

Magyarország, Fiume és a tengerészeti egészségügy

Hungary, Fiume/Rijeka and the maritime health services

Prof. dr. Balázs Péter

Semmelweis Egyetem, Népegészségtani Intézet

balazs.peter@med.semmelweis-univ.hu

Initially submitted March. 30, 2019; accepted for publication Apr. 28, 2019

Abstract

Since the onset of the 1700s to the peace treaties after the World War I the Hungarian Kingdom as a part of the Habsburg Empire had also its navy and maritime transport capacities respectively. Both branches had personal and public health services, which operated primarily epidemiological prevention and protection since the middle of the 1300s. Europe's first plague epidemic (1347-1353) demonstrated obviously the ways of spreading. Ships arriving out of the Black Sea and eastern Mediterranean infested first the ports of their destination and the plague terrorized whole continent through eight subsequent years. There would have been the most simple solution to shut down these trade routes nevertheless it was not feasible because of the huge driving force of lucrative trade of with luxury goods of Asian origin that were highly appreciated on the European market. Instead, the prevention and protection preferred all interested partners. Based on empiric knowledge the experts anticipated all achievements of the 19th century scientific microbiology and set up a perfect system of quarantine, rules of which the Habsburg Empire took over just verbatim when it became an emerging maritime power of the 18th century. This way was issued the basic maritime health legislation 1755 and its amendment in 1769 with 2 specific rules 1757 and 1764 in the meantime. This study comments the above regulations less concerned in the relevant literature thus far. Hungary was involved too by the so-called *corpus separatum* Fiume/Rijeka district that was the main seaport of this Kingdom.

Kulcsszavak: tengerészeti egészségügy, Habsburg Birodalom, Magyarország, Fiume

Keywords: maritime health services, Habsburg Empire, Hungary, Fiume/Rijeka ud

Tengerészet és egészségügy

Jóllehet erre nincs írásos bizonyítékunk, a tengereken a vízi közlekedés bizonyosan a partmenti hajózással, majd az egymástól látótávolságban fekvő szigetek között kezdődött. Európában erre kiváló adottságokkal rendelkezett az Égei-tenger, de általában a keleti mediterrán térség szigetvilága, a partmenti ókori birodalmakkal együtt. Nyílt vizeken azonban a közlekedést nappal és éjjel is csak az égitestek alapján való tájékozódás, a navigáció tette lehetővé. Szemben a szárazföldön nehézkes, lassú áru- illetve személyszállítással, a tengereket átszelő hajózás egészen a XIX. század kezdetéig megőrizte az elsődlegességét Európa, Ázsia és Afrika kapcsolatában.

Ugyanúgy, mint a szárazföldet, a tengereket is békés illetve katonai célokra használták. Utóbbi okból keletkezett a haditengerészet, részben védelmi feladatok ellátására, részben mások megtámadására, vagyis az érdekkellentétek erőszakos rendezésére. A látványos tengeri csatákon túl a haditengerészet az egyes államok kereskedelmi és halászhajóinak is védelmet adott a hadviselő félként fellépő ellenséges hatalmak vagy a tengeri rablók (kalózkodók) támadásai ellen. Másfelől a tengeri felségterületeket és a honi szárazföld partvonalait is védelmezte, szorosan együttműködve a szárazföldi haderővel. A békés célú

hajózás két fő ága hagyományosan a szállítmányozás illetve a halászat. Ezekhez társult a XX. században a tengerfenék ásványi anyagainak felszínre hozása. A haditengerészet szervezeti-működési szabályozását minden állam titkosította, a polgári szabályozás azonban nyitott volt a nemzetközi kapcsolatok miatt, és a felek egymás megoldásait azonnal és közvetlenül hasznosították. Ezek az ismeretek kezdetben szokásjogi alapon szolgálták a kikötők és a hajók fejlesztését, a kikötői és a fedélzeti rend működését, és a kereskedelem igazgatását. Végül, a középkori majd az újkori tengerjogi törvények és nemzetközi egyezmények közvetlen előzményeként már a görög-római antikvitásban az első jogszabályok is megjelentek [1].

A gőzgépek megjelenéséig a békés tengeri hajózás is a szélenergiát hasznosította (eltekintve ez úttal a gályaraboktól a hadiflottákban), és a kikötőkben az áruk rakodása is hatalmas és összehangolt élömunka ráfordítást igényelt. Másfelől a tengeri kikötő minden országban a társadalom marginális rétegeinek gyűjtőhelye volt, ahol nem jelentett nagy gondot a több-kevesebb hajózási ismerettel rendelkező legénység toborzása. Személyszállítás a mai turizmus értelmében nem létezett, de volt ilyen forgalom a Földközi-tenger zarándok útvonalain, majd később az atlanti rabszolga kereskedelemben. Következésképpen a személyes egészségügyi szolgáltatás biztosítása nem tartozott a kapitányok, kereskedők és hajótulajdonosok elsőrendű szempontjai közé. Orvosok számára csak a kikötő-városok gyakoroltak vonzerőt, a népesség nagy száma, a gazdag kereskedők és a módosabb iparosok miatt. A hajókon – elsősorban a haditengerészetnél – sebészmesterek (borbély-sebészek) dolgoztak. Főként a sérüléseket kezelték, de különösen a hosszabb tengeri utakon egyéb feladataik is adódhattak a középkori és koraujkori kedvezőtlen személyi higiénés viszonyok illetve az élelmezési és táplálkozási körülmények következtében. Utóbbiak tanulmányozása egyes esetekben az orvostudomány általános fejlődéséhez is hozzájárult, amint azt James Lind (1716-1794) és a skorbut története is egyértelműen példázza [2].

