

Josip LUETIĆ

Dosada je već poznato da je u devetom stoljeću bio udaren temelj dubrovačkom međunarodnom pomorstvu; a ono je bilo toliko uznapredovalo da je u XIII stoljeću Dubrovnik dao nekoliko svjetskih primata u pomorskom životu. U XIV stoljeću Dubrovačka Republika je organizirala svoju konzularnu službu za potrebe svoga veoma razgranatog međunarodnog trgovanja. U XV i u XVI stoljeću Dubrovačka Republika je bila veoma značajna svjetska pomorska država. Brojem i veličinom svojih trgovačkih brodova Dubrovčani su bili ravni gradu Veneciji, a drži se da su po broju prekooceanskih velikih jedrenjaka dubrovački brodovlasnici bili treći na svijetu (računajući i one jedrenjake Dubrovčana koji su plovili pod tuđim zastavama — poglavito pod španjolskom zastavom). Tako razvijeno dubrovačko trgovačko brodarstvo i pomorstvo dalo je među prvima zakon o pomorskom osiguranju, a dubrovački brodogradilišni majstori svoje posebne osobine mediteranskom tipu jedrenjaka galijunu; tada su u pomorskom svijetu bili veoma cijenjeni dubrovački znanstveni radovi iz kartografije, oceanografije, astronomije, teoretske brodogradnje itd. U XVI stoljeću u Dubrovačkoj Republici je bilo oko pet tisuća pomoraca. Takvo razvijeno dubrovačko pomorstvo dalo je znatan udio u razvijanju i u unapređenju i tuđih ratnih i trgovačkih mornarica — najviše španjolskoj. To je dubrovačko pomorstvo obogatilo englesku književnost i stručnu literaturu nazivom *argosy* — prema već prijašnjem ustaljenom (u engleskoj pomorskoj praksi) nazivu broda iz Raguze (Dubrovnik) — pojam za savršen jedrenjak dubrovačke brodogradnje koji je prevezio veoma skupocjene terete.

I pored pada dubrovačkog pomorstva, ipak je ono i u XVII stoljeću bilo značajno i za dubrovačku državu (poglavito poslije velikog potresa!), i za mediteransko brodarstvo, i za međunarodnu pomorsku trgovinu. U jednom razdoblju XVII stoljeća dubrovačko brodogradnje bilo je veće od dubrovačke mornarice samog grada Venecije. Kao i u prijašnja vremena, tako je i u tom stoljeću dubrovačka vlada sprovodila svoju izrazitu i potpunu pomorsku orijentaciju i politiku.

Novi uspon dubrovačkog pomorskog života opaža se u XVIII stoljeću, kada je u nekim godinama toga razdoblja dubrovačka mornarica bila brojnija i značajnija od dubrovačke mornarice grada Venecije. U XVIII i u početku XIX stoljeća dubrovačka trgovačka mornarica je izdržavala u preko stotinu mjesta i mediteranskih država konzularna predstavništva

SVAKI ČLAN — PO JEDNOG NOVOG ČLANA!

Dubrovačke Republike. Od 1797. do 1807. godine dubrovačka trgovačka mornarica (pod svojom još uvijek slobodnom i strogo neutralnom zastavom) u vrijeme tadašnjih dobro poznatih čestih pomorskih bitaka i ratova) bila je najdjelotvornija u basenu Sredozemnog mora i na jednom dijelu Atlantskoga oceana, koda je brojila preko sedamstotina plovnih jedinica različitih tipova jedrenjaka i brodova, a na kojima je bilo uposleno preko šest tisuća pomoraca.

Francuska okupacija Dubrovačke Republike prekinula je stalnu tisućgodišnju nit dubrovačkog međunarodnog pomorskog života i tako uništila značaj Dubrovnika kao svjetske pomorske države.

Trgovačka mornarica Dubrovačke Republike bila je veoma značajan činilac i zapaženi sudionik u međunarodnom pomorskom svijetu, uživajući poseban ugled među brodarima i stranim trgovcima. Dubrovačko je brodogradništvo sa svojim jedrenjacima duge plovidbe izvršavalo značajne plovidbene zadatke ne samo izvan Jadrana, već također i izvan Mediterana, prevozeći tuđu trgovačku robu uglavnom između stranih luka. Manji dio dubrovačke trgovačke mornarice — jedrenjaci jadranske plovidbe — obavljao je prijevoze tereta i putnika između svoje matične luke Dubrovnika (kao i ostalih dubrovačkih pristaništa: Gruža, Cavtata, Zatona, Stona, Trpnja, Slanoga) i drugih luka uzduž cijele naše obale od Kotora do Trsta, kao i između dubrovačkih, talijanskih i albanskih luka.

U toj dubrovačkoj pomorsko-trgovačkoj djelatnosti najvažniji činilac bili su pomorci — brodske posade. Dubrovački pomorci su bili nosioci ne samo cjelokupnog pomorskog života, već jednim dijelom i općeg ekonomskog života ove naše u prošlosti izrazito i tipično pomorske republike. U XVIII i u početku XIX stoljeća na pojedinom dubrovačkom jedrenjaku duge plovidbe bile su određene uglavnom ove brodske službe: kapetan-zapovjednik broda, prvi oficir, brodski pisar, brodski pisar koji uči nautiku, kadet, vođa palube, ekonom (»dispensijer«), »gvar-dijan«, pilot, brodski tesar, kormilari, obični morfari i mali-naučnici.

