

BALÁZS PÉTER

FIUME ÉS A MAGYAR TENGERÉSZETI EGÉSZSÉGÜGY KEZDETE A 18. SZÁZADBAN

Pestis elleni védekezés nélkül nincs levantei tengeri kereskedelem

Pestisjárványok már az ókorban is kitörhettek a Földközi-tenger keleti medencéjében, azonban a tünetek és a lefolyás alapján csak az 1347–1353 között zajló, és egész Európát érintő nagy járványról állíthatjuk biztonsággal, hogy azt a pestis okozta. Pontos demográfiai adatok hiányában, a halálos áldozatok számának igen jelentős 15-20 milliós becslése azonban csak másodlagos vagy harmadlagos közvetett bizonyítékokra támaszkodhat. Biztonsággal állítható viszont, hogy a járvány a Krím félszigetről tengeri úton terjedt Konstantinápolyba, majd onnan a legnagyobb mediterrán kikötőkbe (például: Velence, Messina, Genova és Marseille). Ezért volt törvényszerű, hogy a védekezés élenjáró központjai is ezekben a kikötőkben jöttek létre. A kezdeti tapasztalatok szerint a szárazföld felé elszabadult járványt semmilyen eszközzel nem lehetett megállítani. Ezért a pestist a kikötőkben kellett feltartóztatni. Miután a korabeli orvostudomány tehetetlen volt a járvánnyal szemben, az egyedüli megoldásnak a prevenció, pontosabban annak empirikusan kialakított rendszeti megoldásai bizonyultak.

Orvosi értelemben az elsődleges (primér) prevenció olyan intézkedéseket jelent, amelyekkel megakadályozzuk bármilyen betegség megjelenését. Másodlagos, vagyis szekunder prevenció esetében a már fennálló betegséget a legkorábbi időszakban azonosítjuk, és mindent elkövetünk a kór kifejlődésének megakadályozása érdekében. Történelmi tény, hogy a 19. század második fele, vagyis a mikrobiológia korszaka előtt csak rendszeti eszközök álltak rendelkezésre a pestis megfékezéséhez. Ilyen módszerekkel a közegészségügyi hatóságok olyan eredményes eljárási rendet alakítottak ki, hogy az 1720-as Marseille-i pestis után a tengeri kikötőkből újabb járvány nem indult ki Európában. Marseilles-ben a város 90 ezer fős teljes lakosságából 50 ezerre tehető a halottak száma.¹ Ráadásul a tragédia nem a hatóságok mulasztása miatt következett be, hanem azok a kereskedők okozták, akik a járványveszélyes helyről érkező selyem és gyapot szállítmányok mielőbbi kirakodásában voltak érdekeltek. Miután erőteljesen sürgették a vesztégzár időtartamának

¹ DUCHÈNE, Roger – CONTRUCCI, Jean: *Marseille, 2600 ans d'histoire*, Fayard, Paris, 2004, 360–378. p.

rövidítését, és ebben „eredményt” értek el, a járvány kitörését egyértelműen a kereskedelmi nyomás gyakorlás okozta.

Tengeri kereskedelemben a pestis természetének mikrobiológiai eszközökkel való tisztázása előtt a fentiekben említett prevenció gyakorlását a Földközi-tenger kikötőinek folyamatos járványügyi megfigyelése tette lehetővé. A fenyegetett országok államigazgatása részére elemi érdek volt a helyben szerzett megbízható értesülések gyors továbbítása. Ezért a tengeri hatalmak a kikötői híreket helyben telepített, saját bizalmi tisztviselőiktől szerezték. Már a pestis járványok előtt évszázados hagyomány volt, hogy a tengeri hatalmak megszervezték a külhoni kikötőkben kialakított telephelyeik és kolóniáik védelmét. Kezdetben, az 1200-as évektől az itáliai városállamok (elsősorban Veneza és Genova) ilyen telepein a kolónia tagjai önállóan választották a vezetőiket, akiket konzulnak neveztek. Idegen környezetben a helyi viszonyokat jól ismerő és megfelelő személyi kapcsolatokkal rendelkező konzulok elsősorban a saját kereskedőiket védték. Nyilvántartásokat vezettek a hajókról, a személyek és áruk forgalmáról, hitelesítették az útleveleket és árujegyzékeket, de a kolónia tagjainak vitás ügyeiben is döntöttek és intézkedtek. Ezért a közigazgatási feladatokat ellátó konzulokat az 1300-as évek kezdetétől már az állam küldte az állomáshelyükre, és csak az általuk kiállított tanúsítványokat fogadták el közhitelesnek. Az első nagy pestis járvány alatt alakultak ki, majd azt követően rendszerré váltak a konzulátusok közegészségügyi teendői. Jelentéseket küldtek állomáshelyük és a környező térség közegészségi állapotáról, főként a pestisre összpontosítva, illetve ezeket az állapotokat igazoló közhiteles okiratokat, úgynevezett nyílt leveleket adtak ki a kikötőből induló vagy azokat köztes állomásként érintő hajóknak.

Levantei pestisjárvány esetén a primer prevenció kézenfekvő megoldása lett volna a kereskedelem azonnali leállítás. Ugyanakkor Európában jelentős és óriási haszonnal járó, ellenállhatatlan fizetőképes kereslet volt a keleti és távol-keleti luxus-, illetve élvezeti cikkekre. Ez a gazdasági nyomás szükségszerűen vonta maga után a szekunder prevenció eszközeinek és eljárásainak kidolgozását. Pontosabban szabályokat alakítottak ki annak érdekében, hogy az európai kikötők akkor is fogadhassák az érintett szállítmányokat, ha azok pestisre gyanús vagy éppen pestissel fertőzött kikötőkből érkeztek, tehát maguk is fertőzöttek lehettek. Ezért alakult ki az a gyakorlat, hogy a konzuli hivatalok a hajóknak négyféle fokozatú közegészségügyi nyílt levelet állítottak ki: szabad, tiszta, gyanús vagy érintett, és fertőzéses minősítéssel. Szabad fokozatban a fogadó kikötők nem alkalmaztak korlátozásokat. Tiszta minősítésre a hatóságok akkor változtatták a szabad nyílt levelet, ha bizonyos körülmények megváltozása miatt annak kiállítását követően akár a fertőzés leghalványabb gyanúja is felmerülhetett. A gyanús levél egyértelműen azt jelentette, hogy a hajó bizonyítottan érintkezésbe került pestissel, de ez nem járt szükségszerűen a betegség megjelenésével. Legsúlyosabb minősítés a „fertőzéses” volt, vagyis a hajó olyan helyről érkezett, ahol egyértelműen pestis pusztított.

A szekunder prevenció eljárási cselekményei akkor kezdődtek, amikor egy hajó a kikötő előterében érkezési szándékát jelezte. Ettől kezdve a kikötői közegészségügyi hatóságok vették kézbe az események irányítását. Először a hajónapló alapján azonosították a megtett útvonalat és az érintett kikötőket. Ezt követően a pestisre gyanús hajók esetében teljes zárlatot rendeltek el, amelynek időtartama alatt folyamatos megfigyelést alkalmaztak. Ezt az alapján véve passzív módszert először Velencében használták 1348-ban, tehát közvetlenül az első nagy európai pestisjárvány kezdeti időszakában. Ezzel szemben a hatóságok cselekvő módon először a Raguzai köztársaságban léptek fel, 1377-ben,² tehát valamit tenni is akartak a rakomány pestistől való mentesítése, úgymond „tisztítása” és mielőbbi kirakodása érdekében. A kikötő közegészségügyi megbízottai megjelentek a hajó fedélzetén, és ellenőrizték, hogy a személyzet megkezdte-e a rakomány tisztító kezelését, ami a legveszélyesebb áruk kitergetését jelentette a nyitott fedélzeten, hogy azokat a napfény és a friss tengeri levegő átjárja. Az ugyanis viszonylag rövid idő alatt kiderült, hogy a gyapjú és gyapot, len és kender nyersanyag, továbbá minden állati szőr, illetve bőrök, valamint ezek feldolgozott termékei voltak a legveszélyesebbek. Magyar vonatkozásban a történet külön érdekessége, hogy Ragusa (ma Dubrovnik, Horvátországban), I. Nagy Lajos király (1342–1382) uralkodása alatt, az 1358-ban megkötött zárai béke révén, a Magyar Királysághoz tartozott.