Történetileg a tengerészeti egészségügy fejlődése nem a személyes szolgáltatásokkal, hanem a közegészségüggyel fonódott össze. Általában ezen a területen a legnagyobb kihívást a tömeges halálozással járó járványok jelentették. Klasszikus epidemiológia értelemben minden járvány valamilyen fertőző-ragályos betegségből indul ki, ezek a betegségek azonban egyes helyeken állandóan jelen vannak, vagyis endémiásak. Járványként (epidémia) akkor jelentkeznek, ha az adott területen kívül más földrajzi helyeken időszakosan, olykor jelentős, akár több évszázados szünetekkel fordulnak elő. Háborúk idején, szárazföldi körülmények között a megjelenésüket az összes veszteséggel együtt „természetesnek” tartották, és a körülmények miatt fel sem merült a megelőzés lehetősége. Békés időkben viszont feltűnt, hogy a járványok jelentős halálozással jártak, gazdasági károkat okoztak, és a társadalmi viszonyokat is végzetesen szétzilálták. Igen korai tapasztalat volt, hogy egyes járványok az emberek közötti közvetlen érintkezéssel (halottak vagy állatok érintésével) terjednek, más járványok viszont visszafelé nem követhető láncolat nélkül jelentkeznek. Az eredetet kutatva mindkettőt kapcsolatba hozták a személyi illetve környezeti higiéné elhanyagolásával. Így alakult ki a levegőt fertőző pangó vizekkel és romlott élelmiszerekkel, a háztartási (háziipari) hulladékokkal, és a halottak kezelésével kapcsolatos közösségi normarendszer, vagyis a járványok lehetséges megelőzésének kultúrája.

Mindezekhez képest a tengeri személy- és áruforgalomban viszonylag egyszerűbb volt az összefüggések észlelhetősége. A Földközi-tenger térségének sűrű közlekedési hálózata miatt a part menti területek már az ókortól kezdve számos fertőző-ragályos betegség szempontjából endémiásnak számítottak, tehát egyes betegségek megjelenése (akár lázzal, hidegrázással, hasmenéssel, hányással) különösebb feltűnést nem keltett. Ezekkel ellentétben Európát a tengeri hajózás révén a középkorban két nagy járványos sokk-hatás érte. Az első a pestis, a második a szifilisz volt. Utóbbi a középkor és az újkor határán jelentkezett 1492-ben, Amerika felfedezése után, a tengerészek által a karibi térségből nemi érintkezés következtében szerzett, majd Porto kikötőjéből viharosan elterjedt járvány következtében.

Tekintettel arra, hogy a járvány a gazdaságot közvetlenül nem rázta meg, továbbá a kikötőkben a prostitúció felszámolása eleve reménytelen vállalkozás lett volna, a korabeli egészségrendészet csak a szárazföld belsejében fekvő városokban kísérletezett a prostituáltak kitiltásával és a fertőzés melegágyának tartott közfürdők betiltásával. Másfelől a szifilisz kezelésében egymást követték a különböző gyógy-kúrák, elsősorban higany tartalmú vegyületek alkalmazásával.

A szifilisszel ellentétben a pestis igazi társadalmi-gazdasági, sőt szocio-kulturális sokk-hatást okozott. Első járványos megjelenése kapcsán (1347-1353) 1346-ban a tengerhajózási útvonalat a keleti mediterrán kikötőkön át a Krím-félszigetig lehetett visszafelé követni. Ez a járvány minden korábbi csapással ellentétben nagyon rövid idő alatt tízmilliós nagyságrendű emberáldozatot követelt. Európa nagy területei teljesen elnéptelenedtek, máshol pedig súlyos munkaerőhiány alakult ki. A gazdaságot azonban egy ennél közvetlenebb azonnali hatás is fenyegette, a keleti kereskedelmi áruforgalom teljes leállása miatt. Az érintett áruk között nem csak fogyasztási (pl. kávé, cukor, fűszerek) és ruházati luxus-cikkek (selyem szövetek) szerepeltek, hanem ipari alap- és segédanyagok, vagy például az egyházi szertartásoknál nélkülözhetetlen tömjén, illetve patikai szerek összetevői is. Miután ezek az áruk óriási hasznot hajtottak a szállítványozóknak és kereskedőknek, fel sem merült a forgalom leállítása. Ezért kezdődtek meg a különböző próbálkozások a hajórakományok biztonságossá tételére. A fertőzésre gyanús, vagy járványok által sújtott levantei kikötőkből érkező hajókat, azok személyzetét és rakományát is hosszabb-rövidebb ideig teljesen elzárva várakoztatták a kikötők előterében, vagyis tétlenségre (veszteglésre) kényszerítették. A biztonságos ellenőrzés céljából jött létre a kikötőkben és annak előterében a közhatalmat akár erőszakkal is gyakorló szervezet, vagyis a közegészségügyi hatóság. A várakoztatás, vagyis a vesztegzár időtartamának kialakulására számos magyarázat született, elsősorban a judaizmusból átvett keresztény vallási hagyományból eredeztetve. Többek között Jézus 40 napos eredménytelen megkísértése lehetett az egyik példa az ismert evangéliumi történet alapján [3]. Egyébként az epidemiológiai szakirodalom karanténnak nevezett eljárásrendje a 40-es számot jelentő olasz *quaranta* szóból terjedt el az egész világon.

