

condizioni particolari del litorale malsano e desolato. Ormai pare una favola la storia della pirateria illirica dei tempi della regina Teuta. Al largo delle coste spopolate a perdita d'occhio passano navi italiane, jugoslave e approdano a Santi Quaranta, Valona e Durazzo, veleggiano carcasse e tartane greche che fanno la spola tra lo Ionio e l'Adriatico, ma non una nave batte la rossa bandiera shqipetara.

Alla ripugnanza per le salse onde che pure un giorno furono dominio di questo popolo fanno eccezione soltanto gli albanesi di Antivari e Dulcigno fissatisi alla foce della Boiana i quali esercitano la pesca e scendono fino a S. Giovanni di Medua; e quelli dell'Epiro che adoperano agili caicchi e oltrepassano Porto Palermo esercitando il piccolo cabottaggio e, all'occasione, il contrabbando.

Di questi anni soltanto è la flottiglia di unità leggere e le quattro unità di guardacoste che portano il nome della città *Tirana, Durrës, Vlone, Serandë*.

L'Italia ha fatto moltissimo per l'Albania e sarebbe ingiusto chiedere se avrebbe potuto fare altro ancora. E' piuttosto il caso di vedere se il risultato non sarebbe stato migliore ove il governo di Zogu avesse meglio compreso le finalità italiane, la sua posizione personale e il vero interesse del suo popolo.

Il contributo italiano alla rinascita dell'Albania è stato autorevolmente riassunto dal Ministro Ciano alla Camera dei Fasci il 15 aprile 1939 con le seguenti parole:

« 275 chilometri di strade costruite « ex novo »;  
 « 1.500 chilometri di strade riattate su tracciati pre-  
 « esistenti; 100 ponti di media e grande lunghezza e  
 « 1.000 di lunghezza minore; tutti gli edifici pubblici  
 « di proprietà demaniale nelle città di Tirana, Du-