Korabeli doktrína szerint a tisztítandó áruk mellett a pestist a személyzet és az utasok is terjeszthették. Sőt önálló egységként maga a hajó is ellenőrzés alá került, mivel számos navigációs tartozéka készült a különösen veszélyesnek tartott alapanyagokból. Jóllehet a pestis terjedésének természettudományos hátterét az egészségügyi rendészet szervezői nem ismerték, az empirikusan kialakított eljárási rend és infrastruktúra működtetését az tette lehetővé, hogy a járvány alaptermészete évszázados léptékben sem változott. A megfigyelők azt észlelték, hogy a védekező szabályok betartásával a veszély akkor is elhárítható, ha olyan hajó érkezett, amely személyzete és szállítmánya nagy valószínűséggel pestissel fertőzött hellyel érintkezett az útja során. Miután a pestist Isten büntetésének tartották, a sikeres védekezés teológiai magyarázatot is igényelt. Ennek szakszerű összefoglalása a második trieszti veszteglő intézetet megalapító, 1769-ben kiadott császári rendelet bevezető részében jelent meg. „A pestis a legfélelmetesebb szenvedés, amellyel az isteni oltalom fegyelmez bennünket, mindazonáltal ez a fegyelmezés is jótéteménnyé válik, ugyanis az eseményeket olyan rendbe állítja, hogy az okos emberek képesek legyenek, sőt kényszerüljenek is valamennyi eszköz megragadására, ha azok rendelkezésre állnak a pestis által okozott káros következmények megelőzé-

² GENSINI, Gian F. – YACOUB, Magdi H. – CONTI, Andrea A.: The concept of quarantine in history: from plague to SARS, *Journal of Infection*, 49/2004, 257–261. p.

sére, csökkentésére, vagy teljes visszaszorítására”.³ Következésképpen Isten betekintést engedett a csapás felszíni jelenségeinek összefüggéseibe, amelyeket felismerve az emberek eredményesen védekezhetnek a pestis ellen. A vonatkozó anyagi és eljárási szabályokat a Habsburg Birodalom központi államigazgatása 1755 és 1769 között hozta létre. Elsőként 1755-ben az „Általános közegészségügyi szabályzat és utasítások a belső-ausztriai tengermellék közegészségügyi tisztviselői részére” jelent meg.⁴ Második rendelet volt 1757-ben a „Szabályzat és utasítások a közegészségügyi hivatalok részére, kötelező alkalmazással Zengg szabad királyi és kereskedővárosban és Karlobag királyi kereskedővárosban”.⁵ Részletező szabályokat tartalmazott a „Megelőzési rendszabályok és vonatkozó utasítások közegészségi hivataloknak, megbízottaknak, adószedőknek, hivatalsegédnek, 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”.⁶ Utoljára a fentiekben már hivatkozott 1769-es rendelet jelent meg. Az összes jogszabályhoz kész történelmi minták egész sora állt rendelkezésre Velence, Nápoly, Livorno, Genova és Marseille példája alapján. Elsődleges követendő példának, a földrajzi közelség és az eredményesség okán is, a Velencei Köztársaság jogszabályait tekintették. A történeti részletek mellőzésével végül a 18. század második felére a Habsburg Birodalomban is olyan eljárási rend és infrastruktúra alakult ki, mely a monarchia országait eredményesen védelmezte a tengeri útvonalon támadó pestis ellen. Végül ez volt a biztosíték arra is, hogy Fiume tengeri kijárattá válhatott a Magyar Királyság számára.

A pestis történeti járványtani doktrínája

A modern mikrobiológia korszaka előtt az orvostudomány természettudományos ok-okozati kapcsolatokat nem tudott kimutatni, ezért sajátos párhu-

³ LINZBAUER, Xavér Franciscus: Gesundheits-, Polizey-, und Wirtschafts-Ordnung für das Lazzeretto und Porto Sporco zu Triest, In: *Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, Budae, 1852–1856, I. kötet, 799–821. p.

⁴ Uó.: General-Gesundheits-Ordnung und Istruccionen für die Sanitäts-Beamte in dem Inner-Oesterreichischen Littorali, In: *Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, I. kötet, 821–871. p.

⁵ Uó.: Regolamento ed Istruzioni degl’ Offici di Sanita, da osservarsi nella regia, libera, e commerciale città di Segna, e nella regia e commerciale città di Carlobago, In: *Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, I. kötet, 737–761. p.

⁶ Uó.: Regolamento delle Providenze, 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 aggenti, o prossime al medesimo Littorale, In: *Codex Sanitario-Medicinalis Hungariae*, I. kötet, 762–771. p.

zamosság alakult ki a közegészségügyi rendészet és az orvostudomány között. Védekezés okán az előbbi folyamatos cselekvési kényszerben volt, az utóbbi pedig jobb híján spekulatív elméleteket „gyártott” a pestis és általában a járványok természetéről.

Mai tudásunk szerint egy betegség „fertőző-ragályos-járványos” természete három különböző minőséget jelöl. Fertőző, mert mikrobiológiai ágens okozza, ragályos, mert egyik élőlényről a másikra terjedhet, és járványos, mert tömeges megbetegedést, a legrosszabb esetben világjárványt (pandémiát) okozhat. Ez az osztályozás a mai epidemiológiában világos és egyértelmű, a pestis elleni védelem kidolgozását azonban a gyakorlati tapasztalatok mellett mindig az adott kor járványügyi doktrínái befolyásolták.

Európában a korai újkorban először Girolamo Fracastoro (1478–1553) itáliai orvos foglalkozott tudományos igényű elméleti epidemiológiával. Fracastoro 1546-ban kiadott könyvében (*De contagione et contagiosis morbis et eorum curatione, libri tres*) úgy vélte, hogy a ragályos betegségeket szemmel nem látható apró részecskék (*seminaria*) okozzák. Leírása alapján ezeket ma élőlényként vagy vegyi anyagként is értelmezhetjük, és a betegséget emberről-emberre közvetlenül, vagy tárgyak közbejöttével terjesztik, de nagyobb távolságra is eljuthattak a levegő által.⁷ Miután Anton van Leeuwenhoek (1632–1723) a mikroszkóp segítségével élőlényként igazolta a feltételezett apró részecskéket, létezésüket az 1700-as évektől már senki sem vitatta. Ugyanakkor Fracastoro elméletéből az epidemiológusok két változatot dolgoztak ki. Az 1800-as évek közepéig, vagyis a modern mikrobiológia színre lépéséig, a vita arról folyt, hogy a fertőzést a levegő terjeszti, vagy az átadása közvetlen érintkezéssel, kontaktussal történik. Az előbbi terjedés hívei voltak az úgynevezett miazmatikusok, az utóbbiakat pedig kontagionistáknak nevezték. Epidemikus elnevezéssel a miazmák által terjesztett járványokat illették, szemben a kontaktussal terjedőkkel, amelyek ragályozódtak.

A közegészségügyi rendészet eredményei a pestis ellen annak kontagionizmus természetét igazolták. Logikus volt tehát a következtetés, hogy a fertőzés személyek közötti érintkezéssel vagy fertőzött állatok, illetve tárgyak érintésével terjed. Utóbbiak között kiemelt jelentősége volt a kereskedelmi áruféleségeknek. Mai tudásunk alapján a kontaktus szerepe kétségtelenül igaz, de csak a járvány kezdeti időszakában, amikor gondos szekunder prevencióval a terjedés még megakadályozható. Amennyiben megjelent a cseppfertőzéssel terjedő tüdőpestis, a járvány ellen mindenféle védekezés hatástalannak bizonyult. Korabeli nyelvezet szerint ez azt jelentette, hogy a terjedésben a miazmák vették át a főszerepet, vagyis egyfajta átjárás működött a két változat között. A vitakozó orvosi szakmával ellentétben a járványügyi igazga-

⁷ NUTTON, V.: The Reception of Fracastoro's Theory of Contagion: The Seed That Fell among Thorns?, *The University of Chicago Press Journals*, 6/1990, 196–234. p.

tás, merőben pragmatikus kényszerből, a 18. század végén megalkotta a saját állásfoglalását. Egy 1793-ban elkészült hazai közegészségügyi jogszabály tervezet szerint „az epidemicus betegségek, amint az magának a szónak a jelentéséből adódik, kezdetben nem feltétlenül ragályosak, azonban gyakran és különböző helyeken ugyanazon időben törnek ki, több embert egyszerre támadnak és betegítenek meg, majd ezután az adott betegség természetének megfelelően némelyek olykor valóban ragályossá is válhatnak”.⁸