O dobrim higijenskim prilikama na brodovima i o dobrom zdravlju pomoraca ovisilo je uspješno izvršavanje plovidbenih zadataka dubrovačkih jedrenjaka svih kategorija plovidbe. Samo zdravi, snažni i otporni mornari mogli su djelotvorno izvršavati veoma teške pomorsko-brodarske trgovačke poslove i tako sigurno pridonositi visoke i najznačajnije prihode državnoj blagajni dubrovačke države. A to je bilo doba baš odlične pomorsko-prijevoznike konjunktura na Jadranu, na Mediteranu i van Sredozemnog mora.

Višestoljetna materijalna i duhovna kultura i civilizacija dubrovačke države je bila djelotvorno primjenjivana i među širokim narodnim slojevima, pa je bilo logično da su Dubrovčani svoju dobro poznatu i priznatu ljekarničku i medicinsku civilizaciju znali veoma uspješno prenijeti i primjeniti i na svoje brodove. Brodovi su bili i ostali ploveći sastavni dio vlastitog doma-domovine.

Novim arhivsko-povijesnim istraživanjima želim dopuniti i nešto bolje osvijetliti zdravstvene i medicinske prilike dubrovačkih pomoraca i njihovih brodova posljednjih 20 godina dubrovačke državnosti.

Prehrana je, nema sumnje, i te kako utjecala na zdravstveno stanje, a pogotovo na sposobnost vršenja zaista teškog i napornog mornarskog života. U svojim arhivsko-historijskim istraživanjima nisam naišao na neku značajniju vijest da je prehrana na dubrovačkim brodovima bila tako očajno loša, pa da su se zbog loše hrane dubrovačke brodske posade pobunile i napuštale jedrenjake dubrovačke države. Nabava svježije hrane za dubrovačke brodove, kad su god postojale prilike i mogućnosti, bila je redovito izvršavana. Na brodovima Dubrovačke Republike postojalo je posebno radno mjesto ekonoma koji se brinuo i oko nabave hrane za dubrovačke brodske posade. Osim toga, na dubrovačkim brodovima postojao je poseban prostor u koji su se smještale kokoši, pa i ostale neke domaće životinje, kao rezerve svježije hrane za brodske posade. Osim toga, kao kuriozum, spomenut ću i to da su dubrovački pomorci sobom na brodovima nosili lovačke puške i lovili letuš, pa se i na taj način dolazilo do svježije hrane. Ali, nemojmo zaboraviti i još nešto: skoro svaki jedrenjak sa sobom je nosio i ribarske sprave i potrepštine za ribolov, pa je često bila veoma uspješna lovina najzdravije hrane.

Ovim izlaganjima ne želi se tvrditi da zbog prehrane brodskih posada na jedrenjacima Dubrovačke Republike nije bilo sporova i nezadovoljstava. Razumljivo da ih je bilo, jer je to bio odraz društvenih odnosa jednog tipičnog klasnog društva, u kojem je svu vlast u svojim rukama držala oligarhija vlasteoske klase. Ali, kako je ta oligarhija bila ekonomski i životno vezana i ovisna od pomorske privrede, dubrovačka vlada nastojala je da se pomorska privreda (koja je donášala najvažnije i ogromne profite za državu) što više ojača i unaprijedi, pa je u vezi s tim poduzimala mnoge mjere da ne bi dolazilo do sporova, nezadovoljstava ili pobuna bilo koje vrste na dubrovačkim jedrenjacima.

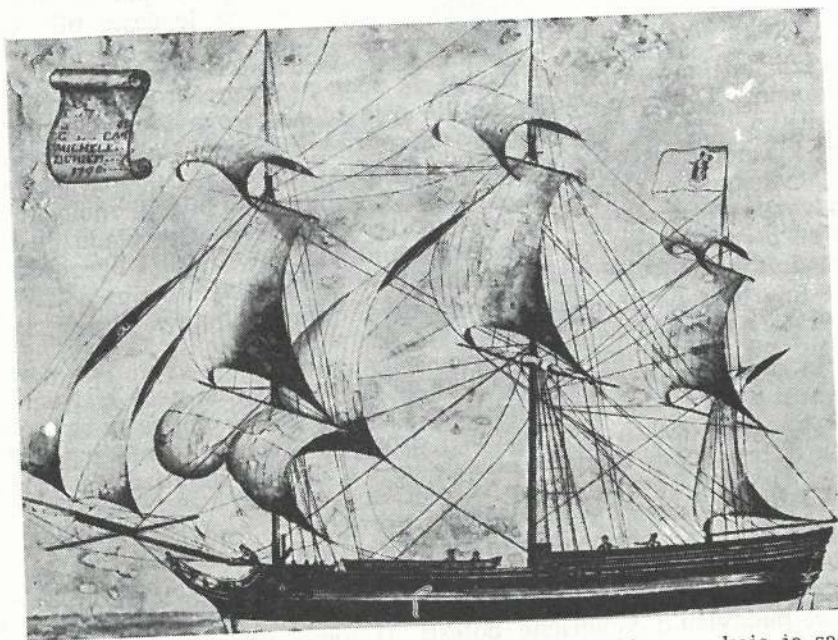
Kada je riječ o zdravstvenim prilikama na brodovima, neće biti naodmet spomenuti da je u stankama brodskih troškova bila i ona za nabavu sapuna za pranje brodskih potrepština i prostorija. Isto tako među tim troškovima dubrovačkih brodova nalazio se i trošak za deratizaciju brodskih prostorija.

