

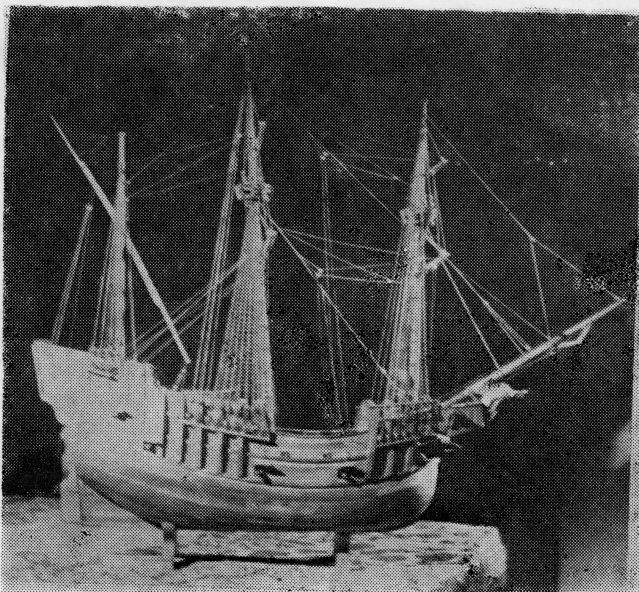
O Valjalima, gruškim brodograditeljima i pomorskim kapetanima iz 18. stoljeća

VINKO IVANČEVIĆ

Članove obitelji Valjalo koji su se u drugoj polovici 18. st. istakli kao vrsni gruški brodograditelji i kao pomorci na brodovima dubrovačke trgovačke mornarice (od kojih su se neki domogli zapovjedničkog zvanja) u arhivalijama dubrovačkog Historijskog arhiva nalazim zabilježene da su bili podrijetlom iz Orašca, Bosanke i Dubrovnika (grada, predgrađa i Gruža). Međutim, može se pretpostaviti da su se već tada, kao što je to nedavno iznijeto, brodogradilišni majstori iz obitelji Valjalo iz Konavala preselili u Gruž i tu osnovali vlastito brodogradilište. Valjale od davnine nalazimo u Dunavama, a i danas tamo postoji više domaćinstava tog prezimena. Valjali su uživali povjerenje dubrovačke vlade, pa ih je zapošljavala u povjerljivim poslovima kao što su oni iz obavještajne, a i diplomatske službe. Pokušat ću tu njihovu raznovrsnu djelatnost, bar jednim dijelom, ovdje prikazati.

U drugoj polovici 18. st. susrećemo se s dva gruška brodograditelja: s Ivanom Valjalom i Ivanom Valjalom Mihovim. Mislim da je tu riječ o jednoj istoj osobi, ali ih ipak navodim onako kako su zapisana. Prvu vijest o gradnji brodova koje su sagradili Valjali nalazim da je iz g. 1785. Naime, prema izjavi koju je proto Ivan Valjalo dao dubrovačkoj kancelariji on je g. 1785. na gruškom brodogradilištu sagradio pulaku *L'Ardita*. Proto Ivan je odmah u početku u toj pulaci imao deset karata. Takvih primjera tj. da brodograditelj sudjeluje u vlasništvu broda kad brod poduzimlje

već prvo putovanje (što gotovo uvijek može značiti da je taj brod on sagradio) postoji više u povijesti brodogradnje starog Dubrovnika. Prvi zapovjednik pulake bio je Josip Nardelli iz Cavtata, a kao kadet na tom brodu odmah je ukrcan Miho Valjalo, sin prota Ivana. Miho će napredovati u pomorskom zvanju, pa će g. 1791. na toj pulaci zauzimati čin kapetana zastave koji predstavlja pravog zapovjednika broda. Uz taj čin postojao je u dubrovačkoj trgovačkoj mornarici i čin kapetana broda i u popisu posade kao kapetan broda na pulaci *L'Ardita* bio je tada upisan prijašnji zapovjednik Nardelli iz g. 1785. Ali Nardelli tada ne plovi s brodom. Umjesto njega na brodu je samo turski ferman koji glasi na Nardeljevo ime i za slučaj da brod zaustave turski korsari, mornar Sebastijan Klišan iz Cavtata (čije ime uopće nije zapisano među posadom) morao se javiti da je on Josip Nardelli. Tako su radili stari Dubrovčani iz dva razloga: prvo što je dugo trebalo čekati dok se ne dobavi novi ferman iz Carigrada na ime pravog zapovjednika, i drugo što se za ferman plaćala nemala svota pa ga se željelo iskoristiti sve do smrti onog sultana čiji je potpis bio na fermanu. Naime, smrću potpisanog sultana prestajala je vrijednost dotičnog fermana. Zanimljivo je spomenuti i to da je rečene g. 1781. kao mali (*muzzo*) na brodu bio ukrcan Luka Valjalo Mihov iz predgrađa Dubrovnika. Njegov imenjак (ali bez očevog imena) u istom svojstvu plovi još g. 1796. na briku *Il Risoluto*. Prema drugoj izjavi datoj g. 1799. ta-