Európában a pestis legyőzése után folyamatosan tovább alkalmazott szigorú szabályok hitelességét az 1831–1832-ben megjelenő, majd sűrűn ismétlődő cholera járványok elemi erővel vonták kétségbe, ugyanis ez utóbbiak ellen teljesen hatástalannak bizonyultak. Kedvező alkalom kínálkozott tehát arra, hogy a tengeri kereskedelemben és a haditengerészeti fegyvernemben leginkább érdekelt nagyhatalmak összehangolt támadást indítsanak a pestist elhárító, de a forgalmat jelentősen lassító vesztegzári rendszer ellen. A gőzgépek elterjedése, majd főként a Szezei csatorna megnyitása után (1869) felgyorsult tengeri és szárazföldi áru- és személyszállításra elviselhetetlen teherként nehezedett a 40-napos vesztegár úgymond elavult középkori intézménye. Elsősorban a kereskedelmi, ipari és katonapolitikai érdekek mentén versengő országok ezért szorgalmazták az első Közegészségügyi Nemzetközi Konferencia összehívását, melyet Párizsban nyitottak meg 1851. július 23.-án. Ezt viszonylag rövid időn belül, 1859-ben követte a második párizsi konferencia, a nagyhatalmi szándékok teljesen nyílt bejelentésével. A francia szervezők a meghívókban egyértelműen közölték, hogy nem orvosok, hanem diplomataik részvételére számítanak. Ezért szinte törvényszerűnek tekinthető, hogy a küldöttek a cholera kapcsán figyelmen kívül hagyták John Snow (1813–1858) angol orvos Nagy-Britanniában 1855-ben közölt megállapításait.⁹ Ráadásul a pestis elleni karanténnal szemben a miazmatikusok táborát nem kisebb szaktekintélyek erősítették, mint Max von Pettenkofer (1818–1901) Németországban¹⁰, és Thomas Southwood Smith (1788–1861), illetve jogásként az egészségügyi közigazgatásban tevékenykedő Edwin Chadwick (1800–1890) az Egyesült Királyságban.¹¹ A konferencián éppen a brit delegátus fejtette ki a pestisről, hogy az 1851 óta gyűjtött tapasztalatok alapján „egyre inkább úgy tűnik, hogy ez a betegség nem kontagiózus természetű, és a kérdést másfelől

⁸ BALÁZS Péter: *Egészségügyi szabályozás a XVIII. század végén, I. kötet, Magyar Királyság és Erdély I–II.*, Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet, Budapest, 2016, 200. p.

⁹ SNOW, John: *Dr. Snow's Report, in the Report on the Cholera Outbreak in the Parish of St. James, Westminster, during the Autumn of 1854*, Churchill, London, 1855, 97–120. p.

¹⁰ VON PETTENKOFER, Max: *Untersuchungen und Beobachtungen über die Verbreitungsart der Cholera*, J. G. Cotta, München, 1855.

¹¹ STACEY, Margaret: *The Sociology of Health and Healing: A Textbook*, Routledge, Taylor and Francis Group, London, 2004, 69. p.

nézve, Európában a vasúthálózat fejlődése mára értelmetlenné teszi a karantént, amely csak a kolerával fertőzött helyekről tengeri úton érkező járvány ellen nyújtana védelmet”¹².

A fenti és más hasonló nézetekkel szemben, a modern mikrobiológia fegyvertárának birtokában a kutatók minden járványos betegség hátterében először a kórokozó kimutatására törekedtek. Ez volt ugyanis az egyetlen lehetőség arra, hogy a feltételezett terjedési útvonalon nyomon követhessék a mikroba jelenlétét. A pestis kórokozóját elsőként Alexandre Yersin (1863–1943) azonosította Hong Kongban 1894-ben. Paul-Louis Simond (1858–1947) 1897-től Indiában teljesített szolgálatot, ahol évezredes megfigyelés igazolta, hogy a pestis járványok kitörését minden esetben megelőzte a patkányok tömeges elhullása. Először a patkányokban mutatta ki a kórokozót, majd azt is bizonyította, hogy a házi patkányok között a testükön élősködő bolhák terjesztik a betegséget. Miután az élősködőktől mentesített bubópestisben szenvedő betegek egymást és az egészségügyi személyzetet sem fertőzték meg, kézenfekvő volt, hogy az emberre, majd az emberek közötti terjedésért is a patkányok bolhája felelős. Ez volt a végső lépés a bubópestis terjedésének kutatásában, amelynek tudományos igazságát az 1900-as évek első évtizedétől már senki sem vitatta.

A pestis elleni történelmi védekezés, a mai természettudomány szemszögéből

Mai tudásunk szerint a mikrobiológiai korszak előtti pestis rendeletek néhány kivételtől eltekintve tökéletes választ adtak a bubópestis kihívásaira. A kivételek (például a pénz esetében) téves tapasztalati következtetésekből adódtak, de legalább nem ártottak. Miután Európában soha sem volt endémiás a pestis, a levantei hajózási útvonalak mentén érkezett, a kiindulási és a közbülső kikötőkből, fertőzött patkányok vagy fertőzött bolhák szállításával. A részletesebb elemzés előtt azonban meg kell jegyezni, hogy a korabeli viszonyok között minden hajón és kikötőben voltak patkányok (ma is vannak), és senki nem hozta őket kapcsolatba a pestissel. Ráadásul a középkor és a korai újkor embere a bolhákról sem gondolkodott másként, mint a patkányokról, ugyanis a bolhák az emberek testén és környezetében, különösen a szegényebb néprétegekben, állandóan jelen voltak. Mentségükre legyen mondva, hogy járványmentes időszakokban a csípéseket a *Pulex irritans* okozta, amely nem játszott szerepet a pestis terjesztésében. A pestis-bolha, tudományos néven a *Xenopsylla cheopis*, elsősorban a patkányok élősködője, de átválthat az emberre is, amint az eredeti gazdaszervezet testhőmérséklete az elhullás mi-

¹² HOWARD-JONES, Norman: *The scientific background of the International Sanitary Conferences 1851-1938*, WHO, Geneva, 1975.

att a normál értéktartomány alá süllyed. Egyik emberről a másikra terjedő bubópestist a bolhák közvetítik, behatárolva az ugrási távolságuk által. Függetlenül legfeljebb 18, vízszintesen pedig a 30 centimétert képesek ugrani,¹³ ami egyben a korabeli biztonságos távolságot is magyarázza. Gazda szervezet nélkül maradt bolhák elpusztulnak, és szaporodni sem képesek, ha környezetük hőmérséklete 10 °C alá csökken, vagy 40 °C fölé emelkedik (leginkább közvetlen napsütés hatására), és a levegő páratartalma 70-80% alá mérséklődik.¹⁴ Ha nem jutnak táplálékhoz, ami esetükben vérszívással történik, a legkedvezőbb környezetben is legfeljebb 38 napig képesek túlélni.¹⁵ Ezek a kutatási eredmények fertőzésmentes bolhákra vonatkoznak, de a szakirodalom azzal nem foglalkozott, hogy a fertőzötteknek milyen a túlélési lehetősége. Miután a bolhák a fertőzést nem örökítik az utódaikra, amikor egy pestisre gyanús hajót, annak személyzetét, utasait és szállítmányát a célkikötőben 40 napra elzárták a szárazföldi környezettől, és a vesztegzár alatt senki nem betegedett meg bubópestisben, a hatóság az igazolást a fertőzésmentességről biztonsággal kiadhatta. A 40 napos vesztegzárnak tehát egyértelmű a tudományos magyarázata, de történeti kialakulásának okait elsősorban a zsidó és keresztény vallási hagyományok kultikus 40 napos időszakában kereshetjük. Nagyon is valószínű, hogy a Názáreti Jézus 40 napos eredménytelen megkísértésének evangéliumi története lehetett a példa. A járványügyi szakirodalomban karanténnak nevezett eljárásrend a 40-es szám olasz jelzői alakjából, a *quarantana*-ból terjedt el az egész világon. Kezdetben csak az időszakot jelentette, később a vesztegzár egész személyi és tárgyi feltételrendszerét, illetve a szervezeti-működési rendet is magába foglalta.

A fenti ismereteket a tengeri közlekedésre vetítve az empirikus intézkedések pontosan megfeleltek a mai természettudományos bizonyítékoknak. Alapesetben a pestis által sújtott kikötőket lezárták, de ahol a betegség még csak lappangott, a hajó, a szállítmány, és az emberek ott is fertőződhetek a patkányok és a bolhák által. Kikötőkben a gyanús vagy szórványos eset előfordulása azt jelentette, hogy a helybeli patkány kolónia megfertőződött, és a humán eseteket a patkányokról emberekre ugró bolhák, vagy az úgynevezett veszélyes árufeleségekből kiszabaduló, és közvetlenül az emberekre ugró bolhák okozták. Azonos módon a berakodás alatt a hajó személyzete és az utasok is fertőződhetek, akiken legkésőbb út közben jelenhettek meg a

¹³ ROTSCILD, Miriam et al.: The flying leap of the flea. *Scientific American*, November 1973, 92–100. p.

¹⁴ Fleas, In: *Vector control in international health*, World Health Organisation, Geneva, 1972, 34–38. p.

