



Camera dei deputati  
Biblioteca "Nilde Iotti"



# LA NAZIONE ALBANESE

Organo Unitario Nazionale

SI PUBBLICA DUE VOLTE AL MESE

Direttore ed Amministratore ANSELMO LORECCHIO, Pallagorio (Catanzaro) Italia

**Skiperia, avanti!**

UFFICIO DI DIREZIONE  
ROMA — Piazza S. Giovanni, in Laterano, 44 — ROMA

ABBONAMENTO ANNUO PER L'ITALIA L. 6,00 — PER L'ESTERO L. 7,20  
(S. estere e trimestre in proporzione)

## LA PACE

Nel Messaggio che il Presidente Wilson ha diretto al Senato degli Stati Uniti di America il giorno 23 di questo mese di gennaio, tra le altre considerazioni a favore del ristabilimento della pace in Europa, si leggono anche queste:

« . . . L'eguaglianza delle nazioni sulla quale la pace deve essere fondata, perchè sia duratura deve essere eguaglianza di diritti; le garanzie scambiate non devono nè riconoscere ne implicare una differenza fra grandi e piccole nazioni, fra quelle che sono potenti e quelle che sono deboli... »

« . . . Nessuna pace può durare o deve durare la quale non riconosca o non accetti il principio che i Governi traggono il loro potere dal consenso di coloro che sono governati e che non esiste il menomo diritto di far passare di mano in mano, da potentato a potentato, i popoli, come se essi costituissero un patrimonio. Ammetto per esempio, per non citare che un fatto, che gli uomini di Stato di ogni parte sono di accordo perchè venga creata una Polonia unita, indipendente, autonoma e perchè oramai una garanzia inviolabile della vita, dell'onore, dello sviluppo sociale e industriale debba essere assicurata a tutt'i popoli che vissero finora sotto l'autorità dei Governi i cui scopi furono ostili ai loro... »

Ed a proposito di tale invocazione al principio di nazionalità fatta dal signor Wilson nel suo Messaggio, un telegramma da Londra in data 25 gennaio al quale è stata data larga diffusione da parte della stampa europea ci informa:

« Il *Globe* attacca Wilson in un articolo di fondo nel quale dice che, mentre si pretende ispirato da un alto ideale, il Presidente sembra non comprendere la moralità del conflitto europeo. Trovando opportuno dire una parola contro i torti inflitti alla Polonia, Wilson rimane silenzioso circa il Belgio, che difende la sua neutralità. Egli suppone che la parola del traditore valga quanto quella di coloro che hanno mantenuto la loro fede, e conferma così l'impressione detestabile che lasciò, quando dichiarò recentemente che non sapeva perchè la guerra continuasse. »

Altri, a sua volta, alla Polonia portata ad esempio dal signor Wilson ed al Belgio per il quale si è fatto a spiegare il suo interesse il *Globe* di Londra, potrebbe pure aggiungere la Serbia, il Montenegro e la Romania. Ma se fosse dato di potere, nelle attuali circostanze, invocare per i popoli il principio di nazionalità e non soltanto come puro esercizio retorico di idealisti, il popolo che più di ogni altro merita di

richiamare su di sé, per l'applicazione effettiva di quel principio, la considerazione di tutto il mondo civile è senza dubbio il Popolo Albanese, il quale trovasi in una situazione assai diversa e assai più favorevole più degli altri popoli dianzi ricordati.

Il Belgio, la Serbia, il Montenegro e la Romania hanno già, da tempo, la loro fisionomia nazionale, quindi nulla avrebbero che pretendere sotto questo riguardo; si trovano, invero, nella condizione di aver perduto il loro organismo statale proprio e, se così si vuole, anche la propria indipendenza. Si trovano, cioè, assoggettati ad altro Stato dopo che con esso ha conteso le sorti di una diretta guerra, guerreggiata non importa per quale ragione, e, rimasti soccombenti, hanno dovuto subire le sorti del vinto. Contro di essi il vincitore ha ora la pretesa di esercitare quel diritto di conquista che, diritto barbarico, pare fosse stato già messo al bando tra la esecrazione universale, dalla moderna civiltà, ma che pure abbiamo visto reintegrato con la tolleranza, o meglio con la condiscendenza, delle Potenze di Europa pochi anni or sono a danno di altro popolo, il quale era, come abbiamo ricordato, in condizioni assai diverse di quelle nelle quali si trovano oggi i belgi, i serbi, i montenegrini ed i romeni.