Model dubrovačkog galijuna — Pomorski muzej
JAZU u Dubrovniku

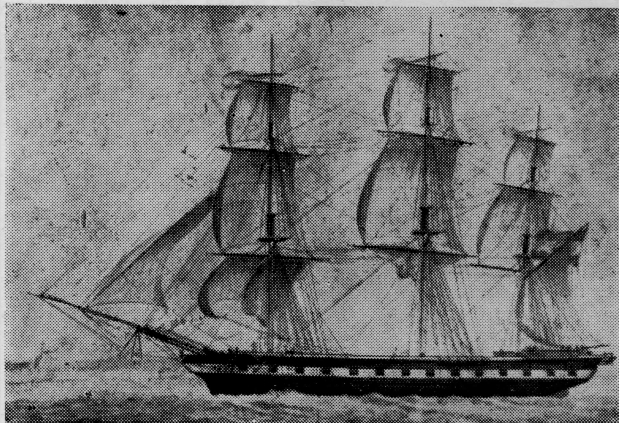
kođer u dubrovačkoj kancelariji proto Ivan Valjalo iz Gruža je pred devet godina, dakle 1790., na gruškom brodogradilištu sagradio navu *La Pace* za oko 54 noge mjere gruškog brodogradilišta i za njezinu izgradnju bio je od tadašnjeg vlasnika potpuno podmiren. U prvom popisu posade iz spomenute g. 1790. ta nava nosi ime *Marianna* i u njoj Ivan Valjalo ima dva i pol karata koja odmah prodaje Jerolimu Lazaroviću.

Nakon toga nekoliko godina redom nailazimo na vijesti da su brodograditelji Valjali u Gružu zabavljeni oko gradnje nekog broda. Tako g. 1792. proto Ivan Valjalo Mihov je s kap. Nikolom Andričevićem sklopio ugovor o gradnji broda koji će biti po kobilici dug 44 venecijanske noge, širok 19 i visok 8 noga. Rebra su trebala biti od hrastovine »iz naše države«. Valjalo se obvezao da će brod na svoj rizik porinuti u more u roku od šest i pol mjeseci. Ugovorili su cijenu od 1450 talira. Ugovor sadrži još mnogo drugih pojedinosti kako treba biti sagrađen taj brod. Kod toga je čudnovato da je proto Ivan bio nepismen, kao što su tada bili mnogi drugi gruški brodograditelji, pa ga je kancelijer morao potpisati na ugovoru. Ali to prota nije ništa smetalo da bude vrstan obrtnik i da sagradi toliko vrlo dobrih brodova. Te iste g. 1792. Mato Andričević, kao opunomoćenik kap. Miha Valjala, ugovara s brodograditeljem Ivanom Valjalom Mihovim gradnju broda koji treba da bude dug po kobilici 45 noga, širok 19,1/2 noga i visok 7,1/2 noga. Sve drvo za rebra trebalo je biti »iz naše države«, a brod porinut u more u roku od jedanaest mjeseci. Utanačena cijena bila je 1400 carskih talira. Godine 1793. proto Ivan Valjalo sagradio je na gruškom brodogradilištu brigantinu *Rondinella* za kap. Ivana Passabandu koji je odmah u brodu imao pet karata i bio njegov zapovjednik. Dalje se isti proto g. 1794. Vlahu Glumčiću obvezao sagraditi brod dug 52 noge, širok 22,1/2 i visok 9 noga uz uvjet da bude porinut u more u roku od osam mjeseci. Bila je utanačena cijena od 1600 cekina te je Glumčić dao odmah na račun svotu od 300 cekina.

Za brod koji je proto Ivan Valjalo Mihov gradio u siječnju g. 1795. za račun svog sina Miha bio je odmah kod početka gradnje utanačio s Pe-