¹⁵ BACOT, A. V.: A study of the bionomics of the common rat fleas and other species associated with human habitations, with special reference to the influence of temperature and humidity at various periods of the life history of the insect, *The Journal of Hygiene, Plague Suppl. III, Report 69*, 1914, 447–654. p.

betegség tünetei. A fertőzésmentes levantei kikötőkbe a pestis akkor is megérkezhetett, ha helyben nem volt fertőző ágens, ugyanis a fertőzött patkányokat és bolháikat egy beérkező hajó hozhatta magával. Másfelől a pestis az ázsiai szárazföldi karaván útvonalon is érkezhett egyes árufeleségekben. Különösen a fonó- és szövőipari alapanyagokban, illetve szőrmékben rejtőzködő fertőzött bolhák aktiválódhattak a kikötőkben vagy a hajókon a berakodás után. Miután a hajó elhagyta a kikötőt, a nyílt tengeren jelentkezhetek a bubópestis tünetei, illetve a patkányok megbetegedése. A döglött patkányokat, pusztulásuk okáról mit sem sejtve, a tengerbe dobták. Szerencsés esetben a fertőzött emberek túléltek a betegséget, de ha meghaltak, a holttesteket tengerészeti szertartás szerint temették. Ritkább esetnek számított, ha útközben a kapitány hajótörötteket vagy a tengeren úszó gazdátlan árut vett fel, illetve a kihalt személyzet miatt gazdátlanul hanykolódó hajóval találkozott, és annak fedélzetére szálltak. Ilyen úton is kerülhettek fertőzött emberek, patkányok és bolhák a hajóra. Az sem számított ritkaságnak, hogy a hajó személyzete vagy az utasok a kiindulási vagy a köztes kikötők piacain személyes használatra textil- és szőrmeárukat vásároltak, amelyekben fertőzött bolhák rejtőzködhetek, és így vihették a pestist a fedélzetre. A leginkább alattomos veszélyt az jelentette, ha a hajón a patkányok és emberek sem betegedtek meg, de az úgynevezett veszélyes árukban fertőzött bolhák lapultak, amelyek a kirakodás vagy a vesztegzári „tisztítás” alatt aktiválódhattak.

A célkikötőben a szállítmány, a személyzet és az utasok, illetve magának a hajótestnek és tartozékainak kezelésére külön módszerek alakultak ki az évszázadok folyamán. A személyzet és az utasok saját testükön, ruházatukban, használati tárgyaikban és személyi csomagjaikkal partra szállva vihették magukkal a patkányok fertőzött bolháit, de maguk a fertőzött hajópatkányok is kiúszhattak a szárazföldre, szőrzetükben a fertőzött élősködőkkel. Ez utóbbi terjedés ellenszere a hajó, a rakomány és a személyzet, illetve az utasok várakoztatása volt a tengeren, úgymond biztonságos távolságban a kikötőtől. A biztonságot ebben az esetben a patkányok úszótávolsága jelentette, mivel egyébként jó úszók, de az egészséges felnőtt példányok is legfeljebb 800 métert képesek teljesíteni.¹⁶ Nyilvánvaló, hogy a pestissel fertőzött beteg állatok sem merülnek el a vízben, de ezt a távolságot nem voltak képesek legyőzni. Jóllehet, a tengeren várakozó pestis-gyanús hajók távolságát a kikötőtől a jogszabályok nem rögzítették, a fentiek szerint egyértelmű, hogy a legalább 800 méteres távolság betartása bizonyult eredményesnek. Távoli várakozó helyzetben ugyanis a bubópestist egyedül és kizárólag a hajóról a szárazföldre kiúszó fertőzött patkány és a rajta élősködő bolha terjeszthette. Másfelől

¹⁶ MAUST, Maria: *Norway rat (rattus norvegicus). Invasion biology course*, Columbia University, New York, <http://www.columbia.edu/itc/cerc/danoff-burg/invasion_bio/inv_spp_summ/Rattus_norvegicus.html> (letöltve: 2022. 09. 15.).

a bolhák magában a hajótestben és szerelvényekben is rejtőzködhettek, ami egyértelműen indokolta, hogy a karantén intézkedéseken túl a szállítmányon és az embereken, a hajót is külön céltárgynak tekintették.

A kereskedelmi tengeri hajózás lényege a különböző áruféleségek szállítása volt, mivel az utasforgalom a legújabb kori turizmus kezdete előtt ritkaságnak számított. Az egyes áruféleségekről vesztegári listákat állítottak össze, amelyek veszélyességi foka, mai tudásunk szerint a bolhák előfordulási gyakoriságához igazodott. A korabeli terminológiát teljesen egyértelműen az 1770. évi Általános Egészségügyi Rendelet (*Generale Normativum in Re Sanitatis*) II. rész, II. fejezetének XVIII. §-a rögzítette: „Annak alapján kell a vesztegár alá helyezett árukat megkülönböztetni, hogy hajlamosak-e a fertőzésre, vagy ahogyan mondják, fogékonyak-e a ragályozódásra, vagy nincs ilyen fogékonyságuk, ugyanis az előbbieket kezelése igényli a nagyobb figyelmet”.¹⁷

Kereskedelmi politikai szempontból ezeknek az árujegyzékeknek és a karantén időtartamának óriási volt a jelentősége. Mivel bármelyik nagyobb európai kikötőben kitört pestis járvány az emberi tragédiák mellett gazdasági katasztrófát is jelentett, a mediterrán országok egymás gyakorlatát is állandóan figyelték, és jellemzően tartózkodtak a karantén enyhítésétől. A bécsi udvari egészségügyi bizottság 1765-ben az egyik jegyzékében feltételes módban, szó szerint a következőket rögzítette: „midőn a levantei áruk és az onnan érkező személyek egyik vagy másik helyen könnyebbséget élveznének, oda fognak fordulni, ahol a vesztegár időtartamát a hatóságok a legrövidebbre szabják”. Ezzel az elméleti enyhítéssel szemben a kikötők inkább szigorítottak a szabályokon, és a legveszélyesebb árukra elrendelt karantén időtartamának 40 napon túli meghosszabbítását is mérlegelték. Az idézett jegyzőkönyv szerint egy aktuális kérdés kapcsán a bizottság a vesztegár 84 napos időtartamban való fenntartásáról is értekezett. Végül Mária Terézia a következő legfelső elhatározást jegyeztette az irat hátoldalára. „Elsősorban azt kell tisztázni, hogy Velencében, Nápolyban és a Római Államokban, továbbá Toszkánában hány napos vesztegárat rendeltek el, és a továbbiakról csak ez után lehet döntést hozni. Mindaddig azonban maradjon fenn a 84 napos időtartam...”¹⁸

Gazdasági szempontból egyértelmű, hogy az engedélyező listáknak volt a legnagyobb jelentősége, ugyanis az ide felvett árukat a kirakodás után rövidített eljárással átadhatták a szabad forgalomba. Az 1755. évi tengerészeti alapszabályzat¹⁹ jegyzéke 157 tételt tartalmazott, amelyek jellemzően ponto-

¹⁷ BALÁZS Péter: *Mária Terézia 1770-es egészségügyi alalprendelete*, I. kötet, Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet, Budapest, 2016, 138. p.

¹⁸ Az Udvari Egészségügyi Bizottság jegyzékei az Udvari Kancellária részére 1764. november 11. (Noten von der Sanitäts-Hofdeputation ad Hofkanzley), Haus-Hof und Staatsarchiv (HHStA), Bécs, Ausztria, 1764–1775, Fasciculus 3, 259. p.

¹⁹ BALÁZS Péter: *A tengerészeti egészségügy kezdetei a Magyar Királyságban*, Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet, Budapest, 2019, 85–127. p.

san körülírt egyedi áruféleségek voltak, de gyűjtőfogalmak (például: gabonafélék, élelmiszerek, fűszerek, mindenféle drágakő, faárúk, fémek, stb.) is előfordultak. Jóllehet ezek az áruk veszélytelennek minősültek, a hatóságok a kirakodás módjához többlet biztosítékokat rendeltek. Ha tengervízzel leöblíthetők voltak, akkor ezt kötelező volt elvégezni. Egyedül az étkezési sót lehetett közvetlenül átadni, az összes többi ömlesztett árut sűrű szitán átöntve adták ki, hogy kiszűrjék az esetleges veszélyes anyagdarabokat. Számos áruféleséget ládákbán vagy hordókban, illetve csomagoló papírban és kötözésekkel szállítottak. Ezeket a göngyöleg miatt volt kötelező átadni a vesztegzári intézetnek, ahol eltávolították a veszélyesnek minősülő külső borítást, illetve a kiürített ládákat és hordókat kiöblítették. Külön szabály vonatkozott a viaszokra és a szivacsokra, amelyeket csurgó vízben kellett 48 órán át áztatni. Talán arra gondolhattak, hogy a szivacsok pórusaiban ragályozódó anyag rejtőzhetett. Egyedi szabályozás vonatkozott a szárított dohánylevelekre, amelyeket a kereskedők már hét nap tisztítás után átvehettek.

