

# Postanak i razvitak luke „Milena“

Kap. Dinko Franetović, Split

Kada je Crna Gora na osnovu člana 29. Berlinskog ugovora 1878. i kasnijih izmjena u 1880., dobila Crnogorsko Primorje s Barom i Ulcinjom, još nije imala ni jednu sigurnu luku za svoje jedrenjake, a koja joj je neophodno bila potrebna. Ulcinjski jedrenjaci su se sklanjali u uvalu Valdanos, gdje je zbog oluje sa zapada dosta brodova stradalo. Sklanjali su se i kod Sv. Nikole na Bojani, ako im je vrijeme i dubina na ušću dozvoljavala.

Drim je nekada tekao preko Zogajskog jezera i kasnije luke Milene. Jezero je ostatak korita Drima. Morski valovi su stvorili pješčani brijeg i odijelili njegovo korito od mora, te je tako postalo Zogajsko jezero, koje se nalazi u Ulcinjskom polju. Voda je u Ulcinjskom polju plavila veliku površinu obradive zemlje, koja je uskim kanalom otjecala iz jezera u more kod rta Djerana, a nekada i u Bojanu kod Sv. Nikole na Bojani.

U jednom dokumentu iz 1406. spominje se »la balta di Zivrano« t. j., Zogajsko jezero.

Pod rtom Djerana, po kojem je najprije dobila ime sadašnja luka Milena, postojalo je selo Gerana (Girano, Agirano). U jednom dokumentu iz 1354., spominje se, da je jedan dubrovački brod imao dvije tisuće ukljeva (skoranaca) i šest tisuća jegulja »de Agirano«. Ovo dokazuje, da je u to vrijeme pored rta Djerana uticao u more jedan krak rijeke, u kojem je bilo jegulja, koje žive u slatkoj i bočatnoj vodi; a tako isto i ukljeva, koji žive samo u slatkoj vodi. U drugom dokumentu iz 1403. govori se o sječi stabala za gradnju brodova »ad Agiranam«, iz čega slijedi da se kod sela Djerana nalazila velika šuma. Giustiniano u »Interario« iz 1553. kaže, da se kod Ulcinja nalazi selo Girano prema podnevu, sa izvorima svježe vode, gustom šumom, slatkovodnim jezerom (Zogajsko jezero) i dobrim pašnjacima. Marijan Bolica u opisu Sandžakata skadarskog iz 1614. piše, da selo Gerana ima 70 kuća i 180 stanovnika. Iz prednjeg se vidi, da je na sadašnjem položaju luke Milene bilo života, koji se širenjem solane ponovno obnavlja, a osposobljavanjem luke Milene će se još jače obnoviti i proširiti.

Inž. Josip Slade, koji je rješenjem Pomorske vlade u Trstu bio dodijeljen na službu Crnoj Gori, izradio je ruina 1881. projekt za presušenje ovog jezera. Državni savjet na Cetinju zaključio je 1882. da se pristupi presušnju jezera troškom od 10.000.— fiorina. Do izvođenja radova nije bilo došlo.

God. 1885. knjaz je Nikola radi uređenja pomenutog jezera bio pozvao ruskog inženjera Vladimira Ivanovića Varmana. Ovaj je inženjer projektirao i iskopao u krivudavom pravcu (cik-cak) oko 4,5 km dugi kanal od jezera do mora kod rta Djerana, kojim je putem voda oticala u more. Izvedenim radovima bio je snižen nivo vode i time presušen veliki kompleks obradivog zemljišta u Ulcinjskom polju. Varmanov je savjet pri vršetku radova bio, da se kanal ne bi dublje kopao zbog opasnosti prodiranja slane morske vode.

Prilikom kopanja kanala pod zemljom je bila nađena kaldrma, koje se postanak nije mogao utvrditi.

Zbog zamuljivanja kanal je trebalo čistiti svake treće ili četvrte godine. Prvo čišćenje je bilo izvedeno 1888. pod upravom vojvode Sime Popovića, guvernera Primorja.

Ljeti 1896. izvršeno je bilo čišćenje kanala pod rukovodstvom inženjera Marka Djukanovića. On je kanal očistio, ispravio u jednom pravcu i dublje iskopao. Nakon kratkog vremena more je ipak prodrlo u presušeno Ulcinjsko polje i nanijelo nepopravljivu štetu obradivom zemljištu, koje više nikada nije bilo privedeno poljoprivrednoj kulturi.