trom Obuljenom Vlahovim da će ga uzeti za pisara na tom brodu i da će to trajati dok Obuljenu bude to po volji. Ali Obuljen je morao biti zainteresiran u brodu sa dva karata na račun čega je već platio Valjalu 100 cekina. Ostatak svote Obuljen se obvezao platiti uoči odlaska broda u plovību. Valjalo je Obuljenu trebao pomoći da nađe ostatak tog novca, ako je Obuljenu bila potrebna takva pomoć. Na kraju su utanačili u slučaju da Valjalo želi prodati brod ne može to učiniti a da ne uredi s kupcem da Obuljen ostaje dalje za pisara onoliko vremena koliko Obuljen bude htio. U knjizi Popisi brodskih posada pod 25. X 1795. popisana je posada brigantina *L'Arabo Fedele*. Iz popisa je vidljivo da je prvi zapovjednik kap. Miho Valjalo, sin prota Ivana. Odmah u početku između više suvlasnika u tom brodu Ivan Valjalo je imao šest karata, a kapetan Miho četiri karata. Moglo bi se zaključiti da je to taj brod o kojem je naprijed riječ, iako za broskog pisara nije upisan Petar Obuljen. Po svoj prilici je među Obuljenom i Valjalom nastala kakva promjena u prvobitnom dogovoru. Kap. Miho Valjalo Ivanov je g. 1799. zapovjednik na brigantinu *Il Buon Amico* (što je novo ime brigantinu *L'Arabo Fedele*). Brod se sa izvanjadranske plovidbe vratio u Dubrovnik g. 1802. i kapetan je brodske isprave tada predao tajništvu. To odsustvo od tri godine (a katkada je trajalo i više) zvali su *congedo* i nakon isteka tog roka povratak broda u Dubrovnik bio je obvezan prema Pravilniku o nacionalnoj plovidbi. Što se tiče karata koliko onih u vlasništvu oca Ivana toliko onih sina Miha ti su nekoliko puta mijenjali vlasnika. Osobito to vrijedi za karate prota Ivana koji je uz samo jednu kupovinu obavio više prodaja karata. Bilo je i nekoliko zaloga karata koje su Valjali pružali svojim vjerovnicima za date im mjenične kredite, ali poslije kraćeg ili dužeg vremena svi su ti krediti podmireni, pa su zalozi brisani. Treba posebno naglasiti da pregledavajući mnogobrojna imena vlasnika koji ulažu novac u brodove često nalazimo kako su kroz razdoblje ovdje obrađeno članovi roda Valjalo vlasnici manjeg ili većeg broja karata. U tome se posebno ističe istaknuti i ugledni gruški brodograditelj Ivan Valjalo Mihov.

Albanci su često koristili gruške brodograditelje za popravke svojih brodova u cavtatskoj, dubrovačkoj i gruškoj luci. Katkada je troškove za te popravke, posebice ako se radilo o brodovima turskih dostojanstvenika, morala plaćati dubrovačka vladar. No ima primjera da su gruški brodograditelji išli u Ulcinj i tamo popravljali i gradili brodove. U tome su posebice bili zaposleni brodograditelji iz obitelji Pilato. Tako g. 1784. skadarski paša hoće da mu Pilato u Ulcinju sagradi dva šambeka, pa zahtijeva da mu dovode koliko više može gruških meštara za gradnju brodova. Vladi to nije bilo po volji pa je donijela zaključak da se gruškim brodograditeljima zabranjuje odlazak u Albaniju. Paša je nastojao da se za gradnju njegovih brodova uposli i brodograditelj Ivan Valjalo. Tako se iz g. 1790. sačuvao izvještaj koji je spomenuti proto podnio Malom vijeću. U njemu Valjalo iz-



Nava »Calmius« kap. Joza Sunja

nosi kako ga je ulcinjski kapetan Liho pozvao na Ploče i obavijestio da ga je paša poslao u Dubrovnik neka mu dovede pet meštara. Te meštre da mu pronađe on, Valjalo, a potrebni su da dovrše pašin vašel koji se tamo gradi. Kapetan Liho je za te meštre sa sobom donio svotu od 400 pjastru. Dalje je Valjalo izvijestio Malo vijeće da je s kapetanom Lihom došao u Dubrovnik Pilatov sin koji je naveo imena meštara koje treba izabrati za tu gradnju. Valjalo je svoj izvještaj završio izjavom da se sve to radi prema Pilatovom savjetu, pa bi se moglo zaključiti da tada nije vladala najbolja sloga među ta dva gruška brodograditelja. O tom njihovom »neprijateljstvu«, kako je već prije bilo ocijenjeno to stanje, saznat ćemo više kad bude govora o nabavkama drva iz Albanije. Obaviješten o svemu tome Senat donosi zaključak da gaštald gruških brodograditelja pozove sve prote i da im usmeno kaže kako ni jedan od njih ne smije poći u Albaniju da bi se obvezao graditi poznati pašin vašel. Senat je također zaključio da proto Valjalo odgovori svom Albancu da mu ovdje nije mogao naći ni jednog prota za tu gradnju.

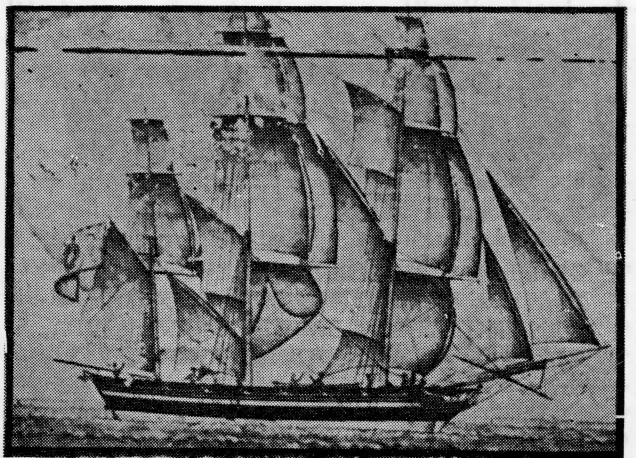
U dubrovačkom arhivu susrećemo se i s pomorcima iz roda Valjala koji su zaposleni na različitim radnim mjestima (mornari, kadeti, brodski pisari), a ima ih koji su se popeli do zapovjednika, najvišeg radnog mjesta na brodu. Već prilikom nabiranja gradnjâ brodova koje su izvršili brodograditelji Valjali spomenuti su neki kapetani iz tog roda koji su zauzimali radno mjesto zapovjednika na brodu. Međutim, Valjala je bilo još kapetana pa ću ih posebno spomenuti.