Za razmatrano razdoblje utvrdio sam da su dubrovački pomorci bolovali od tuberkuloze, povratne groznice, bubrežnih napadaja s grčevima, imali su smetnje i tegobe u mokrenju, trbušnu bolest, upalu zglobova, psihičke smetnje, padavicu i venerične bolesti. U tome razdoblju zabilježio sam više od stotinjak smrtnih slučajeva dubrovačkih pomoraca. Smrt je nastupala uslijed bolesti, učinkom orkanskog vremena, u brodolomima, ili nekom oružanom sukobu na brodovima, ili u lukama.

Bolesni dubrovački pomorci imali su liječničku njegu u bolnicama i u privatnom smještaju kod svratišta ili lučkih gostionica, ali i u privatnim svratištima liječili su ih liječnici, pa i oni najpoznatiji. U to vrijeme u Dubrovniku su pregledali i liječili pomorce ovi liječnici: dr Ivo Buč, prof. dr Lovro Giromella, dr Đuro Hida, dr Pero Đurić, dr Miho Grgurević, dr Lukša Stulić, dr Vice D' Alessandro i dr Stjepo Pezzini (Mantovano). U Cavtatu je pomorcima davao liječničku pomoć kirurg dr Angelo Zorzi, a u Stonu dr Anto Radić, dok je pelješke pomorce liječio dr Andro Giuliani iz Kor-

čule (to je bio poznati liječnik koji je liječio Velikog Sultana u Carigradu). Osim tih liječnika, zacijelo se može reći da su i ovi liječnici, kirurzi i »brijači« liječili dubrovačke i strane pomorce koji su boravili ili povremeno dolazili u Dubrovnik, ili u neku drugu dubrovačku luku: Miho Roini, Ivo Perović, dr Saverio del Feo, kirurzi, pa Matko Sessi, Jero Mitrović, Šime Šimunović, Jodzo Apurger, Ivo Bona i Marko Bračević, »brijači«. Na Lastovu liječi »medik« Ivo Kosta, na Pelješcu je također djelovao jedan drugi »medik«.

Dubrovački su pomorci bolovali, liječili se i umirali ne samo u svojoj domovini, već i na svojim brodovima u plovidbi i po različitim lukama po svijetu: u Izmiru, Genovi, Livornu, Napulju, Cipru, Carigradu, Trstu, Modonu, Zakhintosu, Solunu, Rodosu, Cefaloniji, Marseillesu, Toulonu, Malti, u američkim lukama, u Gibraltaru, u engleskim lukama, u Tunisu, u Aleksandriji i drugdje.



Slika 1. — Dubrovačka pulaka kapetana M. Burića iz 1796. g. sa koje je sačuvana brodska apoteka (Pomorski muzej, Dubrovnik).

Pomorsko-trgovačko-lučka zdravstvena služba Dubrovačke Republike (»Lučki sanitet«) po službenosti je potrebne mjere u borbi protiv zaraznih bolesti. U Dubrovniku na Pločama uz samu obalu veoma uspješno je djelovao velik lazaret-kontumacij koji je konačni arhitektonski oblik dobio 1629. godine. Osim u lazaretima na Pločama odobravala su se ili određivala i neka druga mjesta za izolaciju-kontumacij brodova, kao, na primjer, u Gružu i u Polačama na Mljetu. Vrijeme izdržavanja kontumacija (za brodove, putnike, članove brodskih posada i teret na brodovima) nije bilo vremenski ograničeno — ujednačeno, pa je trajalo, kako sam mogao na osnovi arhivskih dokumenata (ne iz zakonskih propisa već iz svako-

dnevne prakse!) utvrditi, prema prilikama: 7, 8, 14, 18, 21, 29, 31, 32, 33 i 42 dana, a samo u izuzetnim prilikama težih slučajeva i 80 dana.

S obzirom na višestoljetne veoma žive i korisne pomorsko-trgovačke veze između Dubrovačke Republike i skoro svih apeninskih luka dotakao sam se i tih dodira i te suradnje, pa na osnovi novih arhivskih vijesti zaključujem: od 1787. do 1808. godine na jedrenjacima dubrovačke države jadranske i duge plovidbe plovilo je i bilo je zaposleno 485 talijanskih pomoraca (kormilara, vođa palube i običnih mornara), a najviše ih je bilo iz Genove (104 pomorca), pa iz Napulja (78), iz provincije Marche (66) itd. S druge strane, na tisuće talijanskih pomoraca na svojim brodovima boravili su u Dubrovniku ili u drugim dubrovačkim pristaništima. Neki od tih talijanskih pomoraca dobijali su liječničku pomoć od dubrovačkih liječnika. Isto tako tisuće dubrovačkih pomoraca boravili su sa svojim brodovima u talijanskim lukama, pa su neke od tih liječili talijanski liječnici. Najviše je bolesnih dubrovačkih pomoraca dobijalo liječničku pomoć u Livornu, u Napulju ili u Genovi. U Napulju su od 1795. do 1807. godine Dubrovčani za svoje bolesne pomorce imali i posebno svratište koje je držao Melchior Bottone, ujedno i vlasnik »lokande« (ta se zgrada nalazila na ondašnjoj Piazza Francese), a ondje im je davao liječničku pomoć dr Francesco Pezzusset.