Európában a keleti kereskedelemben elsődleges érdekelt Velencei Köztársaság már 1348-ban, vagyis az első járvány második évében kidolgozott egy jól szabályozott eljárásrendet a kikötő megfertőződésének elkerülésére. A beérkező hajókat 40 napon át várakoztatták az időjárási viszonyoktól védettebb lagúnában, és csak akkor adták ki a kikötési engedélyt, ha a 40 nap elteltével sem észlelték a betegséget. Ez valójában egy passzív megoldás volt, azonban az első aktív eljárásrendet a dalmáciai Raguzában (ma Dubrovnik, Horvátországban) alkalmazták 1374-ben. Raguzá ekkor önálló városállam volt, de vazallusként adót fizetett az Ottomán Birodalomnak. Úgy vélte a kikötői hatóság, hogy a várakozás alatt célszerű a hajókon napfény és szellőztetés hatásának kitenni az úgymond legveszélyesebb áruféleségeket.

A fenti megoldások közös hátránya az volt, hogy a hajók a hosszú tengeri út végén a készleteik apadása miatt víz és élelmiszer vételezésére kényszerültek, továbbá a hajótesten, a vitorlákon, és a kötélzeten is karbantartást illetve pótlásokat kellett végezni. Ezért találtak a tétlen várakozó hajók kikötésére is megoldást, elsőként ugyancsak Velencében. Előzményként az történt, hogy a Nagytanács döntése alapján 1423-ban a pestis miatt megbetegedettek elkülönítésére a lagúnán belüli *Santa Maria di Nazareth* (názáreti Szűz Mária) kis szigeten menhelyet hoztak létre. Ezt a velencei köznyelv vélhetőleg a szomszédos és még kisebb *San Lazzaro* (Szent Lázár) sziget neve után *Lazaretto*-nak nevezte. Miután a szigeten eleve pestissel fertőzött betegek tartózkodtak, a hatóság ott megengedte az egyébként pestisre gyanús hajók kikötését. Velencében a pestist túlélőknek 1468-ban egy másik szigeten újabb „lazaretto”-t építettek, amely a régi, vagyis *lazaretto vecchio* után a *lazaretto nuovo* nevet kapta. A két lazaretto-t a többi mediterrán kikötőben mintegy veszélyesség szerinti kétfokozatú rendszerként értelmezték. Genova

szinte azonnal átvette (1467), Marseille pedig 1476-ban másolta. Ezek a lazarettók kezdetben nem célzottan, tehát hajók fogadására külön kialakított vesztegzári intézetet jelentettek. Az első ilyen létesítményt ugyancsak a velenceiek építették 1485-ben, raktárakkal és az áruk „fertőtlenítésére” kialakított eljárásrenddel.

A kikötői közegészségügyi hatóság részletes szervezeti-működési rendjét az érintett kereskedő hatalmak az 1600-as években a legapróbb részletekig kidolgozták, és eredményesen is alkalmazták. A velencei szabályzat vitathatatlan tekintéllyel rendelkezett, ugyanis az 1630-ban tetőzött pestis járvány után újabb epidémia többé nem fordult elő a város történetében. A Földközi tengernek az Ottomán Birodalom hatósugarán kívüli észak-nyugati felében utoljára nagy járvány Marseille-ben tört ki 1720-ban. A halálozási adatok szerint a 90.000 fős teljes lakosságból 50.000 ember esett a járvány áldozatául [4]. Mindez egyébként azért történt, mert a beérkezett selyem és gyapot szállítmányokra váró helyi kereskedők eredményesen sürgették a zárlat idejének lerövidítését. Következésképpen a hatalmas pusztítást a közegészségügyi rendszabályok durva megsértése okozta. Ettől az egy kivételtől eltekintve, a XVIII. század elején a tengerészeti közegészségügyi rendszerek már teljes védelmet biztosítottak a pestis ellen. Amikor tehát a Habsburg birodalom és annak részeként a Magyar Királyság az Adria révén belépett az újkori tengerhajózásba, csupán a kész mintákat kellett átvenni a teljes biztonság megteremtése érdekében.

A Habsburgok és az Adriai-tenger

A Magyar Királyság és a Habsburg Birodalom XVIII. századi kapcsolatának megértéséhez, és ezen belül az Adriai tengeren megélénkülő hadi- és kereskedelmi tengerészeti jelenlét magyarázataként két kulcsfontosságú történelmi eseménysorozatot kell figyelembe venni. Az egyik a Habsburg ház öröklési rendjéhez, illetve országaik és tartományaik egymás közötti viszonyához kapcsolódott. Az a történelmi időszak, amely a harmincéves háborúval (1618-1648) kezdődött, és a spanyol örökösödési háborúval (1701-1714) zárult, a spanyol trón elvesztése miatt a Habsburgok figyelmét a katonailag sikeres közép-kelet-európai területeik felé irányította. Ebben a térségben a Bécszet ostromló Ottomán Birodalom 1683-tól sorozatos katonai vereségeket szenvedett. Magyar szempontból a legfőbb siker Buda visszafoglalása volt 1686-ban, majd a hadjáratok átmenetileg az 1699-ben megkötött karlócai békével zárultak. Ez a békekötés nyitotta meg az utat az észak-adriai tengerpart révén a keleti mediterrán térséggel folytatandó kereskedelem előtt.