L'Albania, a malgrado delle sue costanti aspirazioni manifestate in cento guise, anche con le armi, non ha avuta ancora riconosciuta la propria personalità politica nazionale. E lo stesso simulacro di riconoscimento che le Potenze vollero fare nella Conferenza di Londra (1912-1913) non aveva ancora coadiuvato ad esplicitare la sua vitalità, quando, col consenso delle Potenze stesse, i popoli vicini si credettero autorizzati a continuare a danno del territorio Albanese quello che contro di esso avevano cominciato a fare dopo la guerra balcanica. Il Popolo nostro fu assoggettato, consenzienti, quali più quali meno apertamente, le Potenze d'Europa al diritto di conquista, senza che essa avesse in veruna guisa preso parte alla guerra guerreggiata, per cui potesse dirsi conquistato.

È naturale, pertanto, che se il futuro trattato di pace debba avere per base fondamentale il principio di nazionalità invocato non soltanto dal Presidente degli Stati Uniti di America, ma invocato altresì da tutte indistintamente le Potenze ora belligeranti, il Popolo Albanese deve avere il primo posto perchè in condizioni assai più favorevoli degli altri popoli per i quali si mostra di avere tanta deferenza. Il Popolo Albanese non è stato conquistato!

Là 31 gennaio 1917.

ANSELMO LORECCHIO.

## Ferrovia da Vallona per Prilip a Monastir ed a Costantinopoli <sup>(1)</sup>

### « Prenozioni »

« *Delle vie degli antichi.* La costruzione della ferrovia a Durazzo o a Vallona ridarrà importanza alla via Egnazia. (NIBBI. Yung, Monaco, 1897, pag. 38).

« *Appia* fu la più grande e la più celebre di tutte le vie maestre romane in Italia, conducendo da Roma a Brindisi e diventando così la precipua linea di comunicazione con la Grecia, con la Macedonia e con l'Oriente.

*Egnazia* fu la grande strada militare che congiungeva l'Illiria, la Macedonia e la Tracia e si suppone incominciata poco dopo la conquista della Macedonia per opera dei Romani nel 168 avanti Cristo.

Percorreva in tutta la sua lunghezza chilometri 800. (BERGIER *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain.* Paris 1838).

« . . . Dyrrachium, le Durazzo des Italiens. . . . avait une certaine importance comme lieu de débarquement des legions romaines et comme point d'attache de la *Via Egnatia* qui traversait de l'Est a l'Ovest tout la péninsule Traco-Elle-nique; c'était la ville qui reliait l'Orient a l'Italie, de nos jours c'était là qui vient aboutir le télégraphe transadriatique. Il est possible que, dans un avenir prochain, lorsque la Turquie fera de nouveau partie dans son entier du monde européen, le port d'Avlona remplacera Dyrrachium dans la rôle d'intermédiaire entre les deux pays. Ce serait, relativement à Brindisi, le *Calais de ce Douvres italienne* aussi bien situé que Durazzo comme point de départ d'un chemin de fer transpéninsulaire. Avlona a l'avantage d'être beaucoup plus rapprochée de la côte d'Italie, et d'avoir un port sûr et profond, parfaitement abrité par l'île de Saseno et la linguette d'Acroceraunie. (ELISÉ RÉCLUS, *Geographie*).

« Quanto sopra si è trascritto basterebbe a provare l'importanza della ferrovia che proponiamo da Vallona a Prilip e Gradasko, con diramazione da Prilip per Monastir; congiungendosi così, a Gradasko, con la grande linea Costantinopoli-Gradasko-Mitrowitz-Budapest; ed a Prilip-Monastir con la linea Salonico-Costantinopoli.

« Esaminiamo il vantaggio di questa ferrovia.

« Il porto di Brindisi è il luogo d'imbarco prescelto dagli Europei per andare in Oriente, perchè è il più prossimo; e per la speciale sua ubicazione e per la sua diretta congiunzione delle linee marittime dell'Oriente, con le ferrovie per Torino, Parigi, Londra, per la Svizzera, pel Belgio ecc. E quando fosse costruita la ferrovia Vallona-Prilip-Gradasko, vi avrebbe una diretta comunicazione con Costantinopoli e l'Asia Minore. Il breve tratto di mare (chilometri 127) del Canale di Otranto, diverrebbe *le Calais de ce Douvres italienne aussi bien situé que Durazzo.* . . .

« Con codesto tratto di riunione Brindisi-Vallona si farebbe rivivere l'antica via dei Romani, la Egiziana, che era la grande arteria che congiungeva la Illiria, la Macedonia e a Tracia al Mondo Romano.