A szigorúan karanténköteles listák olyan áruféleségeket tartalmaztak, amelyekben a bolhának a legnagyobb esélyük volt a túlélésre. Legveszélyesebbnek a gyapjú, gyapot, teve-, kecske- és egyéb szőrt tartalmazó bálákat, nyers bőroket, illetve ezekből az alapanyagból készült termékeket (fonalak, szövetek, lenből készült hevederek, kenderkötelek, zsinórok, nyers és kikészített szőrmék, bőrök) tartották. A vesztegzári raktárakba történt átszállítás előtt az előkezelést már a tengeren várakozó hajó nyitott fedélzetén kötelező volt megkezdeni. Miután a legveszélyesebb bálák belsejében a bolhának kedvező temperált hőmérséklet és páratartalom uralkodott, a kibontás és kiterítés révén a mediterrán napfény és a friss tengeri levegő a bolhákat szerencsés esetben elpusztította. *Per analogiam* a személyzet és az utasok viselt, vagy éppen nem viselt alsó- és felsőruházati darabjai is veszélyesek voltak. Mivel az adott korban papírt rongyból készítették, nemcsak a csomagoló papírok, hanem a levelek is veszélyesek voltak. A göngyöleget vagy elégették, vagy teljes időtartamú karantén alá helyezték. Ezt az eljárást a leveleknél nem alkalmazhatták, mivel kizárt volt az elégetésük, ugyanakkor a küldő és fogadó félnek közös érdeke volt az írásos tartalom gyorsított továbbítása (különösen diplomáciai levelek esetében). A levelekben küldött veszélyes anyagok árumintái viszont nem kerülhették el a szokásos kezelést. Minden iromány hatósági átadásánál a biztonságos távolságot kellett betartani. A közegészségügyi tisztviselő kinyújtott karral, egy felhasított végű nádszálát (vagy pálcát) tartott a kezében. Az érkező hajó kapitánya vagy a tulajdonosa a hasítékba húzta az irományokat. Ennek alapján a távolságot legalább 1 méteresnek, tehát biztonságosnak becsülhetjük. A kénes vagy ecetes gőzölés, pontosabban a „megfüstölés” pestisre nézve bizonyosan értelmetlen volt, hasonlóan az ívek túvel való átszurkálásához. Ugyanakkor az anyagmintákat eltávolították a kézbesítendő levélből, és a többi szövethez vagy fonálhoz hasonlóan tisztították.

Pérez esetében mai körülményeink szerint logikus volna a papír alapú bankjegyekre gondolni. Jóllehet, a Bécsi Városi Bank az I. József általi alapítás (1705. december 24.) után az első papírpénzeket 1762. július 1-jén hozta forgalomba, 5, 10, 25, 50 és 100 forintos címletekben, a 18. század közvetlen kereskedelmi forgalmában mégis a fém pénzeket használták. Ezt a tisztítás módjának leírása (több órás áztatás tengervízben) is egyértelművé teszi, vagyis az eljárás részben, ezüstből vagy aranyból vert fém pénzekre vonatkozott.

A legveszélyesebb anyagokat (gyapjú és gyapot bálák) kezelő vesztegzári raktárakban a pestis veszélyének elsősorban a „tisztító kezelést” végző rakodómunkások voltak kitéve. Ráadásul a helyzetüket a legújabb kutatások szerint az is súlyosbította, hogy az általános népességben belül a fiatal férfiaknak volt a legalacsonyabb szintű védettsége a pestissel szemben.²⁰ Miután a bálák teljes szétbontása majd újracsomagolása nagyon munka- és időigényes eljárás lett volna, a korabeli szakemberek megelégedtek azzal, hogy a munkások mezítelen karral benyúltak a gyapjú és gyapot bálák közepébe, és ott „fellazítást” végeztek, utat adva a „tisztító” levegőnek. Kihúzott karjukon bolhák is lehettek, de ezt akkor senki sem hozta összefüggésbe a pestissel, és a munkások a bolhákat természetesen összeroppantották. Sajnos a fennmaradt írásos anyagok a legelső beosztásban alkalmazott vesztegzári munkásokról részleteket nem közölnek. Ettől függetlenül arra kell gondolnunk, hogy ezek a fiatal férfiak a munkába állításuk után vagy természetes immunitást szereztek, vagy bubópestisben rövid időn belül meghaltak.

A beérkező hajók személyzetének és az esetleges utasoknak a szó szerinti meg szemlélése (vizitáció) is részletes szabályok szerint történt. A közegészségügyi orvosnak vagy sebészmesternek a meztelenre vetkőzött közönséges személyzet biztonságos (de mértékegységben sehol sem rögzített) távolságból megmutatta a lágyékhajlatát és a hónalját. A távolság szükségszerűen meghaladta a 30 centimétert, vagyis a *Xenopsylla* vízszintes ugrási képességét. Az adott korban a kapitány vagy a tulajdonos társadalmi rangja miatt a meztelenre vetkőztetés durva sértés lett volna. Sőt, a hajókkal kivételesen köztiszteletben álló női utasok is érkezhettek, ami eleve kizárta a meztelenséget. Ilyen esetekben az orvos a ruházaton keresztül tapintotta meg a lágyéki és hónalji nyirokcsomókat. Ez kétségtelenül veszélyes eljárás volt, de az érintett személyek tisztálkodási szokásai miatt a bolhás fertőzöttség szerencsére kevésbé fordult elő. Tengerészeti forrásunk ugyan nincs a vizitációval kapcsolatos kérdésekről, de a szárazföldi karanténok ügyében a bécsi udvari egészségügyi bizottság egy vonatkozó személyi javaslatot terjesztett fel 1765-ben Mária Terézia részére. Kezdeményezték, hogy egy sebészmester helyett kettő álljon szolgálatba a szárazföldi veszteglő intézetekben. Az indokolás

²⁰ ELL, Stephen R.: Immunity as a Factor in the Epidemiology of Medieval Plague, *Reviews of Infectious Diseases*, vol. 6, No. 6., 1984, 866–879. p.

szerint „ellentétben áll a közegészségügyi előírásokkal, hogy az a sebészmeister, aki a befogadandó személyeket *per visum et tactum* vizsgálja, ugyanazon a napon, ugyanazt a vizsgálatot végezze a zárlat alól feloldandó személyeknél ... következőképpen célszerű egy második sebészt állásba venni, ráadásul a két sebész szükség esetén helyettesítheti egymást vagy az áruk tisztításának ellenőrért”²¹.

Élő állatokkal kapcsolatban a korabeli tengeri szállítmányozás alkalmatlan volt nagy tömegben a vágó- vagy haszonállatok mozgatására. Ezzel szemben gyakran fordultak elő a kapitány, a személyzet és az utasok házi kedvencei (kutyák, macskák, madarak, stb.), de egzotikus vadállatokat is szállíthattak, elsősorban az uralkodói udvarok vagy a legfelső társadalmi körök megrendelésére. Az állatokat az emberekkel azonos ideig kellett vesztegzárban tartani, kötelezően ketrecekben vagy kalitkákban. Előfordulhatott azonban, hogy helybeli gazdátlan állatok (kutya vagy macska) kóboroltak a veszteglő intézet közvetlen közelében. Ha nem tudták elzavarni őket, a fegyveres őröknek tűzparancsa volt a lelövésükre. Mai tudásunk szerint a házi szárnyasok és a szabadban röpködő madarak is terjeszthették a pestist. Az előbbiekre szigorú szabályok vonatkoztak, az utóbbiakról a rendeletek „elfelejtettek” intézkedni, miután távoltartásuk technikailag megoldhatatlan feladat lett volna.

Összegezve a rendkívül kitarító, évszázados megfigyeléssel minden apró részletre kiterjedő eljárásokat, megállapíthatjuk, hogy azok a legtöbb esetben tökéletes összhangba kerültek a patkányok és bolhák kórélettanával. Kétségtelenül voltak olyan szabályok is, amelyek mai szemmel értelmetlenek voltak, azonban ha nem is használtak, legalább ártalmakat nem okoztak.

Viselkedési szabályok a vesztegzárban

Ha megfelelő tengeri szigetek nem voltak a kikötő előterében, a karantént a szárazföldön kellett berendezni, két ellentétes szempont figyelembe vételével. Egyfelől távolságot kellett tartani a kikötővárostól, de nem olyan mértékben, hogy az akadályozta volna a közvetlen kapcsolatot a tengerrel és az illetékes hatóságokkal. Ezért az intézetet gondosan elkülönítették, mint egy középkori várat, sőt a fejlődés végső állomásaként két külön intézetet is telepíthettek, az egyiket a súlyosabb, a másikat az enyhébb járványügyi fokozatnak megfelelően.