U srpnju g. 1780. po nalogu skadarskog paše bio je u Albaniji zaplijenjen brod kap. Ivana Valjala, već nakrcan drvom, te on i cijela brodska posada zatvorena. Prema Valjalovim obavijestima vladi razlog tome je bio što nekom skadarskom agi nisu bile dobavljene ugovorene kupe. Da bi sredila nastali spor, vlada odmah šalje u Skadar prota Antuna Pilata koji je dobro poznao pokojnog oca sadašnjeg paše, a osim toga Pilato je bio i zainteresiran u tom zaplijenjenom teretu drva. Da bi Pilato što brže uspio u svom zadatku, skupa s njima u Albaniju poslani su i spomenute kupe. Ali ni Pilatovo poznanstvo ni poslane kupe, koje su uostalom bile preuzete, nisu omekšali pašino srce. Paša je nakon mnogih zamjerki upućenih Republici tražio 40 ili bar 30 bursa novca, ako Republika želi pridobiti njegovo prijateljstvo i imati dopuštenje za nastavak izvoza drva iz Albanije. Na to vlada ponovno upućuje Pilata u Albaniju, ali je ovaj put s Pilatom otišao kap. Augustin Kazilari da bi u ime gruških prota i kapetana, koji su bili interesirani u zaplijenjenom drvu, molili pašu da odustane od zapljene. Međutim obojica, Pilato i Kazilari, vratili su se neobavljena posla te osim toga donijeli još jednu neugodnu vijest, naime, da je u Albaniji zaplijenjen i drugi dubrovački brod kap. Petra Bratića koji je trebao krcati drvo za Aleksandriju prema ugovoru sklopljenom s turskim trgovcima. Paša je i dalje ostao kod svog zahtjeva da mu se pošalje spomenuti novac, jer će inače pogubiti zatvorenike. Sada, po treći put, Republika šalje po jednom od

dubrovačkih kapetana opširno pismo paši prilažuci preporuku koju je uspjela dobiti od kadije iz Ljubinja. Po tom kapetanu šalje paši i dar vrijedan 100 cekina, a u Albaniji su ga procijenili još vrednijim, naime 900 do 1000 reala. Ali, iako i ovaj put paša prihvaća dar, ipak je sve to bezuspješno, jer paša uporno i dalje ostaje kod zahtjeva da mu se plati poznatih 30 bursa. Na kraju je paša zaprijetio dubrovačkom kapetanu ako u roku od 15 dana ne primi novac da će o svemu tome obavijestiti Portu. Ali i Republika ne miruje, nego se i ona obraća Porti i kod toga podrobno o tome obavještava svog carigradskog konzula Đura Curića kojeg je ovlastila da za uređenje tog spora može potrošiti do 500 reala.

Tek u svibnju iduće godine (1781), dakle poslije deset mjeseci dugotrajnog zatočeništva u Albaniji, bili su oslobođeni spomenuti brodovi kap. Valjala i kap. Bratića. Kod toga je posredovao i A. Duodo, venecijanski vicekonzul u Skadru, a kapetani su se morali zadužiti da bi platili nezasiptom paši 300 talira, njegovom ministru 10 i venecijanskom konzulu 8 talira. Zbog takve Valjalove i Bratićeve sudbine Senat je još pri kraju g. 1780. zaključio da se oba broda nemaju teretiti arboratikom za cijelo vrijeme njihove zapljene u Albaniji.

Za Stjepana Valjala sa Bosanke u g. 1789. nailazim na ova dva neusklađena podatka. Ponajprije da je u svibnju zapovjednik kekije S. Antonio, a u kolovozu iste godine da je mornar na pulaci *Virgo Potens e S. Gio Battista*. To ne bi bilo ništa čudnovato ako je ovdje riječ o dvjema različitim osobama. Svakako kap. Stjepan je zapovjednik na spomenutoj kekiji S. Antonio i četiri godine kasnije tj. 1793. O kap. Stjepanu postoje još ovi podaci: Ivan Valjalo g. 1794. prepušta mu jedan karat u briku *L'Assunta*, a u g. 1795. jedan karat u brigantinu *L'Arabo Fedele*. U briku *Il Risoluto* g. 1796. kap. Stjepan ima tri karata, a g. 1800. Stjepan Valjalo (za kojeg nije naznačeno da je kapetan, ali nema dvojbe da je to kapetan o kojem je ovdje riječ) ima u navi *La Teti* jednu četvrtinu karata koju godinu dana kasnije prodaje Ivanu Mariji Pasinoviću za 500 dukata. Godine 1803. kap. Stjepan je već pokojni, jer kap. Miho Valjalo Ivanov kupuje od Paole Lasić polovicu karata u briku *L'As-*



Dubrovačka pulaka »La piccola Ester« — Pomorski muzej u Dubrovniku

sunta za svotu od 450 dukata. Tu polovicu ona je naslijedila od pokojnog kap. Stjepana Valjala.