Početkom studenog 1896. na području sliva rijeke Drima i Skadarskog jezera padale su velike kiše. Uslijed naglog nadolaska Drima vodostaj je u Bojani i Skadarskom jezeru naglo rastao, zbog čega se voda izlila preko obale Bojane kod sela Sv. Djordje i Rcoka (Paratuk, Mahala). Ona je velikom brzinom otjecala Zogajskim jezerom i iskopanim kanalom prema moru, proširujući time sami kanal i odnoseći goleme količine tla u Jadransko more. Uslijed ove velike erozije nastala je luka Djerana«, kasnije nazvana luka »Knećinje Milene«, kraće »Milena«. Snaga je vode, na položaju luke Milene, izbacila na površinu zemljane cijevi, koje su

vjerojatno služile za vodovod, koji je polazio od jedne česme pod rtom Djerana prema sadašnjoj luci Milena.

Nekoliko dana poslije poplave, kapetan se, Sulejman Bulari iz Ulcinja, na putu iz HercegNovog za Drač, svojim trabakulom »Huda Verdi«, zaustavio pod rtom Djerana, da bi ustanovio stanje dubine na ulazu kanala u Zogajsko jezero. Odveo se čamcem u kanal te sondom pomoću vesla došao do konstatacije, da je poplava produbila kanal. Trabakulom je odmah zatim ušao u kanal i usidrio se. Za njim je ušao i kapetan Hoti Jusuf sa svojim trabakulom. Bulari je u Ulcinju, izvjestio Upravu luke o pronađenoj dubini u kanalu. Prema pričanju, koje se u Ulcinju još i danas može čuti, ovaj je knjaz Nikoli na Cetinju uputio brzojav slijedećeg sadržaja: »In porto di Gospodari arrivato primo capitano Bulari«. Kapetan je Bulari naprijed opisanim načinom prvi otkrio postanak nove luke.

Vijest o proširenju kanala, kao sigurnog skloništa za brodove, proširila se munjevitom brzinom među ulcinjskim pomorcima. Oni su u grupama odlazili do luke Djerane, da se na svoje oči uvjere, gdje su ta dva trabakula usidrena. Za ulcinjske pomorce ovo je bio događaj od velike važnosti, jer se time sigurnost njihovih brodova podvostručila pogotovo obzirom na činjenicu što je za novu luku bio faktično vezan njihov daljnji opstanak u pomorstvu.

Početak 1897. Kapetanstvo je luka na Pristanu (Bar) izvjestilo Ministarstvo unutrašnjih djela na Cetinju o novo nastaloj luci i njezinim prednostima za ulcinjske jedrenjake. U izvještaju stoji, kako je u prethodnoj godini voda bila proširila kanal, tako da su ulcinjski trabakuli za rtom Djeranom imali sigurno zaklonište. U to vrijeme je na ulazu širina iznosila 40, a dubina 3 do 5 metara.

God. 1897. austro-ugarska je ratna mornarica svojom topovnjačom »Kerka« vršila premjeravanje crnogorske obale, kojom je prilikom izradila prvi plan luke Djerane. Po jedan primjerak plana dostavila je Ministarstvu unutrašnjih djela na Cetinju i vojvodi Simi Popoviću, guverneru Primorja, u Ulcinju.

Koncem 1897. Kapetanstvo je luka na Pristanu, u novoj luci Djerana, postavilo bilo jednog starijeg službenika, vršioca dužnosti lučke službe, koji je ujedno i bio vješt pilotiranju brodova. Budući da ulaz u luku još ne bijaše obilježen, neophodno je bilo da brodovi budu pilotirani. Kratko vrijeme pred tim na ulazu se razbio jedan turski trabakul pun žita.

Koncem 1897. ili početkom 1898. nova je luka bila svečano otvorena. Prisutni su pomorci tada jednoglasno predložili da se ona nazove imenom »Kneginje Milene«, što je bilo i prihvaćeno. Tom je prilikom knjaz Nikola odlikovao kapetana Bularija, zato što prvi bijaše otkrio novu luku.

Radost ulcinjskih pomoraca nije bila dugotrajna. Ulaz u luku Milenu postepeno se zamuljivao nanosom pržine iz Bojane. Koncem 1898. Kapetanstvo luka na Pristanu predložilo je bilo Ministarstvu unutrašnjih djela na Cetinju, da odobri kredit za nabavku jedne grtalice za čišćenje ulaza pred lukom. Postoji i jedan proračun od 1.140.— fiorina za izradu grtalice od nekog Ivana Šutića. Drvena je grtalica trebala da bude duga 9, široka 3,25 i visoka 1,30 m, sa sohom i vitlom za dizanje grtala. U proračun je bila uključena i lađa za krcanje pržine. Međutim fale podaci o tome, da li je grtalica bila nabavljena.