A vesztegzári intézetben az áruk kezelése számos kereskedelmi jogi és technikai kérdést vetett fel, ezeket azonban viszonylag egyszerűen megoldották. Ezzel szemben a karanténba zárt emberek viselkedésének szabályozása

²¹ Az Udvari Egészségügyi Bizottság jegyzéke a kancellária részére, a Bizottság 1765. szeptember 1-én tartott ülésének jegyzőkönyvéhez csatolva, HHStA, Bécs, (n. 5.) fasciculus 259.

súlyosabb problémát jelentett, és számos, ritkábban előforduló élethelyzetre is megoldást kellett találni. Ráadásul a rendi társadalom rétegződésének figyelembe vétele, és a szekularizáció előtti korban a vallási kérdések rendezése is megoldást igényelt. Mennyiségileg a szűk keresztmetszetet az elhelyezendő személyek száma okozta, ugyanis a vesztegzárban minden egyes embernek külön lakrészt kellett biztosítani. Ezért az egyre szigorodó rendeletek előírták, hogy a hajó személyzete a vesztegzár idején a hajón marad, így a szárazföldi intézetet jellemzően csak az utasok vehették igénybe. Rövidülhetett a vesztegzár ideje is, amennyiben az érintett személyek meztelenre vetkőzve a teljes ruházatukat leadták tisztításra, és helyette újat vettek fel. A vesztegzári szobák elosztása érkezési sorrendben történt, ettől azonban az 1769. évi szabályzat szerint lehetséges volt eltérni, „nemesi származású vagy más okból tekintélyes személyek esetében”. A társadalmi különbségek az élelmezésben is megjelentek, ugyanis a rangosabb emberek az intézeten kívüli beszállítóktól is rendelhettek élelmiszereket, természetesen az átadás-átvétel szabályainak szigorú betartásával. Ezzel szemben a közrendű utazók és a személyzet az intézeti raktárból, helyben készített ételeket fogyasztottak.

Mivel a halálesetek gyakoriak voltak, szabályozni kellett a végrendelkezés módját és lehetőségeit, illetve a holttestek biztonságos kezelését. Külön rendelkezés vonatkozott azokra, akik pestisben, illetve külön, akik más betegségben haltak meg. Ráadásul a tenger által a partra vetett holttestek is a területileg érintett kikötői közegészségügyi hatóságok illetékességébe tartoztak. Ilyen esetben a halál okának megállapítása mellett a személyi azonosítás is jelentős szerepet játszott. Utóbbira tekintettel a vallást is figyelembe kellett venni a temetési szertartások kapcsán. Egyházi temetésben csak a bizonyosan nem pestises, és személyében, illetve vallásában azonosított halottak részeseülhettek. A Habsburg Birodalom korabeli római katolikus államvallására tekintettel külön rendelkezések vonatkoztak a szentségek (főként az utolsó kenet) kiszolgáltatására, és a szentmiséken való részvételre. Ez utóbbiakat a káplánok hetenként egyszer, vasárnap mutatták be az intézet saját kápolnájában. Jóllehet, napkeltétől napnyugtáig a megfigyelés alatt álló emberek a biztonságos távolság betartásával szabadon sétálhattak az intézet területén, a misékre egybegyűlve ezt a távolságot nem lehetett volna megőrizni. Ezért a kápolnákat nyitott oltárral építették, amelyre mindenkinek rálátást kellett biztosítani nemcsak a vesztegzárból, hanem a kikötőben horgonyzó hajók fedélzetéről is.

Szinte természetesnek tekinthetjük, hogy a különböző származású és szociokulturális háttérű emberek között a bezártság miatt kisebb nagyobb összetűzések alakultak ki. Ezért írta elő az 1769. évi szabályzat 22. szakasza, hogy a viszálykodást, civakodást, „lázító beszédeket, amely alatt vallási összeszólalkozások is értendők”, továbbá a haragkeltést és a részegeskedést feltétlenül meg kell előzni. Sőt, a 23. szakasz a „kártya-, kocka-, vagy labdajáték” minden

formáját büntetni rendelte el. Az alkohol túlzott fogyasztásán kívül az élvezeti cikkek közül a füstölő dohányzást is szigorúan szabályozták. Ennek okait elsősorban a tűzvédelem indokolta, a raktárakban felhalmozott tűzveszélyes anyagok miatt. A dohányzást (ami akkor lényegében pipázás volt) az intézet nyílt területén, különösen a raktárak közelében szigorúan tiltották, engedélyezték viszont a személyzet szálláshelyén és az utasok külön szobáiban.

Megelőző intézkedésként a karanténba vonuláskor minden lő- és szálfegyvert le kellett adni, amelyek biztonságosan elzárt őrzéséért az intézet igazgatója tartozott felelősséggel. Erőszakos cselekmények így is előfordulhattak, és felszámolásukra a polgári eszközök eredménytelennek bizonyultak. Ezért a legnagyobb forgalmat bonyolító trieszti vesztegintézetbe folyamatosan ott állomásozó katonai egységet is telepítettek. Szabályokkal és intézkedésekkel szembeni ellenszegülést észelve az őrseg fizikai kényszerítést alkalmazhatott. Sőt a legveszélyesebb magatartásformák megelőzésére tűzparanccsal is rendelkeztek, vagyis halálos lövést adhattak le az elkövetőkre. Különösen szigorú szabályokat kellett betartani olyan esetekben, amikor a vesztegzáron kívüli személyeket engedtek be az intézet területére. Ez elsősorban a szállítmányok tulajdonosaira és megrendelőire vonatkozott, akik érthető módon saját szemükkel akartak meggyőződni az áruk mennyiségi és minőségi állapotáról és szakszerű kezeléséről. Az ilyen személyek mellé állandó biztonsági őrrendelték, aki minden mozdulatukat figyelte a belépés pillanatától egészen az intézet elhagyásáig.

A vesztegzári idő kitöltése után is előfordulhattak megoldandó személyi problémák. Elsősorban azért, mert a kötelezettek az általuk használt lakrészt tisztán és az esetlegesen okozott anyagi kártól mentesen voltak kötelesek átadni. Károkozás esetén az állapot felméréséről és a kártérítési összeg behajtásáról az intézeti igazgatóság gondoskodott. Előfordult az is, hogy egyesek a veszteglési idő kitöltése után nem akarták az intézetet elhagyni, mivel tulajdonosként vagy szállítmányozóként az áruk közelében akartak maradni. Ilyen esetekben, akár erőszakkal is, az igazgatóság a kiutasítást alkalmazta.

Az Adria, a Habsburg Birodalom és a Magyar Királyság

Az Ottomán birodalom balkáni terjeszkedése, majd a mohácsi vész (1526) után az Adria északi része soha nem került török uralom alá. Ezt a térséget az Isztriai félsziget osztja keleti és nyugati medencére. Nyugaton az elsőrendű hatalomnak számító Velencei köztársaság uralkodott, de itt helyezkedett el a Velencei öböl keleti sarkában Trieszt is, amely 1382 óta tartozott a Habsburgokhoz. Trieszttel szemben az Isztria nyugati felén még az 1700-as évek első évtizedeiben is Rovigno (horvátul Rovinj) játszotta a vezető szerepet. Csak akkor kezdett veszíteni a jelentőségéből, amikor a Habsburg Birodalom 1717-

től Triesztet szabadkikötővé nyilvánította. Az Isztriai félsziget teljes keleti oldala és a hozzá tartozó észak-adriai térség részben Habsburg örökös tartományi jogállású volt, részben a Horvát Királysághoz tartozott, és annak társult királysági jogállása révén a Magyar Királysághoz.