« Si attiverebbe una linea dall'Europa alle Indie per Costantinopoli, congiungendo con ferrovie Asia e Africa e con le sole brevissime traversate marittime del Canale di Otranto e del Bosforo.

« Finora (1898) sono state studiate ferrovie turche per allacciarsi all'Europa, in tre diverse direzioni, cioè:

« 1. quella a Nord-Est per Bukarest che congiunge le ferrovie austriache e russe;

2. quella a Nord per la Serbia, che conduce a Belgrado, a Budapest e a Vienna;

« 3. quella del Nord-Ovest per la Bosnia, che conduce in Dalmazia e si dirige verso l'estremo limite settentrionale dell'Italia.

« Ragioni politiche, strategiche e commerciali avranno finora tenuta sospesa l'esecuzione di questa altra congiunzione così importante per le Nazioni Europee, e massime per l'Italia, ma oggidì col nuovo orientamento della politica, parrebbe che più oltre non dovrebbe indugiarsi ad effettuare la costruzione di questa ferrovia Vallona-Prilip-Gradasko, e della diramazione Prilise Monastir; ponendosi così in diretta comunicazione l'Oriente col cuore dell'Europa.

« La più rapida comunicazione è data dalle ferrovie, e non dalle linee marittime. La celerità dei treni si fa di continuo maggiore, e si accederà ben presto anche in luoghi lontanissimi con la velocità dell'elettrico. Il ravvicinamento di Costantinopoli all'Italia, a Parigi, a Londra sarà più rapido per la via Costantinopoli-Vallona-Brindisi, che per la via marittima; e Roma, Parigi, Londra, Bruxelles Amsterdam Ginevra Madrid, e Lisbona stessa, saranno avvicinate non solo a Costantinopoli ma a tutta l'Asia e a tutta l'Africa; sicchè questa diverrebbe la GRANDE VIA LATINA per l'Oriente, mentre altre linee turche servirebbero esplicitamente per le comunicazioni tedesche e russe.

« Le rapide comunicazioni apportarono sempre benefici effetti per gli scambi, e maggiore e multiplo sarà il numero di viaggiatori che vorranno conoscere storici luoghi, quando sapranno di poterli andare comodamente e brevemente in ferrovia. Sarà un'attivazione maggiore di commerci, un grande transito per la nuova ferrovia a fine di raggiungere più presto l'Oriente e l'Asia, dall'Europa. Per molti il viaggio per mare spaventa; quando una ferrovia unirà l'Europa all'Asia con le due brevissime traversate del Canale di Otranto e del Bosforo ed anche dei Dardanelli, il movimento dei vari popoli e lo scambio del commercio diverrà attivissimo.

« *Tracciato della ferrovia. Linea Vallona Prilip-Gradasko.* La traversata del Canale di Otranto potrà essere fatta in meno di quattro ore. Nel porto di Brindisi, migliorati gli approdi, il treno ferroviario rileva i viaggiatori alla banchina e si ideano ancora miglioramenti perchè il viaggiatore possa trovare tutte le comodità, anche per una breve sosta.

« Altrettanto verrebbe fatto per Vallona; e la Impresa che assumerebbe la costruzione della ferrovia, assumerebbe anche tutti i lavori: all'approdo in Vallona, *restaurants*, ecc. e ad ogni altra comodità della vita.

VALLONA sarebbe stazione di I Classe. La ferrovia, da Vallona, attraverso una galleria, accedrebbe sul torrente. . . e a circa kil. 9.600 vi sarebbe la *fermata* di:

«... traversando quindi il fiume Vojussa, se ne seguirebbe la vallata sulla destra, e al Kil. 19.500 vi si farebbe l'arrivo a:

(1) Dal progetto di massima studiato per conto della Società Nazionale Albanese in Italia, fin dal 1898.



« . . . . . Stazione di III classe; e da qui si diramerebbe l'altra ferrovia per la valle del . . . . . per giungere a . . . . . e S . . . . . e da questo punto, abbandonando la valle del . . . . . la ferrovia percorrerebbe parallela alla strada carrozzabile fino a Janina; e quindi, proseguendo, giungerebbe a S . . . . . sul Pimbocco del golfo d'Arta.

