

ния кржгъ на Фенеръ-Борунъ 11 км., а се вдава навжтрѣ 6 км. Морето въ залива е плитко, дълбочината 10 метра прѣдставя една ивица отъ половина километъръ и е отдалечена три километра отъ брѣга. Но плитко море отъ залива прѣдставя по-голѣмо прѣд-имство за евтина постройка на модерно пристанище въ него отколкото дълбокото море прѣдъ Кавала. Голѣма несгода за създаване на по-значително се-лище въ Порто-Лагосъ прѣдставятъ сега голѣмитѣ мочури около залива и Бору-Гьолъ, но тъкмо тия мочурливи пространства могатъ да се засипятъ чрѣзъ изкопания въ пристанището материялъ и създадатъ пригоденъ теренъ за постройки и зе-медѣлска обработка. Но постройката на приста-нище въ Порто-Лагосъ стои въ връзка съ поли-тическото разрѣшение на тракийския въпросъ. Иде-ята за българско пристанище въ Порто-Лагосъ възникна, когато послѣ 1913 г. България задържа Дедеагачъ, но отстъпи на Турция марицината же-лѣзна линия между Свиленградъ и с. Мандра. Българитѣ мисляха тогасъ да създадатъ приста-нище на Бѣло море, което се свързва чрѣзъ стра-тегическо осигуренъ български желѣзенъ пжтъ. Ако Дедеагачъ и Порто-Лагосъ се намиратъ подъ

Фенеръ и Кючукъ-Гьолъ; първата съ пространство 92,000 кв. метра и производство $2\frac{1}{2}$ —3 мил. кгр., втората — 300,000 кв. метра съ производство въ първата година (1919) — $3\frac{1}{2}$ —4 м. килограма. При проектираното разширение на изпарителнитѣ басейни и въвеждането на фочанската система на добиване-солъ (чрѣзъ напластяване) смѣтаха компетентнитѣ български власти, че ще може да се получи срѣдно годишно повече отъ 35 милиона кгр. солъ и заедно съ добитата въ Черноморския брѣгъ солъ да се удовлетвори напълно нуждата на България за солъ и съ това би се осигурила нейната независимостъ до-сежно тоя необходимъ за страната прѣдметъ.