U Dubrovniku su, pored dubrovačkih liječnika, i talijanski liječnici (koji su stalno živjeli u dubrovačkoj državi) liječili dubrovačke i strane pomorce, kao, na primjer, dr Stefano Pezzini (Mantovano), pa dr Saverio del Feo; a dr Gio Andrea Giuliani (Zuliani) živio je izvan dubrovačke države, ali je dolazio na teritorij Dubrovačke Republike i tu liječio dubrovačke pomorce.

Osim tih, bilo je i dodira i veza ove naravi i drugih vrsta i oblika, kao, na primjer: dubrovački pomorci i drugi Dubrovčani posjećivali su radi liječenja talijanska ljekovita liječilišta—banje (mineralnih voda), a naročito one u Toskani. Nadalje, dubrovački liječnik dr Miho Grgurević 1801. godine odlazi u Toskanu na oporavak, a ujedno mu dubrovačka vlada naređuje da ondje pronađe nekog kirurga koji zna »applicare il Cattetere« i vaditi kamence i uopće liječiti urološke bolesti, a za taj posao nude mu plaću od 1.500 dukata godišnje.

Eto, to bi zasada bilo samo nešto o talijansko-južnoslavenskim vezama i dodirima (s obzirom na zdravstvene prilike). Sa ovim svakako nije sve rečeno o tim vezama, kao što nije sve rečeno ni o higijensko-zdravstvenim prilikama dubrovačkih pomoraca i njihovih brodova.

Iako je ovo sumarni i sažeti sadržaj veće radnje, u kojoj će se donijeti opširnije nove vijesti o toj temi, ipak u zaključku mogu utvrditi ovo: higijensko-zdravstvene prilike dubrovačkih pomoraca na jedrenjacima dubrovačke države nisu bile lošije od onih drugih tadašnjih stranih trgovačkih mornarica, pa i onih najvećih pomorskih država, a veze i saradnja između naših i talijanskih pomoraca i brodara bile su primjerne.

Ovo je sadržaj posebne glave veće radnje u kojoj će se opširnije govoriti i donijeti nove vijesti o dubrovačkom pomorskom životu posljednjih dvadeset godina dubrovačke države, pa je stoga ispuštena potrebna »naučna aparatūra«. Ta će se radnja objaviti u posebnoj knjizi »Grade za pomorsku povijest Dubrovnika«, koju izdaje Zavod za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku. Zasada, orijentacije radi, donosim samo serije arhivskih izvora na osnovu kojih sam pripremio ova svoja izlaganja i zaključke: Acta Consilii Rogatorum sv. 204 i dalje; Diversa de Foris sv. 22—243; Lamenti del Criminale sv. 215 i dalje; Diverse terminazioni e note dell'offizio della Navigazione sv. 2; Diversa della Navigazione sv. 3, 4, 5 i 6; Lettere dell'offizio della Navigazione sv. 9 i 10; Commandamentize sentenze della Navigazione sv. 6—12; Assemblee et Consolato di mare od 1790. do 1808. — sve u Historijskom arhivu u Dubrovniku. — Osim toga, služio sam se i već objavljenim ovim radovima: Novaković N.: Brodske ljekarne Pomorskog muzeja u Dubrovniku, Zbornik II kongresa farmaceuta Jugoslavije, Beograd 1956.; — Luetić J.: O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću. Grada za pomorsku povijest Dubrovnika, knjiga 2, Dubrovnik 1959.; — Vekarić S.: Pelješki jedrenjaci, Split 1960.; — Zivojinović D.: Prilog proučavanju zdravstvenih prilika u trgovačkoj mornarici Dubrovačke Republike u XVIII veku. Srpski arhiv za celokupno lekarstvo, svezak 12, Beograd 1966.

LE CONDIZIONE IGIENICO-SANITARIE DEI MARITTIMI RAGUSEI DAL 1780 FINO ALLA CADUTA DELLA REPUBBLICA DI RAGUSA NEL 1808 ED I RAPORTI DELLE REPUBBLICHE MARINARE ITALIANE E LA REPUBBLICA DI RAGUSA (DUBROVNIK)

Josip LUETIĆ

Le cronache più antiche parlano già nel secolo IX della città di Ragusa (Dubrovnik) come di un centro di attività marinara, ma le fonti degli archivi jugoslavi l'attestano soltanto dal secolo XII. Secondo questa documentazione Ragusa era un elemento dello sviluppatissimo sistema marittimo-commerciale che si articolava fra Pisa, a Ponente, e Costantinopoli, a Levante; nel secolo XII divenne un centro commerciale di grande importanza per i paesi balcanici e nel 1358, sotto il protettorato del regno Croato-Ungherese, diede il massimo impulso alla sua marina mercantile. Le conquiste turche dei paesi del Medio Oriente interruppero i traffici mediterranei coi paesi europei, ma il secolo XVI segnò una ripresa delle attività commerciali in questo settore, così che Ragusa poté riprendere con maggiore intensità la funzione di intermediaria degli scambi fra il Levante e l'Europa Occidentale partecipando al commercio mondiale in una misura che non si limitava al servizio del suo retroterra. Alla fine del XV e per tutto il XVI secolo i Ragusei assicuravano una solida base all'organizzazione marittima della Repubblica di Ragusa e si valsero di un'ottima flotta mercantile di tipo oceanico (caracche, navi, galeoni).