Trieszt fejlődése előtt az utat a Habsburgok számára a karlócai béke nyitotta meg 1699-ben. Az Ottomán Birodalommal szemben győztes háborúban a Szent Ligát a Habsburg Birodalom mellett a Velencei Köztársaság, a Lengyel-litván Királyság és Oroszország képviselte. A Szent Liga hatalmai közül a Habsburgok 25 évre kötöttek békét az Ottomán Birodalommal, angol és holland közvetítéssel. A béke jellegzetes „szárazföldi” egyezmény volt, ugyanis a tengereket egyedül a záró 20. cikkely említette, „szárazföldi és tengeri fekvésű területek” címen. Másfelől a 14. cikkely általában rendelkezett a kereskedelemről. „A kereskedés a két birodalom minden királyságban és tartományban, a már korábban megkötött nemzetközi egyezmények példájára, legyen szabaddá téve mindkét fél alattvalói számára. Annak érdekében, hogy mindkét fél mindenféle csalárdság és szándékos megtévesztés nélkül haszonnal kereskedjék, az esedékes kölcsönös követjárás alkalmával a kereskedés ügyében járatos kiküldött biztosok kössenek szerződést arról, hogy a legfelségesebb birodalom baráti nemzeteinek gyakorlatához igazodva, császári Őfelsége bármely nemzetének alattvalói is azonos módon biztonsággal és haszonnal kereskedjenek a leghatalmasabb birodalom országaiban, továbbá a szokásos kiváltságoknak örvendjenek és élvezhessék is azokat.”²²

A fentiek szerint a mediterrán tengeri kereskedelemre is vonatkozó lehetőséget a Habsburgok mérsékelt érdeklődéssel fogadták. Ennek egyik oka az Adriát és az egész keleti Mediterrán kereskedelmet uraló Velencei Köztársaság volt, mértékadó tengeri flottája révén. Ekkor a közép-kelet-európai Habsburg monarchia érdemleges kereskedelmi és hadiflottával sem rendelkezett. Másfelől, a család spanyol ága egy globális tengeri világbirodalmat irányított, és Amerika felfedezése (1492) után az atlanti hajózást helyezte előtérbe. Ebben a helyzetben hozott sorsdöntő változást az utód nélkül elhalálozott II. Károly (1660–1700) miatt kitört spanyol örökösödési háború (1701–1714), melynek lezárásaként a rastatti békében (1714) a trónt a Bourbonok szereztek meg. Ugyanakkor a Német-római Birodalom révén a dunai Habsburgok megtarthatták Dél-Németalföldet, Ostende kikötőjével, és az atlanti kereskedelemmel.

A karlócai és rastatti béke alapján a bécsi államigazgatás kettős stratégiai irányvonalat jelölt ki egyfelől az atlanti, másfelől a levantei tengeri kereskedelemben. Az utóbbit illetően egy 1717. június 2-án kiadott császári-királyi

²² Copia Instrumenti Pacis Caesareo Ottomanicum 1699. 26 Januarii, Magyar Országos Levéltár (MOL), E-142, Acta publica (1527-1873), Fasciculus 45, No. 8.

rendelet Triesztet és Fiumét szabad kikötővé nyilvánította.²³ Trieszt a Habsburg örökös tartományok felé nyitotta meg az Adriát, Fiume pedig a Kvarner öbölben a Magyar Királyság irányába. Szabad kikötőkben a be- és kimenő forgalom mentesült az áruk mozgását késleltető vámolástól. Triesztben a kereskedelem bonyolítására 1719-ben újraélesztették a Keleti Társaságot. Eredetileg 1664-ben a dunai vízi út használatára alapították, de a vállalkozás 1682-ben teljes bukással végződött. Az újrakezdés a Földközi tengeren is jelentős nehézségekkel indult, ugyanis a Habsburg kivitel csak alárendelt szerepet játszhatott az iparilag és minőségileg világszínvonalú velencei árukkal szemben. Másfelől Velence hatalmpolitikai helyzete kifejezetten kedvezőtlenül alakult, és elfogadták Habsburg VI. Károly szövetségi ajánlatát 1715-ben egy újabb törökellenes hadjáratra. Az 1716–1718-as háborút lezáró pozsareváci békében (1718. július 21.) a Habsburgok a Temesközzel visszaszerezték a mohácsi csatavesztés (1526) előtti Magyar Királyság teljes területét, és az egész Ottomán birodalomban 3%-os vám ellenében szabad kereskedelmi és védelmi jogot szereztek. Velence ugyan a szövetségesi támogatásért cserébe megszerezte Dalmáciát, ugyanakkor kénytelen volt lemondani a Peloponnészosz félszigetről, amelynek stratégiai jelentősége volt a levantei kereskedelemben.

Ilyen kedvező körülmények ellenére Bécsben a kereskedelempolitika irányítói mégis az atlanti térséget részesítették előnyben. Dél-németalföldi birtokaik a Spanyolországból kiszorított Habsburgoknak ugyanis lehetőséget adtak arra, hogy versenyben maradjanak a világtengerek kereskedelmében. Érdemi hadiflotta nélkül viszont arra esélyük sem volt, hogy részt vegyenek a gyarmatosító hatalmak versenyében. Három évvel a trieszti társaságalapítás után 1722-ben Ostendében is létrehoztak egy kereskedelmi vállalkozást, Osztrák Kelet-indiai Társaság névvel. Induláskor kedvező volt a helyzet, ugyanis a Bourbonok spanyol ágától a társaság jelentős kiváltságokat szerzett a gyarmati kereskedelmében. Trieszttel és az Adriával ellentétben az árukiviteli siker zálogát a fejlett Dél-németalföldi ipar termékei jelentették. Anglia és Hollandia, ipar- és kereskedelempolitikai eszközökkel tehetetlen volt a Habsburgokkal szemben. Ezért ragadták meg a kedvező alkalmat, amikor VI. Károly, fiúörökös hiányában, egy évvel az Osztrák Kelet-indiai Társaság alapítása után kénytelen volt a család leányági örökösödését kihirdetni. Természetesen, nemzetközi elismerés nélkül, egy ilyen egyoldalú nyilatkozat semmilyen biztosítékot nem jelentett a trón tényleges utódlására. Anglia és Hollandia viszont hajlandó volt VI. Károlyt támogatni, de ellentételezéseként az Osztrák Kelet-indiai Társaság felszámolását kérték. Szándékukkal végül is 1731-ben sikerrel jártak. Ez a diplomáciai játszma emelte fel Triesztet a birodalom elsőrendű tengeri kikötőjévé. Ettől függetlenül a monopol helyzet sem segítette

²³ LINZBAUER, X. F.: *Contumaciales littoralium maris Adriatici instauratio: Flumine et Tergestini*, In: *Codex saitaro-medicinalis Hungariae*, I. kötet, 570–571. p.

az Osztrák Keleti Társaságot. A század végén II. József császár (1780–1790) még tett egy utolsó kísérletet, újabb kiváltságok adományozásával, a társaság azonban véglegesen csődöt jelentett 1785-ben.

Fiume helyzete az adriai kikötők rangsorában

A tengeri kikötők közegészségügyi osztályozását elsődleges, másodlagos és helyközi forgalmat bonyolító kikötőkre az 1764. március 18-án kiadott császári-királyi rendelet tartalmazta. Elsődleges minősítésben azok a tengerparti városok részesültek, amelyekben közegészségügyi hivatal működött, legalább egy egészségügyi őrházzal a kikötő bejáratánál. Ilyen kikötő volt Trieszt, Fiume, Zengg, Buccari és Karlobag, azonban vesztegzári intézet csak Triesztben és Fiumében létesült, egyedül Triesztben (1769-től) két külön telephelyen, a pestisre kevésbé veszélyes és a veszélyesebb forgalom részére. Triesztből a közegészségügyi hatóság a helyi feladatai mellett az egész tengeremelléket irányította és felügyelte. Karlobag nem rendelkezett teljes hivatali szervezettel, és Trieszttel csak Zengg közvetítésével érintkezhetett. A hatóság vezető szerve a közegészségügyi bizottság volt, korabeli nevén a magisztrátus. Triesztben ennek elnöki tisztségét a közvetlen felettes szerv, a tengeremelléki kereskedelmi igazgatóság vezetője (intendánsa) látta el, és maga az igazgatóság közvetlenül a bécsi legfelső kereskedelmi direktórium alá tartozott.

Másodlagos kikötőnek kilenc kisebb tengerparti várost ismertek el. Ezekben a közegészségügyi hatóságot csak egy közegészségügyi megbízott és annak hivatalsegédje képviselte. Ide csak szabad nyílt levéllel közlekedő hajók térhettek be. A kikötési engedély kiadása előtt a megbízottnak a kapitányok előszóban tettek nyilatkozatot a tengeri út teljes időtartamáról és körülményeiről. Amennyiben a nyílt tengeren más teherhajókkal találkoztak, azoktól bármit is átvettek, illetve fedélzetre vettek olyan dolgokat, amelyek gazdátlanul úsztak a tengerben vagy a tengerparton heverték, a hajó azonnal gyanúsnak minősült, és az elsőrendű kikötőkbe kellett továbbirányítani. A megbízottnak joga volt a nyílt levelek kiadása is, megfelelő adatrögzítés mellett. Ezért két naplót vezetett, egyet a kikötött teherhajókról, másikat a távozókról, és mindkét esetben feljegyezte az érkezés és a távozás idejét, a hajó típusát, nemzeti illetőségét, a tulajdonos vagy a kapitány nevét, és a rakomány fajtáját.