Vlaho Valjalo, sin prota Ivana, g. 1789. brodski je pisar na pulaci *Madonna SS. ma del Rosario e S. Vincenzo Ferrerio* u kojoj mu otac ima 18 karata, što je predstavljalo 3/4 vrijednosti broda. Iz toga se može zaključiti da je taj brod sagradio proto Ivan. Ali da bi se brod mogao odmah uključiti u izvanjadransku plovidbu nad čijim brojnim stanjem je budno pazio Senat i bio donio mnoge zaključke koji su to točno i strogo uređivali, Ivan Valjalo Mihov je bio kupio od kap. Pavla Hajtilovića to »mjesto« koje je do tada imao Hajtilovićev brod, a koji je u međuvremenu bio prodan u Genovi. Tokom vremena proto Ivan vlasnik je 23 karata u toj pulaci i g. 1794. prenosi ih na sina Vlahu. Nakon što je kap. Vlaho preostali jedan karat (do ukupnih 24) kupio od Miha Krtice postao je isključivi vlasnik čitavog broda. Taj Vlaho Valjalo, kao kapetan, sklopio je g. 1792. ugovor s protom Lukom Jugovićem Petrovim za gradnju broda dugog 46 noga (brodogradilišnih), širokog 20 noga i visokog 8 noga. Brod je trebao biti porinut u more u roku od osam mjeseci, ali ako do tada ne bude gotov kap. Vlaho će Jugoviću odbiti 100 cekina. Inače za brod su bili utanačili cijenu od 1200 talira.

Kap. Vlaho je bio vrlo poduzetan, jer kako su g. 1798. u javnoj kancelariji izjavili dva gruška brodograditelja Antun Bračanin i Ivan Krile oni su mu g. 1794. na škveru u Gružu sagradili brod *L'Assunta* za cijenu za koju su se međusobno sporazumjeli. Tu cijenu su oni u cijelosti primili od kap. Vlahu Valjala prije odlaska broda iz Dubrovnika. Prvi zapovjednik na tom brodu bio je kap. Vlaho. Zanimljivo je pogledati kako se mijenjala vlasnost pojedinih karata u tom brodu. Kod prvog upisa proto Ivan Valjalo ima deset, a sin mu kap. Vlaho pet karata. No, čini se, da je to bilo samo fiktivno, jer istog dana Ivan Valjalo prodaje svih deset karata (od toga jedan kap. Stjepanu Valjalu), a kap. Vlaho pak prodaje svome ocu Ivanu dva karata. Kasnije je bilo i drugih kupoprodaja karata u tom brodu između Valjala i drugih, što

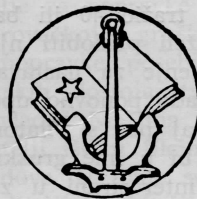
nam svjedoči da su tada postojale žive novčane transakcije među gruškim brodograditeljima, kapetanima i ostalima koji su novac ulagali u pomorstvo koje je kako znamo bilo oduvijek vrlo unosno. Kap. Vlaho je g. 1798. također uložio novac u brod, jer je od Stjepana Buturka iz Jablanca kupio trabakul *S. Antonio di Padova*, koji se tada nalazio u dubrovačkoj luci za svotu od 7000 dukata.

Zanimljivo je da su Valjali, osim brodova koji su građeni u Gružu, nabavljali gotove sagrađene brodove u drugim brodogradilištima, kako je već spomenuto za kap. Vlahu u g. 1798., a postoje podaci da su brodove i prodavali. Tako je kap. Miho Valjalo Ivanov g. 1794. kupio od patruna Luke Antončića iz Lošinja trabakul *Madonna del SS. mo Rosario*, venecijanske zastave, izgrađen u Poreču, koji se tada nalazio u Gružu. Ugovorili su cijenu od 950 venecijanskih talira ili kolonarskih peča novog kovanja. Dana 20. II 1795. kapetan Miho je prodao patrunu Pavlu Desinu iz Vitaljina 12 karata u tom trabakulu (dakle jednu polovicu) za cijenu od 1100 dukata. Tom prigodom su se sporazumjeli da jedan bez pristanka drugog ne mogu nikome prodati bilo kakav dio svog vlasništva u trabakulu i da za patruna na njemu ostaje dalje Pavao Desin. Međutim, patrun Pavao bez pristanka kap. Miha nije mogao poduzeti ni jedno putovanje ili prijevoz s tim trabakulom. Iste godine Andrija Kesovija išao je u Genovu kupiti brod, pa su mu na račun svog udjela u tom brodu dali proto Ivan Valjalo Mihov 1000 dukata i meštar Luka Borovinić 2000 dukata. Ostatak novca trebali su mu dati čim nabavi brod. O prodaji brodova evo dva primjera. Ivan Valjalo Mihov g. 1797. prodaje Božu Brailu čitav trup broda koji se nalazi na brodogradilištu u Gružu sa pripremljenim drvom za gradnju broda. Utanačena je bila cijena od 4500 dukata. Iste godine proto Ivan Valjalo i patrun Pavao Desin prodali su dvije trećine trabakula *Madonna delle Grazie* koji se nalazio u dubrovačkoj luci Božu Dežuloviću za svotu od 1420 dukata. Kap. Miho Valjalo g. 1809. prodao je za svotu od 800 dukata Stjepanu Laliću bragoc *S. Antonio di*