Austro-ugarska je ratna mornarica premjeravala crnogorsku obalu i 1899, i tada je plan luke Milene nadopunila novim podacima. Na planu iz iste godine ulaz je širok oko 15, a dubok 1,4 m. Luka je unutra široka 100—120, duboka 3—4 m.

Polovinom 1900. nalazimo da je ulaz u luku bio skoro sasvim zatrpan. Zbog toga je Kapetanstvo luka na Pristanu bilo odredilo nekoliko radnika, koji su ulaz oči-

stili kako bi barem manji brodovi mogli u luku ulaziti. Trošak za ovaj rad iznosio je 25 fiorina.

Ona prva poznata velika poplava iz 1896, stvorila je novu luku Milenu, dok su kasnije poplave održavale na ulazu stanovitu dubinu za ulazak manjih brodova. Kapetanstvo luka na Pristavu izvještava 1901. Ministarstvo unutrašnjih djela na Cetinju, da je Bojana provalila svoje obale u »Reč i da se izliva u luku Milena«, čije je ušće time bilo prošireno i povećalo dubinu od 2 pa do 7 i više stopa.

Za ulcinjske i ostale jedrenjake ova je luka bila od neprocjenjive vrijednosti na onom području, gdje u blizini nije bilo druge sigurne luke. Zatrpanje ulazu u luku ispitali su na licu mjesta upravitelj Kapetanstva luka i jedan inženjer. Oni su bili predložili Upravi pomorstva na Cetinju, da se na desnoj strani kod ulaza u luku izgradi nasip dug 50 m, da bi se ulaz zaštitio od pješćanih nanosa. Stvarno je to bilo i učinjeno te je oko 1898. inženjer Radović izgradio nasip. Iz austrijskog plana luke Milene izlazi, da je ovaj nasip bio dug oko 300 m. Tokom vremena nje ga je pijesak djelomično zatrpao. Ovo je do danas prvi i jedini rad na zaštiti ulaza luke Milena od nanosa pržine, a koji je bila izvršila mala Crna Gora.

U priručniku za navigaciju iz 1906. stoji podatak, da je ulaz tada bio širok oko 20, a dubok oko 2 m. Dalje u priručniku stoji, da za vrijeme kiše i kada voda strujom nadolazi, dubina postaje veća, te mogu i manji brodovi u luku ulaziti.

God. je 1906. serdar Plamenac, narodni zastupnik, održao u Narodnoj skupštini govor o potrebi uređenja ulaza u luku Milena, navodeći da ona predstavlja sigurno sklonište za brodove. U međuvremenu je bila nastupila okupacija Bosne i Hercegovine od strane Austro-ugarske, a tada je, kako znamo, Crna Gora imala i drugih troškova i drugih briga. Slijedili su zatim Malisorski ustanci, prvi i drugi Balkanski rat te napokon, Prvi svjetski rat. Sve je ovo bilo uzrokom da Crna Gora nije imala mogućnosti da uredi luku Milenu.

Nakon Prvog svjetskog rata Uprava je državnog monopola započela izgradnjom solane u području Zogajskog jezera. Veći dio jezera bio je nasut dok je onaj manji, dublji, ostao nedirnut i smješten u sredini solane. U to vrijeme nekoliko manjih poplava na ulazu luke Milene održavalo je 4—5 stopa dubine. Od 1924. pa nadalje Uprava monopola čišćenjem pomoću malog glibodera održavala je neko vrijeme izvjesnu dubinu na ulazu. Kasnije se nanos nije više mogao svladavati, pa je ulaz bio skoro zatrpan, a gliboder ostao u luci. Potom se s unutrašnje strane luke čistio ulaz da bi se probio ulaz na more, ali ni u tome nije bilo uspjeha. Izbagerovani materijal bacan je postrance od luke. Gliboder, klapete, maune za prijevoz soli i motor-čamci za tegljenje mauna ostali su zatvoreni u luci.

