating on July 29th, 1946, although regular flights from Belgrade to Tirana commenced on the 15th. From April 1st, 1947, the route from Belgrade to Tirana via Titograd was operated by the newly formed Yugoslav Airlines (JAT), with the Yugoslav-Soviet Civil Aviation Company (YUSTA) taking over in July. Throughout this period, the Yugoslav Centre in Tirana operated as any other airport in Yugoslavia, although there is no evidence that Albanians were trained for the job of radio-operators. The situation changed drastically in 1948. Following the Resolution of the Cominform and the worsening of relations between Yugoslavia and other socialist countries, including Albania, the personnel of the Yugoslav Centre in Tirana became subject to provocations by Albanian officials, ranging from insults to cutting off electricity and telephone lines. On September 19th, 1948, Albanian authorities seized the premises of the Yugoslav Centre at the airport, rendering its operation impossible. While the personnel were allowed to return to Yugoslavia, the equipment was confiscated. On September 24th, 1948, Yugoslav authorities ordered the cancellation of the YUSTA service between Belgrade and Tirana via Titograd due to safety concerns, ending Yugoslav air services to Albania for nearly a decade. Air transport between the two countries was only normalised in 1957, after the thawing of relations between Yugoslavia and the Eastern Bloc.

Илија Кукобат

*Југославски центар Главного управления воздушным движением в Тиране
и воздушное сообщение между Югославией и Албанией в 1946–1948 годах*

Резюме

Југославија и Албанија развивали тесне политичке, војне и економичке односе у периоду од 1945 до 1948 год. Иако транспортно саобраћање између две државе било отежћено због одсуства железничког саобраћања и лошег стања путева још од Другог светског рата. Најлакше решење ове проблеме било је успостављање ваздушног саобраћања. У 1938 году југословенска авиокомпанија «Аеропут» обављала авиолинеје између Београда и Тиране преко Подгорице. После Другог светског рата обе државе су се суочиле са потребом опоравка ваздушног саобраћања. 11 јула 1946 году између Југославије и Албаније је потписана Конвенција о грађанској авиацији. Пошто у Албанији није било кадрова, потребних за рад у служби управљања ваздушним движением у аеродрому Тиране (метеоролога, радиотелеграфиста, гониометриста), одлучено је да Главни центар ваздушног движенија СФРЈ шаље своје раднике у Тирану. У њихову обавезу спадао је рад метеоролошког станице, радиостанице и постављање гониометра, а такође и обука албанских кадрова, након чега они морају вратити се у своју државу. Југославски центар ГУВД у Тирану почео је рад 29 јула 1946 году, иако редовне линије из Београда почеле су 15 јула. Од 1. априла 1947 году линија Београд — Титоград — Тирана обављала је недавно основана компанија «Југословенски аеротранспорт» (ЈАТ), а од 1. јула — Југословенско-советско акционарно друштво грађанској авиацији (ЈУСТА). У овом периоду Југославски центар у Тирану функционисао је као центар управљања било којим другим аеродромом Југославије, иако не постоје никакви сведочења о обуци албанских радиотелеграфиста и гониометриста. Ситуација се драматично променила у 1948 году. После усвајања резолуције Информбироа и погоршања односа између Југославије и осталих социјалистичких држава, укључујући Албанију, радници југословенског центра у Тирану постали су предмет провокација од стране албанских власти, од увреда до сукоба са електроинфраструктуром, телефонском и телеграфском везом. 19. септембра 1948 году албанске власти заузеле су просторје Југословенског центра у аеродрому, парализујући његов рад. Радницима дозвољено је вратити се у Југославију, а опрема је конфискована. 24. септембра 1948 году југословенске власти одлучиле су прекинути полете ЈУСТА по маршруту Београд-Титоград-Тирана због безбедности. На тај начин југословенски рейсови у Албанију су прекинути готово деценију. Ваздушно саобраћање између две државе било је опорављено само у 1957 году, након побољшања односа између Југославије и Источним блоком.