Jóllehet a Habsburgok vesztes felek voltak a spanyol örökösödési háborúban, teljes egészében mégsem szorultak ki az atlanti kereskedelemről. A háborút lezáró rastatti békét (1714) követően megtartott dél-németalföldi birtokaik még lehetőséget adtak egy új tengeri kereskedelmi stratégia kidolgozására. Ezért hozta létre VI. Károly (magyar királyként III. Károly, 1711-1740) Ostendében 1722-ben az Osztrák Kelet-indiai Társaságot. Biztató távlatnak számított, hogy a Bourbonok spanyol trónra került ága ennek a társaságnak jelentős kiváltságokat adott az amerikai spanyol gyarmatokkal folytatott kereskedelemben. A vállalkozás sikeresen indult, ugyanis a kivitelben a németalföldi ipar termékei a világ legfejlettebb országaival is állták a versenyt. Egyértelmű volt, hogy Anglia és Hollandia, mint a két legjelentősebb versenytárs, kifejezetten ellenségesen fogadta Ostende virágzását, azonban békés versenyben képtelenek voltak a társaság kiszorítására. Kiváló lehetőséget kínált viszont VI. Károly szorult helyzete a trónutódlás miatt. Fiúörököse nem lévén, a leányági örökösödés feltételes elismerése adott fegyvert Anglia és Hollandia kezébe. A magyar történelemből is jól ismert *Pragmatica sanctio* elfogadása ellenében VI. Károly 1731-ben kénytelen volt felosztatni az Osztrák Kelet-indiai Társaságot.

A fentiekkel párhuzamosan az észak-adriai térségben is jelentős események követték egymást. Ezek sem voltak előzmény nélküliek, ugyanis – jóllehet más vízi úton – a Habsburgok már legalább fél évszázada érdeklődést mutattak a keleti kereskedelem iránt. Terveik megvalósítására először az 1663-64.

évi törökellenes hadjáratokat lezáró vasvári béke (1664. augusztus 10.) 10. cikkelyében [5] foglalt 20 éves békés időszak adott lehetőséget. Ennek alapján hozták létre az *Orientalische Kompagnie*-t, amely 1667-ben Bécsben alapított kereskedelmi társaságként kezdte meg működését. Elsősorban a dunai vízi utat akarták használni, de egyfelől a dunai hajózás nem volt versenyképes a Földközi-tengerrel, másfelől a balkáni közvetítő kereskedők fölötték le a haszon jelentős részét. Az egész kísérletnek a törökök hadi készülődései vetettek véget 1682-ben, háborús vállalkozásuk azonban súlyos vereséggel és a fentiekben említett karlócai békével végződött. Végül ez a béke nyitotta meg az utat a Habsburg Birodalom előtt az Adrián át a keleti mediterrán térséggel folytatandó tengeri kereskedelem előtt.

Jóllehet, a Velencei Köztársaság az 1700-as évek elején már hanyatló korszakába lépett, az Adrián még elsőrendű katonai és kereskedelmi hatalomnak számított. Bécsben ezzel tökéletesen tisztában voltak, és megelégedtek az alárendelt fél szerepével. Első lépésként egy 1717. június 2-án kiadott császári-királyi rendelettel Triesztet és Fiumét szabad kikötővé nyilvánították [6]. Ezt követően Triesztben 1719-ben felélesztették a Keleti Társaságot, de nagyobb reményeket fűztek az atlanti kereskedelemhez, és a fentiekben említett Ostende kikötőjéhez. Kelet-Közép-Európa árukínálata sajnos a kivitelben versenyképtelen volt az iparilag és minőségileg fejlettebb velencei, angol, francia és holland termékekkel szemben. Ez jelentős egyensúlytalansághoz vezetett a tömeges keleti behozatal következtében. Tovább súlyosbította az Osztrák Keleti Társaság előnytelen helyzetét, hogy a Földközi-tenger a XVIII. században már másodlagos volt a világ jelentősebb tengeri kereskedelmi útvonalaihoz képest. Egyébként ez a helyzet Velencének sem kedvezett, de ezeréves gyakorlata és exportképes árucikkei miatt behozhatatlan előnye volt az osztrákokkal szemben.

Magyarország, Fiume és a tengerhajózás

Horvátország és a Habsburg Krajna tartomány között Fiume földrajzi és közjogi szempontból is sajátos helyzetben volt a tengerbe ömlő Recsina folyó torkolatának két partján. Sorsának megértéséhez abból kell kiindulni, hogy a mai város helyén a legrégebb település, magyar nevén Terszat (horávtul *Trsat*, olaszul *Tersatto*, németül *Tersat*) a Horvátország határát képező Recsina folyó baloldali, tehát horvát partján jött létre. Ezen a helyen egy jól védhető magaslatra emelték Terszat várát, amelyhez annak tövében egy szolgáltatófal is tartozott. Pontosán nem adatolhatóan, az 1300-as évek elején alakult ki a folyó jobboldali, vagyis Habsburg birodalmi partján a később Fiumének nevezett település. A Recsina egyébként ma a városközponttól 2 km. távolságra, a város közepén ömlik az Adriába. Fiumét kezdettől fogva különböző horvát főúri családok birtokolták, majd 1466-ban örökségként került a területet addig is *de facto* uraló Habsburg III. Frigyes (1452-1493, német-római császár) kezébe.

Tengeri kikötőként viszonylag szerény szerepet játszott, ugyanis az Adriát katonai és kereskedelmi szempontból is a Velencei Köztársaság uralta, sőt a várost 1508-1509 között megszállás alá is vonta. Trieszthez képest azonban Fiume, az Isztriai félszigettől keletre kedvezőbb helyzetben volt a velenceiekkel szemben, így a Köztársaság háta mögött kevésbé feltűnő módon kereskedett közép és dél Itália városaival. Másfelől Velencét ez amúgy sem zavarta, ugyanis ez a kereskedelem valójában helyközi forgalom volt az adriai hajózásban. Az sem vezetett különösebb érdekellentétet, hogy Fiume négy városban (Ancona, Manfredonia, Messina és Civitavecchia) konzuli képviselést is létesített.

