

adattare alla meglio il porto di Zunguldak dove sbocca una delle vallate che conducono ai giacimenti, e costruendo una ferrovia di parecchi chilometri per il trasporto del carbone al porto. Dopo la guerra, il porto di Zunguldak e la ferrovia che sbocca, come si è detto, a questo porto molto più comodo e più vicino alle miniere di quello di Eraclea che dà il nome alla regione e al giacimento carbonifero, furono completamente abbandonati. Fino a quando cioè, dopo molti anni, si costituì una società francese che ebbe, ufficialmente, la concessione dell'esercizio del porto di Zunguldak e della ferrovia. Nella concessione non è fatta parola relativamente allo sfruttamento delle miniere, la cui giurisdizione è stata sottratta parecchi anni addietro all'Ufficio delle miniere per essere affidata al Ministero della marina, retto, come ho già raccontato, da quel celebre... ingoia-lore di flotte.

Il Ministero della Marina non ha mai dato per lo sfruttamento delle miniere vere e proprie concessioni; ma ha rilasciato dei *teskeré*. Di fatto equivalgono ad una vera e propria concessione perchè chi li possiede estrae il carbone senza altro obbligo che quello di pagare 5 piastre (un franco e dieci centesimi), al Governo Turco. Tali *teskeré* però sono dati soltanto a sudditi ottomani. I quali hanno ceduto o cedono i loro diritti a stranieri. Ed è questo ciò che complica la questione perchè, quando gli fa comodo, il Governo Turco contesta ai sudditi ottomani il diritto di associarsi ad Europei per lo sfruttamento delle miniere per le quali il *teskeré* è loro concesso.

La Società francese concessionaria del porto e della ferrovia, anzi delle ferrovie, perchè si tratta di due piccoli tronchi, associandosi a sudditi ottomani in possesso di *teskeré* per una grande estensione