Az elsődleges kikötők közül teljes hivatali szervezettel és létesítményi háttérrel csak Trieszt és Fiume rendelkezett. Kilenctagú magisztrátusuk az elnökön kívül három tanácsosból, két címzetes tanácsosból és a hivatali szervezet vezető kancellárból állt. A kikötőváros tanácsa további két teljes jogú tagot delegált a bizottságba. A hivatali szervezetnek a kancellár által irányított központi székhelyen kívül két kihelyezett telephelye volt, a vesztegzári intézet, illetve a közegészségügyi őrház a móló végén, kikötőnek a nyílt tengerhez

legközelebb fekvő pontján. Valójában a kikötő egésze harmadik telephelynek számított, amelynek vezetője a révkapitány volt. Szervezetileg a révkapitányság nem tartozott a magisztrátus alárendeltségébe, jóllehet a területén semmi nem történhetett a magisztrátus előzetes engedélye nélkül. Ezt a helyzetet a korabeli jogalkotás úgy oldotta meg, hogy a révkapitányt az uralkodó császári-királyi közegészségügyi tanácsosi rangra emelte, és ebben a minőségében a magisztrátus teljes jogú tagjaként képviselte a kikötőt a testületben. Mai szemmel nézve különösnek tűnhet, hogy a Triesztben és Fiumében főállású közegészségügyi orvos nem volt tagja a bizottságnak, sőt állandó meghívással sem rendelkezett a testületi ülésekre. Ennek kapcsán vissza kell utalni a korabeli orvostudomány szerepére, amely nem szolgálhatott szilárd természettudományos bizonyítékokkal az eldöntendő rendészeti kérdésekben.

Vesztegzári intézet csak Triesztben és Fiumében létesült, így ebben a tekintetben a további elsődleges kikötők csak részfeladatokat láthattak el. Csak azokat a hajókat fogadhatták, amelyek szabad vagy tiszta nyílt levéllel érkeztek, és rakományuk intézeti kezelést nem igényelt. Az összes többi esetben a kikötőni szándékozó hajókat kötelesek voltak átirányítani Triesztbe vagy Fiumébe. Nyilvánvalóan kereskedelempolitikai szempontból, az egyébként karanténköteles szárított dohánylevelek kezelését kivételesen engedélyezték Zenggben, abban az esetben is, ha a szállítmány gyanús nyílt levelet felmutató hajóval érkezett. A dohányárut elkülönítve, az általános kikötői raktárakban helyezték el, és a nagyon aprólékosan szabályozott tisztítást is itt végezték. Arra is külön ügyeltek, hogy a különböző hajókon, különböző időpontokban érkezett dohányszállítmányok egymással ne keveredjenek. Amennyiben csak a hajókat és a személyzetet kellett vesztegzár alá helyezni, az eljárás raktárakat nem igényelt. Ilyen esetekben a hajók esedékes karbantartási munkálatainak elvégzését is engedélyezték, a szükséges óvintézkedések betartása mellett. Orvosi szempontból Zenggben és Karlobagban kedvezőtlenebb volt a helyzet, mint Triesztben és Fiumében. Zenggben a polgárok fizetőképes kereslete lehetővé tette egy városi orvos letelepedését, aki mintegy másodállásban látta el a közegészségügyi teendőket. Karlobagban ezek a feladatok, orvos hiányában, a helybeli sebészmeisterre hárultak.

Fiume sem volt kivétel az alól, hogy a kikötők a saját forgalmuk egészségügyi teendőin kívül járványveszély idején a hozzájuk rendelt partszakaszok védelmét is kötelesek voltak ellátni. Valójában ez inkább szárazföldi feladat volt, és egészségügyi kordonok, vagyis járványügyi záróvonalak felállítását jelentette. Ugyanakkor semmi mással nem lehetett helyettesíteni, amennyiben a birodalommal közvetlenül szomszédos balkáni tartományokban járványok pusztítottak. A horvát tengerparton ez állandó fenyegetést jelentett, amint azt az udvari egészségügyi bizottság 1764. november 11-én tartott ülésének jegyzőkönyve rögzítette. „A fő gondot a Tengermellék okozza, ugyanis a velencei birtokban lévő túloldali Dalmáciában uralkodó siralmas közegészségi állapo-

tok miatt a szárazföldön a járvány bármikor belopakodhat, ami teljes bizonyossággal a legnagyobb veszélyt zúdítaná a cs. kir. örökös tartományokra.”²⁴ A védvonal egyfelől a kikötőkön kívüli erőszakos behatolásokat akadályozta meg a tenger felől, de a szárazföld felől érkező gyanús személyeket is azonnal őrizetbe kellett venni. Maga a kordon a tengerpartra látó- vagy hallótávolságon belül telepített őrházak láncolata volt, amelyben 24-órás váltással, lőfegyveres helyi lakosság adta a szolgálatot. Fenyegetés esetén az őrk kiáltással vagy puskalövessel figyelmeztették egymást, de fényjelzést is adhattak az őrház tetejéről, sőt kivételes esetben a hatóság a harangozást is engedélyezhette.

Jóllehet, a fenti szárazföldi feladatokat a Habsburg birodalmi kikötők példásan megoldották, a Velencei Köztársaság erre kisebb hajlandóságot mutatott. Ezért jelezte az udvari egészségügyi bizottság egy 1765. február 13-án felküldött jegyzékében, hogy „a velencei hatóságok képtelenek kiállítani a kordonokhoz szükséges létszámú legénységet, pedig ez mindenképpen szükséges volna a városaikon kívüli területek biztosítása érdekében”. Továbbá megállapították, hogy „a határ innenső oldalán azonban akkor sincs hiány, ha megkettőzött kordont kell felállítani, így az isteni segítségen túl minden kétséget kizáróan egyedül ennek a megfelelő, ámde igen költséges létszámfeltöltésnek köszönhető, hogy igen hosszú határvonalainkat sikerült lezárni a pestis bármilyen belopakodásával szemben.”²⁵

Epilógus

Összegezve a fentieket, megállapíthatjuk, hogy rendkívül kitartó munkával és minden apró részletre kiterjedő pontossággal, nemkülönben drákói intézkedésekkel, a 18. század második felében a pestis-rendeletek előírásai tökéletes összhangba kerültek a patkányok és bolhák járványügyileg veszélyes viselkedésének elhárításával. Ez tette lehetővé a többi között Fiume biztonságos tengeri kikötőként való üzemeltetését. Mindezt sikerült fenntartani az 1800-as évek második felében is, az alapvetően megváltozott technikai körülmények között, egészen a pestis terjedésének természettudományos módon való tisztázásáig. A gőzgépek első megjelenése után Fiume szárazföldi kapcsolatának modernizációját Kossuth Lajos (1802–1894) már 1841-ben kezdeményezte az *Iparegyesületi Hetilap* vezércikkében.²⁶ Az eredeti szöveg végén a szó szerint a

²⁴ Az Udvari Egészségügyi Bizottság jegyzékei az Udvari Kancellária részére (Noten von der Sanitäts-Hofdeputation ad Hofkanzley) a bizottság 1764. november 11-én tartott üléséről. Haus-Hof und Staatsarchiv (HHStA) Bécs, Ausztria, 1764-1775, Fasciculus 3, 259.

²⁵ Az Udvari Egészségügyi Bizottság jegyzékei az Udvari Kancellária részére 1765. február 13. (Noten von der Sanitäts-Hofdeputation ad Hofkanzley). Haus-Hof und Staatsarchiv (HHStA) Bécs, Ausztria, 1764-1775, Fasciculus 3, 259.

²⁶ Kossuth Lajos: Tengerhez magyar! el a tengerhez!, *Iparegyesületi Hetilap*, 1846, 8. szám.

„Tengerhez magyar! El a tengerhez!” felszólításból a romantikus nacionalizmus alkotta meg „tengerre magyar” jelszavát, mintha Kossuth a magyarságot egy csapásra tengeri hajósnéppé akarta volna változtatni. Valójában csak a Vukovár–Fiume vasútvonal megépítését sürgette, ugyanis az 1800-as évek közepén vasúti teherszállítási kapcsolat nélkül maradt bármely tengeri kikötőnek a legnagyobb lelkesedéssel sem lehetett volna versenyképes fennmaradást biztosítani.

Végül a sors külön iróniája, hogy a Habsburg Birodalom 1774-ben kiadott és a magyar szabályozásba is átvett tengerészeti rendtartását „a magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzetének szolgálati rendtartásáról” szóló 1934. évi XIX. tc. 114. §-a helyezte hatályon kívül, amikor a Magyar Királyság a horvát tengerparttal együtt már Fiumét is elveszítette.