A karlócai béke után kibontakozó keleti kapcsolatok nyomán a kikötői és kereskedelmi infrastruktúra kiépítésénél is fontosabb volt a járványügyi védelem megszervezése, amelyre 1722-ben került sor a vesztegzári épületegyüttes kialakításával és a közegészségügyi hatóság megszervezésével. Trieszt elsődlegessége mellett egyébként jól jelezte VI. Károly császár érdeklődését, hogy 1728-ban személyesen is ellátogatott a városba illetve az Isztriától keletre fekvő partmellékre. Sőt, a kitűnő földrajzi

adottságokkal rendelkező Buccari öböl bejáratánál hadikikötőt is akart létesíteni, Portoré (ma Kraljevica) környékén.

Fiume 1723-tól közigazgatásilag Belső Ausztria tartományhoz tartozott, és Grazból igazgatták, 1747-től viszont Trieszt vette át a felügyeletet. A Habsburgok Trieszt mellett érthető módon nem szándékoztak egy azonos képességekkel rendelkező második kikötőt is fenntartani, tehát kézenfekvő volt, hogy Horvátország révén Fiume a Magyar Királyság elsődleges tengeri kikötőjévé válhatna. Miután József trónörökösöt 1765-ben német-római császárrá koronázták, elsődlegesen azt kellett tisztázni, hogy a város és környéke Krajnához tartozik-e vagy sem, előbbi esetben ugyanis minden döntésben a Német-Római Birodalom lett volna illetékes. Magyar szempontból kedvező fordulatként József császár a bécsi államtanács véleményét fogadta el, miszerint Fiume soha sem tartozott Krajna tartományhoz. Ilyen előzmények után tett látogatást József, mint magyar trónörökös (királyként II. József 1780-1790) 1775-ben a városban és a horvát tenger melléken, majd Mária Terézia 1776. augusztus 9-én kiadott rendeletében a Belső-Ausztriához tartozó Fiumét Horvátországhoz csatolta. Így a magyar-horvát társult királysági jogállás révén a város a Szent Korona tartozékává változott. Ekkor azonban Fiume városi tanácsa azt kifogásolta, hogy ne Horvátországon keresztül, hanem külön jogállással csatlakozzék a Magyar Királysághoz. Ezek után jelent meg először Mária Terézia 1779. április 23-án kiadott rendeletében a *corpus separatum* vagyis a „külön test” megfogalmazása. Mindez sajátos közjogi helyzetben történt, ugyanis Mária Terézia majd II. József 1765-től 1790-ig nem hívta össze az országgyűlést, így Fiume új jogállásának becikkelyezését a II. Lipót (1790-1792) által 1790-ben összehívott országgyűlés vehette volna napirendjére. Először II. Lipót azt közölte 1791 januárjában küldött leiratában, hogy nem kíván változtatni Fiume 1779 előtti jogállásán. Az országgyűlés politikai nyomására azonban végül Fiume nevének említése nélkül mégis szentesítette a tenger melléki részek tényleges helyzetét, amennyiben „a dicsőséges emlékezetű császárné és apostoli királynő... a tenger melléki részeket Horvátországhoz, melyet hajdan illettek, és általa Magyarország szent koronájához újonnan visszacsatolta” [7]. Fiume neve az I. Ferenc (1792-1835) uralkodása alatt megtartott újabb négy országgyűlésen (1792, 1796, 1802, 1805) sem merült fel. Végül a város helyzetét az 1807-ben rendezték, miszerint annak érdekében, hogy „az ország karainak és rendeinek lángoló vágya további halasztást ne szenvedjen: Ő szent felségének jóváhagyásával, Fiume városa és kikötője, melyet Mária Terézia felséges császárné és királynő külön oklevelével már az országba bekebelezett, a jelen törvénycikkely által az országhoz tartozónak nyilvánítatik” [8].

A jogállás egyértelmű tisztázása után Fiume lendületes fejlődésnek indult, azonban a reformkor (1825-1848) lelkesedése mellett is nyilvánvaló volt, hogy a kikötőnek nincs jövője a szárazföld felőli vasúti teherszállítási kapcsolat nélkül. Ennek érdekében halaszthatatlan volt a Fiume-Vukovár szárnyvonal megépítése, amelyre leghatásosabb módon Kossuth Lajos (1802-1894) hívta fel a figyelmet. Vezércikkének az Iparegyesületi Hetilap 1846. évi 8. számában, „Tengerhez magyar, el a tengerhez!” címet adta. Némi módosítással ebből alakította ki a hazai romantikus nacionalizmus a „tengerre magyar” szállóigét, jóllehet Kossuth a legkevésbé sem gondolt arra, hogy a magyarságot egy csapásra tengeri hajósnéppé változtassa.

Fiume, mint magyar tengeri kikötő az I. Világháborús vereség nyomán szűnt meg létezni. A várost az utolsó magyar kormányzó 1918. október 29-én adta át a horvát nemzeti tanácsnak. Két évtizeddel korábban ez teljesen elképzelhetetlen lett volna, ezért a „saját magyar” tengeri kikötőnkéről kitűnő forrásmunka maradt az utókorra az ezredéves ünnepek (1896) szellemi légkörében útjára indított „Magyarország vármegyéi és városai” című kötetsorozatban [9].