L'equipaggio delle navi ragusee era reclutato, nel secolo XVI, in tutto il territorio della Repubblica Ragusea. Si ritiene che nel Cinquecento vi siano stati circa cinquemila marinai ragusei.

Nello Statuto Raguseo si trovano leggi sui rapporti fra le ciurme e gli armatori che risalgono al 1272. Assai significativi sono anche i regolamenti marittimi — ORDO MARINARITIAE — del 1535.

La marina mercantile della Repubblica cominciò una notevole espansione intorno al 1530, tanto che nel periodo compreso fra il 1530 e il 1585 raggiunse di 200 velieri di lungo corso per complessivi carri 40.000 circa. Nel corso del secolo Ragusa mantenne con le sue navi intensi rapporti con vari stati esteri. Molte navi della Repubblica Ragusea erano largamente impegnate dagli altri stati, ma la maggior parte era al servizio della Spagna. Le navi ragusee navigavano così nel mar Nero come nell'oceano Atlantico ed altrove.

Dopo il suo massimo sviluppo toccato nel Cinquecento, la marina mercantile della Repubblica Ragusea decadde nel secolo seguente. Nella seconda metà di questo secolo le navi ragusee mantennero relazioni commerciali soprattutto coi porti delle Puglie e degli Abruzzi, così con Venezia, coi porti dell'Albania, col Levante e con le isole greche. Alla fine del secolo il traffico marittimo era molto attivo anche con le città dell'attuale litorale Croato e con Fiume (Rijeka). Nel Settecento e all'inizio dell'Ottocento la Repubblica di Ragusa mise in opera molti mezzi per aumentare, ricostruire, espandere la sua flotta. Nel 1805 nei registri della Repubblica figuravano 300 navi per la navigazione fuori dell'Adriatico, a Ragusa servivano più di seimila uomini di mare.

L'occupazione francese del 1806 e la definitiva caduta della Repubblica di Ragusa nel 1808 distrussero catastroficamente la sua marina mercantile spezzando spietatamente il millenario legame storico della vita marinara della Ragusa, che attesta indiscutibilmente la potenza marittima della Repubblica, una potenza che promosse anche sviluppo economico, culturale e artistico, i cui avanzzi si custodiscono tuttora nella città di Ragusa e in tutto il vecchio territorio della Repubblica.

La marina mercantile della Repubblica di Ragusa era un importante fattore del mondo marittimo internazionale e come tale godeva un particolare prestigio e considerazione fra i naviganti e mercanti stranieri. La flotta mercantile ragusea con i suoi velieri di lungo corso eseguiva dei compiti di navigazione assai significativi non soltanto al di fuori dell'Adriatico ma anche al di fuori del Mediterraneo, trasportando per lo più merci estere da un porto straniero all'altro. La parte minore della marina mercantile ragusea, cioè i velieri della navigazione adriatica, trasportava merci e passeggeri collegando il principale porto nazionale di Dubrovnik e porti minori (Cavtat, Zaton, Slano, Trpanj) ed altri porti lungo tutta la costa orientale adriatica da Cattaro (Kotor) fino a Trieste, come pure i porti ragusei ed italiani e quelli dell'Albania.

In questa attività marittimo-mercantile ragusea i marittimi, cioè gli equipaggi, costituivano il fattore più importante. Nel XVIII ed all'inizio del XIX secolo su ogni singolo veliero di lungo corso i servizi di bordo erano nell'insieme i seguenti: il capitano-comandante, il primo ufficiale, lo scrivano di bordo, lo scrivano che studiava la nautica, il cadetto, il nostromo, il dispensiere (l'economista), il guardiano, il nocchiere, il pilota, il calafato, i timonieri, i semplici marinai ed infine i »piccolli«-apprendisti — i così detti »mozzi«.

L'adempimento dei compiti di navigazione mercantile nei velieri ragusei di tutte le categorie di navigazione dipendeva dalle buone condizioni igieniche a bordo delle navi e della buona salute dei marittimi. In effetti, soltanto marinai robusti e sani erano in grado di eseguire con efficacia gli estenuanti lavori di bordo e di sbrigare gli affari marittimo-mercantili e contribuire in tal modo considerevolmente all'aumento dei redditi della cassa statale proprio durante l'epoca più favorevole della congiuntura dei mezzi di trasporto marittimi nell'Adriatico, nel Mediterraneo e fuori del Mediterraneo.

In base alla plurisecolare cultura materiale e spirituale ed alla civiltà della Repubblica di Ragusa — attivamente applicata anche fra gli strati popolari più larghi, i Ragusei erano in grado di trasmettere ed applicare molto bene sulle loro navi i principi della ben nota ed affermata civiltà farmaceutico-medica ragusea. Come è risaputo, le navi erano state, e rimasero parte integrale della propria madre patria.

In seguito alle nuove ricerche storico-archivali con la presente relazione desidero completare ed chiarire un po' meglio le questioni riguardanti le condizioni igienico-sanitarie dei marittimi ragusei e delle loro navi negli ultimi 30 anni di vita dello Stato Raguseo.