Uprava solane je ljeti 1953. prodala desetak mauna za prijevoz soli. Brodograditelj solane iz Ulcinja poduzeo je bio da maune izvuče na more. On je bio namjestio na kanal pred maunama jedno vitlo na duljini od 100 ili više metara, prema tome koliko je kanal mogao da iznosi u ravnoj liniji. Maunu je privezao jakim čelom i navitlavao, a u isto vrijeme dvadesetak je ljudi trajno pred maunama lopatama izbacivalo pržinu. Ovim je načinom uspio da maune izvuče na more. Na sličan način je poduzeće »Bađer« iz Splita izvuklo na more svoj motorni trabakul i veliku gvozdenu klapetu.

Početak 1927. oluje su bile zatrpane ulaz u luku, u kojoj se našlo 12 brodova. Na ulazu je dubina bila svedena na 1,5 stopu. Ulcinjski brodovlasnici su molili Direkciju pomorskog saobraćaja u Splitu, da pošalje gliboder radi čišćenja ulaza, da bi mogli da svoje brodove konačno izvuku. Gliboder nije odmah upućen budući da je bio zaposlen na drugom mjestu. Početkom 1928. prilikom jedne manje poplave, a i uslijed prethod-



no izvedenih radova, Ulcinjani su uspjeli da svoje brodove izvuku na more. Koncem 1929. ulaz je u luku bio ponovno zatrpan a dubina svedena na još manju mjeru i to: na 0,5 m. U luci je bilo blokirano 9 brodova. Kasnije, za visokog vodostaja, i pomoću motora dvaju brodova vožnjom unatrag, te čišćenjem pržine pred brodovima, bilo je moguće u toku 4—5 dana da se brodovi probiju na otvoreno more. Koncem 1930. oluja je opet zatrpala ulaz; dubina je iznosila 30—40 c/m. Nakon toga ulaz se postepeno suživao, a širina pješčane naslage pred ulazom postajala je sve šira.

Početak produkcije soli pokrenuto je bilo pitanje uređenja ulaza u luku. Da bi se osposobila za direktno krcanje soli, i kao luka za brodove, trebalo je nešto radikalnije poduzeti, osim samog čišćenja pržine. Uprava solane je 1928. predala Direkciji pomorskog zaobraćaja u Splitu projekat lukobrana za obranu luke od nanosa pržine, tražeći od nje mišljenje i odobrenje za početak radova. Korijen projektiranog lukobrana polazio je nedaleko od samog ulaza u luku prema jugu, u duljini od 504 m. Vanjska glava lukobrana dopirala je prema rtu Djerane na dubini od 6,5 m. Između ovog rta i vanjske glave lukobrana otvor je bio širok 250 m. Radi pomanjkanja kredita nije došlo do gradnje lukobrana.

Radi uređenja ulaza u luku Milena Ministarstvo financija je iz Beograda, ljeti 1928., bilo uputilo u Ulcinj tri inženjera. Njihov je izvještaj sadržavao podatke o tome, da bi se posebnim građevinskim radovima polazeći od obale prema otvorenom moru moglo postići da bi se voda, koja nadolazi iz Bojane, skrenula u suprotnom smjeru strujanja mora, koja se kreće smjerom prema kanalu Milena, i time otklonilo taloženje pijeska pred ulazom u luku. U izvještaju se ne navodi kakove bi imale da budu spomenute građevine. Ova akcija nije bila realizirana.

God. 1929. firma je Siemens Bauunion izradila projekat za izgradnju jednog vještačkog otoka ispred luke Milene, preko kojeg bi se sol sa solane mogla krcati u brodove. Otok je imao da bude 26 m. dug, 18 širok, a postavljen na dubini od 10 m; ležao bi na 10 stupova

fundiranih na šipovima od armiranog betona. Duljina od skladišta soli do otoka bila bi 1600 m. Ukrcavanje se imalo obavljati pomoću žičane željeznice, izgrađene na stupove, od kojih bi se tri uporišta nalazila u moru, s kapacitetom od 20 odnosno 50 tona na sat.

Projekat nije bio prihvaćen s razloga, što bi umjetni otok bio izložen vjetrovima iz II i III kvadranta. Osim toga, budući da bi se otok nalazio na otvorenom moru, bura bi ometala ukrcavanje soli. U zimskoj sezoni veoma bi mali broj dana omogućavao ukrcavanje.

Jedan drugi projekt lukobrana izrađen je bio 1930. god. On je imao dvije varijante. Korijen lukobrana polazio je dosta daleko od ulaza u luku Milenu u pravcu jugozapada u dužini 755 m. Druga varijanta je predviđala da lukobran bude produžen do 922 m, dok je s druge strane, od rta Djerane trebao da bude, drugi lukobran od 305 m. Otvor između dvije glave lukobrana iznosio je 125 m, na dubini od 9,5 m. Zbog velikih troškova nije došlo ni do ostvarenja ovog projekta.