DRUŠTVO PRIJATELJA DUBROVAČKE STARINE

OKUPLJA SVE LJUBITELJE DUBROVAČKE
BAŠTINE DA AKTIVNO SUDJELUJU U OČU-
VANJU KULTURNO-POVIJESNOG NASLJEĐA,
POSEBNO URBANISTIČKO-FORTIFIKACIJ-
SKOG SKLOPA DUBROVAČKE REPUBLIKE,
NAJZNAČAJNIJEG OSTVARENJA DUBRO-
VAČKOG GRADITELJSTVA KOJE JE UŠLO
U POPIS SVJETSKIH VREDNOTA



**Društvo
za proučavanje
i unapređenje
pomorstva
Jugoslavije
u Dubrovniku**

**POZIVA POMORCE I OSTALE SURAD-
NIKE DA UPUČUJU SVOJE PRILOGE
ČASOPISU »NAŠE MÖRE« I TIME ŠIRE
POMORSKU MISAO I UNAPREĐUJU
NAŠE POMORSTVO**

Padova koji se tada pod zapovjedništvom patruna Ivana Kipra nalazio u Malom Stonu.

Gruški brodograditelji su potrebno drvo prvenstveno dobavljali iz dubrovačkog područja (posebice iz Konavala, Rijeke dubrovačke, Pelješca, zatim iz Mljeta i Lastova). Mnogo drva, osobito jarbolje, dobavljali su iz Hrvatskog primorja. Veliki dobavljač drva iz inozemstva odvajkada je bila Albanija. Odakle će biti drvo za gradnju broda često su odlučivali naručitelji, tako da su već u ugovoru o gradnji uvjetovali kojeg podrijetla će biti drvo za pojedine dijelove broda. Neki su, kako je već rečeno, zahtijevali da drvo bude »iz naše države«, neki su željeli da im paluba broda bude zatvorena s madirima iz Rijeke, a neki naručitelji neće da im drvo bude iz Albanije. Uz druge gruške brodograditelje drvo iz Albanije dobavljali su i Valjali. Međutim, treba nadodati da je vlada brodograditelje slala u Albaniju sa svrhom da joj pribave obavijesti o tamošnjoj političko-vojnoj situaciji. Bilo za nabavu drva bilo za nabavu političkih obavijesti posebice su u Albaniju išli brodograditelji iz obitelji Pilato, ali nisu izostajali ni Valjali.

Ponajprije su Albanci dovodili drvo u Gruž i tu ga prodavali gruškim brodograditeljima kao što su ga donosili i prodavali korčulanskim brodograditeljima. Tako imamo vijest iz g. 1781. da je Ulcinjanin Hasan Zotto donio tartanom teret drva u Gruž i ne mogavši ga prodati bio je primoran ostaviti ga protu Ivanu Valjalu da mu ga on proda. Kod toga je nastao spor koji se dugo vukao. U to doba Valjalo nije bio u dobrim odnosima s Ulcinjanima, jer mu prijete da će ga »ubiti kao zeca«, a i paša je dao nalog da se Valjalo uhvati i objesi na stablo. Razlog bi tome bio što bi Valjalo bio prodao dva topa nekom pašinom neprijatelju. Dubrovačkoj je vladi pak poznato da je paša objavio tko mu predvede živog Valjala da će mu platiti 200 cekina, a tko mu donese njegovu glavu 100 cekina. To zbog toga što je Valjalo tobože pronosio vijest da paša gradi brodovlje, a to bi bio razlog što Dubrovčani nisu htjeli poslati brodograditelje. Osim toga sve bi to Valjalo bio javio i Korčuli.