Il vitto ha avuto senza alcun dubbio una grande influenza sulle condizioni di salute e soprattutto sulla capacità nell'esercizio delle funzioni assai difficili a bordo dei velieri. Nelle mie ricerche storico-archivali non ho incontrato alcuna notizia attestante che il vitto sui velieri ragusei fosse talmente scarso e pessimo da causare il malcontento per l'ammutinamento dell'equipaggio, l'abbandono e diserzione delle navi ragusee da parte dell'equipaggio. Il rifornimento delle navi ragusee con cibo fresco si faceva regolarmente ogni qual volta si presentava l'occasione e la possibilità,

A bordo delle navi della Repubblica di Ragusa esisteva un incarico particolare, cioè quello dell'economo-dispensiere. Inoltre sulle navi ragusee era riservato uno spazio particolare per la sistemazione del pollame e di certi altri animali domestici, nel caso in cui venisse a mancare il cibo fresco per l'equipaggio.

È da segnalare un fatto curioso cioè che i marittimi ragusei portavano a bordo fucili da caccia per uccidere volatili con lo scopo di procurarsi del cibo fresco. Non bisogna dimenticare un altro particolare: quasi ogni veliero ed ogni singolo maniaio raguseo era minuto di arnesi da pesca e le navi portavano l'occurrente per la pesca, che spesso volte era assai fruttuose e molto salubre per l'organismo umano.

Giacchè si parla delle condizioni sanitarie a bordo delle navi non sarà superfluo menzionare che fra le voci delle spese di bordo figurava anche quella riguardante l'acquisto nel sapone per il lavaggio della biancheria e dei locali della nave della flotta mercantile ragusea. Nello stesso modo vi figuravano pure le spese per derattizzazione dei locali di bordo.

Prendendo in esame l'epoca ho constatato che i marittimi ragusei si ammalavano di tubercolosi polmonare, di malaria recidiva, avevano degli attacchi di nefrite con coliche renali, accusavano dei disturbi nell'orinare, mal di stomaco, turbamenti psichici, epilessia, poliartrite, e malattia venerea. Nel periodo studiato, secondo quanto ho potuto notare, sono stati registrati più di cento decessi fra i marinai ragusei. Questi decessi erano dovuti a malattie, a grandi uragani o al maltempo, a naufragi o a conflitti armati che ebbero a bordo delle navi o nei porti stranieri.

I marinai ragusei infermi ricevevano delle cure mediche negli ospedali e presso case private o locande del porto — ma erano curati anche dai più famosi medici. In quell'epoca a Ragusa facevano visite e curavano i marittimi i seguenti medici dottori: Ivo Buč, prof. Lovro Giromella, Đuro Hida, Pero Đurić, Miho Grgurević, Luko Stulić (Stulli), Vicko D'Alessandro e Stefano Pezzini. Nel porto di Cavtat i marittimi erano assistiti e curati dal medico chirurgo Angelo Zorzi e al Ston dal dottor Anto Radić, mentre i marittimi di Pelješac di Pelješac erano curati dal dottor Giovanni Andrea Giuliani (Zuliani) residente a Korčula (medico famoso per aver curato il Gran Sultano a Costantinopoli). Oltre ai suddetti medici dottori per i quali posso dire con certezza che curavano i marittimi ragusei e stranieri a Ragusa, si può affermare che anche i seguenti medici, chirurghi e così detti «barbieri» curavano marinai ragusei e stranieri che saltuariamente soggiornavano a Ragusa o in qualche altro porto della Repubblica di Ragusa. Ecco i loro nomi: Miho Roini, Ivo Perović, dottor Saverio del Feo — chirurghi; Matko Sessi, Jero Mitrović, Šime Šimunović, Jodzo Apurger, Ivo Bona e Marko Bračević — «barbieri». A Lastovo esercitava la professione di medico Ivo Kosta; come pure a Pelješac prestava servizio un altro medico.

I marittimi ragusei si ammalavano, venivano curati e morivano non soltanto nelle loro case ma anche sulle loro navi durante la navigazione e in vari paesi e porti del mondo, per esempio: a Smirne, a Genova, a Napoli, a Livorno, a Trieste, a Cipro, a Modone, a Zacinto, a Malta, a Salonicco, a Costantinopoli, a Rodos, a Cefalonia, a Tolone, nei porti dell'America del Nord, a Marsiglia, nei porti della Gran Bretagna, a Gibilterra, a Tunisi, ad Alessandria d'Egitto ed altrove.

In servizio marittimo-mercantile sanitario del porto principale della Repubblica di Ragusa, prendeva dei provvedimenti necessari nella lotta contro le malattie infettive. A Dubrovnik nel sobborgo Ploče vicinissimo alla riva, c'era un grande lazaretto-contumacia che funzionava a dovere, il quale ha avuto la sua forma architettonica definitiva (come è anche oggi) nell'anno 1629. Oltre al Lazaretto di Ploče c'erano anche altri luoghi che servivano per l'isolamento delle navi, ad esempio a Gruž e a Polače sull'isola di Mljet. La durata dell'isolamento non aveva un limite fisso. Per quanto ho potuto constatare in base ai documenti tratti dall'archivio (ma non dai regolamenti ufficiali ma della pratica giornaliera) il termine della contumacia (isolamento) aumentava a seconda dei casi a 7, 8, 14, 18, 21, 28, 29, 31, 32, 33, e 42 giorni e solo nei casi più gravi ed eccezionali il termine si prolungava sino a 80 giorni.