Jedan je geolog 1930. vršio istraživanje od rta Djerana do Bara te ustanovio, da se u tom području ne nalaze ležišta kvalitetnog i kompaktnog kamena za gradnju lukobrana, osim u samome Baru. Dovož kamena iz Bara do luke Milene poskupio bi gradnju lukobrana, pa je ovo bio povod da se pređe na druge projekte. Izgradnja prvog lukobrana bila je projektirana u kamenu, a u ostalim varijantama u punom betonskom zidu. U isto vrijeme u Ulcinju je pretresano i pitanje presjecanja rta Djerana za ulaz brodova u luku Milenu.

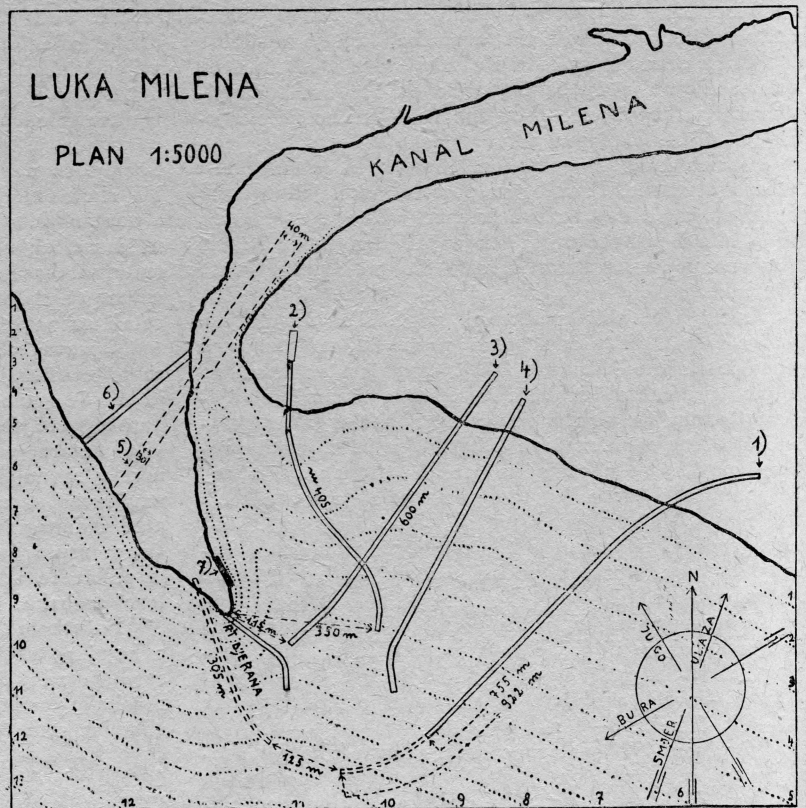
Zbog obrane solane od poplave, na velikom je zavoju Bojane, kod sela Rcoč, bio izgrađen nasip 2200 m dug. Nasip je solanu branio od poplava, ali je priječio dolazak vode, koja je svojom strujom čistila ulaz u luku. Izgradnjom nasipa za zaštitu solane ubrzan je bio proces zatrpavanja ulaza u luku.

Crna je Gora oko 1898. na velikom zavoju Bojane, na obali rijeke, bila izgradila oko 400 m dug nasip za obranu Ulcinjskog polja od poplave. Osim toga, na obali Bojane, na više su mjesta bili izgrađeni kraći nasipi.

#### Legenda:

1. Projekt lukobrana Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu iz 1930. sa drugim lukobranom, koji polazi s rta Djerana u dvije varijante;
2. Projekt lukobrana Uprave solane 1928.;
3. Projekt lukobrana Uprave monopola 1938.;
4. Lukobran projektiran zadnjih godina, sa drugim lukobranom, koji polazi s rta Djerana, sa krivinama prema vani;
5. Projekt kanala za ulaz u luku Milena prosjekom brda Djerana (treća varijanta);
6. Tunnel kroz brdo Djerana s betonskim kanalom, preko kojeg se solna snabdijeva morskom vodom;
7. Betonska obala, preko koje se krci sol, koja se vagoncinima dovozi iz solane.

Lukobrani, prosjek brda Djerana i ostalo dodano je k projektu lukobrana planu luke Milene iz 1930. iz ostalih planova i projekata s aproksimativnim mjerama.



Dva holandska inženjera pregledavali su 1932. luku Milenu radi zaštite njenog ulaza od pješčanog nanosa.