A tengerészeti egészségügy szervezete és működése

A Habsburg Birodalom és ezen belül a Magyar Királyság tengerészeti egészségügyének megalapozása a XVIII. század közepén történt. Visszautalva a bevezető fejezetben leírtakra, a tengerészeti egészségügy is személyes és közösségi ellátásból áll, az ezt végző szolgáltató illetve hatósági szervezettel együtt. Tekintettel azonban a minden más szempontot háttérbe szorító pestis veszélyre, a vonatkozó egészségügyi rendeleteket a XVIII. században a járványügyi védekezés szervezeti működési rendszerének szabályozása uralta. Ennek jegyében készült 1755-ben a Birodalom első tengerészeti egészségügyi alaptörvénye [10], majd annak módosítása 1769-ben [11], valamint további két részletes szabályozás 1757-ben [12] illetve 1764-ben [13]. Ezekhez csatlakozott járványügyi büntetőjogi törvényként az 1766. évi augusztus 25-én kiadott rendelet, amely rendkívül szigorú, a rögtönítélő halálbüntetésig kiterjesztett szankciókat tartalmazott a közegészségügyi bűnelkövetőkkel szemben. Ezt a magyar királyi helytartótanács is kihirdette 1766. október 27-én, *Patentes rei sanitatis* címmel [14]. Sőt, a köznép tájékoztatására a szövegből magyar nyelvű változat is készült [15].

Annak érdekében, hogy egy olyan jelentőségű joganyag, mint az 1755. évi alaprendelet hatékonyan működjék a gyakorlatban, legalább három feltételnek kellett teljesülnie. Az első a központosított abszolút monarchia államszervezete volt, amely Mária Terézia uralkodása alatt jött létre, és a többi között a közegészségügyi hatóság következetes munkavégzését is lehetővé tette. Második feltételként a színvonalas jogászai szerkesztő munkát kell tekinteni, amely végül is hatástalan maradt volna a harmadik feltétel, vagyis orvosi és kereskedelmi szakértelem nélkül. Utóbbiak tekintetében kivételesen szerencsésen alakult a helyzet az 1740-50-es években.

Gerard van Swieten (1700-1772), mint Mária Terézia személyi orvosa, 1745-ben lépett az uralkodó szolgálatába. Leidenben született, és orvosi illetve egészségügyi ismereteit a holland Herman Boerhaave (1668-1738) tanítványaként szerezte. Közreműködését a tengerészeti rendeletben megelőzte a Birodalom első átfogó egészségügyi rendelete, az 1753. évi Prágai rendtartás, amely személyes szakmai irányításával készült. Tengerészeti kereskedelmi ügyekben viszont Franz Anton Raab (1722-1783) volt Mária Terézia főtanácsadója. Jogi diplomáját a grazi egyetemen szerezte és 1750-től lépett állami szolgálatba. Tanácsosi kinevezéssel kezdte pályafutását a trieszti intendatúrán, amely a tengeri kereskedelem főfelügyelőségeként működött. Olyan eredményesen irányította a szabad kikötő fejlesztését, hogy 1755-ben *zu Ravenstein* nemesi névvel lovaggá ütötték. Mértékadó szerepét az 1755. évi tengerészeti közegészségügyi törvény megalkotását illetően a jogszabály preambuluma is igazolja annak rögzítésével, hogy a jogszabályt lényegében a trieszti kereskedelmi felügyelőség készítette. Pályája azonban még ennél is magasabbra ívelt, mivel 1773-ban Bécsbe helyezték át, és Mária Terézia a kereskedelmi bizottság tagjává nevezte ki udvari tanácsosi minőségben.

Az 1755. évi alaptörvény

A német nyelvű *General-Gesundheits-Ordnung und Istructionen für die Sanitäts-Beamte in dem Inner-Oesterreichischen Littoral* című jogszabályból magyarországi változat nem készült. Röviden tengerészeti vesztegzári törvénynek (*Seequarantene-Gesetz*) nevezték. Valójában együtt kellene tárgyalni az 1769-ben kiadott rendelettel, ugyanis annak 1. szakasza teljes egészében átvette az alaprendelet eljárási szabályokkal foglalkozó 1-7. fejezetét, és az egyes szakaszokon végzett változtatásokat tételesen is megjelölte.

A rendelet 16 fejezetből áll, és a fent említett első hét fejezete a hajók fogadásának, a személyek és áruk kezelésének eljárási rendjét tartalmazza. Ezt követően a 8-11. fejezet a közegészségügyi hatóság, vagyis a magisztrátus szervezetével és személyi állományával foglalkozik. Ennek a hatóságnak a kihelyezett, és részben helyszíni intézkedésre jogosult három szerve a révkapitányság (12. fejezet), a veszteglő intézet (13. fejezet), és a kikötői közegészségügyi őrház (15. fejezet). Mintegy a 13. fejezet

kiegészítéseként, külön fejezet foglalkozik az intézetbe kirendelt katonai őrség szolgálati rendjével (14. fejezet), illetve a közegészségügyi hatóság orvosi egészségügyi szolgálatával (16. fejezet).

Az 1757. évi december 15-én kiadott rendelet

A rendelet szövege – a helyi vonatkozású részekről eltekintve – szinte szóról-szóra egyezik az 1755. évi rendelettel. Időbeliség szempontjából kézenfekvő volna arra gondolni, hogy a német anyagból fordították, azonban ennek pontosan az ellentéte valószínűsíthető. Egyfelől az 1755. évi szöveg számos olasz szót és fordulatot tartalmaz, másfelől az ilyen tartalmú szabályzatok az Adrián évszázadok óta olaszul íródtak. A címe: *Regolamento ed Istruzioni degl' Uffici di Sanità, da osservarsi nella regia, libera, e commerciale città di Segna, e nella regia e commerciale città di Carlobago*. Magyarra fordítva: „Szabályzat és utasítások a közegészségügyi hivatalok részére, kötelező alkalmazással Zengg szabad királyi és kereskedővárosban és Karlobag királyi kereskedővárosban”. Hazai szempontból Zengg miatt külön jelentősége van ennek a rendeletnek, ugyanis a kikötőváros (mai horvát nevén Senj) a Magyar Királyság legfőbb tengeri kapuja volt az 1600-1700-as években, és számos esetben foglalkozott vele a magyar országgyűlés. A mohácsi csatavesztés (1526) utáni évszázad kezdetén a karok és rendek 1608-ban külön nyomatékkal kérték a királytól „Zengg szabadvárosnak a korona alatti megtartását” (1608. évi XII. tc.). Mária Terézia koronázása után ismételen előtérbe került az eltelt másfél évszázad alatt elszenvedett sérelmek ügye, ezért „Ő szent felsége kijelentette, hogy az ország törvényeivel és a méltányossággal megegyező orvoslásról kegyesen gondoskodni fog” (1751. évi XXXIX. tc.).