Zbog takvog stanja kod dobave drva iz Albanije Valjalo je imao neprilika. Kad je g. 1784. poslao sa svojim trabakulom u Albaniju patruna Pavla Crnju krcati 100 komada borovine, patrunc Pavao je tamo bio zatvoren, jer navodno Valjalo nije bio platio pristojbu za izvoz drva. Međutim prema Valjalovoj tvrdnji pred Malim vijećem, koje je o tome vodilo istragu, on je sve to bio unaprijed platio i imao redovitu potvrdu. Nastali događaj Valjalo pripisuje neprijateljstvu koje proto Antun Pilato ima protiv njega. Valjalo je već kod odlaska trabakula u Albaniju rekao patruncu Crnji da ne tiče Ulcinj kako ga ne bi vidio proto Antun Pilato koji je njegov neprijatelj. Ali slučaj je htio da je tim trabakulom kao putnik putovao kovač Petar Litrica koji je radio u Ulcinju, pa je o svemu tome obavijestio Pilata. Neprijateljstvo između Pilata i Valjala traje već duže vremena, a potječe baš iz zajedničkih poslova koje su imali s albanskim drvom. Taj njihov spor rješava već dulje vremena

Mato Andrović, ali prema Valjalovom tvrdnju nikako da ga riješi zbog Pilatove nepopustljivosti.

Valjalo je i u g. 1787. dobavljao drvo iz Albanije. To saznajemo iz izvještaja Josipa Bana koji podnosi dubrovačkoj vladi o političkom stanju u Albaniji. Naime, Ban je spomenute godine bio tamo s gaetom Petra Carevića krcati drvo u Arzenti (koja je udaljena tri sata hoda od Drača) za račun Stjepana Raše i Ivana Valjala.

Kad je g. 1789. Ivan Valjalo došao u Albaniju krcati drvo za potrebe grušskog brodogradilišta, bio je zarobljen on i gruška feluka s kojom je doplovio tamo. Zapovjednik Kavaje je to učinio zbog toga što nije bila plaćena pristojba za izvoz drva. Dubrovački konzul u Draču Cabassi oslobodio je Valjala, ali je za to platio 160 pjastru. U vezi s tim neugodnostima koje opetovano doživljava Valjalo, a budući da ponovno namjerava poći u Albaniju, moli vladu da ga opskrbi pismenom preporukom za skadarskog pašu, kome se želi potužiti na postupak Dividur age, zapovjednika Kavaje, i pokušati spasiti izgubljeni novac.

Vlaho Valjalo, kao opunomoćenik svoga oca Ivana, obvezuje se g. 1793. dobiti Andriju Ivanoviću od prve pošiljke koja će stići iz Albanije 20 balvana, jednu utoru (*paramezzale*) i jednu koblicu te mu to prodati uz onu cijenu uz koju će istu vrstu drva drugima prodavati. I za iduću g. 1794. postoje primjeri gdje proto Ivan Valjalo trguje drvom. Tada se Valjalo obvezao donijeti meštru Stjepanu Burattiju prvim trabakulom kroz dva i pol mjeseca razno naručeno drvo. U ugovoru nije naznačeno kojeg podrijetla treba da bude to drvo. Proto Ivan Valjalo Mihov spomenute godine obvezao se donijeti iz Albanije protu Vinčencu Vileniku osim 200 karata naručenog drva još dvije uto-re i dva kosnika.

U godini 1795. proto Ivan Valjalo bio je poslao u Albaniju više brodova da mu dovezu drvo. Na žalost neke od njihovih posada doživjele su velikih neprilika od tamošnje vlasti. Tako Ivan Markovac, vlasnik trabakula iz Visa, protestira protu Ivanu Valjalu što mu je obećao pet do sedam putovanja s teretom drva iz Albanije u Gruž osiguravši ga da u Albaniju neće imati nikakvih neprilika prigodom krcanja tog drva. Međutim kad je Markovac pošao drugi put u Albaniju bio je po pašinom nalogu zatvoren sa čitavom posadom i okovan u lancima tamo zadržan čitav mjesec dana. Tako je, tvrdi Markovac, izgubio najmanje tri putovanja drvom. Razlog njegovog zatvaranja, prema Markovićevoj tvrdnji, bio je što Valjalo nije u Albaniji bio platio izvoznu pristojbu. Stoga Markovac zahtijeva od Valjala da mu nadoknadi prouzročenu štetu. Međutim Valjalo to odbija navodeći da razlog njezinog zatvaranja u Albaniji nikako ne može biti onaj koji Markovac navodi, jer da je on u Albaniji platio sve pristojbe za šumu i drvo o čemu ima redovitu potvrdu. Iste godine, istu sudbinu doživio je i patrunc Mato Glavinić iz Lošinja. I on protestira Ivanu Valjalu što je, kad je stigao u Albaniju sa svojim trabakulom krcati drvo, bio po pašinom nalogu zatvoren sa još tri člana posade. Osim toga bili su lišeni svega što su uz sebe

imali, vezani u lance i zadržani u zatvoru dvadeset dana uz tešku pogibelj za svoje živote. Kao Markovac i Glavinić zahtijeva nadoknadu šteta koje mu je time prouzrokovao Valjalo. Međutim Valjalo i ovaj put s istim razlozima odbija Glavinićev protest. Treći isti takav zahtjev, iste g. 1795., zbog istih neprilika postavlja Valjalu austrijski državljani Bartul (Karlo) Dominesi iz Karlobaga. Ali i on ništa nije postigao od Valjala u Dubrovniku. Stoga vrativši se kući pokreće zahtjev kod Vrhovnog zapovjedništva Karlovca i Varaždina u Hrvatskoj iz Zagreba. To zapovjedništvo posreduje kod Dubrovačke Republike da bi se Dominesijev zahtjev povoljno riješio.