God. 1938. bio je izrađen novi projekt lukobrana oko 600 m dug, sličan onome koji je Uprava solane bila izradila 1928. Otvor između glave lukobrana i rta Djerana iznosio je 115 m, nalazio se na dubini od 6,50 m. Radi pomanjkanja kredita izgradnja ovog lukobrana ostala je samo na papiru.

Ne samo što voda strujom iz Bojane nanosi pijesak i mulj prema ulazu luke Milene, već i suhi sjeverni vjentar svojim stalnim smjerom puhanja to isto čini. Zbog toga bilo je predviđeno i pošumljivanje okolnih zemljišnih površina.

Nadošao je Drugi svjetski rat, a od svih projekata nije ni jedan bio izvršen.

Poslije Drugog svjetskog rata narodna je vlast solanu proširila i modernizirala, a time se i produkcija soli povećala. Povećanjem produkcije soli ponovno se pojavilo i pitanje da se ulaz u luku Milenu osposobi za izravno krcanje soli pod samom solanom. Zauzimanjem narodnih vlasti 1947. je pomoću velikog glibodera započeto čišćenje ulaza u luku. Kada je ulaz skoro bio pročišćen, uslijed jakog juga gliboder je bio prisiljen da napusti položaj i da se skloni na sigurno mjesto. Ono što je kroz to vrijeme bilo urađeno, valovi su za nekoliko dana sve pokvarili. God. 1948. ponovno je bilo poduzeto čišćenje ulaza. Međutim i ovaj put zbog jakog juga gliboder je morao da se skloni. Poslije toga pješčani se sprud pravcem prema moru postepeno povećavao.

Nepovoljni geografski položaj i jaki vjetrovi s otvorenog mora, a koji vladaju na Crnogorskom Primorju, te pomanjkanje sigurnih luka u samoj blizini, gdje bi radovali trebali da budu izvođeni sprečavaju gliboderima nesmetan posao i rentabilan rad; dok skupe objekte kao što nam je poznato nije uputno izlagati elementu prirode.

Zbog svega toga napuštena je, barem privremeno, izgradnja lukobrana i čišćenje ulaza u luku. Otišlo se drugim putem. Naime, bile su izrađene tri varijante za

presjecanje brda Djerana, da bi se probio kanal širok oko 30 m, kojim bi brodovi ulazili u luku Milenu. Zbog golemih troškova nije došlo do ostvarenja ni jedne od ovih varijanata. Samo je kroz uski tunel pod brdom Djeranom izgrađen betonski kanal radi snabdjevanja solane morskom vodom.

Zadnjih godina izrađen je i jedan projekt nasipa za obranu ulaza u luku od mulja i pješčanog nanosa. Hidraulični institut »Avala« u Beogradu, izvršio je na modelu luke Milena ispitivanje obrane ulaza u luku od nanosa putem nasipa. Pomoću jedne krivine na kraju nasipa, mijenjat će se pravac struje a time i kretanje samog nanosa.

Neki ulcinjski pomorci drugog su mišljenja. Naime, projektom izgradnje obrambenog nasipa na Bojani, trebalo bi obuhvatiti i izgradnju jednog kanala od Bojane do luke Milene. Kanalom bi voda tekla kroz luku prirodnom silom — strujom — trajno bi održavala dubinu na ulazu luke. Tako su poplave radile i prije izgradnje nasipa.

Manje poplave mogle su čistiti ulaz pred lukom do onog časa, kada se pred ulazom nije nalazio široki pješčani sprud.

Sada se sol vagonetima prevozi od solane do betonske obale na rtu Djerana, gdje se ukrcaj obavlja jedino po lijepom vremenu, što inače povisuje cijenu soli. Osposobljenjem luke Milene sol bi se izravno ukrcavala, a time bi se snizila i cijena soli. I perspektive o ispitivanju i iskorišćivanju pržine od rta Djerana do ušća Bojane govore u prilog osposobljavanja luke Milene. Osim toga, za osposobljavanje ove luke govore razni razlozi ekonomske, nautičke i političke prirode, što bi mnogo doprinijelo našem prestižu na krajnjoj južnoj morskoj granici. Sol bi se izravno ukrcavala u brodove, dobila bi se sigurna luka za brodove, koja na ovom području, ne postoji, a ulcinjski bi pomorci ponovno nabavljali brodove — sada već s motorom — te bi obnovili staru pomorsko-trgovačku tradiciju svojih predaka.