Az 1764. március hó 18-án kiadott rendelet

Fejezetek nélkül, 67 számozott bekezdésből áll ez a terjedelmes olasz nyelvű rendelet, amelynek a címe: *„Regolamento delle Providenze, e rispettive Istruzioni per gli Uffici di Sanità, Deputati, Esattori, Fanti, e Guardie, Paesane e Militari nelle Spiagge, e Coste del Littorale Austriaco. In occasione specialmente di esclusione, o interdizione di Provincie adiacenti, o prossime al medesimo Littorale*”. Magyar fordításban: „Megelőzési rendszabályok és vonatkozó utasítások közegészségügyi hivataloknak, megbízottaknak, adószedőknek, hivatalsegédeknek, és öröknek, helybélieknek és katonáknak az ausztriai Tengermellék sík és domborzatos szakaszain. Kizárás és eltiltás különös eseteiben ugyanazon Tengermellékkal határos vagy ahhoz közeli tartományok részére”. Ennek a jogszabálynak külön érdekessége, hogy nemcsak a kikötőkkel foglalkozik, hanem a közöttük húzódó partszakaszok járványügyi védelmét is tárgyalja. Erre a célra a járványügyi parti őrség csak veszély esetén, tehát időszakos intézményként működött, és látótávolságban telepített őrszemekkel védte teljes hosszúságában a tenger és a szárazföld határát. A rendelet a kikötők minősítését is szabályozza, amennyiben azokat három osztályba sorolja a tengerészeti infrastruktúra, illetve a közegészségügyi államigazgatás szervezeti jelenlétének módja alapján. Trieszt, mint legfőbb kikötő mellett Fiume, Zengg, Buccari és Karlobag is elsőrendű minősítéssel rendelkezett, jóllehet ezek közül vesztegzári intézet csak Fiumében létesült. Másodlagos kikötőkben közegészségügyi magisztrátus vagy kereskedelmi ügyekben illetékes vámház sem működött, így a hatóságot a területileg illetékes magisztrátus alá rendelt közegészségügyi megbízott és egy felesketett hivatalsegéd képviselte. Kilenc ilyen kikötő szerepelt az 1764. évi rendeletben: Buccarizza, Porto Ré, Volosca, Lovrana, Moschienizza, Czerpueniza, Novi, San Giorgio és Jablancz (mai nevük Horvátországban: Bakarac, Kraljevica, Volosco-Opatija, Lovrana, Mosčenice, Crikvenica, Novi Vinodol, Sveti Juraj, Jablanac). A harmadlagos kikötők csak a helyközi forgalomban vettek részt, de tengeri vészhelyzetben, különösen szigorú ellenőrzés mellett, ideiglenesen a távolsági kereskedelmi hajóknak is segítésget nyújthattak.

Az 1769. május 1-én kiadott rendelet

Ez a terjedelmes német nyelvű rendelet az 1755 óta szükségessé vált újabb szabályokkal foglalkozik, és egyben egyedül Triesztben a kétfokozatú vesztegzári eljárást is bevezeti. Címe: „*Gesundheits-, Polizey-, und Wirtschafts-Ordnung für das Lazzaretto und Porto Sporco zu Triest*”. Magyarul: „Közegészségügyi, rendészeti, és gazdasági szabályzat Triesztben a *lazaretto* és *porto sporco* részére”. Német nyelvű szövege ellenére az új járványügyi létesítményekre következetesen az olasz *porto* és *lazaretto sporco* megnevezést használja. Az első a kikötőre vonatkozik, ahol a *sporco* (piszkos) jelző „pestisre gyanúsat vagy fertőzöttet” jelent, ugyanúgy mint a vesztegzári intézet, vagyis a *lazaretto* esetében. Ezekkel szemben a *porto* és *lazaretto netto* csak a fertőzéstől bizonyosan vagy valószínűleg mentes hajókkal, szállítmányokkal és személyekkel foglalkozott.

Záró gondolatok

A fenti rendeletekről eddig magyar nyelvű fordítás és feldolgozás nem készült. Ennek alapvető oka az volt, hogy az újabb járványügyi veszélyek (elsősorban a kolera) és nemzetközi közegészségügyi egyezmények, végül a XIX. század mikrobiológiai felfedezései, egy csapásra elavulttá tették a bennük foglaltakat, következésképpen gyorsan feledésbe merültek. Az időközben eltelt több mint 250 év azonban történelmi távlatokba helyezte a kérdés egészét, így indokoltá és hasznossá tette a teljes anyag fordítását és részletes feldolgozását [16]. A magyarul olvasható szövegek bemutatják, hogy a korabeli államigazgatás elméleti és gyakorlati szakemberei hogyan tekintettek a járványokra és azok terjedésére, és a közegészségügyi igazgatást hogyan igazították a mindenkori legújabb kihívásokhoz. Tisztán empirikus alapon meglepően hatékony szabályokat dolgoztak ki a valós mikrobiológiai háttér ismerete nélkül. Ezekkel a szabályokkal tartották távol a pestis járványokat a mediterrán kikötőktől, vagyis általános rendészeti eszközökkel érték el a sikereiket, mivel a korabeli orvostudománytól szakmai segítséget nem várhattak.