Secondo le fonti dell'Archivio di Stato di Dubrovnik, senza dubbio il più autorevole archivio in materia, i rapporti centenari fra la Repubblica di Ragusa e quasi tutti i

porti dell'Appennino furono molto intesi e vantaggiosi. Ho potuto accertare che dal 1787 fino al 1803 sui velieri ragusei avevano prestato servizio (navigavano) ben quattrocentotantacinque (485) marittimi italiani (timonieri, nostromi e marinai), provenienti in maggior parte da Genova (104 marinai), da Napoli (78), dalle Marche (66), dalla Toscana, dalla Puglia etc; mentre alcune migliaia di marittimi italiani avevano approdato con le loro navi nel porto di Dubrovnik o negli altri porti minori dello Stato Raguseo. Alcuni di questi marittimi italiani avevano ricevuto l'assistenza medica dai medici ragusei. Nello stesso modo i numerosissimi (alcune migliaia) marittimi ragusei che soggiornavano con le loro navi nei porti italiani erano stati curati da medici italiani, soprattutto a Livorno, a Napoli ed a Genova. A Napoli dal 1795 fino al 1807 i Ragusei avevano per i loro marinai infermi un punto di ritrovo da Melchiorre Bottone locandiere (situato sulla ex Piazza Francese) dove verso la fine del periodo sotto disamina si recava noto medico dottor Francesco Pezzusset per prestare loro soccorso e cure mediche.

Oltre ai medici ragusei a Dubrovnik prestarono servizio anche medici italiani che vi avevano preso fissa dimora e che vi curavano sia marinai ragusei sia marinai stranieri; ad esempio il dottor Stefano Pezzini (Mantovano), il dottor Saverio del Feo; mentre il dottor Giovanni Andrea Giuliani (Zuliani) invece viveva fuori del territorio dello Stato Raguseo ma si recava nella Repubblica di Ragusa allo scopo di curare i marittimi ragusei.

Oltre ai rapporti menzionati esistevano anche dei rapporti di altro genere interessanti il nostro tema: i marittimi ragusei ed altri cittadini della Repubblica di Ragusa frequentavano a scopo di cura località termali e fonti di acque minerali italiane soprattutto quelle in Toscana. Il medico raguseo Dott. Miho Grgurević si reco nel 1801 in Toscana in cerca di un medico chirurgo esperto nell'applicazione del catetere e specializzato nell'estrazione dei calcoli ed altre medicazioni per le malattie urologiche, al quale era stato promesso un compenso annuo di 1500 ducati ragusei.

Per la brevità dello spazio concessomi ho potuto soltanto accennare ai rapporti e contatti italo-slavi in materia igienico-sanitaria durante il periodo sotto esame. Ci sarebbe ancora molto da dire sulle condizioni igienico-sanitarie dei marittimi ragusei e sulle condizioni sanitarie a bordo delle navi radusee come pure sui buoni e vantaggiosi contatti e rapporti fra i marittimi della Repubblica di Ragusa e quelli italiani. Questa relazione e soltanto un breve e conciso sommario di un lavoro più esteso in cui saranno date nuove e più estese notizie su questo argomento. Tuttavia in conclusione posso affermare già ora quanto segue: Le condizioni igienico-sanitarie degli equipaggi dei velieri dello Stato di Ragusa non erano in alcun modo peggiori di quelle esistenti presso le marine mercantili degli stati stranieri comprese anche quelle delle grandi potenze marittime di quell'epoca ed i rapporti tra la Repubblica di Ragusa con quasi tutti i porti italiani erano di dare il buon esempio.

HYGIENISCH-SANITÄRE BEDINGUNGEN BEI DEN DUBROVNIKER SEELEUTEN UND ITALIENISCH-JUGOSLAWISCHE KONTAKTE VOM JAHRE 1780 BIS ZUM FALL DER REPUBLIK DUBROVNIK IM JAHRE 1808

In seiner langjährigen Archivforschung über das Marineleben der Republik Dubrovnik hat sich der Autor auch mit Fragen der sanitären Bedingungen bei den Dubrovniker Seeleuten und auf den Segelschiffen befasst. Bei dieser Gelegenheit wandte er seine Aufmerksamkeit dem letzten Zeitabschnitt des Dubrovniker Staates zu mit einer Rückschau auf die Verpflegung der Seeleute auf den Dubrovniker Schiffen, auf die hygienischen Bedingungen auf diesen Segelschiffen, auf das Kranksein und die Krankheiten, waiters auf das Ableben von Dubrovniker und deren Seeleuten, das ist alles, was sie überall hin in die Welt begleitet hat, sowohl auf dem Meer als auch in fremden Häfen. Weiters stellte er die Zahl der Ärzte fest, die einheimischen und fremden Seeleuten, die sich im Dubrovniker Hafen aufhielten, ärztliche Hilfe angedeihen liessen und berichtet auch über den Marinehandelsdienst in Dubrovnik.