« Proseguendo il tracciato da . . . . . al kil. 27.500 vi è:

« . . . . . stazione di IV classe ecc. ecc. e poi:

« . . . . . stazione di I classe; città in riva al lago di . . . . . Quivi la ferrovia potrebbe percorrere per un tratto la riva del lago, per giungere alla città di . . . . .; ma volendo poi proseguire da questa via per Monastir si incontrerebbero troppe difficoltà di alte montagne da passare in galleria; e massime la prima tra . . . . . e . . . . . costringerebbe alla costruzione di una galleria di più che 14 kil. e di poco meno per la seconda. Per questo la linea si avvicinerà quanto più possibile sulla riva del lago di . . . . .; poi volgerà a sinistra per la valle del . . . . ., incontrando prima la fermata di:

« . . . . . ecc. ecc. ecc.

« A MONASTIR (antica Bitolia) la ferrovia si collega con quella che va a SALONICCO; e da qui retrocedendo per . . . . . e . . . . . e . . . . ., sul mare; e risalendo a . . . . . e a . . . . ., biforcandosi, discende a COSTANTINOPOLI, con un percorso di kil. 1031 da MONASTIR a COSTANTINOPOLI.

« *Altimetricamente* la linea ha la massima discesa tra . . . . . e . . . . ., ch'è del 12,40 per mille.

« Si parte dalla stazione di Vallona alla quota di circa m. 26 sul mare, ascendendo attraverso una galleria fino a m. 40 circa, per ridiscendere alla quota 22 con una pendenza inferiore all'1 per 1000; quindi si sale verso la stazione di . . . . . che troverassi a metri 66 sul mare. Si ascende poi fino ad . . . . . con poco più dell'1 per 1000 alla quota 130. Si arriva a . . . . . (m. 688 sul mare) con circa il 7,30 per 1000, ridiscendendo a . . . . . col 12,40 per 1000 (quota 615), poi quasi a livello si giunge a PRILIP (quota 605) per discendere fino a GRADASKO col 10 per 1000.

« Da PRILIP la ferrovia proseguirà per unirsi all'arteria principale; la ferrovia che da COSTANTINOPOLI va a Nord verso MITROWITZA, BUDAPEST; mentre altro tratto, in questo punto biforcandosi, discenderà a MONASTIR per unirsi all'altra linea che, discendendo, va a SALONICCO ».

Nel progetto tecnico di massima il cui originale trovasi depositato nell'archivio di questa nostra Rivista *La Nazione Albanese*, sono stati pure opportunamente fatti i paralleli seguenti tra le linee vecchie e questa nuova dal progetto stesso tracciato:

1. *per accedere a Costantinopoli*; nuova linea ore 79,30; vecchia linea ore 167,30. Differenza in meno a vantaggio della nuova linea ore 88,00.

2. *per andare a Salonico*; nuova linea ore 72,10; vecchia linea ore 130,30. Differenza in meno a vantaggio della nuova linea ore 58,20.

N. B. - Le suddette economie di tempo si ottengono con modesta celerità dei treni, che varia da kil. 35 a kil. 41 l'ora. Che se venissero attivati treni a 50 ed anche a 60 kil. l'ora, l'economia di tempo potrebbe raggiungere le 120 ore nel primo caso e le 87 nel secondo caso ».

3. *parallelo tra la vecchia linea Londra-Marsiglia Costantinopoli con la nuova Brindisi-Vallona*. Vecchia via ore 200,00;

nuova via ore 79,30. Differenza in meno a vantaggio della nuova via, ore 120,30.

« Così in questo parallelo tra la nuova linea e la vecchia via di mare, se venisse aumentata la celerità dei treni, com'è detto, si potrebbero raggiungere ore 160 in meno per Costantinopoli; e ore 122 per Salonico, invece delle 91,50 come dallo specchio seguente:

Vecchia via Londra-Marsiglia-Salonico, ore 161,30; nuova via Londra-Brindisi-Vallona-Salonico, ore 72,50. Differenza in meno a vantaggio della nuova linea, ore 91,50.

« Al presente è constatato già che, sia per andare a Salonico, sia a Costantinopoli, la via più breve è sempre quella di Brindisi, via marittima Brindisi-Pireo-Salonico-Costantinopoli; ma questo viaggio diverrà molto più breve con la nuova linea Brindisi-Vallona-Prilip-Monastir per Salonico; e Brindisi-Vallona-Prilip-Gradasko per Costantinopoli.

« Non vi sarà chi non voglia tener conto del tempo; e in tal caso ognuno vede come la linea marittima Marsiglia-Salonico e Costantinopoli, ammessa direttissima con le ore indicate, ciò che è contrario all'interesse della navigazione, verrà abbandonata per guadagnare dalle ore 92 circa alle 122 per Salonico, e dalle ore 120 circa alle 160 per Costantinopoli.