Magyar szempontból az 1755-1769 között alkotott rendeletek utóéletére tekintettel feltétlenül meg kell említeni, hogy az országgyűlés több mint 100 éven át nem foglalkozott a hajózás egészségügyével. Az első rövid említés a „közegészségügy rendezéséről” szóló 1876. évi XIV. tc. XI. fejezetében fordul elő. Ennek 78.§-a szerint „a vasúti és hajózási egészségügy az állam felügyelete alá helyeztetik”, továbbá 79.§ megállapítja, hogy „ezen állami főfelügyelet teljesítése, nemkülönben a vasúti s hajózási egészségügynek részletes szabályozása a belügyi- és közlekedési miniszterekre bízatik” [17].

Végzetül jellemző a korabeli tengerhajózásban a közegészségügy elsődleges szerepére, hogy a hajózás tárgyi és személyi feltételeinek pontos és átfogó rendezése, másfelől a kikötők általános rendészeti viszonyainak szabályozása a Habsburg jogalkotásban is csak az 1755. évi szabály után évekkel később jelent meg. Ez volt az 1774. április hó 25-én kiadott átfogó kereskedelmi tengerészeti rendtartás (*Navigations-Edict* illetve olasz nevén az *Editto Politico di Navigazione Mercantile*). Magyar vonatkozásban külön érdekesség, hogy ezt a hazánkban is hatályos szabályozást az 1934. évi XIX. tc. 114. §-ával akkor helyeztük hatályon kívül, amikor már Trianon után tengeri kijárással és kikötővel sem rendelkezünk [18].

IRODALOMJEGYZÉK

1. Benedict, R., *The Historical Position of the Rhodian Law*, XVIII Yale Law Journal, 1909; 4, 223-242.
<https://doi.org/10.2307/785136>
2. McNeill, W. H.: *Plagues and Peoples*. New York/USA, Anchor Press, 1976, 273-274.
3. Szent Biblia, Új Testamentum: Máté evangéliuma, 4, 1.2. Magyar Biblia Tanács, Budapest, 1989.
4. Duchêne, R., Contrucci, J.: *Marseille, 2600 ans d'histoire*. Fayard, Paris, 2004, 360-378.
5. Varga J. János: A szentgotthárdi csata és a vasvári béke. Magyar Nemzeti Levéltár:
http://mnl.gov.hu/a_het_dokumentuma/a_szentgotthardi_csata.html
6. Linzbauer X, F.: *Contumaciarum littoralium maris Adriatici instauratio, Flumine et Tergestini. Codex sanitario-medicinalis Hungariae*. Budae, 1852-1861. I. kötet, 570-571.
7. *Corpus Juris Hungarici, magyarországi törvénycikkek (1000-1896): 1790/91. évi LXI. tc. a tenger melléki részek bekebelezéséről*. CD-ROM változat. KJK-Kerszöv, Budapest, 2000.
8. *Corpus Juris Hungarici, magyarországi törvénycikkek (1000-1896): 1807. évi IV. tc. Fiume város és kikötő becikkelyeztetik, a fiumei kormányzónak a főrendek tábláján, Fiume város követeinek pedig a karok és rendek tábláján ülés- és szavazatjog adatik*. CD-ROM változat. KJK-Kerszöv, Budapest, 2000.
9. Borovszky Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Fiume és a magyar-horvát tengerpart*. Budapest, Országos Monográfia Társaság, 1896-1914. II. kötet 1897. Elektronikusán:
<http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/7.html>
10. Linzbauer Xavér Ferenc: *General-Gesundheits-Ordnung und Istruccionen für die Sanitäts-Beamte in dem Inner-Oesterreichischen Littorali. Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, Budae, 1852-56, I. kötet, 683-716.
11. Linzbauer X. F.: *Gesundheits-, Polizey-, und Wirtschafts-Ordnung für das Lazzaretto und Porto Sporco zu Triest. Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, Budae, 1852-56, I. kötet, 799-821.
12. Linzbauer X. F.: *Regolamento ed Istruzioni degl' Uffici di Sanita, da osservarsi nella regia, libera, e commerciale città di Segna, e nella regia e commerciale città di Carlobago* Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae, Budae, 1852-56, I. kötet, 737-761.
13. Linzbauer X. F.: *Regolamento delle Providence, e rispettive Istruzioni per gli Offizi di Sanità, Deputati, Esattori, Fanti, e Guardie, Paesane e Militari nelle Spiagge, e Coste del Littorale Austriaco. In occasione specialmente di esclusione, o interdizione di Provincie aggiacenti, o prossime al medesimo Littorale*. Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae, Budae, 1852-56, I. kötet, 762-771.
14. Linzbauer X. F.: *Patentales rei sanitatis. Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, Budae, 1852-56, II. kötet, 434-438.
15. Magyar Országos Levéltár, Helytartótanácsi Levéltár, C 37, Acta sanitatis, Lad. B. Fasc. 4. No. 171.
16. Balázs P: *A tengerészeti egészségügy kezdetei a Magyar Királyságban. Szabályzatok a XVIII. században*. Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet, Budapest, 2019.
17. *Corpus Juris Hungarici, magyarországi törvénycikkek (1000-1896): 1876. évi XIV. tc. a közegészségügy rendezéséről*. CD-ROM változat. KJK-Kerszöv, Budapest, 2000.
18. *Corpus Juris Hungarici, magyarországi törvénycikkek (1000-1896): 1934. évi XIX. tc. a magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzetének szolgálati rendtartásáról*. CD-ROM változat. KJK-Kerszöv, Budapest, 2000.