Mit Rücksicht auf die jahrhundertlangen bewegten und gedeihlichen Marinehandelsverbindungen zwischen der Republik Dubrovnik und fast allen Häfen der Apenninenhalbinsel berührt der Autor auch diese jugoslawisch-italienischen

Verbindungen und schliesst auf Grund der fundamentalen Archivüberlieferungen: vom Jahre 1787 bis zum Jahre 1808 führen auf Segelschiffen der Republik Dubrovnik 485 italienische Seeleute — Steuerleute, Bootsleute und Matrosen. Die meisten waren aus Genua (104), weiters aus Neapel (78), aus der Provinz Marche (56) usw., während sich Tausende von italienischen Seeleuten mit ihren Schiffen in Dubrovnik aufhielten. Einige dieser italienischen Seeleute bekamen ärztliche Fürsorge von Dubrovniker Ärzten. Ebenfalls erhielten Dubrovniker Seeleute, die sich auf ihren Schiffen in italienischen Häfen aufhielten, ärztliche Hilfe von italienischen Ärzten, besonders in Livorno, Neapel und Genua. In Neapel hatte der Staat Dubrovnik für seine erkrankten Seeleute vom Jahre 1795 bis zum Jahre 1807 ein Fremdenheim, das von Melchiorre Bottono geführt wurde. Dort hatte die ärztliche Betreuung in letzterer Zeit Dr. Francesco Pezzusset inne.

In Dubrovnik gab es ausser den Dubrovniker Ärzten auch italienische Ärzte, die ständig im Staat Dubrovnik lebten und die einheimischen und fremden Seeleute behandelten, wie z. B. Dr. Stefano Persini (Mantovano), weiters Dr. Saverio del Feo. Dr. Andrea Giuliani (Zuliani) lebte ausserhalb des Dubrovniker Staates, aber er kam in die Republik Dubrovnik und behandelte Dubrovniker Seeleute. Ausserdem bestanden noch andere jugoslavisch-italienische Kontakte dieser Natur, nur anderer Art. So besuchten sowohl Dubrovniker Seeleute als auch andere Einwohner von Dubrovnik italienische Heilbäder. Besonders beliebt waren die Bäder der Toscana. Weiters fuhr der Dubrovniker Arzt Dr. Miho Grgurević im Jahre 1801 nach Toscana, um dort einen Chirurgen zu finden, der einen Katheter anwenden, Steine entfernen und urologische Krankheiten heilen konnte. Für diese Tätigkeit würden ihm 1500 ragusanische Dukaten jährlich bezahlt werden.

Das ist eine kurze Inhaltsangabe einer grösseren Arbeit, die uns Neues über die hygienisch-sanitären Bedingungen bei den Seeleuten der Republik Dubrovnik in den letzten 30 Jahren des Staates Dubrovnik vermittelt.

ULOGA TALIJANSKIH SVEUČILIŠTA U RAZVOJU HRVATSKE MEDICINE

Vladimir BAZALA

Propašću rimskog državnog i političkog uređenja, antičkoga vjerskog i životnog nazora i infiltracijom stranih utjecaja nisu propale antička kultura, znanost i naobrazba. Ni u kom slučaju ne stoji opće uvriježeni nazor da je antička kultura koncem staroga ili na početku srednjega vijeka propala kao što propada transoceanski parobrod na pučini oceana. Klasična kultura pokazala se, naprotiv, toliko jaka i utjecajna, da je mnogo pridonjela stvaranju novoga životnog nazora, a s tim i do novih strujanja u znanosti i novih metoda naobrazbe.

Antička kultura održala se u 3 oblika. U osnovnom svom obliku, rimskom, ona se održala na području Zapadno-rimskog carstva, gdje je sveopći, univerzalni jezik ostao latinski, a znanost i naobrazba razvila se na dvorovima velikaša i kraljeva, npr. na dvoru ostrogotskoga kralja Teodorika, gdje se je osobito istakao Anicius Manlius Torquatus Severinus, poznat pod imenom Boetius (480—525), rimski državnik i filozof. On je upotrijebio Aristotela u kršćanskoj znanosti, pa se zato smatra »posljednjim Rimljaninom a prvim skolastikom«. Ovu znanstvenu struju nisu mogli u njezinu razvoju spriječiti niti kršćanski pisci, zvani »crkveni oci« u svojim znanstvenim djelima, nazvanima »patristika«, u kojima su nastojali dokazati da je antička znanost izvor svih zabluda i hereza, pa je treba odbaciti.

Drugi oblik u kojem se sačuvala stara antička, napose grčka kultura njezin je helenistički oblik, u kojem se ona održala u Konstantinopolu (Bizantu), napose onda kada je Konstantinopol postao glavni grad prostranoga Istočno-rimskog carstva, koje će se održati skoro 1000 godina dulje negoli Zapadno-rimsko carstvo. Osim što je ovdje sačuvana i unapređena antička kultura i znanost, Bizant je zaslužan i zato, jer je tu po nalogu cara Justinijana I (527—565) pravnik i filozof Tribonian (+545) sakupio cijelo rimsko pravo u **Corpus iuris civilis**, a ta je zbirka bila osnova svekolikoga građanskog zakonika kasnijih vremena. Iz Bizanta je ovdje sačuvana antička kultura neprekidno prodirala na zapad, a napose će izaći iz Bizanta 1453. godine, toliko snagom preći na zapad da će izazvati renesansu srednjovjekovne kulture i znanosti u smjeru antičkom, oplodivši sve grane zapadne filozofije, kulture i znanosti.

Treći oblik antičke kulture sačuvao se je u Aleksandriji, gdje se razvila najznamenitija škola tadašnjega kulturnog svijeta. God. 642. Arapi će zauzeti Aleksandriju i ovdje naći veliku kulturu i mnoge znanosti, pisane grčkim jezikom i prevesti na jezike koji upotrebljavaju arapsko pismo.