« Un così grande vantaggio di percorso non può essere non valutato. Indubbiamente la proposta ferrovia Vallona-Prilip-Gradasko e Prilip-Monastir avrà nn avvenire grandissimo; aumenterà immensamente i proventi delle linee esistenti con le quali i due tratti si collegano, cioè: Gradasko-Costantinopoli e Monastir-Salonico-Costantinopoli. Apporterrà inoltre benefici alle linee di là dal Bosforo che s'internano nella Siria ecc. ecc.

« Si ricorda che tutta questa economia di tempo nei diversi paralleli esposta, si ha con le velocità attuali delle diverse linee, e cioè: Londra-Parigi-Brindisi, con una media di chilometri 56 l'ora; nuova linea Vallona-Gradasko, con 45 chilometri l'ora; e la esistente Gradasko-Costantinopoli con chilometri 30 l'ora si è calcolato spingerla a soli chilometri 35. Come si vede, potrebbero ancora guadagnarsi 10 a 15 chilometri l'ora!

« Come complemento si propongono gli allacciamenti di altre regioni, con due opposti tratti di ferrovia: per PRAVESA sul GOLFO D'ARTA e per DURAZZO sull'Adriatico, a SCUTARI...

« Il raccordo ferroviario proposto da Vallona-Prilip-Gradasko con la linea di Costantinopoli e quella da Vallona-Prilip-Monastir con la linea di Salonico, oltre il collegamento con le ferrovie presenti e future dell'Asia Minore, sia attraverso il Bosforo a Costantinopoli, sia attraverso i Dardanelli a Gallipoli, procureranno altro grandissimo vantaggio per il collegamento di tutto il commercio marittimo che fu capo al porto di Salonico, sia dalla costa dell'Asia, sia dal Canale di Suez; e le merci sbarcate a Salonico proseguirebbero in ferrovia per Monastir-Prilip-Vallona e attraversando su *Ferry-Boat* il Canale di Otranto, giungerebbero con gli stessi vagoni a Brindisi per essere inoltrati a qualsiasi stazione ferroviaria di Europa.

« Si verrebbe per tal modo a sviluppare un considerevolissimo traffico, specie per le ferrovie italiane.

« Il Canale di Otranto, attraversato da *Ferry-Boat* con vagoni riboccanti di merci da inoltrarsi nelle più lontane



regioni, diverrà una linea ferroviaria galleggiante sarà l'anello di congiunzione tra l'Europa e l'Oriente ecc. ».

*L'argomento è della più grande importanza e noi ritorneremo a trattarlo.*

« LA NAZIONE ALBANESE ».

## V A R I A

HASSAN BEY PRISCHTINA. — La *Neue Freie Presse* annunzia che « Hassan bey Prischтина è stato decorato con la Croce dell'Ordine di Francesco Giuseppe per servigi resi all'Austria-Ungheria durante la guerra. Questo Capo Albanese si era rivoltato contro Essad Pascià ed ha diretto in molte occasioni le bande Albanesi contro la Serbia ».

Il *Corriere d'Italia* del 26 gennaio commenta:

« Hassan bey, nativo di Voutchitzn (Kosovo) è stato deputato al parlamento ottomano. Egli faceva parte del gruppo dell'Intesa liberale, avverso ai Giovani Turchi. In seguito, egli si mise alla testa del movimento Albanese provocato dall'Austria e prese parte attiva alle rivolte del 1910 e del 1912. Quando le truppe serbe occuparono Uskub, Hassan bey fu internato, poi rilasciato. Allora, egli divenne un fautore accanito dell'Austria-Ungheria. Al principio della guerra europea, si stabilì sulle montagne Albanesi, organizzando e dirigendo le bande contro la Serbia. Durante la ritirata dell'esercito serbo a traverso l'Albania, queste bande commisero un gran numero di assassini. Infine, dopo l'occupazione della Serbia da parte degli austro-ungheresi, Hassan bey ha reso grandi servigi agli invasori, ciò che gli viene riconosciuto con la grande distinzione da cui è stato decorato. »

E noi di rimando osserviamo che se Hassan bey è nativo di un paese della provincia di Kossova, facendo quello che egli ha fatto contro i serbi con le sue bande Albanesi reclutate nella stessa provincia di Kossovo, ha adempiuto niente più che al proprio dovere. Kossova è Albanese; i serbi l'avevano occupata, sia pure col consenso dell'Europa; e quindi Hassan bey, contribuendo con l'opera sua a scacciarneli quando ha visto propizio il momento, ha fatto quello che ogni buon cittadino, di qualsiasi paese del mondo, farebbe per la sua patria; epperò il *Corriere d'Italia* ha torto a parlare di assassini, da parte degli Albanesi. O che forse erano assassini i cittadini di Milano nelle storiche cinque giornate!