Kako je već izneseno, patrun Pavao Desin je imao zajedničkih poslova s Valjalom oko kupoprodaje karata obavljenih u g. 1795. i g. 1796. Te je veze patrun Pavao bio proširio s protom Ivanom Valjalom Mihovim i njegovim sinom Mihom time što su zajednički trgovali s drvom iz Albanije. Zajednicu su razvrgli g. 1797. i tada sredili svoje međusobne račune.

Od brojnih Konavljana koji su gruškim brodograditeljima dobavljali drvo ističu se Cvijeto Mujo i Miho Magud koji su taj posao obavljali u društvu. Zajednički su imali braceru s kojom su prevozili posječeno drvo, dok je nisu g. 1796. prodali Nikoli Dieaenu iz Bara za 170 dukata. Oba ta Konavljana su mnogo drva prodavali Valjalima, a Mujo je imao veze s nekim drvom koje su proti Ivan Krile i Ivan Valjalo Mihov u dva broda dobavili iz Paštrovića.

Gruške brodograditelje koji su išli u Albaniju kupovati drvo (među njima posebice Pilate i Valjale), vlada je koristila kao obavještajce tj. da bi prepo njih saznala o tamošnjim političkim, zdravstvenim i poglavito o vojničkim prilikama. O tome eva samo jedan primjer kada je vlada zaposlila prota Ivana u službi koja je imala više diplomatsko značenje. U rujnu g. 1789. proto Ivan Valjalo je nosio skadarskom Mehmed paši pismo Malog vijeća. Na žalost među arhivalijama nema sadržaja tog pisma, ali iz Valjalinog izvještaja po povratku iz Albanije moglo bi se zaključiti da je u pismu bilo riječi o nekom prijevozu pašinih ljudi i pašine milicije u Albaniju pri čemu su bili upotrijebljeni »veliki dubrovački brodovi«. Bilo je dakle u pitanju plaćanje vozarine za taj prijevoz. Iako se

moglo pretpostaviti, iz drugog iskustva koje su Dubrovčani imali u sličnim prilikama s turskim dostojanstvenicima, da im taj prijevoz paša neće platiti, ipak su u pismu spomenuli to plaćanje. Kad je hjhaja paši preveo sadržaj vladinog pisma, paša, nasmiješivši se, samo se zahvalio gospodi Dubrovčanima na učinjenoj mu usluzi, pa se Valjalo morao vratiti u Dubrovnik neobavljena posla. Za Valjalom, koji je bio već otputovao iz Skadra noseći pašin odgovor dubrovačkoj vladi, paša je poslao glasnika s nalagom da Valjalo obavijesti prota Antuna Pilata neka odmah dođe u Ulcinju radi završetka gradnje poznatog broda i sobom povede još šest meštara od bradve.

Poznato je da je Dubrovnik oduvijek dobavljao građevni kamen iz Korčule. Stoga treba zabilježiti podatak da je i meštar Vlaho Valjalo g. 1795. naručio od Korčulanina Kuzme Petkovića neke kamene izrade za vrata, prozore i krovne kanale.

Proto Ivan Valjalo Mihov g. 1797. uz mjenično pokriće Riječaninu iz Hrvatskog primorja Grguru Afriću, koji je u Gružu imao radionicu sidara, posudio je svotu od 515 kolonarskih peča uz 8% kamata na godinu. Afrić je Valjalu za taj kredit založio teret drva koji mu je proto Andrija Tvrdić donio iz Jablanca i dva sidra koja je imao u Gružu.

Iz iznijetog se razabire da je od Valjala na kraju 18. st. odigrao istaknutu ulogu gruški brodograditelj Ivan Valjalo Mihov sa svojim sinovima kapetanima Vlahom i Mihom. Iz njegove oporuke doznajemo da je bio dosta imućan. Imao je više kuća, jedna (u kojoj je stanovao) nalazila se na Konalu, a jednu je ostavio svojoj ženi. Prema oporuci u brodovima je imao 18 karata. Iz njegove ostavštine trebalo je odijeliti 2000 dukata za maloljetnog mu unuka Miha, Vlahovog sina, a ostalo podijeliti u jednake dijelove sinovima Vlahu i Mihi.

Ivan Valjalo Mihov rođen je u Dubrovniku g. 1734, a umro je u Gružu na Konalu g. 1805. te je pokopan na groblju crkve sv. Jurja.

Bilješka:

Podaci za članak povučeni su iz Historijskog arhiva u Dubrovniku, posebice iz serija: Cons. rog., ASMM 18 i 19. st., Div. de foris i Pomorstvo. Pogledati V. Ivančević, Dubrovački brodograditelji u Ulcinju u drugoj polovici 18. st. Godišnjak Pom. muzeja, knj. XXII, Kotor 1974.