GLADSTONE E GLI ALBANESI. « Ogni popolo oppresso ha il diritto di scuotere il suo giogo, e se gli Albanesi sono stanchi del malgoverno turco e desiderano di essere indipendenti, il mio migliore augurio vada ad essi; ma quando il vostro piano sia realmente riuscito, e la bandiera turca sia scomparsa e la Indipendenza Albanese sia dichiarata, proclamata il vostro Governo provvisorio ufficialmente e l'Inghilterra sarà la prima potenza a riconoscere l'Indipendenza Albanese. Io farò del meglio per influenzare gli altri a seguire l'esempio ».

Così parlava e tutto cotesto ben di Dio prometteva agli Albanesi Lord Gladstone primo Ministro della potente Inghilterra nel 1880; in quello stesso anno in cui i diplomatici

della stessa potente Inghilterra proponevano, com'è consacrato nei protocolli da noi ufficiali più volte ricordati ed il Governo da cui eglino dipendevano accettava e ratificava, un'Albania da comprendere in sé i territori ottomani in Europa comeché abitati cotesti territori da Albaesi. Ma come alla prima occasione, la diplomazia inglese ed il Governo inglese furono solleciti a rimangiarsi tutto quello che nei loro protocolli avean consacrato e ufficialmente dichiarato dinanzi al Parlamento; e nella Conferenza di Londra (1912-1913) furono tra i primi, se non i primi addirittura a riconoscere un'Albania serba, un'altra Albania greca ecc. ecc., e ogni concepita speranza da parte degli Albanesi cadde nel nulla; così e non altrimenti sono andate a codere conseguentemente nel nulla le belle parole e le belle promesse di Lord Gladstone a riguardo della Indipendenza Albanese, che l'eminente uomo di Stato voleva tener garantita sotto le grandi ali della protezione inglese, ma della quale, a cominciare dal primo inizio di sua proclamazione, coloro che gli eran succeduti nel Governo dell'Inghilterra, non vollero saperne.

Questa è la verità; ma, del resto non è men vero che l'Indipendenza Albanese fu proclamata sì, ma sotto forme affatto speciali che sentivano di soggezione e di servilismo da lontano un miglio. E tutti ricordiamo qualmente ciascuno dei valentuomini cui, per solitaria elezione, parve necessaria e indispensabile cosa concentrare nelle persone proprie la somma dei poteri, prima a Vallona e poi a Durazzo; ciascuno di quei valentuomini, diciamo, di nessun'altra cosa fu più sollecito che di dichiararsi cliente volontario quale dell'una o dell'altra di quelle Potenze cui pareva fosse devoluto il diritto di esercitare influenza diretta, se non diretta protettorata politico addirittura, sull'Albania.

Le cose andavano così precipitando a causa anche delle gelosie delle altre Potenze, alle quali, negli affari di Albania, si voleva assegnare una parte affatto secondaria. E quando dal Sud, dall'Est, dal Nord i nostri nemici avanzarono nel territorio nostro, pure in quello che irrisoriamente ridotto ci aveva assegnato la Conferenza di Londra, esse Potenze gelose favorivano, quale più quale meno apertamente l'avanzata, l'Albania Indipendente si trovò nelle condizioni di non poter opporre neppure un simulacro di resistenza.

I ricordati valentuomini, intenti a fare, come abbiamo detto, i clienti volontari di una o dell'altra Potenza non avean saputo trovare tempo e modo di occuparsi dell'Albania che pure dovea esser loro cura e premura principale.

Non trovarono tempo, nonchè ad organizzare un manipolo, per quanto esiguo di soldati Albanesi da opporre agli invasori, ma neppure ad organizzare l'amministrazione civile, aprendo scuole nazionali, costruendo strade ecc., per giustificare dinanzi al mondo civile la tentata proclamazione della Indipendenza della patria nostra. Eppure, a far questo, non pochi milioni avevano dato allo Stato Albanese l'Italia e l'Austria-Ungheria.

Anche questa, piaccia o non piaccia, è verità.

Anselmo Lorecchio, direttore-responsabile

Tip. « Ulpiano ».

